

Skalakurs for F4

Vi skal her forsøke å gi en kort innføring i reglene for de internasjonale skalaklassene F4C og F4H, radiokontrollerte skalamodeller, og hva man bør prioritere i forbindelse med skalakonkurranser

Hva er en Skala-modell konkurranse?

Dette er en konkurranse hvor en deltager med ønsket om å demonstrere at en ved hjelp av sin modell kan klare å gjenskape, både utseende og detaljer, samt også vise frem de samme flyegenskapene som originalen innehar.

Hvordan skal en Skala-modell være?

Verken modellen eller flygingen behøver å være helt "matematisk korrekt", bare resultatet ser riktig ut for dommerne. Eller sagt på en annen måte, det hjelper ikke at modellens dimensjoner er korrekt dersom resultatet gir et galt visuelt inntrykk. Vi skal altså være illusjonister og gjenskape et troverdig bilde av originalen både i utseende og under flyging.

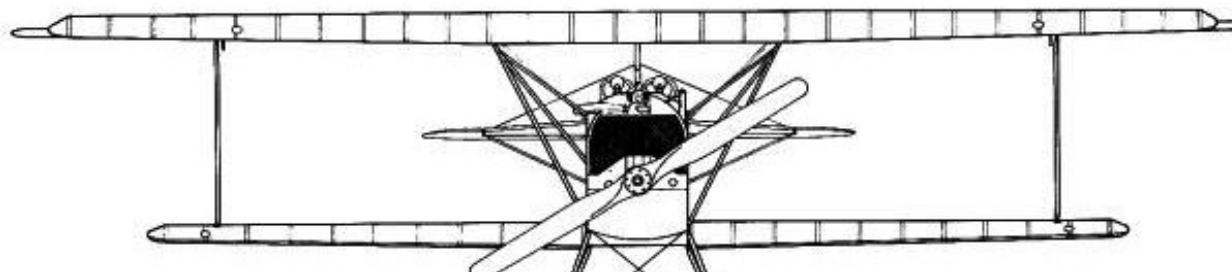
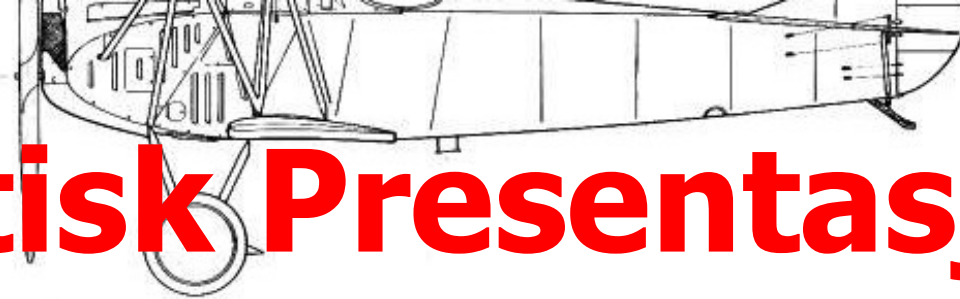
Statisk Presentasjon.

Hvordan best presentere dokumentasjonen?

Hva er ønskelig å ha med?

Hva bør ikke vises i dokumentasjonen?

Hvordan best vise hva som avviker på ditt forbilde i forhold til den treplanskissen du har brukt.



Statisk Presentasjon.

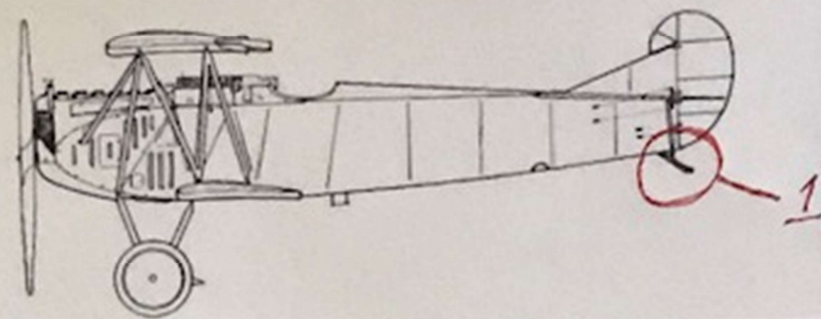
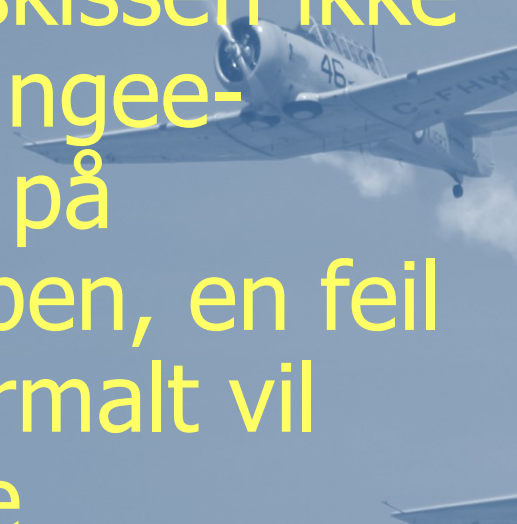
Faktisk gir Sporting Code oppskriften på den beste måten å legge opp dokumentasjonen på.

En bør passe på å få dokumentert alt hva som er riktig gjengitt på modellen,

Og selvsagt prøve å unngå å vise det som ikke er riktig.

Dersom din treplan skisse ikke er riktig i forhold til dine fotografier, kan du med referanse til fotografiene korrigere treplanskissen med penn, helst **rød**, for å vise forskjellen.

Her ser vi et eksempel hvor treplansskissen ikke viser bungeestrikket på prototypen, en feil som normalt vil medføre poengtrekk på sideview hvis det ikke, som i dette tilfellet, er dokumentert med foto



BILDE NO. 1

Statisk Presentasjon

Hva må være med av dokumentasjon?

Reglene sier at utseende skal dokumenteres med følgende minimumskrav for F4C:

Treplanskisse med vingespenn minimum 250mm og maksimum 500mm. Denne skal leveres i original og 2 kopier.

Minst 3 bilder av typen fly, hvorav minst ett av det aktuelle flyet, også dette i original +2.

Kopiene kan være fotostat, men frarådes.

Statisk Presentasjon

Forsøk å legge opp dokumentasjonen i samme rekkefølge som dommerne etter reglene bedømmer modellen.

Dette gjøres best med å presentere de tre planskissene først, og å gjøre dette med en planskisse av gangen, deretter bruke baksiden av arkene til vise detaljer og farger.

Denne fremgangsmåten vil lette dommernes arbeide, siden alle referanser er på plass der hvor og når dommerne trenger dem.

Statisk Presentasjon

Derfor bør du unngå:

Å bruke referanser hvor du bruker oppslag i bøker som dokumentasjon,
å ha mange løse ark uten system,
eller å bruke en A4 ringperm til dokumentasjonen din her får du kun noen få informasjoner på hvert ark, dette medfører at dommerne må bla frem og tilbake for å få oversikten over det hele og lett mister detaljer du har gjenngitt riktig.

Statisk Presentasjon



Disse måtene å lage dokumentasjon på skaper unødig arbeide for dommerne og gjør som sagt at de lett kan overse noe av dokumentasjonen din.

Prøv også å unngå at dokumentasjonen din viser frem detaljer du ikke har reprodusert eller som ikke er korrekt gjengitt på modellen.

Statisk Presentasjon



For de detaljer du ikke har dokumentert med foto, må du være sikker på at disse er riktige på treplanskissen for din prototype, siden dette da er det eneste dommerne har å støtte seg til.

Husk at du **kun** kan bruke bilder fra andre utgaver av forbildet enn din prototype til omrissene (planskissene),

Alle detaljer må være kun fra det aktuelle flyet du har laget modell av.

Statisk Presentasjon

A detailed model of a biplane, likely a World War I era aircraft, is the central focus of the image. The model is white with a radial engine and a propeller. The registration number 'D-9555' is visible on the fuselage. The model is displayed in a museum setting, with other aircraft models visible in the background.

Hva er godkjent dokumentasjon

Kilder for dokumentasjon.

Godkjente treplanskisser, hva er det?

Presentasjonsformen på dokumentasjonen.

Unngå bruk av oppslag i bøker i dokumentasjonen.

Unngå mest mulig bruk av bilder hvor din prototype står bak andre fly.

Statisk dokumentasjon:

Gode kilder for dokumentasjon er:
Flymuseer, Flyregister, Luftforsvar, Flyfabrikker,
Flyeiere samt noen firmaer som har
spesialisert seg på å skaffe
dokumentasjon for oss skala- og fly-
interesserte.

Statisk dokumentasjon:

Disse kildene, med unntak av private flyeiere og de kommersielle firmaene, kan også godkjenne treplanskisser av din egen produksjon, dersom du velger å lage denne selv, i tillegg kan den nasjonale Skalakomiteen også godkjenne treplanskissen din.

Statisk dokumentasjon:

Ofte er offisielle treplanskisser ganske fulle av detaljer om forskjellige versjoner av prototypen og det kan lønne seg å fjerne alt som ikke hører med til din aktuelle prototype.

Dette krever at minst en original av den nye "rensede" treplanskissen blir stemplet og godkjent av en av de instanser som er nevnt tidligere.

Statisk dokumentasjon:

Dette gjøres best ved å sende inn den originale skissen sammen med den "rensede utgaven" slik at den som skal godkjenne din treplanskisse kan kontrollere at reproduksjonen er riktig og ikke forandret.

Det kan også være smart å dele 3-planskissen opp i de enkelte plan for å legge opp til slik dokumentasjon som tidligere nevnt og som omtales på neste bilde.

Da må alle 3 planskissene stemples godkjent for å kunne brukes.

Statisk dokumentasjon:

Den beste måten å presentere den statiske dokumentasjonen på har vist seg å være ved bruk av papp ark i størrelsen ca A2

(ca 40x60cm)

Ved å bruke 3 av disse arkene kan man legge disse sammen i en mappe og på den ene siden har man treplanskissene med for eksempel en planskisse på hvert ark.

Statisk dokumentasjon:

Det har vist seg at det kan være smart å lage bildene av prototypen litt større enn hva treplanskissen er, På den måten leder du dommerne til å studere fotografiene som jo teller mer enn treplanskissen som dokumentasjon. Men som det hender at blir oversett på grunn av dårlig kvalitet eller størrelse.

Statisk Presentasjon

I tillegg setter man inn bilder som viser detaljer og avvik fra den enkelte planskissen og korrigerer det som er feil på planskissen ved hjelp av en rød penn, med referanse til de bilder, helst på samme side, som viser riktige detaljer fra din prototype.

Statisk dokumentasjon:

A photograph showing two men sitting at a table covered with architectural drawings and documents. One man, on the left, is holding a pen and looking at a drawing. The other man, on the right, is holding a large sheet of paper with a 3D architectural model and several color swatches. The table is cluttered with various papers, including one with a diagram of a building's structure and another with a table of data. There are also some bottles of water and a Coca-Cola bottle on the table. The background shows a wall with some posters or notices.

Ofte kan dokumentasjonen gi dommerne store problemer og de klør seg i hodet i fortvilelse over piloter som ikke har lest reglene godt nok.

Statisk dokumentasjon:

Her har vi et eksempel på dokumentasjon i ringperm, men dog ikke systematisert.

En ser lett at det ikke er plass nok til å gjøre en god dokumentasjon på denne størrelsen ark.

Statisk dokumentasjon:



Her er bildene til dokumentasjonen samlet, dog uten noe planskisse til å sammenligne med.
Se på neste bilde for å sammenligne med dokumentasjon bygget opp etter anbefalingen i reglene.

Statisk dokumentasjon:



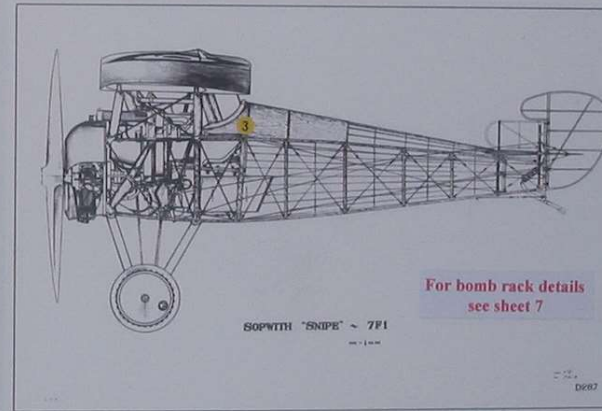
Subject Aircraft E8057



Note pitot head on subject E8057 is fitted higher up the strut.



Note machine guns are not fitted in this photograph



For bomb rack details see sheet 7

Sopwith factory drawing



The drawing shows a steeper angle to the cockpit cut-out than is evident on the aircraft photographs.

Dette er den beste måten å lage dokumentasjon på, Både for piloten og for dommerne

Builder's Declaration

I declare that I am the builder of this model and all components and fittings have been made by myself apart from the Laser 360 V engine, the Futaba radio control equipment and the rigging wires.

Peter H. ...

Peter H. ... SMAE
BME 7/1/16 066173

Model Specifications

Wing Area	227 dm ²	Weight	12Kg
Tail area	23 dm ²	Wing Loading	48 g / dm ²
Total Surface Area	250 dm ²	Power	Laser 360V 60cc

WEIGHTS AND PERFORMANCE

Aircraft	8795	8955	8787	8806	ML 1a	Wich Hydron
Empty wt	115	115	115	115	115	115
Primary fuel	100	100	100	100	100	100
Pilot	180	180	180	180	180	180
Fuel and oil	255	251	245	343	343	344
Loaded	1,624	1,992	1,992	3,600	3,600	3,600
Max speed (m.p.h.)	119	124.5	118	119	115	114
At 10,000 ft	119	112.5	112.5	113	107.5	105
At 15,000 ft	119	112.5	109.5	113	107.5	105

SCALE: 28 3/4 % full size

Statisk dokumentasjon:

På baksiden av disse 3 arkene har man plass til å dokumentere alle de detaljene som en har reprodusert med henvisning til bilder av detaljer på prototypen.

Denne dokumentasjonen bør også produseres i 3 eksemplarer med så god kvalitet som mulig også på de to kopiene. Har man i dagens digitale verden først fått laget en original så er det lett å produsere flere kopier av god kvalitet.

Statistisk dokumentasjon:

The following written description is taken from the Kookaburra Technical Publications "Sopwith Snipe Described" by A. Shennan

CAMOUFLAGE AND MARKINGS

Finish:

All fabric upper surface received five coats of Cellon clear dope and two coats of PC 10 (pigment) in what was known as 'Cellon Scheme D'. This was a definite brown shade, not, as so often described, 'Olive' Drab.

Undersurfaces were left in the natural clear dope finish and were varnished with two coats of V 114 varnish, giving a pale cream off-white appearance to the linen.

The cowling and ply panels were French Grey (light bluish-grey).

Roundels were Cellon coloured dope and were varnished over with one coat of Valspar.

It should be noted however, that while one coat of Valspar gloss varnish was recommended to be applied over the roundels, this was sometimes extended to include the entire rear fuselage covering over the PC 10 Brown Drab matt finish, giving a gloss or semi-gloss to this area.

Wing Roundels (upper):

Concentric circles painted with centre spot of V.A.3 Lithol Red, White, V.W.3 Zinc Oxide, Blue, V.B.2, Ultramarine and Zinc Oxide (to lighten shade to light Ultramarine blue). A Zinc Oxide white outer ring was 1" wide and the roundels overlapped the ailerons to within 1" of the

trailing edge.

Wing roundels (lower):

As above, but without the outer white outline. Roundel still extended to within 1" of the leading and trailing edges.

Fuselage roundels:

As above, but extending from ply decking to lower longaron in the following proportions: Red, 5" diam; White, 15" diam; Blue, 25" diam; Outer White, 27" diam. Rudder stripes: Red, white and blue with the blue closest to the rudder post.

Serial:

White, V.W.3, Zinc Oxide, panels either side of the rear fuselage, measuring 20" x 6" with Serial numbers painted in 4 1/4" high black letters.

Cabane and Interplane Struts:

The struts were varnished with priming varnish, then with French Grey pigmented matt surface dope.

Production Aircraft:

These were generally painted as above, with individual aircraft having additional squadron and flight markings. As noted below and in the Serial Listings of individual machines.



Figure 6 Colours

ROYAL AIR FORCE MUSEUM
BRITAIN'S NATIONAL MUSEUM OF AVIATION

Grahame Park Way, Hendon, London, NW9 5LL
Telephone: 081-205 2266 Fax: 081-200 1751
REGISTERED CHARITY No. 246708

Patron: His Royal Highness The Prince Philip,
Duke of Edinburgh, KG, KT, OM, GBE
Chairman of Trustees: Marshal of the Royal Air Force,
Sir Michael Beetham, GCB, CBE, DFC, AFC, DL, FRAeS
Director: Dr Michael A Fopp, MA, FMA, FMgt

12 December 1998

The attached colours are a true representation of those that would have been used on British aircraft such as the Sopwith Snipe and Airco DH9A serving in France at the end of the First World War, circa 1918.



PC 10

Varnished Linen

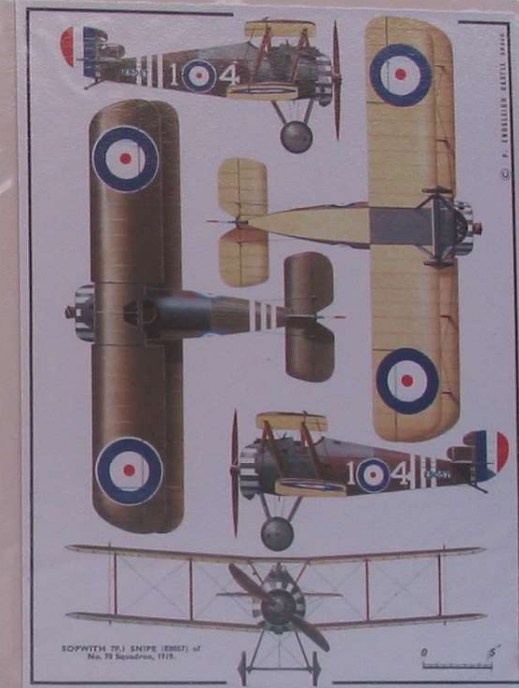
Panel Grey



Insignia colours

RAF

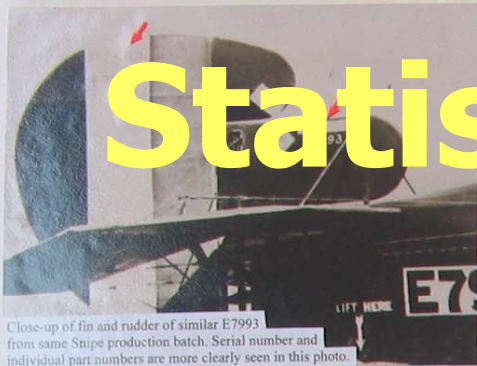
Colour Centre
Department of Research and Information Services



Please do **NOT** use for colour assessment
Included to show colour distribution only.

Her er fargedokumentasjonen sammen med noen detaljer fra forbildet (typisk bombe)

Statisk dokumentasjon:



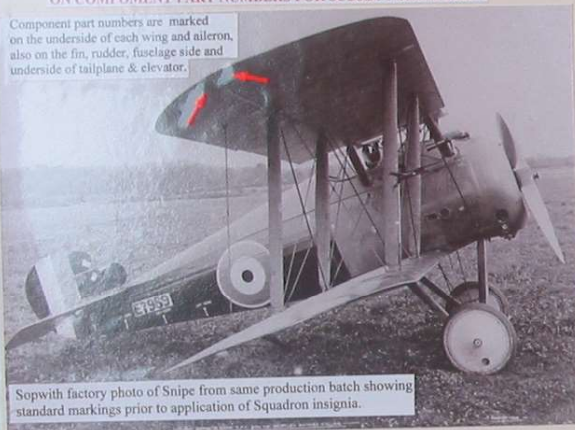
Close-up of fin and rudder of similar E7993 from same Snipe production batch. Serial number and individual part numbers are more clearly seen in this photo. SEE REVERSE OF SHEET FOR RESEARCH DOCUMENTATION ON COMPONENT PART NUMBERS FOR SUBJECT SNIPE E8057.



Subject Aircraft E8057



Cowl side markings



Sopwith factory photo of Snipe from same production batch showing standard markings prior to application of Squadron insignia.



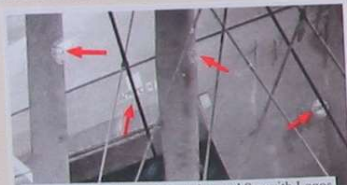
Artist's impression of port side of E8057. (Profile Publications)



Palmer Cord Aero Tyre markings. Note subject aircraft has painted wheel covers.



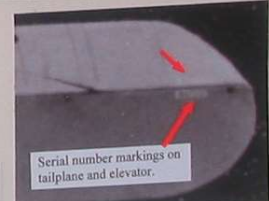
Under wing rounds



Close-up of fuselage part number and Sopwith Logos applied to centre position of all eight wing struts and fuselage side panels each side.



Front cowl markings



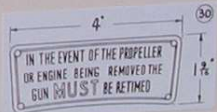
Serial number markings on tailplane and elevator.



Serial number just visible on underside of centre section.



Upper wing rounds (Note NOT subject aircraft).



Sopwith drawing of brass plate fitted to front of engine cowling.



Archive drawing of Sopwith Logo. SEE REVERSE OF SHEET FOR ORIGINAL ARTWORK



Propeller hub markings showing propeller type, engine type and propeller diameter & pitch in millimetres.

Her er en av de andre detalje-arkene med eksempler på detaljer fra forbildet.

Statisk dokumentasjon:

Husk også at du skal levere en liste over hvilke deler av modellen du ikke har laget selv, også kalt «competitors declaration».

Du skal også skrive under på at det er du selv som har bygget modellen.

Disse listene kan gjerne plasseres permanent på ett av arkene med statisk dokumentasjon slik at de ikke blir glemt hjemme.

Competitors declaration F4C

Annex 6E – Forms for use in Scale Model Aircraft Contests

CHAMPIONSHIP LOGO and FAI emblem

COMPETITORS DECLARATION FORM (ANNEX 6E.1)

This form must be completed and signed by the competitor.
Competitors are to indicate answers YES or NO by circling the appropriate boxes.

Competitor's Name	National Identification.	Prototype Name & Designation	Class: F4C, F4G, F4K
-------------------	--------------------------	------------------------------	----------------------

If your flight schedule is to include Optional Demonstrations 6.3.7. S or T - Flight functions by subject aircraft: Provide full details of your manoeuvre(s) here or on a separate sheet.

AIRCRAFT CRUISING OR MAXIMUM SPEED – attach proof on a separate sheet.

Annex 6E – Forms for use in Scale Model Aircraft Contests

Annex 6E.1 .../cont

STATIC JUDGING QUESTIONNAIRE ...continued

Was the structure of this model researched and designed entirely by you?	YES	NO
Was this model built using a commercially available design or plan? If YES state the name of the person who has drawn the plan.	YES	NO
Was this model built from a kit? If YES, state kit manufacturer's name:	YES	NO

Indicate if any of the following items are supplied as part of a kit or not made by you. List any additional items (other than R/C equipment) in the empty spaces or on a separate sheet. (Refer to Rule 6.1.13)

Moulded or built up fuselage	YES	NO
Pre-formed or built up wing panels	YES	NO
Pre-formed or built up tail surfaces	YES	NO
Moulded canopy	YES	NO
Moulded or spun engine cowlings	YES	NO
Undercarriage assembly	YES	NO
Wheels	YES	NO
Tyres	YES	NO
Guns, bombs or other fittings	YES	NO
Spinners	YES	NO
Scale propellers	YES	NO
Instrument panel or cockpit interior	YES	NO
Printed or pre-cut markings or decals	YES	NO
Wire rigging or fittings	YES	NO
	YES	NO
	YES	NO

COMPETITOR'S CERTIFICATION

F4B, F4C, F4G, F4K: I certify that I am the builder of the model and that the answers given above are correct.

Name(block letters) Signature.....

Competitors declaration F4H

Annex 6E – Forms for use in Scale Model Aircraft Contests

CHAMPIONSHIP LOGO and FAI emblem

COMPETITOR'S DECLARATION FORM F4H (ANNEX 6E 1.2)

This form must be completed and signed by the competitor. The competitor is to tick off the proper box according to his model's specifications.

Competitor's Name _____	National ID _____	Prototype Name & Designation: _____	Class F4H
AIRCRAFT CRUISING AND/OR MAXIMUM SPEED attach proof on a separate sheet. _____			

ORIGINALITY OF THE MODEL (mark/tick ONLY ONE box)

1) Competitor built—(own construction, or from plan or wood kit) covered and painted.....	<input type="checkbox"/>
2) Pre built airframe and wings, competitor have covered and painted the model	<input type="checkbox"/>
3) Full moulded composite model or painted the model	<input type="checkbox"/>
4) Modified markings on ARF kit	<input type="checkbox"/>
5) Any unmodified ARF kit	<input type="checkbox"/>
6) Not any achievement on the model (prebuilt & prepainted)	<input type="checkbox"/>
Comments and/or explanations on the backside:	

If your flight schedule is to include Optional Demonstrations 6.3.7. S or T -
Flight functions by subject aircraft:
Provide full details of your manoeuvre(s) on the backside of this declaration.

COMPETITOR'S DECLARATION:

I certify that the answers given above by me are correct.

Name:(block letters) Signature:

Annex 6E – Forms for use in Scale Model Aircraft Contests

Any additional comments to originality of the Model:

If your flight schedule is to include Optional Demonstrations 6.3.7. S or T – Flight functions by subject aircraft: Provide full details of your manoeuvre(s) here or on a separate sheet.

Statisk Presentasjon.

Da konkurransen stadig tilspisser seg, ihvertfall på internasjonalt nivå, så anbefales det på det sterkeste å ta mange fotografier i løpet av byggeprosessen.

Vær forberedt på å bli bedt om å legge disse fram ved statisk bedømming som en dokumentasjon på selve byggeprosessen og også hva du har oppgitt på «competitors declaration»

Statisk Presentasjon.

Eksempel: Maling av modell for F4H

Statisk dokumentasjon:

Oppsummering:

Som tidligere nevnt bruker du bildene dine til å vise forskjeller mellom treplanskissen og din prototype (original).

Der hvor det er forskjeller bruker du altså fortrinnsvis en rød penn til å markere ut forskjellene, med en henvisning, eller bare en strek, til det bilde som viser den riktige detaljen fra prototypen.

Statisk dokumentasjon:

Husk at fly oftest er produsert som individer og det kan være forskjeller selv innen samme modell, også grunnet reparasjoner eller modifikasjoner.

Du produserer derfor din modell fra ett bestemt tidspunkt i prototypens liv, og dokumenterer dette så godt som mulig.

Du bør også spesifisere hvilke tidsperiode du har laget modellen etter. F.eks. om originalen står på et museum og det er etter dennes tilstand modellen er bygget.

Flyøvelsene

A group of people are sitting on white plastic chairs under a large yellow and white striped umbrella on a grassy field. To the right, a small white table holds several water bottles and coffee cups. In the background, a person in a red shirt is walking across the field. The sky is overcast.

De obligatoriske øvelsene

Hvilke øvelser er viktigst

De valgfrie øvelsene

Hvordan sette sammen best mulige øvelser for din prototype.

Hvordan velge øvelser?

Vi bør velge våre flyøvelser ut fra hvilke øvelser som best kan demonstrere flyegenskapene til originalen, og som piloten er komfortabel med. Slik kan vi vise dommerne at vi har gjenskapt originalens egenart på en mest mulig overbevisende måte.

Hvordan velge øvelser?

Noe som oftest glemmes;

Hvilken propell skal jeg bruke,

Alt for mange bruker den propellen som er anbefalt til motoren og tar ikke hensyn til hvilke propell som ville passe best til modellen.

Generelt kan man si; Bruk så stor diameter og liten pitch som mulig.

Dette gir en bedre skalahastighet både i climb og i decend og tillater litt mer throttle.

Flyøvelsene

Vi bruker her dagens K-faktorer selv om dette endres av og til.

Fremdeles er både avgang og landing de øvelsene som har høyest K-faktor og bør derfor være av de øvelsene en trener mest på.

Ett problem som ofte oppstår for de som vanligvis flyr fra gress er at asfalt krever at understellet er satt opp helt riktig for at modellen skal gå rett frem under avgang og landing.

Flyøvelsene

Som alle flygninger starter også våre konkurranser med en **Take-off** som nå har en K-faktor på 11/100 eller 11% av totalen. Det som er viktig i denne forbindelse er en gradvis øking i motorkraften mens en holder modellen på rett kurs. Deretter en stødig ikke for bratt utflyging og øvelsen meldes ferdig etter at du har svingt 90° ut.

Flyøvelsene

Husk at det er forskjell på skala motorkraft og modellens maksimale motor kraft. Ikke bruk den maksimale kraften unødig. Du kan gjerne gå utover skala kraft, men ikke for mye eller for ofte.

Flymotorer reagere senere enn bilmotorer på gasspådrag og hurtig på og av med motorkontrollen virker negativt inn på skalaomdømmet.

Flyøvelsene

Består av, i tillegg til Take-off og Landing, totalt 8 øvelser.

To av disse øvelsene, **Liggende åttetall** samt **Synkende 360° sving**, er obligatoriske.

De resterende øvelsene er valgfrie og bør velges med tanke på å best mulig vise prototypens egenskaper.

Alle flyøvelser, med unntak av Take-off og Landing, har K-faktor 7

Flyøvelsene

Liggende åttetall = 7

Dette er en koordineringsøvelse med stor vanskelighetsgrad og lang tid foran dommerne.

Krysset i midten skal være 90° på dommerlinjen og midt foran dommerne.

Begge sirklene skal være like store og med konstant høyde.



Flyøvelsene

Synkende 360° sving = 9

Dette er også en presisjons øvelse, med lav throttle (ikke tomgang) skal du gjennomføre en 360° sving med konstant gjennomsynkning.

Denne øvelsen starter rett foran dommerne og litt lenger ut enn hva skissen i regelboken indikerer.

Ha heller litt for mye høyde enn for lite i forhold til det du tror du behøver, det er lettere å skjule at du må øke gjennomsynkningen noe enn å flate ut for ikke å komme ut i 0-høyde

Avslutningen rett foran dommerne skal være under 6 meter og helst over 2-3 meter. Det trekkes mer for for høyt enn for lav utgang.

Flyøvelsene

6 Selvalgte øvelser = K=7 for hver

Her er variasjonene store siden de forskjellige prototypene har forskjellige egenskaper.

Husk å forsøke å kombinere høye og lave øvelser slik at det ser naurlig ut.

Forsøk å unngå å måtte klatre eller synke ned mellom øvelsene dersom dette ikke er absolutt nødvendig.

Flyøvelsene

Innflyging og landing = 11

Dette er den aller viktigste øvelsen med en K-faktor på 11.

Øvelsen starter nå på baselegg, du behøver ikke å fly full landingsrunde, men det blir ikke trukket noe om du gjør det.



Husk at dersom du flyr halehjuls fly med dårlig sikt forover (WWII) og vil fly baselegg som en del av en sirkel, så skal du for skalalikheden også ha en viss "sideslip" i svingen og på finalen for at piloten skal kunne se rullebanen.

Skalarealisme

Eller **Realism in Flight**

Dette består av tre punkter som dommerne skal diskutere etter hver flight og forsøke å komme til enighet om.

Disse tre punktene er:

Flight Presentation $K=4$

Speed of model aircraft $K=9$

Smoothness of flight $K=9$



Skalarealisme

Flight Presentation = 4

Altid et hett diskusjonstema, det alle er enige i er at skalahastigheten ikke er linjær.

Den letteste måten å kunne bedømme riktig hastighet på, er å se hvordan modellen oppfører seg i svinger.

Dersom dette ser ut til å stemme er som regel ikke hastigheten så langt fra det den burde være.

Noen velger med vilje å fly raskere enn riktig hastighet, dette for å få en flyging som er mer jevn og stabil, men du lurer ikke dommerne.

Skalabedømming

Flygningens eleganse = 6

Her bedømmes jevnheten i flygningen, og også hvordan flyet er trimmet og om det "sitter" riktig i luften.

Som beskrevet under hastighet, så er det en del som velger å øke hastigheten for å vise bedre "eleganse" under flygningen.

Noen ganger kan dette være lurt, særlig i vindfullt vær.

Skalabedømming

Valg av øvelser = 12

Dette punktet ble noe helt annet en hva det opprinnelig var ment å skulle være. Alle som hadde valgt øvelser som var innenfor originalens rekkevidde fikk til å begynne med automatisk "10" her.

Vi har nå fått godtatt at vi har "7" som grunnlag og kan gå opp til 8-9-10 for selvvalgt program som virkelig viser egenskapene til prototypen på en god måte.

Dette var hva vi hadde å vise frem

Vi håper at du har hatt noe utbytte av denne gjennomgangen av de internasjonale reglene for skala konkurranser og at dette kanskje vil få deg til å delta i våre konkurranser.

Hilsen oss i Skala-avdelingen i
Norges Luftsport Forbund