

F4D, F4E - NÁVOD PRO ROZHODČÍ

STATICKÉ HODNOCENÍ

Obecně

- Rozhodčí pracují v týmu - rozdíly v hodnocení by neměly být příliš velké.
- V zájmu přesného a spravedlivého hodnocení je vhodné předběžné porovnání všech zúčastněných modelů či vytipování vzorně postavených modelů pro srovnání – ty mohou být obodovány přednostně a poslouží pro představu o výši bodových zisků u ostatních modelů.
- Pokud jsou modely hodnoceny staticky po letové části, měl by se rozhodčí snažit ignorovat poškození, k němuž došlo během soutěžního letu.

Dokumentace pro posouzení shody s předlohou

Pokud není předložena dokumentace požadovaná pravidly, jsou známky za statické hodnocení následně sníženy:

a) Méně než 3 úplné snímky předlohy:

NULA bodů za položku „Maketová přesnost“

Snížení za „Strukturu a realizmus povrchu“

Snížení za „Zpracování“

Snížení za „Maketové detaily“

b) Chybějící nebo neautorizované výkresy:

NULA bodů za položku „Maketová přesnost“

c) Chybějící snímek aktuální předlohy:

NULA bodů za položku „Označení“

Snížení za „Strukturu a realizmus povrchu“

d) Neúplná dokumentace k vybarvení:

NULA bodů za položku „Zbarvení“

Předložená fotografická dokumentace musí umožnit co nejlepší srovnání se vzorem. Všechna dokumentace by měla co nejvíce odpovídat aktuální předloze, všechny odchylky by měly být jasně označeny ve výkresu. Dokumentace by měla být uspořádána na samostatných listech (formátu A4, příp. A3, A2) souhlasně s pořadím hodnocení jednotlivých položek, neměla by obsahovat nadbytečné nebo protikladné doklady. Rozhodčí hodnotí model ze vzdálenosti 1,5 m (položky 1-5) nebo ze vzdálenosti 0,5 m (položky 6-8) výhradně podle předložené dokumentace. Pro udělení vysokého hodnocení je nutná přesná, jasná a úplná dokumentace.

Maketová přesnost

Fotografie jsou prvotním prostředkem pro určení přesnosti a realizmu. V případech, kdy snímky mohou zkreslovat úhly či délky, např. u vzepětí křídla, je výkres vhodnou referencí. Model letadla je postupně ustaven v polohách odpovídajících fotografiím a hledají se zřetelné odchylky. Potom se s využitím fotografií i výkresu kontroluje bokorys, čelní pohled a půdorys.

Bokorys (zprava nebo zleva s ohledem na nejhodnější snímek): obrysové linie trupu, tvar kabiny nebo jejího překrytu, výřez pilotního prostoru, kryt motoru a tvar vrtulového kuželu, obrysy kýlovky a směrového kormidla, profil křídla a ocasní plochy. Dále úhel a umístění podvozkových noh a ostruhového kola nebo ostruhy, rozměry kol a výška pneumatik, u víceplošníků vzpěry a výztuhy křídla, stupnění a mezery mezi křídly, uspořádání vzpěr a výztužných drátů.

Pohledy čelní a zezadu: vzepětí křídla, tloušťka křídla a průběh snížení tloušťky, vzpěry křídla, u víceplošníků výztuhy (výplety) a vzdálenosti mezi křídly, tloušťka kýlovky, směrovky a vodorovné ocasní plochy, průřez trupu a krytu motoru, kryt motoru a výřezy, rozměry a tvar maketové vrtule, tvar překrytu pilotního prostoru nebo štítu; rozměry, tvar, umístění a úhel podvozku, rozchod kol, šířka pneumatik.

Půdorysné pohledy shora i zespodu: obrys křídla a přechodů, rozměry křídélek, klappek; rozměry a obrysy vodorovné ocasní plochy; rozměry výškovky, její tvar a výřezy, trimovací plošky, tvar a obrysy trupu, tvar kabiny nebo pilotního prostoru, tvar motorového krytu.

Označení

Tato položka souvisí s předchozí položkou a může být hodnocena zároveň. Vzájemná poloha a tvar

označení dobře ukazují i maketovou přesnost, protože zvýrazní chybné tvary a obrysy. Označení na spodní straně modelu letadla je kontrolováno při pohledu zdola.

Shoda s předlohou: rozměry a umístění všech označení a znaků, typ a šířka všech písmen a číslic, vzájemná poloha částí označení s ohledem na tvar letadla, správný styl a velikost všech písmen a značek, ozdobné proužky, jejich rozměr a umístění. Zkontrolovat kamuflážní schéma.

Složitost: Nerozhoduje pouze množství jednotlivých prvků označení, ale i obtížnost nutná k dosažení reálného vzhledu. Složitě a rozsáhlé nápisy nebo označení umístěná na složitě tvarovaném povrchu musí být lépe hodnoceny, než strohé označení jednoduchých tvarů. Rovněž zakřivené linky jsou složitější, než přímé. V kamuflážním schématu je hodnocena nepravidelnost vzorů a plynulé přechody barev. Pro vysoké hodnocení této položky je nutná dokumentace celého povrchu předlohy.

Zbarvení

Shoda s předlohou: Správné zbarvení může být určeno podle barevných fotografií nebo z ověřených publikovaných popisů (pokud je doloženo vzorky označených barev ze vzorníku) nebo z uznávaných publikovaných barevných výkresů. Kontrolují se také barvy výsostných znaků, písmen a značek. Barevné kamuflážní schéma by mělo mít správný stupeň přechodů mezi jednotlivými barvami.

Složitost: znázornění vícebarevných povrchů je pracnější ve srovnání s modely jedno- nebo dvoubarevnými. Za každou barvu, která pokrývá podstatnou část letadla lze udělit až dva body za složitost zbarvení. Za každou další barvu, která je použita na označení, vzpěrách, výzbroji, bombách atd. lze udělit nejvýše jeden bod, přičemž základní barvy bílá a černá jsou hodnoceny nejvýše polovinou bodu. Udělení nejvyššího hodnocení je podmíněno přesnou dokumentací.

Struktura a maketový realizmus povrchu

Rozhodčí by měli posoudit, zda model letadla opravdu působí dojmem zmenšené předlohy nebo jen jako model. Plátnem potažené typy by měly být potaženy odpovídajícím materiálem zachovávajícím viditelné obrysy žeborů či podélníků. Makety překližkou potažených nebo dřevěných předloh by měly mít správně znázorněny nerovnosti mezi žebory nebo přepážkami. Makety předloh s kovovým potahem by měly mít znázorněny pláty a nýtování. Ve všech případech by měl být správně napodoben lesklý, oprýskaný nebo matový povrch. Znatelný je rozdíl mezi muzejním exponátem a opotřebovaným letounem. Předložená dokumentace musí doložit tyto skutečnosti.

Zpracování

Je hodnocena zručnost, důvtip a obratnost užitá při stavbě modelu letadla.

Kvalita zpracování: Výsledný vzhled povrchu, vytmelení nerovností, čisté a ostré hrany zejména odtokové hrany křidel a hrany ocasních ploch; správné mezery v místě závěsů řídicích ploch; spoje sloužící pro montáž a demontáž a přístupové kryty pro obsluhu modelu letadla. (Funkční doplňky jako závěsy gumy a háčky pro natáčení, vypínače, plnicí ventily, nádrže by neměly být viditelné.)

Složitost zpracování: Hodnocení se týká celkové složitosti konstrukce a nestandardních prvků konstrukce. Udělené hodnocení musí respektovat úroveň předložené dokumentace.

Maketové detaily

V „Prohlášení soutěžícího“ jsou uvedeny detaily, které soutěžící nezhotovil, dle této skutečnosti lze upravit přiměřeným způsobem hodnocení.

Shoda s předlohou: Předložená dokumentace by měla jasně dokumentovat všechny detaily, které budou hodnoceny. Rozhodčí překontrolují položku po položce, které z uvedených (či jim podobných) detailů z následujícího seznamu jsou vyhotoveny a zda jsou přesně zhotoveny a správně umístěny. Udělené známky by měly ohodnotit jak přesnost detailů, tak jejich relativní množství vzhledem k předloze.

Seznam obvyklých maketových detailů: *krytky a uzávěry, brzdové hadice, rukojeti, odpružení podvozku, stupačky, vzorek pneumatik, dveře a víka, sloty křidel, výzbroj a výstroj, navigační a přistávací světla, pumové závěsy, Pitotova a Venturiho trubice, lanka řízení, ochozy, závěsy řízení, nádrže, aerodynamické kryty, chladiče, výztuhy, plnicí uzávěry, napínáky, žaluzie, vzpěry, chladiče (i otvory), prošívání, vyvažovací závaží, antény, přístrojová deska, detaily pilotního prostoru nebo kabiny*

Složitost maketových detailů: Je hodnocena složitost a výsledný počet detailů - model s velkým množstvím dobře dokumentovaných detailů je hodnocen úměrně vyšší známkou oproti modelu letadla s málo detaily i v případě, že předloha je na detaily chudá.

LETOVÉ HODNOCENÍ

Model letadla by se měl po celou dobu letu chovat stejným způsobem jako předloha. Následující kritéria se týkají průměrného letadla - rozhodčí by měli let modelu hodnotit též s ohledem na vlastnosti předlohy. Soutěžící může doložit letové vlastnosti předlohy potvrzené kompetentní autoritou.

Vzlet

Model letadla by měl pozvolna zrychlit z klidu a vzlétnout po odpovídajícím rozjezdu. Vzlet by měl být přímý a přechod do letu by měl být hladký.

Chyby: rozjezd je příliš krátký nebo dlouhý; model je při vzletu postrčen (nebo je mu jinak nemaketově pomáháno); ostruha nebo předové kolo se neodlepí dříve než kola hlavního podvozku (chybí rozjezd); křídlo je nakloněno; vzlet není přímý. Po odlepení ostrухy může dojít ke zhrounutí, pokud není výrazné, není penalizováno.

Úvodní stoupání

Model letadla by měl přejít do hladkého stoupání v přímém letu nebo v zatáčce. Stoupání by mělo být plynulé a odpovídat předloze.

Chyby: stoupání není plynulé nebo je nevýrazné, příliš strmé, s velkým náklonem křídla, houpavé, náklon je příliš velký; strmé stoupání je typické pro Pittse apod., Bleriot by naopak neměl stoupat příliš vysoko.

Klesání a přiblížení na přistání

Letová dráha by měla plynule přejít z vodorovného letu do klesání. Sestup by měl být hladký, spojitý a stabilní. Může být přímý nebo v zatáčce. Úhel sestupu by měl odpovídat předloze. V okamžiku přiblížení k zemi by měl model letadla přejít do polohy pro přistání.

Chyby: model letadla po ztrátě výkonu motoru padá, kýve křídly, houpe, klesá nepravidelně nebo nezaujme přistávací polohu.

Kvalita přistání

Po dosažení polohy pro přistání by model měl pomalu klesnout a dotknout se podlahy bez odskoku, dojezd by měl být rovný s plynulým přechodem do klidu. Přistání může být na hlavní podvozkové kola nebo na tři body.

Chyby: model přistává s nosem příliš skloněným dolů nebo na přední podvozkové kolo, odskočí nebo přistane příliš tvrdě, dojezd je zakřivený, model nezastaví a jezdí v kruzích.

Realismus v letu

Model letadla by měl napodobit letové vlastnosti předlohy, rychlost, letovou polohu, stabilitu a rovnováhu. Může letět v levých i pravých kruzích, v zatáčce by měl mít odpovídající náklon. Let by měl být hladký a spojitý, zvláště v přechodech mezi vzletem, stoupáním, letem v rovině, klesáním a přiblížením na přistání.

Chyby: model létá příliš pomalu nebo rychle, se sklonem předě příliš nahoru nebo dolů, je přetažený, letová dráha není plynulá, trvale visí na křídlo nebo se kolébá, je nevyvážený, letí ve skluzové nebo výkluzové zatáčce, padá po ztrátě tahu motoru. V turbulenci může dojít k pádu nebo náklonu, který se nepenalizuje, pokud se model letadla hladce vyrovná, hrubá ztráta stability je však penalizována.