

PRZEWODNIK - PLAN LOTÓW

OPRACOWANY NA PODSTAWIE PRZEPISÓW SPORTOWYCH MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI LOTNICTWA TOM 4 MODELE REDUKCYJNO LATAJĄCE SAMOLOTÓW EDYCJA 2018 OBOWIAZUJĄCA OD 18 STYCZNIA 2019 R., ANEKS 6C

1. PRZEPISY OGÓLNE

Wszystkie pokazy modelu, demonstrowane w locie muszą być oceniane z uwzględnieniem kryteriów rzeczywistych osiągnięć ich pierwowzorów. Celem zawodów modeli redukcyjno latających w tej części zawodów jest odtworzenie właściwości lotnych i realizmu lotu pierwowzoru. Sędziowie nie mogą „mylić” zawodów modeli makiet z zawodami modeli akrobacyjnych.

Błędy wymienione w opisie każdego manewru (opisanego poniżej) nie wyczerpują całkowicie listy możliwych błędów. Ich celem jest wskazanie rodzaju błędów, które mogą wystąpić podczas wykonywania manewru.

Błędy należy rozpatrywać biorąc pod uwagę następujące czynniki:

1. Rozmiar, kształt i techniczne wymagania wykonywanego pokazu.
2. Umieszczenie pokazu w stosunku do sędziów lub innej osi.
3. Realizm pokazu w stosunku do rzeczywistego pierwowzoru.

Wymienione wskazówki pozwalają sędziom na decydowanie o wadze poszczególnych błędów i ich ocenie, zawsze z uwzględnieniem charakterystyki lotu pierwowzoru.

Każdy pokaz musi być zapowiedziany, a jego początek ogłoszony słowem „POCZĄTEK”, a zakończenie słowem „KONIEC”.

Stanowiska sędziów umieszcza się wzdłuż linii lądowania i równoległe do domniemanego kierunku wiatru. Stanowić one będą oś, określaną jako „linia sędziów”. Dyrektor Sportowy/Sędzia Główny/Kierownik Startów jest odpowiedzialny za określenie kierunku wiatru. Jeżeli kierunek wiatru ulega odchyleniom w sposób ciągły o więcej niż 30°, w stosunku do linii sędziów, należy odpowiednio zmienić położenie tej linii, zgodnie z nowym kierunkiem wiatru.

Jeżeli nie wpływa to na bezpieczeństwo lotu, pilot podczas lotu może wybierać kierunek startu i lądowania w zależności od kierunku wiatru. To zezwolenie dotyczy również manewru „Międzyładowanie”, który zawiera w sobie zarówno lądowanie jak i start.

Poza przypadkami omówionymi powyżej, wszystkie **pozostałe pokazy w locie muszą być wykonywane równoległe do linii sędziów. Jeżeli jakaś jego część będzie wykonana za tą linią, wtedy sędziowie przyznają za ten pokaz ZERO punktów.**

Ze względów bezpieczeństwa, każdy manewr, w którym zostanie przekroczona **strefa** wyznaczona poza sędziami, zabezpieczająca widzów, organizatorów, innych zawodników lub ich pomocników będzie punktowany jako ZERO.

Wysokość i położenie każdego pokazu powinny być proporcjonalne do manewrów pierwowzoru. Z wyjątkiem oddzielnie omówionych, pokazy wykonywane w płaszczyźnie horyzontalnej (np. Lot prostoliniowy, Ósemka leżąca, Lot po trójkącie) powinny rozpoczynać się na poziomie lotu pod kątem około 60° w stosunku do sędziów. Takie manewry jak; Opadanie po okręgu, Korkociąg, powinny zaczynać się z wyższego pułapu. Sędziowie powinni obniżać oceny za pokazy wykonane zbyt wysoko lub nisko, zbyt daleko lub zbyt blisko, jeżeli tak były wykonane.

Po każdym locie, Sędziowie oceniający loty będą rejestrować każde niestandardowe zdarzenie, które wiąże się obniżeniem lub utratą punktów za lot. Jeśli z jakichkolwiek przyczyn przyznana ocena została poprawiona albo zmieniona, zmiana musi być zaparafowana przez sędziego. Sędzia Wiodący oceniający loty dokona przeglądu wszystkich kart ocen celem stwierdzenia ich kompletności, sprawiedliwej punktacji i uzasadnienia ocen z wynikiem ZERO. Jak na przykład: figury opuszczone, figury wykonywane niezgodnie z porządkiem, przekroczony czas lotu, lot poza strefą, brak figurki pilota lub rozbicie modelu przy lądowaniu/lądowanie awaryjne. Po sprawdzeniu Sędzia Wiodący podpisuje karty ocen przed ich przekazaniem do dalszego przetwarzania.

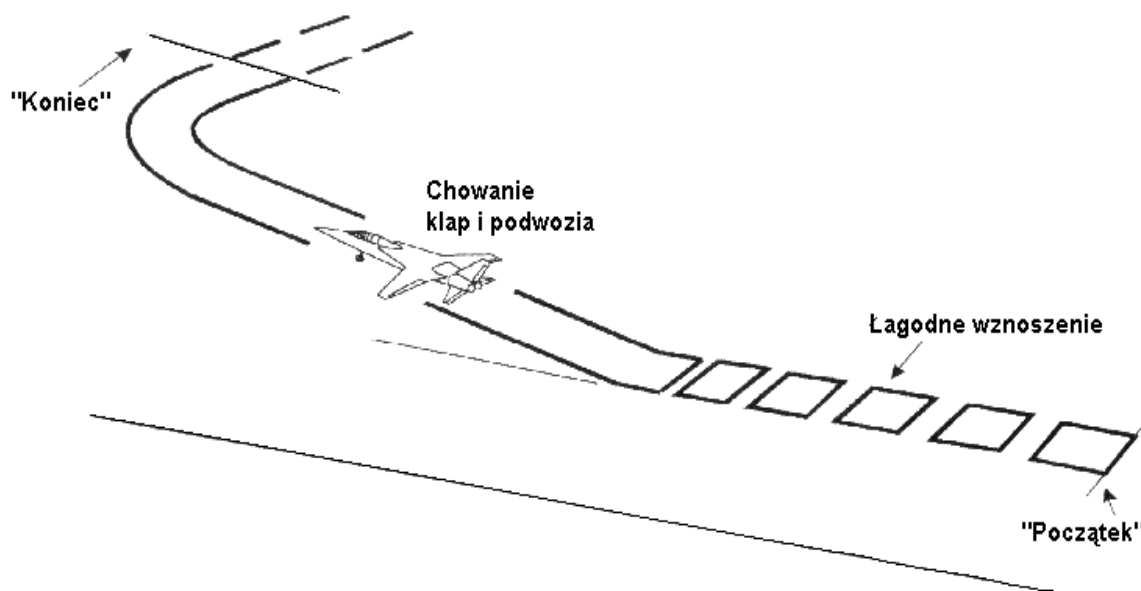
2. MANEWRY OBOWIĄZKOWE

2.1. START:

Model powinien stać nieruchomo na ziemi z pracującym silnikiem, nie przytrzymywany przez zawodnika lub pomocnika, po czym musi wystartować pod wiatr lub zgodnie z potrzebą zawodnika, w ten sposób by najlepiej wykorzystać dostępną długość drogi startowej (np. Modele odrzutowe). Jeżeli, zawodnik zgłosi początek startu i model zostanie dotknięty, start zostanie oceniony na ZERO. Start powinien odbyć się w linii prostej, a model powinien oderwać się łagodnie od ziemi i wznieść się pod stałym kątem, podobnie jak pierwowzór.

Start uważa się za zakończony, gdy model wykonał zakręt o 90^0 w poprzek wiatru.

Jeżeli pierwowzór używał klap przy starcie, to model powinien również użyć klap, przy czym zawodnik, uwzględniając siłę wiatru musi sam ocenić, w jakim zakresie można stosować kłapy. Kłapy powinny być wciągane w czasie wznoszenia po starcie. Start bez użycia klap z uwagi na siłę wiatru musi być zgłoszony sędziom przed startem. Kłapy powinny być schowane w czasie wznoszenia po starcie. W zależności od pierwowzoru chowanie podwozia w modelu powinno odbywać się podczas wznoszenia po starcie.



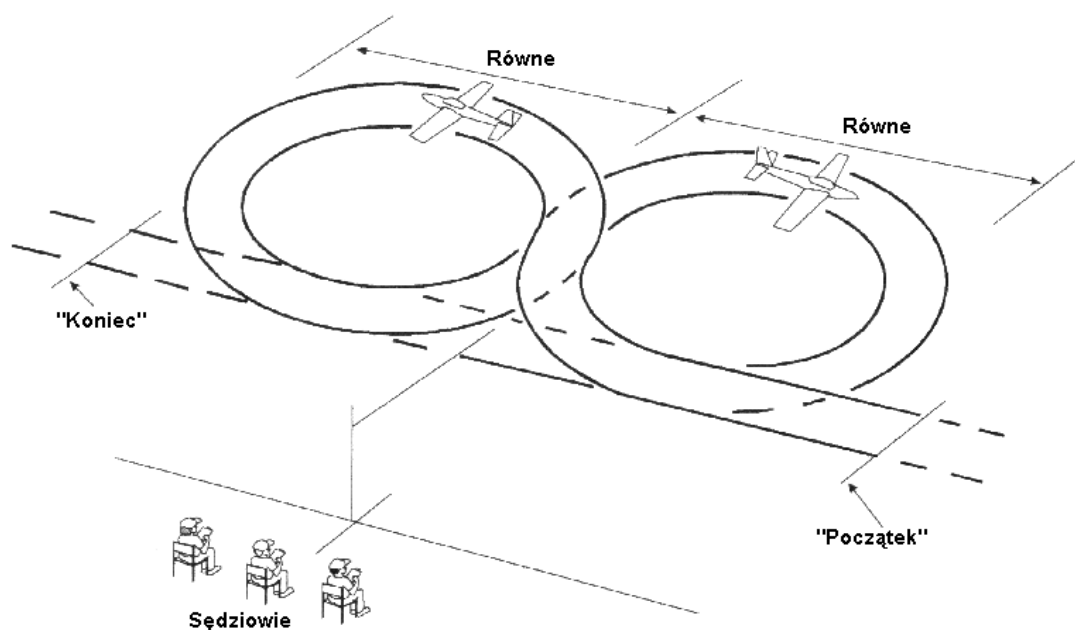
NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model dotknięty po zapowiedzi „POCZĄTEK” (ZERO punktów).
2. Model zarzuca („tańczy”) podczas startu (niewielkie zarzucanie jest dopuszczalne dla makiet o podwoziu innym niż trójkątowe, gdy ogon samolotu jest podniesiony).
3. Start jest zbyt długi lub zbyt krótki.
4. Nie realistyczna prędkość / za szybkie wznoszenie.
5. Nie właściwe położenie przy oderwaniu dla danego typu podwozia.
6. Start nie następuje w sposób płynny.
7. Nieodpowiednia prędkość wznoszenia (zbyt stromo lub zbyt płytko).
8. Położenie nosa w czasie wznoszenia jest nieodpowiednie (nos zbyt wysoko lub zbyt nisko).
9. Kłapy nie zostały użyte, w przypadku stosowania ich przez pierwowzór.
10. Podwozie nie zostało wciągnięte, jeżeli powinno być wciągnięte.
11. Znaczne przechylenie na skrzydło.
12. Kurs wznoszenia nie jest taki sam jak rozbieg do startu.
13. Nierealistyczne tempo zakrętu na odcinek w poprzek wiatru.
14. Kurs zwrotu po wznoszeniu nie jest pod kątem 90^0 w stosunku do kursu wznoszenia.

2.2. ÓSEMKA LEŻĄCA

Model leci po torze poziomym, prostoliniowym, równoległym do linii widzów i wykonuje zakręt o 90^0 w kierunku od linii sędziów, a następnie zakręt o 360^0 w kierunku przeciwnym, po czym zakręt o 270^0 w kierunku pierwotnym, aby zakończyć manewr zachowując początkowy tor lotu.

Środek manewru, tzn. punkt przecięcia torów lotu makiety, powinien znajdować się na linii prostopadłej do kierunku wejścia w manewr i przechodzić przez środek obszaru lądowania.

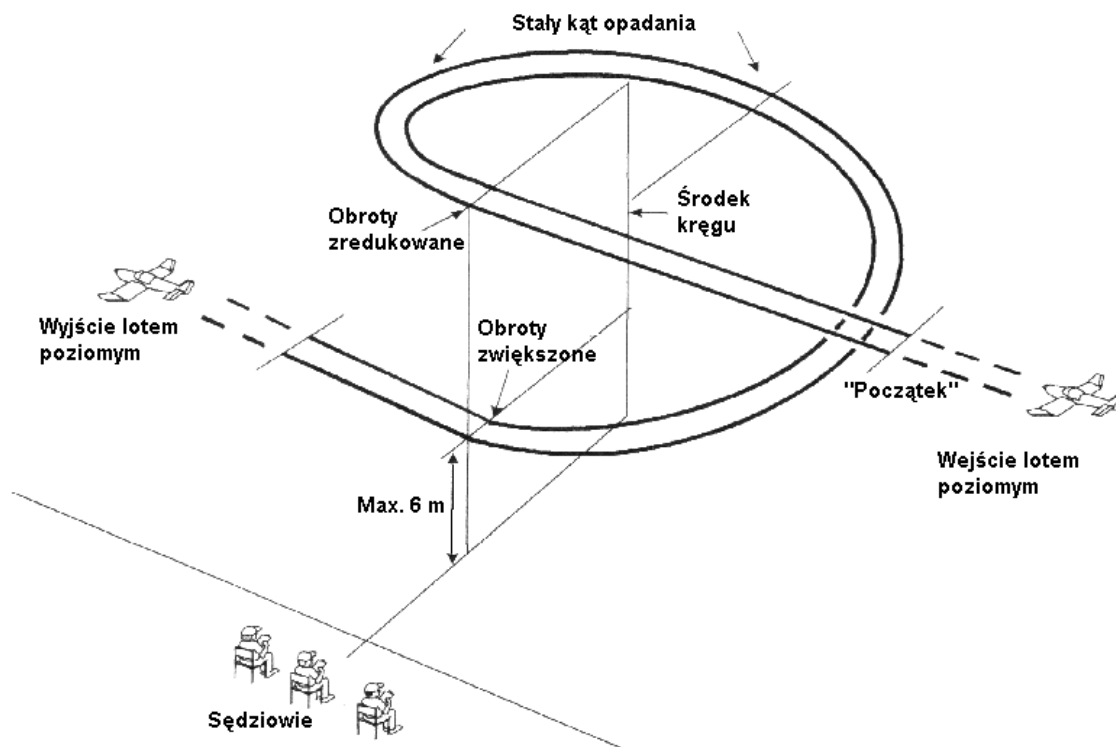


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model nie wchodzi w manewr na linii prostopadłej do kierunku wejścia.
2. Okręgi nie są jednakowej wielkości.
3. Okręgi są niekształtne (zdeformowane, zniekształcone).
4. Model nie utrzymuje stałej wysokości.
5. Środek manewru nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów
6. Tor wejścia i wyjścia z manewru nie leżą na tej samej linii.
7. Tor wejścia i wyjścia z manewru nie leżą na linii równoległej do linii sędziów.
8. Wielkość manewru nie jest realistyczna dla danego pierwowzoru.
9. Tor lotu nie jest płynny i stały.
10. Zbyt daleko, zbyt blisko, zbyt wysoko, zbyt nisko.

2.3. OPADANIE PO OKRĘGU 360°

Model rozpoczyna manewr lecąc lotem poziomym prostoliniowym, a następnie ponad polem wyznaczonym do lądowania wykonuje łagodny pełny okrąg (360°) opadając, w kierunku od sędziów, ze stałą redukcją obrotów silnika. Manewr kończy się na maksymalnej wysokości 6 m, a model powraca do lotu prostoliniowego w tym samym kierunku, co wejście w manewr.

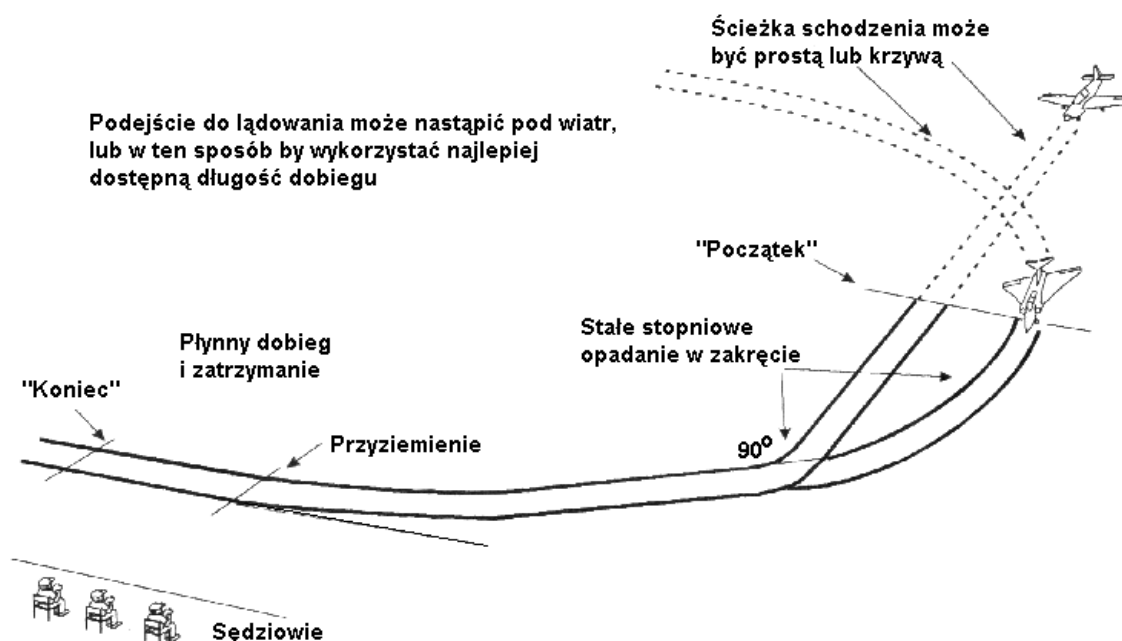


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Tempo opadania nie jest stałe.
2. Opadanie jest zbyt strome.
3. Ustawienie obrotów nie jest stałe lub wystarczająco niskie.
4. Okrąg jest niekształtny.
5. Nie nastąpiła znaczna utrata wysokości.
6. Model nie schodzi na wysokość 6 metrów lub poniżej.
7. Okrąg nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
8. Tor wejścia i wyjścia nie jest równoległy do linii sędziów.
9. Początek i koniec figury nie zostały zapowiedziane podczas lotu prostoliniowego.
10. Zbyt daleko, zbyt blisko.

2.4. PODEJSCIE DO LĄDOWANIA I LĄDOWANIE:

Manewr rozpoczyna się od zniżania przed ostatnim zakrętem poprzedzającym wejście na prostą do lądowania (w ten sam sposób jak do manewru „międzyładowanie”). Przed tym punktem model może wykonać dowolny, przewidziany przepisami lot po obwodzie, by zająć pozycję do lądowania. Może to być pełna runda czterozakrętowa lub lot po owalu, jak również wejście na pozycję „z wiatrem” lub „do czwartego zakrętu”. Podejście do lądowania i lądowanie może nastąpić pod wiatr lub zgodnie z potrzebą zawodnika, w taki sposób aby jak najlepiej wykorzystać dostępną długość dobiegu (np. modele odrzutowe). Przed wyjściem na prostą do lądowania tor lotu modelu, w zależności od potrzeb pilota może być zarówno prostoliniowy jak i zakrzywiony. Z pozycji początkowej model wykonuje zakręt o 90^0 do końcowej fazy podejścia. Model powinien wykonać zakręt płynnie, przyjmując położenie stosowne dla danego typu pierwowzoru oraz przyziemić bez odbić i wykonać płynny dobieg, zakończony zatrzymaniem. Model samolotu z klasycznym układem podwozia wykonuje lądowanie „na 3 punkty” lub ląduje na koła podwozia głównego, a następnie delikatnie opuszcza ogon, stosownie do lądowania pierwowzoru, wiejącego wiatru i powierzchni lądowiska. Model z kółkiem przednim ląduje na koła podwozia głównego, a następnie delikatnie opuszcza koło przednie.



NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Pokaz nie rozpoczyna się od ścieżki schodzenia.
2. Zakręt do końcowego podejścia nie ma stałego promienia lub 90^0 .
3. Opadanie od ścieżki schodzenia nie jest łagodne i stałe.
4. Model nie wykonuje prawidłowego podejścia – przygotowania do przyziemienia.
5. Zakręt nie jest łagodny.
6. Model odbija się.
7. Model opuszcza skrzydło podczas lądowania.
8. Model dotyka ziemi końcówką skrzydła podczas lądowania.
9. Model nie zatrzymuje się stopniowo i łagodnie.
10. Model nie przyjmuje położenia do lądowania stosownego dla pierwowzoru.
11. Model „wężykuje” lub zakręca podczas dobiegu.
12. Model podpira się nosem (redukcja oceny o 30%, zero punktów za kapotaż).

Uwaga! Za lądowanie z uszkodzeniem modelu zawodnik otrzymuje **zero** punktów, jednak jeśli model wykonał dobre lądowanie i podparł się nosem na końcu pasa do lądowania, ocena za lądowanie, która byłaby przyznana, gdyby to podparcie nie nastąpiło, powinna być obniżona o **2 punkty**.

Jeżeli podparcie nosem było wyłącznie skutkiem wyjechania poza przygotowany do lądowania obszar, który okazał się zbyt krótki przy określonym kierunku wiatru, opisanego wyżej obniżenia punktacji nie stosuje się.

Modele z chowanym podwoziem, lądujące z jednym lub większą liczbą nie wypuszczonych goleni (kół), powinny mieć obniżoną ocenę za lądowanie o 30%.

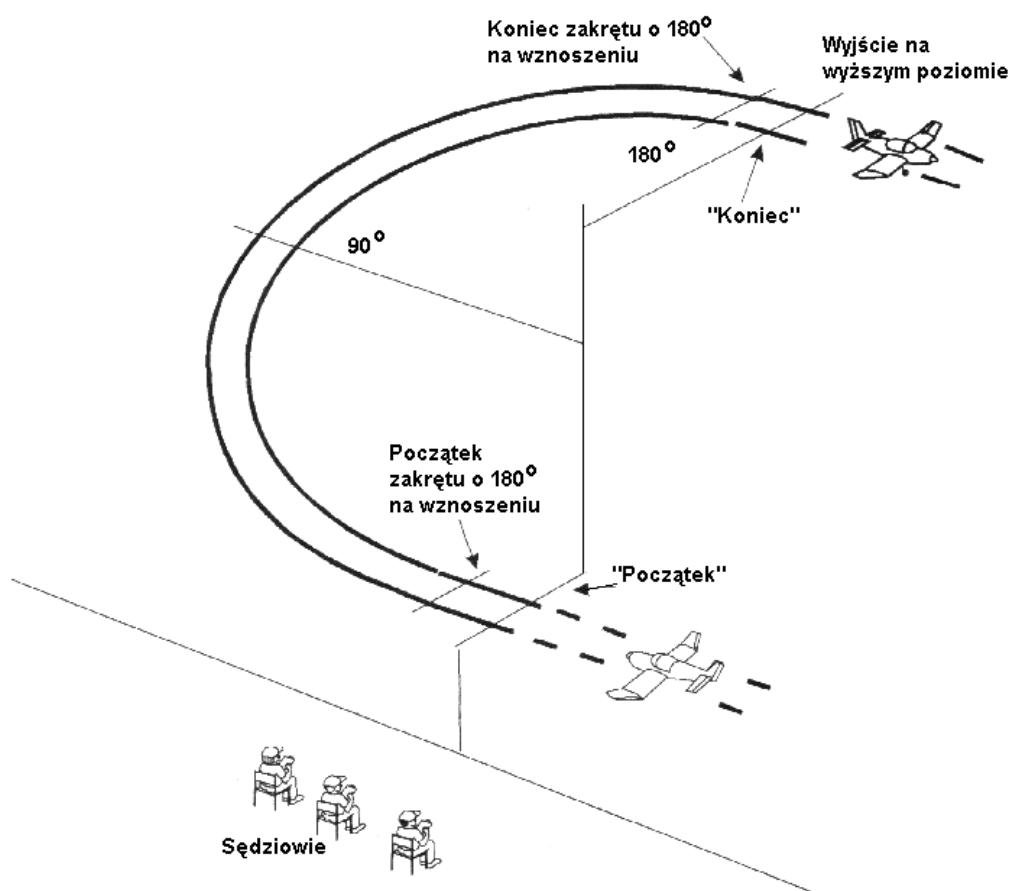
Wszystkie lądowania zakończone „na plecach” powinny być traktowane jako lądowanie z uszkodzeniem modelu

3. POKAZY DO WYBORU

Wybrane pokazy powinny jak najlepiej demonstrować wszystkie możliwości lotne pierwowzoru modelu. Wybór manewrów i kolejność, w jakiej mają być zaprezentowane, musi być przedstawiona na karcie ocen i dostarczony sędziom przed każdym lotem. Kolejność wykonywania manewrów musi być zachowana, a każdy manewr wykonany niezgodnie ze zgłoszoną kolejnością będzie oceniony jako ZERO.

3.1. ZAWRÓT BOJOWY:

Wychodząc z lotu prostoliniowego poziomego, model mija sędziów i wykonuje zakręt o 180° ze wznoszeniem w kierunku od linii sędziów, po czym wraca do lotu prostoliniowego poziomego na kursie przeciwnym. Prędkość wznoszenia powinna być proporcjonalna do prędkości pierwowzoru.



NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

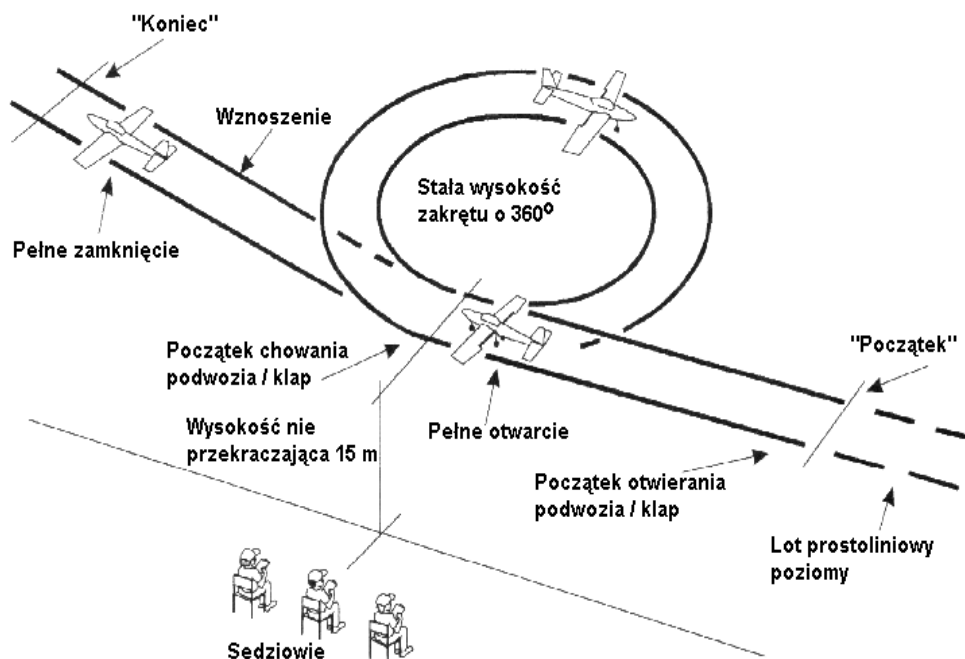
1. Zakręt nie jest płynny i o niejednakowym promieniu.
2. Wznoszenie nie jest płynne i o stałym kącie wznoszenia.
3. Połowa wysokości nie została osiągnięta w pozycji 90° .
4. Nadmierna / nierealistyczna moc silnika przy wznoszeniu.
5. Model osiąga zbyt małą wysokość.
6. Start i zakończenie manewru nie są usytuowane centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
7. Tor wejścia i wyjścia nie są równoległe do linii sędziów.
8. W końcowym kursie kierunek nie jest o 180° przeciwny do kierunku wejścia w początek manewru.
9. Wejście i wyjście nie są wykonywane w locie prostoliniowym.
10. Zbyt daleko lub zbyt wysoko.

3.2. CHOWANIE I WYPUSZCZANIE PODWOZIA:

3.3. CHOWANIE I WYPUSZCZANIE KLAP:

(Rysunek i błędy dotyczą obu manewrów, chyba że zaznaczono inaczej)

Model podchodzi do terenu lądowania w locie prostoliniowym poziomym na wysokości nieprzekraczającej 15 m, przy czym na oczach sędziów następuje wypuszczenie podwozia/klap, następnie model wykonuje zakręt o 360° w kierunku od sędziów i w momencie, gdy ponownie znajduje się dokładnie naprzeciw sędziów chowa podwozie/klapy i wznosi się w locie prostoliniowym.



NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Prędkość modelu jest zbyt duża dla opuszczenia podwozia / klap.
2. Podwozie / klapy nie zostały wypuszczone w miejscu dobrze widocznym przez sędziów.
3. Nierealistyczna prędkość i kolejność opuszczania i chowania.
4. Model demonstruje tylko opuszczenie klapy:
 - a) lot niestabilny przy opuszczonych klapach,
 - b) nie ma zmiany położenia przy opuszczonych klapach.
5. Okrąg jest niekształtny lub wysokość nie jest stała.
6. Wysokość okręgu przekracza 15 metrów.
7. Okrąg nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
8. Chowanie nie jest rozpoczęte na wprost sędziów.
9. Tor wejścia i wyjścia nie jest równoległy w stosunku do linii sędziów.
10. Kierunek wejścia i wyjścia nie jest taki sam.
11. Wznoszenie nie odbywało się w sposób właściwy dla prototypu.
12. Zbyt daleko lub zbyt blisko.

3.4. ZRRZUT BOMB LUB ZBIORNIKÓW PALIWA:

Jeśli bomby są umieszczone wewnątrz komory bombowej, to drzwi komory bombowej muszą być otwierane i zamykane po zrzuconiu bomb.

Jeżeli bomby lub zbiorniki paliwa są zawieszone na zewnątrz, to muszą być zamocowane w prawidłowym położeniu i w prawidłowy sposób (analogicznie jak w pierwowzorze).

Zrzut powinien odbywać się w sposób zgodny z pierwowzorem.

Zrzut powinien być tak wykonany, aby sędziowie wyraźnie go widzieli i był usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.

NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Bomby lub zbiorniki nie są odczepiane i nie spadają w realistyczny sposób.
2. Zrzut nie jest wykonywany na wprost sędziów.
3. Cały pokaz zrzutu nie jest zaprezentowany w realistyczny sposób.
4. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.5. SPADOCHRON:

Zrzut albo katapultowanie powinno być wykonane w sposób stosowany w pierwowzorze. Na przykład zrzut ładunku powinien odbywać się z luku lub komór bombowych. Zrzut „skoczka spadochronowego” powinien następować przez drzwi kabiny lub pokrywy luku, albo za pomocą odwrócenia modelu na plecy. Przed rozpoczęciem zrzutu, prędkość modelu powinna być zredukowana, najlepiej przez użycie klap i wypuszczenie podwozia, z wyjątkiem przypadków, kiedy stosuje się wyrzucenie przez katapultowanie. Jeżeli w pierwowzorze do lądowania jest stosowany spadochron hamujący, zawodnik może zademonstrować takie lądowanie.

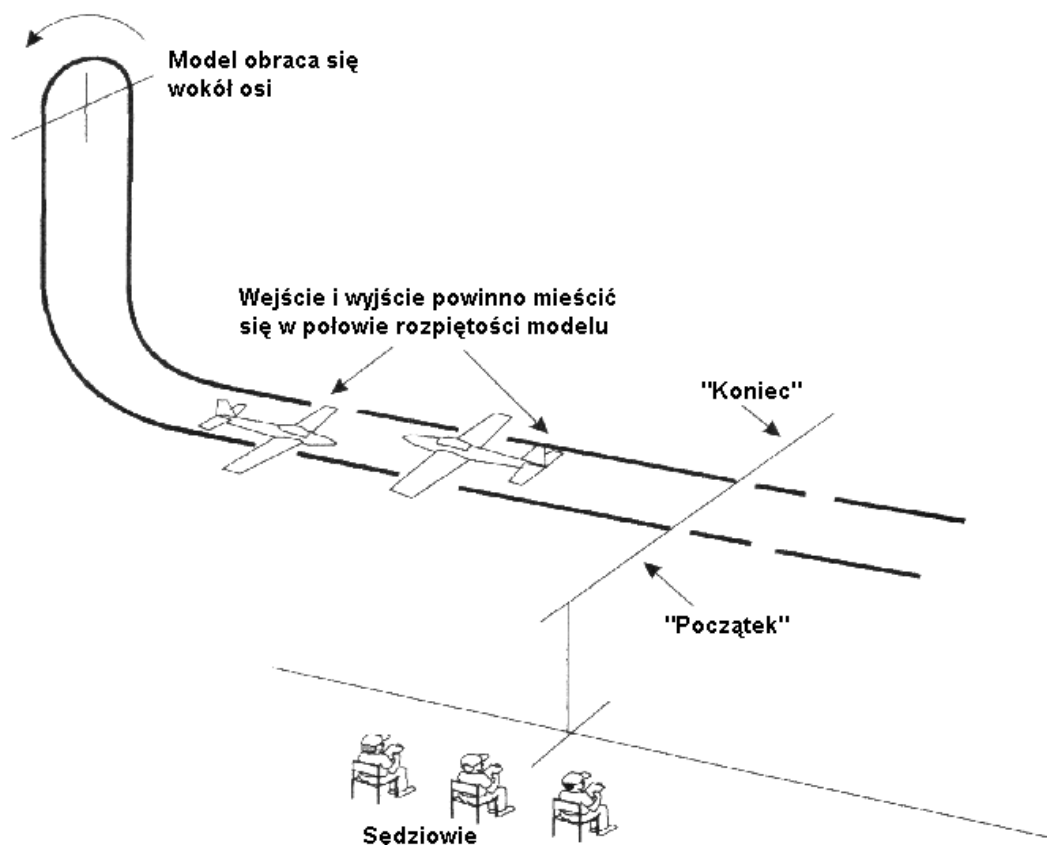
3.6. POKAZ DOWOLNY WYKONYWANY PRZEZ PIERWOWZÓR:

Zawodnik może zademonstrować wybrane przez siebie, maksymalnie dwa różne pokazy możliwości lotnych samoloty (którego odzwierciedleniem jest prezentowany model). Zawodnik musi określić sędziom lotów rodzaj pokazu (pokazów) przed wejściem na linię lotów. Zawodnik musi udowodnić, że prezentowany pokaz był wykonywany przez pierwowzór, np. opylanie, przelot na plecach, pętle zewnętrzne itd.

Oczywiście manewry typu zakręt proceduralny, zakręt ze wznoszeniem lub opadaniem, lub możliwe do wykonania na ziemi, jak np. włączenie świateł - nie mogą być zaakceptowane jako pokaz przez komisję sędziowską.

3.7. PRZEWROT:

Model wchodzi w figurę z lotu poziomego, wznosi się stromo aż do pozycji prawie pionowej dopóki się nie zatrzyma, po czym w punkcie zatrzymania wykonuje zawrót o 180^0 i przechodzi w lot nurkowy i powraca do lotu prostoliniowego poziomego lecąc kursem przeciwnym do tego, którym wszedł w figurę. Wejście i wyjście powinny odbywać się na tej samej wysokości. **Zawodnik powinien określić, w którym kierunku (w lewo czy w prawo) wykona zawrót.** Modele samolotów o silnikach niskiej mocy mogą wykonać łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika po to, aby osiągnąć odpowiednią szybkość przed rozpoczęciem manewru.

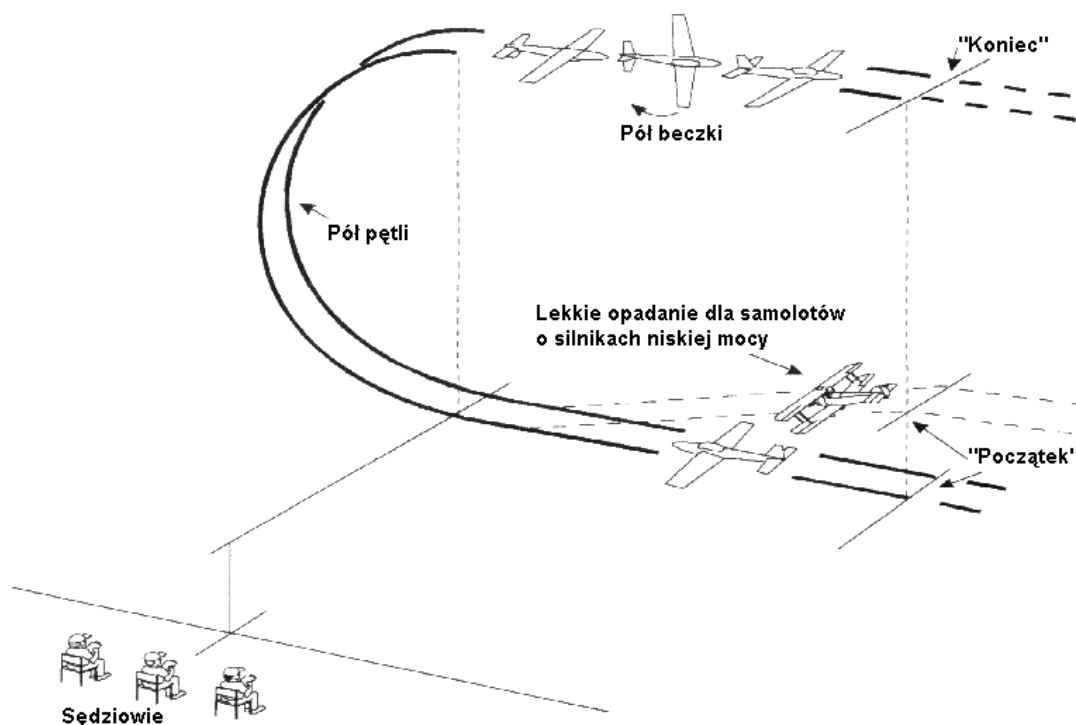


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Początek i koniec nie są wykonane równoległe w stosunku do linii sędziów.
2. Wznoszenie nie jest usytuowane w takim miejscu, aby było dobrze widoczne dla sędziów.
3. Wznoszenie i opadanie nie są prawie pionowe.
4. Model osiąga zbyt małą wysokość.
5. Model nie zatrzymał się.
6. Zawodnik nie określił lub nie wykonał zawrotu w kierunku (w lewo lub prawo) zgodnie z wcześniejszą deklaracją.
7. Tor wejścia i wyjścia nie leżą na tej samej wysokości.
8. Odległości torów wyjścia i wejścia nie zawierają się w granicach połowy rozpiętości modelu.
9. Tor wejścia i wyjścia nie jest równoległy w stosunku do linii sędziów.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.8. IMMELMAN:

Z lotu poziomego i prostoliniowego model wznosi się i rozpoczyna wykonywać pół pętli (zgodnie dla danego typu samolotu), a kiedy znajduje się na plecach wykonuje pół beczki powracając do lotu normalnego i poziomego, w przeciwnym kierunku do wejścia w figurę. Modele samolotów o silnikach niskiej mocy mogą rozpoczynać figurę z lekkiego opadania na pełnych obrotach silnika, aby osiągnąć odpowiednią szybkość.



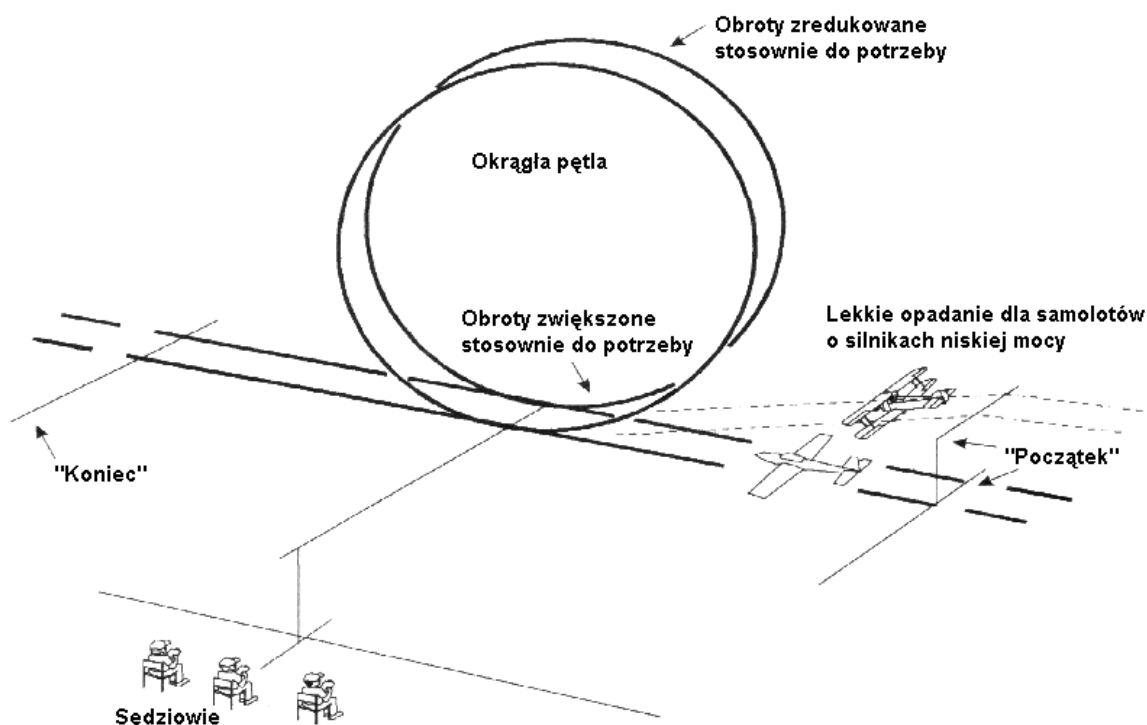
NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Tor połowy pętli nie jest pionowy.
2. Połowa pętli nie jest usytuowana centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
3. Połowa pętli nie jest wystarczająco kołowa.
4. Wykonywanie połowy beczki rozpoczyna się zbyt wcześnie lub zbyt późno.
5. Nadmierna utrata wysokości podczas wykonywania połowy beczki.
6. Zmiana kierunku podczas wykonywania połowy beczki.
7. Po wykonaniu półbeczki lot nie jest równoległy i poziomy w przeciwnym kierunku do wejścia w figurę.
8. Manewr nie został wykonany równoległe w stosunku do linii sędziów.
9. Wielkość manewru i prędkość nie są odpowiednie dla pierwowzoru.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.9. PĘTLA:

Rozpoczynając pętlę z lotu poziomego prostoliniowego, model wykonuje figurę i następnie powraca do lotu poziomego prostoliniowego tym samym kursem, którym leciał przy wejściu w figurę. Obroty silnika powinny być zmniejszone w górnym punkcie pętli, odpowiednio dla danego typu samolotu i ponownie zwiększone po powrocie do lotu poziomego. Modele samolotów o silnikach niskiej mocy mogą wykonać łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika, w celu nabrania prędkości przed rozpoczęciem pętli.

Uwaga! mimo, że pętla jest figurą okrągłą samoloty o słabej mocy silnika nie wykonywały tej figury tak doskonale jak odrzutowe lub akrobacyjne o dużej mocy silnika. Nieco zniekształcone pętle winny być tak samo wysoko oceniane jak doskonałe, lecz większe zniekształcenia powinny być oceniane niżej. Dotyczy to również innych pokazów zawierających pętle



NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Płaszczyzna pętli nie jest pionowa.
2. Pętla nie jest wystarczająco kołowa i nie jest wykonana w taki sposób, w jaki wykonuje ją pierwowzór.
3. Niewłaściwe użycie obrotów silnika.
4. Wielkość i prędkość pętli nie są właściwe dla pierwowzoru.
5. Manewr nie został usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
6. Model nie powraca do lotu poziomego prostoliniowego tym samym kursem, którym leciał przy wejściu w figurę.
7. Płaszczyzna pętli nie jest równoległa do linii sędziów.
8. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.10. ÓSEMKA KUBAŃSKA:

Model rozpoczyna figurę z lotu poziomego prostoliniowego, wznosi się i wykonuje część pętli wewnętrznej aż do punktu, w którym tor lotu będzie nachylony w dół pod kątem 45° do poziomu. Lot odwrócony pod kątem 45° jest kontynuowany po prostej, której połowa wypada na wprost komisji sędziowskiej i wykonuje półbeczkę, a następnie wykonuje drugą część pętli zewnętrznej aż do punktu, w którym tor lotu opadającego będzie nachylony pod kątem 45° do poziomu, wykonuje półbeczkę i następnie powraca do lotu poziomego prostoliniowego na tej samej wysokości, na jakiej rozpoczął figurę. Przepustnica powinna być zamknięta w celu zmniejszenia obrotów silnika w górnym punkcie każdej pętli i ponownie otwarta podczas każdego lotu opadającego. Zakłada się, że modele samolotów o silnikach niskiej mocy będą wykonywać łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika, w celu nabrania prędkości przed rozpoczęciem figury.

Następujące odchylenia od podstawowej Ósemki Kubańskiej stanowią część tego pokazu:

“Pół Ósemki Kubańskiej”

Po pierwszym nurkowaniu 45° stopnia, model wyrównuje lot do poziomu na przy wysokości wejścia w figurę.

“Odwrócona Ósemka Kubańska”

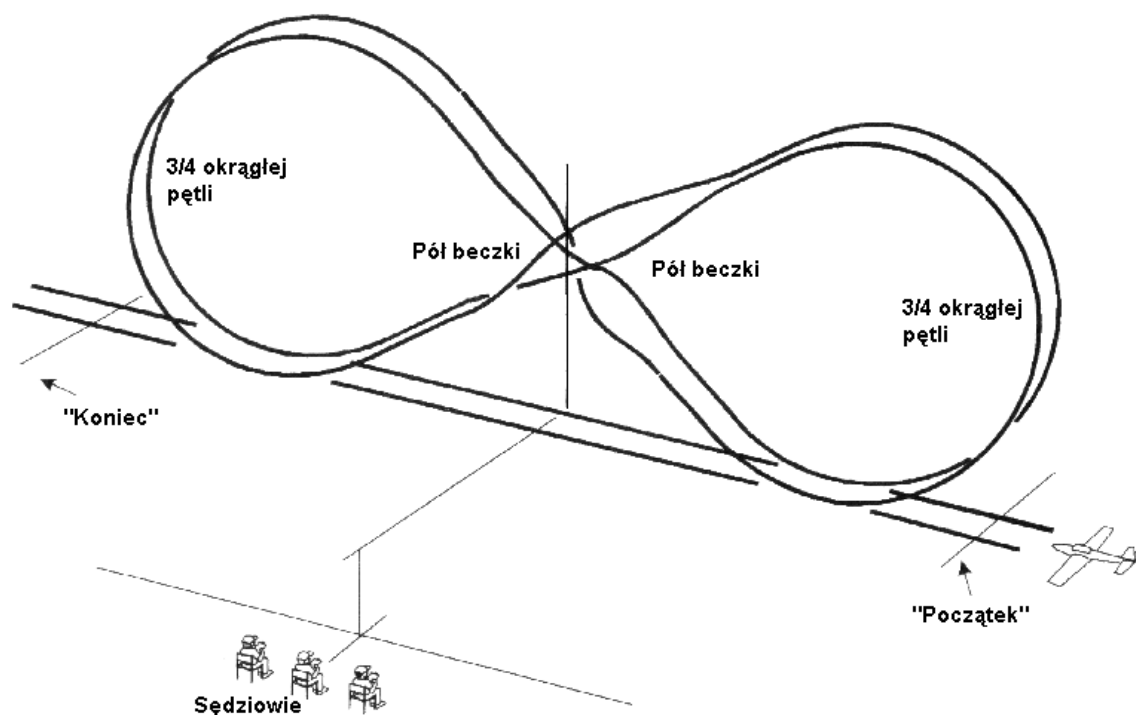
Samolot modelu zaczyna się z pociągnięciem w górę 45° wspinają się z pół listą wtedy wchodzi do pętli i trwa jak wyżej ale w odwrotnej kolejności.

Modele samolotu rozpoczyna wnoszenie pod kątem 45° , wznosząc się wykonuje pół becзки i następnie przechodzi do pętli, dalszą część figury model wykonuje jak wyżej ale w odwrotnej kolejności.

“Pół Odwróconej Ósemki Kubańskiej”

Modele samolotu rozpoczyna wnoszenie pod kątem 45° , wznosząc się wykonuje pół becзки i następnie przechodzi do pętli, którą kończy na poziomie wejścia w figurę.

Zawodnik musi wyszczególnić na karcie oceny, która będzie demonstrowana.

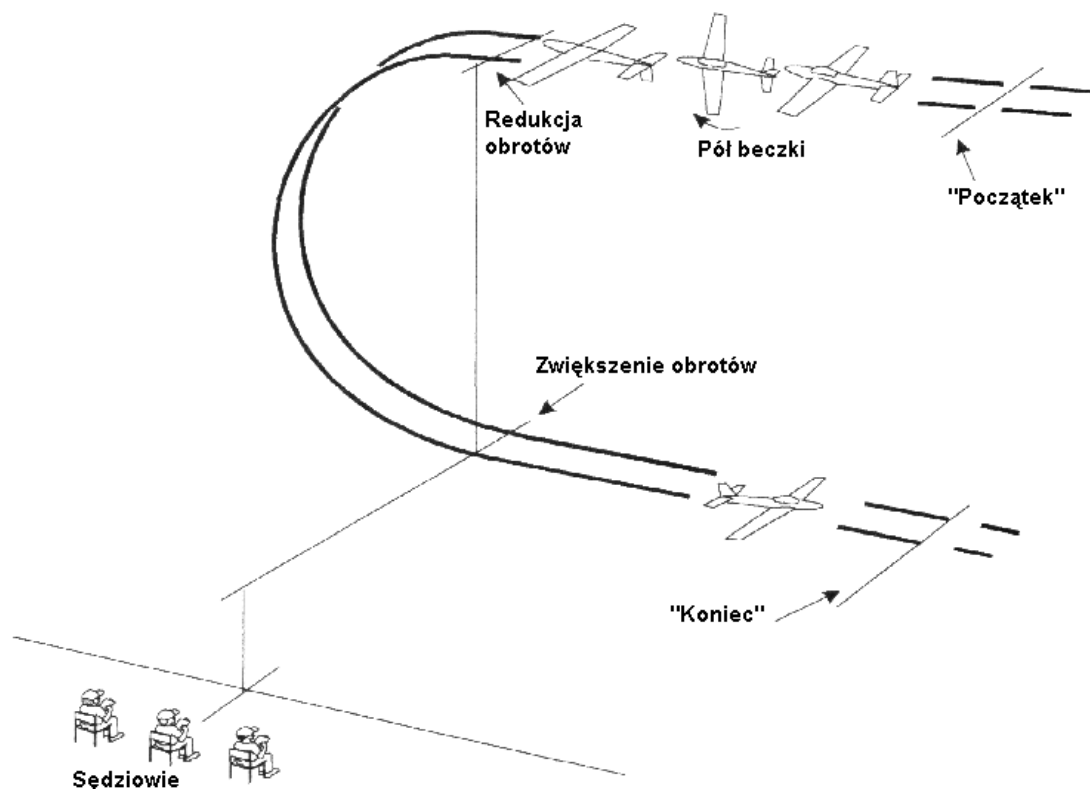


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Figura nie jest wykonana w płaszczyźnie równoległej do linii sędziów.
2. Pętle nie są kołowe.
3. Pętle nie są tej samej wielkości.
4. Półbeczki nie są usytuowane centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
5. Tor opadania nie jest nachylony pod kątem 45° .
6. Wyjście z figury nie następuje na tej samej wysokości jak wejście.
7. Model nie powraca do lotu poziomego prostoliniowego na tym samym kursie, na jakim wszedł w figurę.
8. Niewłaściwe użycie przepustnicy.
9. Wielkość i prędkość pętli niezgodna z pierwowzorem.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.11. WYWRÓT:

Rozpoczynając wykonywanie figury z lotu poziomego prostoliniowego, model wykonuje półbęczkę, potem pólpetłę wewnętrzną w dół (odpowiednio do typu pierwowzoru) i powraca do lotu poziomego prostoliniowego, lecąc kursem przeciwnym do tego, którym leciał przy wejściu w figurę. Obroty silnika powinny być zmniejszone podczas lotu plecowego i zwiększone po powrocie do lotu poziomego.

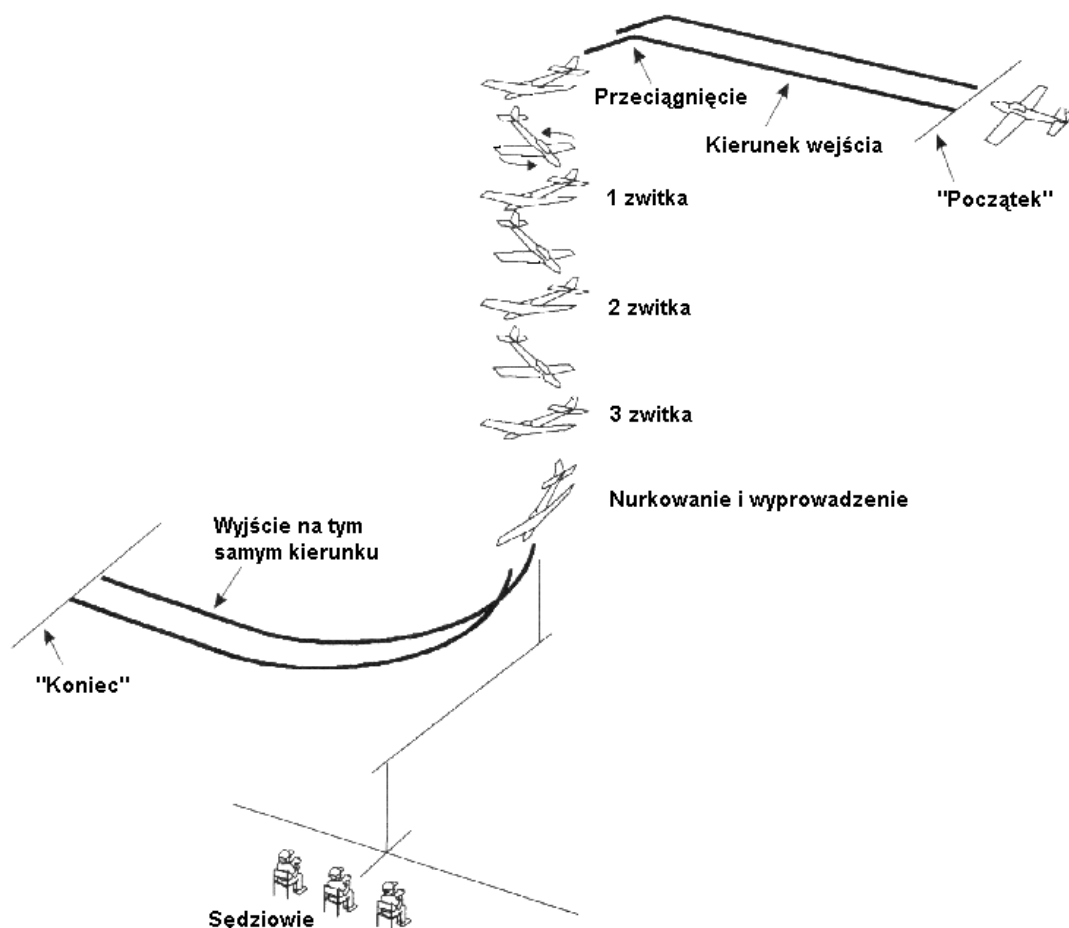


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Kurs modelu ulega zmianie podczas wykonywania półbęczki.
2. Lot odwrócony trwa zbyt długo lub zbyt krótko.
3. Niewłaściwe sterowanie obrotami silnika.
4. Tor pólpetli nie jest przebiega w płaszczyźnie pionowej.
5. Półpetla nie jest wystarczająco kołowa.
6. Półpetla jest zbyt szybka lub zbyt ciasna.
7. Model nie wyszedł z figury na kursem przeciwnym do tego, którym leciał przy wejściu w figurę.
8. Półpetla nie jest usytuowana centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
9. Figura nie została wykonana równolegle do linii sędziów.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.12. KORKOCIĄG - trzy zwitki:

Model rozpoczyna figurę z lotu poziomego prostoliniowego, wytraca prędkość aż do przeciągnięcia, wchodzi w korkociąg wykonując kolejno trzy zwitki i powraca do lotu poziomego, lecąc tym samym kursem, jaki miał początkowo. W trakcie opadania model może dryfować z wiatrem.

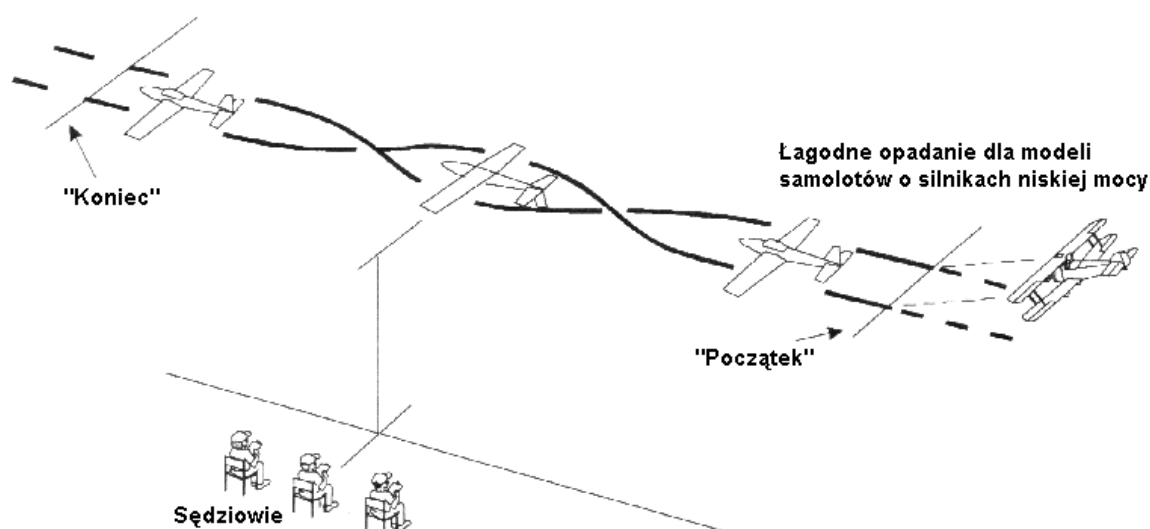


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Obroty silnika nie zostały zmniejszone w chwili przeciągnięcia aż do zatrzymania modelu.
2. „Nieczyste” i „niezdecydowane” wejście w korkociąg.
3. Model wykonuje nie korkociąg, a spiralę w nurkowaniu (zawodnik otrzymuje ZERO punktów).
Uwaga! W prawdziwym korkociągu oś opadania będzie zbliżona do środka ciężkości modelu. Spirala w nurkowaniu to ciasna pionowa beczka szybka.
4. Model nie wykonał trzech kompletnych zwitek.
5. Rozpoczęcie korkociągu nie zostało usytuowane centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
6. Model nie powrócił do lotu poziomego prostoliniowego na tym samym kierunku, na którym wszedł w figurę.
7. Tor wejścia i wyjścia nie jest równoległy do linii sędziów.
8. Model nie wszedł i nie wyszedł z figury lotem poziomym.
9. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.13. BECZKA:

Rozpoczynając figurę z lotu poziomego prostoliniowego, model wykonuje obrót o 360^0 (jeden pełny obrót) wokół osi podłużnej ze stałą prędkością obrotową i powraca do lotu poziomego prostoliniowego, lecąc dalej tym samym kursem i na tej samej wysokości. Przyjmuje się, że modele samolotów o silnikach niskiej mocy będą wykonywały łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika, aby nabrać szybkości przed rozpoczęciem figury. Zawodnik powinien zgłosić typ beczki, jaki zamierza wykonać, np. beczka sterowana, beczka pionowa, beczka autorotacyjna.

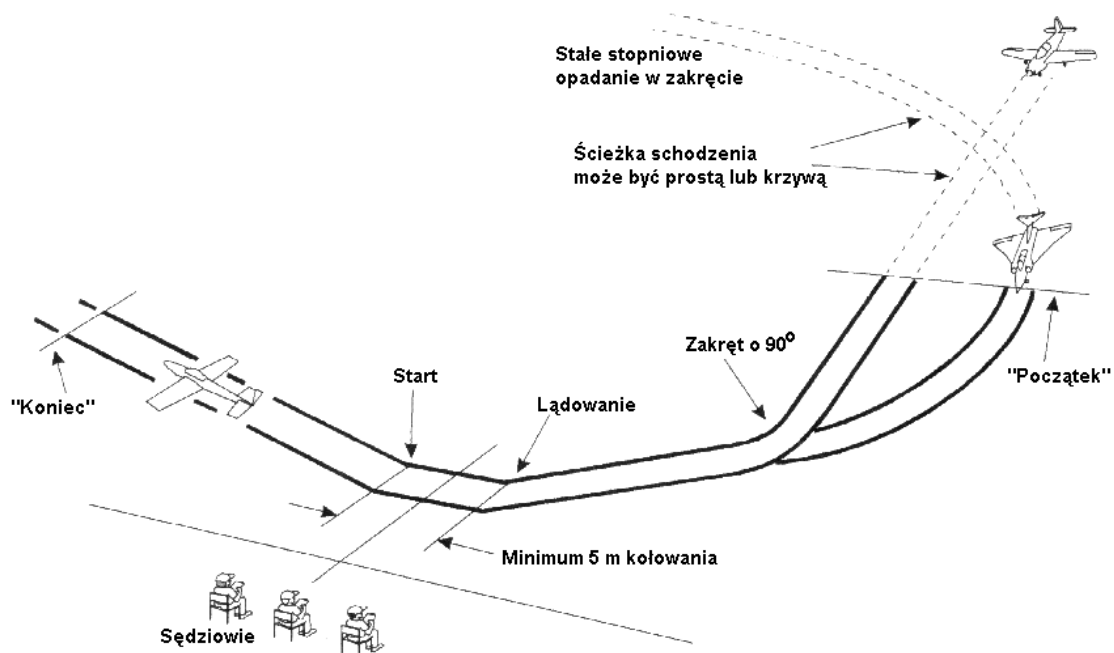


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Prędkość obrotowa beczki nie jest stała.
2. Rodzaj beczki nie jest typowy dla pierwowzoru.
3. Beczka nie została usytuowana centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
4. Wejście i wyjście na różnych wysokościach.
5. Wejście i wyjście z różnymi prędkościami.
6. Kurs wejścia i wyjścia oraz beczki nie są równoległe do linii sędziów.
7. Po wykonaniu beczki model nie powraca do lotu poziomego prostoliniowego na tym samym kursie.
8. Rodzaj wykonanej beczki nie jest zgodny z zadeklarowanym.
9. Niewłaściwe użycie przepustnicy.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.14. MIEDZYLADOWANIE:

Model samolotu rozpoczyna manewr podejścia do lądowania schodząc z kursu podstawowego, co może odbywać się po łuku lub prostej, zgodnie z decyzją zawodnika. Następnie model wykonuje zakręt o 90^0 aż do podejścia do lądowania, po czym ląduje i startuje pod wiatr bez zatrzymywania się. Koła główne podwozia powinny toczyć się na odcinku, co najmniej 5 m. Jeżeli w pierwowzorze stosowane są kłapy, to należy je stosować w modelu podczas startu i lądowania.

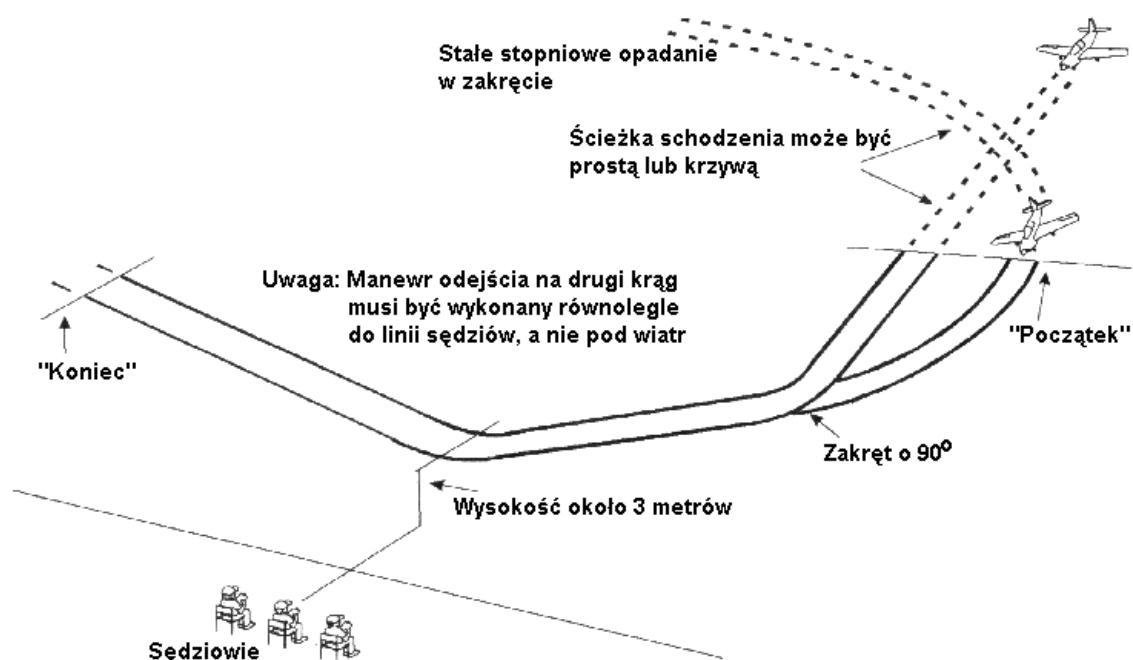


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Manewr nie rozpoczyna się na odcinku poprzedzającym podejście do lądowania.
2. Zakręt jest zbyt ciasny lub nie wynosi 90^0 .
3. Opadanie na ostatnim odcinku przed podejściem do lądowania nie jest płynne lub stałe.
4. Model nie wykonuje prawidłowego podejścia do lądowania przed przyziemieniem.
5. Model nie toczy się na odcinku co najmniej 5 m (*Uwaga! Jeżeli pierwowzór miał klasyczne podwozie, oba koła muszą toczyć się po ziemi minimum 5 metrów*).
6. Model podskakuje podczas lądowania.
7. Niewłaściwe użycie kłap.
8. Model nie wznosi się płynnie i realistycznie.
9. Lądowanie i start nie przebiega po tym samym kursie.
10. Model nie wykorzystuje w najlepszy sposób dostępnego miejsca do lądowania, w zależności od kierunku wiatru.

3.15. ODEJŚCIE NA DRUGI KRĄG:

Model samolotu rozpoczyna manewr podejścia do lądowania schodząc z kursu podstawowego, co może odbywać się po łuku lub prostej, zgodnie z decyzją zawodnika. Następnie wykonuje zakręt o 90^0 aż do podejścia do lądowania na wysokości wyższej niż przy normalnym podejściu, na nieznacznie zdławionym silniku, używając klap, jeśli były używane w pierwowzorze. Kiedy znajduje się nad środkiem strefy lądowania, na wysokości około 3 metrów zwiększa moc silników, aby zahamować opadanie. Po osiągnięciu normalnej prędkości przelotowej i położenia, model wznosi się prosto przed siebie. Celem tego pokazu jest symulacja lądowania, do którego nie dochodzi z uwagi na większą wysokość niż przy normalnym podejściu do lądowania.



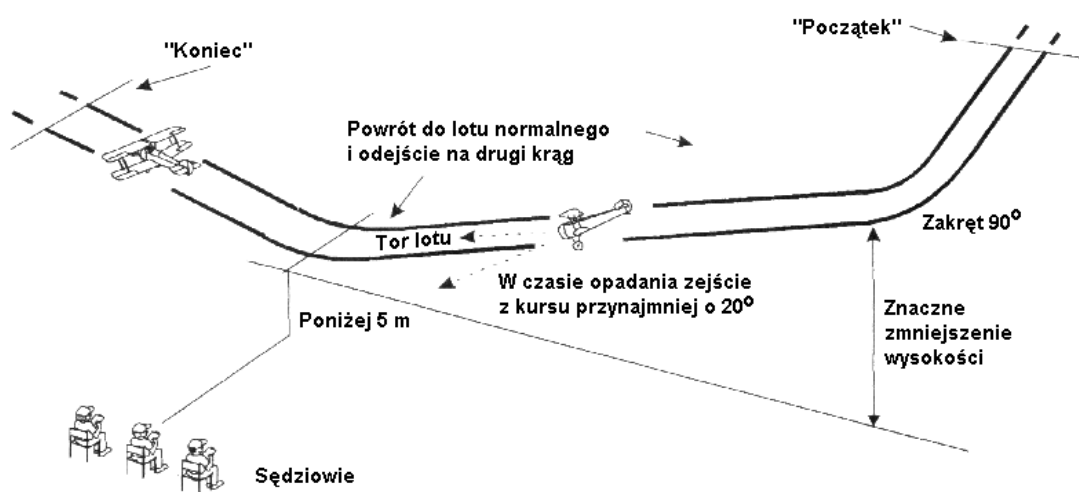
NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Manewr nie rozpoczyna się na odcinku poprzedzającym podejście do lądowania.
2. Zakręt do podejścia do lądowania nie był płynny i stały lub nie wynosił 90^0 .
3. Model nie wykonał prawidłowego wysokiego podejścia do lądowania.
4. Model nie osiągnął prawidłowej prędkości lądowania i prawidłowego położenia.
5. Model nie zniżył lotu w sposób ciągły przed zwiększeniem mocy silników.
6. Model zniżył, osiągając wysokość znacznie powyżej lub poniżej 3 metrów.
7. Najniższy punkt pokazu nie był wykonany na wprost sędziów.
8. Zmiana prędkości i położenia od podejścia, poprzez hamowanie opadania do wyjścia na wznoszeniu nie była płynna.
9. Nieodpowiednie użycie klap i / lub podwozia.
10. Model mógł wylądować z podejścia do lądowania.
11. Model nie wznosi się płynnie.
12. Tor podejścia do lądowania i odejścia na wznoszeniu nie są jednakowe.
13. Zbyt blisko/zbyt daleko.

3.16. ŚLIZG NA SKRZYDŁO:

Model rozpoczyna manewr lotem poziomym przy zredukowanej mocy, lecąc po ostatnim odcinku przed podejściem do lądowania. Następnie skręcając wchodzi na podejście do lądowania - które jest równoległe do linii sędziów, na większej niż normalna wysokości. W momencie wejścia w zakręt model zaczyna ślizg na skrzydło, stosując odwrotny ster w stosunku do kierunku zakrętu, osiągając zejście z kursu przynajmniej o 20^0 . Utrzymując prędkość na podejściu do lądowania, model musi znacznie zejść z wysokości. Celem ślizgu na skrzydło, jeżeli byłby kontynuowany, byłoby wykonanie lądowania naprzeciw sędziów. Jednakże zanim model osiągnie pozycję sędziów, model powraca do normalnego lotu i wykonuje odejście na drugi krąg

z wysokości poniżej 5 metrów. Celem tego pokazu jest zademonstrowanie znacznej utraty wysokości lotu na podejściu do lądowania, bez nadmiernego zwiększania prędkości lub użycia klap.

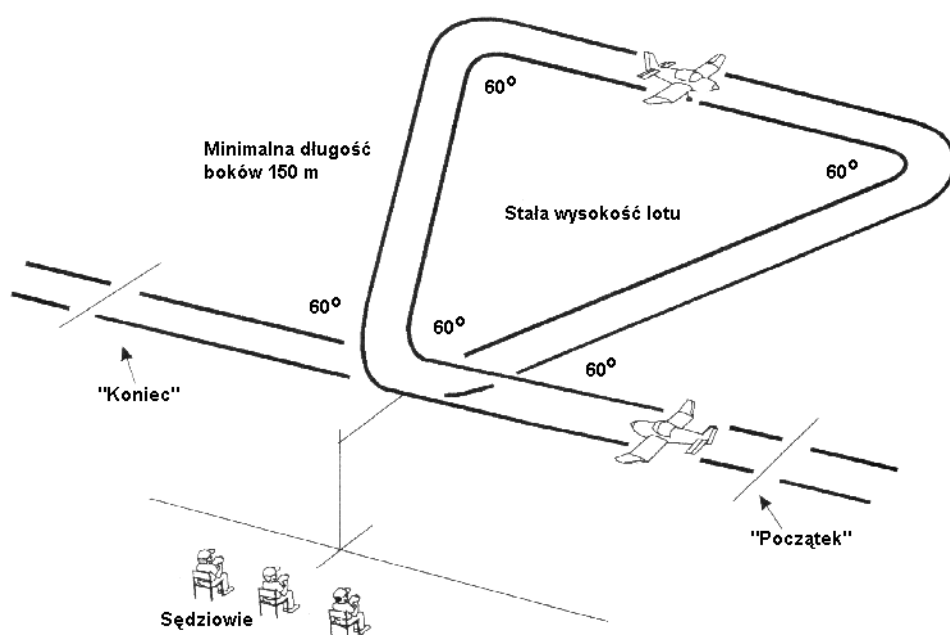


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model nie wchodzi w sposób płynny w ślizg podczas zakrętu na podejście do lądowania.
2. Oś modelu nie odchyliła się od toru lotu w trakcie ślizgu przynajmniej o 20^0 .
3. Stopień ślizgu i opadania nie są stałe.
4. Niewystarczająca utrata wysokości.
5. Nadmierne zwiększenie prędkości podczas opadania.
6. Kurs podejścia do lądowania nie jest utrzymany lub nie jest równoległy do linii sędziów.
7. Ślizg nie jest skorygowany przed minięciem sędziów.
8. Odejście na drugi krąg nie jest wykonane z wysokości poniżej 5 metrów.
9. Przejście do lotu normalnego i wznoszącego nie jest płynne.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.17. LOT PO OBWODZIE TRÓJKĄTA:

Model leci lotem poziomym prostoliniowym do punktu położonego na wprost sędziów, wykonuje zakręt o 60° w kierunku od linii sędziów, leci poziomo w linii prostej, przebywając drogę około 150 m, wykonuje zakręt przechodząc do lotu w linii równoległej do linii sędziów, leci poziomo w linii prostej przez około 150 m, wykonuje zakręt w kierunku do sędziów, po czym ponownie leci poziomo w linii prostej przez około 150 m do położenia nad środkiem kręgu lądowania, zamykając w ten sposób obwód trójkąta równobocznego (tj. trójkąta o bokach równej długości i kątach 60°). Następnie model wychodzi z figury wykonując ostatni zakręt i powraca do lotu poziomego prostoliniowego, lecąc tym samym kursem, którym leciał przy wejściu.

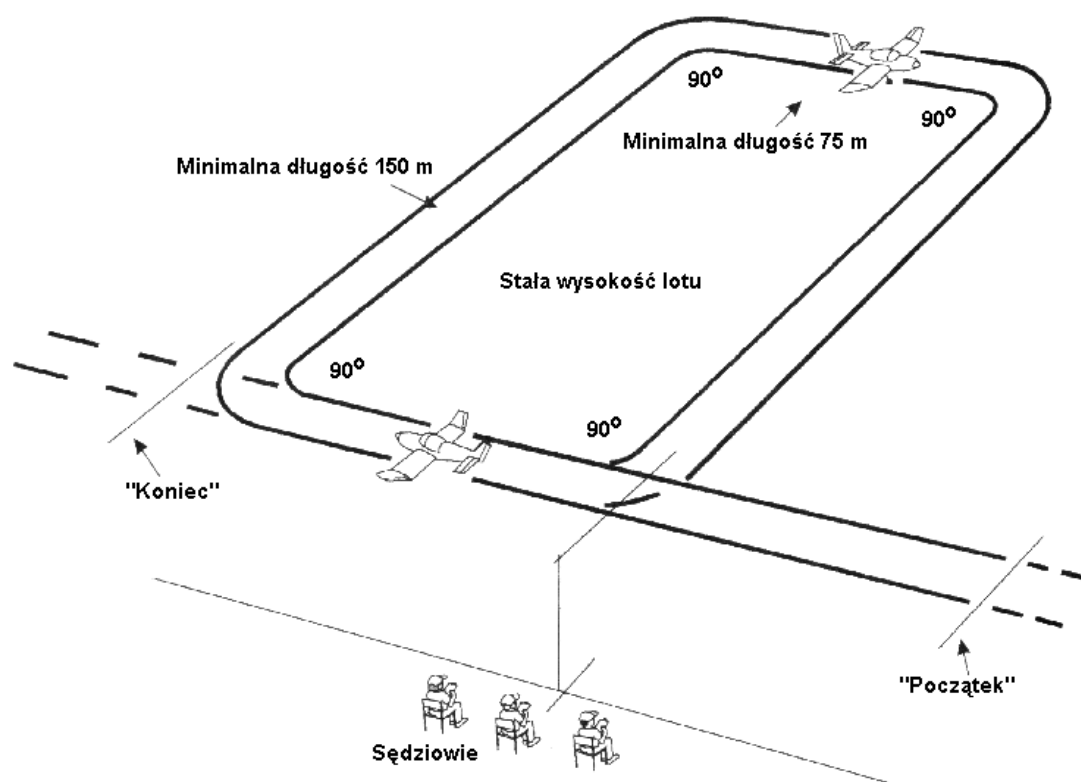


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model nie rozpoczyna i nie kończy figury w wyznaczonym punkcie równoodległym do sędziów.
2. Wysokość lotu modelu ulega zmianie.
3. Tempo zakrętu w narożach nie jest stałe lub wewnętrzne kąty trójkąta nie wynoszą 60° .
4. Tory lotu odpowiadające bokom trójkąta nie są liniami prostymi.
5. Tory lotu odpowiadające bokom trójkąta nie mają jednakowej długości.
6. Tory lotu odpowiadające bokom trójkąta są zbyt długie lub zbyt krótkie.
7. Wierzchołek trójkąta nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
8. Korygowanie znoszenia przez wiatr nie jest wykonane poprawnie.
9. Kurs początku i kurs zakończenia nie są takie same.
10. Kurs początku i kurs zakończenia nie są równoległe do linii sędziów.
11. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.18. LOT PO OBWODZIE PROSTOKĄTA:

Model leci lotem poziomym prostoliniowym do punktu położonego na wprost sędziów, kontynuuje lot na odcinku długości 75 m, wykonuje zakręt wchodząc na kurs 90° od linii sędziów, leci poziomo w linii prostej na odcinku długości 150 m, wykonuje zakręt wchodząc na kurs równoległy do linii sędziów, leci poziomo w linii prostej na odcinku długości 75 m, wykonuje zakręt wchodząc na kurs prostopadły w kierunku do linii sędziów i ponownie leci poziomo w linii prostej na odcinku długości około 150 m do do punktu na wprost sędziów, poczym wykonuje ostatni zakręt wchodząc na tor wejścia w figurę.

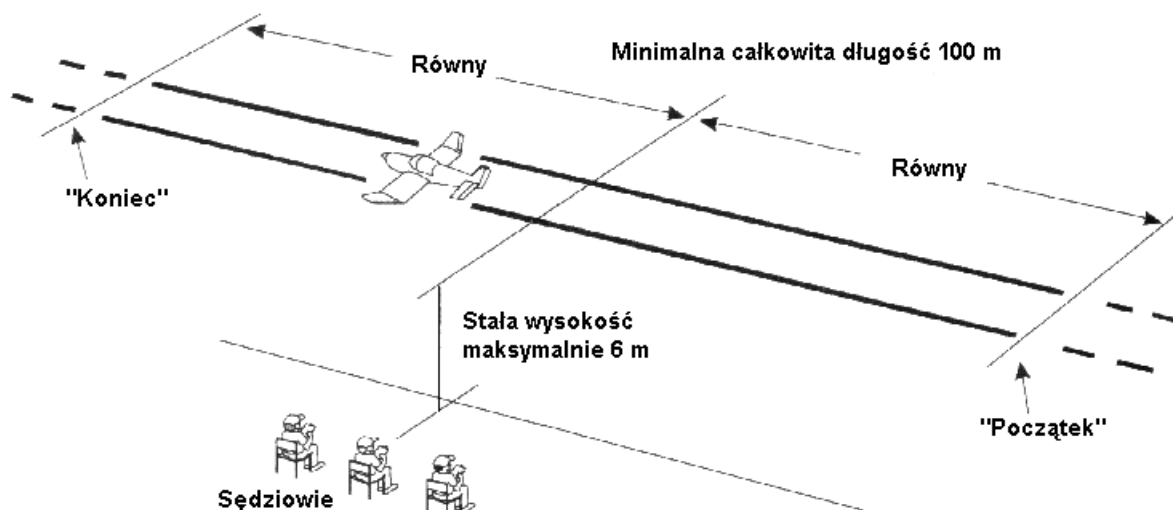


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model nie rozpoczyna i nie kończy figury w wyznaczonych punktach symetrycznie oddalonych od sędziów.
2. Wysokość lotu modelu ulega zmianie.
3. Tempo zakrętu w narożach nie jest stałe lub kąty nie wynoszą 90° .
4. Tory lotu odpowiadające bokom prostokąta nie są liniami prostymi.
5. Tory lotu odpowiadające bokom prostokąta są zbyt długie lub zbyt krótkie.
6. Tory lotu przeciwległych boków prostokąta nie są jednakowej długości.
7. Korygowanie znoszenia przez wiatr nie jest wykonane poprawnie.
8. Ostatni bok prostokąta nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
9. Kurs początku i kurs zakończenia nie są takie same.
10. Kurs początku i kurs zakończenia nie są równoległe do linii sędziów.
11. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.19. LOT PROSTOLINIOWY NA STAŁEJ WYSOKOŚCI (maksimum 6 m.):

Model leci lotem prostoliniowym, na stałej wysokości nie przekraczającej 6 m, przebywając drogę o długości minimum 100 m, następnie wykonuje płynne wznoszenie. Manewr ten jest po prostu niskim przelotem.

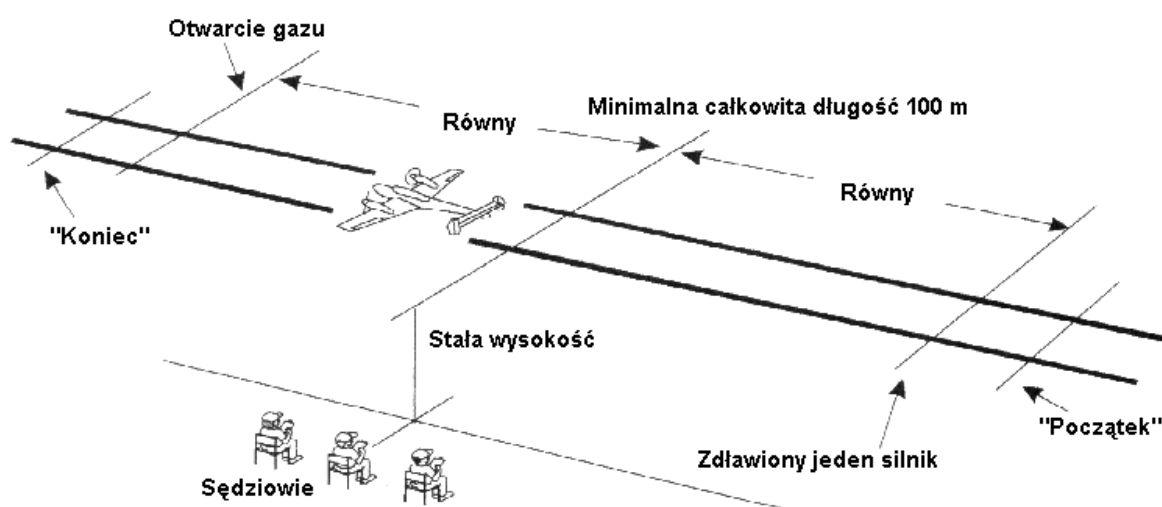


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Kurs nie jest prostoliniowy (dopuszczalne jest delikatne korygowanie w przypadku samolotów lekkich).
2. Wysokość nie jest stała.
3. Figura nie jest wykonana na wysokości 6 metrów lub poniżej.
4. Model nie przelatuje nad strefą lądowania.
5. Figura nie jest usytuowana centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
6. Figura nie jest wykonana równoległe w stosunku do linii sędziów.
7. Zbyt krótki przelot (zbyt długi przelot nie jest błędem).
8. Tor lotu modelu nie jest stały.
9. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.20. LOT PROSTOLINIOWY MODELU WIELOSILNIKOWEGO Z JEDNYM ZDŁAWIONYM SILNIKIEM:

Model leci prostoliniowo na stałej wysokości z jednym silnikiem zdławionym, przebywając drogę o długości 100 m, po czym następuje zwiększenie obrotów silnika i model powraca do zwykłego lotu prostoliniowego (manewr ten może być wykonywany tylko przez modele wielosilnikowe).

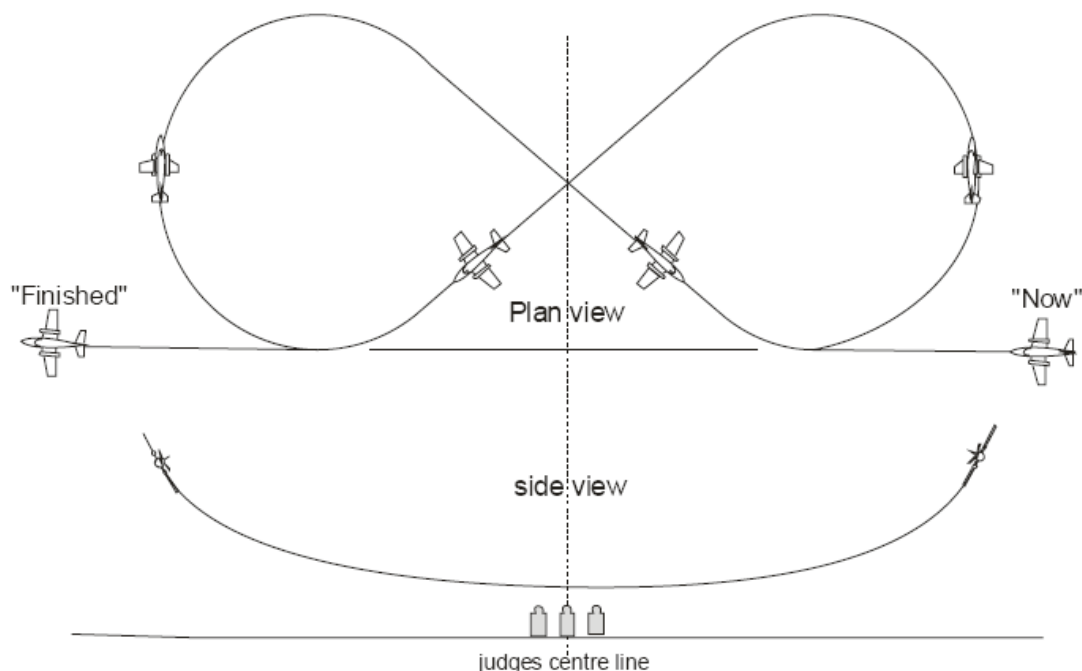


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Model nie utrzymuje lotu prostoliniowego.
2. Model jest niestateczny.
3. Model traci wysokość.
4. Silnik nie zwiększa obrotów po manewrze.
5. Silnik nie zmniejszył efektywnie obrotów.
6. Pokaz był zbyt krótki.
7. Pokaz nie został usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
8. Pokaz nie został wykonany równoległe do linii sędziów.
9. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.21. LENIWA ÓSEMKA:

Model leci lotem poziomym prostoliniowym o torze równoległym do linii sędziów. Po minięciu stanowiska sędziów (środku), model wykonuje łagodny zakręt na wznoszeniu w kierunku od sędziów. Nachylenie toru na wierzchołku zakrętu powinno wynosić przynajmniej 60° i model samolotu będzie w położeniu 90° od sędziów. Następnie model zniża nos, a nachylenie toru lotu zmienia się w takim samym stopniu, jak przy wznoszeniu. Zakręt wynosi ponad 180° , tak aby model przeleciał naprzeciw sędziów, doprowadzając skrzydła do położenia poziomego zanim przetnie tor wejścia i rozpocznie wchodzenie w zakręt – w odwrotnym kierunku. W tym miejscu model zakończył wykonanie połowy figury i powtarza dotychczasową procedurę w odwrotnym kierunku, tak aby powstała cała figura. Ósemka leniwa jest zakończona w momencie przecięcia toru wejścia w figurę równoległego do linii sędziów. Modele samolotów o silnikach niskiej mocy mogą wykonać przed pokazem łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika po to, aby nabrać szybkości. Figura powinna być wykonana symetrycznie z obu stron względem pozycji sędziów. W istocie figura ta składa się z dwóch przewrotów w odwrotnych kierunkach i większość samolotów może ją wykonać.

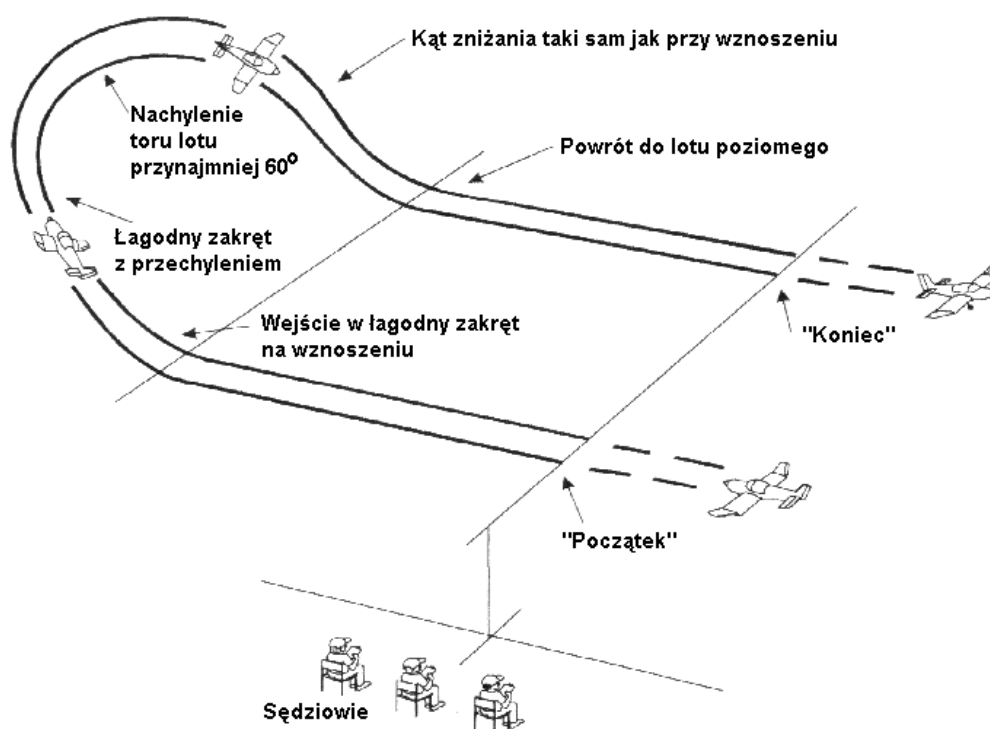


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Tory wejścia i wyjścia nie są równoległe do linii sędziów.
2. Niedostateczne wzniesienie.
3. Niewystarczające nachylenie toru lotu.
4. Kąty wznoszenia i opadania niejednakowe w czasie całego manewru.
5. Manewr nie jest wykonany symetrycznie względem pozycji sędziów.
6. Łuki są zniekształcone.
7. Początek i koniec niezgodne z opisem.
8. Całkowita wielkość manewru nie jest realistyczna dla pierwowzoru.
9. Tor lotu modelu nie jest płynny i ustalony.
10. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.22. PRZEWROT PRZEZ SKRZYDŁO:

Model leci lotem poziomym prostoliniowym po torze równoległym do linii sędziów. Po minięciu stanowiska sędziów wykonuje łagodny zakręt 90° na wznoszeniu w kierunku od sędziów. Nachylenie toru na wierzchołku zakrętu powinno wynosić **przynajmniej 60° dla modeli „nieakrobacyjnych” i co najmniej 90° dla modeli „akrobacyjnych”** (Fot. 6). Przyrost wysokości powinien być dostosowany do możliwości pierwowzoru. Następnie model kontynuuje lot w po torze stanowiącym lustrzane odbicie do wejścia w figurę i powraca do lotu prostego i poziomego na tej samej wysokości, co przy wejściu w figurę, po stronie przeciwległej do linii sędziów.

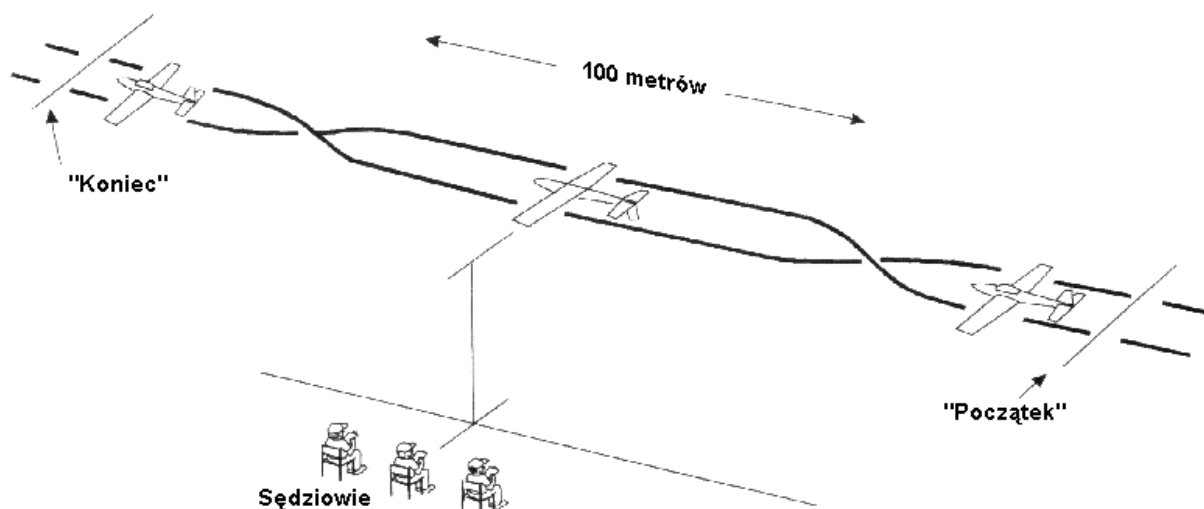


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Początek i koniec niezgodnie z opisem.
2. Niedostateczne wzniesienie.
3. Niewystarczające nachylenie toru lotu.
4. Kąty wznoszenia i opadania niejednakowe w czasie całego manewru.
5. Model nie wykonuje łuku w sposób płynny i symetryczny.
6. Tory wejścia i wyjścia nie są równoległe do linii sędziów.
7. Całkowita wielkość manewru nie jest realistyczna dla danego pierwowzoru.
8. Tor lotu modelu nie jest płynny i ustalony.
9. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.23. LOT ODWRÓCONY (lot na plecach):

Model wykonuje półbęczkę przechodząc do lotu prostoliniowego odwróconego i leci pokonując dystans 100 m, następnie wykonuje półbęczkę (w kierunku odwrotnym) powracając do lotu prostoliniowego normalnego. Modele samolotów o niskiej mocy silnika mogą wykonać przed pokazem łagodne opadanie na pełnych obrotach silnika, w celu nabrania szybkości.

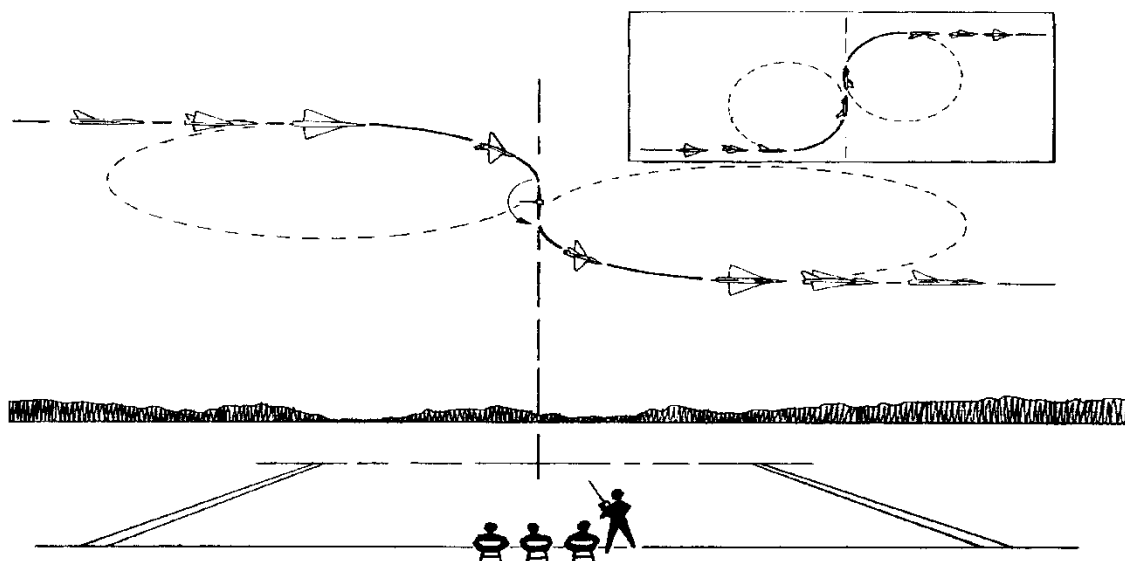


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Półbęczki nie są wykonywane na tym samym kursie, co lot odwrócony.
2. Model nie leci stabilnym prostym kursem.
3. Model przybiera lub traci wysokość.
4. Model nie leci w pozycji odwróconej na określonym odcinku.
5. Pokaz nie jest usytuowany centralnie w stosunku do stanowiska sędziów.
6. Pokaz nie jest wykonany równoległe do linii sędziów.
7. Zbyt daleko/zbyt blisko, zbyt wysoko/zbyt nisko.

3.24. ZAKRĘT DERRY:

Model zbliża się z dużą prędkością lecąc prosto i równoległe do linii sędziów. Model wykonuje gwałtownie ćwierć beczki (przechył powyżej 60°) i zakręt w kierunku od sędziów (ćwierć koła), bez straty wysokości. Następnie półbeczkę z tym samym kierunkiem obrotu jak na wejściu i zakręt ćwierć koła w przeciwnym kierunku, po którym powraca do normalnego lotu równoległego do linii sędziów. Manewr powinien być wykonany w sposób płynny i ciągły.

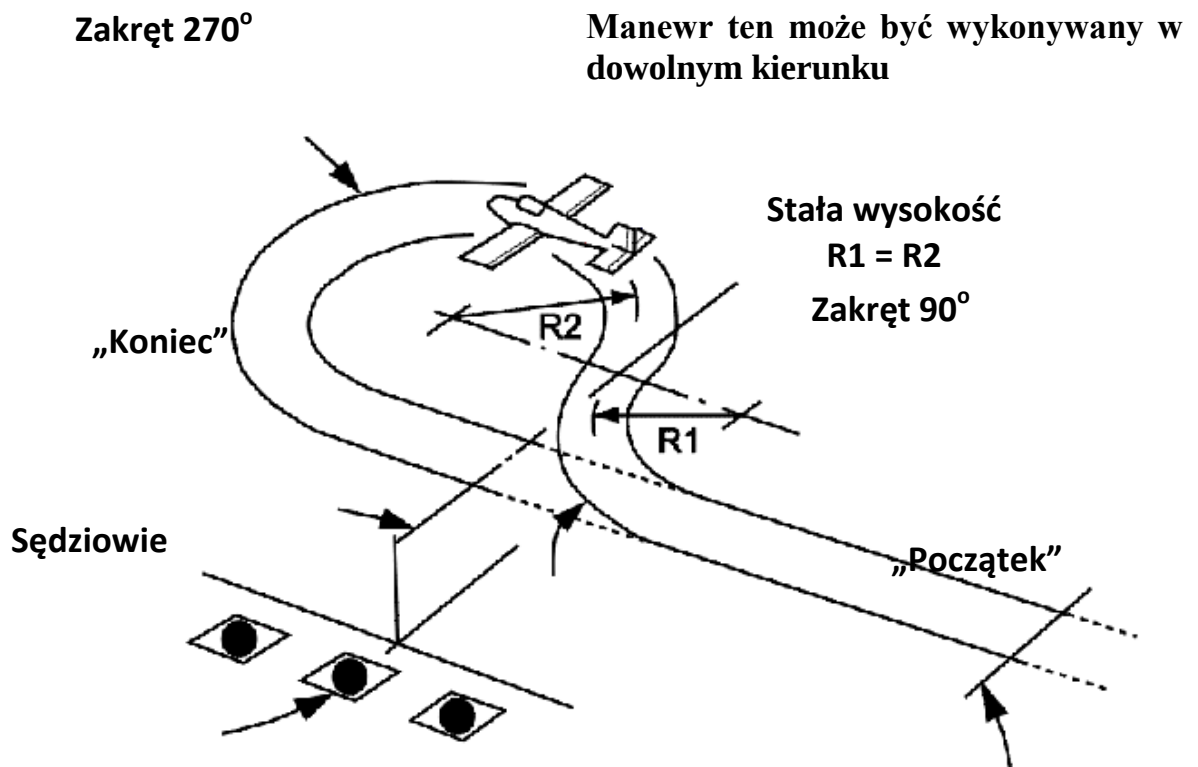


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Wejście nie równoległe do linii sędziów.
2. Manewr nie jest wykonywany centralnie do sędziów.
3. Półbeczka nie jest wykonana w osi sędziów.
4. Półbeczka nie jest wykonywana w tym samym kierunku jak przy wyjściu z manewru.
5. Półbeczka nie jest wykonywana na linii usytuowanej, w kierunku od sędziów.
6. Wahania pomiędzy końcem pierwszej ćwiartki zakrętu, półbeczki i/lub początkiem drugiej ćwiartki.
7. Wyjście nie równoległe do wejścia.
8. Wyraźne różnice wysokości podczas wykonywania manewru.
9. Manewr zniekształcony, przypominający część ósemki.
10. Manewr wykonany zbyt wysoko lub zbyt nisko aby mógł być prawidłowo oceniony.

3.25. ZAKRĘT PROCEDURALNY:

Manewr rozpoczyna się od lotu prostoliniowego na stałym poziomie, następnie model wykonuje zakręt 90° w kierunku „od sędziów” i przechodzi w zakręt 270° w kierunku przeciwnym wychodząc lotem prostym bez zmiany poziomu lotu. Manewr musi być rozpoczęty w taki sposób, aby punkt, w którym model zmienia zakręt z 90° w 270° jest położony na linii prostopadłej do kierunku wejścia i przechodzi przez środek pozycji sędziów.

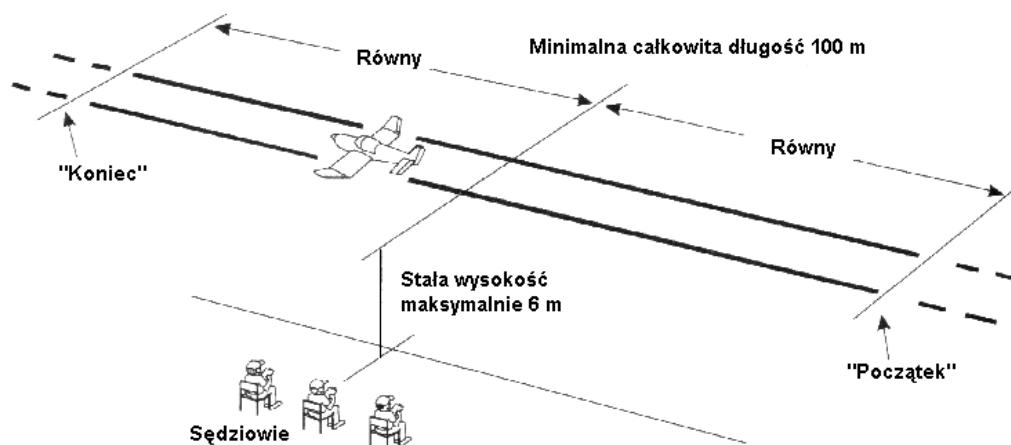


NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Szybkość zakrętu nie jest stała.
2. Model zmienia wysokość podczas manewru.
3. Model nie wychodzi z zakrętu prosto, a poziom lotu odbiega od płaszczyzny wejścia.
4. Model nie przechodzi z zakrętu 90° w 270° w poprawny sposób.
5. Manewr jest zbyt mały lub zbyt wielki w porównaniu do typu i skali pierwowzoru.
6. Manewr wykonywany jest zbyt blisko albo zbyt daleko by mógł być właściwie obserwowany.
7. Manewr wykonywany jest zbyt wysoko albo zbyt nisko by mógł być właściwie obserwowany.

3.26. LOT PROSTOLINIOWY Z NISKĄ PRĘDKOŚCIĄ:

Model leci w linii prostej, równoległe do linii sędziów, w obszarze strefy lądowania w odległości minimum 100 metrów od środka stanowiska dla sędziów. Wysokość przelotu musi być stała i nie przekraczać 6 metrów, a model musi lecieć z prędkością odpowiadającą minimalnej prędkości pierwowzoru, bezpiecznej do lotu. Pierwowzór wyposażony w chowane podwozie musi mieć je otwarte. Jeżeli prototyp jest wyposażony w jakiekolwiek klapy, listwy, hamulce prędkości, spojler i inne urządzenia do przeciągnięcia/niskiej prędkości, to muszą one być stosowane, chyba że zawodnik może udowodnić, że takie urządzenia były wyłączone czy też nie były stosowane rutynowo.



NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY:

1. Lot nie jest prostoliniowy
2. Nie odbywa się na stałej wysokości.
3. Powyżej 6 metrów.
4. Pokaz nie odbywa się w strefie lądowania.
6. Manewr nie skupia się na wysokości stanowiska sędziów.
7. Nie równoległe linii sędziów.
8. Zbyt krótkie odległości (zbyt długie nie jest błędem).
9. Niezastosowanie się do rozszerzenia U/C lub użycia urządzeń mechanizacji skrzydła
10. Model leci zbyt szybko.

4. REALIZM LOTU

Realizm lotu obejmuje ocenę całego lotu modelu, jego własności lotnych zarówno podczas wykonywania manewrów jak i lot pomiędzy nimi.

Sędziowie przyznają oceny za poszczególne pokazy, biorąc zawsze pod uwagę możliwości lotu pierwowzoru modelu:

4.1. Brzmienie silnika (ton i regulacja)..... K = 4

W trakcie tej oceny punktowane jest na ile dokładnie model odwzorowuje charakterystyczny dźwięk odwzorowywanego samolotu. Sędziowie powinni znać typowe dźwięki generowane przez różne rodzaje statków powietrznych, a także móc określić różnice w dźwięku generowanym przy różnych prędkościach i różnych ustawieniach przepustnicy i/lub prędkości śmigła. Sędziowie powinni więc rozważyć, na ile dźwięk generowany przez model odwzorowuje typowy dźwięk wytwarzany przez pierwowzór napędzany za pomocą podobną jednostką napędu, którą model próbuje odtwarzać.

Należy zwrócić uwagę także na pewne różnice w dźwięku związane z ustawieniem przepustnicy i mimo, że jest trudne, na przykład, aby model napędzany silnikiem jedno cylindrowym dwusuwowym odtwarzał dźwięk silnika wielocylindrowego 4-suwowego przy pełnym otwarciu przepustnicy, może się jednak zdarzyć w trakcie lotu, szczególnie wtedy, gdy przepustnica jest zamknięta, gdy dźwięk jest bardziej realistyczny.

Szczególną uwagę należy zwrócić w przypadku, gdy model demonstruje szczególnie charakterystyczne dźwięki pierwowzoru. Zawodnicy są zachęceni, aby zwrócić uwagę sędziów na charakterystyczne dźwięki, które mogą być odtwarzane i w którym fragmencie lotu gdzie będą one występować, np nadmierny hałas śmigła w locie przy wysokim ustawieniu mocy i hałasu wytwarzanego przez płatowiec podczas wysokich manewrów.

4.2. Prędkość modelu K = 9

Prędkość modelu powinna być oceniona **subiektywnie, na podstawie** stosunku skali, w jakiej model został wykonany, do prędkości pierwowzoru (zgodnie z tym, co podano w karcie oceny lotu i dokumentacji) **podczas demonstrowania pokazów**. Jeżeli model, przez cały lot lub większą jego część lata szybciej niż wynikałoby to z podzielenia prędkości pierwowzoru przez podziałkę modelu (skala prędkości), to ocena winna być proporcjonalnie obniżona. Na przykład, model, który lata dwukrotnie szybciej, powinien otrzymać ocenę dwukrotnie niższą, a model, którego prędkość lotu jest trzykrotnie lub większa powinien otrzymać ZERO punktów.

4.3. Płynność lotu..... K = 9

Model powinien być prawidłowo wyważony i wytrzymały, bez oznak niestabilności. Sędziowie powinni oceniać płynność sterowania uwzględniając panujące warunki atmosferyczne, jak również tendencję modelu do podnoszenia lub opuszczania nosa.

Aspekty związane z oceną realizmu lotu zostaną przedyskutowane przez cały zespół sędziów oceniających loty po zakończeniu lotu i zostaną porównane z Deklaracją Zawodnika (Aneks 6C.1), w której określono „nie akrobacyjne” właściwości pierwowzoru. Sędziowie powinni dążyć do uzyskania jednomyślności oceny dla tej pozycji.

Część samolotów ma ograniczone lub są pozbawione zdolności do wykonywania akrobacji. Do grupy tej należą samoloty, które w ten sposób zaprojektowano, miały zakaz wykonywania akrobacji przez producenta albo upoważnianą agencję rządową. Przykładami są samoloty turystyczne, pasażerskie, transportowe, ciężkie wojskowe samoloty transportowe i bombowce. W punkcie 6.3.7. przedstawiono listę manewrów do wyboru przeznaczonych dla tej grupy modeli. Ocena modeli należących do tej grupy samolotów powinna być wyższa, jeśli wybrane manewry ograniczają się do wymienionej listy. I odwrotnie, niżej ocenione powinny być pokazy modelu samolotu, którego pierwowzór posiadał większe możliwości manewrowe (większą sterowność) w porównaniu do wybranych pokazów.

UWAGI!

1. Każdy model, który wykonuje pokaz z otwartym podwoziem a pierwowzór chował podwozie, powinien mieć obniżoną punktację o dwa punkty za ten pokaz. Jeżeli otwarte jest jedno koło wtedy punktacja powinna być obniżona o jeden punkt. Jeżeli podczas pokazu podwozie się tylko częściowo wysuwa, wtedy punktacja powinna być obniżona od pół do jednego punktu w zależności od stopnia jego wysuwania.
2. Jeżeli pilot w pierwowzorze był widoczny podczas lotu (z boku lub przodu samolotu), makieta pilota w odpowiedniej skali i o odpowiednim kształcie powinna być równie widoczna w czasie lotu modelu. Jeżeli model nie posiada makiety pilota, całkowita ocena za lot powinna być obniżona o 10 %.