Вот, наконец, осилил редакцию правил.  
За основу правил взят кодекс ФАИ 2012. Находится на сайте FASR. Раздел «о федерации - документы – правила соревнований – F4» Убедительно прошу внимательнейшим образом перечитать его и то, что написано ниже, может я что-нибудь пропустил. Пункты правил оставил как там, чтобы проще было сравнивать.  
В один формат не входит, будет несколько сообщений.  
  
6.1 ОБЩИЕ ПРАВИЛА И СТАНДАРТЫ СУДЕЙСТВА ДЛЯ СТЕНДОВОЙ   
ОЦЕНКИ КОПИЙ остаётся без изменений (можно перепечатать) за исключением таблицы коэффициентов, которую мы обсудили.  
  
1.Масштабная точность  
а) Вид сбоку (справа и слева)……………………………...11   
b) Виды спереди и сзади…………………………………...4  
с) Виды сверху и снизу…………………………………….5   
2.Окраска  
а) Точность…………………………………………………...3  
b) Сложность…………………………………………………2  
3.Опознавательные знаки  
а) Точность……………………………………………………7  
b) Сложность…………………………………………………3  
4 Текстура поверхности и ее соответствие масштабу  
а) Текстура поверхности....................................... ..................4  
b) Соответствие текстуры масштабу………………………..4  
5.Мастерство изготовления  
а) Качество……………………………………………………9  
b) Сложность…………………………………………………..4  
6. Масштабность деталей  
а) Точность……………………………………………………..7  
b) Сложность…………………………………………………...4  
  
  
6.2. КЛАСС F4B1/2 - КОРДОВЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ ПОЛУКОПИИ  
  
6.2.1. Основные характеристики:   
  
Максимальный вес: Полётный вес модели без топлива, но с учётом манекена пилота, не  
должен превышать 6 кг (для многомоторных – 7 кг)  
  
Максимальная нагрузка - 250 г/дм2  
  
Силовая установка: а) Не могут быть использованы ракетные, газотурбинные или   
пульсирующие двигатели.   
б) Разрешено использование любых поршневых двигателей: двухтактных - объемом до 10 см3 (для многомоторных моделей общий объем двигателей не должен превышать 20 см3), четырёхтактных - до 20 см3 (многомоторных - до 30) и любых электромоторов с напряжением питания без нагрузки не более 42 вольт. Поршневые двигатели должны быть снабжены глушителем за исключением дизеля объёмом до 2,5 куб см  
  
Толщина фюзеляжа – не более ½ масштабной толщины прототипа.   
Для сохранения геометрических пропорций размах крыла и оперения, а также колея шасси уменьшается на величину, на которую уменьшена толщина фюзеляжа.  
  
  
  
  
6.2.2. Механизм управления:  
a) Все кордовые копии самолётов во время полёта, должны быть постоянно   
присоединены к двум или более нерастяжимым кордовым нитям или кабелям.   
b) Главный канал управления:   
Траектория полёта копии может управляться только, приводимыми в действие вручную,   
механически связанными между собой управляющими элементами. Управление должно   
осуществляться при помощи переносной ручки управления, управляемой участником,   
расположенным на земле, в центре круга полета копии. Никакая автоматизация главного  
канала управления не разрешается.   
с) Вспомогательные каналы управления:   
Они могут включать в себя управление двигателем (ями), шасси, закрылками (но этим не   
ограничиваться). Вспомогательные каналы управления могут управляться участником через  
кордовые нити или функционировать полностью автоматически. Частота любого  
электромагнитного сигнала, посланного через кордовые нити, не должна превышать 30 кГц.   
d) Никакое воздействие, как на главный, так и на и вспомогательный канал управления,   
кроме как через кордовые нити, не разрешается.   
  
e) Перед каждым полётом весь механизм управления, включая кордовые нити и их  
крепление к копии и к ручке управления подвергается испытанию на натяжение, нагрузкой   
равной 5-ти кратному весу модели, в соответствии со значением, зафиксированным на  
технической комиссии, но не более 25 кг. Длина кордовых нитей (от центральной точки  
ручки управления до вертикальной плоскости симметрии модели) должна быть не меньше  
15 метров и не больше 21,5 метра.  
f) Петля безопасности должна соединять запястье  
участника с ручкой управления в течение всего полёта.   
Начальник старта должен отслеживать выполнение этого  
требования. Любая попытка снять петлю безопасности во  
время полёта должна закончиться дисквалификацией на  
данный полёт.   
6.2.3. Зачётные полёты:  
a) Каждый участник приглашается для совершения полёта три раза и в каждом случае для  
получения полётных очков должен выполнить зачётный полёт в течение определённого  
ограниченного времени, см. параграф. 6.2.4.   
b) Если участник не может стартовать или завершить полёт и, по мнению главного судьи  
или начальника старта, причина этого не зависит от участника, главный судья или  
начальник старта может по своему усмотрению разрешить ему перелёт. Главный судья или  
начальник старта решает, когда перелёт будет проводиться.   
c) Зачётный полёт начинается, если - в зависимости от того, что произошло раньше:  
i) Участник сигнализирует хронометристу о начале запуска двигателя (лей).   
ii) Через 2 минуты, после получения участником команды начать полёт, см. параграф.   
6.2.4.   
iii) Зачётный полёт заканчивается после посадки и остановки копии, за исключением   
случая, когда демонстрируются упражнения «конвейер» и рулёжка после приземления  
см. параграф. 6.2.7.J.   
6.2.4. Полётное время:   
Участники должны быть вызваны не мене чем за 7 минут до команды занять стартовую  
площадку. Каждый участник имеет в своём распоряжении 9 минут на выполнение  
каждой полётной программы. Отсчёт времени начинается с того момента, когда  
участник начнёт прокручивать двигатель или через 2 минуты после выхода на  
стартовую площадку, в зависимости от того, что случится раньше. Копия должна  
подняться в воздух в течение первых пяти минут (плюс по одной минуте на каждый  
дополнительный двигатель, сверх одного). По истечении полётного времени, 9 минут  
плюс по одной минуте на каждый дополнительный двигатель очки не начисляются.   
6.2.5. Стартовое время:   
a) Если модель не поднимается в воздух в течение 5 минут (плюс по одной минуте за  
каждый двигатель сверх одного), участник должен немедленно освободить стартовую  
площадку для следующего участника. Если, двигатель(ли) останавливается после начала  
взлёта, но до того как модель поднялась в воздух, двигатель(ли) может быть запущен  
снова в течение этого 5-ти минутного стартового периода.   
b) Разрешается только одна попытка повторить взлёт.   
В случае повторной попытки очки за взлёт не начисляются.   
Примечание: В этом случае действует правило 6.2.5.а.  
6.2.6. Полёт:   
Демонстрации должны быть выполнены в порядке, указанном ниже. Между окончанием  
одной демонстрации и началом другой, участник должен выполнить не менее двух  
кругов. Если между окончанием предыдущей демонстрации и началом следующей будет  
выполнено менее двух кругов, следующая демонстрация оценивается нулём очков.   
6.2.6.1. Рулежка и взлёт……………………………………………………………...К = 14  
(при невыполнении рулёжки коеффициент К = 7)  
6.2.6.2. 5 кругов прямого горизонтального полёта………………………………...К = 8  
6.2.6.3. Произвольная демонстрация………………………………………………..К = 12  
6.2.6.4. Произвольная демонстрация………………………………………………..К = 12  
6.2.6.5. Произвольная демонстрация………………………………………………..К = 12  
6.2.6.6. Произвольная демонстрация………………………………………………..К = 12  
6.2.6.7. Приземление и рулёжка……………………………………………………..К = 14  
(при невыполнении рулёжки коеффициент К = 7)  
6.2.6.8 Реализм полёта:   
a) звук двигателя (реалистичность тона и режима)………………………..К = 4  
b) скорость модели………………………………………………………… ..К = 6   
с) плавность полёта…………………………………………………………..К = 6   
Всего……К = 100  
Примечание: Масштаб модели и крейсерская или максимальная скорость прототипа  
должны быть указаны в полётном листе.   
6.2.7. Произвольные демонстрации:   
Участник соревнований должен быть готов, по требованию судей во время стендовой  
оценки, представить доказательства того, что выбранные им полётные демонстрации  
являются типичными для прототипа его модели и могут быть выполнены прототипом в  
нормальных условиях. Начальник старта F4B должен принять соответствующее решение  
до начала полёта.  
Выбранные произвольные демонстрации должны быть сообщены судьям до взлёта в  
письменном виде. Произвольные демонстрации могут быть выполнены в любой  
последовательности, но эта последовательность должна быть указана в полётном листе.   
Любая демонстрация, выполненный не в указанном порядке, получает ноль очков.   
Любая демонстрация створок грузовых и бомбовых люков должна сопровождаться  
сбрасыванием груза или бомб, если груз или бомбы не сбрасываются, демонстрация  
оценивается нулём очков.

Можно заявить не более одной демонстрации сбрасывания.   
Если модель летит с выпущенным шасси, тогда как прототип имеет убирающееся шасси,   
общая оценка за полёт НЕ СНИЖАЕТСЯ на 25%.(не путать с моделями-копиями).  
Разрешается только одна попытка для каждой демонстрации, за единственным  
исключением процесса взлёта, как указано в пункте. 6.2.5.b.   
Все произвольные демонстрации имеют коэффициент - К = 12.   
Четыре произвольных демонстрации могут быть выбраны из приведённого ниже списка:   
А Многомоторность  
Для того чтобы получить максимальное количество очков, предусмотренных за  
многомоторность, все двигатели должны работать в течение всего полёта. Если какой-то  
из двигателей останавливается преждевременно, оценка соответственно уменьшается  
Примечание: коэффициент К = 12 относится к многомоторным моделям в целом, очки не   
присуждаются за каждый отдельный двигатель.   
В. Выпуск и уборка шасси  
С. Выпуск и уборка закрылков  
D. Сбрасывание бомб или топливных баков  
Е. Полёт на высоте, когда угол между направлением корд и горизонтом составляет не  
менее 30°   
F. Одна прямая петля  
G. Три круга в перевёрнутом полёте  
Н. Поворот на горке  
I. Восьмёрка  
J Посадка и сразу взлёт «конвейер»  
К. Ленивая восьмёрка  
L. Сбрасывание парашюта  
М. Полётный маневр самолёта – прототипа  
Участники соревнований могут продемонстрировать одно действие по своему выбору.   
Но они должны быть готовы представить доказательства, что это действие выполнялась  
самолётом - прототипом их копий. Участники должны поставить судей в известность  
относительно характера своих демонстраций до выхода на старт.   
N. Перелёт при посадке.   
6.2.8. Присуждение очков за полет:   
Каждый судья во время полёта оценивает каждую демонстрацию по шкале от 0 до 10   
баллов с использованием градации в половину очка. Для получения полётных очков  
оценки умножаются на коэффициент, который зависит от сложности демонстрации.   
6.2.9. Оценка за полёт:   
На соревнованиях, где судейская  
бригада состоит из пяти судей, самая высокая и самая низкая оценки за каждую  
демонстрацию отбрасываются, так что в расчет принимаются оценки только троих  
судей. Если судейская бригада состоит из трех  
судей, для общей оценки используются оценки всех, трех судей.   
Оценка полёта это - сумма очков присуждённых всеми тремя судьями в соответствии с  
параграфом.6.2.6.   
6.2.10. Подсчёт окончательных результатов:   
Окончательный результат это - сумма очков полученных в соответствии с параграфом.   
6.1.10. и среднего арифметического оценок двух лучших полётов по параграфу 6.2.9.   
Если участник совершил только один полёт, очки, присуждённые за него, делятся на  
два.   
Если, в случае, каких либо причин, не зависящих от организаторов, см. параграф B. 11.1,   
будет проведено менее трёх туров, подсчёт должен быть произведён следующим  
образом:   
a) Если проведено два тура, берётся результат лучшего полёта   
b) Если состоялся только один тур, записывается одна оценка полёта за этот  
единственный тур.   
c) Оценки, полученные в официальном туре, могут учитываться только в том случае,   
если  
все участники, имели равные возможности для совершения полётов в этом туре.   
6.2.11. Площадка для полётов:  
Организаторы соревнований должны чётко разметить следующие круги на  
земле.   
1. Круг пилота - радиус 1,5 метра.   
Это область, в которой должен находиться пилот. Начальник старта должен делать  
предупреждение, если участник будет выходить за пределы этого круга радиусом 1,5   
метра, но никакого наказания за это не последует.   
2. Штрафной круг - радиус 3,0 метра.   
Если участник выйдет за пределы этого 3-х метрового круга, маневр получит оценку ноль.   
3. Полётный круг - радиус 26 метров.   
Это наибольшая область полёта копии, если используются самые длинные корды и пилот  
находится на кромке штрафного круга.   
4. Круг безопасности - радиус 29 метров.  
  
КЛАСС F4В1/2 - РУКОВОДСТВО ДЛЯ СУДЕЙ ПО СТЕНДОВОЙ ОЦЕНКЕ  
6А. 1. Общие положения  
a) До начала оценки судьи должны осмотреть все заявленные модели с расстояния  
менее трёх метров для того, чтобы установить критерии начисления очков. Модели  
должны быть изучены в сравнении друг с другом для того, чтобы появилось общее  
впечатление, перед детальным осмотром и начислением очков. Старший судья  
стендовой бригады должен воспользоваться особенно в отношении аспектов  
сложности, если таковые имеются, этой возможностью, чтобы убедиться в том, что все  
судьи имеют схожее мнение.   
b) До начала соревнований должна быть проведена пробная стендовая оценка одной  
или более моделей, не участвующих в соревнованиях, чтобы установить общий подход  
к оценке (этот пункт актуален, когда судейская бригада состоит из судей, неизвестных ранее на данных соревнованиях).  
c) В качестве выразителя общего мнения стендовой бригады назначается старший  
судья. Старший судья должен обсудить достоинства и недостатки модели  
по каждому пункту с другими судьями в своей бригаде и предложить свою оценку.   
d) Оценка разбивается на шесть пунктов, как записано в параграфе 6.1.10. Судьи  
должны вместе обсудить каждый пункт и попытаться прийти к общему мнению  
относительно баллов за каждый пункт, хотя за каждым судьёй остаётся право на  
особое мнение. Любые разногласия должны быть, однако, минимальными. Оценка за стенд считается сумма очков трех судей .Если процесс оценки происходит коллегиально ,то оценка за стенд умножается на 3 .  
e) Старший судья должен обсудить достоинства и недостатки копии по каждому  
пункту с другими судьями предложить свою оценку, как основу для дальнейшего  
обсуждения. Может оказаться полезным использование половины балла, см. пункт  
6.1.5, особенно при оценке высококлассных моделей. Могут быть случаи, когда,   
например, 9 очков будет слишком мало, а 10 слишком много, и подходящей оценкой  
окажется 9,5. В работе стенда участвуют три судьи .Оцека за стенд сумма очков 3 судей.Если судьи оценивают коллегиально ,то результат умножается на 3 .   
f) Независимо от выставленных конкретных оценок, главное - это точное и  
справедливое сравнение всех представленных копий. САМОЕ ВАЖНОЕ, ЭТО ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ОДНОЙ МОДЕЛИ ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГОЙ. Поощряется использование судьями аналитических таблиц и электронных и других архивов, для достижения такого сравнения.   
g) После окончания стендовой оценки всех моделей, перед тем, как передать оценочные  
листы для обработки, старший судья должен их проверить и проследить за тем, чтобы  
все оценочные листы были правильно заполнены. Стендовая бригада судей имеет  
право ретроспективно изменить оценку, если выяснится, что была допущена ошибка  
Например, сначала не были учтены отклонения модели, детали, не подтверждённые  
документацией, пропущены покупные изделия. Организаторы должны предоставить  
достаточное время для такой проверки. Стендовые оценки должны быть  
опубликованы только после того, как старший судья их проверит.  
6А.1.9. Документация, подтверждающая достоверность масштабного копирования:   
Минимальная документация, как указано в параграфе 6.1.9.4. должна быть представлена.   
Её отсутствие штрафуется следующим образом:   
  
a) Менее трёх полных фотографий прототипа:   
возможное снижение очков за   
масштабную точность;  
  
возможное снижение очков за   
текстуру поверхности и реализм;  
  
возможное снижение очков за   
мастерство изготовления;  
  
возможное снижение очков за   
масштабность деталей;  
b) Отсутствие чертежей или незаверенные чертежи, а также невыполнения требования минимального (максимального) размаха (длины фюзеляжа) от 250 мм до 500 мм  
НОЛЬ очков за масштабную точность;  
c) Отсутствие фотографий конкретного экземпляра самолёта, который явился   
объектом копирования:   
возможное снижение очков  
за опознавательные знаки;  
возможное снижение очков за   
текстуру поверхности и реализм;  
d) Неполная документация об окраске   
возможное снижение очков за   
окраску;  
  
Документация, указанная выше это абсолютный минимум для участия в соревнованиях. Документацию ,чертежи ,фото ,окраску можно брать из печатных источников ,журналов ,интернета .Увеличенные чертежи заверяются в региональном отделении .В  
действительности для того, чтобы оценить модель в сравнении с прототипом, требуются  
более полные данные. Поскольку полноразмерный самолёт не может быть представлен,   
для получения высокой оценки должна быть обеспечена настолько разносторонняя  
фотографическая документация, насколько это возможно, для получения высоких оценок.   
Вся документация, по возможности, должна касаться именно того экземпляра самолёта,   
который явился объектом копирования; варианты должны быть ясно обозначены, если  
они не очевидны.  
Стендовая бригада судей должна выполнить большой объём работы за короткое время.   
Поэтому документация должна быть представлена в виде удобном для быстрой и точной  
оценки. Нужно избегать лишних и  взаимоисключающих данных. Документация должна быть  
представлена на отдельных листах для того, чтобы судьям не требовалось непрерывно  
переворачивать страницы для перекрёстного сравнения. Считается, что лист ватмана формата А2 является наибольшим, с точки зрения удобства его обработки судьями. Представление документации в формате, отражающем последовательность аспектов оценки, облегчит работу судей, например: виды сбоку, вид спереди и сзади, вид сверху и снизу, опознавательные знаки, окраска и т.д.   
6А. 1.10. Стендовая оценка: Пункты 6.1.10.1. должны оцениваться с расстояния, не менее 3 метров от центра модели. Демонстратор должен устанавливать копию по указанию судей.   
Измерения не производятся, и судьи не должны касаться модели руками.   
Копия должна быть оценена в соответствии с представленными документами, судьи должны выставлять оценки исключительно исходя из этого. Качество документации, которую представляет участник, обычно отражается на оценках, выставляемых судьями. Точная и подробная документация заслуживают хороших оценок, если модель соответствует ей. СУДЬИ ОБЯЗАНЫ СДЕЛАТЬ ТАК, ЧТОБЫ УЧАСТНИК НЕ ПОЛУЧИЛ ВЫГОДУ, ПРЕДСТАВЛЯЯ ПЛОХУЮ ИЛИ НЕПОЛНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ. Судьи должны оценить как точность, так и сложность в тех аспектах, которые указаны.  
  
6А. 1.10.1. Точность соблюдения масштаба:   
Оценка производится по чертежам. Фотографии применяются в тех случаях, когда требуется привязка к конкретному прототипу (например, другая модификация).   
На видах спереди и сверху очертания фюзеляжа и мотогондол (гондол шасси) не оцениваются. Вид сбоку оценивается полностью, как на моделях-копиях. Оборудование кабин на моделях-полукопиях не воспроизводится.  
Выступающие части двигателя и глушителя при оценке не принимаются во внимание.  
Стойки шасси оцениваются на всех 3-х видах, причём, в независимости как бы они выполнены не были: сделаны из проволоки схематично или отфрезерованы по всем правилам - ОДИНАКОВО. Критерий оценки – высота, наклон, местоположение и вылет стойки, диаметр колёс. Колею шасси оценивать из рассчёта толщины фюзеляжа (уменьшать её на величину уменьшения размера толщины фюзеляжа). В случае применения убирающихся шасси гондолы шасси разрешается делать по толщине, необходимой для уборки в них стойки с колесом.  
К оценкам размера бортовой нервюры и угла стреловидности передней (задней) кромки подходить очень внимательно, исходя из геометрической компоновки конкретного прототипа. Например, посмотрите стабилизатор ил-2 при плоском фюзеляже - там надо находить компромисс, при котором очертания стабилизатора гляделись бы как можно правдоподобней.  
Оценка точности соблюдения масштаба каждого вида (спереди, сбоку, сверху,) производится путём внимательного осматривания с одной стороны, контуров модели, с другой стороны, контуров прототипа по чертежу, включая угол поперечного «V» и профиль крыла и хвостового оперения, на бипланах – вынос крыла, расстояние между крыльями, форму и расположение бипланных стоек, расчалок, тросов управления. Оценка выставляется в зависимости от количества несоответствий и от того, насколько грубыми они являются. Модель, имеющая более сложные формы, должна получить более высокие оценки.  
  
6А. 1.10.2. Соблюдение цветов окраски:   
Точность окраски:  
Правильная окраска может быть подтверждена по цветным фотографиям; по надёжным  
печатным описаниям, если они сопровождаются образцами цветов, заверенными  
компетентными специалистами; образцами оригинальной краски или по опубликованным  
цветным рисункам из достоверных источников. Проверяется также раскраска  
национальных опознавательных знаков, надписей и эмблем. Камуфляжная раскраска  
должна показывать правильную градацию сочетания теней.   
Сложность окраски:  
Следует принимать во внимание, что воспроизведение многоцветной отделки или  
многочисленных сложных оттенков для имитации полированного металла и т.п. требует  
больших усилий по сравнению с моделями, окрашенными в один или два простых цвета.   
Система для начисления очков за сложность окраски должна быть согласована перед  
началом стендовой оценки. До двух очков за сложность можно дать для каждого главного  
цвета, которым окрашены основные части копии. Максимум одно очко можно дать за  
каждый вспомогательный цвет, типа тех, которые применяются для опознавательных  
знаков, подкосов, пушек, бомб и т.д. Если основными цветами являются, белый и чёрный,   
оценка за сложность окраски снижается. Для получения высокой оценки нужно  
представить высококачественную документацию по окраске.  
6А.1.10.3. Соблюдение опознавательных знаков:   
Если имеется единственная бригада из 3 судей, большая часть аспекта опознавательных  
знаков может быть оценена при проверке точности масштаба. Взаимное расположение и  
форма опознавательных знаков на копии - хороший признак точности масштаба,   
поскольку они подчёркивают ошибки в форме и контуре. Возможность оценить  
опознавательные знаки на нижней стороне модели также следует использовать при  
проверке видов снизу.   
Точность нанесения опознавательных знаков:  
Проверяются положение и размер всех обозначений и надписей. Особый акцент должен  
быть сделан на проверке взаимного расположения опознавательных знаков между собой и  
с характерными деталями копии. Проверяется соответствие шрифта и толщины всех букв  
и цифр. Проверяется соответствие размеров и расположения всех декоративных полос.   
Проверяются очертания камуфляжного узора.   
Сложность опознавательных знаков:  
До начала соревнования судьи должны согласовать принцип того, как назначать очки за  
сложность опознавательных знаков. Высокая оценка за сложность зависит не только от  
количества опознавательных знаков, но также и от их индивидуальной сложности.   
Сложная надпись, особенно когда она распространена по большой области или  
захватывает ключевые детали корпуса, должна получить более высокую оценку, чем  
редко помещенные опознавательные знаки более простого вида. Изогнутые линии  
обычно более сложны, чем прямые линии. Образцы камуфляжа нужно тщательно  
рассмотреть, более сложные стили, с пятнами неправильной формы и расплывчатыми  
границами, должны быть вознаграждены соответственно. Для высоких оценок, которые  
могут быть даны в этом разделе, важно, чтобы представленная документация, содержала  
все маркировки, подлежащие оценке.   
6А. 1.10.4. Масштабность текстуры поверхности и ее реализм:   
Реализм - вопрос о том, как хорошо модель отображает характер и поверхностную  
текстуру полноразмерного самолета. Судьи должны спросить себя, они видят самолет -   
прототип в миниатюре, или только копию самолета? Всвязи с этим даже хорошо сделанная модель-полукопия не может получить высокой оценки реализма.  
Текстура и внешний вид поверхности модели должны хорошо воспроизводить текстуру  
и внешний вид обшивки прототипа. Копии самолётов с матерчатой обшивкой должны  
быть покрыты соответствующим материалом, на них должны быть видны контуры  
стрингеров и нервюр. Имитация фанерной обшивки или конструкции типа «монокок»   
должна быть правильно выполнена. Если на прототипе имеются явно выраженные  
прогибы обшивки между нервюрами или шпангоутами, они должны быть отчётливо  
видны и на модели. Модели самолётов с металлической обшивкой должны  
демонстрировать имитацию панелей и заклёпок. Во всех случаях соответствующая  
глянцевая, шероховатая или матовая отделка должна быть правильно воспроизведена.   
Если копируемый самолет - безупречный экспонат музея, тогда копия должна быть в  
подобном чистом состоянии. Если прототип - эксплуатируемый самолет, тогда следы  
атмосферного воздействия и признаки регулярного использования должны быть видны,   
и соответствовать таковым на полноразмерном самолете.   
Документация должна отражать эти аспекты, а судьи должны оценить их соответственно.   
6А.1.10.5. Мастерство изготовления  
В этом разделе оценивается мастерство, изобретательность, искусность и сложность,   
проявленные при строительстве копии.   
Качество:

модель должна оцениваться с точки зрения качества и мастерства изготовления. Особое  
внимание следует обратить на чёткость и остроту кромок, особенно задних кромок  
крыльев и хвостового оперения; на правильные зазоры по линиям подвески рулевых  
поверхностей; точную подгонку немасштабных разъёмов, которые используются для  
разборки модели, и створок люков, используемых для выполнения демонстраций.   
Немасштабные детали типа выключателей, жиклёров, глушителей, рычагов управления,   
и т.д. не должны быть видны.  
Сложность:  
Судьи должны принимать во внимание сложность проекта в целом, и выставлять более  
высокие оценки за более сложную конфигурацию и конструкцию. Особые проявления  
изобретательности могут быть также вознаграждены в этом разделе.   
При оценке вышеупомянутых аспектов судьи должны ознакомиться с декларацией  
участника, проверить наличие компонентов, изготовленных не самим участником, см.   
пункт. 6.1.9.4.е, и соответственно скорректировать оценку.   
Оценки, которые выставляются в этом разделе, должны зависеть от качества  
представленной документации.   
6А.1.10.6. Масштабность деталировки:   
Необходимо проверить наличие на копии ниже перечисленных деталей, правильность их   
воспроизведения и расположения.   
лючки трубки тормозной системы   
ручки амортизаторы шасси  
ступеньки рисунок протектора шин  
двери прорези в крыльях  
вооружение навигационные и посадочные огни  
бомбодержатели трубка Пито  
тросы управления трапы  
кронштейны управления баки  
обтекатели радиаторы  
растяжки крышки горловин  
стяжные муфты створки  
стойки жалюзи охлаждения  
шнуровки или швы весовые балансиры  
антенны приборная доска  
трубки Вентури внутренние детали  
Оценка должна отражать как точность воспроизведения, так и количество представленных  
на модели масштабных деталей.   
Точность масштабных деталей:  
Представленная документация должна ясно показать особенности, которые оцениваются.   
Более высокие оценки нужно выставлять тем участникам, которые точно воспроизводят  
эти детали.   
Сложность масштабных деталей:  
Модель с полным объёмом документации и множеством выполненных в масштабе мелких  
деталей должна получить более высокую оценку, чем модель с меньшим количеством  
деталей, даже если её полноразмерный прототип также имеет мало мелких деталей. При  
оценке этого аспекта судьи должны рассматривать фактическую сложность деталей на  
модели, и не учитывать того, что должен иметь прототип.  
  
  
РУКОВОДСТВО ДЛЯ СУДЕЙ КЛАССА F4B1/2 - ПОЛЁТНАЯ ПРОГРАММА ДЛЯ   
КОРДОВЫХ МОДЕЛЕЙ-ПОЛУКОПИЙ остаётся без изменений (можно перепечатать) ил правил FAI