

Annex 6C

Dommervejledning for RC-Skala flyveprogram - klasse F 4 C.

6C.1 Generelt:

Alle flyvemanøvrer skal bedømmes med tanke på fuldskalaflyets (prototypens) præstationer. Formålet med skala flyveprogrammet er at genskabe fuldskalaflyets karakteristiske flyveegenskaber og realisme. Dommerne må ikke forveksle skalakonkurrencer med kunstflyvningskonkurrencer.

De fejl, der er nævnt under hver manøvre, er ikke en komplet liste over mulige fejl. De er kun vejledende for typiske fejl, der kan optræde under vedkommende manøvre. Fejlene vurderes ud fra tre forskellige synsvinkler:

1. Formen, størrelsen og de tekniske krav til vedkommende manøvre.
2. Manøvrens placering i forhold til dommerne eller andet referencepunkt.
3. Skalarealismen opnået i forhold til fuldskalaflyet (prototypen).

Det er dommerens ansvar at vurdere vigtigheden af hver fejl og sænke pointgivningen i overensstemmelse hermed, men altid samtidig med at fuldskalaflyets egenskaber tages i betragtning.

Hver manøvre skal annonceres før den begynder, og påbegyndelsen af manøvren meldes med ordet "*NOW*" (ved danske konkurrencer kan "*NU*" anvendes). Alle flyvemanøvrer meldes afsluttet med "*FINISHED*" (ved danske konkurrencer kan "*SLUT*" anvendes).

Flyvedommerne skal sidde langs med landingsområdet på en linie parallel med vindretningen. Denne linie vil blive benævnt "dommerlinien". Stævnelederen er ansvarlig for at måle vindretningen. Hvis han finder at vindretningen konstant afviger mere end 30 grader fra dommerlinien, skal dommerlinien ændres tilsvarende.

Med mindre det strider direkte mod sikkerheden, skal en pilot til enhver tid have lov til at vælge retning til take-off (jordstart) og landing, for at tage højde for evt. ændringer i vindretningen. Denne mulighed vil også gælde for manøvren 6.3.7.M (Touch-and-Go), da denne består både af landing og start.

Bortset fra manøvrerne nævnt ovenfor skal alle manøvrer udføres parallelt med dommerlinien. Hvis en del af manøvren udføres bag dommerlinien tildes NUL point.

I sikkerhedens interesse skal en manøvre, der overflyver et tildelt område til beskyttelse af tilskuere, officials, andre deltagere eller hjælpere, tildes NUL point.

Højden og placeringen af individuelle manøvrer bør være proportionale med, hvad man typisk ville forvente ved en flyveopvisning med prototypen. Hvis ikke andet er anført, skal manøvrer, som udføres i det vandrette plan (f. eks. ligeudflyvning, ottetal og trekantbane) påbegyndes på en kurs, der ligger på omkring 60 graders højde i forhold til dommerne. Manøvrer, såsom cirkel med højdetab og spin, skal begynde fra en større højde.

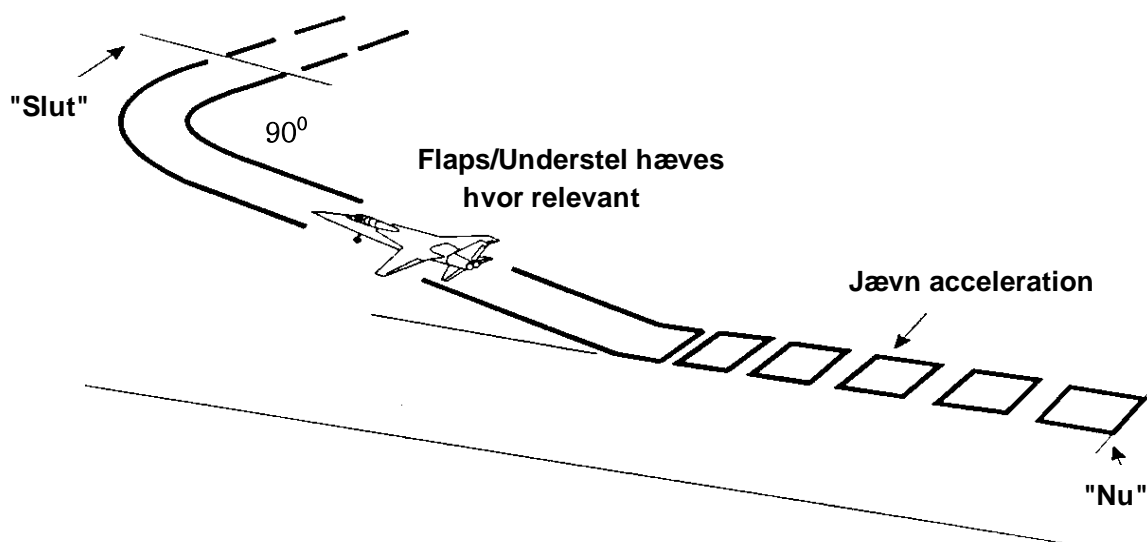
Dommerne skal give lavere point for manøvrer, der ligger for højt, for lavt, for langt væk eller for tæt, hvis de finder, det er tilfældet.

Efter hver flyvning skal flyvedommerne nedskrive enhver hændelse, der medfører reduktion eller tab af flyvepoint. *Ligeledes udfyldes dommersedlen under anvendelse af symboler, der forklarer hvilke forhold, der hovedsageligt har medført reduktion eller tab af flyvepoint.* Hvis der af en eller anden grund justeres eller ændres i pointgivningen, skal ændringen signeres af dommeren. Overdommeren for flyvebedømmelsen skal gennemgå alle dommersedler for fuldstændighed, og fairness samt begrundelser for nul point. Som eksempel kan nævnes manglende manøvrer, manøvrer gennemført uden for rækkefølgen, udløb af flyvetid, flyvning bag dommerlinien eller "crash" landinger. Overdommeren skal derefter underskrive dommersedlerne før end de gives videre til beregning.

6C.3.6.1 Jordstart (Take - off)

Modellen skal holde stille på jorden med motoren i gang, uden at den holdes af pilot eller mekaniker, og starte mod vinden med mindre deltageren ønsker at udnytte startbanens længde bedre (jetfly). Hvis modellen røres efter der er sagt "nu", giver starten NUL point. Starten skal være lige, og modellen skal accelerere jævnt til en realistisk hastighed, løftes blidt fra jorden og stige i en vinkel svarende til prototypens stigevinkel. Jordstarten er afsluttet, når modellen er drejet 90 grader væk fra startretningen.

Hvis prototypen brugte flaps under starten, skal modellen også gøre det, men brugen af flaps skal overlades til deltagerens afgørelse, vindstyrken taget i betragtning. En start uden brug af flaps skal nævnes til dommerne inden starten. Flaps skal fældes ind under stigningen efter starten. Et optrækkeligt understel skal trækkes op under stigningen efter starten.

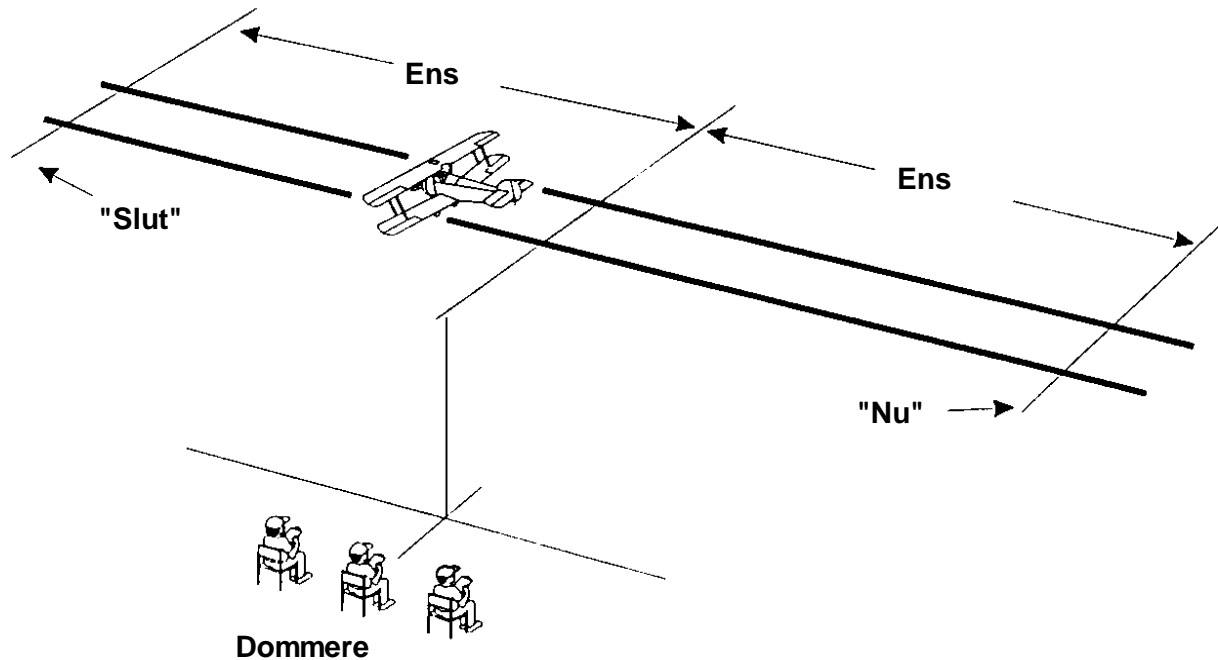


FEJL:

1. Modellen berøres efter der er kaldt "nu". (ingen point)
2. Modellen svinger i starttilløbet (dog kan en mindre svingning tillades for fly uden næsehjul, når halen løfter sig).
3. Modellens starttilløb er for langt eller for kort.
4. Urealistisk hastighed/for stor acceleration.
5. Forkert hældning, når modellen letter, i forhold til typen af understel.
6. Modellen løftes ikke jævnt fra jorden.
7. Modellen stiger for stejlt eller for blødt.
8. Næsen ligger for højt eller for lavt under stigningen.
9. Flaps bruges ikke, hvor de skulle have været brugt.
10. Understel trækkes ikke op, hvor det burde have været trukket op.
11. Modellen "taber en vinge" voldsomt i starten.
12. Kursen under stigningen er ikke den samme som under starttilløbet.
13. Urealistisk drej til tværbenet.
14. Kursen på tværbenet er ikke 90 grader i forhold til kursen under stigningen.

6C.3.6.2. Ligeudflyvning (Straight Flight)

Modellen skal flyve vandret og ligeud over en strækning på mindst 100 m centreret midt for dommerne.



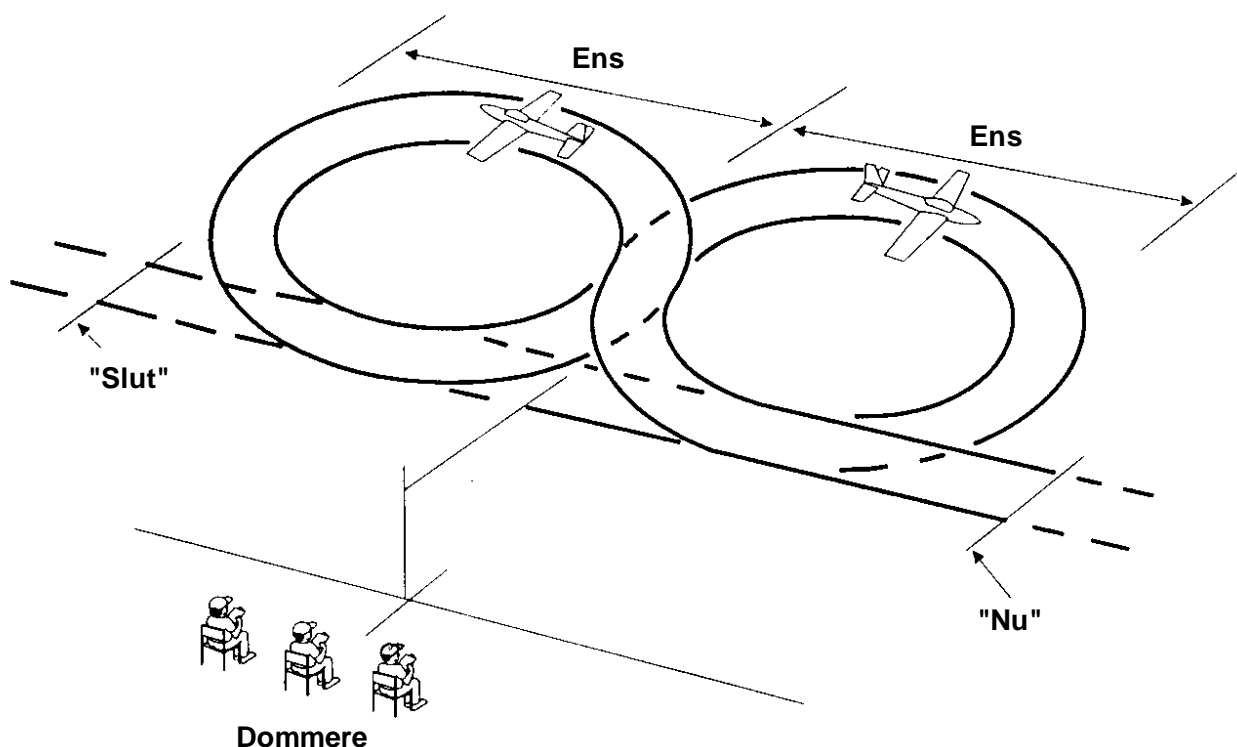
FEJL:

1. Ikke en lige kurs (dog tillades mindre korrektioner for lette flytyper).
2. Modellen holder ikke konstant højde.
3. Modellen passerer ikke hen over landingsområdet.
4. Manøvren ikke centreret foran dommerne.
5. Ikke parallel med dommerlinien.
6. For kort en distance (for lang er ikke en fejl).
7. Modellens flyveretning er ikke jævn og konstant.
8. Manøvre for langt væk, for tæt, for høj, for lav.

6C.3.6.3. Ottetal (Figure Eight)

Modellen flyver ind i vandret ligeudflyvning på en linie parallel med dommerlinien. Der udføres et kvart cirkeldrej væk fra dommerlinien, efterfulgt af et 360 graders drej i modsat retning. Dette drej efterfølges af et 270 graders drej til samme side, som det første, således at manøvreren afsluttes i fortsættelse af den oprindelige indflyvningslinje.

Skæringspunktet i manøvren bør ligge på en linie vinkelret på indflyvningsretningen og ud for centrum af dommernes linie.

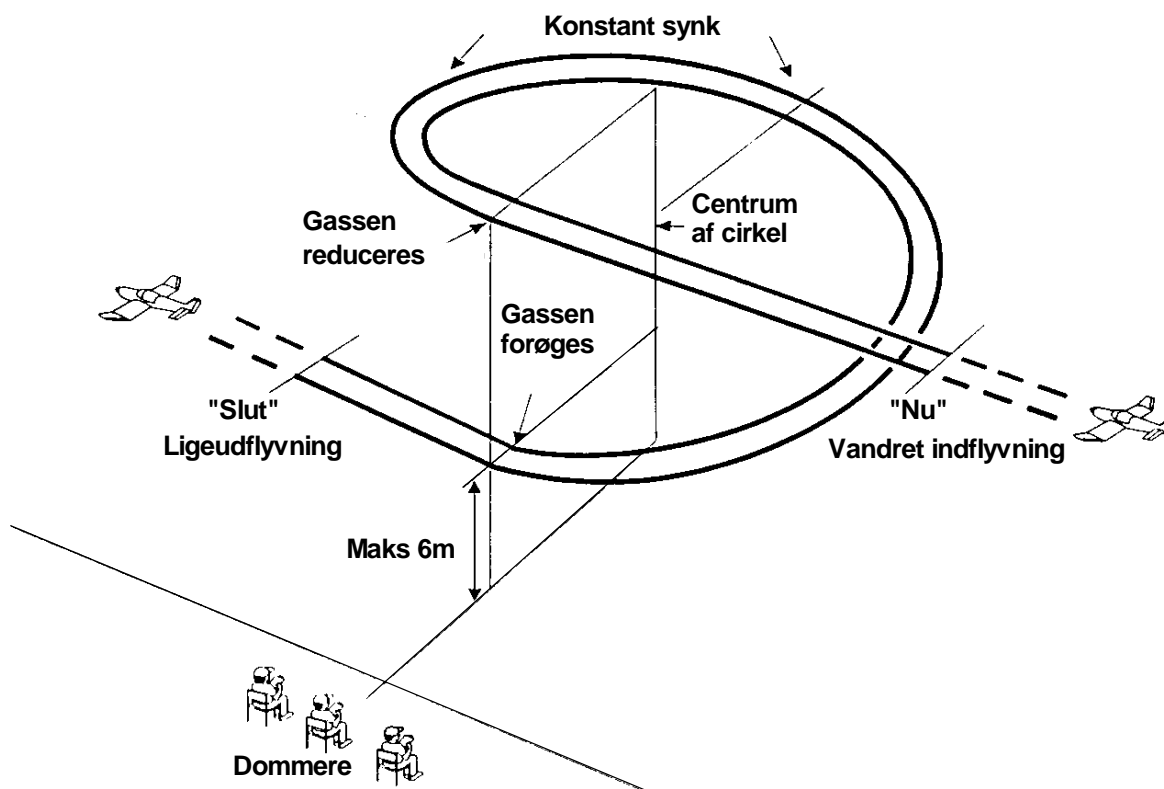


FEJL:

1. Indgangen til den første cirkel er ikke vinkelret på indflyvningsretningen.
2. Cirklerne er ikke lige store.
3. Cirklerne er deformede.
4. Modellen holder ikke konstant højde.
5. Skæringspunkt ikke ud for dommerne.
6. Modellen kommer ikke ud på samme kurs som indgangskursen.
7. Ind- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
8. Manøvrers størrelse ikke realistisk for prototypen.
9. Modellens flyveretning er ikke jævn og konstant.
10. Manøvre for langt væk, for tæt, for høj, for lav.

6C.3.6.4. 360 ° cirkel med højdetab ved konstant lave motoromdrejninger (Descending 360-degree circle at Constant Low Throttle Setting)

Manøvren begynder fra vandret ligeudflyvning, hvorfra flyet udfører en blød 360 graders cirkel med højdetab over landingsområdet i en retning væk fra dommerne, med konstant lave motoromdrejninger. Manøvren afsluttes i maksimum 6 meters højde og fortsætter med ligeudflyvning på samme kurs, som da manøvren begyndte, men i lavere højde.



FEJL:

1. Højdetabet er ikke konstant.
2. Nedstigningen er for stejl.
3. Motorgassen ikke konstant eller lav nok.
4. Cirklen er deformeret.
5. Intet tydeligt højdetab.
6. Modellen synker ikke til 6 m. eller lavere.
7. Cirklen ikke centreret ud for dommerne.
8. Ind- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
9. "Nu" og "Slut" ikke annonceret i vandret ligeudflyvning.
10. Manøvren er for langt væk eller for tæt på.

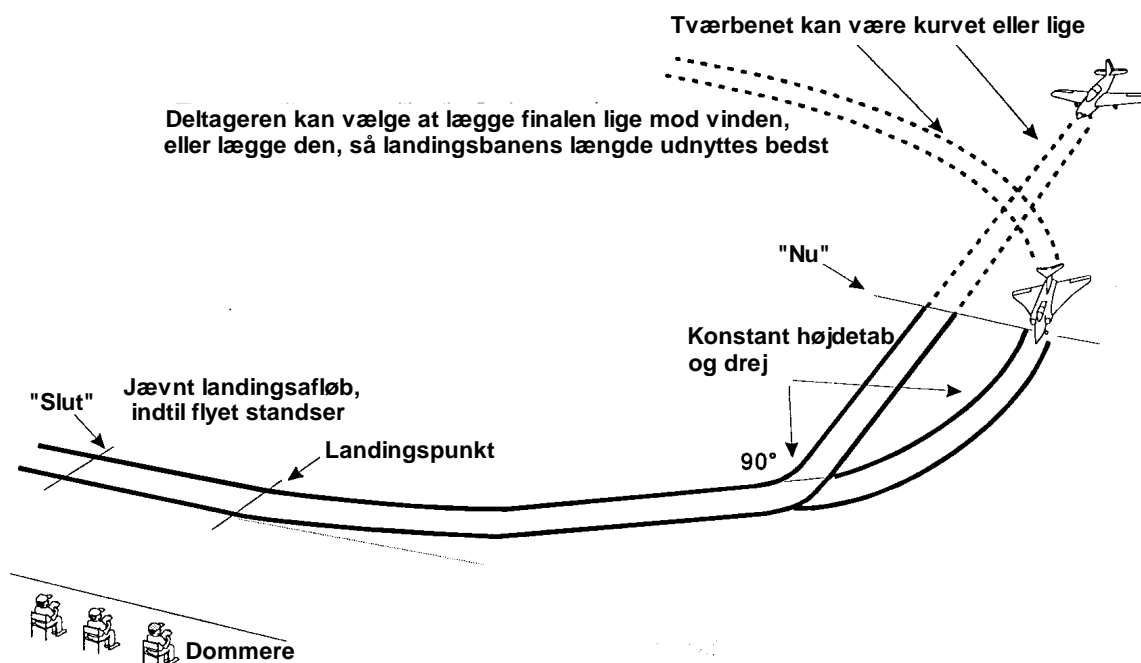
- 6C.3.6.5. Valgfri manøvre, se 6C.3.7)**
- 6C.3.6.6. Valgfri manøvre, se 6C.3.7)**
- 6C.3.6.7. Valgfri manøvre, se 6C.3.7)**
- 6C.3.6.8. Valgfri manøvre, se 6C.3.7)**
- 6C.3.6.9. Valgfri manøvre, se 6C.3.7)**

i slutningen af dette annex

6C.3.6.10 Approach and Landing (Landingsrunde og landing)

Manøvren påbegyndes med højdetab på tværbenet (på samme måde som ved Touch and Go). Før dette punkt kan modellen have gennemført enhver form for passende runde for at gøre klar til landing. Det kan være en fuld rektangulær eller oval manøvre, eller der flyves direkte ind på medvinds- eller tværbenet. Anflyvningen og landingen kan være mod vinden eller, alt efter deltagerens behov, lægges så landingsbanens længde udnyttes bedst (f. eks. jetfly).

Tværbenet kan være lige eller kurvet efter pilotens ønske. Fra starten af manøvren foretager modellen et 90 graders drej ind på finalen. Modellen skal rettes op jævnt, indtage en flyvestilling typisk for flytypen og sættes på landingsbanen uden hop og ruller roligt til den står stille. Et fly med konventionelt understel vil normalt udføre en trepunktslanding eller lande på hovedhjulene og så langsomt sænke halen i overensstemmelse med prototypen, vindforholdene eller landingsbanens overflade. Et fly med næsehjul vil først lande på hovedhjulene og så sætte næsehjulet blødt på banen.



FEJL:

1. Manøvren begynder ikke på tværbenet.
2. Drejet ind på finalen ikke konstant eller ikke 90 grader.
3. Højdetabet på tværbenet ikke jævnt og konstant.
4. Modellen indtager ikke korrekt stilling før den rører jorden.
5. Modellen flader ikke ud i en jævn bevægelse.
6. Modellen hopper ("hønser").
7. "Taber" en vinge under landingen.
8. En vingetip berører jorden.
9. Kommer ikke til et jævnt stop efter landingen.
10. Indtager ikke en stilling under landingen, som er typisk for prototypen.
11. Modellen kører uroligt og drejer efter landingen.
12. Modellen går på næsen (30 % fradrag, ingen point hvis den ender på ryggen)

Bemærk: En crashlanding giver nul point, men hvis modellen udfører en god landing og slutter landingsafløbet med at gå på næsen, så skal de point, som landingen ellers ville have fået, reduceres med 2 point.

Går modellen på næsen udelukkende fordi modellen kører ud af landingsbanen som følge af, at den er for kort p.g.a. vindretning, sker der ingen reduktion i point.

Modeller med optrækkeligt understel, som lander med et eller flere hjul optrukket, skal have landingspoint reduceret med 30 %.

Alle landinger, hvor modellen ender på ryggen, bliver betragtet som en crashlanding.

6C.3.6.11. Flyvningens realisme

Flyvningens realisme omfatter hele flyvningen - også den måde modellen flyver på mellem manøvrerne.

Dommerne vil give point for realisme inden for følgende punkter baseret på prototypens forventelige karakteristika:

*** Præsentation af flyvning K = 4**

De fleste fly er mere eller mindre kunstflyvningsdygtige, medens nogle er fuldstændig ikke-kunstflyvningsdygtige og andre er designet til kunstflyvning. Det er op til konkurrencedeltageren at vælge manøvrer, der typisk vil blive fløjet af prototypen i en flyveopvisningsagtig fremvisning. Al dokumentation, der bekræfter valg af manøvrer, skal vedlægges konkurrencedeltagerens erklæring, af hvilken en kopi skal være til rådighed for flychefdommeren via arrangørerne efter at registrering af holdene er afsluttet.

Aspekter af flyvningen, der skal overvejes, er:

1. Variationen og kombinationen af manøvrer, inkluderet vendinger ledende op til flymanøvrerne, for at give en flydende afvikling.
2. Ideelt bør vendingerne medføre, at modellen er passende placeret i den rette højde og retning til den næste flyvemanøvre for at minimere "tomgangsflyvning" forbi dommerne for at få modellen til den anden ende af flyvelinien.
3. Der bør belønnes mere at inkludere mere komplicerede og/eller risikable manøvrer såsom Kubansk Ottetal, langsom rul, kantet rul, snaprull, trekantet flyvning, firkantet flyvning samt Touch and Go sammenlignet med sekvenser bestående af simple manøvrer med et enkelt element.
4. Pilotens anvendelse af motorkraft. Anvendelse af modellens motorkraft i de forskellige faser af flyvningen er af betydning lige såvel som overgangen mellem indstillingerne. Lyden af motoren skal i højere grad vurderes som den generiske lyd tilhørende den type af motor og fly end om den repræsenterer den specifikke motor.

* **Modellens hastighed** **K = 9**

Dette skal være en subjektiv vurdering af modellens skalahastighed baseret på prototypens hastighed (som anført på dommerseddel og i dokumentation) og bedømt som om den gennemførte en offentlig flyveopvisning. Modeller, der flyver hurtigere end skalahastighed, skal have point fratrukket i forhold hertil. F.eks. bør en model, som ser ud til at flyve det dobbelte af skalahastigheden, ikke tildeles mere end det halve af de mulige point. Flyver modellen tre gange skalahastigheden eller hurtigere, tildeles ingen point.

* **Stabilitet og elegance**..... **K = 9**

Modellen skal være veltrimmet og ikke vise tegn på at være ustabil. Dommerne skal vurdere, hvor glatte bevægelserne er i betragtning af vejrforholdene. De skal også tage flyvestillingen i betragtning, d.v.s. tendens til at flyve med næsen løftet eller sænket.

Aspekter angående flyvningen realisme skal diskuteres af alle dommerne efter afslutning af flyvningen i overensstemmelse med konkurrencedeltagerens erklæring om ikke-kunstflyvningsmæssige egenskaber. Dommerne skal søge at nå frem til enighed i pointgivningen på dette område.

Nogle prototyper havde kun få eller ingen kunstflyvningsegenskaber. Disse fly var designet med begrænsede manøvreer, hvor prototypen havde indskrænkninger givet af producenten eller af de offentlige flyvemyndigheder. Eksempler er privatfly, passager- eller fragtfly samt tunge militære transport- og bombefly. De valgfrie manøvrer er medtaget under 6.3.7. for at tilgodese sådanne fly. Disse fly skal dog stadig kunne gives høje point på dette område, hvis ydeevnen for fuldskalaflyet virkelig begrænsede det til sådanne manøvrer. På den anden side skal der gives lave point på dette område, hvis fly med større manøvre- og ydeevne vælger disse valgfrie manøvrer, når fuldskalaflyet var i stand til meget mere.

Bemærk:

1. Flyver en model med to eller flere hjul nede, hvor prototypen har optrækkeligt understel, skal pointgivningen for denne manøvre reduceres med 2 point. Hvis ét hjul er nede, skal pointgivningen reduceres med 1 point. Hvis ét eller flere hjul kun kommer delvis ned under manøvren, skal pointgivningen reduceres med ½ point eller 1 point afhængig af, hvor langt hjulene kommer ud af hjulbrøndene.
2. Er piloten synlig forfra eller fra siden i prototypen, skal en pilotdukke i skalastørrelse og -form være synlig i modellen under flyvningen. Hvis sådan en pilot ikke er anbragt, skal de samlede flyvepoint reduceres med 10 %.

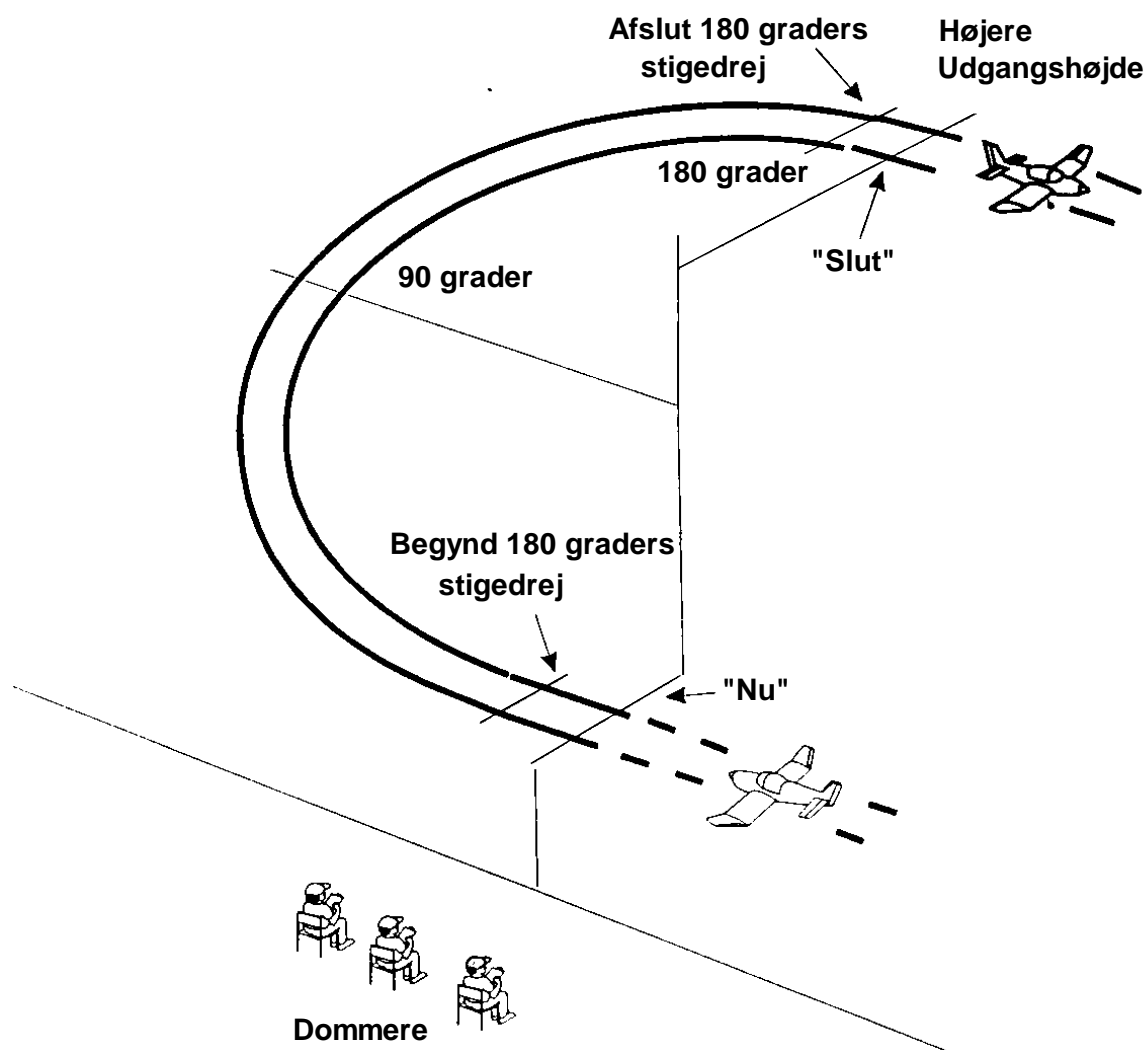
6C.3.7 Valgfri manøvrer

Udvalget af valgfri manøvrer skal i størst muligt omfang vise prototypens egenskaber.

Valget af manøvrer og den rækkefølge de bliver fløjet i, skal fremgå af dommersedlerne og gives til dommerne før hver flyvning. Rækkefølgen skal overholdes og enhver manøvre fløjet uden for rækkefølgen vil få **nul** point.

A. Chandelle.

Fra vandret ligeudflyvning passerer modellen dommerne og udfører et 180 graders stigedrej i retning væk fra dommerne og genoptager vandret ligeudflyvning, men nu på modsat kurs og i den nye højde. Stigeevnen skal være sammenlignelig med den for prototypen. Manøvren er kun for ikke-kunstflyvningsdygtige prototyper.

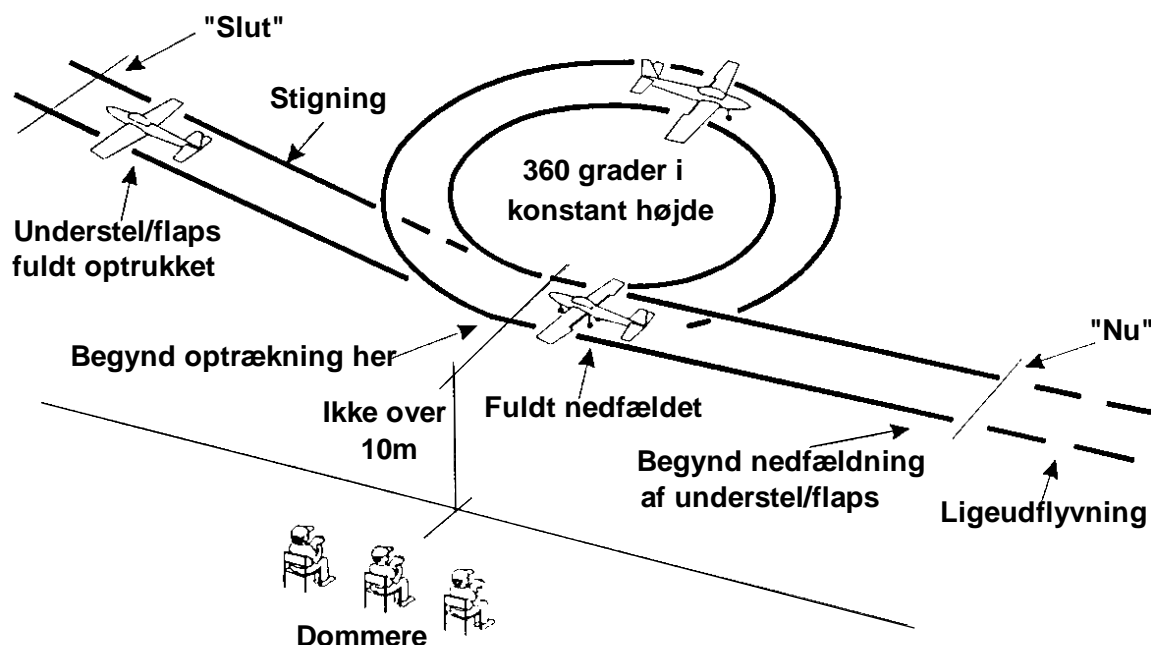
**FEJL:**

1. Drejet er ikke jævnt og konstant.
2. Stigningen er ikke jævn og konstant.
3. Halv højdevinding ikke opnået ved 90 grader.
4. Overdreven/urealistisk motorkraft anvendt for at stige.
5. Ubetydelig højdevinding.
6. "Nu" og "slut" sker ikke foran dommerne.
7. Ind- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
8. Udgangskurs ikke 180 grader i forhold til indgangskursen.
9. Indgang og udgang er ikke vandret ligeudflyvning.
10. For langt væk eller for højt.

B. Udfældning og optrækning af understel (Extend and Retract Landing Gear)
C. Udfældning og optrækning af flaps (Extend and Retract Flaps)

(Skitse og fejlbeskrivelser gælder for begge manøvrer med mindre andet er anført)

Modellen nærmer sig landingsområdet i vandret ligeudflyvning i ikke over 15 meters højde og understel/flaps udfældes, så det er tydeligt at se for dommerne. Derefter udfører modellen et 360 graders drej væk fra dommerne, og når den igen er direkte ud for dommerne trækkes understel/flaps op og modellen stiger ligeud.



FEJL:

1. Modellens hastighed for høj for nedfældning af understel/flaps.
2. Nedfældning af understel/flaps ikke synligt for dommerne.
3. Hastighed og rækkefølge for nedfældning/optrækning ikke realistisk.
4. Kun flaps demonstration:
 - a) Ustabil når flaps nedfældes.
 - b) Ingen ændret flyvestilling med flaps.
5. Cirklen ikke rund eller ikke konstant højde.
6. Cirkelns højde er over 15 m.
7. Cirklen ligger ikke midt ud for dommerne.
8. Optrækning ikke begyndt ud for dommerne.
9. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
10. Indgangs- og udgangskurs ikke ens.
11. Stigningen er ikke "skala-rigtig".
12. For langt væk eller for tæt på.

D. Kast af bomber eller brændstoftanke (Dropping of Bombs or Fuel Tanks)

Hvis bomberne bæres indvendigt, skal bombelemme åbnes og lukkes efter kastet.

Hvis bomber eller brændstoftanke bæres udvendigt, skal de være anbragt de rigtige steder og på den rigtige måde. Kastet skal være som fra prototypen.

Kastet skal ske, så dommerne tydeligt kan se det, og ud for dommerne.

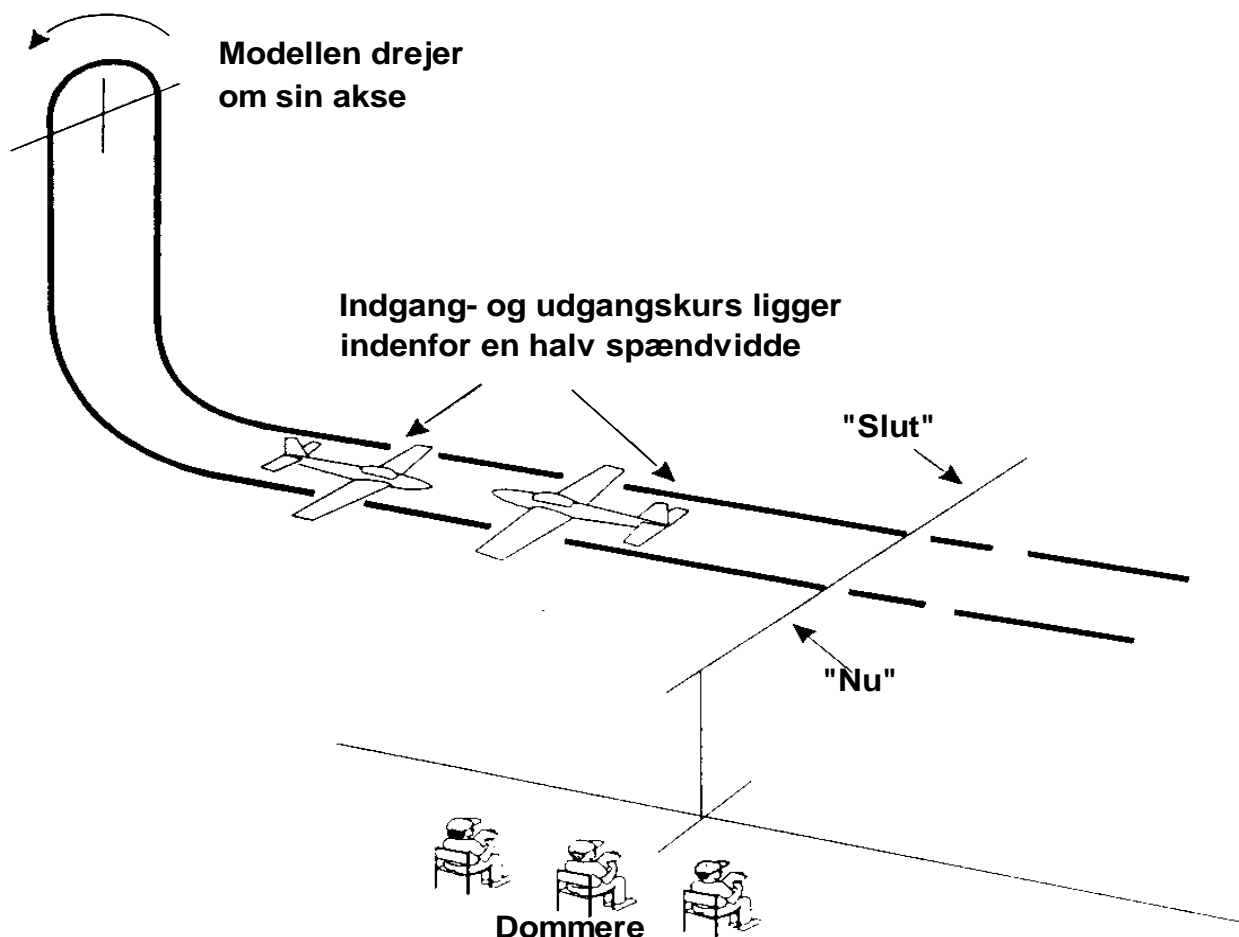
Eventuelle særlige egenskaber ved manøvreren skal forklares for dommerne inden flyvningen.

FEJL:

1. Bomber eller tanke udløses og falder ikke på en realistisk måde.
2. Kastet sker ikke foran dommerne.
3. Hele manøvreren foregår ikke på en realistisk måde.
4. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

E. Stall Turn

Modellen begynder i vandret ligeudflyvning, løfter næsen op til en lodret kurs indtil den standser. På det tidspunkt drejer modellen 180 grader, dykker og rettes op til vandret ligeudflyvning i modsat retning af indgangskursen. Indgang og udgang skal ligge i samme højde. Deltageren må oplyse, om drejet bliver til venstre eller højre. Flytyper med begrænset motorkraft forventes at udføre et svagt dyk ved fuld gas for at opnå tilstrækkelig hastighed, før manøvreren påbegyndes.

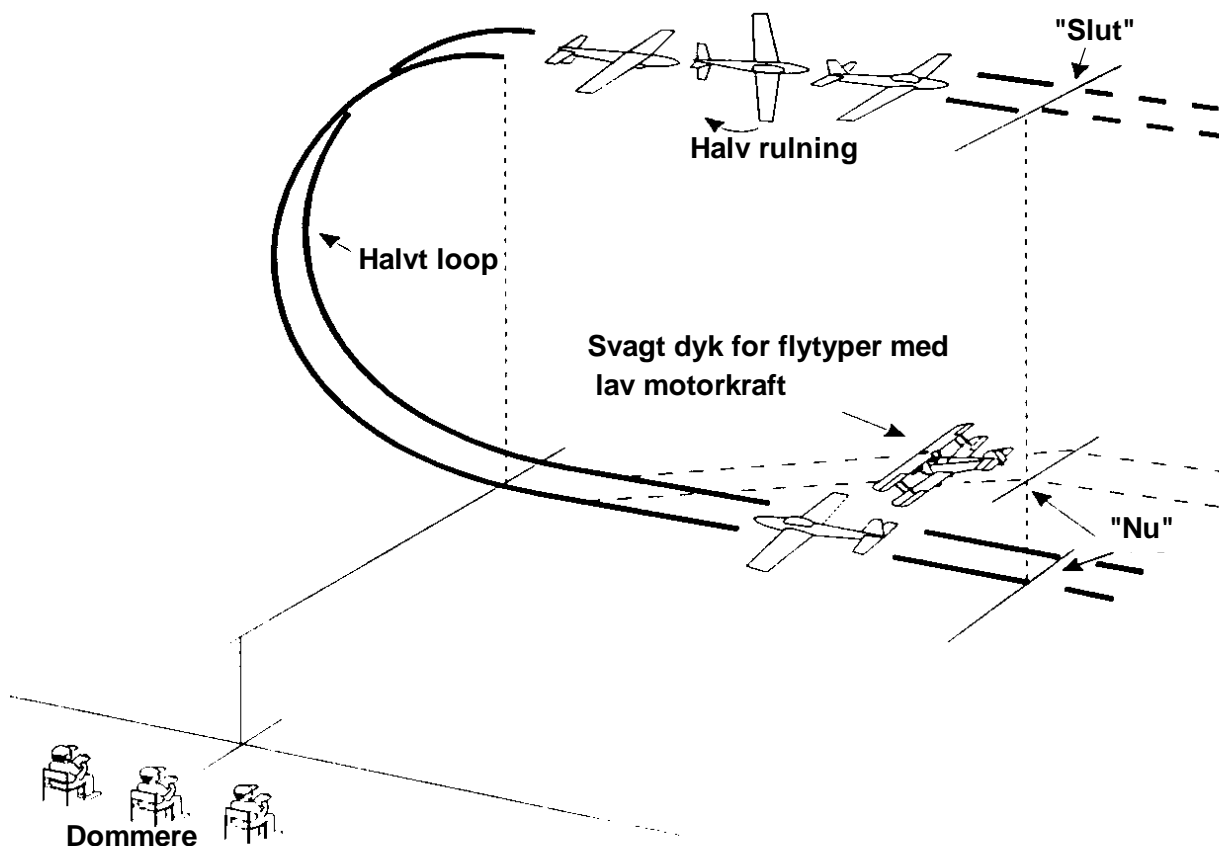


FEJL:

1. Start og slut er ikke parallel med dommerlinien.
2. Optrækningen er ikke placeret, så dommerne får den bedste udsigt hertil.
3. Stigningen og dykket er ikke næsten lodrette.
4. Ikke tilstrækkelig højdevinding.
5. Modellen standser ikke.
6. Deltageren oplyser ikke eller opnår det valgte drej til venstre/højre.
7. Indgangs- og udgangskurs ligger ikke i samme højde.
8. Modellen kommer ikke ud inden for en halv spændvidde af indgangslinien.
9. Ind- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

F. Immelmann Turn (Immelmann)

Fra vandret ligeudflyvning trækkes modellen op i første halvdel af et cirkulært loop (i overensstemmelse med prototypens ydeevne). Fra rygvendt position udføres en halv rulning før flyet fortsætter en vandret ligeudflyvning på modsat kurs. Fly med lav motorkraft forventes at begynde manøvren med et svagt dyk med fuld gas for at bygge den nødvendige hastighed op.



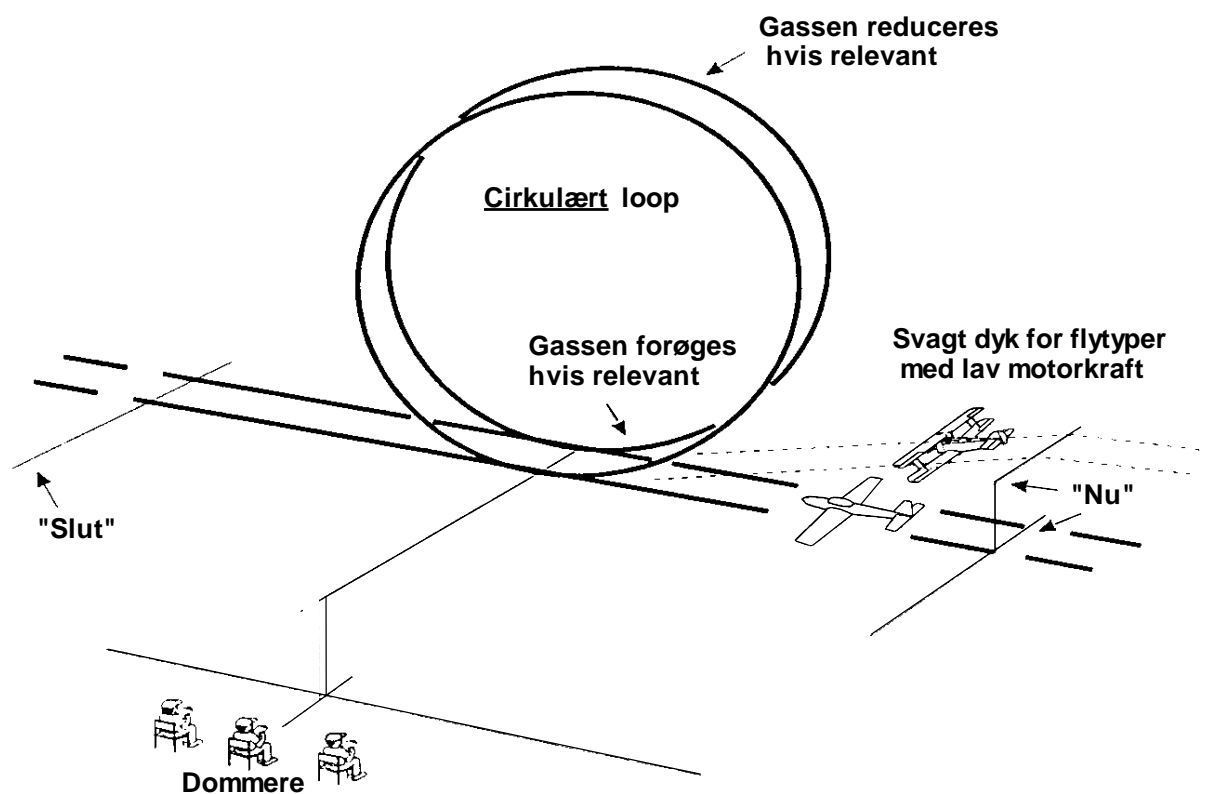
FEJL:

1. Kursen på det halve loop er ikke lodret.
2. Halve loop er ikke centreret foran dommerne.
3. Halve loop er ikke tilstrækkeligt halvcirkelformet.
4. Rulning begynder for tidligt eller for sent.
5. For stort højdetab under rulning.
6. Kursen ændrer sig under rulningen.
7. Indtager ikke en vandret ligeudflyvning på kurs modsat indflyvningen.
8. Manøvren ikke fløjet parallel med dommerlinien.
9. Størrelsen af manøvren og hastighed ikke som prototypen.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

G. Loop

Fra vandret ligeudflyvning trækkes modellen op i et cirkulært loop og genoptager vandret ligeudflyvning på samme kurs som i indgangen til manøvren. Alt efter flytype kan gashåndtaget trækkes tilbage på toppen af loopet og om nødvendigt åbnes igen, når normal flyvning genoptages. Fly med lav motorkraft forventes at begynde manøvren med et svagt dyk med fuld gas for at bygge den nødvendige hastighed op.

Bemærk: Det er hensigten, at loopet skal være cirkulært. Flytyper med lav motorkraft har ringere evne til at opnå en perfekt cirkel end et jettfly eller kunstflyvningsfly med stor motorkraft. Udfører de førstnævnte et let ovalt loop, så vil det give samme point som et perfekt rundt loop udført af sidstnævnte. En stærk deformeret cirkel vil få lave point. Dette gælder også andre manøvrer, som indeholder et loop.



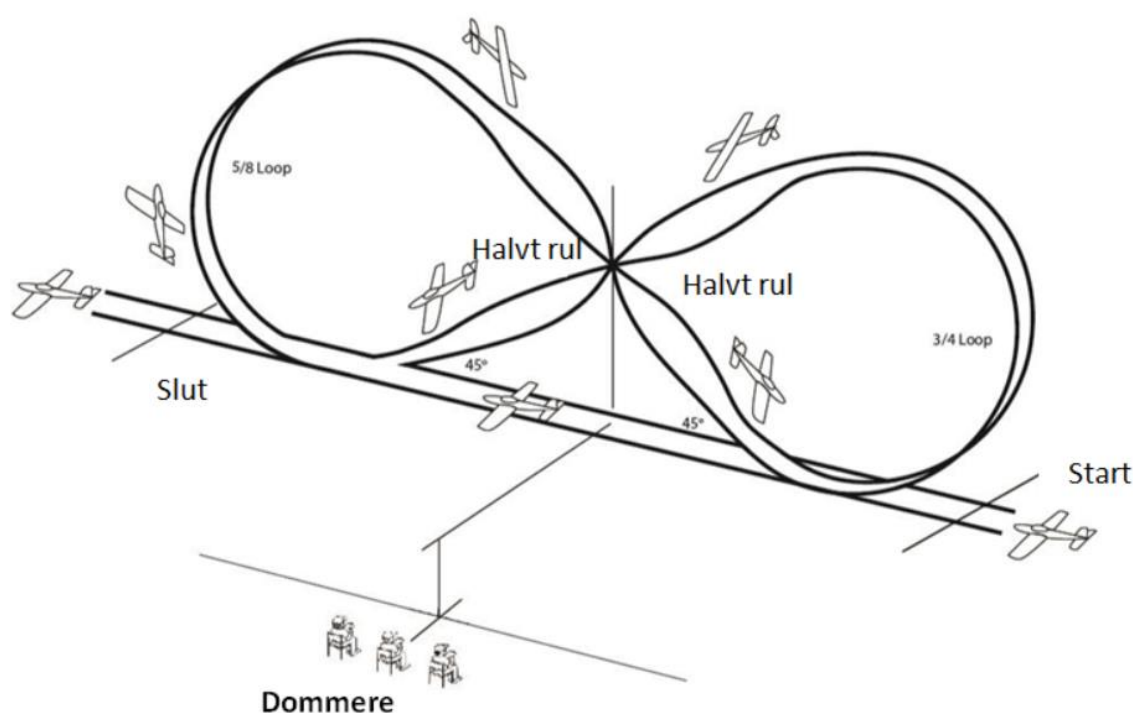
FEJL:

1. Loopets kurs er ikke lodret.
2. Loopet ikke tilstrækkeligt rundt sammenlignet med flytypens præstationer.
3. Unødvendig brug af gashåndtaget.
4. Loopets størrelse og hastighed er ikke som prototypen udfører det.
5. Ikke centreret ud for dommerne.
6. Indtager ikke vandret ligeudflyvning på samme kurs som indgangen.
7. Manøvren ikke fløjet parallel med dommerlinien.
8. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

H. Cubansk ottetal (Cuban Eight)

Modellen anflyver i en lige og vandret retning parallelt med dommerlinien. Efter at have passeret dommerens centerlinie, trækkes modellen rundt i et 5/8 indvendigt loop, og ender i kurs nedad i en vinkel på 45° , hvor der udføres en halv rulning på dommerens centerlinie. Den nedadgående retning på 45° holdes, indtil et $3/4$ indvendigt loop flyves for at gentage manøvren i den modsatte retning for at ende med en lige og vandret opretning i samme højde og spor som den oprindelige anflyvning.

Gashåndtaget kan tages tilbage på toppen af hvert loop, og åbnes ved hver nedgang alt efter, hvad der er passende for prototypen. Flytyper med lav motorkraft vil man forvente foretager et svagt dyk med fuld gas for at bygge farten op inden manøvren.



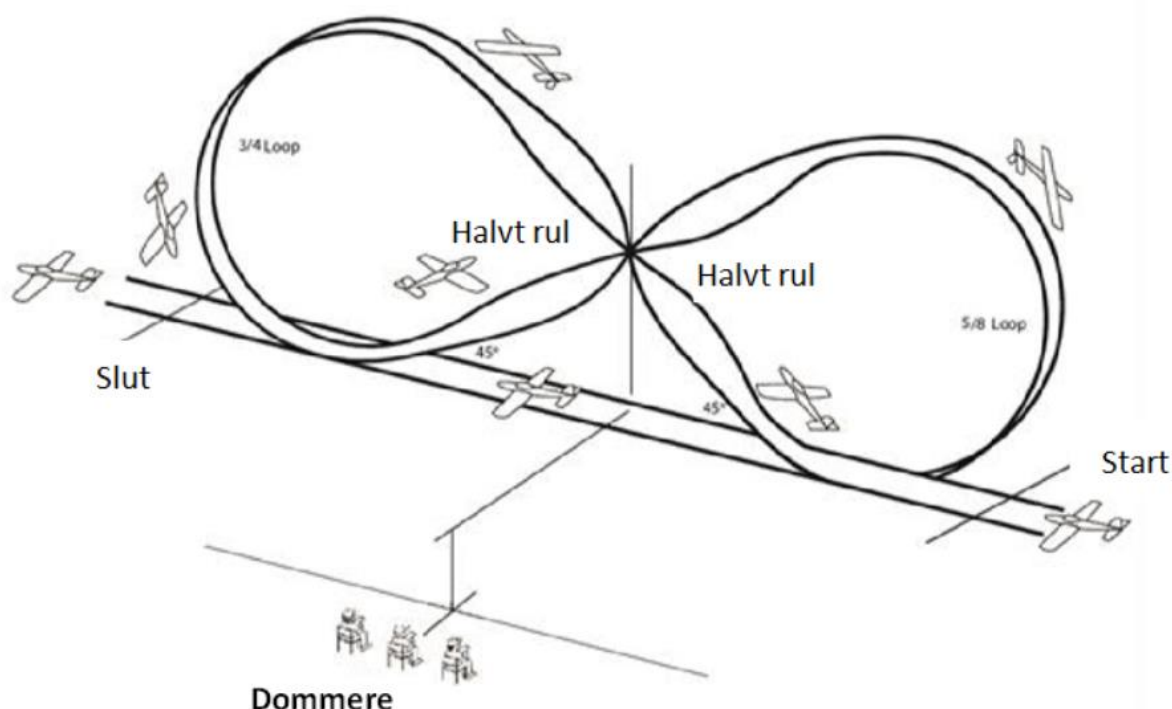
FEJL:

1. Manøvren ikke udført i et ensartet lodret plan parallelt med dommerlinien.
2. Loopene er ikke cirkulære.
3. Loopene er ikke lige store.
4. Halve rul er ikke centreret foran dommerne.
5. Kursen på nedstigningen er ikke 45° .
6. Modellen kommer ikke ud af manøvren i samme højde som indgangen.
7. Modellen flyver ikke vandret ligeud på samme spor som indgangen.
8. Upassende brug af gassen.
9. Størrelse og hastighed i manøvren passer ikke med prototypen.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

I. Omvendt Cubansk ottetal (Reverse Cuban Eight)

Modellen anflyver i en lige og vandret retning parallelt med dommerlinien og trækker via et 1/8 loop op i en 45° stigning før dommerens centerlinie. Dernæst udføres et halvt rul foran dommerne, hvorefter modellen trækkes rundt i et 3/4 indvendigt loop, og ender i kurs opad i en vinkel på 45° , hvor der udføres en halv rulning foran dommerne. Herefter udføres et 5/8 indvendigt loop for at genoptage en lige og vandret flyveretning i samme højde og spor som den oprindelige anflyvning.

Gashåndtaget kan tages tilbage på toppen af hvert loop, og åbnes ved hver nedgang alt efter, hvad der er passende for prototypen. Flytyper med lav motorkraft vil man forvente foretager et svagt dyk med fuld gas for at bygge farten op inden manøveren.

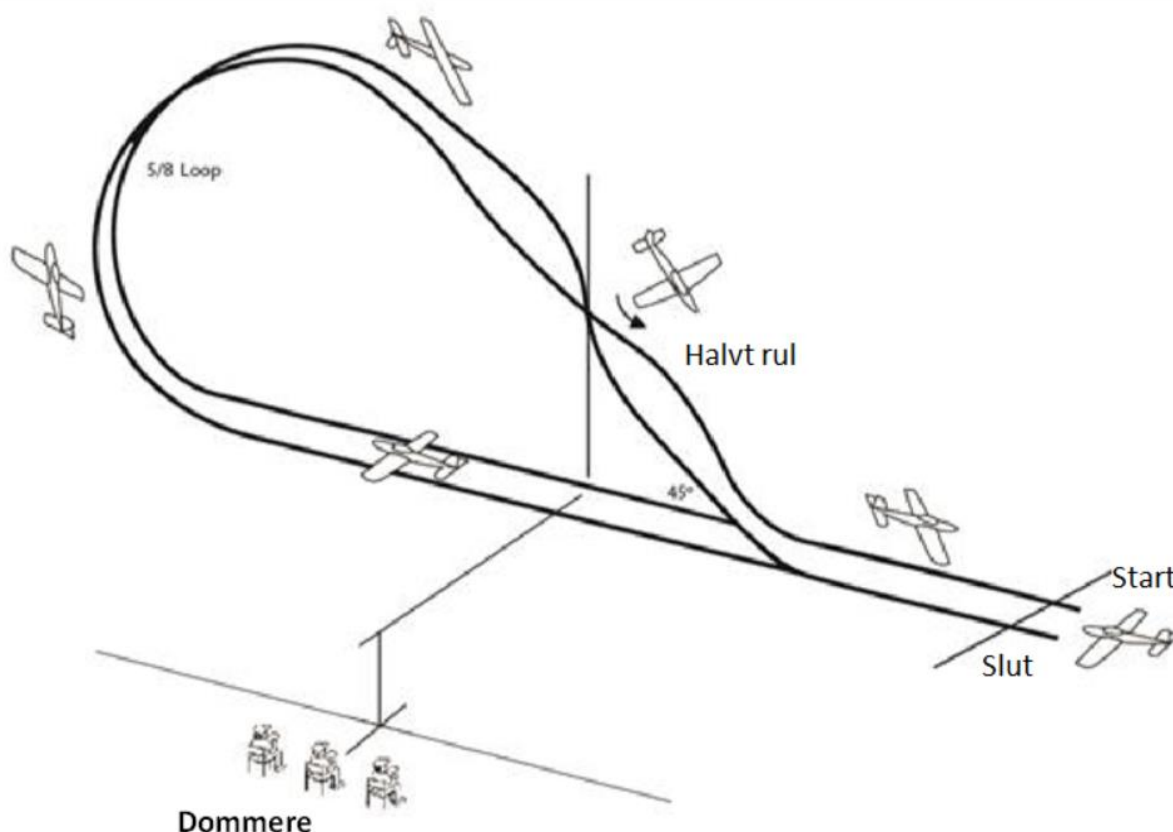


FEJL:

1. Manøveren ikke udført i et ensartet lodret plan parallelt med dommerlinien.
2. Loopene er ikke cirkulære.
3. Loopene er ikke lige store.
4. Halve rul er ikke centreret foran dommerne.
5. Kursen på nedstigningen er ikke 45° .
6. Modellen kommer ikke ud af manøveren i samme højde som indgangen.
7. Modellen flyver ikke vandret ligeud på samme spor som indgangen.
8. Upassende brug af gassen.
9. Størrelse og hastighed i manøveren passer ikke med prototypen.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

J. Halvt Cubansk ottetal (Half Cuban Eight)

Modellen anflyver i en lige og vandret retning parallelt med dommerlinien. Efter at have passeret dommerens centerlinie, trækkes modellen rundt i et 5/8 indvendigt loop, og ender i kurs nedad i en vinkel på 45° , hvor der udføres en halv rulning på dommerens centerlinie. Den nedadgående retning på 45° holdes, indtil et 1/8 indvendigt loop flyves for at ende med en lige og vandret opretning i samme højde og spor som den oprindelige anflyvning. Gashåndtaget kan tages tilbage på toppen af hvert loop, og åbnes ved hver nedgang alt efter, hvad der er passende for prototypen. Flytyper med lav motorkraft vil man forvente foretager et svagt dyk med fuld gas for at bygge farten op inden manøvreren.

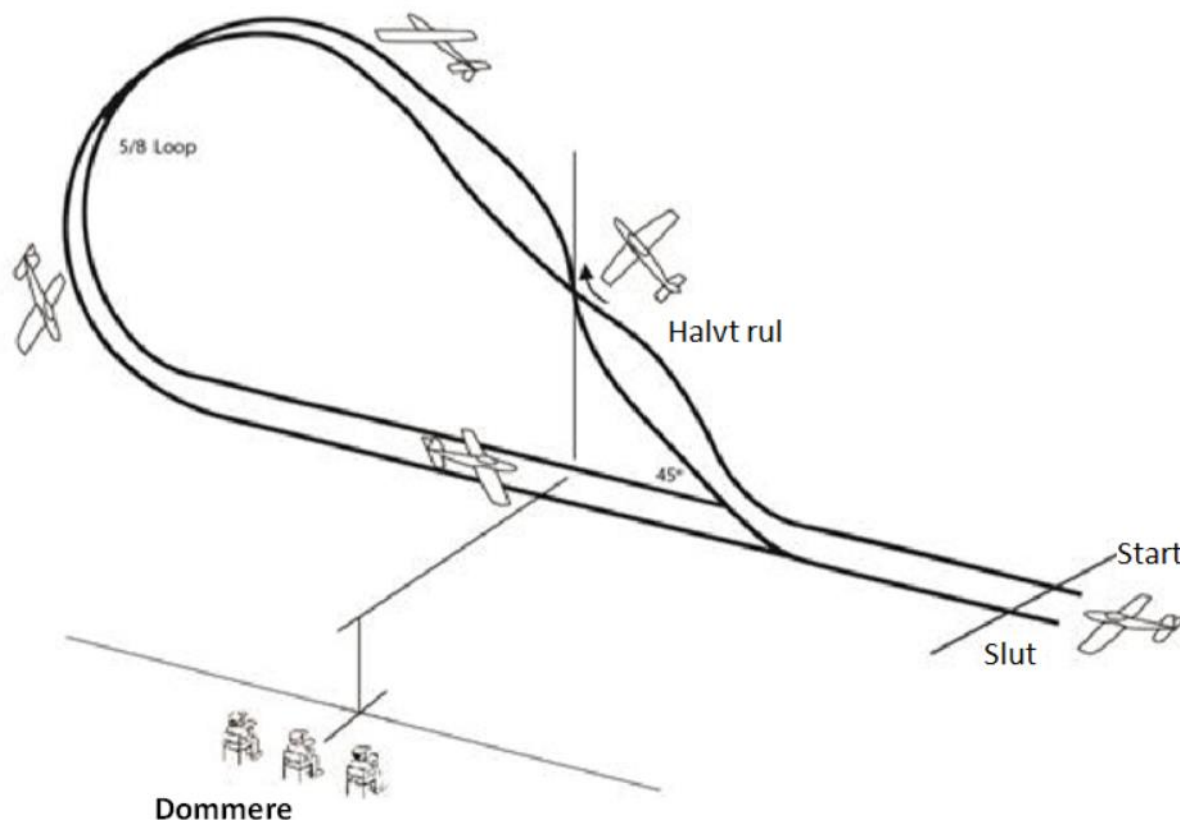


FEJL:

1. Manøvreren ikke udført i et ensartet lodret plan parallelt med dommerlinien.
2. Loopene er ikke cirkulære.
3. Loopene er ikke lige store.
4. Halve rul er ikke centreret foran dommerne.
5. Kursen på nedstigningen er ikke 45° .
6. Modellen kommer ikke ud af manøvreren i samme højde som indgangen.
7. Modellen flyver ikke vandret ligeud på samme spor som indgangen.
8. Upassende brug af gassen.
9. Størrelse og hastighed i manøvreren passer ikke med prototypen.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

K. Halvt Omvendt Cubansk ottetal (Half Reverse Cuban Eight)

Modellen anflyver i en lige og vandret retning parallelt med dommerlinien og trækker via et 1/8 loop op i en 45° stigning før dommerens centerlinie. Dernæst udføres et halvt rul foran dommerne, hvorefter modellen trækkes rundt i et 5/8 indvendigt loop for at ende med en lige og vandret opretning i samme højde og spor som den oprindelige anflyvning. Gashåndtaget kan tages tilbage på toppen af hvert loop, og åbnes ved hver nedgang alt efter, hvad der er passende for prototypen. Flytyper med lav motorkraft vil man forvente foretager et svagt dyk med fuld gas for at bygge farten op inden manøveren.

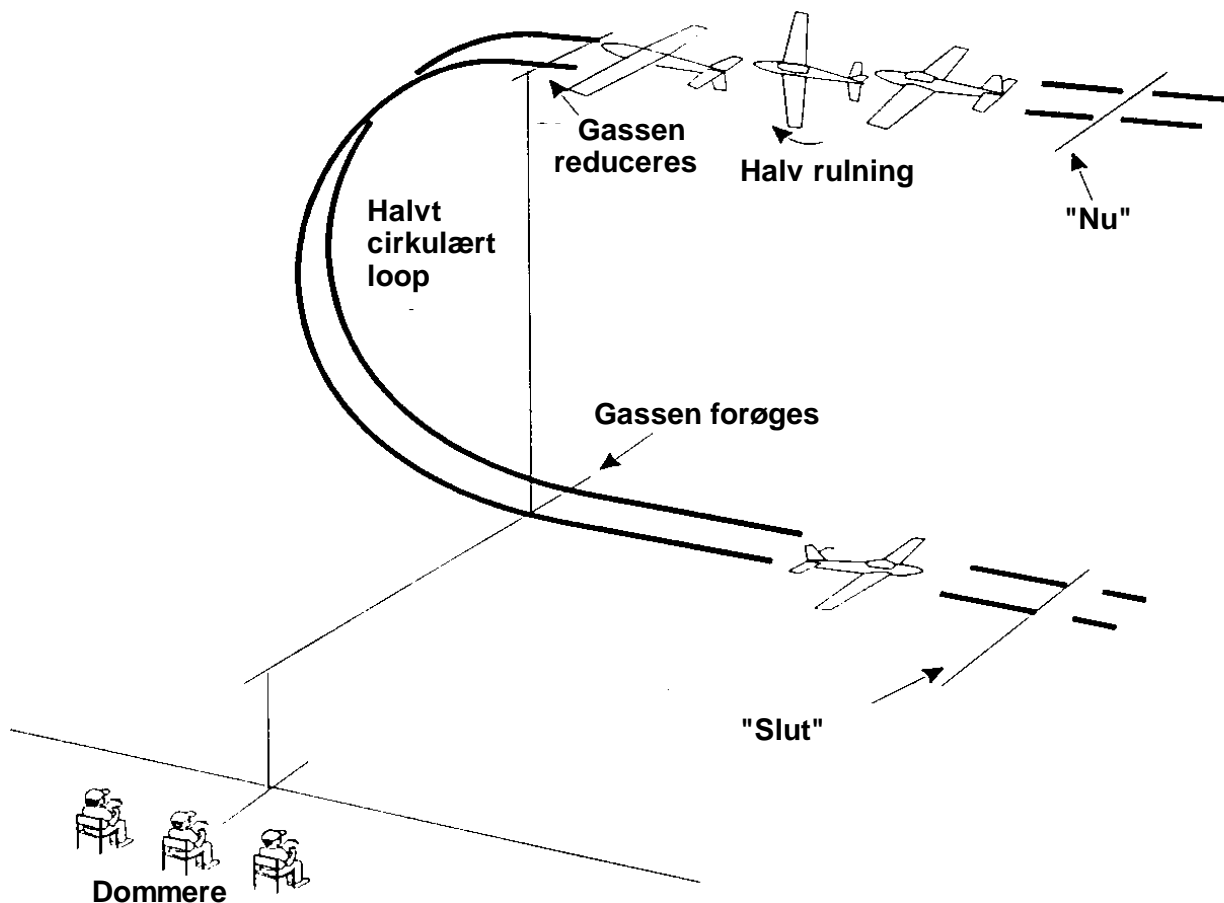


FEJL:

1. Manøveren ikke udført i et ensartet lodret plan parallelt med dommerlinien.
2. Loopene er ikke cirkulære.
3. Loopene er ikke lige store.
4. Halve rul er ikke centreret foran dommerne.
5. Kursen på nedstigningen er ikke 45° .
6. Modellen kommer ikke ud af manøveren i samme højde som indgangen.
7. Modellen flyver ikke vandret ligeud på samme spor som indgangen.
8. Upassende brug af gassen.
9. Størrelse og hastighed i manøveren passer ikke med prototypen.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

L. Split S (Reversal)

Fra vandret ligeudflyvning udfører modellen en halv rulning og fra rygvendt stilling et halvt cirkulært indvendigt loop (i overensstemmelse med prototypens præstationer) og fortsætter så vandret ligeud modsat indgangskursen. Gashåndtaget skal trækkes tilbage, når modellen vender på hovedet, alt efter flytypen, og åbnes igen, når modellen atter flyver vandret ligeud.

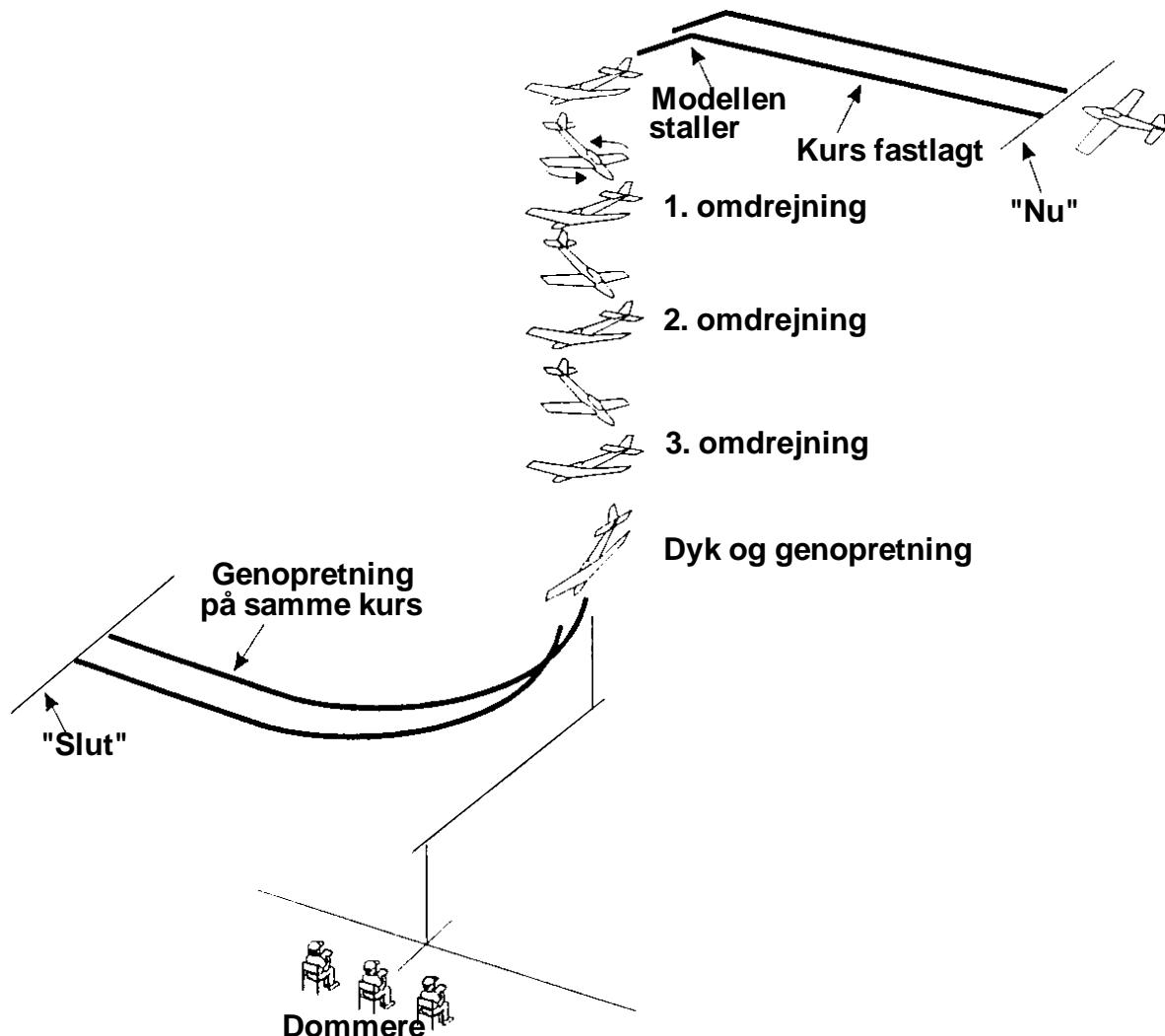


FEJL:

1. Modellen ændrer kurs under det halve rul.
2. Modellen flyver på ryggen i for lang tid.
3. Upassende brug af gassen.
4. Kursen under det halve loop ikke lige eller lodret.
5. Halve loop ikke tilstrækkelig halvcirkulær.
6. Halve rul for hurtigt eller for tæt.
7. Indtager ikke vandret ligeudflyvning på modsat kurs af indgangen.
8. Halve loop ikke centreret i forhold til dommerne.
9. Manøvren ikke fløjet parallel med dommerlinien.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

M. Spin tre omdrejninger (Spin Three Turns)

Fra vandret ligeudflyvning tages farten af flyet indtil det staller og begynder et spin gennem tre omdrejninger og rettes ud til vandret flyvning på samme kurs som indflyvningen. Under højdetabet kan modellen godt drive med vinden.

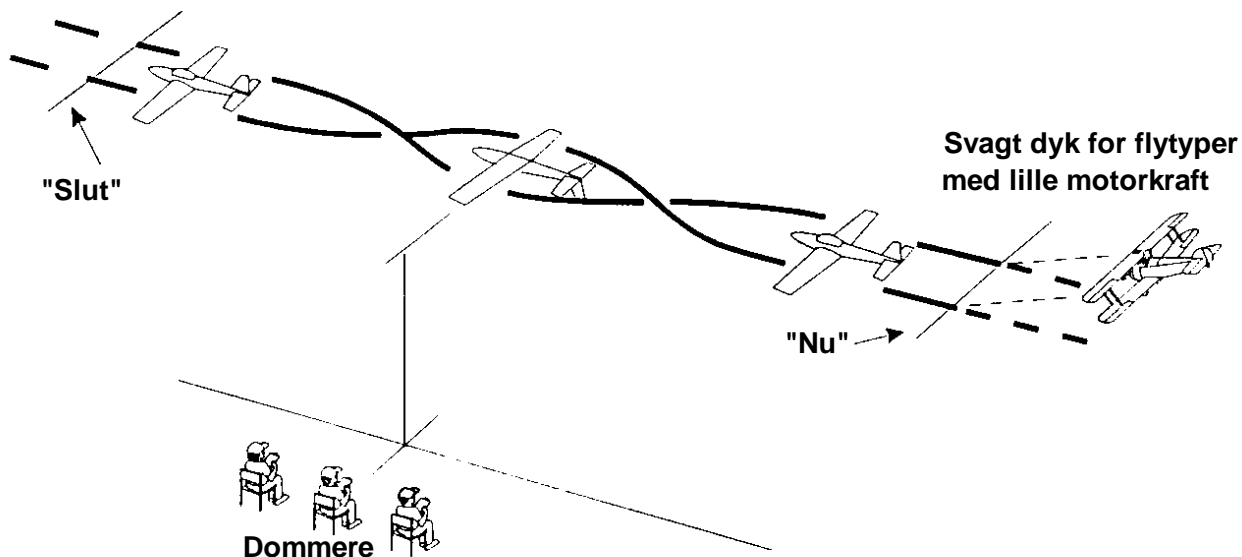


FEJL:

1. Motoren er ikke droslet ned, når stall indtræffer.
2. Indgangen til spin er ikke ren og positiv.
3. Ikke et ægte spin, men kun et spiraldyk (som giver nul point).
*Bemærk: I et ægte spin vil modellen dreje sig tæt om tyngdepunktet.
Et spiraldyk er et tæt, lodret tønderul.*
4. Tre omdrejninger ikke fuldført.
5. Begyndelsen til spin ikke påbegyndt foran dommerne.
6. Modellen fortsætter ikke vandret ligeudflyvning på samme kurs som indgangen.
7. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
8. Indgang og udgang foregår ikke i vandret flyvning.
9. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

N. Rulning (Roll)

Fra vandret ligeudflyvning ruller modellen en hel omgang med konstant rulningshastighed og genoptager vandret ligeudflyvning på samme kurs. Fly med lav motorkraft forventes at dykke svagt med fuld gas før selve manøvreren. Deltageren skal oplyse, hvilken type rulning der vil blive udført, f.eks. langsom rulning, tønderulning, snaprul.



FEJL:

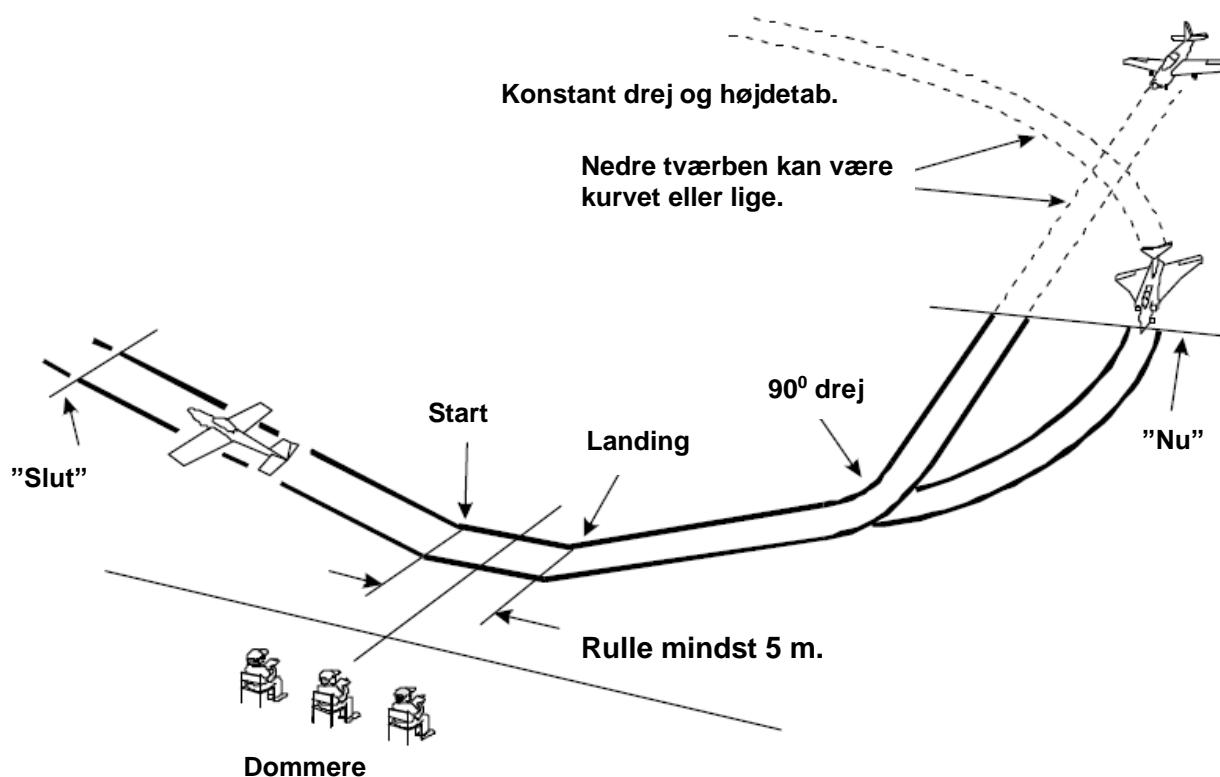
1. Rulningens vinkelhastighed er ikke konstant.
2. Typen af rulning ikke typisk for prototypen.
3. Rulningen ikke centreret midt for dommerne.
4. Indgang og udgang sker i forskellige højder.
5. Indgang og udgang ved forskellige hastigheder.
6. Indgang og udgangskurs og kursen under rulning ikke parallel med dommerlinien.
7. Modellen genoptager ikke vandret ligeudflyvning på samme kurs som ved indgangen.
8. Typen af rulning ikke som oplyst.
9. Upassende brug af gashåndtag.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

O. Faldskærm (Parachute)

Kast skal ske som fra prototypen. For eksempel skal last kastes ud fra luger eller bomberum, mandskab via døre, luger, eller ved at vende flyet om på ryggen. Modellen skal reducere hastigheden, før udkastet begynder, f.eks. ved at udfælde flaps og understel. Hvis prototypen bruger bremseskærm under landingen, kan deltageren demonstrere dette.

P. Touch and Go

Modellen begynder med at flyve nedre tværben under højdetab, der enten kan være kurvet eller lige som valgt af piloten. Drejet over 90 grader fører ind på finalen. Modellen lander og letter igen imod vinden uden at gøre holdt. Hovedhjulene skal rulle på jorden mindst 5 meter. Flaps bruges, hvis relevant.

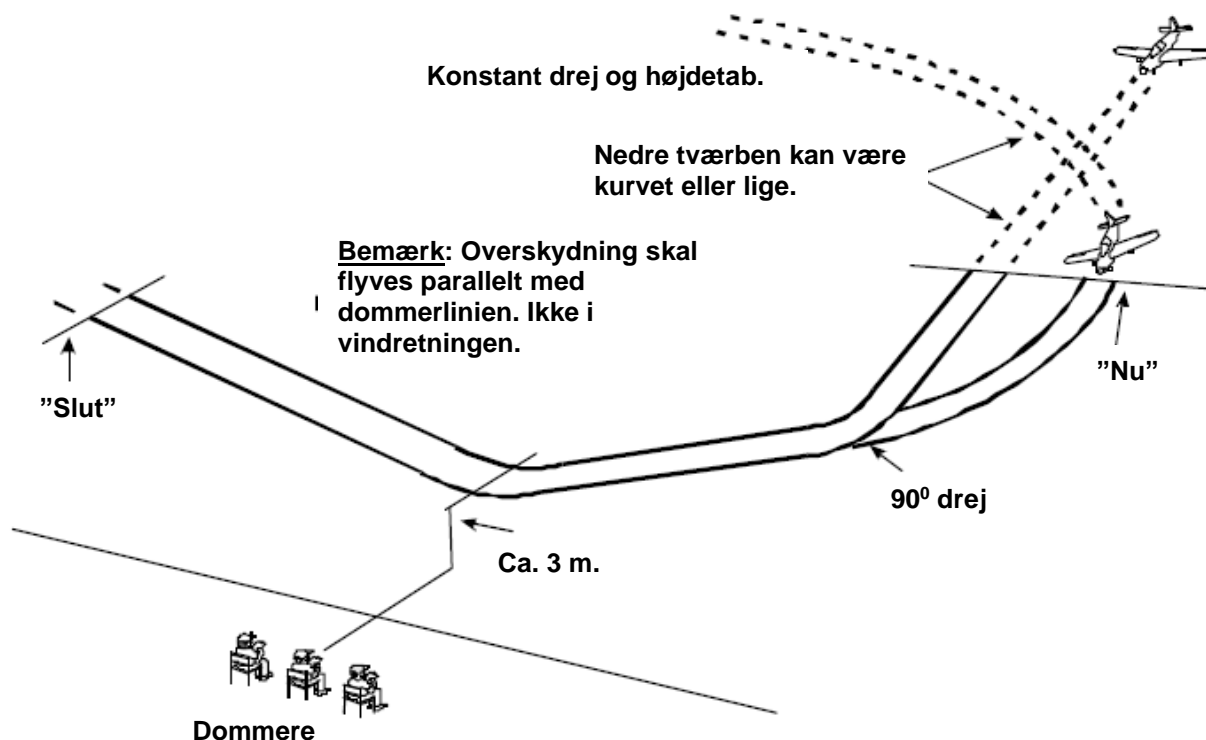


FEJL:

1. Manøvren begynder ikke på tværbenet.
2. Drejet ind på finalen er for skarpt eller ikke 90 grader.
3. Højdetabet fra tværbenet er ikke jævnt og konstant.
4. Modellen opnår ikke den rigtige stilling, inden den sættes på banen.
5. Modellen opnår ikke at rulle mindst 5 meter (*Bemærk: Hvis prototypen har to hovedhjul, så skal begge hjul rulle mindst 5 meter på banen*).
6. Modellen hopper ved landingen.
7. Ikke korrekt brug af flaps.
8. Modellen stiger ikke jævnt eller realistisk.
9. Finalen og stigningen ligger ikke på samme kurs.
10. Udnytter ikke landingsarealet godt nok i forhold til vindretningen.

Q. Overskydning (Overshoot)

Modellen begynder med at flyve nedre tværben under højdetab, der enten kan være kurvet eller lige som valgt af piloten. Drejet fortsætter med et 90 graders drej ind på en finale, der ligger højere end normalt med lav gas og flaps bruges, hvis relevant. I en højde af ca. 3 meter over midten af landingsområdet gives gas for at standse højdetabet. Flyet begynder en stigning ligeud, når normal hastighed og flyvestilling er opnået. Formålet med manøvren er at simulere en afbrudt landing, fordi flyet ligger for højt på finalen.

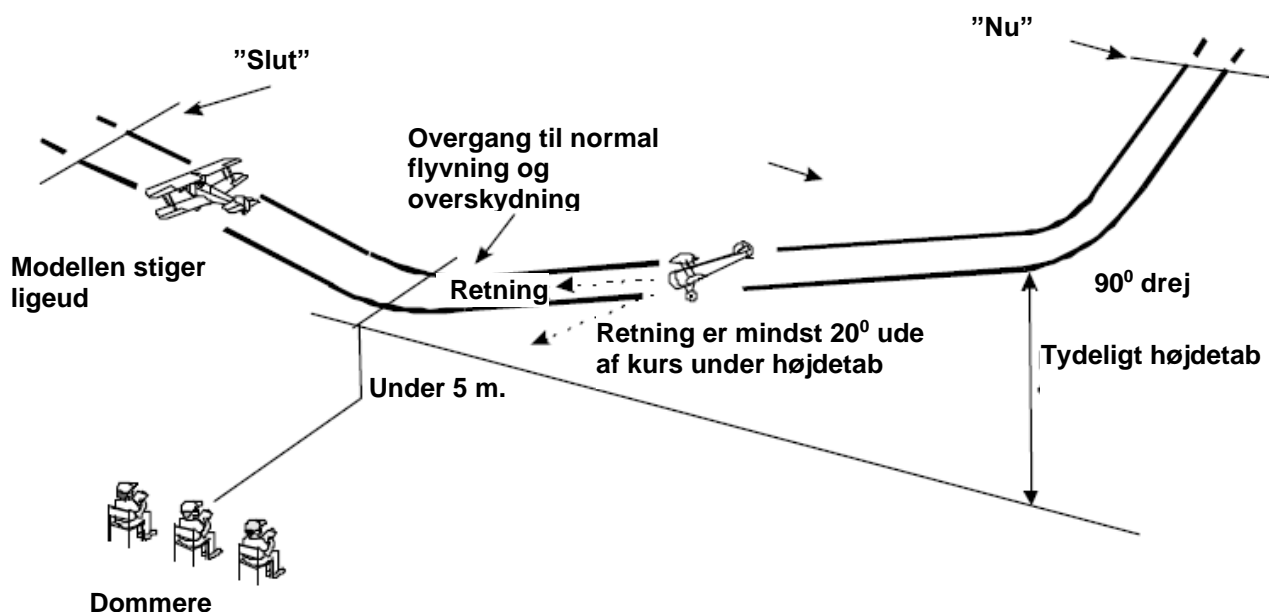


FEJL:

1. Manøvren begynder ikke på tværbenet.
2. Drejet ind på finalen er for skarpt eller ikke 90 grader.
3. Modellen opnår ikke den lidt for høje indflyvning til landing.
4. Modellen opnår ikke den rigtige landingshastighed eller stilling.
5. Ikke konstant højdetab indtil der gives gas.
6. Modellen synker for meget over eller under 3 meter.
7. Laveste punkt af manøvren ikke opnået foran dommerne.
8. Ingen blød overgang i hastighed og flyvestilling fra indflyvningen gennem nedstigningen til den afsluttende stigning.
9. Upassende brug af flaps og/eller understel.
10. Modellen *kunne* have landet på finalen.
11. Modellen stiger ikke jævnt.
12. Kursen på finalen og stigningen er ikke den samme.
13. For tæt på eller for langt væk.

R. Sideglidning til venstre eller højre (Side Slip to Left or Right)

Modellen drejer starter manøvren i ligeudflyvning ved at reducere motorgassen på nedre tværben og drejer derefter ind på finalen, der er parallel med dommerlinien. I det modellen indleder drejet indleder den en sideglidning ved at give modsat sideror i forhold til drejet og opnår at næsen drejes mindst 20 grader ud af kurs til den modsatte side. Der markeres et tydeligt højdetab, mens der flyves med en typisk landingshastighed. Formålet med sideglidningen er, hvis det fortsættes, at det leder til en landing foran dommerne. Før modellen når dommernes position, indstilles sideglidningen og normal flyvning genoptages. Modellen udfører en overskydning under 5 m. højde før flyet indleder en stigning ligeud. Formålet med manøvren er at demonstrere et tydeligt højdetab, som ved en anflyvning til landing, uden at farten stiger og uden brugen af flaps.



FEJL:

1. Modellen begynder ikke jævnt sideglidning i drejet ind på finalen.
2. Modellen er ikke drejet mindst 20 grader under sideglidningen.
3. Drejet under sideglidningen og højdetabet ikke konstant.
4. Der er utilstrækkeligt højdetab.
5. Der opbygges for stor fart under nedstigningen.
6. Kursen under sideglidningen holdes ikke/er ikke parallel med dommerlinien.
7. Sideglidningen er ikke afsluttet inden dommerne passerer.
8. Overskydning er ikke under 5 meters højde.
9. Ingen blød overgang til normal flyvning og stigning.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

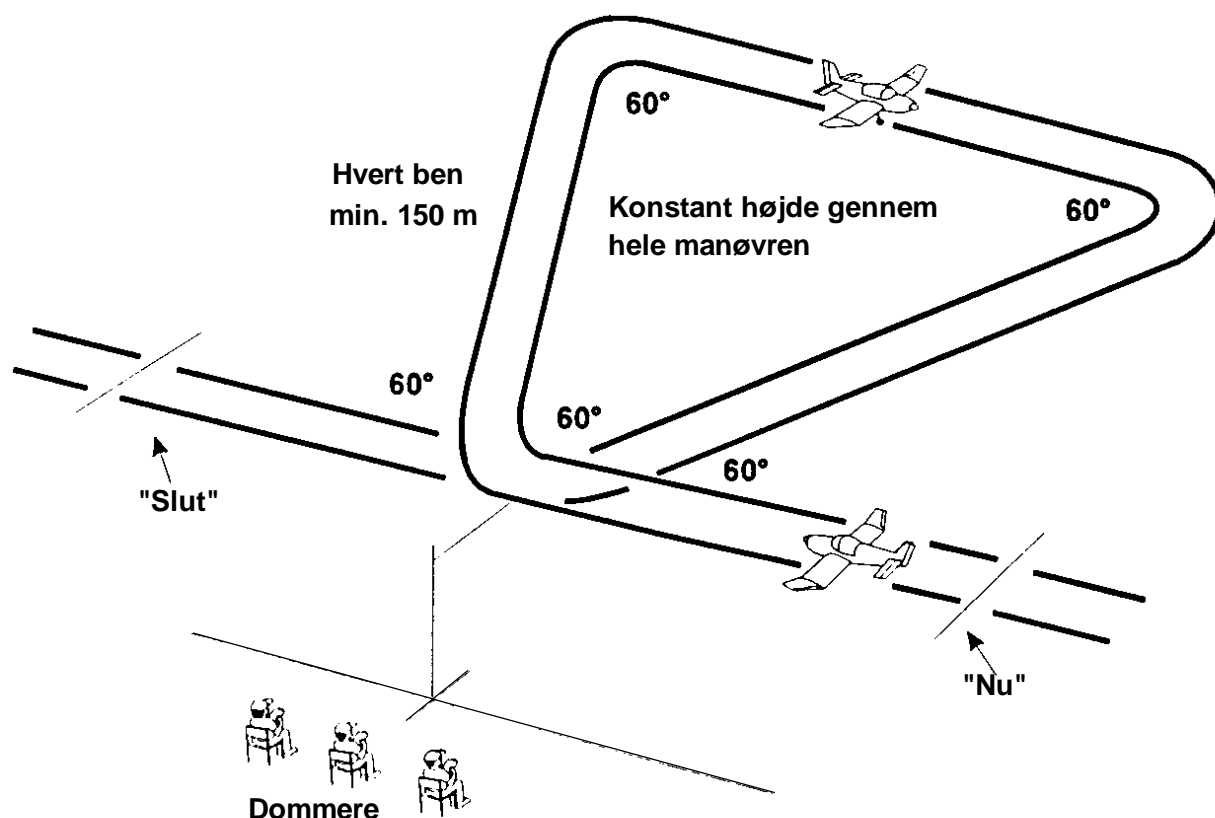
**S. og T. Flyvefunktion(er) udført af prototypen for modellen
(Flight Function(s) Performed by Prototype Aircraft)**

En deltager må gerne demonstrere op til to flyvefunktioner af eget valg, men må forklare flyvedommerne hvad demonstrationen går ud på, inden han går til flyvelinien. Deltageren skal være forberedt på at levere bevis på, at prototypen, som modellen er bygget efter, også udførte funktionen, f.eks. sprøjtning af marker, udvendigt loop, o.s.v.

Almindelige flyvemanøvrer som proceduresving, stigende drej, faldende drej, o.s.v. kan ikke godkendes. Mekaniske funktioner, som lige så godt kunne være udført på jorden, f.eks. tænde og slukke lys, kan ikke godkendes.

U. Flyvning i trekantbane (Flight in Triangular Circuit)

Modellen nærmer sig i vandret ligeudflyvning et punkt lige foran dommerne, hvor den drejer til en ny kurs 60 grader væk fra dommerlinien. Den flyver så vandret ligeud mindst 150 meter, drejer til en kurs parallel med dommerlinien og flyver mindst 150 meter, hvorefter den drejer ind på en kurs direkte mod dommerne, som flyves mindst 150 meter til et punkt over landingsområdet. Her udføres det sidste drej, som bringer modellen ind på samme kurs som ved indgangen til manøveren. Manøveren er en ligebenet trekant, d.v.s. en trekant med lige lange sider og 60 graders vinkler.

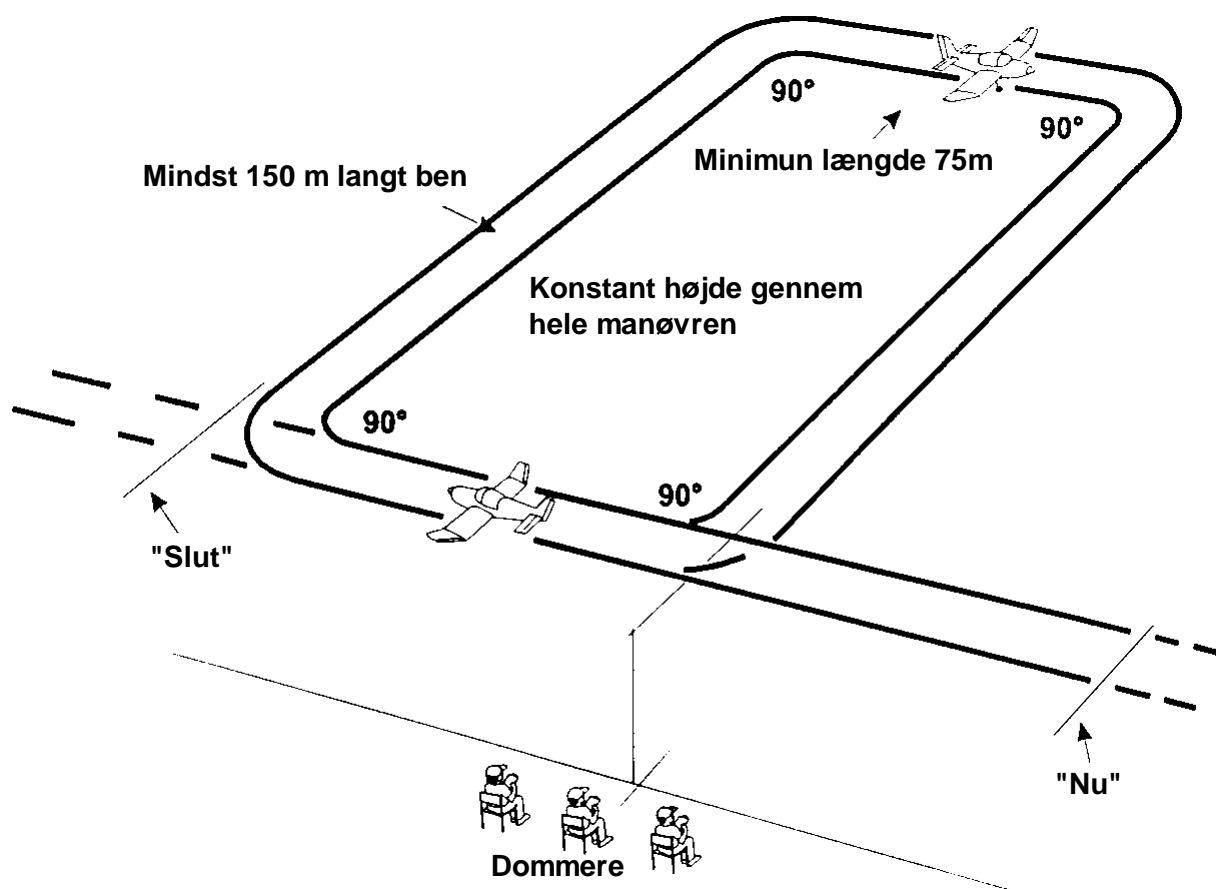


FEJL:

1. Manøveren ikke påbegyndt og afsluttet i lige stor afstand fra dommerne.
2. Modellen ændrer højde.
3. Svingrate i hjørnerne ikke konstant eller hjørner er ikke 60 grader.
4. Siderne i triangelen er ikke lige.
5. Siderne i triangelen er ikke lige lange.
6. Siderne i triangelen er for lange eller for korte.
7. Triangelens centerlinje ligger ikke ud for dommerne.
8. Ikke passende korrektion for afdrift.
9. Indgangs- og udgangskurs ikke den samme.
10. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
11. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

V. Flyvning i rektangulær bane (Flight in Rectangular Circuit).

Modellen flyver vandret ligeud til et punkt direkte foran dommerne. Den fortsætter endnu mindst 75 meter fremad før den drejer til en kurs på 90 grader i forhold til dommerlinien og fortsætter vandret og ligeud mindst 150 meter lige frem, hvorefter den drejer til en kurs parallel med dommerlinien, hvorpå den fortsætter mindst 75 meter. Den drejer så ind på en kurs, som flyves direkte mod dommerne mindst 150 meter. Foran dommerne foretages et drej, så modellen flyver videre på den oprindelige indgangskurs. Denne manøvre beskriver et rektangel over jorden.

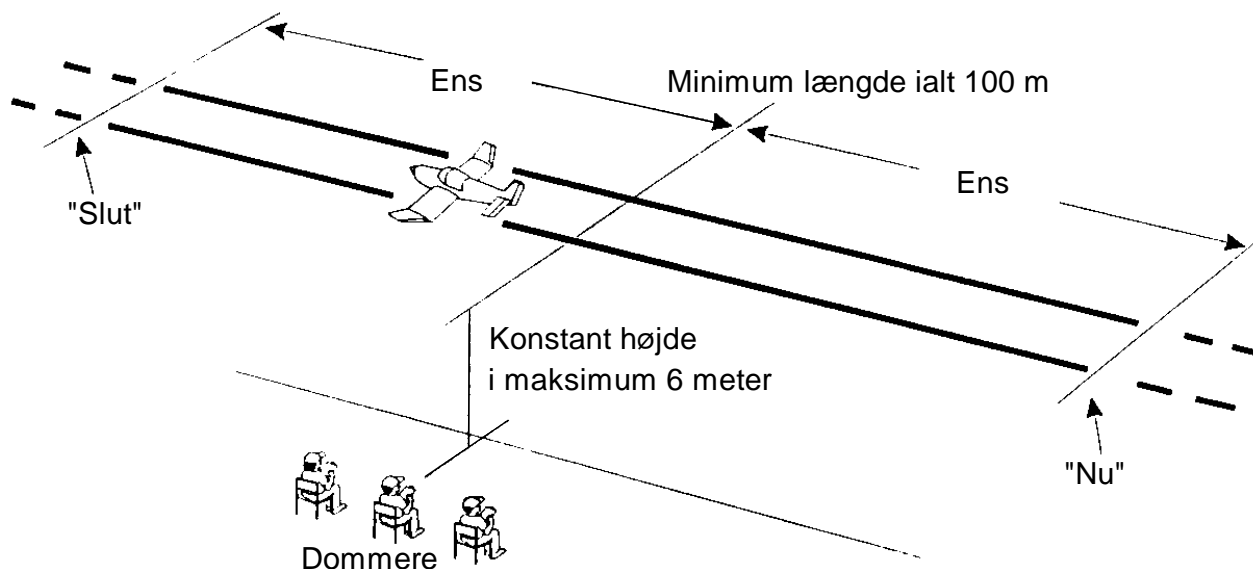


FEJL:

1. Manøvreren er ikke begyndt og afsluttet lige langt fra dommerne.
2. Modellen ændrer højde.
3. Svingrate i drejene ikke konstant eller drejene ikke 90 grader.
4. Benene er ikke lige.
5. Benene for lange eller for korte.
6. Modsatte sider i rektangel har ikke samme længde.
7. Korrektion for afdrift bliver ikke gjort ordentligt.
8. Sidste ben i rektangel bliver ikke centreret mod dommerne.
9. Indgangs- og udgangskurs ikke ens.
10. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinie.
11. For langt væk, for tæt, for høj, for lav

**W. Flyvning i lige linie og konstant højde (maks. 6 meter)
(Flight in a Straight Line at Constant Height (Maximum 6 m)).**

Modellen flyver vandret ligeud i en højde af maksimum 6 meter over en distance på mindst 100 meter, og den afslutter manøvreren med en stigning. Dette er i virkeligheden en lav forbiflyvning.

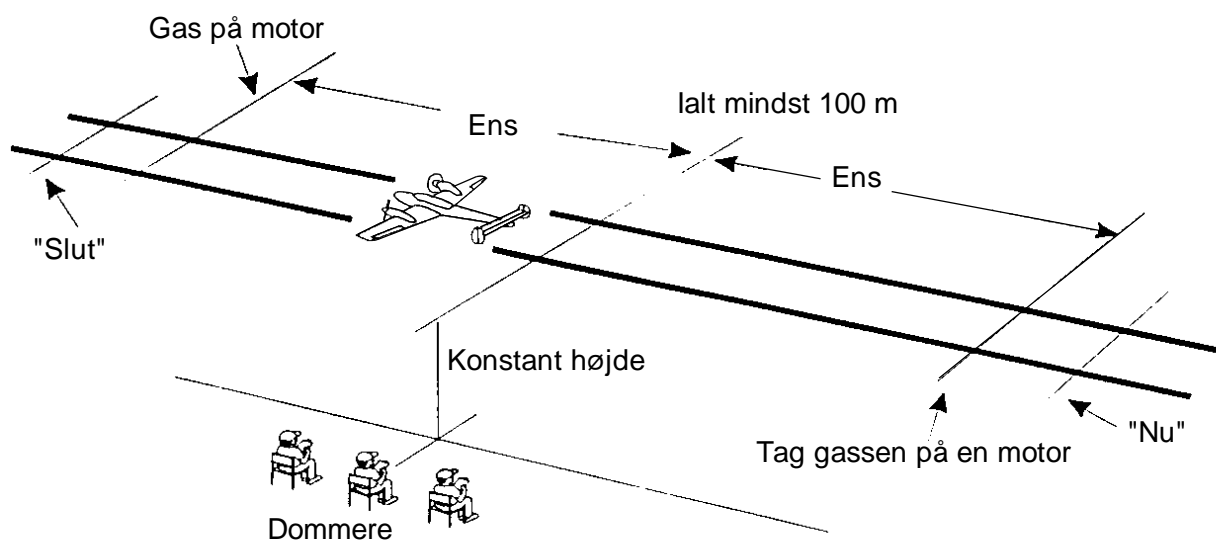


FEJL:

1. Kursen er ikke lige (mindre korrektioner tilladt ved lette flytyper)
2. Højden er ikke konstant.
3. Ikke 6 meters højde eller mindre.
4. Passerer ikke landingsområdet.
5. Manøvreren bliver ikke centreret foran dommerne.
6. Ikke parallel med dommerlinien.
7. Distancen er for kort (for lang er ikke en fejl)
8. Modellens flyvelinie er ikke konstant.
9. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

X. Flyvning i lige linie med en motor i tomgang (Flight in a Straight Line With One Motor Throttled)

Modellen flyver vandret ligeud med den ene motor i tomgang over en distance på mindst 100 meter, hvorefter den neddroslede motor gives gas, og modellen genoptager normal flyvning. (Manøvren er naturligvis kun for flermotorede fly).

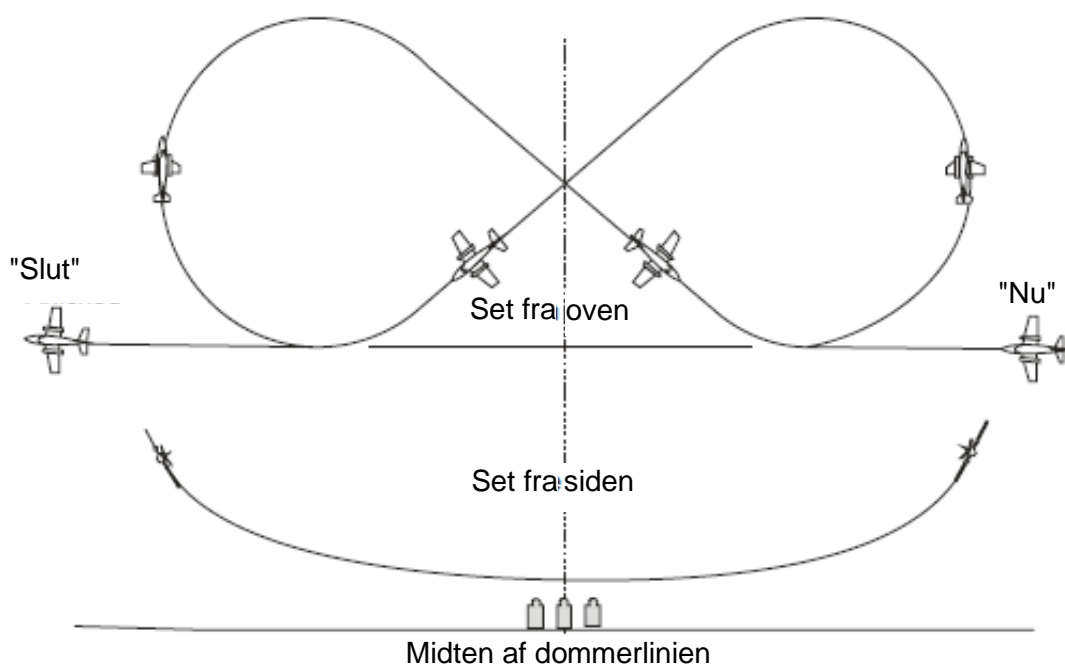


FEJL:

1. Flyvningen er ikke lige.
2. Modellen er ustabil.
3. Unødvendigt højdetab.
4. Motoren får ikke gas efter demonstrationen.
5. Gassen er ikke taget nok fra på motoren.
6. Manøvrens varighed er utilstrækkelig.
7. Ikke placeret foran dommerne.
8. Ikke fløjet parallel med dommerlinien.
9. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

Y. Lazy Eight

Modellen nærmer sig i vandret ligeudflyvning på en linie parallel med dommerlinien. Når modellen er ud for dommerne (centret) indledes en blødt kurvende stigning, der går over i et blødt stigende drej med konstant radius væk fra dommerne. På toppen af drejet skal krængningen være mindst 60 grader og modellen skal være på en kurs 90 grader i forhold til dommerlinien. Derefter sænkes næsen på flyet og krængningen reduceres jævnt i samme takt som ved indflyvningen til drejet. Drejet fortsættes ud over 180 grader, så krydsningen sker med vandrette vinger i vandret flyvning foran dommerne og i samme højde som indgangshøjden i begyndelsen af manøvren. Fra centrum indledes igen en blødt kurvende stigning væk fra dommerne med samme form som i det første drej. Det andet drej fortsætter ud over 180 grader så centrum krydses i vandret flyvning og i samme højde om i begyndelsen af manøvren. Lazy Eight færdiggøres ved at bibeholde denne højde med vandrette vinger inden der drejes for at ramme den oprindelige indflyvningsrute for at afslutte manøvren parallel med dommerlinien i en lige og vandret flyvning. Flytyper med lille motorkraft forventes at begynde manøvren med et svagt dyk med fuld gas for at bygge den nødvendige hastighed op. Figuren skal være symmetrisk på hver side af dommerne. Manøvren er stort set to "Wingover" udført i modsat retning og bør kunne udføres af de fleste flytyper.



FEJL:

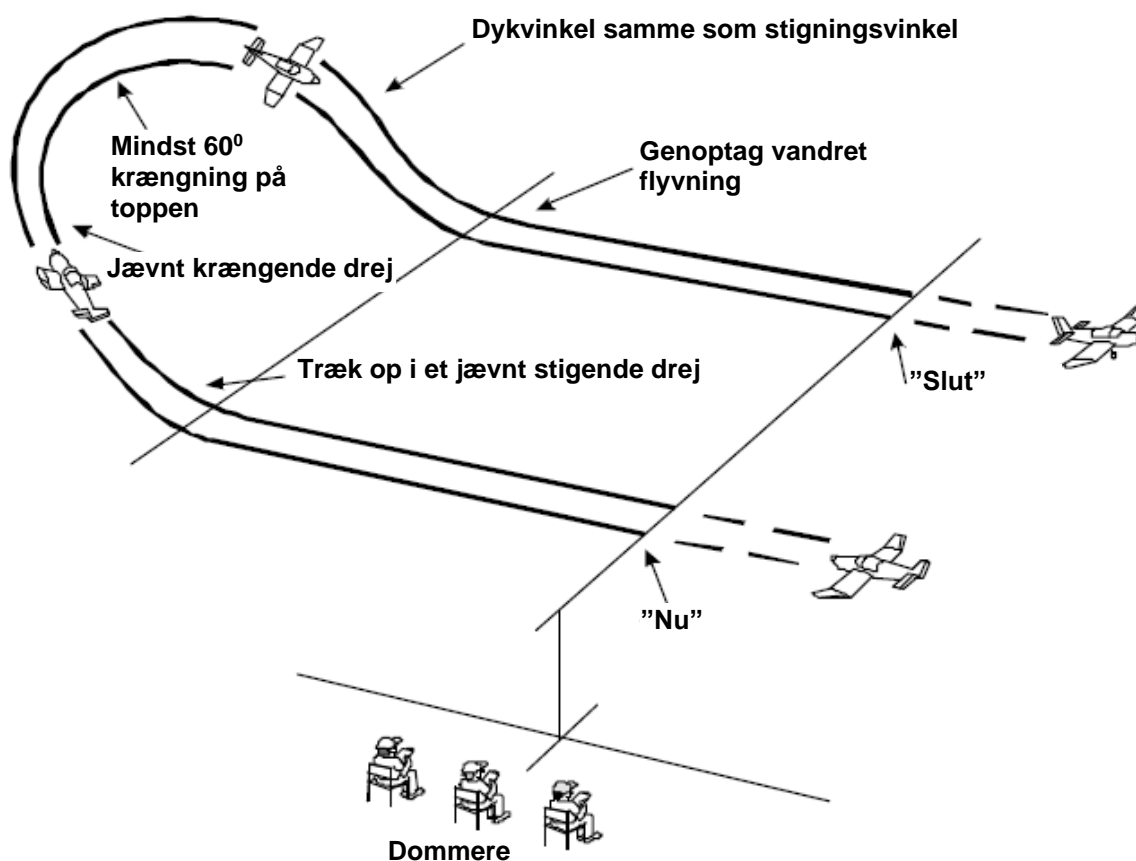
1. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.
2. Utilstrækkelig stigning under drejene.
3. Utilstrækkelig krængning under drejene.
4. Stigningsrate og højdetabs-rate ikke ens under manøvren.
5. Manøvren ikke symmetrisk foran dommerne.
6. Svingraten i drejene er ikke jævn.
7. Indgang og udgang ligger ikke som vist.

8. Manøvrens størrelse er ikke realistisk for prototypen.
9. Kursen under manøvre er ikke jævn og konstant.
10. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

Z. Wingover

Modellen nærmer sig i vandret ligeudflyvning på en linie parallel med dommerlinien. Efter at have passeret dommerne foretages et jævnt, stigende drej væk fra dommerne. På toppen af drejet, der skal være i en vinkel på 90 grader af indflyvningsretningen, skal krængningen være i forhold til det originale fly's evner, men normalt højst 60 grader for en ikke-kunstflyvningsdygtig model og mindst 60 grader for en kunstflyvningsdygtig model. Den opnåede øgede højde skal være i overensstemmelse med prototypens muligheder. Modellen fortsætter derefter med et spejlbillede af flyvningen indtil nu og genoptager vandret ligeudflyvning i samme højde og i modsat retning i forhold til starten af manøvreren på en linie forskudt væk fra dommerne.

Flytyper med lille motorkraft forventes at begynde manøvreren med et svagt dyk med fuld gas for at bygge hastighed op før manøvreren påbegyndes.



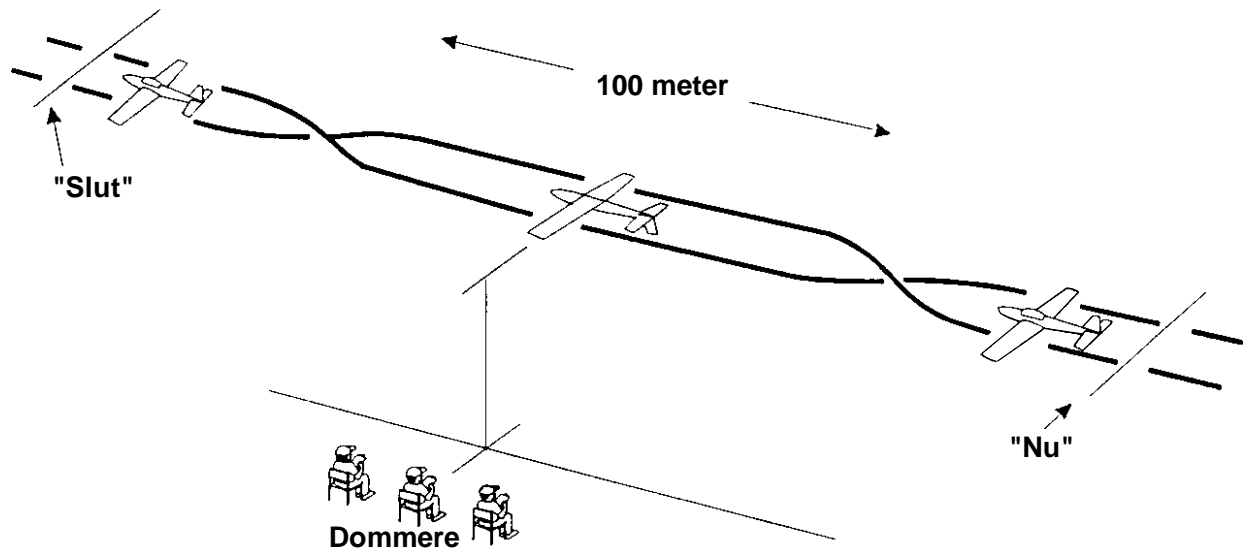
FEJL:

1. Start og slut sker ikke som anført.
2. Ikke tilstrækkelig højdevinding.
3. Ikke tilstrækkelig krængning.
4. Stignings- og dykvinkler er ikke ens under hele manøvreren.
5. Modellen beskriver ikke en blød og symmetrisk bue.
6. Indgangs- og udgangskurs ikke parallel med dommerlinien.

7. Størrelse af manøvren er ikke realistisk for prototypen.
8. Modellens flyvelinie er ikke blød og rolig.
9. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

AA. Flyvning på ryggen (Inverted Flight)

Modellen ruller en halv omgang og udfører en rygflyvning ligeud 100 meter, hvorefter den ruller en halv omgang ud af rygflyvning og fortsætter normal ligeudflyvning på samme kurs. Flytyper med begrænset motorkraft forventes at udføre et svagt dyk med fuld gas for at opnå tilstrækkelig hastighed før manøvreren påbegyndes.

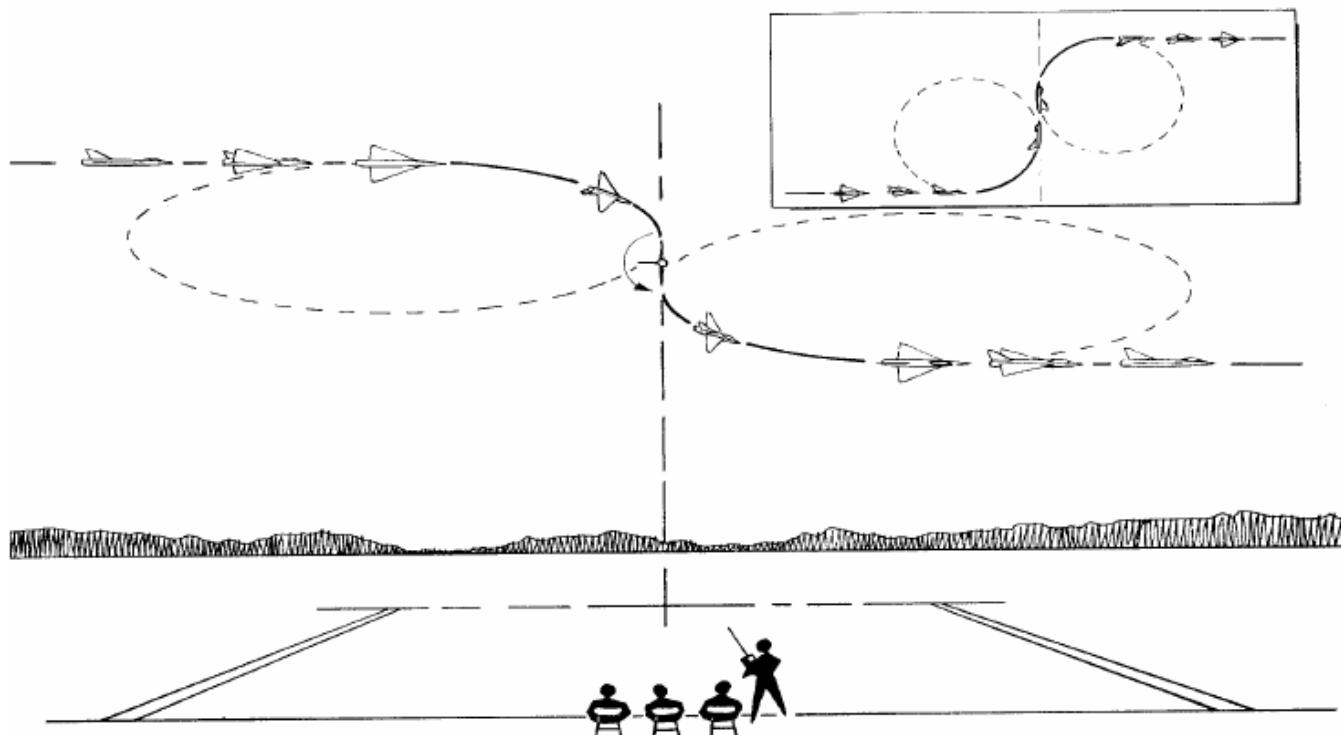


FEJL:

1. Det halve rul udføres ikke på samme linie som rygflyvningen.
2. Modellen flyver ikke en lige kurs.
3. Modellen vinder eller taber højde.
4. Rygflyvningen har ikke den foreskrevne længde.
5. Manøvreren ligger ikke centreret foran dommerne.
6. Manøvreren ikke fløjet parallel med dommerlinien.
7. For langt væk, for tæt på, for høj, for lav.

AB. Derry sving (Derry Turn).

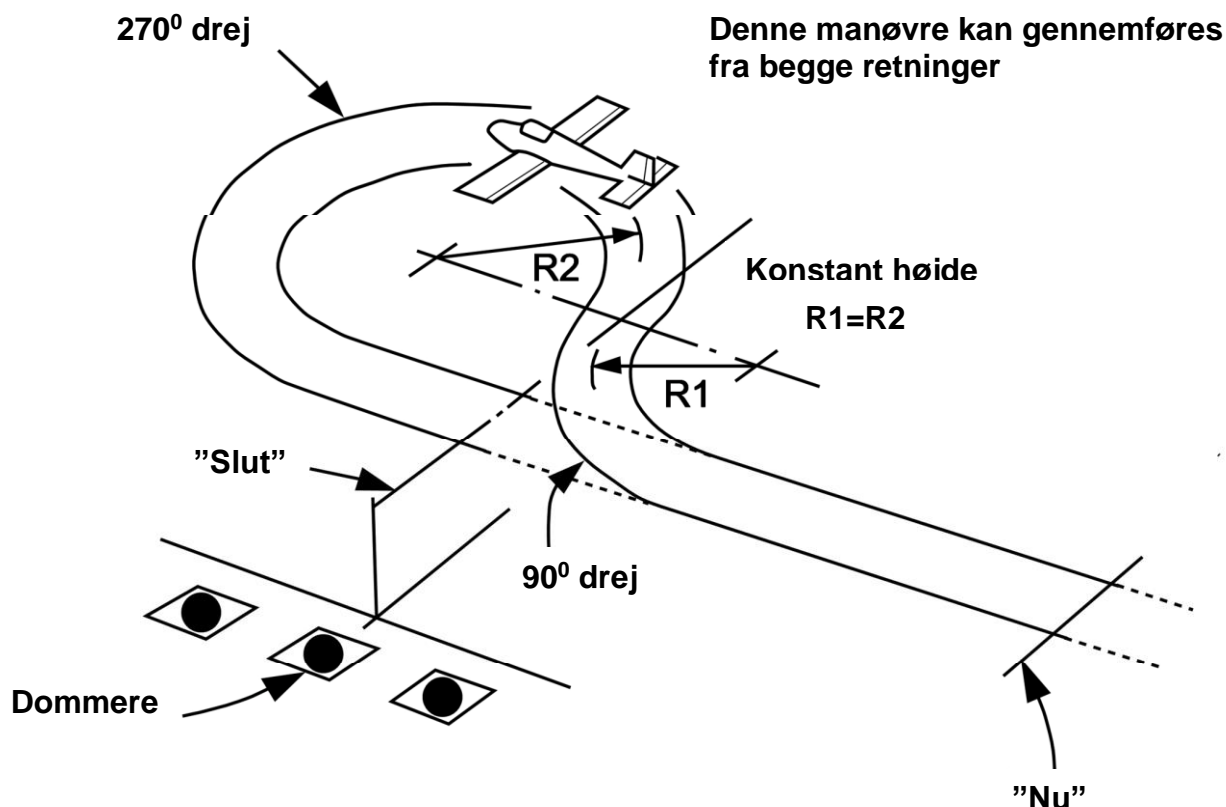
Modellen nærmer sig i høj fart i vandret ligeudflyvning på en linie parallel med dommerlinien. Modellen laver derefter et skarpt (mere end 60° krængning) $\frac{1}{4}$ cirkeldrej i retning væk fra dommerne uden at tabe højde. Når modellen er lige ud for dommerne laver den et halvt rul i samme rulleretning som i indledningen af manøvren efterfulgt igen af et skarpt $\frac{1}{4}$ cirkeldrej i den modsatte retning. Herefter flyves der væk i vandret ligeudflyvning på en linie parallel med den, som manøvren blev indledt med. Hele manøvren skal være blød og sammenhængende.

**FEJL:**

1. Manøvren indledes ikke parallel med dommerlinien.
2. Manøvren ligger ikke centreret foran dommerne.
3. Rullet foran dommerne har ikke én akse.
4. Rullet i midten af manøvren er ikke i samme retning som det indledende rul.
5. Rullet sker ikke i en linie lige væk fra dommerne.
6. Tøven mellem afslutning af det første $\frac{1}{4}$ cirkeldrej, rullet og/eller starten af det andet drej.
7. Afslutning af manøvren er ikke parallel med indledningen af manøvren.
8. Markant højdeforskel under manøvren.
9. Manøvren er misformet så det ser ud som del af en otte-talsfigur.
10. Manøvren udføres for lavt eller for højt til let at kunne bedømmes.

AC. Procedure sving

Startende fra lige og vandret flyvning skal modellen dreje 90° i retning væk fra dommerne, derefter dreje 270° i modsat retning og ende i lige og vandret flyvning i den modsatte retning af indgangsflyvningen. Manøvren skal startes således, at punktet hvor modellen ændrer fra 90° drejet til 270° , er på en linie vinkelret på indflyvningsretningen og som passerer midten af dommernes position.



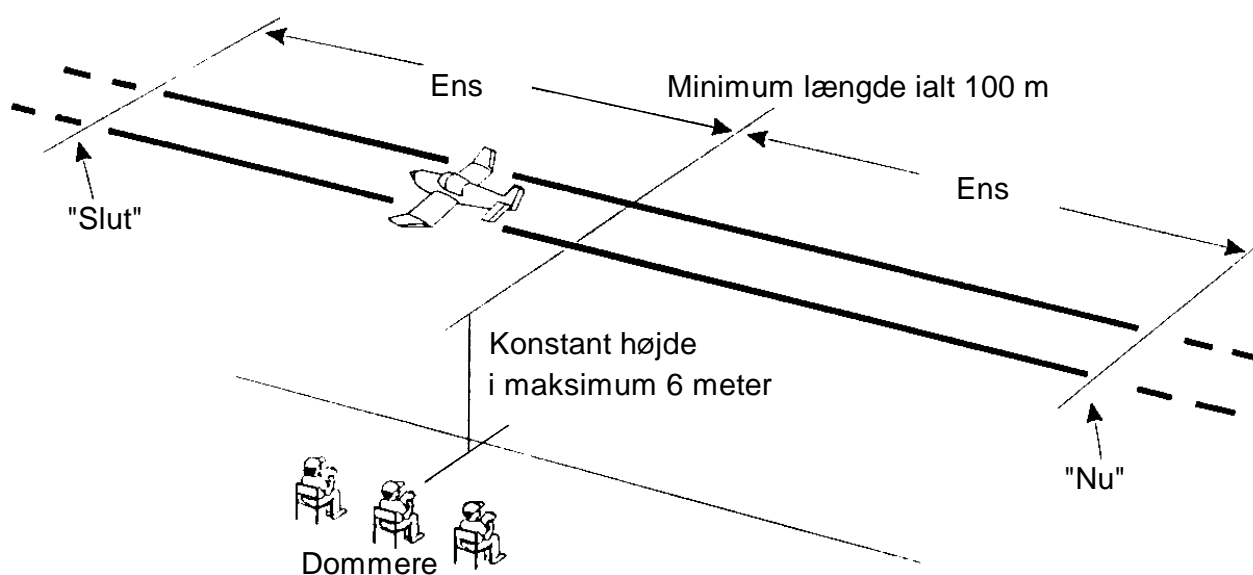
FEJL:

1. Drejet er ikke konstant.
2. Modellen ændrer højde under manøvren.
3. Modellen genoptager ikke lige og vandret flyvning i den korrekte retning.
4. Modellen ændrer ikke fra 90° til 270° drejet på den rigtige position.
5. Manøvren er for lille eller for stor i forhold til typen og skalaforholdet af modellen.
6. Manøvren er for tæt på eller for langt væk til at kunne observeres ordentlig.
7. Manøvren er for høj eller for lav til at kunne observeres ordentlig.

AD. Ligeud flyvning ved lav hastighed

Modellen flyver i en lige linie og parallelt med dommerlinien hen over landingsområdet over en distance på mindst 100 meter med centrering ud for dommernes placering. Højden skal være konstant og ikke overskride 6 meter og modellen skal flyve med en hastighed, der ville genskabe den laveste sikre flyvehastighed af fuldskalaflyet.

Hvis fuldskalaflyet har optrækkeligt understel, skal modellen have udfældet understellet. Har fuldskalaflyet f.eks. forkant- eller bagkant flaps, slats, luftbremser, spoilers eller lignende funktioner til at bremse eller skabe løft ved lav hastighed, da skal disse være udfældet med mindre, at konkurrencedeltageren kan fremvise beviser for, at sådanne funktioner var sat ud af kraft eller ikke normalt blev anvendt.



FEJL:

1. Ikke konstant retning.
2. Ikke konstant højde.
3. Over 6 meter.
4. Modellen passerer ikke over landingsområdet.
5. Manøvren er ikke centreret ud for dommernes placering.
6. Ikke parallelt med dommerlinien.
7. For kort distance (for langt er ikke en fejl).
8. Udfælder ikke understel eller bremse/løftfunktioner.
9. Modellen flyver for hurtigt.