

9.5.6. KATEGORIE RCFO – POLOMAKETY JEN LETOVÉ HODNOCENÍ - PŘEDBĚŽNÁ PRAVIDLA

Preambule: V rámci zájmu a podpory rozvoje maketářské modelářské odbornosti, je žádoucí mít kategorii, která bude přípravným krokem k plnohodnotné mezinárodní kategorii F4C nebo F4H.

RCFO – polomaketý Flying Only nemají statické hodnocení, ale letový program je shodný s F4C.

9.5.6.1. Model

Model musí být v souladu s

1.2. Obecné charakteristiky modelů letadel

Největší vzletová hmotnost	25 kg
Největší nosná plocha	500 dm ²
Největší plošné zatížení	250 g/dm ²
Největší zdvihový objem pístového motoru(ů)	250 cm ³
Nejvyšší napětí nezatíženého zdroje elektrického pohonu	72 V

Model letadla musí být jednoznačně označen příslušným registračním číslem Svazu modelářů ČR **CZE7slfy2nqzwrj** a odpovídající sportovní licenci SMČR ve tvaru CZE 123-456 v souladu s odstavcem **1.6. Označení modelů, sportovní licence.**

Obecná max. hladina hluku je 96 dB ve vzdálenosti 3 metry.

Obecné charakteristiky platí pro všechny kategorie, pokud není ve stavebních pravidlech jednotlivých kategorií uvedeno jinak.

Jako důkaz, že skutečná předloha existuje, předkládá soutěžící fotografii skutečného letadla. Shodnost zbarvení skutečného letadla a modelu není podmínkou.

9.5.6.2. Letová sestava:

Letová sestava musí být vypracována soutěžícím s použitím formuláře letového hodnocení. Pořadí, v jakém mají být všechny obraty odlétány, musí být vyznačeno na listu letového hodnocení a každý obrat odlétaný mimo pořadí bude označen nulou.

Obraty "Osma" a "Sestupný kruh 360°" jsou povinné obraty, které musí být zařazeny do každého letu a umístěny v letové sestavě dle uvážení soutěžícího.

Seznam výběrových obrátů:

Vzlet	Let na zádech
Osma	Derryho zatáčka
Sestupný kruh 360°	Skluz vlevo nebo vpravo
Svíčka	Postupová zatáčka
Souvratová zatáčka	Přímý let při nízké rychlosti
Překrut	Let po trojúhelníkovém okruhu
Přemet	Let po obdélníkovém okruhu
Zvrat	Let v přímém směru a stále výšce
Výkrut	Let v přímém směru s jedním motorem s přiškrceným plynem
Souvrat	Shazování pum nebo palivových nádrží
Normální vývrtka (tři otáčky)	Odhoz padáku
Kubánská osma	Průlet
Obrácená kubánská osma	Mezipřistání
Poloviční kubánská osma	Zasunutí a vysunutí podvozku nebo klapek
Poloviční obrácená kubánská osma	Přistání
Líná osma	

Detailní popis obrátů, jejich provedení, a i chyby snižující hodnocení naleznete v mezinárodních pravidlech F4C.

9.5.6.1. Hodnocení letu

Model musí odstartovat do vzduchu způsobem, jakým startuje skutečné letadlo.

Cílem letové sestavy modelu je znovu předvést letové vlastnosti a realismus letu skutečného letadla. Rozhodčí proto nesmí zaměňovat soutěže RCFO s akrobatickými soutěžemi.

Pro každý obrat je povolen pouze jeden pokus.

Každý obrat musí být před zahájením ohlášen a při zahájení vyvolán slovem "TEĎ". Všechny letové obraty musí být po dokončení ohlášeny slovem "KONEC".

9.5.6.1. Přepočtení letových výsledků

Výsledek letového hodnocení soutěžících v každém kole bude přepočten na 1000 bodů následujícím způsobem:

Letové body $X = F_x/F_w \times 1000$

Kde: letové body x = přepočtený letový výsledek soutěžícího x

F_x = letový výsledek soutěžícího x a F_w = nejvyšší letový výsledek v kole.

9.5.6.1. Bezpečnost

Jakékoli přelety nad vymezeným prostorem za linii rozhodčích, vymezenou pro ochranu diváků, činovníků a ostatních soutěžících nebo pomocníků, budou hodnoceny NULOU.

Pokud je model letadla podle názoru hlavního rozhodčího nebo ředitele soutěže považován za nebezpečný nebo je řízen nebezpečným způsobem, bude soutěžícímu nařízeno, aby s modelem přistál, a všechny obraty letu budou hodnoceny NULOU.

9.5.6.1. Konečné bodování

Pro každého soutěžícího je výsledkem průměr přepočtených výsledků dvou nejlepších letů. Pokud soutěžící dosáhl pouze jednoho letu, bude přepočtený výsledek udělený za tento let vydělen dvěma. Pokud z jakéhokoli důvodu, který pořadatel nemůže ovlivnit, mohou odletět méně než tři oficiální kola, bude hodnocení dokončeno následovně:

A) Pokud se letí dvě kola, použije se průměr přepočtených výsledků dvou letů.

b) Pokud se letí pouze jedno kolo, zaznamená se přepočtený výsledek letu tohoto kola.

C) Výsledky v oficiálním kole mohou být zaznamenány pouze v případě, že všichni soutěžící měli stejnou příležitost k letu v tomto kole.

9.5.6.1. Soulad s mezinárodními pravidly

V případě, že nastane situace, na kterou tato pravidla nepamatují, použijí se mezinárodní pravidla F4C v platném znění. Použití pravidel F4C by mělo být přiměřené účelu této kategorie.

6.3.2. PŘÍLOHA A - OBRATY PŘI RÁDIEM ŘÍZENÉM LETU

6.3.2A.1 Popis obrátů

Soutěžní létání maket je ukázkou toho, jak let zmenšeného modelu může kopírovat let předmětného letadla ve skutečné velikosti. Nejedná se o předvádění akrobacie s použitím zmenšeného modelu.

Popisy a schémata v této PŘÍLOZE uvádějí teoretický tvar obrátů a tohoto teoretického tvaru lze dosáhnout pouze modely letadel navrženými a postavenými pro akrobacii. Pro dosažení realističnosti letu je důležité, aby obraty byly prováděny způsobem, který kopíruje způsob, jakým by byl obrat proveden letadlem ve skutečné velikosti.

Rozhodčí budou každý obrat posuzovat ze tří hledisek:

1. Tvar, velikost a technické požadavky zamýšleného obratu.
2. Umístění obratu vzhledem ke stanovišti rozhodčího nebo jinému referenčnímu bodu.
3. Dosažení maketového realismu vzhledem k předmětnému letadlu.

Chyby uvedené u každého obratu mají podpořit popis obratu a ukázat druh chyb, které jsou pravděpodobné během daného obratu. Nejsou vyčerpávajícím seznamem všech možných chyb.

Zůstává na odpovědnosti rozhodčích, aby rozhodli o důležitosti každé chyby a podle toho odečetli známky vždy s ohledem na vlastnosti letadla plné velikosti.

Na schématech v této části je také uvedeno, kde by měl být ohlášen začátek a konec obrátů, a umístění obrátů ve vztahu k rozhodčím a středové čáře rozhodčích.

Většina obrátů je soustředěna před stanovištěm rozhodčích, ale vzlet, mezipřistání, boční skluz a přistání mohou být prováděny proti větru a mohou bez penalizace překročit linii rozhodčích. Přesto však musí být umístěny tak, aby co nejlépe využily dostupný prostor a byly pro rozhodčí dobře viditelné.

Všechny obraty musí být provedeny v přiměřené vzdálenosti a výšce, aby je rozhodčí dobře viděli. Nedodržení tohoto pravidla bude penalizováno ztrátou bodů.

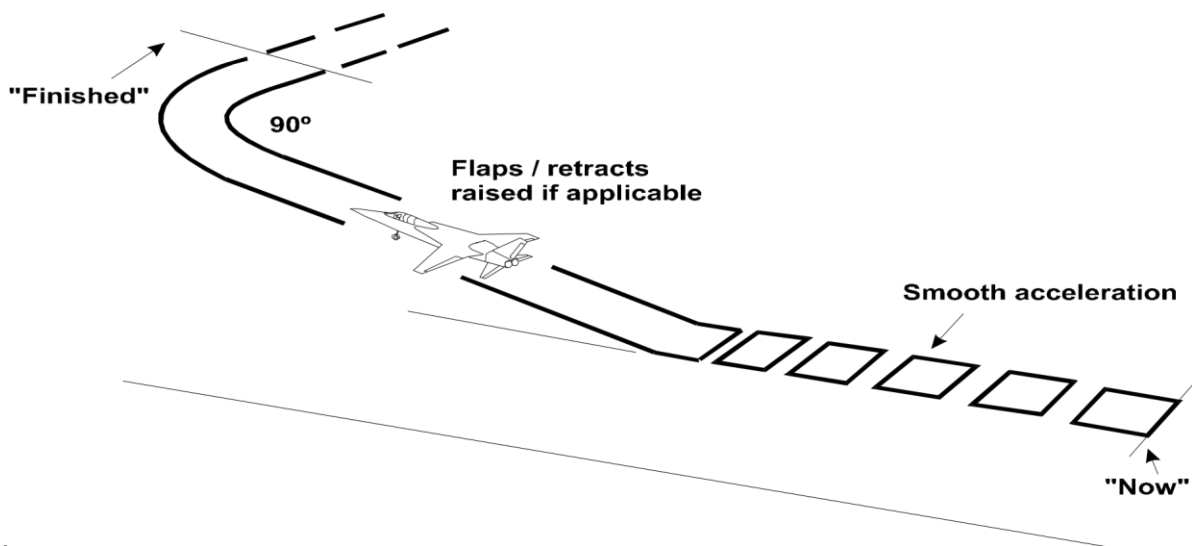
Za každý obrat, který provede model letadla se dvěma nebo více vysunutými koly, přičemž letadlo mělo ve skutečnosti zatahovací podvozek, budou známky udělené za tento obrat sníženy o dvě. Pokud je vysunuto jedno kolo, odečte se jedna známka. Pokud je během obratu jedno nebo více kol odjištěno, odečte se odpovídajícím způsobem jedna známka nebo polovina známky.

Obraty mohou být podle uvážení soutěžícího prováděny proti větru nebo po větru.

6.3.2A.2. Vzlet:

Model letadla by měl stát na zemi v klidu s běžícím motorem/motory, aniž by byl držen pilotem nebo pomocníkem a poté vzlétnout dle směru větru, nebo podle požadavků soutěžícího, aby bylo možné co nejlépe využít dostupnou vzletovou dráhu. Pokud se soutěžící dotkne modelu letadla po ohlášení vzletu "Ted", bude vzlet označen jako NULA. Vzlet by měl být přímý a model letadla by měl plynule zrychlit na realistickou rychlost a poté se mírně odlepit od země a vzlétnout, stoupat pod úhlem odpovídajícím úhlu letadla ve skutečné velikosti. Vzlet je dokončen, když se model letadla otočí o 90 stupňů směrem od rozhodčích.

Pokud letadlo použilo při vzletu vztakové klapky, měl by je model letadla použít také, ale to může být předmětem úsudku soutěžícího s přihlédnutím k síle větru. Každý vzlet bez klapek z důvodu větru musí být rozhodčím oznámen před vzletem. Během stoupání po vzletu by měly být klapky zasunuty. Pokud je to možné, měl by být během stoupání zatažen podvozek



Překlad: FLAPS /RETRACT RAISED IF APPLICABLE = klapky /podvozek zasunuty, pokud lze aplikovat,
SMOOTH ACCELERATION = plynulé zrychlování

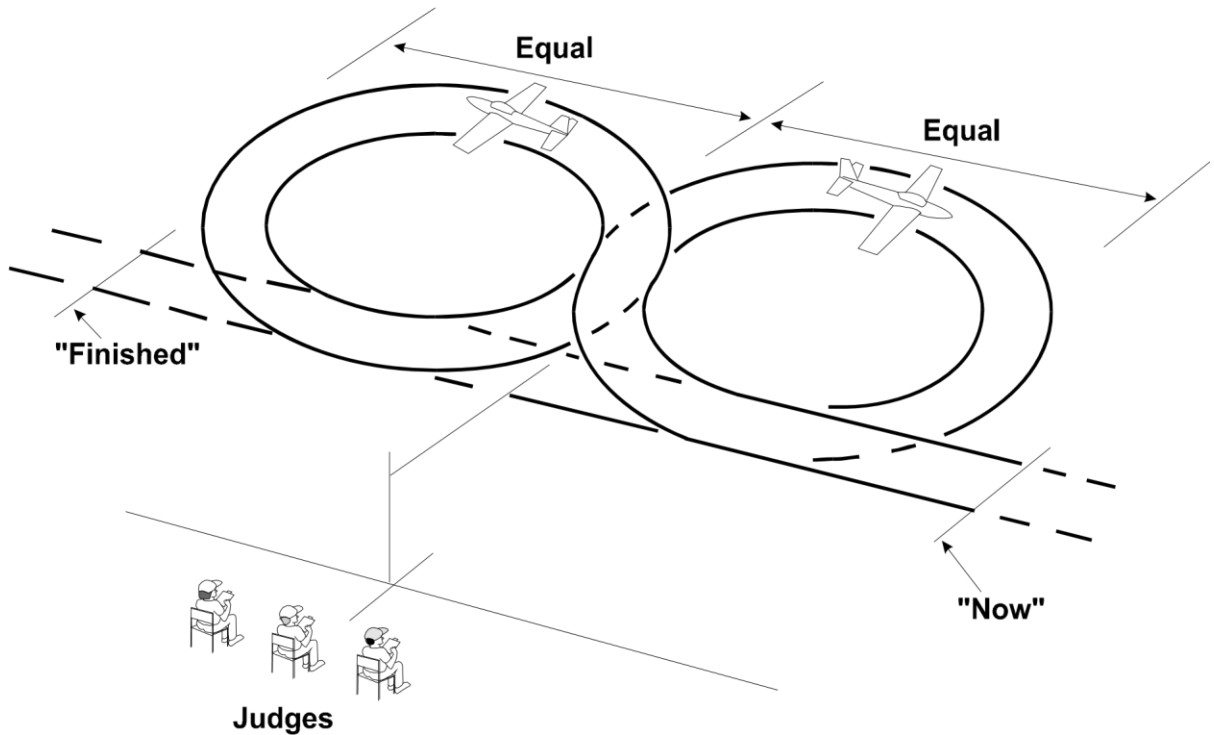
Chyby:

1. Dotknutí se modelu letadla po ohlášení vzletu, NULA bodů.
2. Model letadla vybočuje při startu ze strany na stranu (mírné vybočování je však povoleno u modelu letadla s jiným než tříkolovým podvozkem, když je zvednutý ocas).
3. Rozjezd je příliš dlouhý nebo krátký.
4. Nerealistická rychlost/příliš velké zrychlení.
5. Poloha modelu letadla při odlepení neodpovídá uspořádání podvozku.
6. Odlepení není plynulé.
7. Úhel stoupání po vzletu neodpovídá předloze (příliš strmý nebo naopak nedostatečný).
8. Poloha modelu letadla při stoupání špatná (míří příliš vzhůru nebo naopak dolů).
9. Nejsou použity klapky, pokud je jimi model letadla vybaven.
10. Není zatažen podvozek (pokud jím byla vybavena předloha).
11. Model letadla „visí“ na křídlo.
12. Úhel stoupání není stejný jako úhel odlepení.
13. Zatáčka není realistická.
14. Zatáčka napříč větru není o 90°.

6.3.2A.3 Osmička (povinný obrat):

Model letadla se přibližuje přímým vodorovným letem rovnoběžně s linií rozhodčích, provede čtvrtinu kruhové zatáčky ve směru od rozhodčích, po ní zatáčku o 360° v opačném směru, následovanou zatáčkou o 270° ve směru prvé zatáčky a obrat ukončí na původní dráze letu.

Průsečík (střed) obratu má být na kolmici ke směru přiblížení do obratu, která prochází středem linie rozhodčích.



Překlad:	EQUAL	= stejné
	NOW	= teď
	FINISHED	= konec

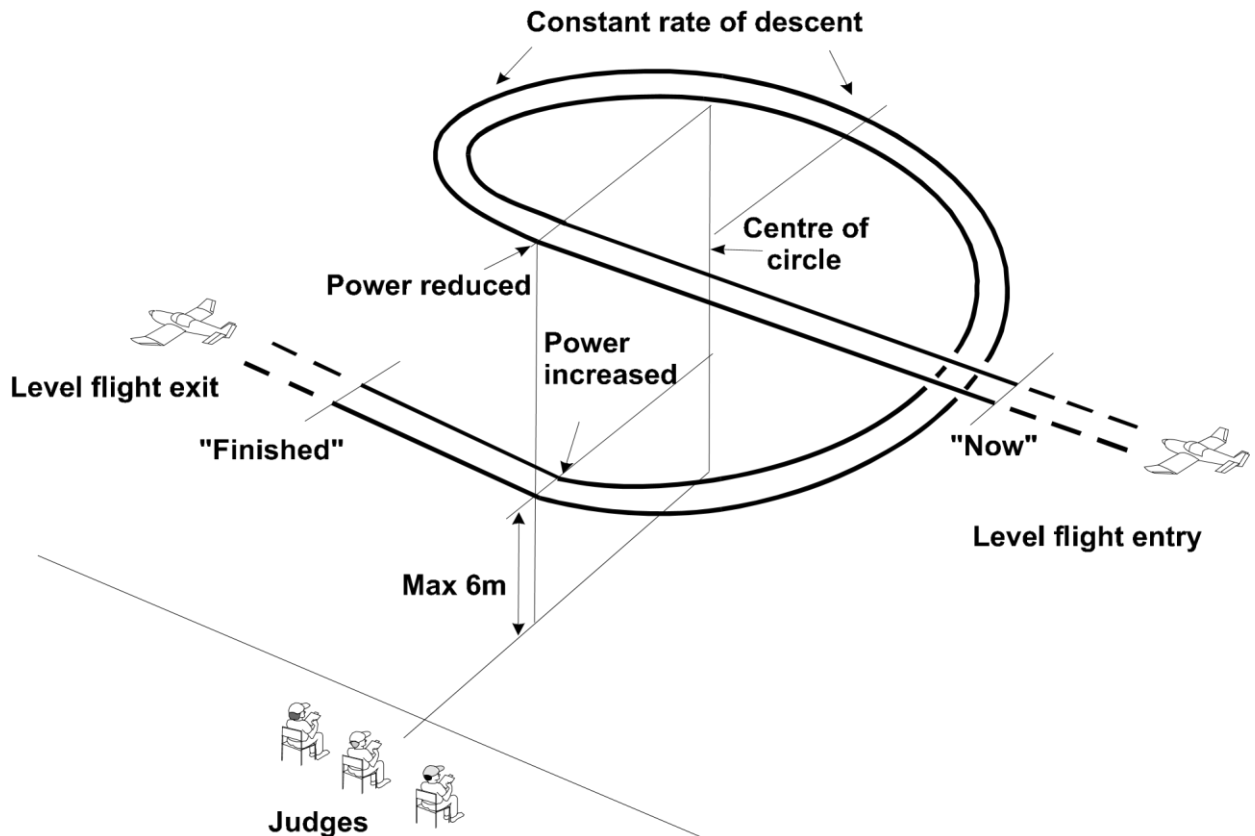
Chyby:

1. Model letadla obrat nezahájí na kolmici ke směru přiblížení do obratu.
2. Kruhy nejsou stejně velké.
3. Dráha letu není kruhová.
4. Model letadla nedodrží stejnou výšku.
5. Průsečík není přesně před rozhodčími.
6. Vstup a výstup z obratu není po shodné dráze.
7. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
8. Celková velikost obratu není realistická vzhledem k předloze.
9. Dráha letu není hladká a stabilní.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.4 Sestupný kruh 360° (povinný obrat):

V návaznosti na přímý let ve stálé výšce provede model letadla sestupný kruh 360° nad přistávací plochou směrem od rozhodčích s konstantně nastaveným staženým plynem.

Obrat je ukončen ve výšce maximálně 6 metrů v bodě pod místem zahájení obratu výstupem do přímého letu ve směru vstupu do obratu ve stálé výšce v nižší letové hladině.



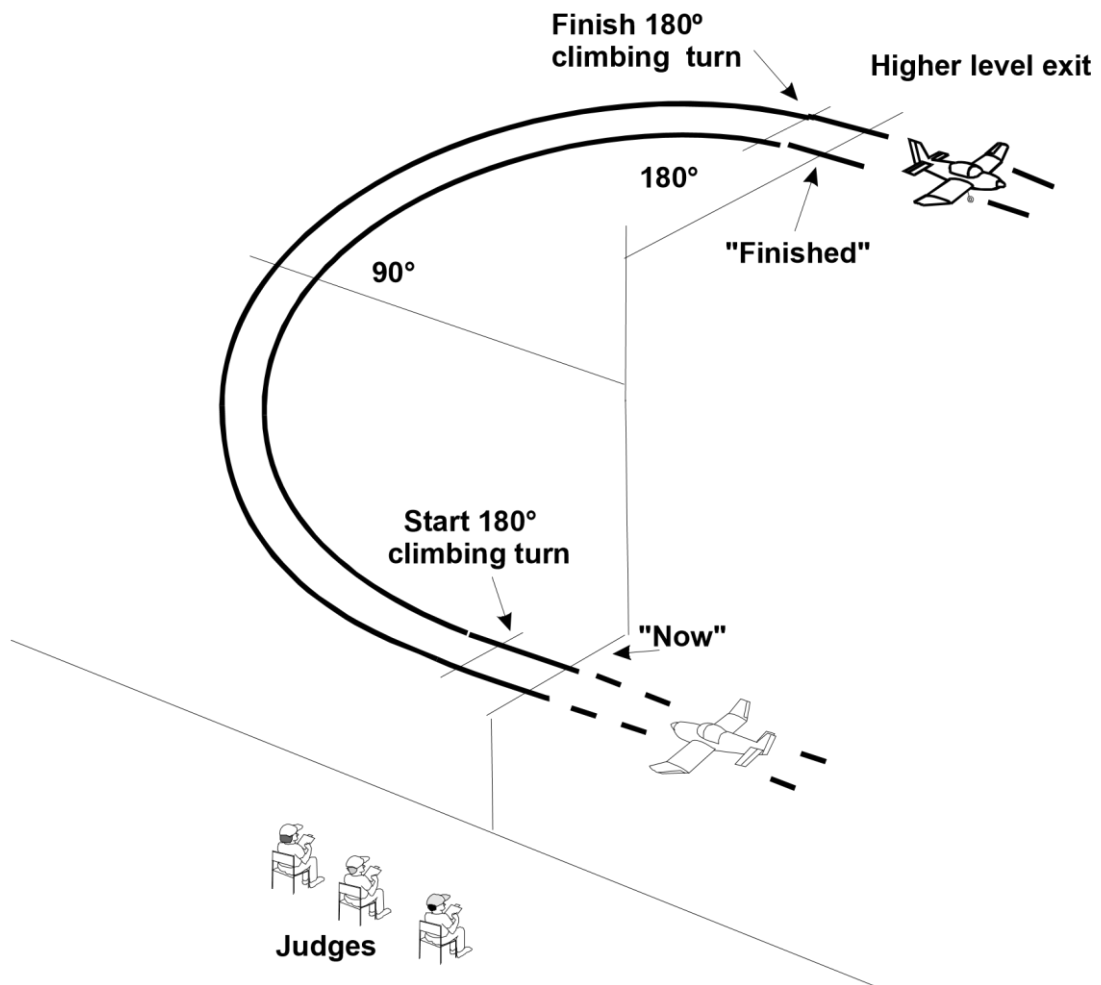
Překlad:	LEVEL FLIGHT ENTRY	= vstup z přímého letu,
	LEVEL FLIGHT EXIT	= výstup z přímého letu,
	POWER REDUCED	= snížení výkonu,
	POWER INCREASED	= zvýšení výkonu,
	CENTRE OF CIRCLE	= střed kruhu,
	CONSTANT RATE OF DESCENT	= pravidelné klesání

Chyby:

1. Klesání není stálé.
2. Klesání je strmé.
3. Nastavení plynu není stálé nebo dostatečně nízké.
4. Svislý průmět dráhy letu není kruhový.
5. Není patrná ztráta výšky.
6. Model letadla nesestoupí do výšky 6 m nebo menší.
7. Kruh nemá střed přesně před rozhodčími.
8. Vstup a výstup z obratu nejsou rovnoběžné s linií rozhodčích.
9. Začátek a konec není ohlášen během přímého letu.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko.

6.3.2A.5 Svíčka:

Z přímého vodorovného letu předvede model letadla stoupavou zatáčku o 180° ve směru od rozhodčích a zakončí obrat přímým vodorovným letem v opačném směru. Způsob stoupání by měl odpovídat předloze.



Příklad: START 180° CLIMBING TURN = začátek 180° stoupavé zatáčky
 FINISH 180° CLIMBING TURN = konec 180° stoupavé zatáčky
 HIGHER LEVEL EXIT = výstup ve vyšší hladině

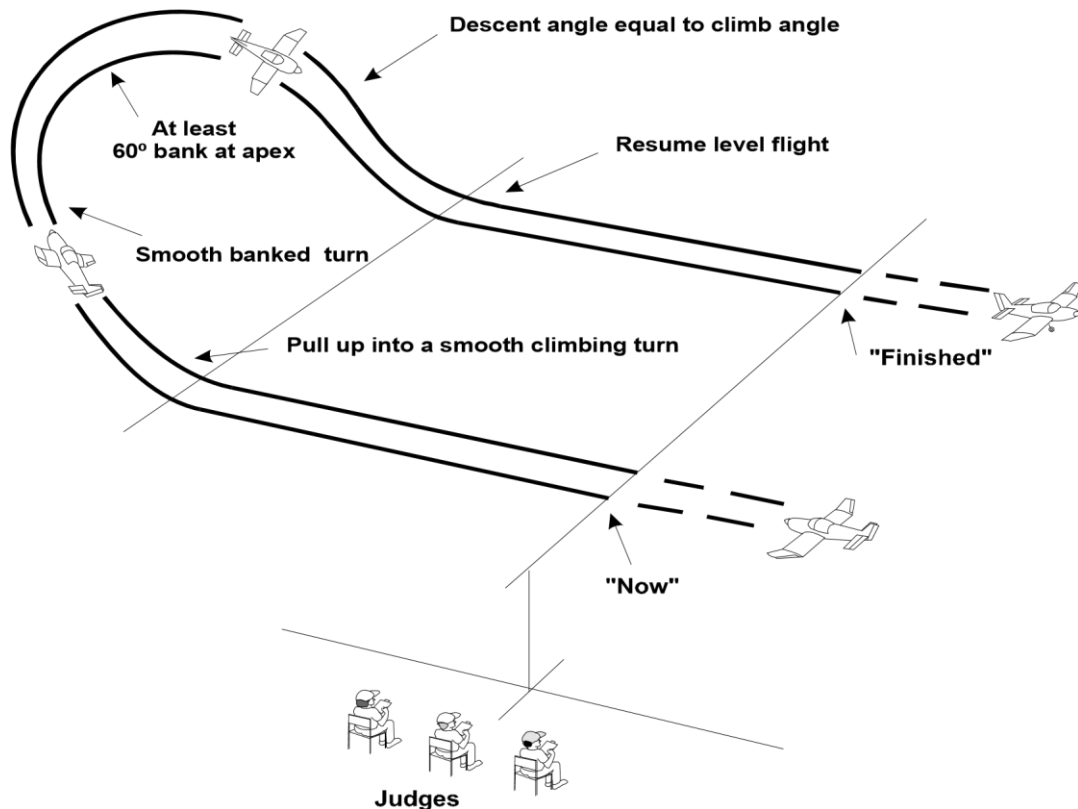
Chyby:

1. Zatáčka není hladká a plynulá.
2. Stoupání není hladké a plynulé.
3. Poloviční přírůstek výšky není přesně v polovině obratu.
4. Příliš velký /nerealistický výkon motoru použitý pro stoupání.
5. Nevýrazný přírůstek výšky.
6. Začátek a konec není přesně před rozhodčími.
7. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
8. Výstup z obratu není přesně o 180° vzhledem ke vstupu do obratu.
9. Vstup a výstup z obratu nejsou z přímého ustáleného letu.
10. Obrat je příliš daleko nebo vysoko.

6.3.2A.6. Souvratová zatáčka:

Model letadla se přibližuje přímým letem ve stálé výšce po dráze, rovnoběžné s linií rozhodčích. Po průletu před rozhodčími přejde plynule do stoupavé zatáčky v příčném náklonu směrem od rozhodčích. Na vrcholu zatáčky by měla být dráha letu kolmá ke vstupní dráze a úhel náklonu by měl být nejméně 60° pro neakrobatickou předlohu a nejvýše 90° pro akrobatickou předlohu. Výška a náklon na vrcholu by měly odpovídat typu předlohy. Model pak pokračuje v zrcadlové dráze vzhledem ke svislé rovině proložení vrcholem stoupání a rovnoběžné se směrem letu. Obrat je ukončen vodorovným letem ve stejné výšce

U modelů lehkých letadel se předpokládá před zahájením obratu mírný sestup při plném výkonu motoru, který umožní získání potřebné rychlosti před ukončením obratu.



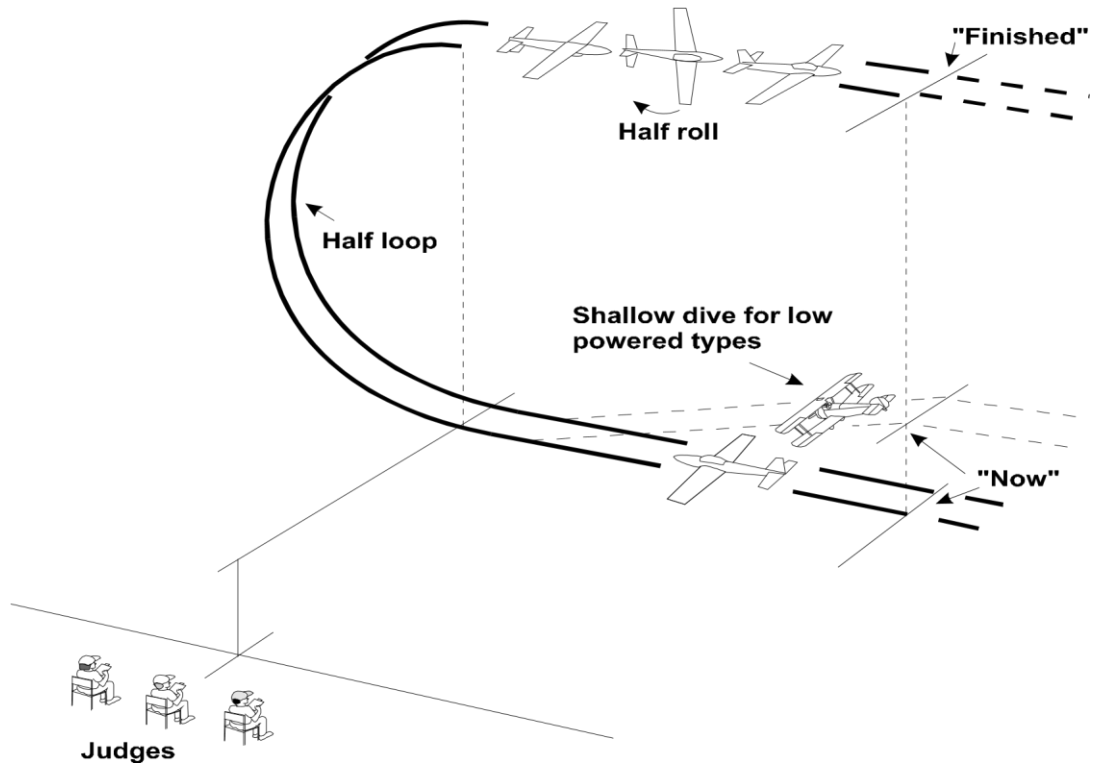
Překlad:	PULL UP INTO A SMOOTH CLIMBING TURN AT LEAST 60° BANK AT APEX SMOOTH BANKED TURN RESUME LEVEL FLIGHT DESCENT ANGLE EQUAL TO CLIMB ANGLE	= přitažení do hladké stoupavé zatáčky, = na vrcholu náklon minimálně 60°, = hladká nakloněná zatáčka, = dokončení ve vodorovném letu, = úhel klesání stejný jako úhel stoupání
-----------------	---	---

Chyby:

1. Začátek a konec neodpovídají popisu.
2. Nedostatečné výška vrcholu obratu.
3. Nedostatečný náklon v zatáčce.
4. Stoupání a klesání během obratu nejsou shodné.
5. Model letadla nepředvede plynulý a souměrný oblouk.
6. Vstupní a výstupní dráha letu nejsou rovnoběžné s linií rozhodčích.
7. Celková velikost obratu neodpovídá předloze.
8. Dráha letu není plynulá a stálá.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.7 Překrut (Immelmann):

Z přímého vodorovného letu přejde model letadla přitažením do první poloviny kruhového přemetu (odpovídajícího předloze), v poloze na zádech provede půlvýkrot a obrat ukončí přímým vodorovným letem v opačném směru, než byl zahájen. Makety letadel s nepříliš výkonným motorem mohou získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.



Překlad: SHALLOW DIVE FOR LOW POWERED TYPES
HALF LOOP
HALF ROLL

= mírné klesání pro makety podmotorovaných předloh
= půlpřemet
= půlvýkrot

Chyby:

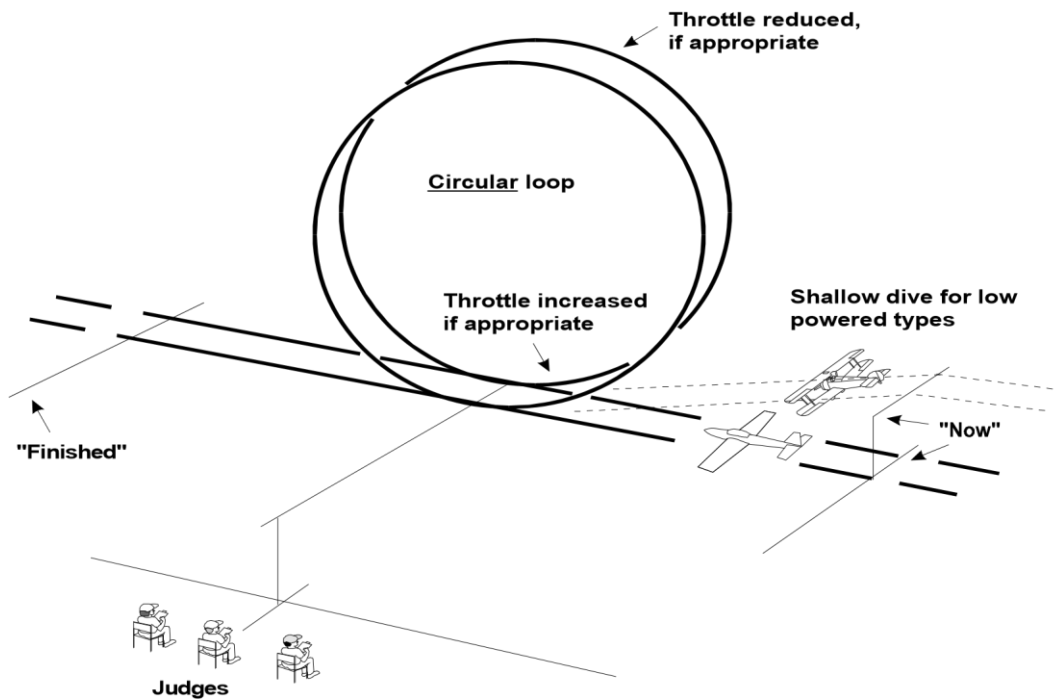
1. Dráha půlpřemetu není svislá.
2. Půlpřemet není přesně před rozhodčími.
3. Půlpřemet není dostatečně půlkruhový.
4. Výkrot začne příliš brzy nebo pozdě.
5. Patrná ztráta výšky při půlvýkrotu.
6. Změna dráhy letu při půlvýkrotu.
7. Model letadla neukončí obrat v přímém vodorovném letu správného směru.
8. Obrat není předveden rovnoběžně s linií rozhodčích.
9. Velikost a rychlost obratu neodpovídá předloze.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.8 Přemet:

Z přímého vodorovného letu přejde model letadla přitažením do kruhového přemetu; obrat ukončí vybráním do přímého vodorovného letu ve stejném směru a výšce, jako do obratu vstoupil. Na vrcholu přemetu by měly být sníženy otáčky motoru jako u předlohy, po dosažení normálního letu by opět měly být zvýšeny. Makety letadel s nepříliš výkonným motorem mohou získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.

Poznámka:

Přestože přemet je předepsán jako kruhový obrat, schopnost předvést opravdu perfektní kruh je u lehkých letadel podstatně menší než u proudových nebo akrobatických letadel. Mírně oválný přemet prvních, proto může být hodnocen stejně vysoko jako přesně kruhový přemet druhých, avšak zřetelně deformovaný kruh znamená snížení hodnocení. Tento přístup se použije i u dalších obrátů, obsahujících přemet.



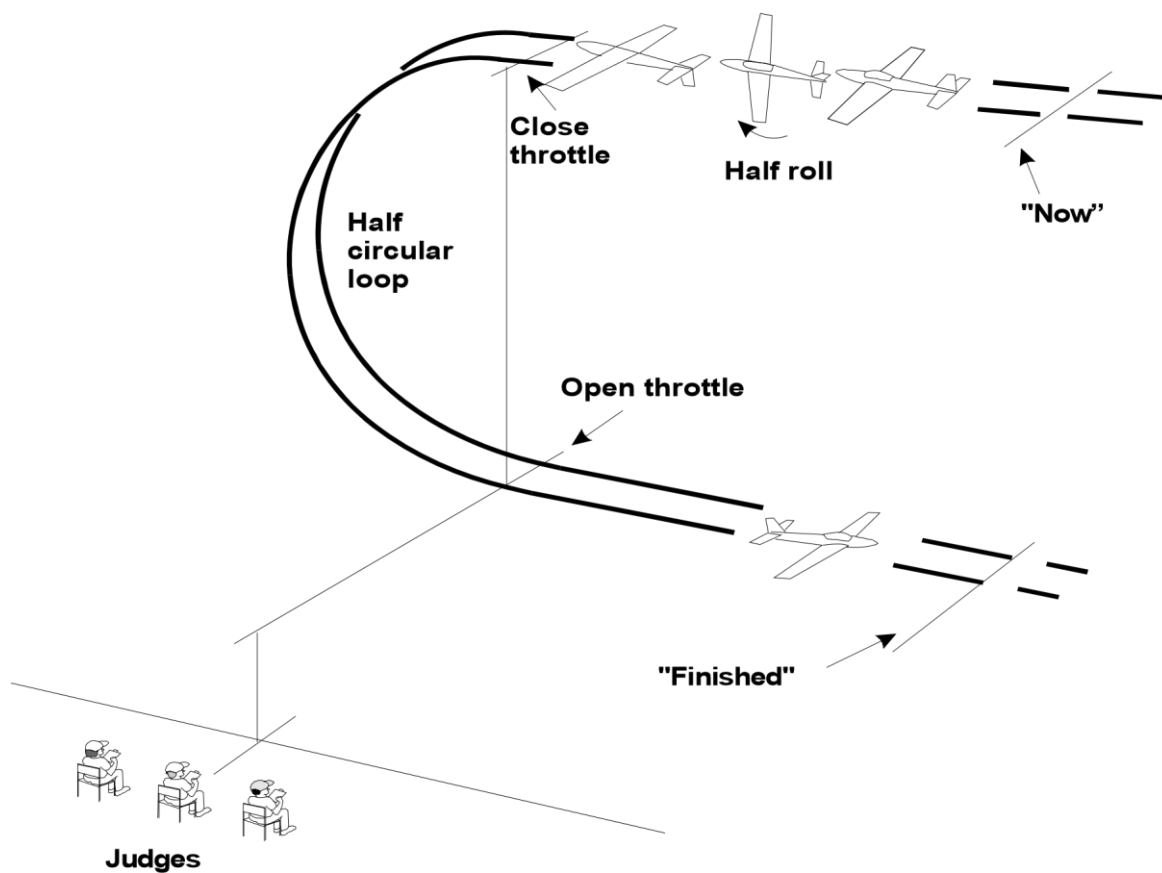
Překlad: SHALLOW DIVE FOR LOW POWERED TYPES = mírné klesání pro makety podmotorovaných předloh,
 THROTTLE REDUCED, IF APPROPRIATE = ubrání plynu, pokud lze aplikovat,
 CIRCULAR LOOP = kruhový přemet,
 THROTTLE INCREASEDED, IF APPROPRIATE = přidání plynu, pokud lze aplikovat,

Chyby:

1. Průmět přemetu není svislý.
2. Přemet není náležitě kruhový úměrně předloze.
3. Nepřiměřené ovládání plynu.
4. Velikost a rychlost neodpovídají typu předlohy.
5. Střed přemetu není přesně před rozhodčími.
6. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
7. Obrat není předveden rovnoběžně s linií rozhodčích.
8. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.9 Zvrat:

Z přímého vodorovného letu provede model letadla půlvýkruh a když je na zádech předvede polovinu přemetu (odpovídající typu předlohy) tak, aby obrat ukončil v přímém vodorovném letu, v obráceném směru, než jej zahájil. Po dosažení polohy letu na zádech by měly být sníženy otáčky motoru, které se zvýší až po dosažení normálního vodorovného letu, tak jako u předlohy.



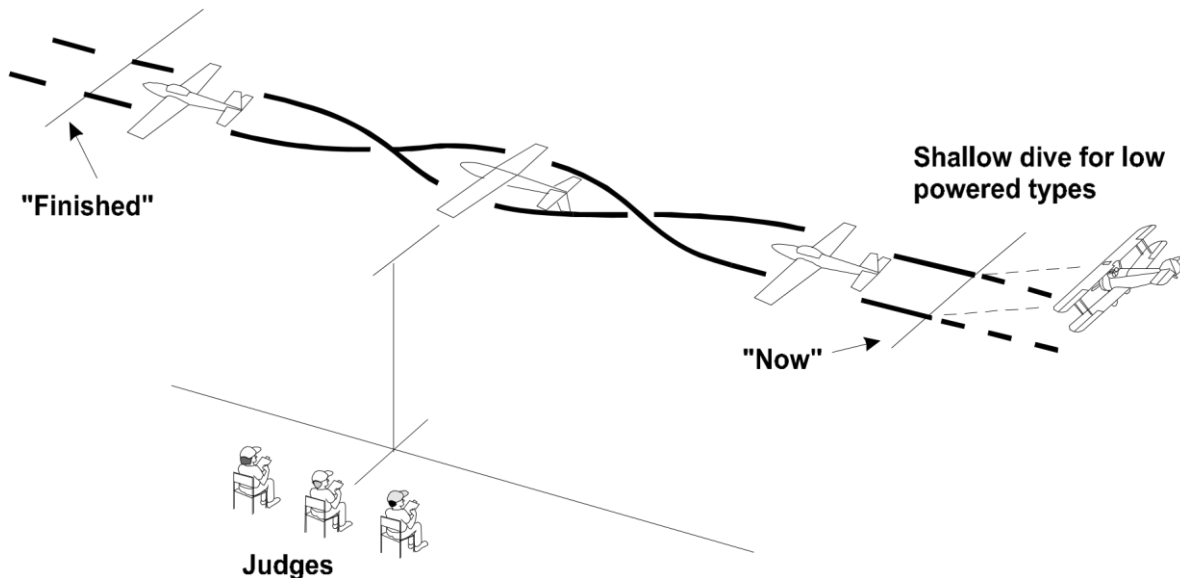
Příklad: CLOSE THROTTLE	= zavření plynu
OPEN THROTTLE	= otevření plynu
HALF ROLL	= půlvýkruh
HALF CIRCULAR LOOP	= kruhový půlpřemet

Chyby:

1. V průběhu půlvýkruhu mění model letadla směr.
2. Model letadla letí na zádech příliš dlouho nebo krátce.
3. Nepřiměřené ovládání plynu.
4. Průmět půlpřemetu není přímkový a svislý.
5. Půlpřemet není dostatečně půlkruhový.
6. Příliš rychlý nebo příliš utažený půlpřemet.
7. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
8. Půlpřemet není přesně před rozhodčími.
9. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.10 Výkruť:

Z přímého vodorovného letu provede model letadla výkruť o stálé rychlosti otáčení a obrat končí přímým vodorovným letem ve stejném směru. U maket lehkých letadel se předpokládá před zahájením obratu mírný sestup při plném výkonu motoru. Soutěžící by měl uvést typ výkruť, který předvede, například pomalý, sudový, kopaný nebo výkruť na doby.



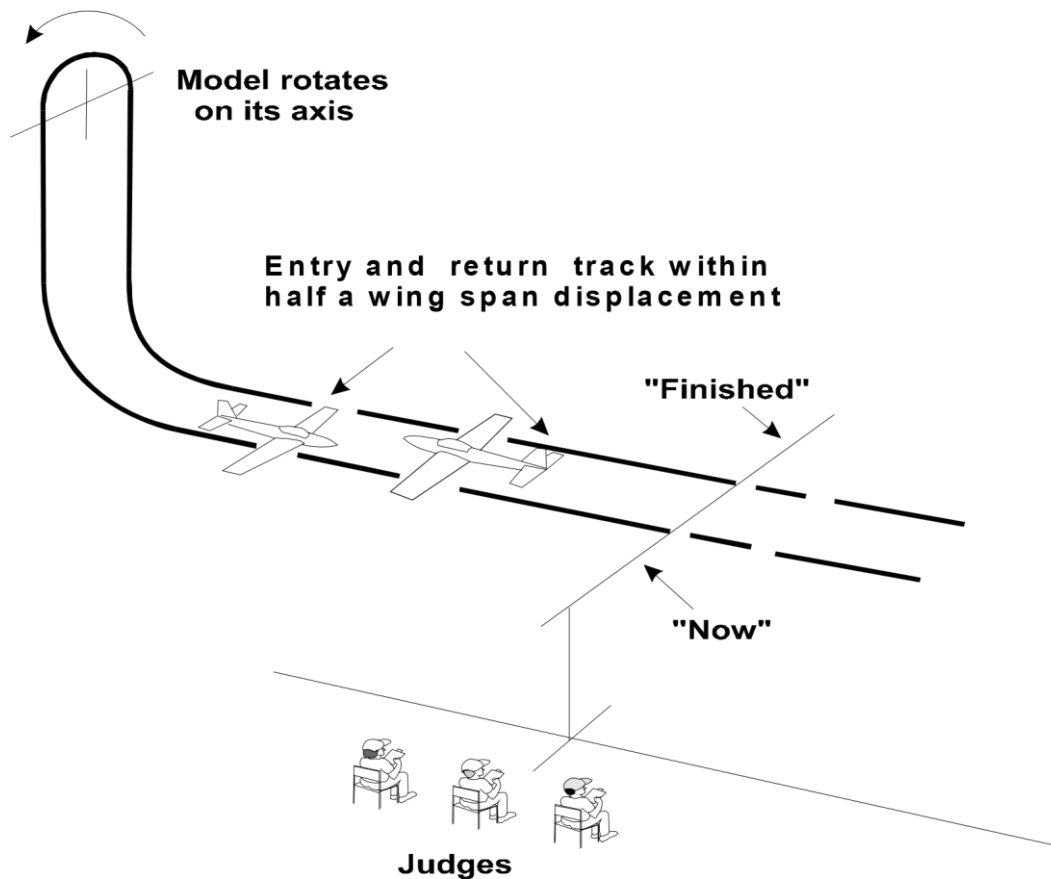
Příklad: SHALLOW DIVE FOR LOW POWERED AIRCRAFT = mírné klesání pro předlohy s málo výkonným motorem

Chyby:

1. Rychlost otáčení výkruť není stálá.
2. Styl výkruť neodpovídá typu předlohy.
3. Střed výkruť není před rozhodčími.
4. Vstup a výstup do obratu stejné výšce.
5. Rozdílná rychlost před a po obratu.
6. Vstup a výstup do obratu nejsou ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
7. Vstup a výstup do obratu nejsou po stejné draze.
8. Není ohlášen druh výkruť.
9. Nepřiměřené ovládání plynu.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.11 Souvrat:

Model letadla zahajuje obrat z vodorovného letu, přejde do téměř svislého stoupání, než se zastaví. V této poloze se otočí kolem svislé osy modelu letadla o 180°, potom klesá a přejde do vodorovného letu v opačném směru, než obrat zahájil. Zahájení a ukončení obratu by mělo být ve stejné výšce. Soutěžící by měl uvést, zda poletí souvrat vlevo nebo vpravo. Makety letadel s nepříliš výkonným motorem mohou získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.



Příklad: MODEL ROTATES ON ITS AXIS

ENTRY AND RETURN TRACK WITHIN HALF A WING SPAN DISPLACEMENT

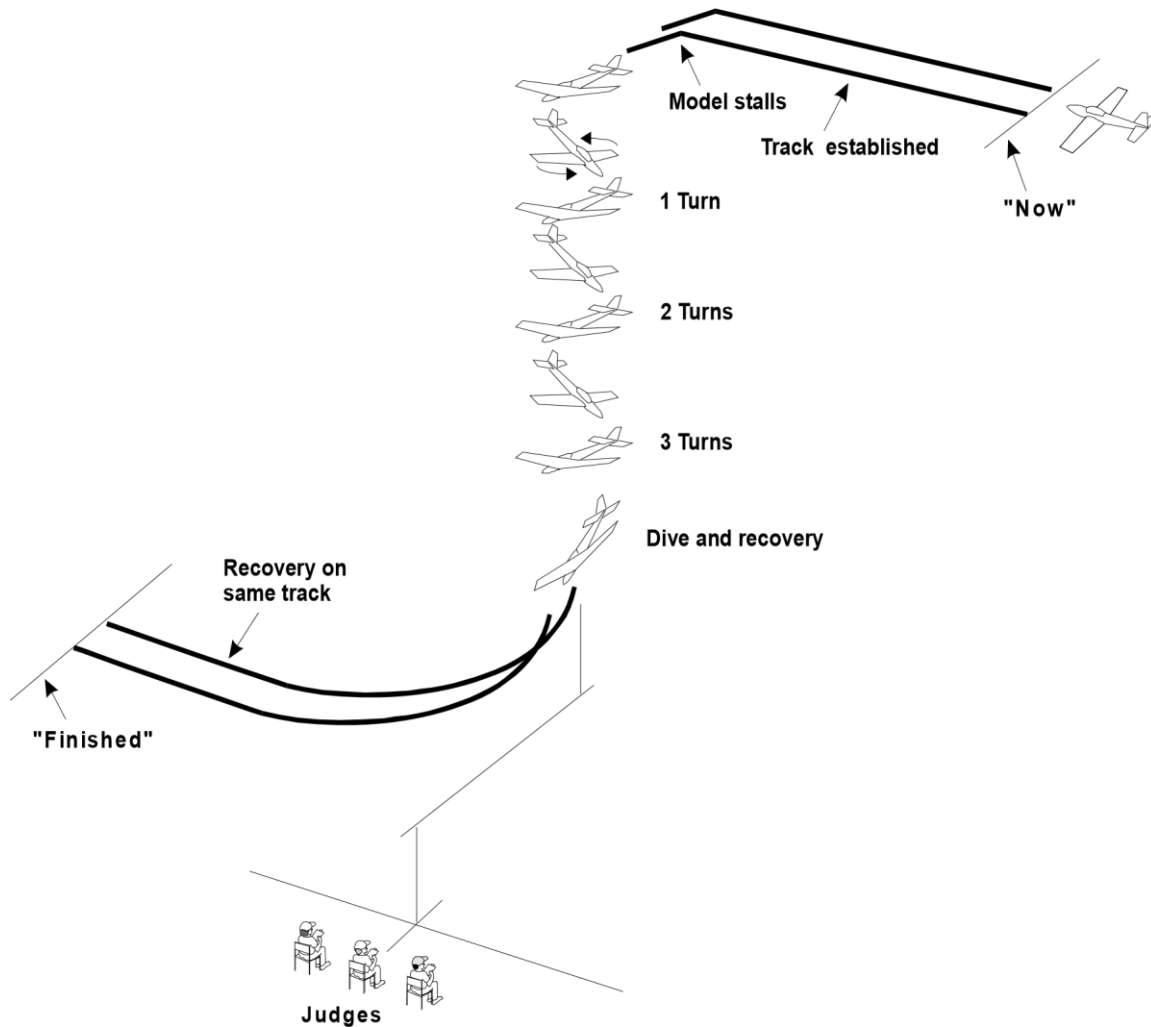
= model se otáčí kolem své osy,
= vzdálenost vstupní a výstupní dráhy je
rozmezí poloviny rozpětí

Chyby:

1. Začátek a konec obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
2. Přitažení není v zorném poli rozhodčích.
3. Stoupání a klesání není téměř svislé.
4. Nedostatečná výška obratu.
5. Model letadla se nezastavil.
6. Soutěžící neurčil nebo nedodržel smysl zatáčky vlevo/vpravo.
7. Vstup a výstup z obratu nejsou ve stejné výšce.
8. Model letadla nevyhlídává z obratu po dráze, posunutý o polovinu rozpětí vůči vstupní dráze.
9. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.12 Vývrtka (3 otočky):

Z přímého a vodorovného letu model letadla zpomalí, zastaví se a zahájí rotaci. Po třech otáčkách zastaví rotaci a vrátí se do vodorovného letu na stejné dráze, jako je počáteční směr letu. Během klesání může model letadla unášet vítr.



Příklad: TRACK ESTABLISHED	= vodorovný let
MODEL STALLS	= model klesá
1,2,3 TURN	= 1,2,3 otočka
DIVE AND RECOVERY	= klesání a vyrovnání
RECOVERY ON SAME TRACK	= návrat ve stejném směru

Chyby:

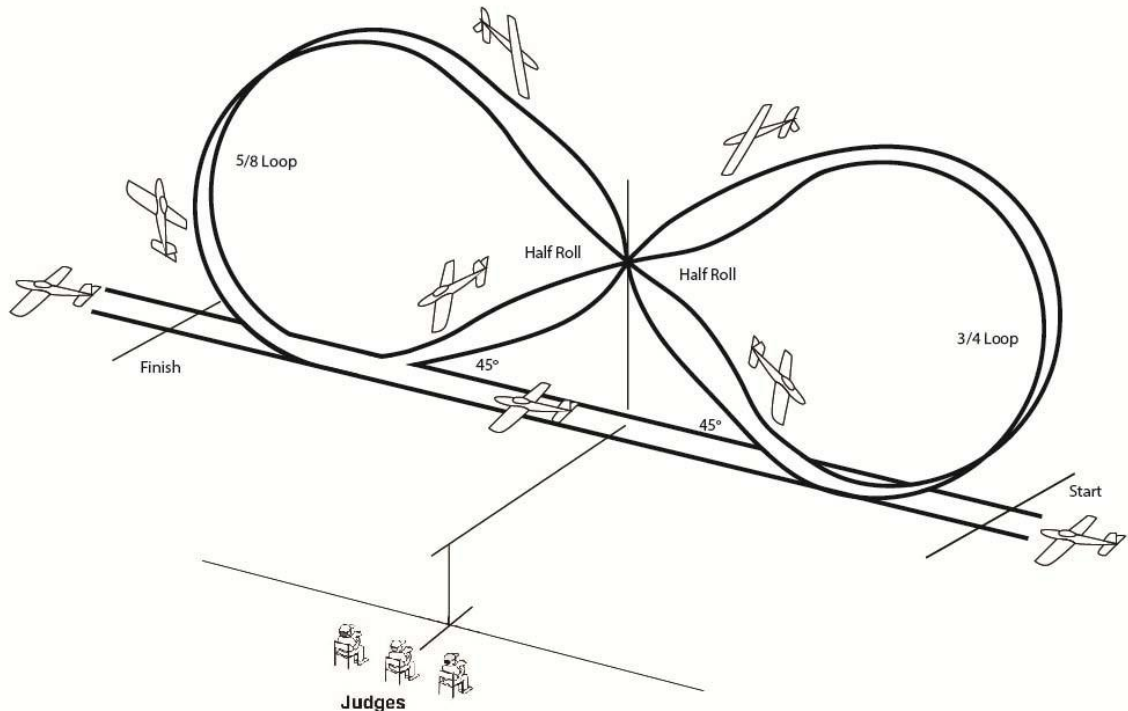
1. V okamžiku pádu do vývrtky není zcela stažen plyn.
2. Vstup do vývrtky není zřetelný.
3. Obrat není vývrtka, ale klesavá spirála, která by měla být hodnocena NULOU.

Poznámka: Při skutečné vývrtce je dráha sestupu blízko těžiště modelu letadla. Sestupná spirála je podobná svislému sudovému výkrutu.

4. Nejsou dokončeny tři otočky vývrtky.
5. Začátek vývrtky není přesně před rozhodčími.
6. Model letadla z obratu nevytlétné po dráze ve stejném směru, jako do něj vletnul.
7. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
8. Vstup a výstup z obratu nejsou vodorovné.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.13 Kubánská osma:

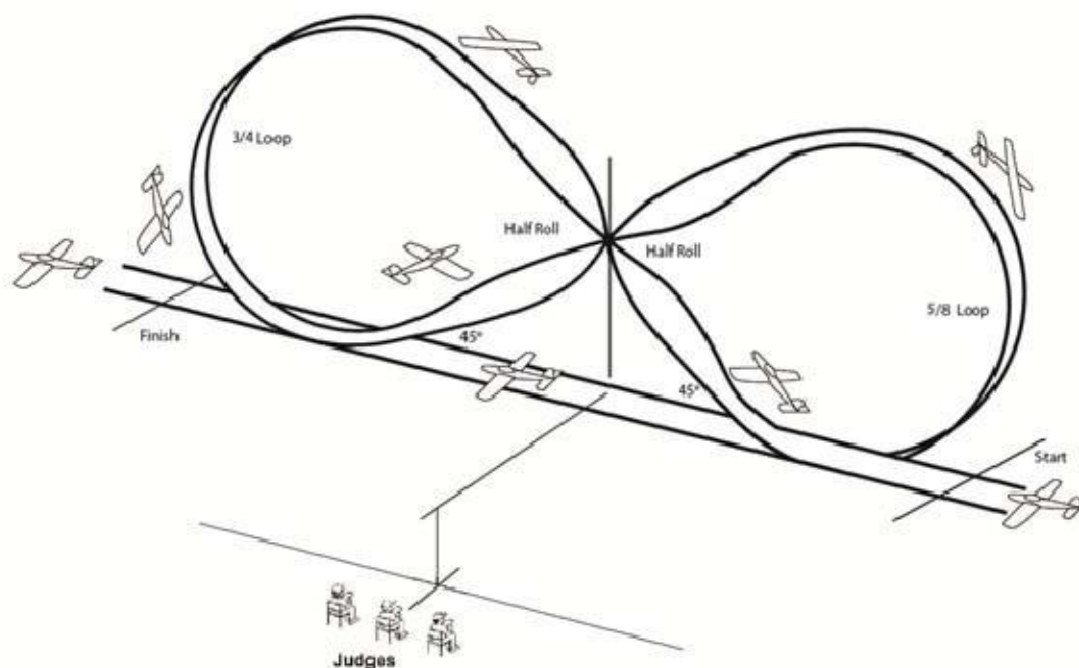
Model se přibližuje přímým a vodorovným letem po dráze rovnoběžné s linií rozhodčích. Po přeletění středové linie rozhodčích model letadla provede 5/8 přemetu do klesání pod úhlem 45° , a poté provede poloviční výkrut přesně před rozhodčími. Pokračuje v klesání pod 45° , na které naváže 3/4 přemetu, aby se obrat opakoval v opačném směru až do vyrovnání ve stejné výšce a dráze jako byl vstup. Plyn musí být ubrán v horní části každého přemetu podle druhu přemetu a znovu přidán během každého klesání. Makety letadel s nepříliš výkonným motorem mohou před provedením obratu získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.

**Chyby:**

1. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
2. Přemety nejsou kruhové.
3. Velikost přemetů není shodná.
4. Půlvýkruty nejsou přesně před rozhodčími.
5. Není předveden klesavý let pod úhlem 45° .
6. Model letadla neukončí obrat ve stejné výšce, jako jej začal.
7. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
8. Nepříměřené ovládání plynu.
9. Velikost a rychlost obratu neodpovídají typu předlohy.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.14. Obrácená kubánská osma:

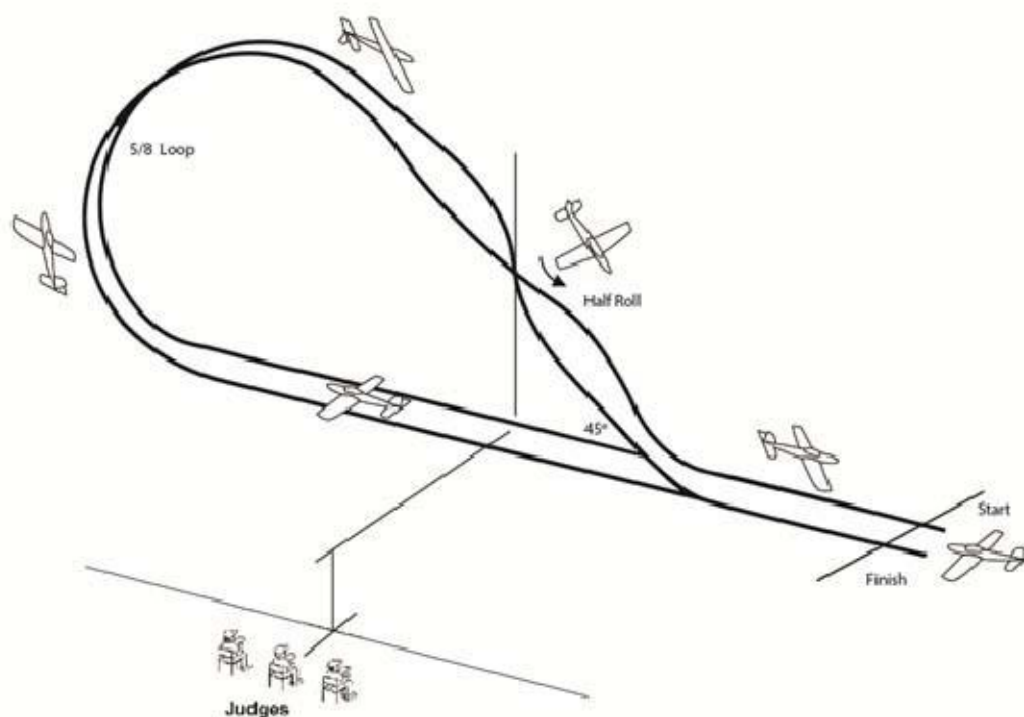
Model se přibližuje přímým a vodorovným letem, rovnoběžně s dráhou, vykoná 1/8 přemetu do stoupání 45° nahoru, přesně před rozhodčími provede poloviční výkrut. Pokračuje v letu na zádech ve stoupání pod úhlem 45° a provede 3/4 přemetu do stoupání pod úhlem 45° nahoru, přesně před rozhodčími provede poloviční výkrut, pokračuje ve stoupání v letu na zádech a poté provede 5/8 přemetu, aby vylétl v přímém a rovném letu a dokončil obrat ve stejné výšce a směru jako na začátku. Plyn musí být ubrán v horní části každého přemetu podle typu přemetu a znovu přidán během každého klesání. Makety letadel s nepřilíši výkonným motorem mohou před provedením obratu získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.

Chyby:

1. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
2. Přemety nejsou kruhové.
3. Velikost přemetů není shodná.
4. Půlvýkruty nejsou přesně před rozhodčími.
5. Není předveden stoupavý let pod úhlem 45° .
6. Model letadla neukončí obrat ve stejné výšce, jako jej začal.
7. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
8. Nepřiměřené ovládání plynu.
9. Velikost a rychlost obratu neodpovídají typu předlohy.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.15 Polovina kubánské osmy:

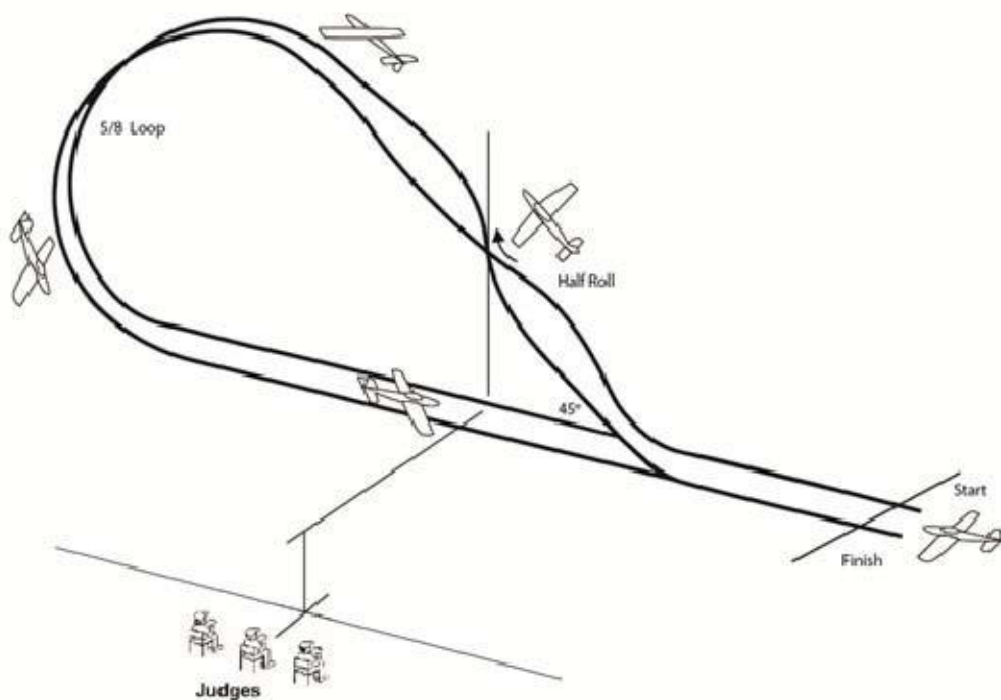
Model se přibližuje přímým a vodorovným letem po dráze rovnoběžné s linií rozhodčích. Po přeletění středové linie rozhodčích model letadla provede 5/8 přemetu do klesání pod úhlem 45° , a poté provede poloviční výkrut přesně před rozhodčími. Pokračuje v klesání pod 45° , na které naváže 1/8 přemetu pro přímý a rovný výlet ve stejné výšce a v opačném směru jako na začátku obratu. Plyn musí být ubrán v horní části přemetu a znovu přidán během klesání. Makety letadel s nepřilíš výkonným motorem mohou před provedením obratu získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.

Chyby:

1. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
2. Přemety nejsou kruhové.
3. Půlvýkruty nejsou přesně před rozhodčími.
4. Není předveden stoupavý let pod úhlem 45° .
5. Model letadla neukončí obrat ve stejné výšce, jako jej začal.
6. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
7. Nepřiměřené ovládání plynu.
8. Velikost a rychlost obratu neodpovídají typu předlohy.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.16 Polovina obrácené kubánské osmy:

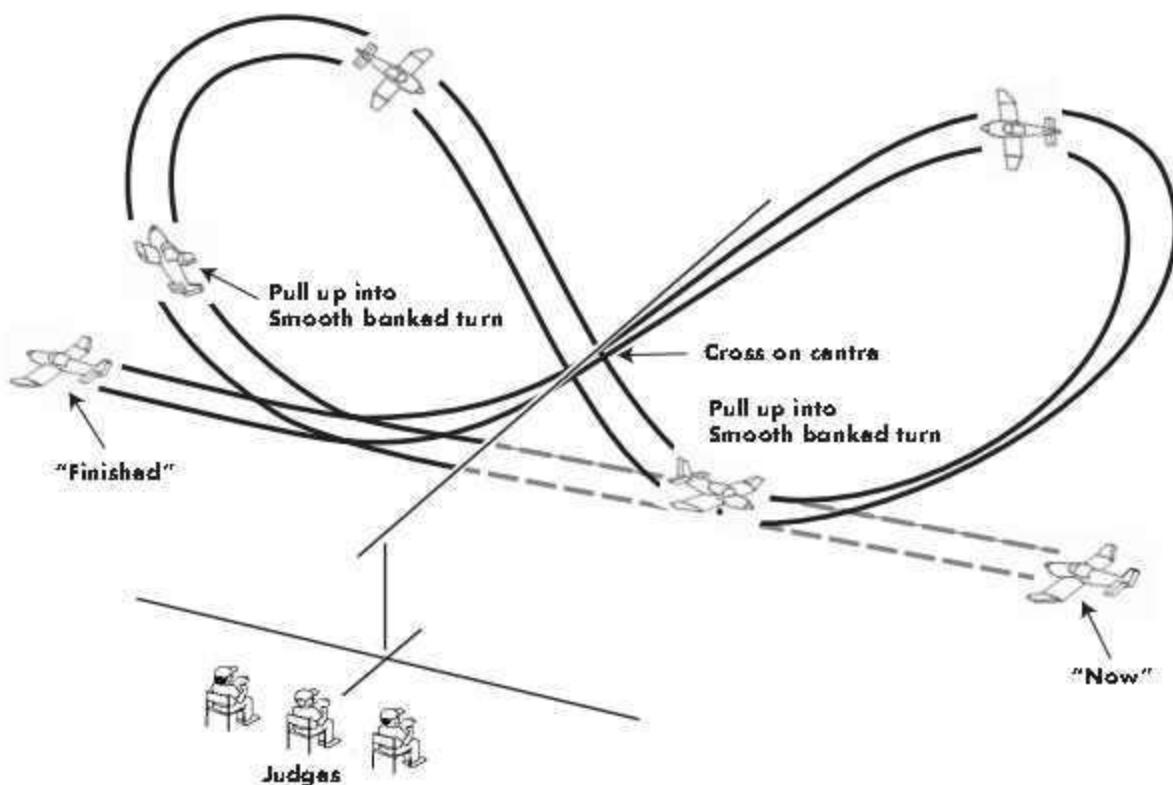
Model se přibližuje přímým a vodorovným letem, rovnoběžně s dráhou, vykoná 1/8 přemetu do stoupání 45° nahoru, přesně před rozhodčími provede poloviční výkrut. Pokračuje v letu na zádech ve stoupání pod úhlem 45° a provede 5/8 přemetu pro přímý a rovný výlet ve stejné výšce a v opačném směru jako na začátku obratu. Plyn musí být ubrán v horní části přemetu a znovu přidán během klesání. Makety letadel s nepříliš výkonným motorem mohou před provedením obratu získat potřebnou rychlost mírným potlačením a letem na plný plyn.

Chyby:

1. Obrat není předveden ve svislé rovině rovnoběžné s linií rozhodčích.
2. Přemety nejsou kruhové.
3. Půlvýkruty nejsou přesně před rozhodčími.
4. Není předveden stoupavý let pod úhlem 45°.
5. Model letadla neukončí obrat ve stejné výšce, jako jej začal.
6. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
7. Nepřiměřené ovládání plynu.
8. Velikost a rychlost obratu neodpovídají typu předlohy.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.17 Líná osma:

Model letadla se přilizuje přímým letem ve stálé výšce po dráze, rovnoběžné s linií rozhodčích. Po průletu v poloze před rozhodčími zahájí plynulé stoupání po oblouku, které přejde do stoupavé zatáčky směrem od rozhodčích. Náklon v zatáčce by měl být v nejvyšším místě nejméně 60° a model letadla by měl být v tomto místě kolmo na osu rozhodčích. Potom se před model letadla skloní a model letadla klesá stejným způsobem, jako vstoupil do obratu. Zatáčka a klesání pokračuje přes 180°, tak, aby model letadla dosáhl středu ve výšce, ve které do obratu vstoupil. Po průletu středem obratu pokračuje další stoupání stejným způsobem, jako v první části obratu, následované stoupavou zatáčkou směrem od rozhodčích. Druhá zatáčka opět pokračuje přes 180°, a model letadla opět dosáhne středu ve výšce, ve které do obratu vstoupil. Obrat je ukončen ve vodorovném letu zatáčkou, která naváže na vstupní dráhu do obratu v přímém vodorovném letu rovnoběžnou s linií rozhodčích. U modelů lehkých letadel se předpokládá před zahájením obratu mírný sestup při plném výkonu motoru, který umožní získání potřebné rychlosti. Obrat by měl být souměrný vzhledem k umístění rozhodčích.



Příklad: Pull up into Smooth banked turn = Přejchod do zatáčky s plynulým náklonem
 Cross on centre = křížení uprostřed

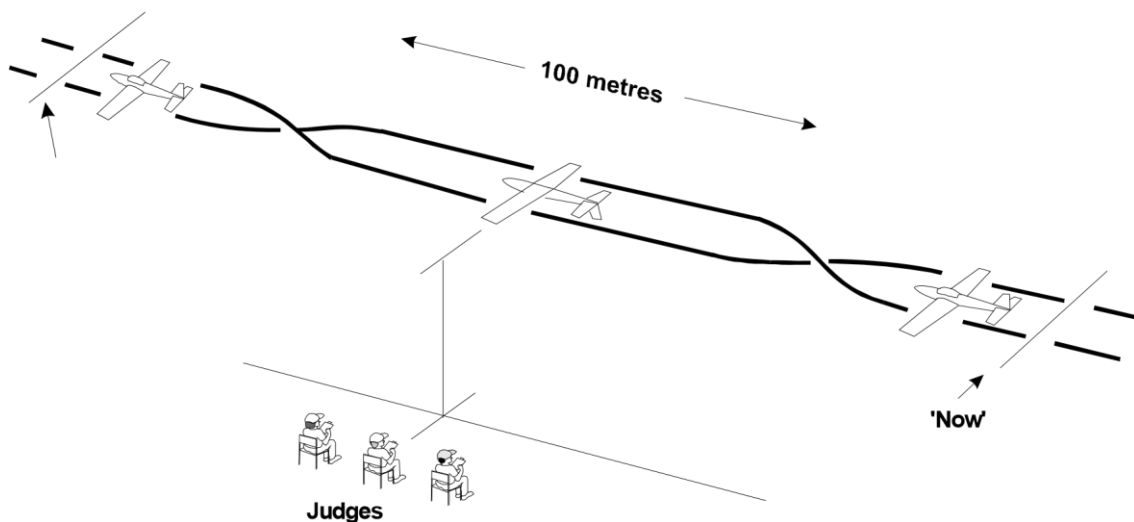
Chyby:

1. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
2. Není dosažena dostatečná výška.
3. V zatáčce není dostatečný náklon.
4. Úhly stoupání a klesání během obratu nejsou shodné.
5. Obrat není souměrný vzhledem k umístění rozhodčích.
6. Oblouky jsou deformované.
7. Není patrný začátek a konec obratu.
8. Celková velikost obratu neodpovídá předloze.
9. Dráha letu není plynulá a stálá.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.18. Let na zádech:

Model letadla přejde půlvýkrutem do letu na zádech a předvede přímý let na zádech nejméně 100 metrů, pak se opět půlvýkrutem vrátí do normálního přímého letu. U modelů lehkých letadel se předpokládá před zahájením obratu mírný sestup při plném výkonu motoru, který umožní získání potřebné rychlosti.

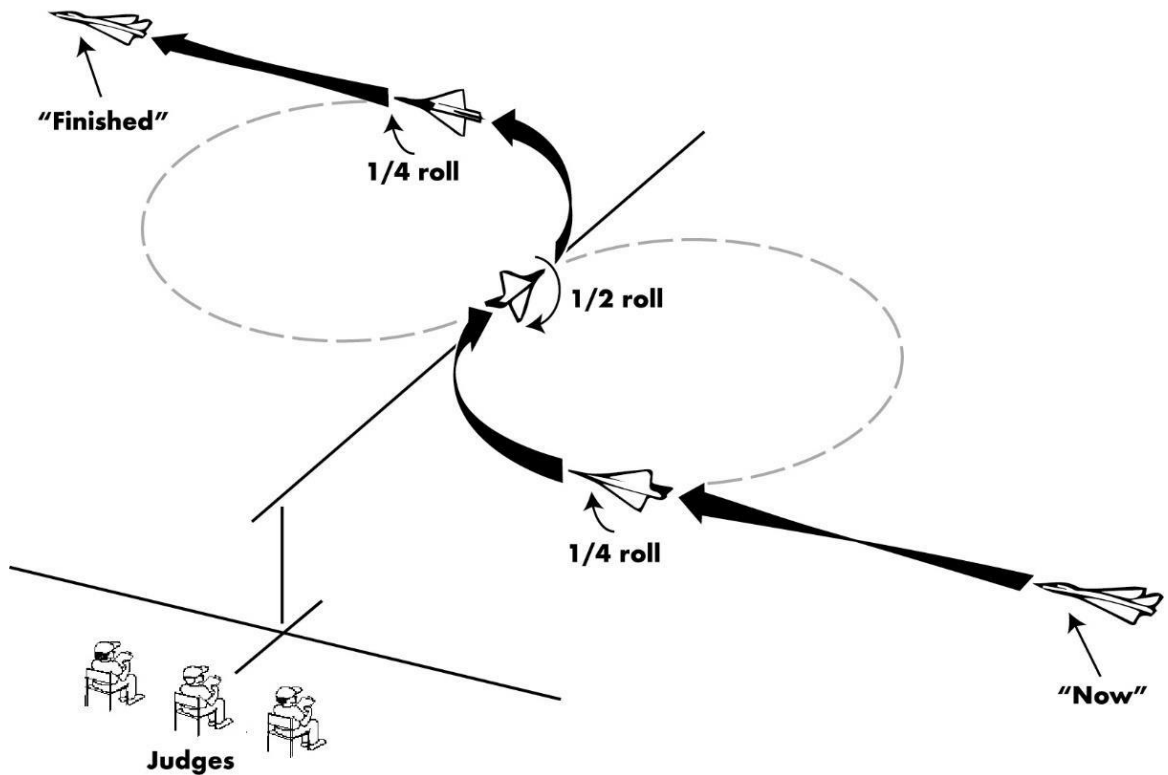
Poznámka: Soutěžící musí být připraveni poskytnout důkaz, že předmětné letadlo ve skutečné velikosti bylo schopné trvalého letu na zádech.

**Chyby:**

1. Půlvýkruty nejsou provedeny ve stejné letové ose, jako let na zádech.
2. Model letadla neletí přímo.
3. Model letadla stoupá, nebo ztrácí výšku.
4. Model letadla neletí na zádech potřebnou dobu.
5. Obrat není umístěn přesně před rozhodčími.
6. Draha letu není rovnoběžná s linií rozhodčích
7. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.19 Derryho zatáčka:

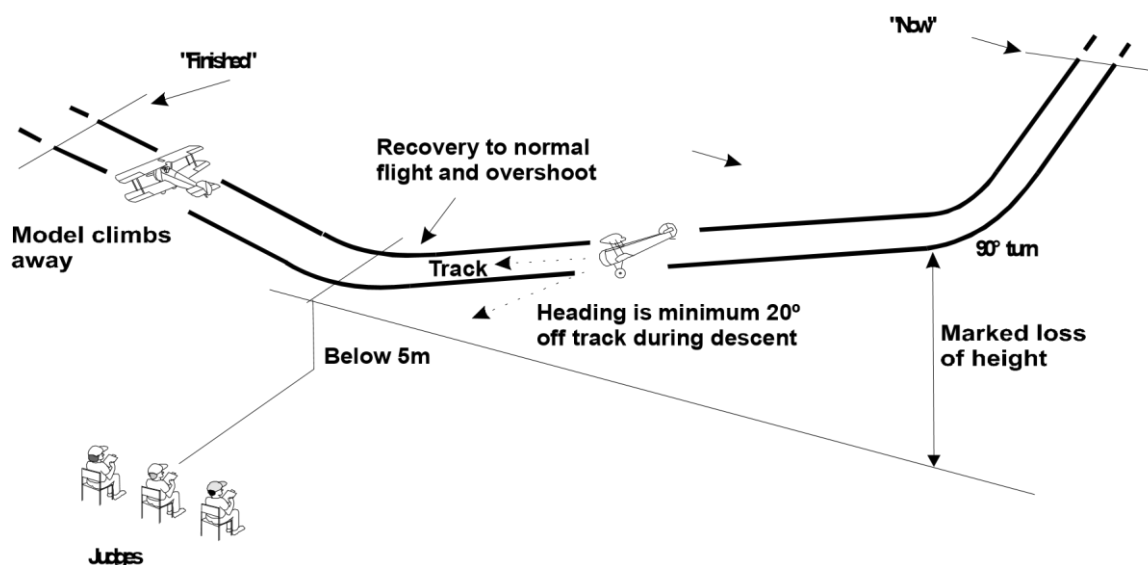
Model letadla se přibližuje vysokou rychlostí v přímém letu ve stálé výšce po dráze, rovnoběžné s linií rozhodčích. Pak model letadla provede čtvrtinu ostré zatáčky bez ztráty výšky směrem od rozhodčích v náklonu převyšujícím 60° . Před rozhodčími provede půlvýkrut ve stejném smyslu, jako vstupní zatáčka, naváže další čtvrtinou otáčky v opačném směru a ukončí obrat v přímém letu ve směru rovnoběžném se vstupem do obratu a stejné výšce. Obrat by měl být plynulý a hladký.

Chyby:

1. Vstup do obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
2. Obrat není souměrný vzhledem k umístění rozhodčích.
3. Půlvýkrut není v letové ose.
4. Půlvýkrut před rozhodčími není ve smyslu zatáčky při vstupu do obratu.
5. Půlvýkrut není před rozhodčími na ose k nim kolmé.
6. Mezi první čtvrtotáčkou a půlvýkrutem nebo půlvýkrutem a druhou čtvrtotáčkou jsou prodlevy.
7. Výstup z obratu není rovnoběžný se vstupem.
8. Výrazné ztráta výšky během obratu.
9. Dráha letu je zdeformovaná, neodpovídá části „osmičky“.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.20 Skluz po křídle:

Model letadla začíná obrat vodorovným letem se staženým plynem a zatočí na dráhu přiblížení na přistání, rovnoběžnou s linií rozhodčích, ve větší výšce než při normálním přiblížení. Po vletnutí do zatáčky zahájí skluz vychýlením osy trupu nejméně o 20° vzhledem ke směru letu, kterou dosáhne výchylkou směrového kormidla ve smyslu proti smyslu zatáčky. Při dodržení rychlosti přiblížení musí být patrná ztráta výšky. Záměrem obratu, pokud by pokračoval, je přistání před rozhodčími. Před dosažením prostoru před rozhodčími přejde model letadla do normálního letu, prolétne ve výšce pod 5 metrů a potom se vzdálí stoupavým letem. Účelem tohoto obratu je vytrátit výšku před přistáním bez přílišného zvýšení rychlosti nebo použití klappek.



Překlad: MARKED LOSS OF HEIGHT

BELOW 5 M

HEADING IS MINIMUM 20° OFF TRACK DURING DESCENT

RECOVERY TO NORMAL FLIGHT AND OVERSHOOT

MODEL CLIMBS AWAY

= zřetelná ztráta výšky

= pod 5m

= odchylka osy během sestupu je min. 20°

= návrat k normálnímu letu a průlet

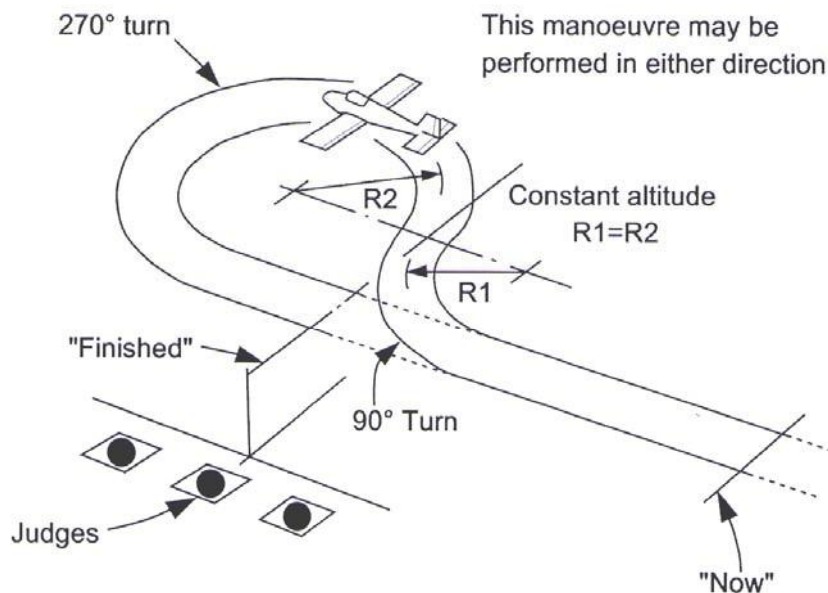
= model odlétá ve stoupavém letu

Chyby:

1. Model letadla nepřejde plynule ze zatáčky do skluzu.
2. Model letadla je ve skluzu vychýlen o méně než o 20° stupňů vzhledem k dráze letu.
3. Skluz a klesání nejsou plynulé.
4. Ztráta výšky není dostatečná.
5. Během sestupu dojde k značnému zvýšení rychlosti.
6. Dráha sestupu není korigována nebo není rovnoběžná s linií rozhodčích.
7. Skluz neskončí před průletem před rozhodčími.
8. Průlet není pod 5 metrů.
9. Přechod mezi návratem do normálního letu a stoupáním není plynulý.
10. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko

6.3.2A.21 Postupová zatáčka:

Z přímého vodorovného letu model provede zatáčku o 90° směrem od rozhodčích a další zatáčku o 270° v opačném směru a přejde do vodorovného přímého letu v opačném směru, než byl vstup do obratu. Obrat musí být umístěn tak, aby bod, ve kterém model přechází po 90° zatáčce do zatáčky o 270° ležel na kolmici ke směru vstupu do obratu, která prochází středem rozhodčích.



Příklad: THIS MANOEUVRE MAY BE PERFORMED IN EITHER DIRECTION = obrat může být proveden v obou směrech
 CONSTANT ALTITUDE = stálá výška
 90°, 270° TURN = zatáčka o 90°, 270°

Chyby:

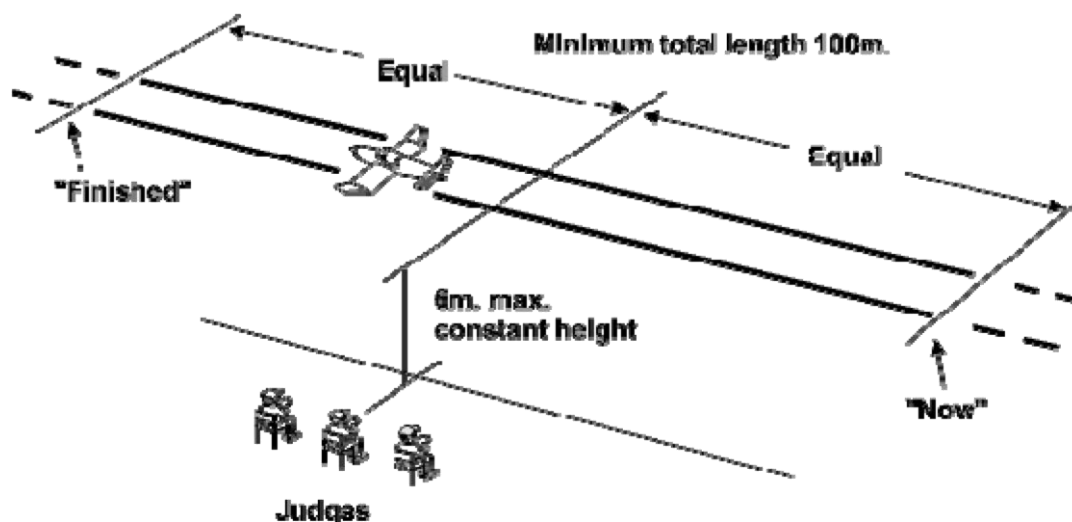
1. Zatáčky nemají stálý poloměr.
2. Model mění během obratu výšku.
3. Výstup z obratu není přímý let ve stejné výšce, jako vstup.
4. Přechod ze zatáčky o 90° do zatáčky o 270° není ve správném místě.
5. Obrat je příliš malý nebo velký s ohledem na typ a měřítko předlohy.
6. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, aby mohl být správně hodnocen.
7. Obrat je příliš vysoko, nebo nízko, aby mohl být správně hodnocen.

6.3.2A.22 Přímý let nízkou rychlostí:

Model letí v přímém směru, rovnoběžně s linií rozhodčích nad přistávací plochou ve vzdálenosti minimálně 100 metrů, se středem na pozici rozhodčích. Výška musí být konstantní, nesmí přesáhnout 6 metrů a model musí letět rychlostí, která by představovala minimální bezpečnou rychlost letu pro Předlohu.

Předlohy vybavené zatahovacím podvozkem musí mít podvozek v přistávací konfiguraci.

Pokud je předloha vybavena jakýmkoliv vztakovými klapkami, sloty, aerodynamickými brzdami, spoilery nebo jinými zařízeními pro zvýšení odporu/snížení rychlosti/zvýšení vzlaku, musí být tato zařízení použita, pokud soutěžící nemůže prokázat, že u předlohy taková zařízení nebyla deaktivována, nebo se běžně nepoužívají.



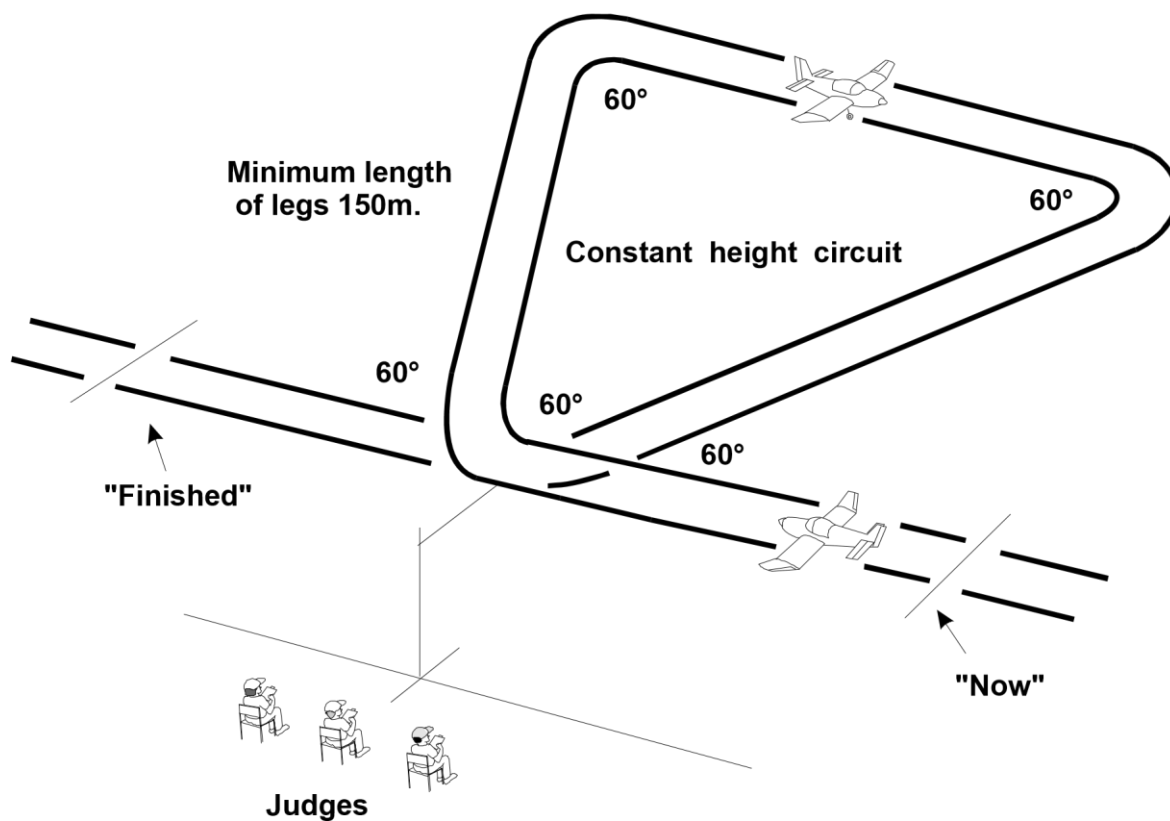
Příklad:	6 M MAX COSTANT HEIGHT	= stálá výška max. 6 m
	EQUAL	= stejné
	MINIMUM TOTAL LENGTH 100 M	= minimální celková délka 100 m

Chyby:

1. Výška letu není stálá.
2. Rychlost letu není stálá
3. Není dodržena výška max. 6 m
4. Model neletí nad přistávací plochou
6. Obrat není umístěn souměrně s ohledem na rozhodčí
7. Let není rovnoběžně s linií rozhodčích
8. Příliš krátká vzdálenost (delší není chyba).
9. Nepoužití nebo selhání zatahovacího podvozku a zařízení pro snížení vzlaku a rychlosti
10. Model letí příliš rychle

6.3.2A.23 Let po trojúhelníkovém okruhu:

Model letadla přímým vodorovným letem přilétne před rozhodčí. Potom zatočí o 60° pryč od linie rozhodčích a letí přímo a vodorovně asi 150 metrů, zatočí o 120° na dráhu rovnoběžnou s linií rozhodčích a letí dalších nejméně 150 metrů, zatočí o 120° zpět k rozhodčím a opět letí 150 metrů až nad střed přistávací plochy, čímž uzavře rovnostranný trojúhelník (tzn. trojúhelník se stejně dlouhými stranami a úhly 60°). Model letadla ukončí obrat poslední zatáčkou o 60° a návratem na původní dráhu letu.



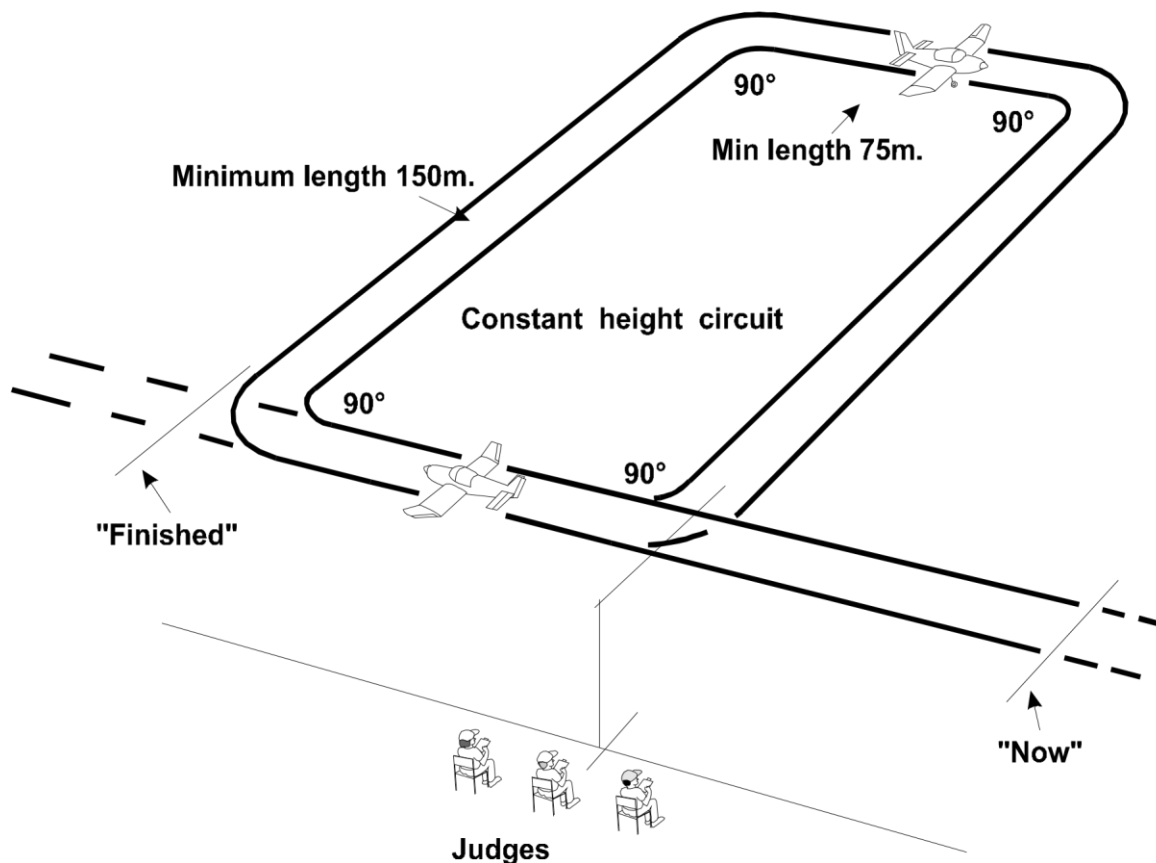
Příklad: COSTANT HEIGHT CIRCUIT = stejná výška zatáček
 MINIMUM LENGTH OF LEGS 150M = minimální délka stran 150m

Chyby:

1. Obrat není zahájen a ukončen ve stejném místě před rozhodčími.
2. Model letadla mění výšku letu.
3. Zatáčky v rozích nejsou stejné nebo vnitřní úhly trojúhelníka nejsou 60° .
4. Strany trojúhelníku nejsou přímé.
5. Strany trojúhelníku jsou příliš dlouhé nebo krátké.
6. Strany trojúhelníku nejsou stejně dlouhé.
7. Vrchol trojúhelníku není ustředěn před rozhodčími.
8. Nesprávné korekce vlivu větru.
9. Vstup a výstup z obratu nejsou totožné.
10. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
11. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.24 Let po obdélníkovém okruhu:

Model letadla začíná obrat přiblížením v přímém vodorovném letu před rozhodčími, potom pokračuje v letu nejméně 75 metrů, zatočí od rozhodčích o 90°, letí přímo a vodorovně nejméně 150 metrů, zatočí na dráhu rovnoběžnou s linií rozhodčích, letí dalších nejméně 75 metrů, zatočí přímo k rozhodčím a letí opět nejméně 150 metrů až před rozhodčí, před nimiž ukončí obrat zatáčkou, kterou se dostane na původní dráhu letu. Svislým průmětem dráhy obratu je obdélník.



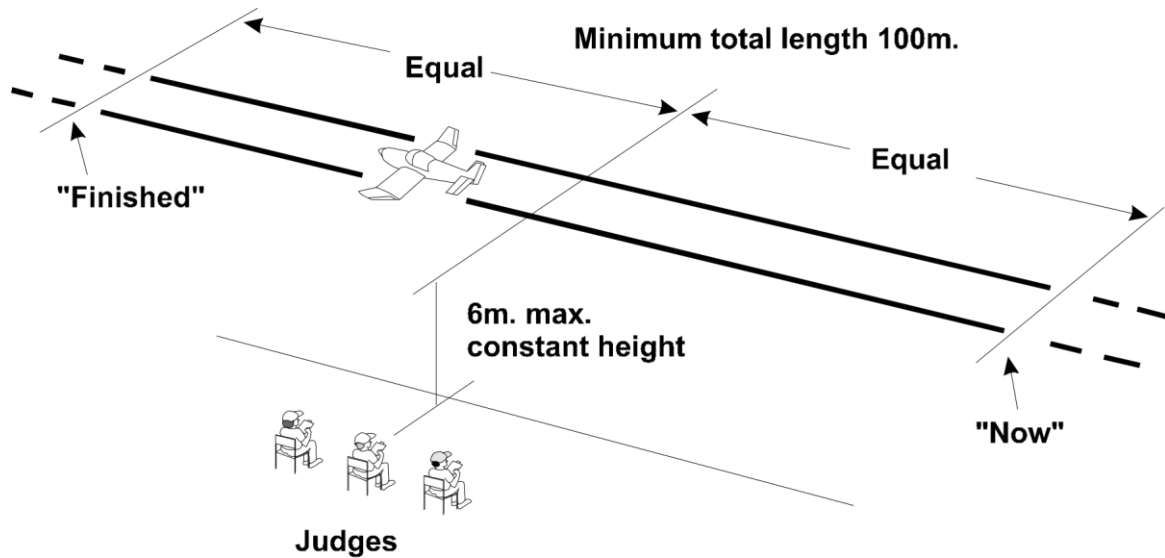
Překlad:
 COSTANT HEIGHT CIRCUIT = stejná výška zatáček
 MINIMUM LENGTH 75M = minimální délka 75m
 MINIMUM LENGTH 150M = minimální délka 150m

Chyby:

1. Obrat není zahájen a ukončen ve stejném místě před rozhodčími.
2. Model letadla mění výšku letu.
3. Zatáčky v rozích nejsou stejné nebo úhly v rozích nejsou 90°.
4. Strany nejsou přímé.
5. Strany jsou příliš dlouhé nebo krátké.
6. Protilehlé strany nejsou stejné dlouhé.
7. Nesprávné korekce vlivu větru.
8. Poslední strana obdélníka neleží přesně před rozhodčími.
9. Začátek a konec obratu nejsou totožné.
10. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
11. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.25 Let v přímém směru a stálé výšce (max. 6 m):

Model letadla se přibližuje přímým letem proti větru ve stejné výšce, která nesmí přesáhnout 6 metrů, a to nejméně 100 metrů, potom stoupavým letem odletí. Jde vlastně o nízký průlet.



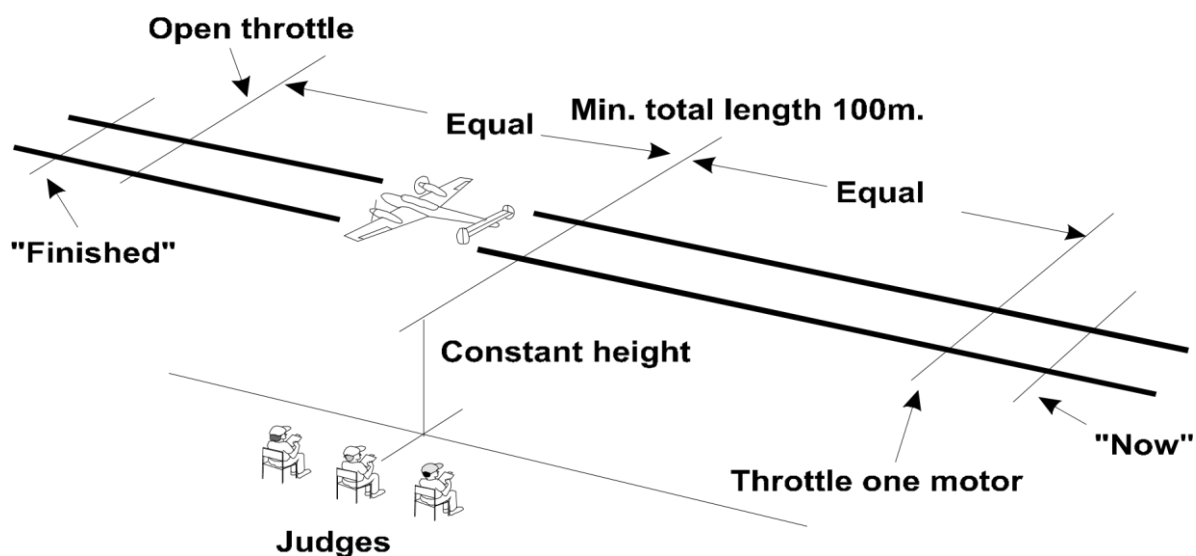
Příklad:	6 M MAX COSTANT HEIGHT	= stálá výška max. 6 m
	EQUAL	= stejné
	MINIMUM TOTAL LENGTH 100 M	= minimální celková délka 100 m

Chyby:

1. Let není přímý (u maket lehkých letadel jsou přípustné téměř nezmatelné korekce).
2. Výška letu není stálá.
3. Dráha letu není ve výšce 6 metrů nebo méně.
4. Nejde o průlet nad prostorem pro přistání.
5. Obrat není umístěn přímo před rozhodčími.
6. Dráha letu není rovnoběžná s linií rozhodčích.
7. Průlet je příliš krátký (příliš dlouhý není chybou).
8. Model letadla neudrží stejnou dráhu letu.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.26 Let v přímé linii s jedním přiškrceným motorem:

Model letadla se přibližuje přímým letem ve stálé výšce, přičemž otáčky jednoho motoru jsou sníženy, po dráze nejméně 100 m, poté jsou vyrovnány otáčky motoru a model letadla pokračuje v normálním letu. (Tento obrat je určen pouze pro vícemotorové modely letadel).



Překlad:	THROTTLE ONE MOTOR	= přiškrcení jednoho motoru
	EQUAL	= stejné
	MINIMUM TOTAL LENGTH 100 M	= minimální celková délka 100 m
	OPEN THROTTLE	= přidán plyn
	CONSTANT HEIGHT	= stál výška

Chyby:

1. Model letadla nedodrží přímý let.
2. Je nestabilní.
3. Ztrácí nepřiměřeně výšku.
4. Po předvedení obratu není příslušnému motoru přidán plyn.
5. Otáčky motoru se dostatečně nezmění.
6. Nedostatečná doba trvání obratu.
7. Obrat není umístěn přímo před rozhodčími.
8. Dráha letu není rovnoběžná s linií rozhodčích.
9. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

8.3.2A.27 Odhoz bomb nebo palivových nádrží.

Jsou-li pumy umístěny uvnitř, musí se dveře pumovnice otevřít a po shoení pum opět zavřít.

Jsou-li pumy nebo přídavné nádrže letadla vně, jejich upevnění a umístění musí odpovídat vzorovému letadlu. Způsob odhození by měl odpovídat předloze.

Odhození by mělo být před středem rozhodčích a mělo by být dobře viditelné.

Jakékoliv zvláštnosti obratu by měly být předem oznámeny rozhodčím.

Chyby:

1. Pumy nebo nádrže nejsou odhozeny a nepadají realisticky.
2. Odhození není před rozhodčími.
3. Odhození není provedeno realisticky.
4. Obrat je příliš daleko, nebo blízko, nebo vysoko, nebo nízko.

6.3.2A.28 Odhoz padáku

Odhoz by měl být proveden jako u skutečného letadla. Například náklad by měl být shoen z poklopu, pumovnice nebo zadní rampy. Figurína by měla vystoupit z kokpitu, únikového poklopu nebo dveří, spadnout z převráceného letadla nebo být katapultována jako u skutečného letadla.

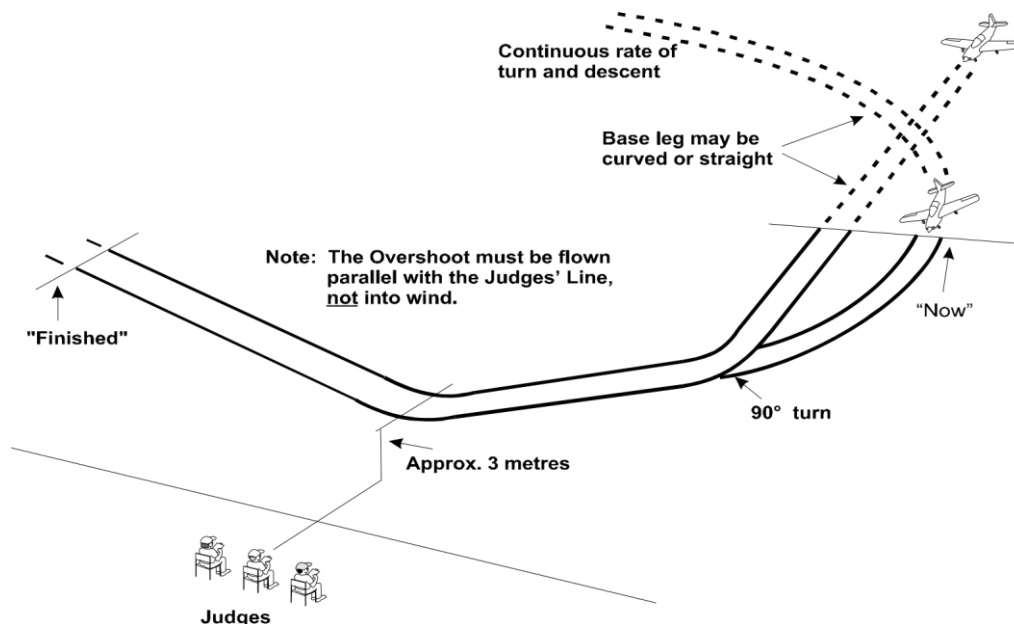
Pokud je to vhodné, model letadla by měl před zahájením odhozu snížit rychlost, případně použitím vztlakových klapek a/nebo vytažením podvozku.

Chyby

1. Padák není vysazen stejným způsobem u skutečného letadla
2. Padák není vysazen před rozhodčími
3. Celkový obrat není prezentován realistickým způsobem
4. Příliš daleko/příliš blízko/příliš vysoko/příliš nízko

6.3.2A.29 Průlet:

Model letadla začíná obrat přiblížením na přistání z výchozí dráhy, buď přímým letem, nebo zatáčkou podle rozhodnutí pilota. Pokračuje zatáčkou o 90° ve větší výšce než při přistání, se staženým plynem a vysunutými klapkami, pokud je jimi vybaven. Po průletu nad středem přistávací plochy ve výšce přibližně tři metry zvýší otáčky pro zastavení klesání. Po dosažení vhodné rychlosti a polohy se model letadla v přímém stoupavém letu vzdálí. Smyslem obratu je simulace přerušení přistávacího manévru při přiblížení ve větší výšce než pro normální přistání.



Překlad: CONTINUOUS RATE OF TURN AND DESCENT = plynulé zatáčení a klesání
 BASE LEG MAY BE CURVED OR STRAIGHT = přiblížovací dráha může být kruhová nebo přímá

Note: The Overshoot must be flown parallel with the Judge's line, not onto wind

Poznámka: Průlet musí být rovnoběžně s linií rozhodčích, ne ve směru větru

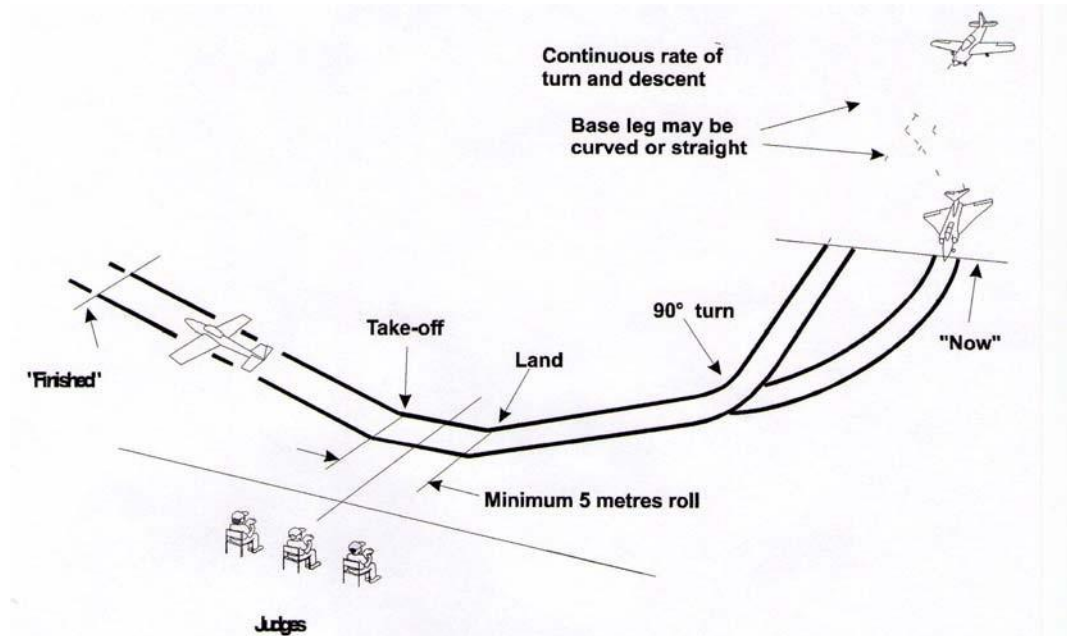
APPROX. 3 METRES = přibližně 3 m
 90° TURN = zatáčka 90°

Chyby:

1. Model letadla nezačíná obrat správným přiblížením z výchozí dráhy.
2. Zatáčka do finále není plynulá, nebo není 90°.
3. Model letadla nemá správnou výšku pro přiblížení.
4. Model letadla nemá vhodnou přistávací rychlost, nebo polohu.
5. Model letadla před přidáním plynu plynule neklesá.
6. Model letadla klesne do výšky zřetelně větší nebo menší než 3 metry.
7. Nejnižší bod obratu není přesně před rozhodčími.
8. Změna rychlosti a polohy modelu letadla mezi klesáním při přiblížení a konečným stoupáním není plynulá.
9. Nesprávné ovládání klapek nebo podvozku.
10. Model letadla by mohl po přiblížení normálně přistát.
11. Model letadla nepřejde plynule do konečného stoupání.
12. Dráha přiblížení a stoupání není shodná.
13. Obrat je příliš blízko nebo daleko.

6.3.2A.30 Mezipřistání:

Model letadla zahájí obrat přiblížením z výchozí dráhy, které je buď přímým letem, nebo zatáčkou podle rozhodnutí pilota. Obrat pokračuje zatáčkou o 90° až do finálního přiblížení. Model letadla přistane a opět vzlétne proti větru, aniž se zastaví. Hlavní kola podvozku musí pojíždět po zemi nejméně pět metrů. Pokud je předloha vybavena klapkami, musí je model letadla použít.



Překlad: CONTINUOUS RATE OF TURN AND DESCENT
BASE LEG MAY BE CURVED OR STRAIGHT
MINIMUM 5 METRES ROLL

= plynulé zatáčení a klesání
= přibližovací dráha může být kruhová nebo přímá
= pojíždění minimálně 5 m

Chyby:

1. Model letadla nezahájí obrat správným přiblížením z výchozí dráhy.
2. Zatáčka do finále je příliš utažená, nebo není 90°.
3. Sestup z výchozí dráhy není plynulý.
4. Model letadla nezaujme před dosednutím správnou polohu.
5. Model letadla nepojíždí alespoň 5 metrů.

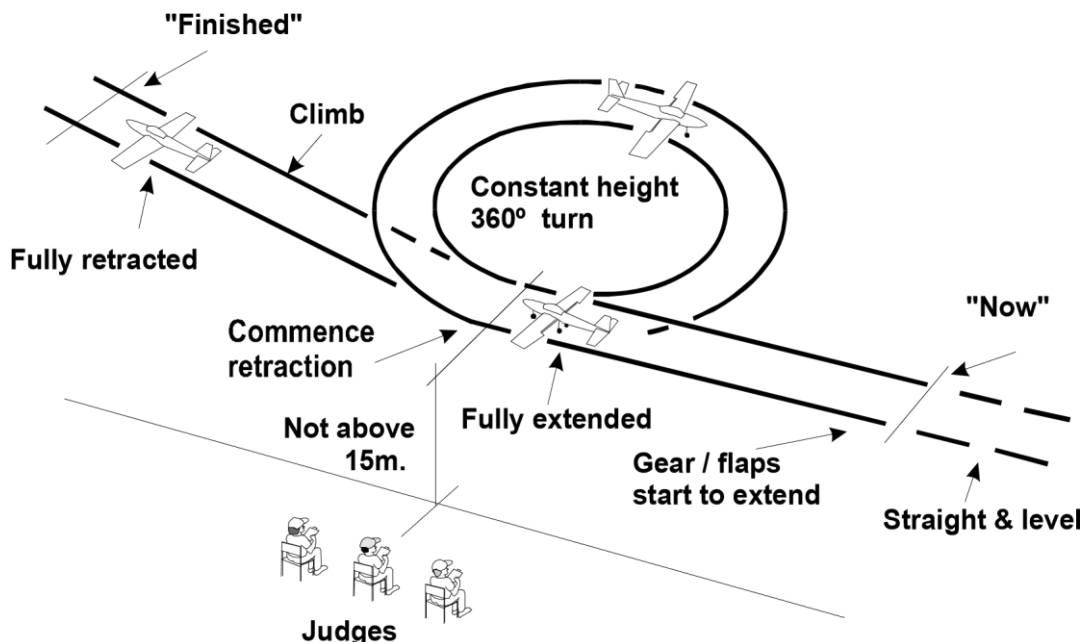
Poznámka: Pokud má předloha dvě hlavní kola, potom musí obě kola jet po zemi nejméně 5 m.

6. Model letadla při přistání odskočí.
7. Nepřiměřené ovládání klapek.
8. Stoupání není plynulé a realistické.
9. Přiblížení a stoupání nejsou po stejné dráze.
10. Nesprávná volba přistávacího prostoru vzhledem ke směru větru.

6.3.2A.31 Vysunutí a zatažení podvozku nebo vysunutí a zatažení klapky:

Soutěžící mohou použít jednu nebo druhou variantu – obrázek a chyby se vztahují na obě variantu, pokud není uvedeno jinak.

Model letadla se přiblíží k přistávací ploše přímým a vodorovným letem ve výšce nepřesahující 15 metrů a za plného dohledu rozhodčích vysune podvozek nebo klapky. Model letadla poté provede otočku o 360° ve směru od rozhodčích, a když je opět přímo před rozhodčími, zatahne podvozek nebo vztlakové klapky a odlétá pryč přímým letem.



Překlad:	STRAIGHT & LEVEL	= přímo a vodorovně
	GEAR/FLAPS TO EXTEND	= vysunout podvozek/klapky
	FULLY EXTENDED	= plně vysunuto
	NOT ABOVE 15 M	= ne výše než 15 m
	COMENCE RETRACTION	= zahájení zasouvání
	FULLY RETRACTED	= plně zasunuto
	CLIMB	= stoupání
	CONSTANT HEIGHT 360° TURN	= 360° zatáčka v konstantní výšce

Chyby:

1. Rychlost letu je příliš vysoká pro vysunutí podvozku/klapek.
2. Podvozek/klapky nejsou vysunuty v dohledu rozhodčích.
3. Rychlost a postup vysouvání a zasouvání nejsou realistické.
4. Pouze pro předvedení klapky:
 - a) Model letadla se spuštěnými klapkami je nestabilní.
 - b) Poloha modelu letadla se po vysunutí klapky nezmění.
5. Dráha letu není kruhová, výška letu kolísá.
6. Okruh je výše než 15 m.
7. Střed okruhu není přesně před rozhodčími.
8. Zasouvání nezačíná přesně před rozhodčími.
9. Vstup a výstup z obratu není rovnoběžný s linií rozhodčích.
10. Vstup a výstup z obratu nejsou po stejné dráze.
11. Stoupání neodpovídá předloze.
12. Obrat je příliš daleko nebo blízko.

6.3.2A.32

6.3.2A.33 Letové funkce nebo neuvedené obraty prováděné zkušeným letadlem

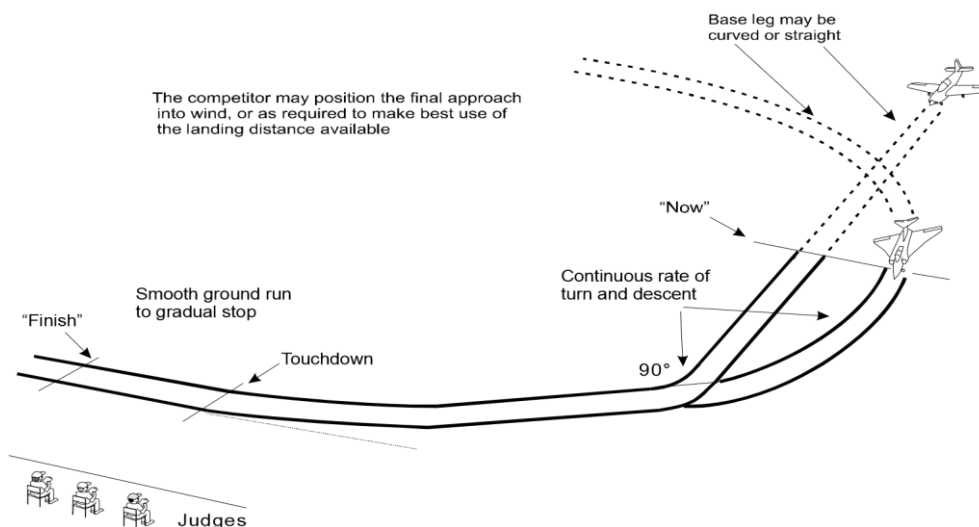
Soutěžící může zahrnout do své letové sestavy jeden nebo dva obraty nebo letové funkce, které nejsou uvedeny v této části. Úplné podrobnosti navrhovaného obratu, nejlépe s nákresem, musí být předloženy letovým rozhodčím a musí být dosaženo dohody o přesné povaze obratu/ů před přechodem na startoviště. Soutěžící musí být připraven poskytnout důkazy, že navrhovaný obrat/y jsou v rámci možností předmětného letadla.

Procedurální letové obraty jako stoupací zatáčka, klesající zatáčka atd. nejsou přijatelné. Mechanické možnosti, které by mohly být stejně prováděny na zemi; např. zapínání a vypínání světel, otevírání/zavírání překrytu kabiny atd. nejsou přijatelné jako volitelné letové obraty, ale mohou být zahrnuty do letového plánu pro zvýšení realističnosti letu.

6.3.2A.34 Přiblížení a přistání.

Obrat začíná klesáním z výchozí dráhy (stejně jako při mezipřistání). Předtím může model letadla provést zvolený způsob přiblížení na přistání. Dráha letu může být úplný obdélník nebo ovál nebo navázat na směr po větru nebo kolmo na vítr. Přiblížení a přistání může být orientováno dle rozhodnutí soutěžícího proti větru nebo s ohledem na využití délky přistávací dráhy (makety proudových letadel).

Výchozí dráha může dle rozhodnutí pilota přímá nebo kruhová. Model letadla může nasadit na přistání z přímého letu nebo ze zatáčky. Obrat pokračuje zatáčkou o 90° až do finálního přiblížení. Model letadla by měl dokončit hladké přistání v poloze odpovídající typu předlohy, přistát bez odskočení hladce dojet až do zastavení. Model letadla s klasickým podvozkem přistává na tři body, případně nejprve na kola hlavního podvozku a potom měkce i na ostruhu. Záleží na předloze, povětrnostních podmínkách i povrchu přistávací plochy. Letadla s tříkolovým podvozkem nejprve dosednou na kola hlavního podvozku a potom měkce dosedne na příďové kolo.



Příklad: THE COMPETITOR MAY POSITION THE FINAL APPROACH INTO WIND, OR AS REQUIRED TO MAKE BEST USE OF THE LANDING DISTANCE AVAILABLE = soutěžící může provést finální přiblížení proti větru, nebo využít nejdelší délku přistávací dráhy
 CONTINUOUS RATE OF TURN AND DESCENT = plynulé zatáčení a klesání,
 BASE LEG MAY BE CURVED OR STRAIGHT = přiblížovací dráha může být kruhová nebo přímá,
 SMOOTH GROUND RUN TO GRADUAL STOP = hladký dojezd do zastavení

Chyby:

1. Obrat nezačíná letem po okruhu.
2. Poslední zatáčka není plynulá nebo o 90°.
3. Klesání z letu po okruhu není plynulé.
4. Model letadla nepředvede správné přiblížení před přistáním.
5. Model letadla nezatáčí plynule.
6. Model letadla odskočí.
7. Náklon křídla během přistání.

8. Dotyk konce křídla o zem během přistání.
9. Dojezd do zastavení po přistání není dovolný a plynulý.
10. Model letadla nepřistává v poloze odpovídající předloze.
11. Model letadla po přistání jede nejistě nebo zatáčí.

Poznámky:

Všechna přistání končící s modelem na zádech budou považována za havárii při přistání. Havárie při přistání má nula bodů.

Pokud model dobře přistane a poté se na konci přistávací dráhy zastaví přídí dolů, měly by být známky za přistání, které by jinak byly uděleny, sníženy o 2 body. Pokud je situace sklopení na nos pouze výsledkem toho, že model letadla vyjel z připravené plochy, protože je příliš krátká pro daný směr větru, výše uvedené snížení nebude platit.

Model letadla se zatahovacím podvozkem, přistávající s jedním nebo více koly bez aretace by měl mít přistávací body snižené o 30 %.

Pokud skutečné letadlo vyžadovalo nasazení brzdícího padáku při přistání a model jej nepoužil, musí být přistávací body sniženy o 30 %.