



Regolamento Aces Int. WWI



§1. Combattimento Aereo R/C WWI

§1.1 Informazioni sul Combattimento Aereo R/C WWI

Il gioco "R/C WWI Air Combat" è concepito per ricreare i combattimenti aerei della Prima Guerra Mondiale in un'ottica storica, attraverso una competizione in scala divertente e sicura, interessante per gli spettatori e stimolante per i partecipanti.

§1.2 Regole generali

A questo evento si applicano tutte le normative FAI relative al pilota R/C, al suo modello e all'attrezzatura, salvo quanto diversamente specificato nel presente documento. Il concorrente è l'unico responsabile dell'idoneità al volo del velivolo utilizzato in gara. Il gruppo organizzatore e i giudici principali sono responsabili del controllo delle frequenze e della sicurezza durante l'evento.

§1.3 Sicurezza

La sicurezza ha sempre la massima priorità. Qualsiasi comportamento del concorrente ritenuto pericoloso dal giudice principale o dal gruppo organizzatore comporterà l'immediata squalifica del concorrente dall'evento. Ai concorrenti non noti al gruppo organizzatore potrebbe essere richiesto di effettuare un volo di prova per dimostrare la propria capacità di pilotare un modello in scala 1:8 di aereo da combattimento storico (warbird).

§2. Sito della gara

§2.1 Campo di volo

La Figura 1 mostra un tipico layout consigliato per un campo di volo destinato a una grande competizione di Combat. È necessario utilizzare una linea di sicurezza per mantenere gli aeromodelli in volo a distanza di sicurezza dalla linea dei piloti. Ove lo spazio lo consenta, l'ente organizzatore dovrebbe prevedere la massima distanza possibile tra l'area di volo e la recinzione di sicurezza. Le indicazioni relative alle distanze sono riportate nel diagramma della Figura 1.

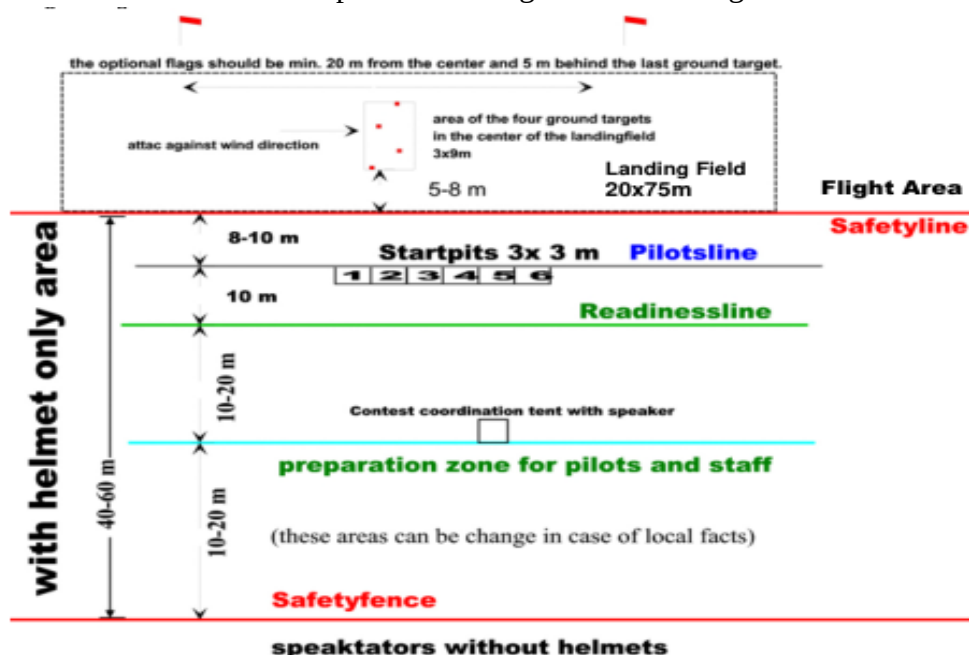


Figure 1

§2.2.1 Area di volo

L'area di volo è situata sempre davanti alla linea di sicurezza. Qualsiasi modello che finisca oltre l'area di atterraggio non può essere recuperato durante il combattimento o mentre altri modelli sono in volo.

§2.2.2 Area di atterraggio

L'area di atterraggio deve essere chiaramente delimitata dagli organizzatori della gara. Solo gli aeromodelli che atterrano all'interno dell'area di atterraggio possono essere recuperati e tentare un nuovo decollo. Si veda il punto §4.6 (Nuovi decolli).

§2.2.3 Linea di sicurezza

La linea di sicurezza è parallela alla linea dei piloti e situata 5–10 metri davanti ad essa.

Ai modelli non è consentito volare più vicino ai piloti di quanto questa linea permetta.

Qualsiasi modello che superi la linea di sicurezza comporterà l'applicazione delle norme relative a penalità e squalifica, in vigore dal momento dell'apertura ufficiale della competizione fino alla sua chiusura ufficiale da parte dell'autorità organizzatrice. Ciò si applica a tutti i voli dei modelli, per qualsiasi motivo.

La linea di sicurezza può variare tra le fasi di decollo e atterraggio. Tuttavia, non è mai consentito sorvolare i piloti o il pubblico.

§2.3 Piazzole di partenza e area di preparazione

L'area delle piazzole di partenza deve garantire una distanza di 3–5 metri tra i piloti.

La linea di preparazione deve essere parallela alle piazzole di partenza e situata 10 metri dietro di esse. Tutti i piloti e gli assistenti devono posizionarsi dietro questa linea.

In spazi ridotti, è possibile utilizzare la linea di sicurezza come linea di preparazione. Vedi Fig. 1.

§2.4 Pubblico

Il pubblico deve essere mantenuto a distanza di sicurezza (almeno 40–60 m) dietro la linea di sicurezza, oppure protetto da dispositivi di sicurezza quali reti, ecc. L'area protetta dalle reti di sicurezza è definita come lo spazio che inizia dal punto in cui termina la rete e si estende per una distanza pari all'altezza della rete stessa. Ciò significa che, per una rete verticale di 3 metri, l'area sicura si misura partendo da dietro la rete e arretrando di 3 metri. Inoltre, il primo metro dietro la rete deve essere considerato zona non sicura.

Tutte le altre aree entro 60 metri dalla linea di sicurezza devono essere recintate per le persone prive di casco protettivo.

§2.5 Primo soccorso

Sul luogo della gara deve essere individuata e segnalata un'area dedicata al primo soccorso. In tale postazione deve essere disponibile l'attrezzatura di base per il primo soccorso, pronta per l'uso immediato in caso di incidente.

§3 Equipaggiamento

§3.1 Il modello

§3.1.1 Il modello deve essere una riproduzione in scala o semi-scala di un aereo da combattimento (warbird) che abbia partecipato a battaglie della Prima Guerra Mondiale tra l'agosto 1914 e il novembre 1918. Il motore dell'aereo originale doveva avere una potenza al decollo di almeno 60 CV. La scala è 1:8; l'apertura alare e la lunghezza della fusoliera non devono discostarsi di oltre +/-5% rispetto alla scala. Tutte le altre misure non devono discostarsi di oltre 2 cm rispetto alla scala. La lunghezza della fusoliera si misura tra la punta anteriore, oppure dalla parte posteriore dell'elica, e la coda posteriore della fusoliera.

§3.1.2.1 L'ala

Lo spessore dell'ala deve essere pari o superiore al 10%, misurato nel punto di massimo spessore della corda. Eccezione: i profili originali concavi possono mantenere lo spessore originale.

§3.1.2.2 Punti per configurazione multi-ala

Un modello con più di un'ala (biplano, triplano) riceve 50 punti opzionali.

§3.1.2.3 Struttura alare

È preferibile utilizzare ali con struttura in legno. Se il bordo d'attacco, il bordo d'uscita e le centine sono realizzati in legno, l'aereo riceve 30 punti opzionali.

È consentito l'uso di ali in espanso solo se prive di rivestimento esterno.

§3.1.3 Dispositivi di cattura del nastro (streamer catcher)

Non devono essere presenti dispositivi sporgenti sul bordo d'attacco dell'ala, dello stabilizzatore o della deriva. Non sono ammessi dispositivi di cattura del nastro.

§3.1.4 Colori e insegne

L'aereo deve avere un aspetto simile all'originale, incluse verniciatura e decorazioni. Il concorrente deve portare alla gara una vista in tre proiezioni pubblicata del tipo di aereo originale, in scala almeno 1:72, per dimostrare che il proprio modello è accurato nelle dimensioni.

§3.1.4.1 Pilota

Se l'abitacolo è aperto, deve essere presente un pilota a bordo. *(Nota: in assenza Punti bonus eliminati)*

§3.1.4.2 Tiranti e montanti

Se l'ala del velivolo reale è dotata di montanti, anche il modello deve averli. Per i tiranti alari, se presenti, il modello può ottenere 10 punti opzionali.

§3.1.4.3 Armamento

Se il velivolo reale è dotato di armi, anche il modello deve esserne provvisto. *(Nota: in assenza Punti bonus eliminati)*

§3.1.4.4 Costruttore

Il concorrente non deve necessariamente essere l'autore della costruzione del modello.

§3.2.0 Motore

Tutti i motori a combustione interna devono essere dotati di silenziatore. Il concorrente deve essere in grado di spegnere il motore in volo in qualsiasi momento, indipendentemente dall'assetto del modello.

§3.2.1 Punteggio motore

I motori a quattro tempi sono i più indicati per questa categoria di modelli e possono ottenere 20 punti opzionali.

§3.3 Cilindrata del motore

Il modello può utilizzare un motore a quattro tempi con cilindrata fino a 0,30 pollici cubi.

È consentito l'uso di motori elettrici in conformità con quanto stabilito al punto §3.4.

§3.4 Prestazioni del motore, elica e peso del modello

La tabella seguente definisce le prestazioni massime del motore e le dimensioni massime dell'elica.

	Max. rpm	Max. prop diameter, if model min weight is <1100g	Max. prop diameter, if model min. weight is >=1100g	Max. pitch in inch	PSS*)
-.30 IC-engine, 4-stroke	12.000	9	10	4	
E-engine, example	12.500	9	10	4	50.000
E-engine, example	10.000	9	10	5	50.000
E-engine, example	8.333	9	10	6	50.000

*) PSS = max prop speed in rpm x pitch in inch = multiplying the max rpm by the pitch in inch

§3.4.1 Misurazione del numero di giri

La misurazione del numero di giri viene effettuata in casi specifici, su decisione dei giudici principali e/o degli organizzatori. Tale misurazione, se prevista, deve avvenire prima della manche, durante la fase di preparazione. Il regime di rotazione (RPM) viene misurato a pieno regime, utilizzando la configurazione prevista per la gara. Il personale addetto alla misurazione deve avere pieno accesso sia al motore/modello che al radiocomando. È responsabilità del concorrente garantire che il motore rientri nei limiti stabiliti, verificandolo tramite i contagiri utilizzati dagli organizzatori.

§3.4.2 Misurazione del numero di giri dei motori elettrici

È responsabilità del concorrente garantire che il motore elettrico rientri nei limiti previsti entro un massimo di 20 secondi dall'avvio, utilizzando i contagiri messi a disposizione dagli organizzatori.

§3.4.3 Omologazione dell'elica

Possono essere utilizzate esclusivamente eliche reperibili in commercio nel Paese in cui si svolge la gara. Per "reperibile in commercio" si intende che l'elica deve essere acquistabile presso i normali negozi di modellismo. Tutte le eliche installate sul modello devono presentare caratteristiche costruttive idonee e sicure per l'uso previsto. È vietato l'impiego di eliche progettate per motori elettrici o per volo lento (slow-fly) su motori a combustione interna.

§3.5 Peso del modello

Il peso minimo è di 800 g (serbatoio vuoto); il peso massimo prima del decollo è di 1.700 g.

§3.6 Nastro (streamer)

Il nastro deve essere costituito da un unico pezzo lungo 15 +/- 0,5 metri e largo 7-10 mm. Il materiale deve essere idoneo a evidenziare chiaramente eventuali tagli (ad esempio, deve resistere all'umidità). Il nastro deve presentare una marcatura su entrambe le estremità per una lunghezza di circa 0,5 metri.

§3.7 Casco

L'uso del casco è obbligatorio per chiunque si trovi davanti alla linea riservata al pubblico. Il casco deve proteggere la parte superiore del capo e resistere all'impatto diretto con un aeromodello.

Si rimanda al §2.1, Figura 1 ("spettatori senza casco").

§3.8 Apparato radio

Prima della gara, l'apparato radio di ogni concorrente deve essere sottoposto a una prova di portata. Il concorrente è responsabile del corretto funzionamento dell'apparato radio.

§3.9 Sistemi di stabilizzazione del volo

Non è consentito l'uso di alcun tipo di sistema elettronico di stabilizzazione del volo.

§4 La gara

§4.1 Struttura

Ogni manche vede contrapposti da un minimo di due a un massimo di sei piloti. Una serie di manche in cui tutti i piloti hanno gareggiato esattamente una volta costituisce un "turno". Per i turni successivi, gli abbinamenti vengono modificati in modo da consentire al maggior numero possibile di piloti di affrontarsi in manche diverse. Il numero di turni previsti per la gara è stabilito dagli organizzatori e deve essere indicato nell'invito alla gara stessa; il numero raccomandato è di tre turni. È prevista inoltre una finale, che si svolge al termine dei turni; vi partecipano i 6 piloti che hanno ottenuto i punteggi più alti. Il pilota che totalizza il punteggio complessivo più alto al termine della finale vince la gara.

§4.2 Le manche

Una manche si articola in tre fasi: preparazione, fase di attesa (o "readiness") e fase di volo.

§4.2.1 Fase di preparazione

La durata della fase di preparazione è stabilita dagli organizzatori, ma per le gare minori si raccomanda una durata di 7 minuti. L'inizio della fase è segnalato dal giudice principale con tre fischiate e l'annuncio vocale "Sette minuti all'attesa" ("Seven minutes to readiness"). Durante la fase di preparazione è consentito effettuare voli di prova. Trenta secondi prima del termine della fase di

preparazione, il giudice principale emette due fischiate e annuncia "30 secondi all'attesa" ("30 seconds to readiness").

§4.2.2 Fase di attesa

La fase di attesa segue immediatamente quella di preparazione ed è segnalata dal giudice principale con l'annuncio "Attesa" ("Readiness"). Durante questa fase, tutti i piloti e gli assistenti devono rimanere dietro la linea di attesa. Tutta l'attrezzatura deve restare nelle postazioni di partenza e i motori non devono essere in moto. La durata della fase di attesa può variare a discrezione del giudice principale.

§4.2.3 Fase di volo

La fase di volo ha inizio quando il giudice principale emette un segnale lungo con il fischietto. A questo punto, i piloti e gli assistenti possono correre verso i propri aeromodelli e farli decollare.

§4.2.3.1 Decollo

Il decollo può avvenire secondo diverse modalità: da terra o tramite lancio a mano.

La scelta del luogo e la direzione del vento sono importanti; la sicurezza è prioritaria.

Il pilota il cui motore è già in moto può utilizzare la pista di atterraggio per decollare per primo.

Dopo il decollo, rientra nell'area di partenza e tocca al pilota successivo.

Una volta lasciata l'area di partenza, per il pilota inizia la gara vera e propria.

Durante il decollo, **NON** sono consentiti attacchi a bersagli a terra o a nastri nemici!

Se il nastro non è integro al momento del decollo (primo decollo), non viene assegnato alcun punto.

Il modello deve atterrare e montare un nuovo nastro.

§4.2.3.2 Combattimento

I combattimenti possono iniziare subito dopo il decollo, non appena l'aereo ha superato i limiti della pista di atterraggio. Quando tutti gli aerei sono in volo, il giudice principale dà il segnale "bersagli a terra liberi"; l'area della pista diventa quindi accessibile per attaccare i bersagli a terra (cfr. §4.11.2) e gli aerei nemici. Il giudice principale può sospendere gli attacchi a terra con il segnale "restare in quota". Ciò consente di recuperare i modelli dalla pista per un nuovo decollo. Quando la situazione è sicura e sgombra, il giudice principale impartisce nuovamente il comando "bersagli a terra liberi". La fase di volo termina quando il giudice principale emette un segnale lungo.

§4.2.3.3 Atterraggio

I piloti possono ora volare liberamente davanti alla linea di sicurezza e atterrare a propria discrezione.

Se atterrano all'interno dell'area di atterraggio, ottengono 50 punti per aver concluso la missione alla propria base. Se la missione completa non viene effettuata – ad esempio in caso di interruzione anomala o voli intermittenti – il pilota non riceve punti per l'atterraggio. (Nota aggiuntiva:

l'organizzatore può stabilire che i punti per l'atterraggio vengano assegnati solo se il modello atterra sulle ruote). Non appena tutti i modelli sono atterrati, può iniziare la successiva fase di preparazione.

§4.3 Assistenti

Ogni concorrente può avvalersi di un assistente. È consentita la presenza di un solo assistente a supporto del pilota sulla linea di volo durante il combattimento.

§4.5 Punti per il tempo di volo

Il tempo di volo massimo è di sette minuti. Viene assegnato un punto ogni tre secondi di volo.

L'assegnazione dei punti inizia dal primo secondo di volo e prosegue fino a un punteggio massimo di 138 (6 minuti e 54 secondi).

§4.6 Ridecolli

È consentito un numero illimitato di ridecolli durante un combattimento. Se un pilota tenta di recuperare il proprio modello dall'area di atterraggio (cfr. §2.2.2) durante una manche, deve ottenere il permesso del giudice principale. Il giudice principale segnala quindi la situazione e si assicura che tutti i piloti ne siano informati. Il ridecollo deve avvenire dallo stesso punto in cui è stato effettuato il primo decollo. I ridecolli sono consentiti solo se il modello termina la corsa nell'area di atterraggio dopo l'atterraggio.

§4.7 Cambio del modello

Per l'intera durata di un combattimento deve essere utilizzato lo stesso modello. È possibile utilizzare un modello diverso nel combattimento successivo.

Il modello è definito dalle parti principali della fusoliera e dell'ala.

§4.8 Attraversamento delle linee

L'attraversamento si verifica sia quando il modello è in volo, sia quando si muove a terra. In volo, il modello deve trovarsi chiaramente oltre la linea. A terra, fa fede la posizione del motore. Se un modello ha più motori, l'attraversamento della linea da parte di uno qualsiasi dei motori viene conteggiato.

§4.9 Attraversamento della linea di sicurezza

La prima volta che un pilota attraversa la linea di sicurezza con il modello durante un volo di gara, il cronometraggio viene interrotto e al pilota viene ordinato di atterrare immediatamente se il modello è in volo. Il concorrente riceve una penalità di -200 punti. La seconda volta che un pilota attraversa la linea di sicurezza con il modello, viene immediatamente squalificato dalla gara e gli viene ordinato di atterrare subito se il modello è in volo. Egli conserva i punti positivi e negativi accumulati fino al momento del secondo attraversamento della linea di sicurezza.

§4.10 Nastro perso

È responsabilità del concorrente decollare con un nastro di lunghezza adeguata e completamente disteso, fissato al proprio modello. Dopo l'atterraggio, un nastro mancante o aggrovigliato viene considerato perso (senza l'assegnazione dei +50 punti), a meno che la perdita non sia avvenuta durante l'atterraggio; tale circostanza deve essere comprovata dal ritrovamento del nastro mancante. Per ottenere il bonus per il nastro integro, il modello e il nastro devono essere rimasti in volo per almeno 10 secondi durante il combattimento.

§4.11.1 Taglio del nastro

Il concorrente che taglia il nastro di un aereo avversario in volo ottiene 100 punti. Nel caso in cui un nastro nemico rimanga impigliato nel proprio modello, si applicano le seguenti regole: un taglio effettuato su tale nastro impigliato conta come taglio di un nastro nemico e il concorrente che esegue il taglio ottiene +100 punti; se il nastro impigliato viene tagliato da un avversario, il concorrente non perde i punti acquisiti con il proprio nastro. Vengono conteggiati solo i tagli effettuati sul nastro effettivamente attaccato al modello del concorrente. Se durante un singolo passaggio vengono tagliati più nastri (sia il proprio impigliato che quello avversario) o vengono eseguiti più tagli sullo stesso nastro, l'azione conta come un unico taglio di nastro nemico.

Se l'aereo attaccante effettua un taglio del nastro e, nel corso dello stesso attacco o passaggio, abbatte l'aereo difensore a causa di una collisione, il taglio del nastro non viene conteggiato (non vengono assegnati punti per il taglio).

§4.11.2 Bersaglio a terra

L'organizzazione può predisporre 4 bersagli a terra. Il taglio di tali bersagli vale 50 punti.

Per il taglio dei bersagli, il team organizzativo stabilisce la direzione di approccio (controvento, se possibile).

Nota: l'aereo deve volare senza toccare il terreno all'interno dell'area di atterraggio antistante il bersaglio a terra.

§4.11.3 Bandiere del campo di volo

Per gestire il volo sopra l'area di atterraggio, l'organizzatore può installare due bandiere (cfr. §2.1, fig. 1). Nell'area compresa tra le bandiere e la linea di sicurezza, i modelli (sia quelli impegnati nell'attacco ai bersagli a terra sia quelli impegnati in attacchi aerei) devono volare in linea retta, senza effettuare manovre di ingresso o uscita laterali. Tutti gli aerei devono aggirare le bandiere (tali bandiere servono anche a garantire la sicurezza: di fronte ai piloti, i modelli devono volare in linea retta). All'aereo attaccante non è consentito accorciare il percorso (passando all'interno dell'area delimitata dalle bandiere) per facilitare il taglio del nastro.

§4.12 Collisione

Se due o più aerei rimangono apparentemente coinvolti in una collisione in volo, si applica una procedura precisa: il concorrente il cui aereo rimane in volo dopo la collisione può decidere di proseguire il volo per acquisire ulteriori punti di volo. Non verranno assegnati punti per gli abbattimenti né punti di consolazione. Il cronometraggio del volo si arresterà nel momento in cui la fusoliera del velivolo impatterà con il suolo.

§4.13 Regola di mancato ingaggio

Se un pilota rimane fuori dal combattimento per più di 30 secondi, deve ricevere un avvertimento dal giudice principale. Se, dopo tale avvertimento, il pilota continua a rimanere fuori dal combattimento per ulteriori 30 secondi, deve ricevere una penalità di -50 punti per mancato ingaggio. Un pilota che, dopo il primo avvertimento, comunichi al giudice principale di avere problemi tecnici deve tentare immediatamente di atterrare con il proprio modello, in un luogo e con modalità che garantiscano la sicurezza dei concorrenti e del pubblico.

§4.14 Parità

In caso di parità nel punteggio finale tra due piloti, vince quello che ha ottenuto il punteggio più alto nella finale. Se la parità persiste, vince il pilota che ha ottenuto il punteggio più alto in un singolo scontro della gara (esclusa la finale).

§4.15 Frequenze

I concorrenti devono essere in grado di passare da una frequenza all'altra (disponendo di almeno due frequenze). Qualora si verifichi un conflitto di frequenza durante la finale, il concorrente con il punteggio totale più basso è tenuto a cambiare frequenza. Per tale operazione deve essere concesso tempo supplementare, in modo che la fase di preparazione della finale non abbia inizio finché il cambio non è stato completato. È responsabilità dei concorrenti evitare conflitti di frequenza nel passaggio dalla frequenza assegnata.

§4.16 Reclami

Qualora le condizioni meteorologiche o di altra natura dovessero peggiorare durante una gara, o non appena un pilota partecipante sollevi un reclamo in merito a tali condizioni presso il comitato organizzatore, quest'ultimo dovrà indire una votazione tra i piloti per decidere se rinviare o annullare la gara e stabilire le modalità di determinazione dei risultati.

§4.17 Proteste

Qualsiasi concorrente ha facoltà di presentare una protesta contro le decisioni dei giudici. Le proteste saranno sempre risolte tramite votazione tra i concorrenti, da effettuarsi nel più breve tempo possibile. È previsto il pagamento di una tassa per la presentazione della protesta; tale somma verrà restituita qualora la protesta venga accolta.

§5 Giudici

§5.1 Giudice principale

Il giudice principale è responsabile della gestione complessiva dei tempi della gara.

È inoltre responsabile di mantenere i concorrenti dietro la linea di sicurezza quando i modelli sono in volo. Qualsiasi tentativo di barare comporterà la squalifica del concorrente. La decisione del giudice principale si baserà sulla votazione dei piloti.

§5.2 Giudice di sicurezza

Il giudice di sicurezza è responsabile della sicurezza generale della gara. Questo giudice ha autorità superiore rispetto al giudice principale in materia di sicurezza. Il giudice di sicurezza deve segnalare eventuali pericoli durante il combattimento. Deve posizionarsi in modo da poter individuare chiaramente gli sconfinamenti oltre la linea di sicurezza. È inoltre responsabile di garantire che, al di

fuori delle eventuali aree protette da reti di sicurezza, siano presenti solo persone munite di casco protettivo.

§5.3 Giudice di pilota

Il giudice di pilota ha il compito di annotare i punti del pilota su un tabellone e di registrare il tempo di volo del pilota stesso. Inoltre, è responsabile di registrare (congiuntamente al giudice di sicurezza) gli sconfinamenti oltre la linea di sicurezza, I mancati ingaggi e le collisioni, nonché di controllare il nastro (streamer) del pilota al termine del combattimento. Il giudice di pilota deve ispezionare il modello prima e subito dopo la manche per verificare la presenza di streamer o frammenti di essi rimasti attaccati al velivolo. Tale verifica deve avvenire in accordo con il pilota e deve essere confermata da una firma sulla scheda del pilota stesso. Qualora la situazione rimanesse incerta dopo l'atterraggio, il giudice principale dovrà prendere una decisione immediata.

§6 Punteggio

Si applica il seguente sistema di punteggio. Si noti che non vengono assegnati punteggi decimali.

§6.1 Punti aggiuntivi e punti negativi di penalità

§6.1.1 Sistema di punteggio base

Start from the ground	+50	(§4.2.3.1 Take off)
Landing in Landing field after end signal, including flying complete mission	+50	(§4.2.3.3 Landing)
Own streamer uncut during fight	+50	(§4.10 Lost streamer)
Ground target	+50	(§4.11.23 Ground target)
Cutting streamer off enemy A/C	+100	(§4.11.1 Streamer cut)
flight-time, per 3 seconds +1 up to	+138	(§4.5 Flight time points)
Crossing safety line (applies all day)	-200	(§4.9 Safety line crossing)
Non-engagement	-50	(§4.13 Non-engagement rule)

§6.1.2 Sistema di punteggio opzionale

Multiwing points	+50	(§3.1.2.2 Multiwing points)
Wing building material and structure	+30	(§3.1.2.3 Wing structure)
Model with 4-stroke engine	+20	(§3.2.1 Engine points)
Cable wires	+10	(§3.1.4.2 Wires and struts)

§6.1.4 Punti opzionali massimi

La somma dei punti facoltativi è di massimo 100 punti. I punti facoltativi vengono assegnati solo se l'aeromobile ha effettuato il volo: Nessun decollo = Nessun punto.