

## 14.2 RC-SC Punkterichter Leitfaden für die Baubewertung

### 14.2.1 Allgemeines:

- a) Ein Chefpunkterichter soll als Sprecher der Baupunkterichter ernannt werden. Der Chefpunkterichter sollte das Für und Wider jedes Bewertungskriteriums mit den anderen Punkterichtern besprechen und Vorschläge dazu machen.
- b) Vor dem Beginn der Baubewertung sollen sich die Punkterichter alle gemeldeten Modelle ansehen, um einen Standard für die Punktvergabe zu erstellen. Die Modelle sollen im Vergleich zueinander oberflächlich angesehen werden, bevor die genaue Prüfung beginnt. Der Chef-Punkterichter soll diese Gelegenheit nützen, um sicherzustellen, dass alle Punkterichter derselben Ansicht sind (besonders im Hinblick auf die Kompliziertheitsgrade, wo diese zur Anwendung kommen).
- c) Die Bewertung wird in vier (4) Punkte unterteilt, wie in 14.1.3.3.4 aufgeführt. Die Punkterichter müssen jeden Punkt als Gruppe gemeinsam besprechen und versuchen, für jeden Punkt zu einer einheitlichen Bewertung kommen. Jedem Punkterichter steht jedoch eine abweichende Bewertung frei. Jede Abweichung sollte aber im Rahmen bleiben.
- d) Der Chefpunkterichter sollte die Leistungen und Kritiken jedes Punktes mit den anderen Punkterichtern erörtern und um Vorschläge für die Wertungspunkte bitten, um diese als Basis für weitere Diskussionen heran zu ziehen. Wo ein K Faktor (K) angegeben ist, sollen Wertungen von 0 bis 10 in ganzen Zahlen bei der statischen Baubewertung verwendet werden. Der Punktestand soll dann durch das Multiplizieren der vom K Faktor (K) zuerkannten Zahl berechnet werden. Die Vergabe von halben Punkten 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.
- e) 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 Punkterichter sind berechtigt, Analyseblätter und elektronische oder andere Archivierungsmittel zu benützen um diesen Vergleich zu gewährleisten.
- f) Nach der Bauprüfung jedes Modells muss der Chef-Punkterichter prüfen, dass alle Wertungskarten vollständig ausgefüllt sind, bevor sie der Auswertung gegeben werden. Die Gruppe der Punkterichter hat das Recht, Ergebnisse zu berichtigen, die offensichtlich falsch sind (z. B. Abweichung bei dem zuerst bewerteten Modell; Einzelheiten, die nicht durch Dokumente belegt sind). Erst danach und wenn sie der Chef-Punkterichter abgezeichnet hat, sind die Ergebnisse frei zur Veröffentlichung.
- g) Werden Modelle vor der Baubewertung geflogen, dann werden im Flug aufgetretene Schäden von den Baupunkterichtern nicht beachtet.

14.2.2 Nachweis der Vorbildtreue

Der Mindestnachweis, laut 14.1.3.2. muss erbracht werden. Fehlende Nachweise ergeben reduzierte Wertungen wie folgt:

a) Weniger als 3 Fotos des ganzen Vorbildflugzeuges	NULL Punkte für Vorbildtreue entspr. Abzüge für die Bauausführung	(14.2.3.1) (14.2.3.3)
b) Fehlende oder unbestätigte Zeichnungen	NULL Punkte für Vorbildtreue	(14.2.3.1)
c) Kein Foto des nachgebauten Flugzeuges	NULL Punkte für Markierungen	(14.2.3.2)
d) Unvollständige Farbdokumentation	NULL Punkte für Farben	(14.2.3.2)

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

Die Punkterichter haben die schwierige Aufgabe, dies in kurzer 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 Umblättern bei der Suche nach Querverweisen für die Punkterichter zu vermeiden. Ein steifes A2 Blatt, ist das größte Format das den Punkterichtern eine komfortable Arbeitsweise ermöglichen. Die Arbeit der Punkterichter wird erleichtert, wenn die Dokumentation entsprechend dem Ablauf der Baubewertung wie z.B. Seitenansicht, Ansicht von Vorne, Draufsicht, Markierungen, Farben usw. aufgebaut ist.

14.2.3 Baubewertung

Punkt 14.2.3.1. muss aus einem Mindestabstand von 3 Meter gemessen von der Mittellinie 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 das Modell wird von den Punkterichtern nicht angefasst.

Das Modell wird einzig und allein von den vorgelegten Dokumenten von den Punkterichtern beurteilt. Die Qualität der Dokumentation, die vom Wettbewerber vorgelegt wurde, fließt in die Bewertung mit ein und wird von den Punkterichtern anerkannt. Eine genaue und klare Dokumentation verdient eine gute Benotung, wenn das Modell zu dieser passt. Die Punkterichter müssen sicherstellen, dass ein Wettbewerber nicht davon profitiert, eine schlechte oder unvollständige Dokumentation vorzulegen.

Die Punkterichter müssen sowohl Genauigkeit als auch Komplexität in jenen Aspekten, wo angezeigt wird beurteilen.

#### 14.2.3.1 Umriss Genauigkeit / Vorbildtreue

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

Das Modell sollte zuerst entsprechend der Darstellung auf der besten Fotografie platziert werden und auf auffällige Abweichungen achten. Dabei die Eigenart und die Vorbildtreue des Modells einschätzen. Dieses Verfahren wird dann mit einer anderen geeigneten Fotografie wiederholt.

Danach unter Zuhilfenahme von Fotografien und Zeichnungen prüfen:

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.

Ansichten von vorn und hinten, zur Prüfung von V-Form, Flügeldicke 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 Propellerattrappe, Form des Flugzeugführersitzes oder der Windschutzscheiben; Größe, Form, Stellung und Winkel des Fahrwerks, Radspur, Dicke der Reifen.

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.

#### 14.2.3.2 Farben und Markierungen

##### Farbgenauigkeit:

Die richtigen Farben können 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 Ineinander übergehen der Farbtöne zeigen.

##### Farbkomplexität:

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 Beurteilung der Farbkomplexitätspunkte sollte vor Beginn der Baubewertung vereinbart werden. Bis zu zwei Komplexitätspunkten können für jede Hauptfarbe gegeben werden, die einen Großteil des Modells bedeckt.

Maximal einen 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.

### Markierungen

Viele Markierungsdetails können 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.

### 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.

### Oberfläche und Vorbildtreue

Realismus ist eine Frage, wie gut das Modellflugzeug den Charakter des originalen Flugzeuges präsentiert. Die Punkterichter sollten sich fragen, ob sie das Originalflugzeug in Miniatur oder gerade einem Modellflugzeug ansehen?

Die Textur und Darstellung der Oberfläche des Modells muss eine gute Nachbildung des Originalmusters 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 sichtbar sein, wenn dies auch bei dem Vorbild erkennbar ist. Metallbeplankte Muster sollen nachgebildete Blechfelder und Nietensätze aufweisen. In allen Fällen muss der Glanz der Oberfläche, hochglänzend, seidenmatt oder matt, richtig wiedergegeben sein. Wenn das Originalflugzeug ein tadelloses Museumsbeispiel ist, dann sollte das Modellflugzeug in ähnlichem ursprünglichem Zustand sein. Wenn das Originalflugzeug ein Betriebsflugzeug ist, dann sollte ein Grad an Verwitterung und Zeichen von regelmäßigem Nutzen offensichtlich sein. Die Dokumentation sollte dies zeigen, und für die Punkterichter dementsprechend markiert sein.

#### 14.2.3.3 Bauausführung

Dieser Abschnitt handelt von der Fertigkeit, Genialität, allgemeinen Finesse und Komplexität, die mit dem Bau des Modellflugzeugs verbunden sind.

### Qualität der Bauausführung:

Das Modell muss auf die Güte seiner Bauausführung geprüft werden, mit beson-

derer Beachtung der Porenfüllung; saubere, scharfe Kanten, besonders Tragflügel- Endleisten und Oberflächen des Leitwerks. Richtige Abstände an den Scharnieren der Ruder; dichte Anpassung der Tragflügel an den Rumpf und nicht Scale-Gelenke, die für die Demontage oder Zugangsklappen, die für den Betrieb des Modellflugzeuges verwendet werden.

"Nicht-Scalenteile" wie Schalter, Gasnadeln, Schalldämpfer, Ruderhörner usw. sollten nicht sichtbar sein.

#### Komplexität der Bauausführung:

Die Punkterichter sollten die Gesamtkomplexität der Gestaltung zur Vergabe bessere Noten für kompliziertere Formen und Strukturen betrachten. Sonderpunkte für Einfallsreichtum können auch unter diesem Abschnitt vergeben werden.

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.

#### Vorbildtreue in den Details

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

Luken	Bremsschläuche
Griffe	Fahrwerksfederung
Fußrasten	Reifenprofil
Türen	Flügelspalten
Bewaffnung	Positionslampen und Landescheinwerfer
Bombenaufhängung	Pitot-Rohr
Ruderkabel	betretbare Flächen
Kühler	Aerodynamische Übergänge/Verkleidungen
Verspannungen	Verschlusskappen
Spannschlösser	Sicken
Streben	Kühlerklappen
Schnürbänder oder Nähte	Massenausgleiche
Antennen	Instrumentenbrett
Venturi-Rohre	Einzelheiten des Cockpit / Kabinenausstattung

Die gegebenen Punkte sollen sowohl die Genauigkeit, wie den Umfang der Vorbildgetreuen Einzelheiten widerspiegeln.

#### Details - Übereinstimmung:

Die Dokumentation soll in eindeutiger Form, alle zu berücksichtigenden Merkmale zeigen. Höhere Wertungen sollen bei exaktem Nachbau der Einzelheiten vergeben werden.

#### Details - Schwierigkeitsgrad:

Ein gut dokumentiertes Modell mit vielen Details ist proportional höher zu bewerten als eines mit wenigen Einzelheiten, auch wenn das Vorbildflugzeug entsprechend wenige Details aufweist. Die Punkterichter sollen sicherstellen, dass nur bewertet wird, was auch tatsächlich am Modell vorhanden ist und nicht Punkte für etwas vergeben, das vorhanden sein sollte.

