



# FAI-ийн СПОРТЫН ДҮРЭМ

*Federation  
Aeronautique  
Internationale*

---

## 4-р БҮЛЭГ - НИСЭХ ЗАГВАРЫН СПОРТ

### Боть F2 ЖОЛООДЛОГОТ ЗАГВАР

2024 оны хэвлэл  
2024 оны 01 сарын 01 өдрөөс  
эхлэн дагаж мөрдөнө

|             |   |  |
|-------------|---|--|
| F2B         | - | ЖОЛООДЛОГОТ УРАН НИСЛЭГИЙН ЗАГВАР                                    |
| ХАВСРАЛТ 4B | - | F2B ангилал – ШҮҮГЧДИЙН ГАРЫН АВЛАГА                                 |
| ХАВСРАЛТ 4E | - | ЖОЛООДЛОГОТ ЗАГВАРЫН ДЭЛХИЙН ЦОМЫН ТЭМЦЭЭНИЙ<br>ДҮРЭМ                |
| ХАВСРАЛТ 4F | - | ЖОЛООДЛОГОТ ЗАГВАРЫН ТЭМЦЭЭНИЙГ ЗОХИОН<br>БАЙГУУЛАГЧДЫН ГАРЫН АВЛАГА |
| ХАВСРАЛТ 4J | - | F2B ангилал - УРАН НИСЛЭГИЙН ИЖ БҮРЭН ДАСГАЛ                         |
| ХАВСРАЛТ 4M | - | F2B CONCOURS D'ELEGANCE  |

*Maison du Sport International  
Avenue de Rhodanie 54  
CH-1007 Lausanne  
Switzerland  
Tel: +41(0)21/345.10.70  
Fax: +41(0)21/345.10.77  
Email: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

Англи хэлнээс орчуулсан:

Л. Бямбажав, Улсын шүүгч, Олон улсын хэмжээний мастер, (утас: 99994652)

**Тайлбар:**

*Энэхүү дүрмийг бүрэн эхээр нь орчуулсан ба Монгол Улс нь Олон улсын агаарын спортын холбоо (FAI) - ны албан ёсны гишүүн учир тус улсын нутаг дэвсгэр дээр зохиогдох тэмцээнүүдэд хүчин төгөлдөр мөрдөгдөнө.*

*Дүрэмтэй холбоотой үл ойлгогдох заалт, үг хэллэг, утга, дүрслэл зургуудын талаар саналаа утсаар хэлэх буюу [secretary@masa.mn](mailto:secretary@masa.mn) мэйл хаяг, [www.masa.mn](http://www.masa.mn) вэб сайт, Facebook-ийн MASA группэд бичиж үлдээнэ үү.*

## БОТЬ F2

### Дөрөвдүгээр бүлэг – ЖОЛООДЛОГОТ ЗАГВАРЫН ТЭМЦЭЭНИЙ ТЕХНИКИЙН ДҮРЭМ

#### 4.0 F2 ТӨРЛИЙН ЕРӨНХИЙ ДҮРЭМ

**4.0.1** Тэмцээний зохион байгуулагч нь хурдны болон уралдааны загварын тэмцээний үед үзэгчдийн аюулгүй байдлыг хангах үүднээс 2,5 м өндөр бүхий торон хашлага хийсэн байх ёстой. Түр хашлагын өндөр 2 м байж болно. Нислэгийн тойрог талбай нь тэгш гадаргуутай, элс, шороогүй байх хэрэгтэй.

Тойргийн радиусыг 25 мм-ээс багагүй өргөнтэй цагаан зураасаар зурж тэмдэглэсэн байна. Дэлхийн болон Тивийн аваргын тэмцээний өмнө болон тэмцээний үед дасгал сургуулалт хийх талбайг бэлдсэн байх ёстой.

#### 4.0.2 Тэмцээнийг зогсоох

Салхины хурд 30 секундийн туршид 9 м/секундээс их байвал (СИАМ-ын Ерөнхий дүрэмд наад зах нь 1 минутын туршид 12 м/секундээс их байвал гэж зааснаас өөр) тэмцээнийг зогсооно.

#### 4.0.3 Аюулгүйн гогцоот уяа

СИАМ-ын Ерөнхий дүрмийн В.1.2.2.е)-д заасны дагуу F2 төрлийн бүх ангилалд жолоодох бариулыг тамирчны бугуйтай холбосон аюулгүйн гогцоот уяаг тамирчин бүх нислэгийн туршид ашиглах ёстой. Гогцоот уяаны бөх батыг тусад нь, ангилал бүрийн кордын бөх батыг шалгах онцлогтой уялдуулан шилгана.

### 4.1 F2А АНГИЛАЛ – ЖОЛООДЛОГОТ ХУРДНЫ ЗАГВАР

#### 4.1.1 Хурдны загварын тодорхойлолт

Поршеньт хөдөлгүүр бүхий, нислэгийн үед удирдах гадаргуугаас бусад нь хөдөлгөөнгүй гадаргууд аэродинамикийн өргөх хүч үүсдэг нисэх загвар.

#### 4.1.2 Хурдны загварын үзүүлэлтүүд

|                                  |                        |
|----------------------------------|------------------------|
| Хөдөлгүүр(үүд)ийн ажлын багтаамж | 2.5 см <sup>3</sup>    |
| Хамгийн бага проекцийн талбай    | 5.0 дм <sup>2</sup>    |
| Хамгийн их проекцийн талбай      | 6.0 дм <sup>2</sup>    |
| Хамгийн их ачаалал               | 100 гр/дм <sup>2</sup> |
| Далавчны хамгийн их далайц       | 100 см                 |

Тэгш бус хэмтэй далавчны далайцыг тодорхойлоход загварын урагш татах хүчний шугамыг ашиглана (СИАМ-ын Ерөнхий дүрмийн В.4.27-г үз).

Загвар агаарт хөөрөхдөө газраас тасрах ёстой.

Заавал дуу намсгагчтай байна. Дуу намсгагчийн хамгийн бага эзлэхүүн 50 см<sup>3</sup>, дуу намсгагчийн гаралтын нүхний хамгийн бага диаметр 6 мм байна.

Дуу чимээ гарах хугацааг нислэгийн 20-30 секундээр хязгаарлахын тулд хөдөлгүүр унтраах найдвартай төхөөрөмжийг заавал хэрэглэнэ.

#### **4.1.3 Түлш**

Улайсах очлуур бүхий хөдөлгүүрийн стандарт түлшийг хэрэглэх ба тэмцээнийг зохион байгуулагч түлшээр хангана. Түлшний найрлага нь 80% метилийн спирт, 20% касторын шахсан тос байна. Түлшийг эзлэхүүний хувиар хольж найруулна.

**Тайлбар.** Дизель хөдөлгүүрт зориулсан түлшийг хориглохгүй.

Албан ёсны нислэг бүрийн өмнө түлшний савыг стандарт түлшээр зайлна.

#### **4.1.4 Корд**

- a) Зөвхөн хоёр тросс бүхий кордыг хэрэглэх бөгөөд троссын хамгийн бага диаметр 0.40 мм байна. Диаметр заасан хэмжээнээс 0.011 мм-ээр бага байхыг зөвшөөрнө.
- b) Кордын загвараас гарах цэгээс удирдлагын бариул хүртэлх хэсэгт троссуудыг санаатайгаар хооронд нь орооцолдуулах, аливаа залгаас хийхийг хориглоно. Троссуудын хоорондох зай загвараас гарах хэсэгт багадаа 5 мм, удирдах бариул дээр багадаа 25 мм байна.
- c) Кордын троссын хөндлөн огтлол дугуй хэлбэртэй байх бөгөөд ямар нэгэн түрхлэг, эсвэл бүрхүүл хэрэглэж болохгүй. Зөвхөн цэвэрлэх зорилгоор уусгагч хэрэглэж болно.

#### **4.1.5 Нислэгийн зай ба нислэгийн тойрог**

- a) Загварын нислэгийн зай 1 километрээс багагүй байх ёстой. Нислэгийн тойргийн радиус 17.69 метр (9 тойрог = 1 км) байна.
- b) Тамирчны байрлах 3 метр радиус бүхий тойрог болон 21 метр радиус бүхий нислэгийн аюулгүйн тойргийг газар дээр тодорхой тэмдэглэсэн байх ёстой (Хавсралт III, Хавсралт 4F F2A тойргийн хэмжээсийг үз).

#### **4.1.6 Кордыг шалгах (албан ёсны нислэг бүрийн өмнө шалгана)**

Нислэгийн тойргийн радиусыг пилоны эргэлтийн тэнхлэгээс сэнсний тэнхлэг хүртэл хамжинэ. Хоёр сэнстэй бол тэгш хэмийн тэнхлэгээс хэмжинэ.

Кордын уртыг хэмжихдээ кордын унжилтыг арилгах төдий ачаалал өгч татна.

Удирдлагын бариул, корд болон загварыг угсарсан байдлаар, загварын жингээс 50 дахин их хүчээр татаж ачааллын туршилт хийх бөгөөд аюулгүйн гогцоот оосрыг тусад нь шалгана.

Туршилт бүрт 3 удаа татаж шалгах бөгөөд ачааллыг заасан дээд хэмжээнд хүртэл аажмаар нэмэгдүүлж, хурдан суллана. Ачааллын туршилтыг кордын бэхэлгээний цэгийн ойролцоогоос биш, удирдлагын бариул дээрээс хийнэ (Зургийг хар).

Кордын тросс бүрийн диаметрийг дурын, тус бүр наад зах нь 3 цэг дээр хэмжинэ.

#### **4.1.7 Удирдлагын бариул ба пилоны сэрээ**

F2A зураг 1-д үзүүлсэн тулгуур бүхий пилоныг тэмцээний зохион байгуулагч бэлдэж талбайд суурилуулна.

Заасан стандарт хэмжээ бүхий пилоны сэрээ болон удирдлагын бариулыг хэрэглэнэ.

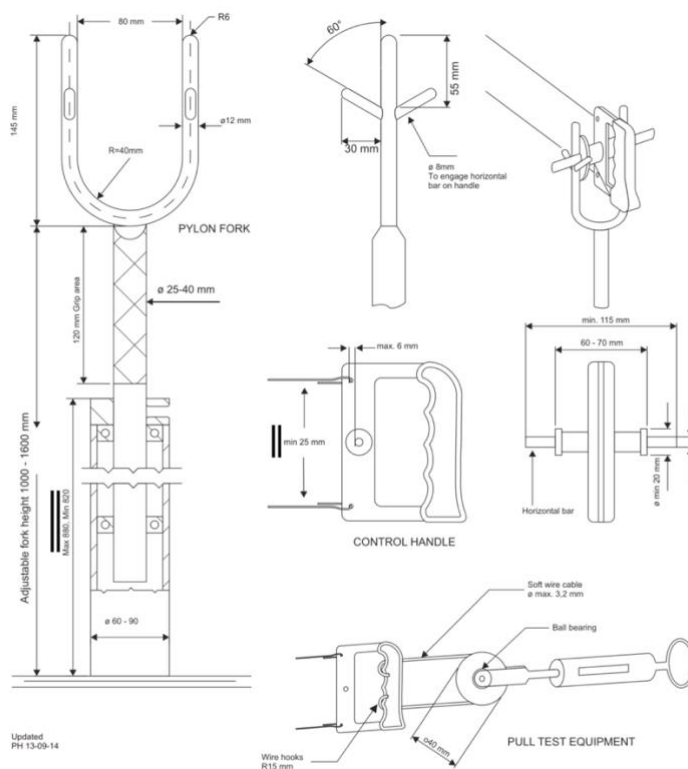
Кордыг удирдлагын бариулд бэхэлсэн цэг болон удирдлагын бариулын хөндлөвчийн сэрээтэй харьцах цэг хүртэлх зай 6 мм-ээс ихгүй байх бөгөөд сэрээний U хэлбэртэй хэсгийн диаметрийн талтай тэнцүү байна.

Албан ёсны нислэгийн үед удирдлагын бариулын хөндлөвч (удирдлагын бариулын тэнхлэг) пилоны сэрээтэй байнгын контакттай байх ёстой. (F2A-ийн Шүүгчдийн гарын авлагын тайлбаруудыг үз)

Пилоны сэрээг газраас 1000 мм-ээс 1600 мм хүртэл өндөрт тохируулж болдог байх ёстой бөгөөд газарт сайтар бэхэлсэн байна. Заавал баримтлах хэмжээг зурагт үзүүлэв. Пилоны сэрээний хамгийн өндөр байрлалд хэвтээ чиглэлд 250 N хүчээр татаж туршихад сэрээний хөл бага зэрэг гулзайж болох боловч сэрээ 20 мм-ээс илүү шилжихээр гулзайхгүй байх ёстой.

Тамирчны бугуйг удирдлагын бариулд бэхэлсэн аюулгүйн гогцоот оосрыг тамирчин өөрөө гаргах бөгөөд бүх нислэгийн үед ашиглана.

## F2A Зураг 1



Удирдлагын бариулын зураг дээрх хэмжээг заавал баримтална.  
Харин дизайн өөр байж болно.

### 4.1.8 Оролдлого

Гарааны дохио өгснөөс хойш 3 минутын дотор тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тавьж тогтоогоогүй бол оролдлого гэж тооцно.

### 4.1.9 Оролдлогын тоо

Албан ёсны нислэгийн анхны оролдлого амжилтгүй болсон бол тамирчин хоёр дахь оролдлого хийх эрхтэй.

### 4.1.10 Албан ёсны нислэг

Нислэгийн цагийг барьж эхэлсэн бол албан ёсны нислэг гэж үзнэ.

### 4.1.11 Нислэгийн тоо

Тамирчин бүр наад зах нь гурав, дээд тал нь дөрвөн албан ёсны нислэг хийх эрхтэй. Тэмцээний үе (түүр)-ийн тоог тэмцээний өмнө тогтооно. Сугалааны журмыг F2A Шүүгчдийн гарын авлага, Хавсралт 4А, дүрэм 4.1.9, Нислэгийн дарааллыг сугалах гэсэн хэсэгт үзнэ үү.

#### **4.1.12 Туслагчийн тоо**

- a) Тамирчин нислэг/оролдлогын үед хөндлөнгөөс мэдээлэл авч болохгүй.
- b) Тэмцээний талбайд хоёр туслагч тамирчинд тусалж болно.
- c) Хурдны загварын ангиллын бүрэн (3 эсвэл 4 тамирчинтай) баг тэмцээнд орж байгаа бол хоёр туслагч нь багийн бусад гишүүд, эсвэл багийн нэг гишүүн болон багийн ахлагч байна.
- d) Хурдны загварын ангиллын бүрэн бус баг тэмцээнд орж байгаа бол өөр бүрэн бус багийн гишүүд, эсвэл дэмжигч туслагчаар ажиллаж болох бөгөөд тэдгээр гишүүд, дэмжигчид нь нэгээс илүүгүй багт туслагчаар ажиллахаар бүртгүүлсэн байх ёстой.
- e) Хэрэв хоёр гишүүнтэй бүрэн бус баг тэмцээнд оролцож байгаа бол хоёр дахь гишүүн нь туслагчаар ажиллах ёстой. Энэ тохиолдолд өөр бүрэн бус багийн бүртгэл бүхий гишүүнийг, эсвэл ямар ч улс орны бүртгэл бүхий дэмжигчийг, эсвэл өөрийн багийн ахлагчийг туслагчаар ажиллуулж болно.
- f) Хэрэв тамирчин тэмцээнд ганцаараа орж байгаа бол бүртгэл бүхий хоёр туслагчийг ашиглаж болно. Энэ тохиолдолд өөр бүрэн бус багийн бүртгэл бүхий хоёр хүртэл гишүүнийг, эсвэл ямар ч улс орны бүртгэл бүхий хоёр хүртэл дэмжигчийг туслагчаар ажиллуулж болно. Эсвэл өөрийн багийн ахлагчийг болон дээр дурдсаны дагуу өөр нэг хүнийг туслагчаар ажиллуулж болно.
- g) Ямар ч тохиолдолд багийн ахлагч тэмцээний талбайд нэвтрэн орж болно.
- h) Хувь тамирчны байдлаар тэмцээнд оролцож буй аварга өөрийн тааллаар туслагчуудаа сонгон авч болно.

Тайлбар 1: Нислэгийн талбайд нэгэн зэрэг дөрвөн хүн - тамирчин, хоёр туслагч болон багийн ахлагч нэвтрэн орж болох бөгөөд дөрөв дэх хүн нь зөвхөн ажиглагч байна.

Тайлбар 2: Баг гэдэгт “Хурдны загварын ангиллын баг”-ийг ойлгоно.

#### **4.1.13 Нислэгийн цагийг барьж эхлэх**

Тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тавьж, загвар 2 бүтэн тойрог ниссэний дараа электрон мэдрэгч, эсвэл цагийн шүүгчдийн эсрэг талд, нислэгийн хүрээний захад байрлуулсан тэмдгийг загвар дайран өнгөрөх үед нислэгийн хугацаа албан ёсоор эхэлнэ.

#### **4.1.14 Нислэгийн өндөр**

Албан ёсны нислэгийн цагийг барьж байгаа үед нислэгийн өндөр 1 метрээс багагүй, 3 метрээс ихгүй байх ёстой.

#### **4.1.15 Нислэгийг хүчингүй болгох**

Дараах тохиолдолд нислэгийг хүчингүй болгоно:

- a) нислэгийн хурдыг нэмэгдүүлэх зорилгоор тамирчны зүгээс ямар нэгэн хүчээр үйлчилсэн.
- b) хурдны нислэгийн үед загварын нислэгийн өндөр 6 метрээс давсан бол, мөн загвар 3 метрээс илүү, эсвэл 1 метрээс нам өндөрт нэгээс илүү тойрог ниссэн бол.

- c) албан ёсны нислэгийн үед удирдах бариулыг пилоны сэрээнд тогтмол шүргүүлэн барьж чадаагүй бол.
- d) албан ёсны нислэгийн үед загвараас ямар нэгэн зүйл салж унасан бол.

#### **4.1.16 Цагийн шүүгч болон шүүгчдийн тоо**

- a) 1/100 секундийн нарийвчлалтай тоон секундомер бүхий цаг баригч гурван шүүгч, эсвэл адил/илүү нарийвчлал бүхий фото-электрон багажаар нислэгийн хугацааг хэмжинэ.
- b) Дэлхийн болон тивийн аварга шалгаруулах тэмцээнд нислэгийн хугацааг электрон багажаар хэмжиж байгаа бол ийм хоёр багаж ашиглана. Нэг багаж нь үндсэн багаж байх бөгөөд үүгээр хэмжсэн хурдыг байр эзлүүлэхэд ашиглана. Нөгөө багаж нь хоёрдогч байх бөгөөд нөөцөд байх ёстой. Үндсэн багаж ажиллахгүй тохиолдолд нөөцийн хоёрдогч багажийн хэмжсэн хурдыг байр эзлүүлэхэд ашиглана. Бусад тэмцээнд өөр бусад электрон багажийг нөөцийн хоёрдогч болгон ашиглаж болно. Эсвэл цаг баригч хоёр шүүгчийн ажиллуулна.
- c) Наад зах нь хоёр шүүгч тамирчныг болон нислэгийн өндрийг ажиглаж хянана.
- d) Дэлхийн болон тивийн аварга шалгаруулах тэмцээнд ахлах шүүгчийг томилон ажиллуулах ба ахлах шүүгч нь цагийн шүүгчид болон шүүгчдэд хяналт тавина. Ахлах шүүгчийг Үндэсний агаарын спортын холбоодоос санал болгож жагсаалтад оруулсан хүмүүсээс шүүгчээр ажилласан мэргэшил, туршлагыг нь харгалзан сонгон авах бөгөөд CIAM батална.

#### **4.1.17 Нислэгийн хугацаа**

- a) Цаг баригч шүүгч бүрийн болон/эсвэл фото-электрон багажаар хэмжсэн нислэгийн цагийг бичгээр тэмдэглэж, ахлах шүүгч болон бусад албан тушаалтан хадгална.

##### **Нислэгийн цагийг гар аргаар хэмжих.**

- i) Нислэгийн хугацааг гурван секундомерийн хэмжилтийн дундажаар тодорхойлно.
- ii) Хэрэв нэг секундомерийн хэмжилт нөгөө хоёрынхоос 12/100 секундээс илүү зөрүүтэй, эсвэл цаг баригч шүүгч алдаа гаргасан тухайгаа мэдээлсэн бол дундаж хугацааг нөгөө хоёр секундомерийн хэмжилтээс тооцно.
- iii) Хэрэв хоёр секундомерийн хэмжилт нөгөө секундомерийн хэмжилтээс 12/100 секундын зөрүүтэй, эсвэл цаг баригч хоёр шүүгч алдаа гаргаснаа мэдээлсэн бол энэ тухай тамирчинд, эсвэл түүний багийн ахлагчид нэн даруй мэдэгдэх ёстой. Тамирчин зөвхөн нэг секундомерийн заалтыг ашиглан нислэгийн хугацаагаа тооцуулах, эсвэл дахин нислэг үйлдэхийн аль нэгийг сонгох эрхтэй. Түүний шийдвэрийг F2A Талбайн маршалд нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд энэхүү шийдвэр эцсийнх байна.
- iv) Дундаж хугацааг тооцохдоо аравтын бутархайгаар бүдүүвчилж болохгүй. Нислэгийн хурдыг тооцоолоход ашиглах энэхүү хугацааг бүртгэж, хадгална.
- v) Хурдыг км/цаг-аар тодорхойлохдоо 3600-г а)-д заасан хугацаанд хувааж, хамгийн ойр, бага 1/10 км/цаг-т шилжүүлэн бүдүүвчилнэ.



## **Нислэгийн цагийг электрон багаж болон гар аргаар хослуулан хэмжих**

- i) Электрон системийн албан ёсны электрон хурдны багана (TransiTrace системийн хувьд E Result)-аас нислэгийн бүртгэгдсэн хурдыг км/цаг-аар авна.
- ii) Хурдны ахлах шүүгч албан ёсны нислэгийн тойргийн бүртгэгдсэн хугацаа болон албан ёсны нислэгийн өмнөх болон дараах тойргуудын хугацааг харах замаар нислэгийн үр дүнг шалгана.
- iii) Электрон систем нислэгийн хугацаа, хурдыг тодорхойлж чадаагүй тохиолдолд нөөцийн хоёр секундомерийн заалтын дундажийг ашиглан нислэгийн үр дүнг тодорхойлно.
- iv) Хэрэв хоёр секундомерийн заалтын зөрүү 12/100 секундээс их бол энэ тухай тамирчинд, эсвэл түүний багийн ахлагчид нэн даруй мэдэгдэнэ. Тамирчин хоёр секундомерийн хэмжилтийн илүү удаан хугацааг ашиглан нислэгийнхээ хурдыг тодорхойлуулах, эсвэл дахин нислэг үйлдэхийн аль нэгийг сонгоно. Түүний шийдвэрийг Талбайн маршалд нэн даруй мэдэгдэх бөгөөд энэхүү шийдвэрийг өөрчлөхгүй.

## **Нислэгийн хугацааг үндсэн болон нөөцийн электрон багажаар хэмжих**

- i) Үндсэн электрон системийн албан ёсны электрон хурдны багана (TransiTrace системийн хувьд E Result)-аас нислэгийн бүртгэгдсэн хурдыг км/цаг-аар авна.
  - ii) Хурдны ахлах шүүгч албан ёсны нислэгийн тойргийн бүртгэгдсэн хугацаа болон албан ёсны нислэгийн өмнөх болон дараах тойргуудын хугацааг харах замаар нислэгийн үр дүнг шалгана.
  - iii) Үндсэн электрон систем нислэгийн хугацаа, хурдыг тодорхойлж чадаагүй тохиолдолд нөөцийн электрон системийн албан ёсны электрон хурдны багана (TransiTrace системийн хувьд E Result)-аас нислэгийн бүртгэгдсэн хурдыг км/цаг-аар авна.
  - iv) Үндсэн болон нөөцийн электрон системүүд нислэгийн хугацаа, хурдыг тодорхойлж чадаагүй тохиолдолд тамирчин давтан нислэг үйлдэнэ.
- b) Давтан нислэгийг үндсэн нислэгээс хойш нэг цагийн дотор үйлдэхээр төлөвлөнө.
- c) Нислэг дуусмагц тамирчин, эсвэл багийн ахлагч нислэгийн хугацааны хуудсыг (тойрог бүрийн хугацааг оруулан) шаардан авч болно. Мөн түүр (тухайн өдрийн нислэг) дууссаны дараа багийн менежерийн хүсэлтийн дагуу нислэгийн хугацааны хуудсыг (тойрог бүрийн хугацааг оруулан) гаргаж өгнө.

### **4.1.18 Хувийн амжилтаар байр эзлүүлэх**

- a) Гурван, эсвэл дөрвөн нислэгийн хамгийн өндөр хурдаар байр эзлүүлнэ. Хэрэв хамгийн өндөр хурд адил бол хоёр дах хамгийн өндөр хурдаар, эдгээр нь мөн адил бол гурав дахь хамгийн өндөр хурдаар байр эзлүүлнэ.
- b) Эхний гурван байр эзэлсэн загварын мэдүүлсэн үзүүлэлтийг шалгана.

#### **4.1.19 Багийн амжилтаар байр эзлүүлэх**

Үндэсний багийн оноог багийн гишүүн тус бүрийн үзүүлсэн хамгийн өндөр хурдны нийлбэрээр тодорхойлно. Багуудын оноо тэнцсэн тохиолдолд багийн гишүүдийн эзэлсэн байрны дугаарын нийлбэрээр багийн байрыг тодорхойлох бөгөөд энэ нийлбэр багатай баг түрүү байр эзэлнэ. Багийн гишүүдийн эзэлсэн байрны дугаарын нийлбэр мөн тэнцсэн тохиолдолд гишүүд нь хувийн амжилтаар илүү дээгүүр байр эзэлсэн баг түрүү байр эзэлнэ.

## 4.2 F2B АНГИЛАЛ – ЖОЛООДЛОГОТ УРАН НИСЛЭГИЙН ЗАГВАР

### 4.2.1 Уран нислэгийн загварын тодорхойлолт

Нислэгийн үед аэродинамикийн бүх гадаргуу нь (сэнс болон нислэгийн чиглэлийг удирдах гадаргуугаас бусад) хөдөлгөөнгүй байдаг загварыг СИАМ-ын Ерөнхий дүрмийн В.1.2.2-ын дагуу хөдөлгүүрт уран нислэгийн жолоодлогот загвар гэнэ.

### 4.2.2 Уран нислэгийн загварын үзүүлэлтүүд

- a) Нислэгийн хамгийн их жин (түлшгүйгээр) 3,5 кг
- b) Далавчны хамгийн их урт 2 м
- c) Загварын хамгийн их урт 2 м
- d) Пуужинт хөдөлгүүрээс бусад ямар ч хөдөлгүүрийг зөвшөөрнө. Поршент хөдөлгүүр(үүд)-ийн ажлын дээд багтаамж  $15 \text{ см}^3$ , цахилгаан хөдөлгүүр(үүд)-ийн тэжээлийн хамгийн их хүчдэл 42 Вольт, хийн турбинт хөдөлгүүрийн статик чадлын дээд хязгаар 10 Ньютон байна.
  - i. Поршент хөдөлгүүрт заавал дуу намсгагч хэрэглэнэ.
  - ii. 4.2.6.c)-д заасан дуу чимээний хязгаар нь бүх төрлийн хөдөлгүүрт хамаарна.

### 4.2.3 Кордын урт

Кордын урт нь 15 метрээс багагүй, 21,5 метрээс ихгүй байх бөгөөд гараар жолоодох бариулын төв шугамаас загварын сэнсний төв шугам хүртэл хэмжинэ. Хэрэв загвар олон хөдөлгүүртэй бол загварын (урд болон арын) тууш тэнхлэгийн шугамаас хэмжиж тогтооно.

### 4.2.4 Кордыг шалгах (нислэг бүрийн өмнө шалгана)

- a) Тэмцээний албан ёсны нислэг бүрийн өмнө кордын уртыг шалгана.
- b) Тэмцээний албан ёсны нислэг эхлэхээс наад тал нь 15, цаад тал нь 30 минутын өмнө загварт кордоор холбогдсон удирдах бариулаас, загварын түлшгүй жингээс 10 дахин их хүчээр жигд зөөлөн татаж шалгана. Энэхүү татах хүчийг удирдах бариулд зөвхөн нэг удаа, удирдлагын хоёр кордод ачаалал нь жигд хуваарилагдаж байхаар өгнө.
- c) Хэрэв тамирчин 4.2.4.b-д заасан хугацаанд загвараа татах шалгалтад оруулаагүй бол оролдлого авсанд тооцно.
- d) Хэрэв тамирчин татах шалгалтын дараа, гэхдээ тэмцээний нислэгийн өмнө кордоо загвараас салгасан бол тухайн тамирчны загварыг татах шалгалтад дахин оруулж, кордын уртыг дахин хэмжсэний дараа тэмцээний нислэгт орохыг зөвшөөрнө.

### 4.2.5 Тэмцээний үеийн цаг агаар

- a) Нислэгийн аюулгүй байдалд нөлөөлөхүйц хуйларсан турбулент салхитай үед Ахлах шүүгч (Head Judge) аюулгүй нислэгийн нөхцөл бүрдэх хүртэл тэмцээнийг зогсооно.
- b) Хэрэв тэмцээнд оролцогч хэн нэгэн тамирчныг нислэг үйлдэж байх үед ширүүн бороо (аянга/цахилгаан) орж эхэлсэн бол тухайн тамирчинд дахин нислэг үйлдэх боломж олгоно. Ширүүн бороо орох төлөвтэй бол тэмцээний нислэгийг эхлүүлж болохгүй бөгөөд ийм нөхцөл байдал үүсвэл F2B Тэмцээний удирдагч (F2B Contest Director), Ахлах шүүгч нар тэмцээнийг хойшлуулах талаар зөвшилцөж, энэ тухай нийт тамирчид болон албаны хүмүүст нэн даруй мэдэгдэнэ.

#### **4.2.6 Дуу чимээний түвшинг шалгах**

- a) Хэрэв F2B Тэмцээний удирдагч, эсвэл Ахлах шүүгч, эсвэл тэмцээний талбайд буй FAI-ийн журийн гишүүн хүсэлт гаргасан бол тэмцээнд орж буй аль ч тамирчны загвараас гарах дуу чимээний түвшинд албан ёсны хэмжилтийг заавал хийнэ. Тухайн загвар 3 метрийн зайнд 96 дБ(А)-ээс илүү дуу чимээ гаргаж байна гэж хүсэлт гаргаж буй этгээд үзсэн бол хэмжилт хийлгэх хүсэлтээ тухайн загварын нислэгийн үеэр, эсвэл нислэг дуусмагч гаргана. Дуу чимээний түвшинд албан ёсны хэмжилт хийх хүсэлтийг зөвхөн F2B Тэмцээний удирдагчид гаргах бөгөөд F2B Тэмцээний удирдагч хэмжилтийг нислэгийн байдлыг нь өөрчлөөгүй загварт хийнэ. Хэмжилтийн багажийг тохируулсан байх ба алдаа нь 2 дБ(А)-ээс ихгүй байх ёстой.
- b) Хэрэв загвар дуу чимээний хэмжилтэд тэнцээгүй бол тухайн нислэгийн оноог хүчингүй болгоно.
- c) Тамирчин дуу чимээний албан ёсны хэмжилтийг дахин хийлгэх хүсэлт гаргаж болно. Хэрэв дуу чимээний хэмжээ нь тогтоосон хязгаарт багтаж байвал тухайн загварыг дараа дараачийн албан ёсны нислэгт ашиглаж болно.
- d) Дуу чимээний давтан хэмжилтэд тэнцээгүй загварыг тэмцээнээс хасна.

#### **4.2.7 Албан ёсны нислэг**

- a) Тэмцээнд орохоор бүртгүүлсэн тамирчин үнэлгээ оноо авах зорилгоор хийсэн нислэгийг тэмцээний нислэг гэнэ. Загвар хөөрөлтийн дасгал хийхээр гүйж эхэлснээр тэмцээний нислэг нь албан ёсны нислэг болно. Энэ дүрмийн 4.2.7.h.-д зааснаар давтан нислэг хийснээс бусад тохиолдолд албан ёсны нислэг бүр үнэлэгдэж, оноо нь тамирчны нислэгийн хуудсанд тэмдэглэгдэнэ.
- b) Тэмцээн нислэгийн үе(түүр)-үүдээс бүрдэх бөгөөд бүртгэгдсэн бүх тамирчид албан ёсны нислэг, эсвэл хоёр удаагийн оролдлого хийснээр түүр дуусгавар болно. Шувтаргын (Fly-Off) нислэгтэй тэмцээнд шувтаргын нислэгийн өмнөх түүрүүдийг урьдчилсан гэх ба урьдчилсан түүрүүдийн дараах түүрүүдийг шувтаргын түүрүүд гэнэ.
- c) Түүрүүд өдөртөө багтаж дуусаагүй бол дараагийн түүрүүдийг өмнөх нислэгийн талбай (кордодром) дээр, өмнөх шүүгчдийн бүрэлдэхүүнтэйгээр дараагийн өдөр үргэлжлүүлнэ.

d) Бүртгэгдсэн тамирчин түүр бүрт албан ёсны нислэг үйлдэх хоёр удаагийн оролдлого хийх эрхтэй. Дараах тохиолдолд хоёр дахь оролдлого хийхийг зөвшөөрнө. Үүнд:

- i. Албан ёсны нислэгт дуудсанаас хойш 3 минутын хугацаанд тамирчин нислэгийн хүрээнд орж ирээгүй;
- ii. Албан ёсны нислэгийн 7 минутын эхний 3 минутад багтаж загвар хөөрөх дасгал хийхээр гүйж эхлээгүй;
- iii. Загвар хөөрөхөөр гүйж эхлэхээс өмнө тамирчин өөрөө оролдлого авахыг хүсвэл;
- iv. Тамирчин тогтоосон хугацаанд загвараа татах туршилтад оруулж чадаагүй бол.

Дээрх тохиолдлуудад шүүгчид хоёр дахь оролдлого авсныг тухайн тамирчны нислэгийн хуудсанд тэмдэглэж баримтжуулна.

e) Эхний оролдлогын дараа тамирчин нислэгийн талбайд үлдэх сонголт хийж болох бөгөөд энэ тохиолдолд тамирчин хоёрдахь оролдлогоо шууд эхлэх ёстой.

f) Эсвэл тамирчин эхний оролдлогын дараа тэмцээний талбайгаас гарах хувилбарыг сонгож болох бөгөөд энэ тохиолдолд тамирчин тэмцээний талбайг орхин гарснаас хойш 30 минутын дараа хоёрдахь оролдлогод мөн талбайд тамирчныг албан ёсоор дуудна. Эхний оролдлого нь тухайн түүрийн төгсгөлд, эсвэл төгсгөл хавьцаа байсан ч дээрх 30 минутын дүрмийн баримтална.

g) Тухайн түүрийн хоёрдахь оролдлогын үед үүссэн дараах тохиолдлуудад шүүгч нар оролдлогод 0 (тэг) үнэлгээ өгч тамирчны нислэгийн хуудсанд тэмдэглэнэ. Үүнд:

- i. Албан ёсоор дуудсанаас хойш 3 минутын хугацаанд тамирчин нислэгийн талбайн хүрээнд орж ирээгүй;
- ii. Албан ёсны нислэгийн 7 минутын эхний 3 минутад багтаж загвар хөөрөх дасгал хийхээр гүйж эхлээгүй;
- iii. Загвар хөөрөхөөр гүйж эхлэхээс өмнө тамирчин өөрөө оролдлогоос татгалзсан.

h) Дараах нөхцөл байдал үүссэн гэж Ахлах шүүгч үзвэл тамирчинд давтан нислэг үйлдэх санал тавих ёстой. Үүнд:

- i. Нислэгийн үед (энэ дүрмийн 4.2.5-д заасан) салхи гарсан, цахилгаантай ширүүн бороо орсон;
- ii. Зөвхөн нислэгийн талбай (кордодромын)-н нөхцөл байдлаас шалтгаалан загварын сэнс газар шүргэснээс хөдөлгүүр унтарсан, эсвэл нислэгийн дасгалыг аюулгүй гүйцэтгэх боломжгүй байдлаар хөдөлгүүр ажиллаж эхэлсэн;

- iii. Албан ёсны нислэгийн үед аюултай нөхцөл байдал үүсэж, тэр нь тамирчны дасгалын гүйцэтгэлд нөлөөлсөн бол. Тухайлбал, хараа хяналтгүй хүүхэд, мал амьтан албан ёсны нислэгийн үед нислэгийн талбайд орж ирэх гэх мэт, зөвхөн үүгээр хязгаарлагдахгүй, бусад аюултай нөхцөл байдал үүссэн;

Дээрх бүх тохиолдлуудад нислэгийг оролдлогод тооцохгүй, 0 (тэг) үнэлгээ өгөхгүй. Шүүгч нар нислэгийн хуудсыг хэвээр хадгалах ба Ерөнхий шүүгч давтан нислэг үйлдэх саналыг тамирчинд тавих ёстой. Аюултай нөхцөлд үйлдсэн нислэгийн үнэлгээг тамирчинд танилцуулахгүй. Аюултай нөхцөлд үйлдсэн нислэгийн үнэлгээ хүчингүй болж, давтан нислэгийн үнэлгээгээр солигдоно гэдгийг давтан нислэг үйлдэж буй тамирчин ойлгосон байх ёстой. Хэрэв тамирчин давтан нислэг үйлдэх сонголт хийсэн бол аль болохоор нэн даруй, аюултай нөхцөлд үйлдсэн албан ёсны нислэгийн талбайд, тухайн шүүгчдийн бүрэлдэхүүний өмнө давтан нислэгийг үйлдэх ёстой.

#### 4.2.8 Нислэгийн үе (түүр)-ийн тоо

- a) Тэмцээнийг нислэгийн нэг талбайд (цаашид “Single-Circle” буюу “Нэг хүрээ”-ний), эсвэл нислэгийн хоёр талбайд (цаашид “Double-Circle” буюу “Хоёр хүрээ”-ний) нэгэн зэрэг зохион байгуулж болох юм.
- b) “Нэг хүрээ”-ний бүх тэмцээнд бүртгэгдсэн тамирчин бүр хамгийн багадаа 3 түүрт (урьдчилсан 3 түүр + шувтаргын нислэг) нислэг үйлдэнэ. “Хоёр хүрээ”-ний тэмцээнд бүртгэгдсэн тамирчин нислэгийн талбай тус бүр дээр хоёр түүрт (урьдчилсан 2 түүр X 2 талбай = 4 түүр + шувтаргын нислэг) нислэг үйлдэнэ. Онцгой тохиолдолд FAI-ийн шүүгч түүрийн тоог цөөрүүлж болно.
- c) Онцгой тохиолдолд дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнийг “Хоёр хүрээ”-нд зохион байгуулж болно. Энэ тохиолдолд, оролцож буй тамирчны тоо, нэг шүүгчийн өдөрт шүүх нислэгийн тоо 50 (4.2.11-ийг үз) байдгийг харгалзан урьдчилсан түүрүүд хоёр, гурав, эсвэл дөрвөн өдөр үргэлжилж болох юм.
- d) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээний зохион байгуулагч нь урьдчилсан түүрүүдийн дүнгээр эхний 15 байр эзэлсэн (15-р байрны оноо бүхий бүх тамирчдыг оруулна) тамирчдыг оролцуулан шувтаргын нислэг явуулна. Шувтаргын нислэг нь шувтаргын 3 түүртэй байх бөгөөд бүх нислэгийг нислэгийн нэг талбайд зохион байгуулна.
- e) Хэрэв тэмцээнд оролцож буй идэрчүүдийн тоо нь “Идэрчүүдийн Дэлхийн болон Тивийн аварга” цол өгөхөд хүрэлцэхүйц байвал зохион байгуулагч нь урьдчилсан түүрүүдийн дүнгээр эхний 3 байр эзэлсэн (3-р байрны оноо бүхий бүх идэрчүүдийг оруулна) идэрчүүдийг оролцуулан тусад нь шувтаргын нислэг явуулна. Хэрэв идэр насны тамирчин үндсэн тэмцээний ерөнхий дүнгээр эхний 15-д багтаж насанд хүрэгчдийн шувтаргын нислэгт орсон бол түүний энэхүү шувтаргын нислэгийг идэрчүүдийн шувтаргын нислэгт хамааруулна.
- f) Шувтаргын түүр тус бүрийн нислэгийн дарааллыг сугалаагаар тогтооно.

- g) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд нислэгийн дарааллыг группээр зохион байгуулна. Үүнд, хэрэв урьдчилсан түүрүүдийг хоёр өдөрт зохион байгуулсан бол 2 групп (А ба В), урьдчилсан түүрүүдийг гурван өдөрт зохион байгуулсан бол 3 групп (А, В ба С), урьдчилсан түүрүүдийг дөрвөн өдөрт зохион байгуулсан бол 4 групп (А, В, С ба D) гэх мэт. Группүүдийн бүрэлдэхүүнийг сугалаагаар тодорхойлох бөгөөд түүр бүрт нислэгийн дарааллыг групп бүрийн дотор мөн сугалаагаар тодорхойлно.
- h) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд нэг улсын багийн тамирчид дараалан нислэг үйлдэхгүй, тэдний хооронд заавал өөр нэг улсын багийн тамирчин нислэг үйлдэнэ. Сугалаагаар нэг багийн тамирчид дараалан нислэг үйлдэх болбол дээрх шаардлагыг хангахын тулд дахин сугалаа татуулна.
- i) “Хоёр хүрээ”-нд зохион байгуулсан Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээний урьдчилсан 4 түүрийн нислэгийн дарааллыг дараах байдлаар тогтооно:

#### 2 групп 2 өдөрт

|             | Нислэгийн талбай А<br>(Түүр 1 ба 3) |                 | Нислэгийн талбай В<br>(Түүр 2 ба 4) |                 |
|-------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|
|             | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      |
| 1 дэх өдөр  | Түүр 1, Групп А                     | Түүр 1, Групп В | Түүр 2, Групп В                     | Түүр 2, Групп А |
| 2 дахь өдөр | Түүр 3, Групп В                     | Түүр 3, Групп А | Түүр 4, Групп А                     | Түүр 4, Групп В |

#### 3 групп 3 өдөрт

|             | Нислэгийн талбай А<br>(Түүр 1 ба 3) |                 | Нислэгийн талбай В<br>(Түүр 2 ба 4) |                 |
|-------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|
|             | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      |
| 1 дэх өдөр  | Түүр 1, Групп А                     | Түүр 1, Групп В | Түүр 2, Групп В                     | Түүр 2, Групп С |
| 2 дахь өдөр | Түүр 1, Групп С                     | Түүр 3, Групп А | Түүр 2, Групп А                     | Түүр 4, Групп В |
| 3 дахь өдөр | Түүр 3, Групп В                     | Түүр 3, Групп С | Түүр 4, Групп С                     | Түүр 4, Групп А |

#### 4 групп 4 өдөрт

|             | Нислэгийн талбай А<br>(Түүр 1 ба 3) |                 | Нислэгийн талбай В<br>(Түүр 2 ба 4) |                 |
|-------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------|
|             | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      | Үдээс өмнө                          | Үдээс хойш      |
| 1 дэх өдөр  | Түүр 1, Групп А                     | Түүр 1, Групп В | Түүр 2, Групп D                     | Түүр 2, Групп С |
| 2 дахь өдөр | Түүр 1, Групп С                     | Түүр 1, Групп D | Түүр 2, Групп В                     | Түүр 2, Групп А |
| 3 дахь өдөр | Түүр 3, Групп В                     | Түүр 3, Групп А | Түүр 4, Групп С                     | Түүр 4, Групп D |
| 4 дэх өдөр  | Түүр 3, Групп D                     | Түүр 3, Групп С | Түүр 4, Групп А                     | Түүр 4, Групп В |

*Тайлбар:* Нислэгийн талбай А: сондгой түүрүүд (1 ба 3);

Нислэгийн талбай В: тэгш түүрүүд (2 ба 4).

#### 4.2.9 Туслагчийн тодорхойлолт ба тоо

Тамирчин албан ёсны нислэг бүрт гурван туслагчтай байх эрхтэй. Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд Багийн ахлагч, өөр тамирчин, эсвэл албан ёсоор бүртгэгдсэн дэмжигч туслагчаар ажиллаж болно.

#### 4.2.10 Нислэгийг дүгнэх

- Тэмцээнд албан ёсоор бүртгүүлсэн тамирчин бүрийн зөв дарааллаар гүйцэтгэсэн уран нислэгийн дасгал бүрт шүүгч бүр заавал үнэлгээ өгнө. Шүүгч тамирчны гүйцэтгэсэн дасгал тус бүрийн зөвхөн эхний оролдлогыг үнэлнэ. Үнэлгээ нь 1-ээс 10 балл байна. Хамгийн бага 1 балл, хамгийн их 10 баллыг аравны нэг(0.1)-ээс багагүй алхамтайгаар өгнө. Дараа нь энэ дүнг К коэффициентээр үржүүлэх бөгөөд энэхүү коэффициент нь дасгалын төвөгшлөөс хамаарч өөрчлөгдөнө.
- Уран нислэгийн дасгалын тайлбар дахь эхний дугаар бүхий (энэ дүрмийн 4.2.15.3 - 4.2.15.17 заалтуудыг үз) “дасгалын эхлэл” цэгээс эхлэн шүүгч албан ёсоор дасгалыг ажилгаж үнэлгээ өгч эхлэх бөгөөд мөн тайлбар дахь сүүлийн дугаар бүхий “дасгалын төгсгөл” цэгт ажиглах болон үнэлгээ өгөхийг зогсооно.

*Тайлбар:* Уран нислэгийн дасгалын тайлбарт буй “Дасгалд орох зөвлөмж”, “Дасгалаас гарах зөвлөмж” гэсэн тэмдэглэгээ бүхий зүйлүүд нь зөвхөн тамирчинд зориулсан зөвлөмж бөгөөд тамирчин эдгээр зөвлөмжийг дагаж буй эсэхээс үл хамааран эдгээр үйлдлийг шүүгч албан ёсоор үнэлж дүгнэхгүй, ямарваа оноо өгөхгүй.

- Бүх шүүгч нар дараах дасгалд 0 (тэг) оноо өгнө:



- i. Орхигдуулсан, эсвэл огт хийгээгүй дасгалд;
  - ii. Гүйцэтгэж эхэлсэн ч бүрэн дуусгаагүй дасгалд;
  - iii. Давтах тоог зөрчиж (дутуу эсвэл илүү) үйлдсэн дасгалд;
  - iv. Дарааллыг зөрчиж хийсэн дасгалд;
  - v. Өмнөх дасгалын дараа 1½-ээс бага тойрог бүхий завсрын нислэг гүйцэтгэж хийсэн дасгалд;
  - vi. Нислэгийн 7 минут дууссаны дараа хийсэн дасгалд.
- d) Хэрэв иж бүрэн дасгалын дарааллыг зөрчөөгүй бол орхигдуулсан, эсвэл огт хийгээгүй дасгалын дараагийн дасгалд шүүгч үнэлгээ өгнө.
- e) “Зөрсөн найм” дасгалыг гүйцэтгэсний дараа буулт хүртэл тамирчин ямарч дасгалыг гүйцэтгэж болох ч шүүгчид түүнийг ажиглахгүй, үнэлгээ өгөхгүй.
- f) Загвар буулт хийж бүрэн зогсохдоо уран нислэгийн иж бүрэн дасгалыг гүйцэтгэх ёстой 7 минутаас хэтэрснийг албан ёсны гарааны шүүгч мэдэгдсэн тохиолдолд буултын дасгалд 0 (тэг) үнэлгээ өгнө. Дараах тохиолдолд “Буулт” дасгалд мөн 0 /тэг/ үнэлгээ өгнө:
- i. загвар сүйрсэн;
  - ii. загвар элгээрээ буувал;
  - iii. загвар нуруугаараа буувал;
  - iv. хэрэв загвар дугуйгаа эвхэхээр тоноглогдсон бол буултын үед дугуй нь дутуу гарсан, эсвэл бүрэн гарсан боловч буултын үед эвдэрсэн;
  - v. буултын үед загвар годройтсон.
- Тайлбар: Нислэгийн талбайн тэгш бус гадаргуу, эсвэл салхины нөлөөнөөс болж загвар газардаж гүйхдээ годройтсон, хамраараа газар хатгасан бөгөөд эдгээр саад байгаагүй бол буулт хэвийн болох байсан гэж шүүгчид үзвэл буултын дасгалд үнэлгээ өгч болно.
- g) Хэрэв дасгалын гүйцэтгэлийн явцад загвар сүйрвэл шүүгч сүйрэл болохоос өмнө гүйцэтгэсэн бүх дасгалуудад үнэлгээ өгнө. Гүйцэтгээгүй үлдсэн бүх дасгал, мөн сүйрлийн үед гүйцэтгэж байсан дасгалд 0 (тэг) үнэлгээ өгнө.
- h) Ахлах шүүгч нь F2B Тэмцээний удирдагчтай хамтран дараах тохиолдолд тамирчдын үйлдсэн тухайн албан ёсны нислэгийн бүх үнэлгээг хүчингүй болгож, оноог (0) тэглэнэ. Үүнд:
- i. загвар дуу чимээний түвшингийн хоёр дахь удаагийн шалгалтад тэнцээгүй бол (энэ дүрмийн 4.2.6-г үз);
  - ii. загвар хөөрөхөөр хөдөлснөөс эхлэн буулт хийхээр газарт анх хүрэх хүртэл загвараас ямар нэг эд анги салж унавал. Энд буултын үед

загвар сүйрэх, годройтох, элгээрээ, эсвэл нуруугаараа буухад салсан эд ангид хамаарахгүй.

#### 4.2.11 Тэмцээнийг шүүх

- a) Уран нислэгийн шүүгчид албан ёсны нислэгийн оролдлого бүрийг анхааралтай ажиглан, дасгалыг хийж дуусмагц үнэлгээ өгнө. Шүүгч албан ёсны нислэг эхэлсний дараа өөрийн байрлалыг тааллаараа өөрчилж болох бөгөөд энэхүү өөрчлөлт нь албан ёсны нислэг эхлэх үеийн анхны байрлалаас хоёр тийш  $1/8$  тойргоос илүүгүй байна. Шүүгч байрлалаа зөвхөн дасгал хоорондын завсрын  $1\frac{1}{2}$  тойрог нислэг гүйцэтгэх хугацаанд өөрчилж болол бөгөөд дасгал гүйцэтгэх явцад шүүгч байрлалаа өөрчилж үл болно.
- b) Тэмцээнийг “Нэг хүрээ”-нд явуулах тохиолдолд тэмцээнийг зохион байгуулагч гурваас цөөнгүй шүүгч бүхий багийг томилно. Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд шүүгчдийн тоог тав болгон өсгөх ёстой.
- c) Тэмцээнийг “Хоёр хүрээ”-нд зохион байгуулах тохиолдолд нислэгийн талбай-хүрээ тус бүрт гурван шүүгч бүхий багийг томилно. Тэмцээний шувтаргын түүрт (Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд) багийн шүүгчдийн тоог зургаа болгон нэмэгдүүлнэ.
- d) Шүүгчдийн баг бүрт нэг шүүгчийг Ахлах шүүгчээр сонгоно.
- e) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд ажиллах шүүгчдийг Үндэсний агаарын спортын холбоодоос санал болгож жагсаалтад оруулсан хүмүүсээс шүүгчээр ажилласан мэргэшил, туршлагыг нь харгалзан CIAM сонгон авч батална.
- f) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээний шүүгчдээс нэг ч хүн өмнө нь болсон адил тэмцээнд шүүгчээр ажиллаагүй байх ёстой.
- g) Олон улсын нээлттэй тэмцээнд ажиллах шүүгчдийн баг тус бүрээс зөвхөн хоёр шүүгч нь CIAM -аар батлагдсан байна.
- h) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээний шүүгчид нь өөр өөр улс орны иргэдээс бүрдсэн байвал зохино. Олон улсын нээлттэй тэмцээний шүүгчдийн баг хоёроос цөөнгүй улс орны иргэдээс бүрдсэн байна.
- i) Тэмцээний явцад шувтаргын нислэг хийхээс бусад тохиолдолд шүүгч нь тэмцээний туршид нислэгийн тухайн талбай-хүрээнд тогтвортой томилогдон ажиллана. Шувтаргын нислэг бүхий тэмцээнд (Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээн) шүүгчдийг бүх урьдчилсан түүрүүдийн туршид нислэгийн тодорхой талбай-хүрээнд тогтвортой томилон ажиллуулна.
- j) Тэмцээний тодорхой талбай-хүрээнд ажиллах шүүгчдийн багт томилогдсон шүүгч нар тухайн талбайд төлөвлөгдсөн нислэг бүрийг шүүж үнэлгээ өгнө.

Тэмцээний явцад шүүгч өвчлөх гэх мэт, гэхдээ үүгээр хязгаарлагдахгүй, онцгой нөхцөлд энэхүү шаардлага биелэгдэхгүй байж болно. Энэ тохиолдолд F2B Тэмцээний удирдагч, Ахлах шүүгч нар (FAI-ийн жури-ийн гишүүнтэй хамтран) сэлгээний шүүгчийн асуудлыг зөвшилцөнө.

- k) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээн явагдаж буй өдөр бүр, тэмцээний талбай-хүрээ бүрт шүүгч нарт зориулан “зүгшрүүлэх” наад зах нь нэг нислэг хийнэ. Ийм “зүгшрүүлэх” нислэгийг тэмцээний төлөвлөгдсөн нислэгүүдийн өмнө хийнэ. “Зүгшрүүлэх” нислэгийн өмнө болон дараа нь шүүгч нар зөвлөлдөх хангалттай хугацаатай байх ёстой. Энэхүү зөвлөлгөөнд шүүгчдийн бүх багууд оролцох бөгөөд зөвлөлгөөнийг хязгаарлагдмал хүрээнд, тэмцээний зохион байгуулагчид, албаны хүмүүс болон тамирчдыг оролцуулахгүйгээр зохион байгуулна. Олон улсын нээлттэй тэмцээнд зүгшрүүлэх нислэгийг заавал хийх албагүй боловч хийх нь зүйтэй.
- l) Тэмцээн зохион байгуулагчид нь тэмцээний өдөрт наад тал нь нэг удаа шүүгчдэд үдийн хоолны завсарлага гаргаж өгнө. Хэрэв шүүгчдийн баг/шүүгчид хүсвэл нэмэлт (жишээлбэл, тэмцээний явцад 2 цаг тутамд 10 минутын) завсарлага олгож болохоор төлөвлөж тэмцээний хуваарийг зохиох ёстой.
- m) Шүүгч тэмцээний нэг өдөрт 9-өөс илүүгүй цаг ажиллана. Энэ цагт “зүгшрүүлэх” нислэг болон зөвлөлгөөний хугацаа орох бөгөөд завсарлагын хугацаа үл хамаарна.
- n) Зохион байгуулагч нь зөвхөн онцгой тохиолдолд, шүүгчдийн багийн санал нэгтэй зөвшөөрснөөр шүүгчдийн ажлын цагийг сунгаж болно.

#### 4.2.12 Байр эзлүүлэх

- a) Гүйцэтгэсэн дасгал бүрт өгсөн үнэлгээг тухайн дасгалын түвэгшлийн зэрэглэл (коэффициент K)-ээр үржүүлж оноог тодорхойлно. Уран нислэгийн дасгал тус бүрд өгсөн онооны нийлбэр нь тухайн шүүгчийн нийт оноо болно. Шүүгчдийн оноог хооронд нь нэмж, шүүгчдийн тоонд хуваана. Гарсан дүнг зууны нарийвчлалтайгаар бүхэлтгэн (хамгийн ойр доод 1/100) авч тамирчны албан ёсны нислэгийн эцсийн оноог гаргана.

Жишээ: 945,9999-г бүхэлдээд 945,99

945,9911-г бүхэлдээд 945,99

- b) Олон улсын нээлттэй тэмцээнд бүртгэгдсэн тамирчдын эзэлсэн байрыг дараах байдлаар тодорхойлно. Үүнд:
  - i. Тэмцээнийг “Нэг хүрээ”-нд явуулсан бол тамирчны гүйцэтгэсэн нислэгүүдийн хамгийн өндөр оноо бүхий хоёр нислэгийн оноог авч тэдгээрийн нийлбэр дүнгээр байр эзлүүлнэ. Тамирчдын онооны нийлбэр тэнцвэл гурав дахь нислэгийн оноог ашиглан байр эзлүүлнэ.
  - ii. Тэмцээнийг “Хоёр хүрээ”-нд зохион явуулсан бол тамирчны нислэгийн талбай-хүрээ тус бүрд гүйцэтгэсэн хамгийн өндөр оноо бүхий нислэгүүдийн оноог авч тэдгээрийн нийлбэр дүнгээр байр эзлүүлнэ.

Тамирчдын онооны нийлбэр тэнцвэл тэдний аль нэг талбай-хүрээнд гүйцэтгэсэн хоёр дахь нислэгүүдийн хамгийн өндөр оноог ашиглан байр эзлүүлнэ.

iii. Онцгой нөхцөл байдлын улмаас тэмцээнийг зөвхөн хоёр түүртэй явуулсан бол хоёр нислэгийн онооны нийлбэрээр байр эзлүүлнэ.

с) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд сүүлчийн урьдчилсан түүрийн дараа тамирчдын оноог (байрыг) дараах байдлаар тодорхойлно. Үүнд:

i. Тэмцээнийг “Нэг хүрээ”-нд явуулсан бол тамирчны гүйцэтгэсэн нислэгүүдийн хамгийн өндөр оноо бүхий хоёр нислэгийн оноог авч тэдгээрийн нийлбэр дүнгээр.

ii. Тэмцээнийг “Хоёр хүрээ”-нд зохион явуулсан бол тамирчны нислэгийн талбай-хүрээ тус бүрд гүйцэтгэсэн хамгийн өндөр оноо бүхий нислэгүүдийн оноог авч тэдгээрийн нийлбэр дүнгээр.

iii. Онцгой нөхцөл байдлын улмаас тэмцээнийг зөвхөн хоёр түүртэй явуулсан бол хоёр нислэгийн онооны нийлбэрээр.

Шувтаргын нислэгт орсон тамирчдын эцсийн байрыг дараах байдлаар тодорхойлно: шувтаргын нислэгүүдийн хамгийн өндөр оноо бүхий хоёр түүрийн нислэгийн онооны нийлбэр дүнг хоёрт хувааж, зууны нарийвчлалтайгаар багасгаж шилжүүлсэн дүнгээр. Тамирчдын онооны нийлбэр тэнцсэн тохиолдолд шувтаргын гурав дахь нислэгийн оноог ашиглан байр эзлүүлнэ. Онцгой нөхцөл байдлын улмаас тэмцээнийг зөвхөн шувтаргын хоёр түүртэй явуулсан бол шувтаргын хоёр нислэгийн оноог ашиглан байр эзлүүлнэ.

Идэрчүүдийн тусгайлсан шувтаргын нислэгийн дүнгээр тэдний эзлэх байрыг тодорхойлох бөгөөд энэ нь тэмцээний ерөнхий дүнд нөлөөлөхгүй.

Финалд шалгараагүй тамирчдын байрыг урьдчилсан түүрүүдийн оноогоор тодорхойлно. Хэрэв тамирчдын оноо тэнцвэл:

i. “Нэг хүрээ”-нд явуулсан тэмцээнд тамирчдын гурав дахь нислэгийн оноог ашиглана;

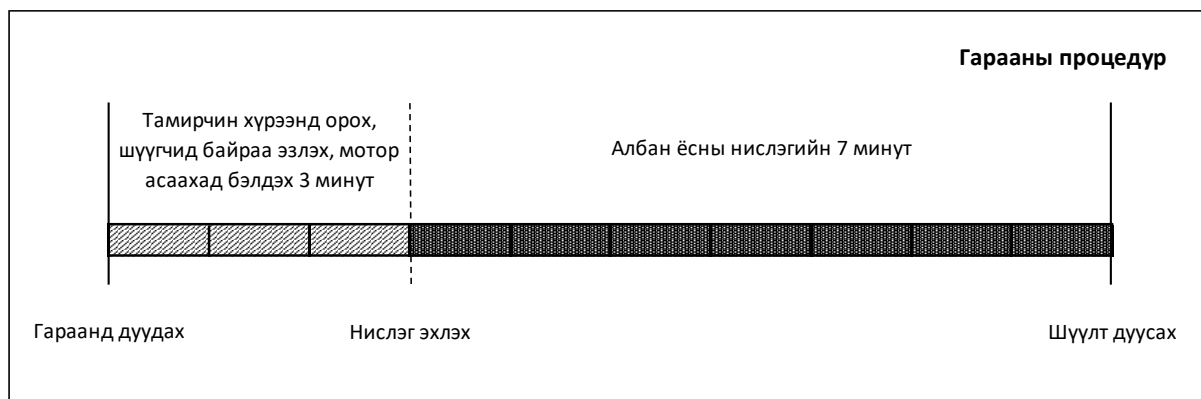
ii. “Хоёр хүрээ”-нд явуулсан тэмцээнд тамирчдын аль нэг талбай-хүрээнд гүйцэтгэсэн хоёр дахь нислэгүүдийн хамгийн өндөр оноог ашиглана.

Хэрэв урьдчилсан түүрүүдийн дүнгээр 15-р байранд хоёр тамирчны оноо тэнцсэн бол дараах тамирчин 17-р байранд, гурван тамирчны оноо тэнцсэн бол дараах тамирчин 18-р байранд гэх мэтээр бичигдэнэ.

d) Багийн эзлэх байрыг түүний гурван гишүүний эзэлсэн байрын дугааруудыг нэмж гаргасан дүнгээр тодорхойлно. Энэ дүн бага байх тусам багийн эзлэх байр өндөр байх бөгөөд гурван гишүүнтэй баг хоёр гишүүнтэй багаас өндөр байр, хоёр гишүүнтэй баг нэг гишүүнтэй багаас өндөр байрыг тус тус эзэлнэ.

- е) Дэлхий, тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнд албан ёсны нислэг бүрийн оноо бүхий нислэгийн хуудасны хуулбарыг тухайн тамирчны дараагийн нислэгийн өмнө, эсвэл тэмцээний түүр бүрийн төгсгөлд тухайн тамирчны багийн ахлагчид, эсвэл багийн ахлагчийн туслагчид гардуулна.
- ф) Дэлхийн цомын бүх тэмцээнд албан ёсны нислэг бүрийн оноо бүхий нислэгийн хуудасны хуулбарыг тухайн тамирчны дараагийн нислэгийн өмнө, эсвэл тэмцээний түүр бүрийн төгсгөлд тухайн тамирчинд гардуулна.

#### 4.2.13 Гарааны процедур



- а) Тамирчинд нислэгийн хүрээнд орж ирэх, гарааны сонгосон байрлалдаа загвараа байрлуулах, шүүгчдийг байрлуулан, хөдөлгүүрээ асаахад бэлдэх 3 минутын хугацаа өгнө.
- б) Тамирчин дээрх бэлтгэл хугацаанд хөдөлгүүрээ асааж, халааж, унтрааж болох бөгөөд нислэгт бэлэн болсноо Хугацааны шүүгчид мэдэгдэнэ.
- в) Бэлтгэл хугацаа дуусмагц тамирчинд нислэг үйлдэж, дасгалуудыг хийх 7 минутын хугацаа өгнө.
- г) Тамирчныг гараанд албан ёсоор дуудсанаар бэлтгэл хугацаа эхэлнэ.
- д) Хугацааны шүүгч бэлтгэл хугацаа эхэлсэн тухай тамирчин болон шүүгчдэд дохио өгч мэдэгдэнэ.
- е) Дараах хоромд бэлтгэл хугацаа дуусаж, нислэгийн хугацаа эхэлнэ:
  - i. Гарааны шүүгч бэлтгэл 3 минутын хугацаа дууссаныг зарласан;
  - ii. Тамирчин хөдөлгүүр асаахад бэлэн болсноо Хугацааны шүүгчид гараа өргөн ойлгомжтой дохио өгч мэдэгдсэн;
  - iii. Тамирчин Хугацааны шүүгчид ойлгомжтой дохио өгч мэдэгдэлгүйгээр хөдөлгүүрээ асаасан;
  - iv. Тамирчин Хугацааны шүүгчээс зөвшөөрөл авалгүйгээр хөдөлгүүрээ халаахын тулд асаасан.
- ж) Хугацааны шүүгч нислэгийн хугацаа эхэлсэн тухай тамирчин болон шүүгчдэд мэдэгдэнэ. Хэрэв тамирчин хөдөлгүүрээ асаахын өмнө дохио

өгөөгүй, эсвэл зөвшөөрөл авалгүйгээр хөдөлгүүрээ халаахаар асаасан бол Хугацааны шүүгч энэ тухай шүүгчдэд мэдэгдэнэ.

- h) Загвар газардаж гүйсний дараа бүрэн зогсож, Суултын дасгал төгссөн мөчид албан ёсны нислэгийн хугацааг тоолохыг зогсооно.
- i) Тамирчин нислэг үйлдэж дууссаны дараа загвар, корд болон удирдах бариулаа нислэгийн хүрээнээс нэн даруй гаргана.

#### **4.2.14. Уран нислэгийн иж бүрэн дасгал, гүйцэтгэх дараалал**

- a) Уран нислэгийн иж бүрэн дасгалын нэршил, дараалал, төвөгшлийн коэффициент:

|  |    |
|--|----|
| 1. Гараа                                       | 0  |
| 2. Хөөрөлт                                     | 2  |
| 3. Босоо тал тойрог                            | 8  |
| 4. Зөв цагираг (3 удаа)                        | 6  |
| 5. Эсрэг нислэг (нуруугаараа нислэг, 2 тойрог) | 2  |
| 6. Эсрэг цагираг (3 удаа)                      | 6  |
| 7. Зөв дөрвөлжин цагираг (2 удаа)              | 12 |
| 8. Эсрэг дөрвөлжин цагираг (2 удаа)            | 12 |
| 9. Гурвалжин цагираг (2 удаа)                  | 14 |
| 10. Хэвтээ найм (2 удаа)                       | 7  |
| 11. Дөрвөлжин хэвтээ найм (2 удаа)             | 18 |
| 12. Босоо найм (2 удаа)                        | 10 |
| 13. Элсэн цаг                                  | 10 |
| 14. Толгой дээрх найм (2 удаа)                 | 10 |
| 15. Зөрсөн найм                                | 8  |
| 16. Буулт                                      | 5  |

- b) Уран нислэгийн иж бүрэн дасгалыг заавал тогтоосон дарааллаар гүйцэтгэнэ.
- c) Тамирчин нэг дасгалаас гарч, дараагийн дасгалд шилжих хооронд (дасгалд орох болон дасгалаас гарах үйлдлийг оролцуулан) 1½ тойргоос багагүй хэмжээтэй завсрын хэвтээ нислэг үйлдэнэ. Завсрын 1½ тойрог хэвтээ нислэгийн өндөр 1-3 метр байна. Шүүгчид дасгал хоорондын хэвтээ нислэгт

анхаарал хандуулахгүй бөгөөд энэ хугацаанд өмнөх гүйцэтгэсэн дасгалд өгсөн үнэлгээг дараагийн дасгалыг эхлэхээс өмнө нислэгийн хуудсанд тэмдэглэнэ.

#### 4.2.15. Уран нислэгийн иж бүрэн дасгалын тайлбар

- а) Уран нислэгийн иж бүрэн дасгалын дүрсүүдийг нислэг үйлдэж буй тамирчны зүгээс харсан байдлаар хавсралт 4J-д үзүүлэв. Энэ нь энэхүү дүрмийн салшгүй хэсэг бөгөөд дасгалуудын тодорхойлолттой хамтатган унших нь зүйтэй.
- б) Шүүгчийн гарын авлагыг Хавсралт 4B-д оруулав.

##### 4.2.15.1 Дасгалын нэр томъёо

- d) Жолоодлогот уран нислэг (F2B)-ийн иж бүрэн дасгалын тайлбарт хэрэглэж буй нэр томъёо нь тал бөмбөрцгийн гадаргуу дээгүүр цагийн зүүний эсрэг нисэж байгаа жолоодлогот загварын үүсгэж буй замыг тодорхойлно.

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Нэр томъёо                 | Тодорхойлолт   |
| Дасгал:                    | Тод тоогоор дугаарласан, дасгал хийхэд шаардлагатай бүрэн тооны дүрс болон сегментүүд. Жишээ нь хөөрөлт, зөв гурван цагираг, толгой дээрх найм дасгалууд нь энэ дүрэмд нэг бүхэл дасгал гэж тодорхойлогдоно. |
| Дүрс:                      | Бүхэл дасгалын тодорхой нэг хэсэг. Жишээ нь, зөв гурван цагираг дасгалын эхний цагираг нь дүрс юм. Харин толгой дээрх найм дасгалын эхний наймын эхний цагираг нь дүрс биш болно.                            |
| Сегмент:                   | Дүрсийн (бүхэл дасгалын) тодорхой хэсэг бөгөөд тодорхой цэгүүдийг нь нарийвчлан тодорхойлсон байдаг. Жишээ нь, толгой дээрх найм дасгалын эхний наймын эхний цагираг нь сегмент юм.                          |
| Тууш нислэг:               | загвар ердийн (загварын дугуй газар руу хандсан) байрлалаар нисэх.   |
| Эсрэг нислэг:              | загвар ердийн байрлалаас урвуу байрлалаар нисэх (энгийн яриагаар “нуруугаар нисэх”, “доош харан нисэх”, “урвуу нисэх”).  |
| Нислэгийн хагас бөмбөрцөг: | Суурь нь тодорхой өндөрт байгаа хагас бөмбөрцөг  |
| Параллель:                 | Нислэгийн хагас бөмбөрцөг дээрх төсөөллийн зураас, хагас бөмбөрцгийн экватораас ижил зайд орших бөгөөд өргөргийг тэмдэглэнэ.   |
| Суурь:                     | Нислэгийн хагас бөмбөрцгийн суурь, нислэгийн тойргийн төвөөс 1,5 метрийн өндөрт байрлана.  |

|                        |   |
|------------------------|---|
| Түвшин:                | Дүүжингээр заасан хүндийн хүчний шугамтай тэгш өнцөг үүсгэсэн.  |
| Нислэгийн тойрог:      | Нислэгийн радиустай тэнцүү радиус бүхий хэвтээ тойрог.  |
| Хэвтээ нислэг:         | Суурийн дагуу, эсвэл суурьтай параллель нисэх.  |
| Босоо нислэг:          | Суурьтай тэгш өнцөг үүсгэн, нислэгийн хагас бөмбөрцгийн уртрагийг дагасан төсөөллийн тойргийн дагуу нисэх.  |
| Шулуун шугам:          | Том тойрог, эсвэл түүний хэсэг.   |
| Агшин:                 | Толь бичигт заасан утгаараа энд хэрэглэгдэнэ (өөрөөр хэлбэл, үйл явдал өрнөх маш бага хугацаа). Жишээ нь, толгой дээрх найм дасгалын үед загвар маш богино хугацаанд тамирчны толгой дээр босоо буюу “хутганы ир” байрлалтай байх ба үүнийг энд “агшин зуур” гэж тодорхойлно. |
| Хажуугийн жишиг шугам: | хэвтээ шугамд тэгш ( $90^{\circ}$ ) өнцгөөр татсан төсөөллийн босоо шугам. Үүнийг нислэг үйлдэх болон шүүх ажиллагаанд дүрс болон дасгалын хэмжээ, байрлал, тэгш хэм, давхцалыг жишиж харахад ашигладаг.  |
| Далавчны мөр:          | Эгц дээш өгсөх, эсвэл эгц доош шумбах нислэгийн мөр, бүхэл дасгалын сегмент.  |

#### 4.2.15.2 Гараа

Хөдөлгүүрийг гараараа, эсвэл цахилгаан болон механик стартераар асааж болно.

#### 4.2.15.3. Хөөрөлтийн дасгал

##### а) Дасгалын эхлэл:

Загвар гүйж эхлэх агшин. Загвар газраас хөөрөх ёстой.

Хөдөлгүүр гэнэт асаж загвар хяналтгүйгээр гүйж эхлэх, хөөрөхөөс сэргийлэх зорилгоор цахилгаан хөдөлгүүртэй загварыг тамирчин жолоодох бариулыг авах хүртэл тамирчин, эсвэл түүний туслах барьж байх, эсвэл механик төхөөрөмжийн тусламжтайгаар байран дээр нь тогтоож байх ёстой.

##### б) Газраар гүйх, тасрах сегмент:

Загвар газраас тасрах хүртэл 4,5 метрээс багагүй, гэхдээ тойргийн дөрөвний нэгээс ихгүй замыг газраар гүйж туулна. Газраас тасрах үйлдэл нь жигд, агаарт “гэнэтийн үсрэлт”-гүй байх ёстой.

##### с) Хөөрөлт, тууш нислэг:



Загвар тогтмол өнцгөөр жигд хөөрөн нислэгийн хагас бөмбөрцгийн суурь хүрнэ. Суурь нь нислэгийн талбайн төвөөс 1,5 метрийн өндөрт байна. Загвар өндөр авах нислэгээс хэвтээ нислэгт шилжин цэг нь загвар анх гүйж эхэлсэн цэгийн чанх дээр байна. Хэвтээ нислэгт орох шилжилт нь жигд, гэнэтийн савлагаагүй байна.

d) Хоёр тойрог тууш, хэвтээ нислэгийн сегмент:

Загвар хэвтээ нислэгт орж, суурийн өндөрт (+/- 30 см) хоёр бүтэн тойрог тогтвортой, жигд, өндрийн хэлбэлзэлгүй ниснэ.

e) Дасгалын төгсгөл:

Гурав дахь тойргийн төгсгөлд, загвар гүйж эхэлсэн цэгийн чанх дээр.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Суурийн өндөрт, ердийн байрлалаар, тууш, хэвтээ нислэгээ үргэлжлүүлнэ.

#### 4.2.15.4 Босоо тал тойрог

Тайлбар: Дасгалын бүх өнцгүүд жигд, аль болох бага радиустай байх ёстой.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Суурийн өндөрт (+/-30см) тууш хэвтээ нислэгээс босоо нислэгт шилжинэ.

e) Эхний босоо нислэг ба шумбах нислэгийн сегмент:

Загвар суурьт тэгш өнцгөөр босоо нислэгт огцом шилжинэ. Загвар тамирчны толгойн чанх дээгүүр өнгөрч, суурьт тэгш өнцгөөр доош шумбах бөгөөд огцом эргэж суурийн өндөрт (+/-30 см) эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ.

f) Эсрэг хэвтээ нислэгийн сегмент:

Шумбах нислэгээс эсрэг хэвтээ нислэгт шилжсэний дараа хоёрдахь босоо нислэгт шилжих хүртэлх сегментэд загвар суурийн дагуу (+/-30 см) өндрийн хэлбэлзэлгүйгээр нисэх ёстой. Энэхүү сегментийн урт нь эргэлтүүдийг оруулаад тойргийн  $\frac{1}{2}$ -тэй тэнцүү байна.

g) Хоёр дахь босоо нислэг ба шумбах нислэгийн сегмент:

Загвар суурьт тэгш өнцгөөр хоёр дахь босоо нислэгт огцом шилжинэ. Загвар тамирчны толгойн чанх дээгүүр өнгөрч, суурьт тэгш өнцгөөр доош шумбах бөгөөд дөрөв дэх огцом эргэлт хийж суурийн өндөрт (+/-30 см) тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ. Загвар шумбалтаас тууш хэвтээ нислэгт шилжсэн эргэлтийн цэг нь босоо нислэгт шилжсэн эргэлтийн цэгийн чанх эсрэг талд, адил өндөрт байх ёстой.

h) Дасгалын төгсгөл:

Дөрөв дэх эргэлтийн төгсгөл (тууш хэвтээ нислэгт шилжих эргэлт).

Дасгалаас гарах үйлдэл: Суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэг хийнэ.

#### 4.2.15.5 Зөв цагираг (3 удаа)

Дасгалын хэмжээ: Цагирагийн орой нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Тууш хэвтээ нислэгээс эхний цагирагт орно.

b) Эхний цагираг:

Загвар суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгээс цагираг замаар 45 градусын параллель хүртэл ниснэ. Энэ цэгт загвар уруугаа харсан байна. Загвар цагираг замаар нислэгээ цааш үргэлжлүүлж, суурийн өндөрт (+/-30см) цагирагийн доод цэгт хүрнэ.

c) Хоёр ба гурав дахь цагираг:

Загвар эхний цагирагийн замыг даган ниснэ. Хоёр ба гуравдахь цагираг эхний цагирагийн байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

d) Дасгалын төгсгөл:

Гурав дахь цагирагийн төгсгөлд загвар тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Загвар үргэлжлүүлэн  $\frac{1}{2}$  цагариг нисэж нуруугаар харах ба доош уруудан  $\frac{1}{2}$  тойргийн дотор суурийн өндөрт хүрч, эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.6 Эсрэг хэвтээ нислэг /нуруугаар нислэг/ (хоёр тойрог )

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, эсрэг хэвтээ нислэгээс дасгалд орно.

a) Дасгалын эхлэл:

Түрүүчийн дасгалаас гарснаас хойшхи гуравдахь тойргийн эхлэлээс дасгал эхэлнэ.

b) Эсрэг хэвтээ нисэх хоёр тойрог:

Загвар суурийн өндөрт (+/- 30 см), хоёр бүтэн тойрог тогтвортой, жигд, өндрийн хэлбэлзэлгүйгээр эсрэг хэвтээ ниснэ.

c) Дасгалын төгсгөл:

Түрүүчийн дасгалаас гарснаас хойшхи дөрөвдэх тойргийн төгсгөл.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Дараагийн дасгалд орох хүртэл суурийн өндөрт, эсрэг хэвтээ нийслэгээ үргэлжлүүлнэ.

#### 4.2.15.7 Эсрэг цагираг (3 удаа)

Дасгалын хэмжээ: Цагирагийн орой нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, эсрэг хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндрөөс эхний цагиргийг хийж эхэлснээр дасгал эхэлнэ.

b) Эхний цагираг:

Загвар суурийн өндөрт эсрэг хэвтээ нислэгээс цагираг замаар 45 градусын параллель хүртэл ниснэ. Энэ цэгт загвар зөв харсан байна. Загвар цагираг замаар нислэгээ цааш үргэлжлүүлж, суурийн өндөрт (+/-30см) цагиргийн доод цэгт урвуу харсан байдлаар хүрнэ.

c) Хоёр ба гурав дахь цагираг:

Загвар эхний цагиргийн замыг даган ниснэ. Хоёр ба гурав дахь цагираг эхний цагиргийн байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

d) Дасгалын төгсгөл:

Гуравдахь цагиргийн төгсгөлд загвар суурийн өндөрт эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Загвар үргэлжлүүлэн  $\frac{1}{2}$  цагариг нисэж зөв харах ба доош уруудан  $\frac{1}{2}$  тойргийн дотор суурийн өндөрт хүрч, тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.8 Зөв дөрвөлжин цагираг (2 удаа)

Тайлбар: Энэ дасгалын бүх өнцгүүд жигд, адил, аль болохоор бага радиустай байх ёстой.

Дасгалын хэмжээ: Цагиргийн орой нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ. Өргөн нь тойргийн  $\frac{1}{8}$ -тэй тэнцүү байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндөрт (+/- 30 см), тууш хэвтээ нислэгээс анхны өгсөх нислэгт шилжих эргэлтийн эхний цэгээс дасгал эхэлнэ.

b) Эхний цагариг-эхний эргэлт ба өгсөх сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөр өгсөх нислэгт шилжинэ.

c) Эхний цагариг-хоёрдахь эргэлт ба дээд сегмент:

Загвар огцом эргэж 45 градусын шугамын дагуу эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ.

d) Эхний цагариг-гуравдахь эргэлт ба шумбах сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөр шумбах нислэгт шилжинэ.

e) Эхний цагариг-дөрөвдэх эргэлт ба доод сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурийн дагуу (+/- 30 см) тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ. Доод сегментийн урт нь хоёр эргэлтийн хамтаар тойргийн 1/8-тай тэнцүү байна.

f) Хоёрдахь цагираг:

Загвар эхний цагиргийн замыг даган ниснэ. Хоёрдахь цагираг эхний цагиргийн байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

g) Дасгалын төгсгөл:

Загвар суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэг хийж, дасгал эхлэхэд эхний өгсөх нислэгт шилжсэн эргэлтийн эхний цэгт ирснээр дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэг хийнэ.

#### **4.2.15.9 Эсрэг дөрвөлжин цагираг (2 удаа)**

Тайлбар: Энэ дасгалын бүх өнцгүүд жигд, адил, аль болохоор бага радиустай байх ёстой.

Дасгалын хэмжээ: Цагирагийн орой нь 45 градусын параллель шугамтай давхцана. Өргөн нь тойргийн 1/8-тэй тэнцүү байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Тойргийн  $\frac{3}{4}$ -ийн турш алгуур өндөр авч 45 градусын параллель шугамд хүрнэ. 45 градусын параллель шугамын дагуу тойргийн 1/8 ниснэ.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар 45 градусын параллель шугамаас анхны шумбах нислэгт орох эргэлтийн эхний цэгээс дасгал эхэлнэ.

b) Эхний цагариг-эхний эргэлт ба шумбах сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөр шумбах нислэгт шилжинэ.

c) Эхний цагариг-хоёрдахь эргэлт ба доод сегмент:

Загвар огцом эргэж суурийн дагуу (+/- 30 см) эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ. Доод сегментийн урт нь хоёр эргэлтийн хамтаар тойргийн 1/8-тай тэнцүү байна.

d) Эхний цагариг-гуравдахь эргэлт ба өгсөх сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөр өгсөх нислэгт шилжинэ.

e) Эхний цагариг-дөрөвдэх эргэлт ба дээд сегмент:

Загвар огцом эргэж, 45 градусын параллель шугамын дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

f) Хоёрдахь цагираг:

Загвар эхний цагиргийн замыг даган ниснэ. Хоёрдахь цагираг эхний цагиргийн байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

g) Дасгалын төгсгөл:

Загвар 45 градусын параллель шугамын дагуу тууш хэвтээ нислэг хийж, дасгал эхлэхэд эхний шумбах нислэгт шилжсэн эргэлтийн эхний цэгт ирснээр дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Дасгал дууссан цэгээс 45 градусын параллель шугамын дагуу багадаа 5 метрийн тууш хэвтээ нийслэг хийж, тойргийн  $\frac{1}{2}$  орчмын турш аажим өндөр алдан суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.10 Гурвалжин цагираг (2 удаа)

Тайлбар: Энэ дасгалын бүх өнцгүүд жигд, адил, аль болохоор бага радиустай байх ёстой. Загвар эргэлт хийх бүрдээ нийслэгийн чиглэлээ 120 орчим градусаар өөрчилж байх ёстой.

Дасгалын хэмжээ: Цагиргийн оройн эргэлт нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ. Өргөн нь тойргийн  $\frac{1}{8}$ -ээс бага зэрэг их байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндөрт (+/- 30 см), тууш хэвтээ нислэгээс анхны өгсөх нислэгт шилжих эргэлтийн эхний цэгээс дасгал эхэлнэ.

b) Эхний гурвалжин цагариг-эхний эргэлт ба өгсөх сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгийн босоо шугамаас 30 градусын өнцгөөр, хоёр дахь эргэлт эхлэх хүртэл ниснэ.

c) Эхний гурвалжин цагариг-хоёрдахь эргэлт ба шумбах сегмент:

Загвар огцом эргэж босоо шугамд 30 градусын өнцгөөр эсрэг шумбах нислэгт шилжинэ. Хоёр дахь эргэлтийн орой нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэх ёстой. Эсрэг шумбах нислэгийг гурав дахь эргэлт хүртэл үргэлжлүүлнэ.

d) Эхний гурвалжин цагариг-гурав дахь эргэлт ба доод сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурийн дагуу (+/- 30 см) тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

e) Хоёрдахь гурвалжин цагираг:

Загвар эхний цагиргийн замыг даган ниснэ. Хоёрдахь цагираг эхний цагиргийн байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

f) Дасгалын төгсгөл:

Загвар суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэг хийж, дасгал эхлэхэд эхний өгсөх нислэгт шилжсэн эргэлтийн эхний цэгт ирснээр дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэг хийнэ.

#### 4.2.15.11 Хэвтээ найм (2 удаа)

Дасгалын хэмжээ: Цагиргуудийн орой нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар огтлолцлын цэгт ирснээр дасгал эхэлнэ.

Тайлбар: Загвар эгц дээш чиглэсэн байрлалд хүрсэн анхны цэгийг дасгалын огтлолцлын цэг гэнэ (өөрөөр хэлбэл, хэвтээ наймын анхны цагирагийн  $\frac{1}{4}$  -д орших цэг).

b) Эхний хэвтээ найм-эхний цагираг сегмент:

Загвар суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгээс цагираг замаар 45 градусын параллель хүртэл ниснэ. Энэ цэгт загвар уруугаа харсан байна. Загвар цагираг замаар нислэгээ цааш үргэлжлүүлж, суурийн өндөрт (+/-30см) цагирагийн доод цэгт хүрнэ. Энэ цэгт загвар зөв харсан байна. Загвар цагираг замаар нислэгээ цааш үргэлжлүүлж цагирагийн  $\frac{1}{4}$  -ийг нисэн огтлолцлын цэгт хүрнэ.

Тайлбар: Дасгал эхлэх үеийн анхны огтлолцлын цэг нь нийт дасгалын явцад өөрчлөгдөхгүй. Загвар огтлолцлын цэгт очиж анхны гадагш эргэх цагирагт шилжих мөчид хоромхон зуур чанх дээш чиглэлтэй болох бөгөөд гэхдээ анзаарагдахуйц шулуун шугамаар өгсөн нисэхгүй байх ёстой.

c) Эхний хэвтээ найм – гадагш эргэх цагираг сегмент (огтлолцлын цэгээс эхлэх бүтэн цагираг):

Загвар огтлолцлын цэгээс эхлэн цагираг замаар гадагш эргэн ниснэ. Цагирагийн дээд цэг нь 45 градусын шугамыг шүргэх бөгөөд энэ цэгт загвар зөв харсан байна. Загвар цагираг замаар нисэж суурийн шугамд эсрэг байрлалтайгаар (+/-30см) хүрэх ба цааш цагираг замаар өгсөн огтлолцлын цэгт хүрнэ. Энэ үед загвар чанх дээш чиглэсэн байна.

d) Хоёрдахь хэвтээ найм:

Загвар эхний хэвтээ наймын замыг даган ниснэ. Хоёрдахь хэвтээ найм нь эхний хэвтээ наймын байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

е) Дасгалын төгсгөл:

Загвар хоёрдахь хэвтээ наймыг хийж дуусаад огтлолцлын цэгийг сүүлчийн, 5 дахь удаагаа дайран өгсөн нисэх мөчид дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Огтлолцлын цэгийг дайран гарсны дараа ойролцоогоор 135 градусын сегментийг цагираг замаар нисэж, суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.12 Дөрвөлжин найм (2 удаа)

Тайлбар: Дасгалын бүх өнцгүүд жигд, адил, аль болохоор бага радиустай байх ёстой.

Дасгалын хэмжээ: Цагиргуудын дээд сегмент нь 45 градусын параллель шугамтай давхцана. Дасгалын өргөн нь тойргийн 1/4-тэй тэнцүү байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс.

а) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндөрт (+/- 30 см), тууш хэвтээ нислэгээс анхны өгсөх нислэгт шилжих эргэлтийн эхний цэгээс дасгал эхэлнэ.

Тайлбар: Загвар эгц дээш чиглэсэн анхны шугамыг нийт дасгалын огтлолцлын шугам гэнэ.

б) Эхний найм-эхний (дотогш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн эхний эргэлт ба өгсөх сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөр өгсөх нислэгт шилжинэ.

с) Эхний найм-эхний (дотогш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн хоёр дахь эргэлт ба дээд сегмент:

Загвар огцом эргэж, 45 градусын параллель шугамын дагуу эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ.

д) Эхний найм-эхний (дотогш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн гурав дахь эргэлт ба шумбах сегмент:

Загвар огцом эргэж суурьт тэгш өнцгөөр шумбах нислэгт шилжинэ.

е) Эхний найм-эхний (дотогш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн дөрөв дэх эргэлт ба доод сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурийн дагуу (+/- 30 см) тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ. Доод сегментийн урт нь хоёр эргэлтийн хамтаар тойргийн 1/8-тай тэнцүү байна.

ф) Эхний найм-хоёрдахь (гадагш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн эхний эргэлт ба өгсөх сегмент:

Түрүүчийн (дээрх е)-д заасан) сегментийн төгсгөлд загвар огцом эргэж суурьт тэгш өнцгөөр өгсөх нислэгт шилжинэ. Өгсөх нислэгийн зам нь дасгалын эхний (дээрх а)-д заасан) огтлолцлын шугамтай яг давхцах ёстой.

- г) Эхний найм-хоёрдахь (гадагш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн хоёр дахь эргэлт ба дээд сегмент:

Загвар огцом эргэж, 45 градусын параллель шугамын дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

- h) Эхний найм-хоёрдахь (гадагш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн гурав дахь эргэлт ба шумбах сегмент:

Загвар огцом эргэж суурьт тэгш өнцгөөр шумбах нислэгт шилжинэ.

- i) Эхний найм-хоёрдахь (гадагш эргэх) дөрвөлжин цагиргийн дөрөв дэх эргэлт ба доод сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурийн дагуу (+/- 30 см) эсрэг хэвтээ нислэгт шилжинэ. Доод сегментийн урт нь хоёр эргэлтийн хамтаар тойргийн 1/8-тай тэнцүү байна.

- j) Хоёрдахь найм:

Загвар эхний наймын замыг даган ниснэ. Хоёрдахь найм нь эхний наймын байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

- к) Сүүлийн эргэлт ба өгсөх нислэг, дасгалаас гарах сегмент:

Дөрөвдэх дөрвөлжин цагиргийн доод сегментээс загвар огцом эргэж суурьт тэгш өнцгөөр өгсөх нислэгт шилжинэ. Өгсөх нислэгийн зам нь дасгалын эхний (дээрх а) ба b)-д заасан) огтлолцлын шугамтай яг давхцах ёстой.

- l) Дасгалын төгсгөл:

Сүүлийн өгсөх нислэгийн төгсгөлд, 45 градусын параллель шугамд шилжих эргэлтийн өмнөх цэгт дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Өгсөх нислэгээс 90 градусаар эргэж 45 градусын параллель шугамын дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ. Зүүн гар талын дөрвөлжин цагиргийн зүүн гар талаас 5 орчим метр өнгөрсний дараа 45 орчим градусаар уруудан нисэж суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### **4.2.15.13 Босоо найм (давталтын тоо 2)**

Дасгалын хэмжээ: Суурь болон кордын хооронд 90 градусын босоо өнцөг үүсгэсэн шугам.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс цагираг замаар нисэж суурьт 45 градусын параллель шугамд хүрнэ. Энд загвар урвуу харсан байна.



а) Дасгалын эхлэл:

Загвар дотогш эргэх цагариг хийж 45 градусын параллель шугамд, огтлолцлын цэгт анх хүрснээр дасгал эхэлнэ.

Тайлбар: Загвар урвуу харсан байдлаар 45 градусын параллель шугамд анх хүрсэн цэг нь нийт дасгалын огтлолцлын цэг болно.

б) Эхний найм-эхний (дотогш эргэх цагираг) сегмент:

Загвар огтлолцлын цэгээс дотогш эргэх цагираг нислэг хийнэ. Цагиргийн доод цэг нь суурийн шугамд (+/- 30 см) байна. Загвар цагираг нислэгээ үргэлжлүүлж 45 градусын параллель шугамд хүрэх бөгөөд энд загвар урвуу харсан байна.

с) Эхний найм – хоёрдахь (гадагш эргэх) цагираг сегмент:

Загвар огтлолцлын цэгийг дайран гадагш эргэх цагираг нислэгт шилжинэ. Цагиргийн доод цэг нь 45 градусын параллель шугамд, дээд цэг нь 90 градусын шугамд байна.

Тайлбар: Энэхүү хоёр дахь цагираг нь огтлолцлын цэгийг шүргэх бөгөөд энэ огтлолцлын цэг нь нийт дасгалын явцад өөрчлөгдөхгүй. Загвар огтлолцлын цэгт очиж хоёр дахь (гадагш эргэх) цагирагт шилжих мөчид хоромхон зуур урвуу байрлалтай болох бөгөөд гэхдээ анзаарагдахуйц шулуун шугамаар нисэхгүй. Энэ урвуу байрлалтай мөчид загвар өгсөхгүй, шумбахгүй нисэх ёстой. Хоёр цагиргийн төвүүд нь суурьтай тэгш өнцөг үүсгэсэн босоо шугамд байна.

д) Хоёрдахь найм:

Загвар эхний наймын сегментүүдийг даган ниснэ. Хоёрдахь найм нь эхний наймын байрлалыг яг давтах ба хэмжээ нь мөн адил байх ёстой.

е) Дасгалын төгсгөл:

Загвар хоёрдахь наймыг хийж дуусаад 45 градусын параллель шугамд урвуу байрлалтай ирэхэд дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Дотогш эргэх хагас цагариг нислэг хийж, суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.14. Элсэн цаг (гүйцэтгэх тоо 1)

Тайлбар: Дасгалын бүх өнцгүүд жигд, адил, аль болохоор бага радиустай байх ёстой. Загвар эргэх бүрдээ нислэгийн чиглэлээ 120 орчим градусаар өөрчилнө.

Дасгалын хэмжээ: Дасгалын өндөр нь корд болон суурийн хооронд 90 градусын өнцөг үүсгэсэн шугамд байна. Дасгалын өргөн нь тойргийн 1/8-ээс бага зэрэг том байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндөрт (+/- 30 см), тууш хэвтээ нислэгээс анхны өгсөх нислэгт шилжих эргэлтийн эхний цэгээс дасгал эхэлнэ.

b) Эхний эргэлт ба урвуу харан өгсөх сегмент:

Загвар огцом эргэж, суурьт тэгш өнцгөөс ойролцоогоор 30 градусаар илүү өнцгөөр, урвуу харан өгсөх нислэгт шилжинэ. Загвар өгсөж суурьт 90 градусын шугамд буюу толгой дээрх нислэгийн шугамд хүрмэгц энэхүү шугамыг даган нисэхийн тулд гадагш огцом эргэнэ. Энэхүү шугамын гол цэг нь тойргийн төвийн чанх дээр байна.

c) Хоёрдахь эргэлт, толгой дээрх нислэг ба гурав дахь эргэлтийн сегмент:

Хоёр эргэлтийг оруулаад толгой дээрх нислэгийн сегментийн урт нь тойргийн 1/8-ээс бага зэрэг том байна. Энэ сегментийн дараа загвар урвуу байрлалтайгаар, 120 орчим градусын өнцгөөр шумбах нислэгт шилжих ба энэ нислэгийн зам нь суурьт тэгш өнцгөөр татсан шугамд 30 орчим градусын өнцөг үүсгэнэ.

d) Огтлолцлын цэг:

Өгсөх ба шумбах нислэгийн шугамуудын огтлолцлын цэг нь 45 градусын параллель шугам дээр байрлана.

e) Дөрөв дэх эргэлт ба доод сегмент:

Шумбах нислэгийн төгсгөлд загвар огцом эргэлт хийж, суурийн өндөрт (+/- 30 см) тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ. Доод сегмент суурийн шугамд, тогтоосон өндөрт байх ёстой. Сегментийн урт нь хоёр эргэлтийг оруулаад тойргийн 1/8-ээс бага зэрэг том байна.

f) Дасгалын тэгш хэм:

Дасгал нь тэнхлэгийн босоо шугамдаа тэгш хэмтэй байх бөгөөд энэхүү босоо шугам нь суурьт тэгш өнцөг үүсгэнэ.

g) Дасгалын төгсгөл ... дасгалыг бүрэн хийж дууссанаар дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Суурийн дагуу тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.15. Толгой дээрх найм (давталтын тоо 2)

Дасгалын хэмжээ: Цагиргуудийн орой нь тойргийн төвийн чанх дээр байх бөгөөд доод цэгүүд нь 45 градусын параллель шугамыг шүргэнэ.

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс эгц дээш өгсөн толгой дээрх нислэгийн шугамаар, тойргийн төвийн чанх дээрх цэгийг чиглэн ниснэ.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар тойргийн төвийн чанх дээрх цэгт ирснээр дасгал эхэлнэ.

b) Огтлолцлын цэг:

Дасгалын огтлолцлын цэг нь тойргийн төвийн чанх дээр байх бөгөөд дасгалын явцад өөрчлөгдөхгүй.

c) Эхний (дотогш эргэх ) цагираг сегмент:

Загвар толгой дээрх байрлалаас дотогш эргэх цагираг замаар нисэж толгой дээрх (огтлолцлын) цэгт ирнэ. Энэ цагиргийн баруун гар талын доод цэг нь 45 градусын параллель шугамд байна. Энэхүү цагираг нь огтлолцлын цэгийг дайруулан загварын өгсөх шугамд 90 градусын өнцөг үүсгэн татсан төсөөллийн шугамд тэгш хэмтэй байна.

d) Огтлолцлын цэгийг дайран өнгөрч, хоёрдахь (гадагш эргэх) цагирагт шилжих сегмент:

Загвар огтлолцлын/толгой дээрх цэгийг дайран өнгөрөхдөө хоёрдахь (гадагш эргэх) цагирагт ямар нэгэн шулуун нислэг, хэлбэлзэх хөдөлгөөнгүйгээр аажим шилжинэ. Загвар тойргийн төвийн чанх дээрх цэгт, 90 градусын шугамд ашгин зуур “хутганы ир” байрлалтай болно.

e) Хоёрдахь (гадагш эргэх) цагираг сегмент:

Загвар толгой дээрх байрлалаас хоёрдахь (гадагш эргэх) цагирагт шилжин нисэж толгой дээрх/огтлолцлын цэгт эргэн ирнэ. Энэ цагиргийн зүүн гар талын доод цэг нь 45 градусын параллель шугамд байна. Энэхүү цагираг нь огтлолцлын цэгийг дайруулан загварын өгсөх шугамд 90 градусын өнцөг үүсгэн татсан төсөөллийн шугамд тэгш хэмтэй байна.

f) Хоёрдахь найм:

Загвар эхний наймын сегмент тус бүрийн замыг даган нисэх ба хоёрдахь наймын байрлал ба хэмжээ нь эхний наймыхтай яг адил байх ёстой.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Дасгалын эхний өгсөж толгой дээгүүр нисэх шугамын дагуу шумбан нисэж, суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

#### 4.2.15.16. Зөрсөн хоёр найм (гүйцэтгэх тоо 1)

Дасгалын хэмжээ: Суурь ба нислэгийн хагас бөмбөрцгийн орой хүртэл. Бүх цагиргууд нь бүтэн цагиргийн  $\frac{3}{4}$ -тай тэнцүү, мөн цагиргуудын диаметр нь адил байна.

Дасгалд орох үйлдэл: Тамирчин дасгалд орох үйлдлийг сонгож болно.

– Хэвтээ холбох нислэгийн зам хүртэл өндөр авч, тойргийн  $\frac{1}{4}$  орчим ниснэ. Дээш эргэж, эхний цагиргийн “9 цаг” байрлалд очно.

– Суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгээс эгц дээш өгсөн нисэж, эхний цагиргийн “9 цаг” байрлалд очно.

Тайлбар: Эхний дотогш эргэх цагиргийн “9 цаг” цэгийг дайран гарах шугам нь нийт дасгалын босоо шугам болно.

a) Дасгалын эхлэл:

Эхний дотогш эргэх цагиргийн “9 цаг” цэгт дасгал эхэлнэ.

b) Эхний дотогш эргэх цагираг сегмент:

Энэхүү цагиргийн дээд тал нь нийт дасгалын босоо шугамд тэгш өнцөг үүсгэж буй “толгой дээгүүр нисэх” шугамыг шүргэнэ. Загвар 45 градусын параллель шугамд тууш хэвтээ нислэгт орсноор цагираг төгсөнө.

c) Эхний болон хоёр дахь цагиргийг холбох тууш хэвтээ нислэгийн зам нь 45 градусын параллель шугамд байх бөгөөд хоёрдахь гадагш эргэх цагираг эхлэхэд холбох нислэг дуусна.

d) Хоёрдахь гадагш эргэх цагираг сегмент:

Энэхүү цагиргийн доод тал нь суурийн шугамыг шүргэнэ. Загвар дасгалын босоо шугамын дагуу өгсөх нислэгт шилжсэнээр цагираг дуусна.

e) Хоёрдахь болон гуравдахь цагиргийг холбох өгсөх нислэгийн зам нь дасгалын босоо шугамын дагуу байх бөгөөд гуравдахь гадагш эргэх цагираг эхлэхэд холбох нислэг дуусна.

f) Гуравдахь гадагш эргэх цагираг:

Энэхүү цагиргийн дээд тал нь нийт дасгалын босоо шугамд тэгш өнцөг үүсгэж буй “толгой дээгүүр нисэх” шугамыг шүргэнэ. Загвар 45 градусын параллель шугамд тууш урвуу нислэгт орсноор цагираг дуусна.

g) Гуравдахь болон дөрөвдэх цагиргийг холбох тууш урвуу нислэгийн зам нь 45 градусын параллель шугамын дагуу байх бөгөөд дөрөвдэх дотогш эргэх цагираг эхлэхэд холбох нислэг дуусна.

h) Дөрөвдэх дотогш эргэх цагираг:

Энэхүү цагиргийн доод тал нь суурийн шугамыг шүргэнэ. Загвар дасгалын босоо шугамын дагуу өгсөх нислэгт шилжсэнээр цагираг дуусна.

i) Дасгалын төгсгөл: Загвар нислэгийн хагас бөмбөрцгийн оройг дайран гарснаар дасгал төгсөнө.

Дасгалаас гарах үйлдэл: Шумбан нисэж, суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгт шилжинэ.

Тайлбар: Зөрсөн хоёр найм дасгалын дараа аливаа дасгалыг давтан хийхийг зөвшөөрнө.

#### **4.2.15.17. Буулт**

Дасгалд орох үйлдэл: Суурийн өндөрт, тууш хэвтээ нислэгээс дасгалд шилжинэ.

a) Дасгалын эхлэл:

Загвар суурийн өндрөөс (+/-30 см), хөтөлгүүр унтарсан, сэнс зогссон байдлаар өндрөө алдаж эхэлнэ.

Тайлбар: Энэхүү дүрэмд сэнс “зогссон” гэдэг нь сэнсний далбаанууд бүрэн зогссон, эсвэл сэнсний далбаа бүр нь тод харагдахуйц удаан эргэлдэж буйг хэлнэ.

b) Уруудах сегмент:

Загвар хөдөлгүүр унтарсан, сэнс зогссон байдалтайгаар, суурийн өндрөөс (+/-30 см) өндрөө алдаж эхлэх цэгээс дугуй газарт хүрэх хүртэл нэг бүтэн тойрог планердан ниснэ. Загвар өндөр алдаж эхлэх цэгээс алгуур, жигд, нислэгийн шулуунаас хазайхгүйгээр доошилж газардана. Суулт нь зөөлөн байх ёстой бөгөөд хоёр, эсвэл гурван дугуйгаараа газарт зэрэг хүрч буух нь нэгэн адил үнэлгээтэй байна.

c) Дасгалын төгсгөл:

Загвар газарт бууж, нислэгийн чиглэлийн дагуу явгалж гүйсний дараа бүрэн зогссоноор дасгал төгсөнө. Явгалж гүйх зай нь нэг тойргоос илүүгүй байх ёстой.

Загвар зогссоны дараа тамирчны туслах цахилгаан хөдөлгүүртэй загварын цахилгааны системийг хязгаарлаж, хөдөлгүүр гэнэт асахаас сэргийлэх ёстой. Энэ үед тамирчин тойргийн төвд байж, цахилгааны системийг хязгаарлах хүртэл загварын удирдлагыг гараасаа салгаж болохгүй. Үүнийг зөрчвөл буултын нийт оноог тэглэнэ.

#### **4.2.16. Конкурс д’Элеганс**

Дэлхийн болон Тивийн аварга шалгаруулах тэмцээний үеэр зохион байгуулагч нь тамирчны өөрийн зохион бүтээсэн F2B ангиллын загвараар F2B ангиллын загварын тэмцээнд бүртгүүлэн оролцож буй тамирчдын дунд тэмцээн зохион байгуулж болно. Энэхүү тэмцээний ялагчийг FAI-ийн “Concours d’Elagance” дипломоор шагнана.

Конкурс д’Элеганс тэмцээний зааврыг Хавсралт 4М-д оруулав.

## Хавсралт 4А

### **F2A АНГИЛАЛ - ШҮҮГЧДИЙН ГАРЫН АВЛАГА**

F2A нь цөөн дүрэмтэй, удирдахад хялбар ангилал юм. Гэхдээ тэмцээнээс тэмцээн хүртэл залгамж чанар байх ёстой учраас энэхүү Шүүгчдийн гарын авлагыг гаргасан болно.

#### **Дүрэм 4.1.1. Хурдны загварын тодорхойлолт**

Тодруулга шаардлагагүй.

#### **Дүрэм 4.1.2. Хурдны загварын шинж чанар**

- a) Гадаргуугийн талбайг хэмжихдээ далавч болон стабилизаторын их биетэй нийлж буй хэсгийн геометрийн проекцийг тооцох хэрэгтэй.
- b) Загварт хөдөлгүүр унтраах төхөөрөмж байгаа эсэхийг шалгасан байх ёстой.
- c) Нислэг бүрийн өмнө хөдөлгүүр унтраах төхөөрөмжийн механик ажиллагааг корд шалгах үед хамтад нь шалгах шаардлагатай.
- d) Хөдөлгүүр унтраах төхөөрөмжийг шалгахын тулд:
  - i) түлш бакнаас хөдөлгүүрт урсан орж байгааг шахдаг сав ашиглан харуулна.
  - ii) дараа нь хөдөлгүүр унтраах төхөөрөмжийг идэвхижүүлж, түлшний бакнаас хөдөлгүүрт орох түлшний урсгалд үзүүлэх эсэргүүцлийг шахдэг сав ашиглан мэдрэх хэрэгтэй.
- e) Түлшний баллон ойролцоогоор 100 см<sup>3</sup> эзлэхүүнтэй, мөн түлшний шүүртэй байх ёстой.

#### **Дүрэм 4.1.3. Түлш**

- a) Зөвхөн касторын тос ашиглана.
- b) Янз бүрийн хольц ашиглаж болохгүй бөгөөд тийм учраас зөвхөн анхдагч шахалтын касторын тосыг ашиглана.
- c) Хольц агуулж болзошгүй Castrol M™ зэрэг брэндийн тосыг ашиглахыг хориглоно. Энэ нь дэлхий дахинд түлшний хангамжийн стандартчиллыг дэмжихэд шаардлагатай.
- d) Түлшийг эзлэхүүний харьцаагаар найруулах бөгөөд сайтар холих хэрэгтэй.
- e) Түлшний метанол/тосны харьцааг тусгай хөвүүр ашиглан, хувийн жингээр тодорхойлох хэрэгтэй.
- f) Түлшийг ФАИ шүүгч шалгах ёстой.

#### **Дүрэм 4.1.4. Кордын диаметр**

- a) Дүрмийн 4.1.4-т “кордод ямар нэгэн бүрхүүл, түрхлэг хэрэглэж болохгүй” гэж заасны дагуу бүрхүүл бүхий корд хэрэглэж болохгүй.
- b) Хавсралт 4F, Жолоодлогот нислэгийн тэмцээн зохион байгуулагчдын гарын авлагын 8.1.1-д заасны дагуу тэмцээн зохион байгуулагч кордын диаметрийг хэмжих микрометрээр хангана.

#### **Дүрэм 4.1.5. Нислэгийн зай**

- a) Загварын нисэж туулсан, хэмжигдсэн зай 1 км-ээс багагүй байна.
- b) Нислэгийн тойргийн радиус 17.69 м (9 тойрог=1 км) байх ёстой.

#### **Дүрэм 4.1.7. Кордыг шалгах**

- a) Кордын татах туршилтыг удирдлагын бариулд хийх бөгөөд бариулын хөндлөвчид хийхгүй.
- b) Аюулгүйн гогцоот оосрын бөх бат, түүний удирдлагын бариулд бэхлэгдсэн байдлыг мөн татаж шалгана.

#### **Дүрэм 4.1.7. Удирдлагын гар ба пилоны сэрээ**

- a) Энэхүү дүрэмд “Албан ёсны нислэгийн үед удирдлагын бариулын хөндлөвч (удирдлагын бариулын тэнхлэг) пилоны сэрээтэй байнгын контакттай байх ёстой” гэж заасан.
- b) Гэхдээ энэ нь удирдлагын бариулын хөндлөвч сэрээний ард, “V” хэсгийн дээр байна гэсэн үг биш юм.
- c) Удирдлагын бариулын хөндлөвч нь нислэгийн явцад сэрээний хоёр шүдний хоюуланттай нь байнгын контакттай байх нь чухал.
- d) Удирдлагын бариулын хөндлөвч нь “V”-ийн дээр, эсвэл доор, хөндлөвчийн нэг үзүүр нь сэрээний урд байрлаж болно.
- e) Зурагт үзүүлснээс өөр байрлал тамирчинд хүндрэл учруулдаг учраас тамирчин энэхүү дүрэмд заасан байрлалыг эрхэмлэдэг.
- f) “V” нь тамирчин зөв байрлалаа олоход туслах зорилготой. Өөр ямар ч байрлалаас хурдны давуу тал үүсэх боломжгүй. Тамирчин пилоныг харж чадахгүй учраас байрлалаа шалгахад нэн хүндрэлтэй байх болно.
- g) Пилоны өндрийг тодорхой алхмаар биш, ямар ч байрлалаар өөрчилж болохуйц түгжих механизмтай байх нь зүйтэй.

#### **Дүрэм 4.1.8. Оролдлогын тодорхойлолт**

- a) Тамирчинд гарааны дохио өгснөөс хойш загварыг хөөргөж, пилоны сэрээн дээр удирдлагын бариулаа тавих 3 минутын хугацаа өгнө.

- b) Үүний дараа хугацаа дараалан үргэлжлэх бөгөөд албан ёсны нислэгийн хугацаа гарааны дохио өгснөөс хойш 3 минутын дараа эхэлж, мөн дуусаж болно.

#### **Дүрэм 4.1.9. Оролдлогын тоо**

Тамирчин Дүрмийн 4.1.3 ба 4.1.6 дахь заалтыг биелүүлэхээр корд шалгах хэсэгт ирээгүй бол хоёр дахь оролдлогыг эхлүүлэхгүй.

#### **Нислэгийн дарааллыг сугалах**

- a) Тамирчид 5 минутын интервалаар нислэг үйлдэхээр тооцож сугалааг зохион байгуулна.
- b) Нэг орны тамирчид 15 минутын хугацаанд дараалан нислэг үйлдэхгүй байхаар сугалааг хийнэ.
- c) Сугалаа хийсний дараа тамирчдыг тэнцүү тоогоор А, В, С группэд хуваана.
- d) Нэгдүгээр тойрогт эхлээд А групп, дараа нь В групп, түүний дараа С групп нислэг үйлдэнэ.
- e) Хоёрдугаар тойрогт эхлээд В групп, дараа нь С групп, түүний дараа А групп нислэг үйлдэнэ.
- f) Гуравдугаар тойрогт эхлээд С групп, дараа нь А групп, түүний дараа В групп нислэг үйлдэнэ.
- g) Дөрөвдүгээр тойрогт тамирчид гуравдугаар тойргийн дараах байрлалын урвуу дарааллаар дөрөвдүгээр байр хүртэл нислэг үйлдэнэ. Гуравдугаар тойргийн дараа нэг, хоёр, гуравдугаар байранд орсон тамирчид дараах дарааллаар: нэгдүгээр, хоёрдугаар, гуравдугаарт нислэг үйлдэнэ.
- h) Нэг цагийн нислэгийн дараа 10 минутын завсарлага байх ёстой.
- i) Давтан нислэг (хоёрдахь оролдлого)-ийг түүр бүрийн дараа үйлдэнэ.
- j) Давтан оролдлогыг тухайн группийн дараа, эсвэл 1 цагийн нислэгийн дараах төлөвлөсөн 10 минутын завсарлагын үед хийж болно.
- k) Давтан оролдлого болон хоёрдахь оролдлогыг анхны сугалааны дарааллаар гүйцэтгэнэ.

#### **Дүрэм 4.1.10. Албан ёсны нислэгийн тодорхойлолт**

Хугацааг нь барьсан нислэгийн төгсгөлд цаг баригч шүүгчдийн аль нэг нь тамирчинд дуут дохио өгнө.

#### **Дүрэм 4.1.11. Нислэгийн тоо**

Тодруулга шаардлагагүй.

#### **Дүрэм 4.1.12. Туслагчийн тоо**

- Энэ дүрмийг дагаж мөрдөхөд анхаарах хэрэгтэй.
- Тэмцээний талбайд хоёр туслагчаас гадна багийн ахлагч орж болно. Энэ тохиолдолд тэрээр тамирчин болон туслагчдад туслахгүй бөгөөд харин тамирчин болон туслагчдад шаардлагатай ямар ч хэрэгслийг авч явах, барихыг зөвшөөрнө.



- Бүрэн бус багийн хувьд зөвхөн бусад бүрэн бус хурдны багийн гишүүд, эсвэл бусад жолоодлогот нислэгийн ангиллын дэмжигчид, оролцогчид туслагчаар бүртгүүлж болно.
- Тэд зөвхөн нэг багт тусалж болно.
- Бүрэн бусаас бусад багийн тамирчид өөр орны багийн туслагч болж болохгүй.

#### **Дүрэм 4.1.13. Нислэгийн цагийг барьж эхлэх**

- Тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тавьсныг цаг баригч ахлах шүүгч тодорхойлох бөгөөд тамирчныг ажиглаж буй шүүгч үүнийг тодорхойлохгүй.
- Тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тавихад цаг баригч ахлах шүүгч дохио өгнө.
- Нислэгийн цагийг гараар авч байгаа үед, тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тависны дараа загвар өндрийн тэмдэглэгээг анх удаа дайрч өнгөрөхөд цаг баригч ахлах шүүгч “хоёр” гэж хэлнэ. Загвар өндрийн тэмдэглэлээг дахин дайрч өнгөрөхөд “нэг” гэж хашгирна.
- Загвар дараагийн удаа өндрийн тэмдэглэгээг дайрч өнгөрөхөд цаг баригч шүүгч нар нислэгийн цагийг авч эхэлнэ.
- Цаг баригч шүүгч нар зэрэгцэж бус, ар араасаа байрлан зогсох нь зүйтэй.
- Нислэгийн хугацааг электрон системээр хэмжих үед, тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээн дээр тавих үед цаг баригч ахлах шүүгч үндсэн электрон төхөөрөмжийг ажиллуулна. Үндсэн электрон төхөөрөмжийг ажиллуулмагцаа цаг баригч ахлах шүүгч “залга” гэх бөгөөд цаг баригч нөөцийн шүүгч нөөцийн электрон төхөөрөмжийг нэн даруй ажиллуулна.
- Хэрвээ тамирчин удирдлагын бариулаа пилоны сэрээнээс салгавал тамирчныг ажиглаж буй шүүгч энэ тухай зарлан мэдэгдэх ёстой.
- Цаг баригч болон талбайн шүүгч нар албан ёсны дадлагын нислэгийг ашиглан хувийн болон багийн ажиллах чадвараа дээшлүүлэх дадлага хийх ёстой.

#### **Дүрэм 4.1.14. Нислэгийн өндөр**

- Нислэгийн өндрийг хянахын тулд өндрийн тэмдэглэгээ тус бүр дээр нэг шүүгч, нийт хоёр шүүгч ажиллуулна.
- Шүүгч нар өндрийн тэмдэглэгээтэй харааны түвшинд байрлана.
- Зөвхөн хугацааг нь барьж буй нислэгийн үед өндрийн хязгаарыг баримтална.

#### **Дүрэм 4.1.15. Нислэгийг хүчингүй болгох**

Тодруулга шаардлагагүй.

#### **Дүрэм 4.1.16. Цагийн шүүгч болон шүүгчдийн тоо**

Тодруулга шаардлагагүй.

#### **Дүрэм 4.1.17. Нислэгийн хугацаа**

Тодруулга шаардлагагүй.

#### **Дадлага/Бэлтгэл**

- a) Албан ёсны дадлага/бэлтгэлийг сугалааны үндсэн дээр үргэлжлүүлэх бөгөөд тамирчин бүрт 10 минутын хугацаа өгнө.
- b) Тэмцээний түүрийн үед нислэгийн талбайд дадлага/бэлтгэл хийх боломжгүй (үдийн завсарлагын үед нислэгийн талбайд дадлага/бэлтгэл хийх боломж олговол үдийн цайны дараа нислэг үйлдэх тамирчдад шударга бус давуу тал олгох аюултай).
- c) Чөлөөт өдрүүдэд болон тэмцээний түүрийн дараа бэлтгэл хийхэд сугалааны дарааллыг баримтлахгүй.
- d) Хурдны загварын тамирчид ээлжлэн тус бүр нэг нислэг хийх боломжтойгоор нислэгийн талбайг өөрсдөө хуваарилан ашиглаж сурсан байдаг. Ингэснээр сугалааны дарааллаар дадлага хийснээс илүү олон дадлагын нислэг үйлдэх боломжтой болдог. Тамирчин бүр туршилтын нислэг хийж, загвартаа тохируулга хийсний дараа дахин нэг туршилтын нислэг хийх боломжтой болдог.

## Хавсралт 4В

### **F2B ангиллын ШҮҮГЧДИЙН ГАРЫН АВЛАГА**

#### **4.В.1 Зорилго**

Энэхүү гарын авлагын зорилго нь FAI-ийн F2B ангиллын тэмцээнийг шүүх, үнэлэх үйл ажиллагааг нэг мөр зохицуулахад оршино. Энэхүү гарын авлагыг F2B ангиллаар шүүгч бэлтгэх болон шүүгчдийн мэргэшлийн түвшинг дээшлүүлэхэд ашиглавал зохино. Шүүгчдийн гарын авлага нь FAI-ийн F2B ангиллын спортын дүрмийн IV бүлэг, F2 ботийн салшгүй хэсэг болно.

#### **4.В.2 Шүүгчдийн мэргэшлийн түвшин, тэмцээний шүүгчдийг сонгох**

Улс орнуудын Үндэсний Аэроклуб (НАС) нь F2B ангиллаар олон улсын тэмцээнд шүүгчээр ажиллах өөрийн шүүгч нэг бүрийн шүүх ур чадварыг тодорхой стандартын түвшинд хүргэх, дэмжих үүрэг хүлээнэ. Иймд Аэроклуб бүр дараах үүрэгтэй. Үүнд:

- a) FAI-ийн F2B ангиллын спортын дүрмийн F2 боть (нийт 4.2) болон энэхүү гарын авлагыг төрөлх хэл дээрээ орчуулсан байх;
- b) Шүүгч бүрийг сургаж бэлдэх арга хэрэгсэл, нөхцөл боломжоор хангана. Онолын (танхимын) ба дадлагын (нислэгийн) сургалтуудыг тогтмол болон давтан зохион байгуулж, мөрдөгдөж буй Спортын дүрэм болон энэхүү Гарын авлагын заалт бүрийг нарийвчлан судлуулж, дадлагажуулна.
- c) Шүүгч бүрийн хамрагдсан сургалтын албан ёсны бүртгэлийг үндэсний хариуцлагын хүрээнд, тохиромжтой хэлбэрээр хөтөлнө. Энэхүү бүртгэлд дадлагын нислэгийн огноо, нислэгийн хугацаа болон тоог тусгах бөгөөд тухайн шүүгчийн ажилласан F2B ангиллын үндэсний болон олон улсын бүх тэмцээний талаар тодорхой мэдээллийг тусад нь бүртгэн тэмдэглэнэ.
- d) Шүүгчийн сургалтад хамрагдсан хугацаа болон үндэсний тэмцээнүүд дээр F2B ангиллын өндөр зэрэглэлийн нислэгийг шүүсэн байдал зэргийг харгалзан шүүгчийг сонгон шалгаруулах шалгуурыг тогтоох бөгөөд энэхүү шалгуурыг хангасан шүүгч F2B ангиллын олон улсын тэмцээний шүүгчдийн бүрэлдэхүүнд томилогдох, уригдан ажиллах эрхтэй болно.

Дээр дурдсан үүрэг биелэгдсэнээр F2B ангиллаар зохион байгуулан явуулах олон улсын аливаа тэмцээнийг шүүх ажиллагаа нэг ижил стандартын түвшинд явагдах болно. Түүнчлэн шүүгчдийн багт уригдсан болон томилогдсон шүүгчдийн мэдлэг, туршлага нь шаардагдах стандартад үнэхээр нийцэж байгаа гэдэгт олон улсын тэмцээнийг зохион байгуулагч итгэлтэй байх болно. Иймд дэлхийн болон тивийн аварга шалгаруулах тэмцээнийг зохион байгуулагч нь санал болгож буй бүх шүүгчдийн нэрс бүхий хуудсыг энэхүү гарын авлагын с)-д заасны дагуу тэдгээрийн Үндэсний аэроклубээс гаргасан мэргэшлийн тодорхойлолтын хамт өөрийн Үндэсний аэроклуб (НАС) болон CIAM-ийн F2 ангиллын дэд хороонд ирүүлэх үүрэгтэй.

Үндэсний Аэроклуб нь F2B ангиллын олон улсын мэрэгшсэн шүүгчдийн байнгын нөөцийг бий болгох үүднээс үндэсний хэмжээнд шүүгчдийг бэлтгэх, сонгон шалгаруулахдаа энэхүү гарын авлагын а)-аас d)-д заасан шалгуурт шаардлагатай гэж үзсэн зарим өөрчлөлтийг оруулан ашиглаж болно.

#### **4.В.3 Спортын дүрэм, F2B ангиллын иж бүрэн дасгалын мэдлэг**

Шүүх ажиллагааны шударга, үнэн зөв, тууштай байх үндсэн шаардлага:

- a) FAI-ийн Спортын дүрмийн IV бүлэгт заасан дүрэм журам, тодорхойлолтыг зөв ойлгосон байх,
- b) Дагаж мөрдөж буй F2B ангиллын дүрэм, уран нислэгийн иж бүрэн дасгалын талаар гүн гүнзгий, бүрэн мэдлэгтэй байх,
- c) Шүүгчдийн энэхүү гарын авлагын төгс мэдлэгтэй байх.

Тогтмол явагддаг онол, дадлагын сургалттай эн зэрэгцүүлэн дээрх зүйлүүдийг шүүгчид заавал бие даан судлах ёстой. F2B ангиллын өндөр түвшний тэмцээний шүүх ажиллагаанд дээр дурдсан зүйлүүдийг ашиглах дадал олж авах нь сургалтын нэг бүрэлдэхүүн хэсэг байх ёстой. F2B ангиллын иж бүрэн дасгалын тодорхойлолт болон дүрмийн зорилго/утга санааг өөрийн үзэмжээр тайлбарлахыг хатуу хориглох бөгөөд энэхүү гарын авлага болон шинэчлэгдсэн дүрмийн зорилго нь шүүх үйл ажиллагаанд ийм дур зоргын үнэлэмж гаргуулахгүй байхад оршино.

#### **4.В.4 Шүүх ажиллагааны шалгуур**

Уран нислэгийн дасгалыг гүйцэтгэхэд үүсэх дүрсийг шүүгч хараандаа тусган авахдаа дараах дөрвөн үндсэн шалгуурт анхаарлаа хандуулна:

##### **a) Хэлбэр**

Хэлбэр гэдэг нь нийт дасгалын хэлбэр, гадаад контур, мөн иж бүрэн дасгалыг үүсгэж буй дүрс тус бүрийн хэлбэр юм. Хэд дахин давтагддаг дүрс бүхий дасгал (тухайлбал, зөв гурван цагираг)-ын чухал шалгуур нь дүрс (цагираг) бүрийн хэлбэр нь давтагдах бүрдээ өөр хоорондоо ижил, хоёрдахь болон дараагийн дасгалууд нь эхний дасгалтай яг ижил (давхацсан) байрлалд хийгдэх явдал юм. Бүх дасгалууд тухайн дасгалын дүрэмд заасан хэлбэртэйгээр хийгдэх ёстой, өөрөөр хэлбэл дугуй цагираг нь ямар нэгэн шулуун шугаман хэсэггүй, дугуй хэлбэртэй, дөрвөлжин цагираг нь нислэгийн шулуун шугаман замаар холбогдсон тов тодорхой өнцгүүдтэй байх ёстой (F2B ангиллын дүрмийн 4.2.15.1 заалтыг үз).

##### **b) Хэмжээ**

Дасгалын хэмжээг дасгал тус бүрийн тайлбарт, гол төлөв кордын үүсгэх өнцгөөр тодорхойлон заадаг (суурийн өндөрт тууш хэвтээ нислэгийн түвшингээс дээш үүсэх кордын өнцгийн градусгаар). Шүүгч дасгалын дээд цэг нь кордын  $45^{\circ}$ ,  $42^{\circ}$ ,  $90^{\circ}$  өнцгийн шугамын дээр, эсвэл доор байгааг ажиглаж, бүхэл дасгалын хэмжээ нь дүрэмд зааснаас том, эсвэл бага байгааг ажиглаж алдааг тодорхойлно. Ийм алдаа гарвал шүүгч тухайн дасгалд өгөх

үнэлгээг бууруулна. Шүүгч тууш болон урвуу хэвтээ нислэгийн өндрийг, мөн 45 градусын хэвтээ өнцөг (тойргийн 1/8)-ийг зөв тодорхойлоход туслах зорилгоор нислэгийн талбайн орчинд хөдөлгөөнгүй байрлаж байгаа баримжаалах эд зүйлсийг ашиглах нь зүйтэй. Тэмцээнийг зохион байгуулагч шүүгчдэд туслах зорилгоор нислэгийн талбайд, ялангуяа байгалийн баримжаалах зүйл байхгүй тохиолдолд тусгай тэмдэг тэмдэглэгээ хийвэл зохино. Шүүгч нислэгийн талбайн орчны онцлог зүйлүүд, тусгайлан тавьсан тэмдэг тэмдэглэгээг ашиглах дадлагыг тэмцээн бүрийн өмнө хийгддэг шүүгчдэд зориулсан “зүгшрүүлэх” нислэгийн үед хийх хэрэгтэй (доорх 4.В.15-ыг үз).

с) Огтлолцол

Загвар дасгалын огтлолцлыг анх удаа дайран өнгөрсөн цэгийг ой санамжиндаа тогтоож авахад орчны баримжаалах эд зүйлс, тусгайлан тавьсан тэмдэг тэмдэглэгээг ашиглах нь иж бүрэн дасгалын элементүүдийн огтлолцлыг шүүх (үнэлгээ өгөх) үйл ажиллагаанд дөхөмтэй байдаг. Тухайн дасгалын дараа дараагийн элементийг гүйцэтгэхдээ загварын дайран өнгөрч буй огтлолцлын цэгийг анх “тогтоосон” огтлолцлын цэгтэй харьцуулах замаар тамирчны гүйцэтгэлийг хялбар үнэлэх боломжтой болно. Дээр тэмдэглэсэнчлэн, баримжаалах эд зүйлгүй орчинд тусгай тэмдэг тэмдэглэгээг байрлуулах нь зүйтэй (4.В.15-ыг үз).

д) Нислэгийн доод хязгаар

Загварын ердийн тууш болон урвуу хэвтээ нислэгийг суурийн өндөрт (+/-30см)-т хийхийг дасгалын тайлбарт тодорхойлон зааж өгсөн. Үүнийг дасгал бүрийн тайлбарт тодорхой тусгаж өгсөн бөгөөд шүүгч F2B дүрмийн 4.2.15-д заасан зөвшөөрөгдөх хэмжээг онцгойлон анхаарч, энэхүү зааврын 4.В.7 ба 4.В.10-д заасны дагуу холбогдох үнэлгээг өгөх нь зүйтэй.

#### 4.В.5 Нислэгт өгөх үнэлгээний үндсэн тайлбар

Жолоодлогот загвар хагас бөмбөрцгийн гадаргуу дээр нисэж байгаа боловч тамирчны зүгээс харахад хоёр хэмжээст хавтгай гадаргуу дээр нисэж байгаа мэт харагдана. Өөрөөр хэлбэл, хагас бөмбөрцгийн бүх цэгүүд тамирчнаас ижил зайд (энэ зай нь кордын урт болно) байх тул дасгалууд нь хавтгай хуудас цаасан дээр зурагдаж байгаа мэт тамирчинд харагдах юм. Гэтэл шүүгчид дасгалыг харж үнэлэхэд тохиромж муутай байрлалд, нислэгийн талбайн гадна талд байрладаг. Иймд шүүгч нислэгийг үнэлж оноо өгөхийн тулд өөрийн (төдий л тохиромж муутай) байрлалыг харгалзан хувийн зүгээс дасгалд дүн шинжилгээ хийж, дасгалын хэлбэр байрлалын талаар өргөн мэдлэгтэй байх хэрэгтэй болдог. Гэхдээ дасгалуудад дараах хэд хэдэн маш нарийн тодорхойлолт, үзүүлэлтүүд байдаг бөгөөд тэдгээрийг шүүгч үнэн зөв үнэлж чадсанаар нислэгийг шударга, тогтвортой шүүж чадна. Үүнд:

- а) Суурийн өндөр (1.5метр +/-30см) дэх нислэгийн өндрийг мэдрэх,
- б) Кордын 45°-ын босоо өнцгийг тодорхойлох замаар нислэгийн өндрийг мэдрэх,
- с) Кордын 42°-ын босоо өнцгийг тодорхойлох замаар нислэгийн өндрийг мэдрэх,

- d) Нислэгийн тойргийн төвийн чанх дээд цэгийн байршлыг мэдрэх (өөрөөр хэлбэл цэх зогсож буй тамирчны бие, толгой дээрх цэг),
- e) Эгц дээш өгсөх болон эгц доош шумбан нисэх (суурьтай перпендикуляр) замыг мэдрэх,
- f) Хэвтээ нислэгийн (суурьтай параллель) замыг мэдрэх,
- g) Загвар нислэгийн чиглэлээ огцом өөрчилж, боломжит хамгийн бага (хурц) өнцгөөр (4.В.7-г үз) эргэж байгааг тодорхойлох,
- h) F2В дүрэмд заасан дасгал бүрийн “Эхлэл” болон “Төгсгөл”-ийг зөв тодорхойлох (Дасгалуудын тодорхойлолтын а) “Дасгалын эхлэл”, х) “Дасгалын төгсгөл” гэсэн зүйлүүдэд тодорхой заасан),
- i) Дээр дурдсан үзүүлэлтүүдийг тамирчны байрлалаас харж, хэмжсэн байдлаар тодорхойлох бөгөөд ингэхдээ шүүгч загварын овор хэмжээ, кордын урт, тамирчин болон шүүгчийн харилцан байрлал өөр өөр байгааг харгалзан үзвэл зохино.
- к) Шүүгч албан ёсны нэг нислэгийн үед (салхины чиглэлийг харгалзан) байрлалаа өөрчлөх зай (тойргийн 1/8), байрлалаа ийнхүү өөрчлөх цаг хугацааны хязгаарыг тогтоосон Дүрмийн 4.2.11 а) заалтын шаардлагыг анхаарвал зохино.

#### **4.В.6. Объектив алдааг үнэлэх**

F2В ангиллын тэмцээнд оноо бууруулах журмыг нэг мөр болгон мөрдөх нь зүйтэй. Аливаа дасгалыг үнэлэхдээ оноо бууруулах журмыг дараах байдлаар хэрэглэж болно. Үүнд:

- a) Хэвтээ шулуун нислэгийг жишээ болгон авбал, загвар үнэлгээний бүх тойрог нислэгийн туршид дүрмээр хүлцэх хязгаарт байж, ямар нэгэн анзаарагдах өндрийн хэлбэлзэлгүйгээр (өөрөөр хэлбэл, нийт дасгалын явцад савлалтгүй, өндөр болон байрлалын гэнэтийн өөрчлөлтгүй) нисэж чадсан бол шүүгч хамгийн өндөр үнэлгээ өгч болно.
- b) Загварын хэвтээ шулуун нислэгийн зам нь хүлцэх хязгаарыг бага зэрэг давсан (жишээ нь, нислэгийн зам нь дүрмээр тогтоосон +/- 30см түвшнээс давж 40 см-ээр гажсан) бол “ялимгүй (minor) алдаа” гэж үзнэ. Ийм ялимгүй алдаа нь шүүгчийн үнэлгээг 0,5-аас 1 оноогоор бууруулж болох юм.
- c) Хэвтээ шулуун нислэгийн зам нь хүлцэх хязгаараас хоёр дахин их гажсан бол “мэдэгдэхүйц (medium) алдаа” гэж үзэх бөгөөд энэ нь шүүгчийн үнэлгээг 1 ба түүнээс дээш оноогоор бууруулж болох юм.
- d) Хэвтээ шулуун нислэгийн зам нь хүлцэх хязгаараас гурав дахин их гажсан бол “илт (major) алдаа” гэж үзэх бөгөөд энэ нь шүүгчийн үнэлгээг 1,5 эсвэл 2 оноогоор бууруулж болох юм.

Энэхүү журмыг амжилттай хэрэгжүүлэхийн тулд шүүгч 45 м орчмын зайнаас нислэгийн өндрийн 30 см ба 60 см-ийн өөрчлөлтийг тодорхойлох дадлыг

эзэмших шаардлагатай. Үүний тулд ийнхүү тодорхойлох сургуулилтыг шүүгч тогтмол хийж байвал зохино. Ийм сургуулилтад бүх шүүгчдийг хамруулах нь зүйтэй бөгөөд иж бүрэн дасгал бүрийн тайлбарт тодорхойлсон хүлцэх хэмжээнд онцгой анхаарах хэрэгтэй. Доорх 4.В.9-ийг мөн үз.

#### **4.В.7 Субъектив алдааг үнэлэх**

##### **а) Жигд нислэг**

“Жигд нисэх” гэх мэтийн үг хэллэг нь субъектив шинж чанартай бөгөөд загвар жигд нисэж байгааг хэмжих боломжгүй юм. Үүний нэгэн адил, “загвар жигд, тогтвортой хоёр тойрог нисэх ёстой” гэх дүрмийн заалтыг мөрдлөг болгон тодорхой хэмжээний жигд бус нислэгийг тухайн тамирчинд өгөх оноо болгон хувиргахад нэн хүндрэлтэй байх болно. Жигд, тогтвортой нислэгийн гол шалгуур нь “долгионгүй”, “савлалтгүй” байх явдал гэж үзэж болох юм. “Долгион”, “савлагаа” нь алдаа бөгөөд шүүгч бүр энэхүү алдааны их багыг харгалзан оноо бууруулах шийдвэрээ гаргах нь зүйтэй. 4.В.10-ыг мөн үз.

##### **б) Эргэлтийн радиус**

Дөрвөлжин цагираг, дөрвөлжин найм, гурвалжин зэрэг дүрс бүхий дасгалуудын өнцгийн эргэлтийг хийхдээ загвар аль болон огцом эргэхийг дүрэм шаарддаг. Иймд шүүгч илүү огцом (хурц) эргэлт хийж буй загварт (гэхдээ дүрэмд заасан эргэлтийн дараах шулуун нислэгийн шугамын өнцөг, загварын тангажийн өнцөг зэргийг харгалзан) хамгийн өндөр үнэлгээг, хамгийн том радиусаар (алсуур) эргэж байгаа загварт хамгийн бага үнэлгээг тус тус өгнө.

#### **4.В.8. Алдааг үнэлэх**

а) Дасгал нэг бүрийн давтах тоо, түүний хэлбэр, хэмжээ, гүйцэтгэх орон зайг дасгалын тайлбарт тодорхой заасан тул шүүгч алдааг (тухайлбал, дүрмийн шаардлагад нийцээгүй кордын өнцгийг) тодорхойлох боломжтой. Гэвч алдааг үнэлэх шалгуур дүрэмд тусгагдаагүй болно. Иймд шүүгч хоёр үүрэг хүлээнэ. Нэгд, нийт хэдэн алдаа гаргасныг, хоёрт, уг алдаа нь тухайн дасгалын тодорхойлолтод заасан стандартыг хэдий хэмжээгээр зөрчсөнийг тодорхойлно. Олон тооны, илт алдаатай гүйцэтгэсэн дасгалд өгсөн үнэлгээ нь цөөн тооны, ялимгүй алдаатай гүйцэтгэсэн дасгалд өгөх үнэлгээнээс доогуур байх ерөнхий зарчмыг шүүгч баримталбал зохино.

б) Ялимгүй боловч маш олон тооны алдаатай гүйцэтгэсэн дасгалд өгөх үнэлгээ нь цөөн тоотой боловч илт алдаатай гүйцэтгэсэн дасгалд өгсөн үнэлгээнээс бага байх нь зүйтэйг шүүгчид анхааралдаа авах хэрэгтэй. Энэ бол шүүгчдийн эзэмшиж, хэрэглэвэл зохих дадлуудын нэг юм, 4.В.10-ыг мөн үз.

#### **4.В.9 Оноо өгөх**

##### **а) Сегментээс бүрдэх болон олон тооны дасгалууд**

Олонхи дасгалууд хэд хэдэн дүрсээс бүрдэх бөгөөд тэдгээр дүрсүүд нь олон сегментүүдээс бүрддэг. Ийм хэдий ч тэдгээр дүрсүүд болон

сегментүүдийг нэгтгэн дасгалыг нэг бүтэн үйлдэл гэж үзэж зөвхөн нэг үнэлгээ өгнө. Үүнээс гадна олон дасгалууд хэд хэдэн (давтагдах) дүрсүүдээс бүрдэнэ. Шүүгч ийм дасгалд мөн адил нэг үнэлгээ өгнө (жишээ нь дотогш эргэх гурван цагираг бүхий дасгал, хоёр хэвтээ квадрат найм бүхий дасгал, зөрсөн найм зэрэг дасгал нь шүүгч бүрээс тус бүр нэг нэг үнэлгээ авна).

b) Үнэлэх зарчим

Шүүгч дүрэмд заасны дагуу тухайн “Дасгалын эхлэл” цэгээс “Дасгалын төгсгөл” цэг хүртэлх нислэгийг үнэлж оноогоор дүгнэнэ. Загвар “Дасгалын эхлэл” цэгт хүрмэгц шүүгч бүр нийслэгийг ажиглаж, загвар тухайн дасгалын тодорхойлолтод заасан үзүүлэлт, хүлцэх хэмжээ болон бусад шаардлагын хүрээнд ниснэ гэж үзэх хэрэгтэй (хэрэв ингэж чадсан бол, дасгал дуустал шүүгч ямар нэг алдаа олж хараагүй бол тухайн шүүгч боломжит дээд 10 оноо өгөх ёстой гэсэн үг юм). Гэхдээ шүүгч дасгалын гүйцэтгэлийг ажиглаж байхдаа ямар нэгэн алдааг (ихэвчлэн) олж харах бөгөөд харсан алдаа бүрийн оноог боломжит дээд 10 онооноос санаандаа хасна. Ийнхүү хасах оноо нь тухайн алдаа бүрийн “ялимгүй”, “мэдэгдэхүйц”, “илт” гэсэн (4.В.7-д заасан) ангиллын алин болохыг шүүгч бүр хэрхэн үнэлэхээс хамаарна. Загвар “Дасгалын төгсгөл” цэгт хүрмэгц шүүгч нислэгийг ажиглах явцад санаандаа хассан оноонуудаа нэмж, энэхүү нийлбэрийг боломжит дээд 10 онооноос хасах замаар дасгалын эцсийн оноог гаргаж нислэгийн хуудсанд тэмдэглэх үүрэгтэй. Энэхүү хасалт(дедукц)-ын арга нь сурахад хялбар биш, ихээхэн хэмжээний сургалт, дадлага шаардах боловч харсан алдаа бүрийг зөв үнэлэх боломж олгоно.

c) Үнэлгээ өгөх

Доор үзүүлсэн үнэлгээний үзүүлэлт нь дээр танилцуулсан зарчмуудыг шүүгч үйл ажиллагаандаа хэрэгжүүлэхэд дөхөм болно.

| <u>Шүүгчдийн ажиглалт:</u>  | <u>Үнэлгээ:</u> |
|---|-----------------|
| Дүрэмд заасан нөхцөл, шаардлагыг зөрчсөн ямар нэг алдаа ажиглагдаагүй бол | 10 оноо         |
| Маш цөөн тооны алдаа ба/эсвэл зөвхөн ялимгүй алдаанууд, ойролцоогоор      | 9.5-7.5 оноо*   |
| Цөөн тооны алдаа ба/эсвэл ялимгүй алдаануудад, ойролцоогоор               | 7.5-4.5 оноо**  |
| Илүү тооны алдаа ба/эсвэл мэдэгдэхүйц алдаануудад, ойролцоогоор           | 4.5-2.5 оноо**  |
| Олон тооны алдаа ба/эсвэл илт алдаануудад, ойролцоогоор                   | 2.5-1.0 оноо*** |

Үнэлгээ өгөхөд анхаарах зүйл:



\* нислэгийн дүн шүүгчдийн анхааралдаа авсан алдааны тооноос, мөн энэхүү алдаануудыг шүүгч бүр “ялимгүй” гэж үзэх эсэхээс хамаарна.

\*\* нислэгийн дүн шүүгчдийн анхааралдаа авсан алдааны тоо болон шүүгчдийн үзэмжээр алдаануудыг “ялимгүй”, “мэдэгдэхүйц” эсвэл “илт” гэж тодорхойлохоос хамаарна.

\*\*\* энд \*\*-д тэмдэглэсний адил. Тэг (0) оноог F2B дүрмийн гагцхүү 4.2.10 ба 4.2.15.2-д заасан тохиолдолд өгнө.

d) Шүүгч дасгалд үнэлгээ өгөхдөө дээрх үнэлгээний үзүүлэлтийг хэрэглэх нь зүйтэй. Энэ нь шүүгч ямар нэгэн алдаа олж хараагүй дасгалд 10 оноо өгнө гэсэн үг юм (жишээ нь, урвуу тууш нислэгийн дасгалын үнэлгээ өгөх бүх тойргуудад загвар үнэхээр тогтвортой, савлагаагүй, суурийн өндрөөс +/- 30 см-ийн хүлцэх хязгаарт ниссэн тохиолдолд). Үүний эсрэг жишээ, дөрвөлжин найм дасгалд өндөр нь кордын 60 градусын босоо өнцгөөс илүү, булангууд нь “мөлгөр”, шумбах болон өгсөх шугамууд нь налуу, огтлолцлын цэгүүд нь хоорондоо хэдэн метрийн зайтай, өөрөөр хэлбэл дасгал нь танигдахын аргагүй байвал 1.0 ба түүнээс доош оноо өгөх ёстой.

e) FAI-ийн Спортын дүрэмд «ерөнхий сэтгэгдэл», «нислэгийн хэв маяг (стиль)» гэх мэт нэр томъёо хэрэглэгдээгүй бөгөөд үнэн зөв, тогтсон шүүх ажиллагаа нь гагцхүү нислэгийн алдааны тоо, энэхүү алдаа нь дасгалын тодорхойлолтыг хэр зэрэг зөрчиж байгааг толорхойлон шийдвэр гаргаж буй шүүгчээс хамаардгийг тэмдэглэх нь зүйтэй. Энд үнэлгээний субъектив элементүүд байх бөгөөд (4.B.7-д жигд тогтвортой гэснээс тусдаа) бодит байдал дээрээ тамирчны үнэлгээ нь гагцхүү шүүгч бүрийн ажигласан нийт алдааны тоо, тэрхүү алдааг шүүгч бүр хэрхэн үнэлснээс шууд хамаарах ёстой.

#### **4.B.10 Гадаад хүчин зүйлийг харгалзах**

a) Шүүгчид дасгалд үнэлгээ өгөхдөө салхины нөлөөллийг үл харгалзана. F2B дүрмийн 4.2.5-д албан ёсны нислэг хийх салхи болон цаг агаарын нөхцөл байдлын хязгаарыг шүүгчид болон тэмцээний зохион байгуулагчдад маш тодорхой зааж өгсөн бөгөөд F2B дүрмийн 4.2.5-д заасан хязгаараас хэтрээгүй бол хуйларсан болон шуурган/нөөлөг салхи үнэлгээнд нөлөөлөх ёсгүй. Хэрэв салхи F2B дүрмийн 4.2.5-д заасан хязгаарыг давсан бол шүүгчид, тэмцээнийг зохион байгуулагч ямар арга хэмжээ авах талаар дүрмийн 4.2.5-д заасан. Өөрөөр хэлбэл, салхи “нислэгийн”, эсвэл “нислэгийн бус” гэж байх бөгөөд хэрвээ салхи дүрмийн 4.2.5-д заасан хязгаарт байвал шүүгч бүх албан ёсны нислэгийг салхигүй нөхцөлтэй нэгэн адилаар үнэлэх ёстой.

b) Түүнчлэн дуу цахилгаантай ширүүн бороо нь жолоодлогот загварт аюултай гэж үздэг бөгөөд аянга цахилгаантай үед, мөн аянга цахилгаантай байх нь тододорхой болсон бол шүүгчид болон тэмцээний зохион байгуулагч ямар арга хэмжээ авахыг дүрмийн 4.2.5-д мөн зааж өгсөн байдаг. F2B ангилын тэмцээн нь хүчтэй салхи, аянга цахилгаанаас бусад цаг агаарын ямар ч нөхцөлд явагдахыг F2B дүрэмд ойлгомжтой заасан байгаа. Иймд, сонирхогч талуудад таагүй байж болох ч, тэмцээн

хэвийн горимоор явагдах учиртай бөгөөд шүүгч дасгалд үнэлгээ өгөхдөө цаг агаарын ямар ч таагүй нөхцлийг харгалзан үзэх ёсгүй болно.

- с) Зарим тохиолдолд дасгалын гүйцэтгэлд нөлөөлөхүйц, тамирчнаас үл хамаарах нөхцөл байдал үүсч болох юм. Жишээ нь, хатуу хучилтгүй талбайн гадаргуу загвар хөөрөх, буухад сөрөг нөлөө үзүүлж болох юм. Хөөрөх, буух үеийн алдаа нь зөвхөн талбайн тэгш бус гадаргуутай холбоотой гэж шүүгч үзвэл оноо хасахгүй байх ёстой. F2B дүрмийн 4.2.7.h) iii-д тодорхой жишээг (хараа хяналтгүй хүүхэд, мал амьтан албан ёсны нислэгийн үед нислэгийн талбайд орж ирэх) дурдсан байдаг, гэхдээ байж болох аливаа тохиолдлыг дүрэмд нэг бүрчлэн тусгах боломжгүй юм. Иймд санамсаргүй тохиолдлын, тамирчнаас үл хамаарах, гэхдээ тамирчны гүйцэтгэлд нөлөөлж болохуйц “онцгой нөхцөл байдал”-д шүүгч цаг ямагт бэлэн байвал зохино. Хэрэв шүүгч ийм нөхцөл байдал тохиолдсон гэж үзвэл (Ахлах шүүгчээр дамжуулан) Тэмцээний удирдагч (Contest director)-д илтгэн, түүний шийдвэрээр нислэгийг дахин гүйцэтгүүлж болно.

#### **4.В.11 Шүүгч дасгалын үйлдлүүдийг харж амжаагүй тохиолдолд**

Хэрэв шүүгч ямар нэг шалтгаанаар дасгалын үйлдлийг анхааралгүй өнгөрүүлсэн бол тэрээр нислэгийн хуудсанд ямар нэг “ердийн” үнэлгээ тавихгүй. Харин тухайн дасгалын хүснэгтэд “Х” (харж амжаагүй) тэмдэг тавина. Энэ нь үнэлгээг дүгнэж оноо гаргахдаа бусад шүүгчдийн онооны арифметик дунджаар бодох ёстойг анхааруулсан тэмдэг болно. Дараа нь энэхүү дундаж оноог “Х” тэмдгийн оронд бичиж, улмаар тухайн нислэгийн дараагийн оноонуудыг дүгнэнэ.

#### **4.В.12 Амжилтыг үл дэлгэх**

Аливаа нөлөөнд автахаас сэргийлэх зорилгоор аль ч шүүгч нислэгийн хуудас дахь тамирчдын оноо, тамирчдын эзэлж буй байрыг тэмцээн дуусах хүртэл үзэхийг хориглоно. Мөн шүүгч албан ёсны нислэг, дасгалын гүйцэтгэлийн талаар, дасгалын үнэлгээ, тамирчдын эзэлж буй байр болон онооны талаар тэмцээний явцад хэнтэй ч зөвлөлдөж, шүүн хэлэлцэж болохгүй. Зөвлөлдөж болохгүй этгээдэд бусад шүүгчид, тамирчид, багийн ахлагчид болон үзэгчид багтана. Ахлах шүүгч энэхүү шаардлагыг шүүгчдэд танилцуулж, тэмцээний туршид чанд сахиулах үүрэг хүлээнэ.

#### **4.В.13 Гарааны өмнөх шүүгчдийн бэлтгэл ажил**

Ахлах шүүгч албан ёсны нислэгүүд эхлэхийн өмнө FAI-ийн жури, тэмцээний зохион байгуулагч болон F2B Тэмцээний ахлагчид хандаж дараах асуудлуудыг тодорхойлж/баталгаажуулж/шалгана. Үүнд:

- а) Ахлах шүүгч, F2B тэмцээний ахлагч.
- б) Нислэгийн талбайн орчинд орон зай, хэмжээг харьцуулан тогтоох зүйлс, байрлуулсан тэмдгүүд (4.В.4 b) ба С)).
- с) Шүүгчдэд зориулсан «зүгшрүүлэх» нислэг хийх боломж, цаг хугацаа.
- д) Тамирчдын нислэгт гарах дараалал.

- e) Кордын бат бөхийг татаж шалгах ажиллагаа, кордын бат бөхийг бүрэн шалгасныг тогтоох арга.
- f) Тамирчдыг албан ёсоор нислэгт дуудах арга ажиллагаа.
- g) Хугацааны шүүгч(timekeeper)-ийг томилох, хугацааг шүүгчдэд мэдээлэх арга ажиллагаа.
- h) Нислэгийн хуудсыг цуглуулах арга ажиллагаа.
- i) Нислэгийн үеүүдийн үргэлжлэх хугацаа.
- j) Оноог бодох, дүгнэх.
- k) Байр эзлүүлэх, чансаа тогтоох журам.
- l) Хоолны болон завсарлагын цаг, сандал суудлын байрлал, нарны халхавч, шүхэр, бие засах газар гэх мэт.

#### **4.В.14 Шүүгчдэд зориулсан «зүгшрүүлэх» нислэг**

Тэмцээн зохион байгуулагчдын шүүгчдэд зориулан хийлгэсэн «зүгшрүүлэх» нислэгийн оноог шүүгчид хэлэлцэхийг хориглоно. Үүний оронд шүүгчид дасгал тус бүрийг гүйцэтгэх алхам бүр дээр олж харсан алдаа (алдааны зэргийг оруулан), түүнд өгсөн өөрсдийн хувийн үнэлгээг өөр хоорондоо харьцуулан хэлэлцэнэ. Шүүгчдийн үнэлгээ нэг ижил болох хандлагаас зайлсхийх үүднээс шүүгч бүрийн өгсөн тодорхой оноог хэлэлцэхгүй байх нь зүйтэй. Тэмцээний зохион байгуулагч «зүгшрүүлэх» нислэгт зориулан шүүгчдэд нислэгийн хуудас тарааж болохгүй. Шүүгчдийн хэлэлцүүлгийг F2B-ийн дүрэм дэх дасгалуудын зураг, бүдүүвч дээр үндэслэн, ажиглагдсан алдааны тоо, цар хүрээ, хүндийн зэрэгт төвлөрүүлэх нь зүйтэй. “Зүгшрүүлэх” нислэгийн талаарх шүүгчдийн хэлэлцүүлгийн агуулгыг нийтэд дэлгэхийг хориглоно.

#### **4.В.15 Харааны орчин, талбайн орон зайг тодорхойлох тоноглол**

Хэмжилт хийх аливаа гар багаж ашиглахыг хориглоно. Тэмцээний талбайд хөдөлгөөнт тоноглолууд ашиглахыг хориглоно. Огтлолцлын цэг, босоо шугам, кордын босоо өнцөг, тойргийн 1/8 (тойргийн 45 градус), дасгалын болон сегментийн доод хэсэг, уртыг тодорхойлоход аль болох нислэгийн талбай орчмын хөдөлгөөнгүй цэгүүдийг ашиглах нь зүйтэй. Дүрмийн 4.В.4 с)-д заасанчлан тэмцээний зохион байгуулагч нислэгийн талбайд тохиромжтой тэмдэг тэмдэглэгээ(тухайлбал зарим дасгалын тодорхойлолтод заасан тойргийн 45 градусын хэмжээ)-г ялангуяа талбайн орчинд баримжаа авах цэг, эд зүйлс байхгүй тохиолдолд заавал тавьж өгөх шаардлагатай. Баримжаа авах ийм цэгүүд, тэмдэг тэмдэглэгээг тухайн талбай болон тухайн талбайд болж байгаа тэмцээн бүрт зориулан тухай бүр тохируулсан байх нь зүйтэй бөгөөд шүүгч нар “зүгшрүүлэх” нислэгийн өмнө энэхүү баримжаа авах цэг, тэмдэг тэмдэглэгээний талаарх хэлэлцүүлгийг хаалттай явуулна. Шүүх ажиллагаанд ашиглах боломжтой баримжаа авах цэг, тэмдэг тэмдэглэгээ албан ёсны нислэг эхлэхээс өмнө шүүгчдийн багийн нийт гишүүд хэлэгцэж эцсийн байдлаар тохиролцсон байх ёстой.

#### 4.В.16 Хугацаа хэмжилт

Албан ёсоор хугацаа хэмжих үүргийг гол төлөв Гарааны шүүгч (Circle Marshall)-д хариуцуулдаг тогтсон журамтай (ийм шаардлагыг дэлхийн ба тивийн аварга шалгаруулах болон олон улсын бусад хязгаарлагдмал тэмцээнүүдэд тавьдаг). Бусад тэмцээнүүдэд хугацаа хэмжигч(Хугацааны шүүгч)-ийг албан ёсны нислэг эхлэхээс өмнө тодорхойлох бөгөөд бүх тэмцээнүүдэд хугацааны дүнг шүүгчдэд мэдээлэх арга аргачлалыг тогтоосон байх шаардлагатай. Албан ёсны Хугацааны шүүгчийн зарласан нислэгийн хугацаа нь албан ёсных байх бөгөөд хугацааг давхар хянахын тулд Ахлах шүүгч мөн өөрийн секундомерыг ажиллуулах нь зүйтэй. Хэрэв тамирчны албан ёсны нислэгийн хугацаа зөвшөөрөгдсөн 7 минутаас давсан бол энэхүү илүү ниссэн хугацааг нислэгийн хуудсанд бичнэ. Ахлах шүүгч болон Хугацааны шүүгчийн авсан хугацаа хоорондоо зөрсөн тохиолдолд Ахлах шүүгч нь Хугацааны шүүгч болон F2B Тэмцээний удирдагчид хандаж шийдвэр гаргуулна.

#### 4.В.17 Тууштай байдал

Шүүгчид нислэгийн үнэлгээний шалгуурыг тэмцээний туршид тууштай баримтлах ёстой. Энэхүү шалгуур нь ажиглагдсан алдаа, мөн алдаа бүрийн ноцтой байдлын талаарх үнэлгээн дээр үндэслэсэн, шүүгчийн хувийн “хэмжих хэрэгсэл” байх ёстой. FAI-ийн Спортын дүрмийн энэхүү F2 боть (ялангуяа F2B иж бүрэн дасгалын тайлбарын 4.2.15 дахь зүйл), мөн энэхүү Шүүгчийн гарын авлагыг сайтар судалж, шүүх ажиллагааны туршлага хуримтлуулснаар дээр дурдсан шалгуур, хувийн “хэмжих хэрэгсэл”-ийг бий болгож авах ёстой юм. Тэмцээн эхэлсэн мөчөөс эхлэн шүүгч бүрийн шалгуур хөдөлшгүй бөгөөд тууштай байх ёстой бөгөөд ямар нэгэн хүчин зүйлээс, тухайлбал хэн нэгэнтэй (бусад шүүгчидтэй) хэлэлцэх, цаг агаар, нислэгийн хурд, загварын хэлбэр хийц, хэмжээ, өнгө үзэмж болон хөдөлгүүрийн дуу чимээ, мөн тухайн тамирчны зиндаа, өмнө үзүүлж байсан амжилтаас хамаарахгүй байх ёстой.

#### 4.В.18 Дасгалын гүйцэтгэл

а) “... нислэгийн тойргийн 1½ -ээс багагүй тойрог нислэг”

Тамирчин гүйцэтгэж буй дасгалуудаа өөр хооронд нь тусгаарлаж 1½ -ээс багагүй тойрог завсрын нислэг (F2B дүрмийн 4.2.14 дэх зүйлд заасны дагуу дасгалд орох болон дасгалаас гарах үйлдлийг оруулаад) үйлдэнэ. Хэрэв дасгал 1½ -ээс бага тойрог (дасгалд орох болон дасгалаас гарах үйлдлийг оруулаад) бүхий завсрын нислэгийн дараа эхэлсэн бол тухайн дасгалд 0 (тэг) оноо өгөх бөгөөд дасгалуудын хооронд 1½ -ээс бага тойрог (дасгалд орох болон дасгалаас гарах үйлдлийг оруулаад) бүхий завсрын нислэг хийсэн бол тухайн дасгалуудад мөн 0 (тэг) оноо өгнө. Энэхүү завсрын нислэг нь шүүгчид дараагийн дасгал эхлэхээс өмнө түрүүчийн дасгалыг үнэлж, оноог нислэгийн хуудсанд тэмдэглэх хангалттай хугацаа, боломж олгох зорилготой юм.

б) Завсрын нислэгийн өндрийн үнэлгээ

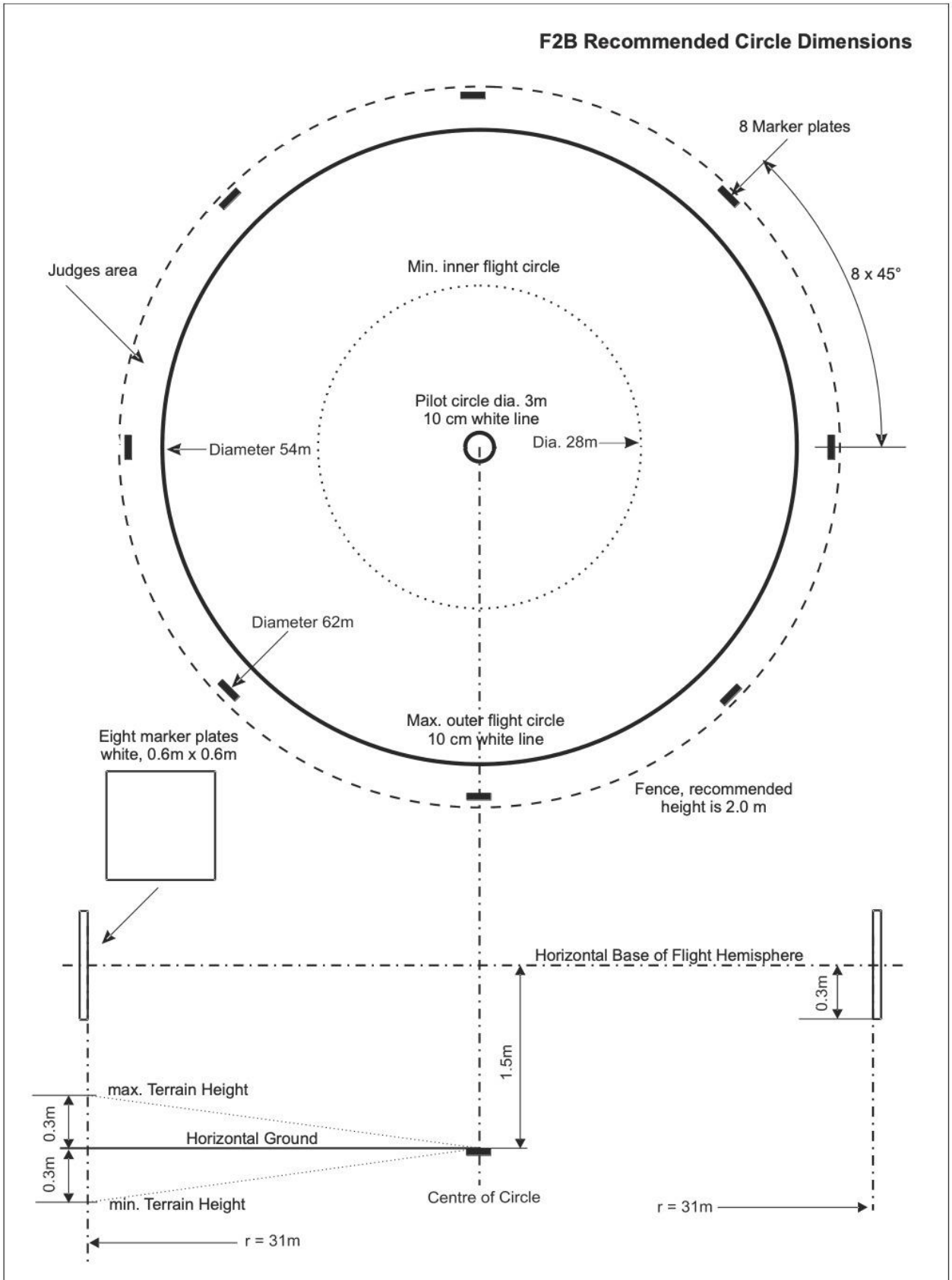
Завсрын нислэгийн өндөр нь зөвхөн зөвлөмжийн шинж чанартай учраас үүнд үнэлгээ өгөхгүй, гэхдээ F2B ангиллын дүрэм(4.2.14 с))-д завсрын

нислэгийн өндрийн хэлбэлзлийг зааж өгсөн байгааг тэмдэглэх нь зүйтэй. Энэ нь загвар хэт өндөрт ниссэнээс завсрын нислэгийн хугацаа багасаж, энэ хугацаанд шүүгч өмнөх дасгалын оноог бичиж амжихгүй байх эрсдлээс сэргийлэх юм.

с) Дасгалын оролдлогыг үнэлэх

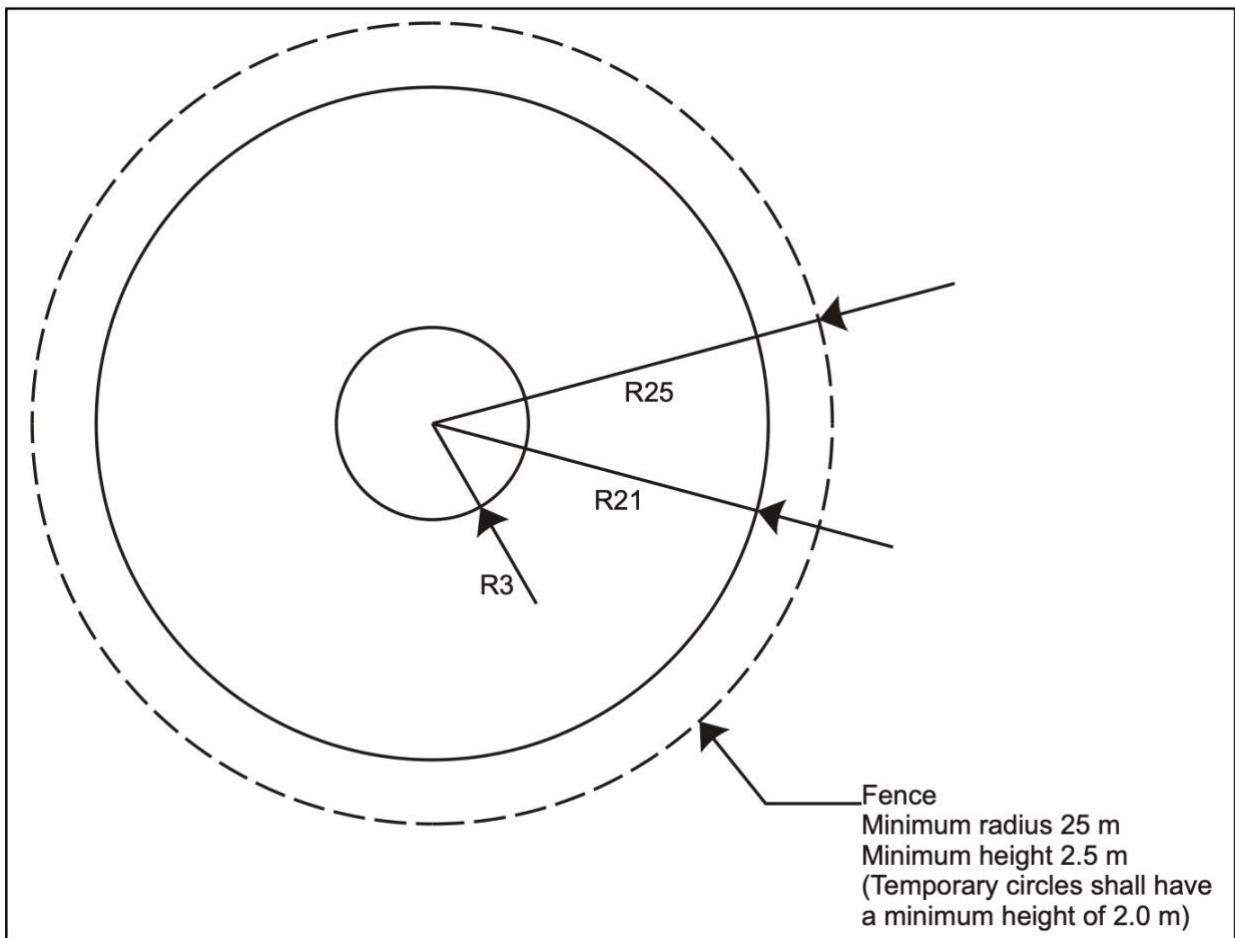
Хэрэв тамирчин албан ёсны нислэгийн явцад аль нэгэн дасгалыг гүйцэтгэх нэгээс илүү оролдлого хийсэн бол шүүгч зөвхөн анхны оролдлогод үнэлгээ өгөх бөгөөд тухайн дасгалыг гүйцэтгэх дараа дараачийн оролдлогод үнэлгээ өгөх ёсгүй. Тамирчин ямар нэгэн дасгалыг гүйцэтгэж эхэлсэн ч илт дуусгаагүй бол (жишээ нь, хөдөлгүүр гэнэт доголдсоноос загвар нислэгийн өндрөө огцом алдаж хэвтээ нислэгт шилжсэн) тухайн гүйцэтгээгүй дасгалд 0 (тэг) оноо өгнө.

Уран нислэгийн загварын нислэгийн талбайн хэмжээ



### ХАВСРАЛТ III

#### Хурдны загварын нислэгийн талбайн хэмжээ



Хашлагын хамгийн бага радиус 25 м

Хашлагын хамгийн бага өндөр 2.5 м

Түр хашлагын хамгийн бага өндөр 2.0 м

---oOo---