

Anhang 6A

Technische Bestimmungen für Wettbewerbe mit Vorbildgetreuen Flugzeugmodellen - Klasse F4

Punkterichter-Leitfaden für die Baubewertung

6A.1 Allgemeines:

Vor dem Beginn sollen sich die Punkterichter alle gemeldeten Modelle aus einer Entfernung von nicht weniger als drei (3) Meter ansehen, um einen Standard für die Punktvergabe zu erstellen. Die Modelle sollen im Vergleich zueinander oberflächlich angesehen werden, bevor die genaue Prüfung beginnt.

Eine Probebewertung unter Verwendung eines oder mehrerer Modelle, die nicht am Wettbewerb teilnehmen, sollte vor Wettbewerbsbeginn durchgeführt werden um einen einheitlichen Bewertungsstandard sicherzustellen

Ohne Rücksicht auf die aktuell vergebenen Punkte, ist es wesentlich, sämtliche, teilnehmenden Modelle einem genauen und fairen Vergleich zu unterziehen. Es ist entscheidend über die Punkterelation der Modelle untereinander einen entsprechenden Standard zu erreichen. Die PR sind berechtigt Analyseblätter und elektronische oder andere Archivierungsmittel zu benutzen um diesen Vergleich zu gewährleisten.

Die Bewertung wird in sechs (6) Punkte unterteilt. Die Punkterichter müssen jeden Punkt als Gruppe gemeinsam besprechen und versuchen, für jeden Punkt zu einer einheitlichen Bewertung zu kommen. Jedem Punkterichter bleibt jedoch eine abweichende Bewertung unbenommen. Jede Abweichung sollte aber im Rahmen bleiben.

Ein Chef - PR soll als Sprecher der Bau - PR ernannt werden, und wenn zwei Bau - PR Teams zum Einsatz kommen, so wird das zweite Team einen stellvertretenden Chef - PR bestimmen, welcher den Chef - PR in seiner Tätigkeit unterstützt. Chef – und stellvertretender Chef - PR sollten das Für und Wider jedes Bewertungskriteriums ihres Bereiches mit den anderen PR diskutieren und (Punkte) Vorschläge dazu machen.

Ein Chef-Punkterichter wird als Sprecher ernannt. Er muss die Vorzüge und Nachteile jedes Wertungspunktes mit den anderen Punkterichtern besprechen und Vorschläge für die Wertung machen, um eine Grundlage für weitere Besprechungen zu schaffen. Die Vergabe von halben Punkten (siehe 6.1.5) ist bei der Bewertung von Spitzenmodellen wichtig. Es mag zum Beispiel vorkommen, dass eine 9 zu niedrig ist und eine 10 zu hoch und die richtige Bewertung vielleicht 9,5 ist.

Werden Modelle vor der Baubewertung geflogen (siehe 6.1.3), dann werden im Flug aufgetretene Schäden von den Baubewertern nicht beachtet.

6A.1.9 Nachweis der Vorbildtreue

Der Mindestnachweis, laut 6.1.9.4. muss erbracht werden. Fehlende Nachweise ergeben reduzierte Wertungen wie folgt:

- a. Weniger als 3 Fotos vom Vorbild:.....**0** Punkte für Vorbildtreue (6.1.10.1)
entspr. Abzüge für Realismus (6.1.10.4)
entspr. Abzüge für Bauausführung (6.1.10.5)
entspr. Abzüge für Vorbildtreue Details (6.1.10.6)
- b. Fehlende/ unbestätigte Zeichnungen: .**0** Punkte für Vorbildtreue (6.1.10.1)
- c. Kein Foto des Nachbaus:..... **0** Punkte für Markierungen (6.1.10.2)
entspr. Abzüge für Realismus (6.1.10.4)
- d. Unvollständige Farbdokumentation:.....**0** Punkte für Farben (6.1.10.3)

Die oben angeführte Dokumentation versteht sich als absolutes Minimum um an einem Wettbewerb teilzunehmen. In der Praxis sind umfangreichere Nachweise notwendig um das Modell in Relation zum Vorbildflugzeug bewerten zu können. Da das Vorbildflugzeug nicht zur Verfügung steht, soll die Fotodokumentation so umfassend als möglich sein um eine hohe Wertung zu erreichen

Die gesamte Dokumentation soll sich soweit als möglich auf das nachgebaute Flugzeug beziehen. Auf Abweichungen muss in eindeutiger Weise hingewiesen werden, wenn diese nicht klar ersichtlich sind. Alle maßgeblichen Hinweise müssen bei internationalen Wettbewerben in englischer Sprache angegeben sein. Die Baupunkterichter haben eine schwierige Aufgabe in einer kurzen Zeit zu erfüllen. Daher sollte die vorgelegte Dokumentation so aufgebaut sein, dass sie rasch und effektiv genutzt werden kann. Überflüssige oder widersprüchliche Unterlagen sind zu vermeiden.

Die Dokumentation soll auf einzelnen Blättern vorgelegt werden um ein Umläutern bei der Suche nach Querverweisen für die PR zu vermeiden. Ein steifes A2 Blatt, ist das größte Format das den PR eine komfortable Arbeitsweise ermöglichen sollte. Die Arbeit der PR wird erleichtert, wenn die Dokumentation entsprechend dem Ablauf der Baubewertung wie z.B. Seitenansicht, Ansicht von Vorne, Draufsicht, Markierungen, Farben usw. aufgebaut ist.

Der Mindestnachweis muss erbracht werden. Das Fehlen gibt Null Punkte in Abschnitt 6.1.10 für die Regeln 1, 2, 3, 4 und 6.

Zusätzliche Unterlagen sind wünschenswert, aber ein Wettbewerbsteilnehmer darf nicht über Gebühr bestraft werden, wenn er für ein Flugzeug, das es nicht mehr gibt, und für das es unmöglich ist, umfassende Unterlagen zu beschaffen, keine fotografischen Detailaufnahmen hat, vorausgesetzt er legt einen sehr detaillierten Drei-Seiten-Plan vor.

6A.1.10 Baubewertung

Punkt 6.1.10.1. muss aus einem Mindestabstand von drei (3) Meter in F4B und fünf (5) Meter in F4C, gemessen vom nächstgelegenen Bauteil des Modells, gewertet werden. Ein Helfer muss dabei sein, um das Modell in die von den Punkterichtern gewünschte Stellung zu bringen. Es werden keine Maße genommen und die Modelle werden von den Punkterichtern nicht angefasst.

Werden Modelle vor der Baubewertung geflogen (siehe 6.1.3.), sind entstandene Schäden von den Bau - PR nicht zu beachten, vorausgesetzt das Modell ist soweit intakt um eine Baubewertung überhaupt zu gewährleisten.

6A.1.10.1 Vorbildtreue

Zuerst das Modell entsprechend der Darstellung auf der besten Fotografie aufstellen lassen und auf auffällige Abweichungen achten. Dabei die Eigenart und die Vorbildtreue des Modells einschätzen.

Dieses Vorgehen an Hand anderer geeigneter Fotografien wiederholen. Danach unter Zuhilfenahme von Fotografien und Zeichnungen prüfen.

Die Fotos sind in erster Linie maßgeblich bei der Beurteilung der Übereinstimmung und des Realismus im Bezug auf das Vorbildflugzeug und haben im Zweifelsfall immer Vorrang vor den Zeichnungen.

Danach ist unter Zuhilfenahme von Fotos und Zeichnungen zu prüfen:

- a) Seitenansicht, entweder von rechts oder links in Abhängigkeit vom entsprechend zur Verfügung stehenden Foto. Seitenansicht einschließlich Rumpfumriss, Form der Kabine oder des Pilotensitzes, Form der Öffnung des Pilotensitzes, Motorverkleidung und Form der Luftschraubenkappe, Umriss von Seitenflosse und -ruder, Tragflügel und Höhenleitwerk, bei Doppeldeckern Staffelung der Tragflügel und Streben; Form, Winkelung und Lage der Fahrwerkbeine und des Spornrades oder Sporns, Größe der Räder und Reifen.
- b) Ansichten von vorn und hinten, zur Prüfung von V-Form, Flügelstärke und Verjüngung, Flügelstreben, Verspannung und Tragflügelabstand bei Doppeldeckern, Dicke der Seitenflosse, Seitenruder und Leitwerk, Querschnitte von Rumpf und Motorverkleidung, Form der Motorverkleidung und Auslässe, Größe und Form der Propelleratrappe, Form des Flugzeugführersitzes oder der Windschutzscheiben; Größe, Form, Stellung und Winkel des Fahrwerks, Radspur, Dicke der Reifen.
- c) Draufsichten (von oben und unten). Umriss von Tragflügeln und Übergängen, Größe der Querruder, Klappen, Größe des Höhenleitwerks und Umriss, Form und Aussparungen, Trimmklappen, Rumpfform und Verjüngung, Form von Kabine oder Flugzeugführersitz, Form der Motorverkleidung.

Anmerkung: Bei Zweifeln wegen der Vorbildtreue müssen Fotografien den Vorrang gegenüber Zeichnungen genießen. Es ist Vorsicht walten zu lassen, wenn zur Bestimmung von Winkeln der Verspannungen Fotografien benutzt werden, die in einem spitzen Winkel aufgenommen wurden, da diese einen falschen Eindruck vermitteln können. Drei-Seiten-Ansichten sind in dieser Hinsicht gewöhnlich korrekter und einfacher zu benutzen.

Wenn das Modell mit einem Schalldämpfer ausgerüstet ist, der ganz oder teilweise über die Kontur des Modells hinausragt, oder der von außen gut sichtbar ist, so entspricht das Modell nicht dem Muster.

6A.1.10.2 Kennzeichen

Prüfen, ob an der richtigen Stelle angebracht; Größe und Schrift. Prüfen, dass Schriftart und Stärke aller Buchstaben und Zahlen richtig sind. Prüfen, dass irgendwelche Zierstreifen in richtiger Größe und an der richtigen Stelle vorhanden sind. Prüfen des Tarnmusters.

Wenn nur ein PR-Team zum Einsatz kommt, können viele Markierungsdetails bereits während der Bewertung der Vorbildtreue geprüft werden. Die relative Platzierung und Form der Markierungen am Modell weisen oft auch auf Fehler in den Umrissen hin. Die Überprüfung von Markierungen an der Unterseite des Modells kann während der Bewertung der Ansicht von Oben/Unten erfolgen.

Markierungen - Übereinstimmung:

Prüfen von Position und Größe aller Markierungen und Beschriftungen. Besonders nachdrücklich zu prüfen sind die relativen Positionen der Markierungen zueinander und zu markanten Stellen des Flugzeuges. Prüfen der korrekten Form und Stärke von Buchstaben und Ziffern. Prüfen der korrekten Dimensionen und Positionen von Zierstreifen. Prüfen des Tarnmusters.

Markierungen - Schwierigkeitsgrad:

Die Grundlagen für die Vergabe von Punkten für den Schwierigkeitsgrad der Markierungen, sollen vor Beginn der offiziellen Bewertungen festgelegt werden. Entscheidend für hohe Wertungen ist nicht nur eine hohe Anzahl von Markierungen, sondern auch die Schwierigkeit den entsprechenden Effekt zu erzielen. Komplexe Beschriftungen, speziell über eine große Fläche laufend oder an markanten Stellen des Flugzeuges, sollen höhere Wertungen ergeben als spärliche und einfachere Markierungen. Geschwungene Linien sind üblicherweise komplizierter als Gerade. Tarnmuster sollen sorgfältig betrachtet werden, wobei komplizierte Formen mit unregelmäßigen Mustern und unscharfen Kanten entsprechend zu berücksichtigen sind. Um in diesem Punkt hohe Wertungen zu erreichen, ist es wichtig dass die vorgelegte Dokumentation, alle vorhandenen Markierungen beinhaltet.

6A.1.10.3 Farbe

Farben-Übereinstimmung

Die richtige Farbe kann durch Farbfotos, durch anerkannte veröffentlichte Beschreibungen, wenn diese durch Farbmuster begleitet werden, die von einer fachkundigen Autorität bestätigt werden, oder Muster der Originalfarbe nachgewiesen werden. Auch die Farbgebung der Nationalitätskennzeichen wird überprüft, ebenso Beschriftung und Zeichen. Tarnschemen müssen das korrekte Ineinanderübergehen der Farbtöne zeigen.

Farben-Schwierigkeitsgrad

Es muss dem größeren Aufwand Rechnung getragen werden, den die Wiedergabe einer Mehrfarbenlackierung erfordert im Vergleich zu Flugzeugmodellen, die nur ein- oder zweifarbigen Grundanstrich haben.

Die Grundlagen für die Vergabe von Punkten für den Schwierigkeitsgrad einer Lackierung sollen vor Beginn der offiziellen Bewertungen festgelegt werden. Bis zu zwei (2) Schwierigkeitspunkte für jede Hauptfarbe, die einen wesentlichen Teil des Flugzeuges bedeckt. Maximal einen (1) Punkt für kleinere Farbflächen wie z.B. Hoheitszeichen, Streben, Waffen, Bomben usw. Schwarz und Weiß als Hauptfarben sollen mit Bruchteilen eines Punktes für die Schwierigkeit bewertet werden. Es ist wiederum wesentlich, dass für hohe Wertungen eine umfassende Dokumentation vorliegen muss.

6A.1.10.4 Oberfläche und Vorbildtreue

Die Oberfläche des Modells muss eine gute Nachbildung des Musters sein. Gewebebespannte Muster sollen mit dem richtigen Material bespannt sein, Gurte und Rippen sollen sich abzeichnen.

Sperrholzbeplankte oder Muster in Holzbauweise sollen richtig nachgebildet sein und eingefallene Beplankungen zwischen den Rippen und Spanten müssen sichtbar sein, wenn dies auch bei dem Vorbild erkennbar ist.

Metallbeplankte Muster sollen nachgebildete Blechfelder und Nieten aufweisen.

In allen Fällen muss der Glanz der Oberfläche, hochglänzend, seidenmatt oder matt, richtig wiedergegeben sein.

6A.1.10.5 Bauausführung

Dieser Abschnitt befaßt sich mit dem Schwierigkeitsgrad, dem Einfaltreichtum, allgemeine Feinheiten und Komplexität in der Konstruktion des Modells.

Qualität der Bauausführung:

Das Modell soll auf die Qualität der Bauausführung, im Besonderen auf die klaren, scharfen Kanten, speziell an den Endleisten der Flächen und des Leitwerks; korrektem Ruderspalt; geringe Abstände für nicht-scale Verbindungen die zum Zusammenbau des Modells benötigt werden.

Nicht-scale Teile wie Schalter, Vergasernadeln, Schalldämpfer, Ruderhörner sollten unsichtbar sein.

Komplexität der Bauausführung

Punkterichter sollen die allgemeine Komplexität der Gestaltung beachten und mehr Punkte für komplexe Formen und Strukturen vergeben. Spezielle geniale Teile fallen auch unter diese Regel.

Unter Anwendung beider obiger Aspekte und des Wettbewerbers Deklaration sollten die Punkterichter nach Komponenten fahnden, welche nicht vom Wettbewerber gemacht wurden (siehe 6.1.9.4e) und ihre Wertung danach korrigieren.

6A.1.10.6 Vorbildtreue in den Einzelheiten

Prüfen, dass nachstehend aufgeführte Einzelheiten vorhanden sind, falls zutreffend, und dass sie genau wiedergegeben und an der richtigen Stelle vorhanden sind:

Luken	Bremsschläuche
Griffe	Fahrwerksfederung
Fußrasten	Reifenprofil
Türen	Flügelspalten
Bewaffnung	Positionslampen und Landescheinwerfer
Bombenaufhängungen	Pitot-Rohr
Ruderkabel	Betretbare Flächen
Ruderhörner	Behälter
Aerodynamische Übergän-	Kühler

ge/Verkleidungen	Verschlusskappen
Verstärkungen	Sicken
Spannschlösser	Kühlerklappen
Streben	Massenausgleiche
Schnürbänder oder Nähte	Instrumentenbrett
Antennen	Einzelheiten der Cockpit oder Kabinen- ausstattung
Venturi-Rohre	

Anmerkung: Die gegebenen Noten sollen sowohl die Genauigkeit, wie den Umfang der vorbildgetreuen Einzelheiten widerspiegeln. Ein durch Dokumente gut belegtes Modell mit vielen Einzelheiten erhält verhältnismäßig mehr Punkte, als ein Modell mit wenigen Einzelheiten, auch wenn das Muster ähnlich spärlich detailliert war

Vor Abschluss der Baubewertung muss der Chef – PR alle Wertungsblätter auf Vollständigkeit überprüfen, bevor diese der Auswertung übergeben werden. Das PR – Team ist berechtigt, Wertungen im Nachhinein zu ändern, wenn es der Meinung ist, dass diese nicht richtig sind (z.B. Abweichungen bei den ersten Modellen, nicht dokumentierte Details, übersehene - nicht selbstgefertigte Teile). Der Veranstalter muss die für eine Nachprüfung erforderliche Zeit zur Verfügung stellen. Erst wenn der Chef – PR die Freigabe erteilt, dürfen die Ergebnisse der Baubewertung veröffentlicht werden.

Anmerkung: Die gegebenen Noten sollen sowohl die Genauigkeit, wie den Umfang der vorbildgetreuen Einzelheiten widerspiegeln. Ein durch Dokumente gut belegtes Modell mit vielen Einzelheiten erhält verhältnismäßig mehr Punkte, als ein Modell mit wenig Einzelheiten, auch wenn das Muster ähnlich spärlich detailliert war.