

# M-oř, M-pist - NÁVOD K BODOVÁNÍ

**PRAVIDLA STRUČNĚ:** zmenšenina skutečného letadla 330 mm(pist. 229 mm) rozp. nebo 229 mm (pist. 152 mm) délky; max 2 modely, lepší se umístí; vrtuli lze pro stat. hodn. nahradit maketovou; **podklady:** publikovaný troj pohled, rozp. asi 15 cm (a4), foto předlohy (celý letoun), barevné foto nebo bar. výkres nebo popis barev, dostatečná dokumentace všech hodnocených položek; **statika** - součet bodů; **let:** 3 starty - každý dva pokusy (pokus <5 s), start ze země + 5 sek., nejlepší let započítán, let. body dle vzorce (viz bodovací karta); součet stat. a let. hodnocení určí výsledné pořadí

## STATICKE HODNOCENÍ

Bodovač si přečte následující návod, prohlédne si všechny modely a poznamená si nejlépe, středně a nejhůře zpracovanou maketu co do celkového dojmu, kvality zpracování a složitosti konstrukce i zbarvení - to mu bude vodítkem při vytvoření dostatečné bodovací škály, ikdyž zatím bez ohledu na troj pohled (průměrné modely při dodržení troj pohledu dosahují ve výsledku asi 50-60 bodů, špičkové složité makety 90-100 bodů).

**Troj pohled:** body se odčítají za odchylky modelu vůči dokumentaci, model, fotografie i výkres by neměly být v rozporu. Snaha spravedlivě rozlišit mezi mírně, více a podstatně zvětšeným vzepětím, plochou ocasních ploch, prodlouženým čumákem apod. s ohledem na to, že tyto vynucené odchylky budou penalizovány v letové části.

**bokorys:** hodnotíme především obrys trupu, tvar a velikost SOP, pilotního prostoru, kabiny, motor. krytu a kuželu, ostruhy; sklon, délku a umístění podv. noh, vzpěr i drát. výztuh; velikost kol a výšku pneumatiky

**čelní pohled:** vzepětí a tloušťka křidel; umístění a sklon a délka vzpěr křidel a podvozk. noh, tvar a tloušťka kol; průřez (tvar) trupu v celé délce, kabina, motor. kryt s chladičem

**půdorys:** tvar, umístění a hloubka křidel, tvar trupu, kabiny a přechodů, tvar a velikost VOP, poměr a tvar kormidel a klapek (naznačených či dělených)

V následujících položkách se bodovač řídí předběžným ohodnocením maket:

**konstrukční podobnost, povrch. věrnost:** zohledněna složitost stavby a kvalita dokumentace; dodržení množství přepážek, podélníků, žeber a dělená kormidla, rozlišení materiálů a paneláž; sytý povrch a kombinace potahových materiálů je za nejvíce bodů

**barvy a označení: úplnost a shoda :** tvar a rozmístění barevných polí, poměrný jas a přibližný odstín barev - dokumentace dokládající přesný odstín ohodnocena navíc; přesný tvar, umístění a velikost písmen, emblémů a bar. doplňků (proužků apod.) + kvalita dokumentace

**barvy a označení: složitost:** počet barev a složitost tvarů (křivky); množství nápisů, emblémů, doplňků, typů a velikostí písem a barev - zohledněna obtížnost nástřiku, výroba potisku či obtisku (stříbrná či bílá!)

**maketové detaily:** Podstatná je dokumentace k detailům a jejich množství, nikoliv úplnost vůči předloze (žádný detail = 0 bodů), a zpracování detailů; jde o: kryty, otvory, kliky a písty, stupačky, dveře, zbraně, nádrže, závěsy, lana, průchodky a páky řízení, přechody, chladiče, žaluzie, žábry, výplety a upínáky, kování a švy, antény, Ventur./Pitot. trubice, brzdové potrubí, odpružení podvozku, vzorky pneumatik, sloty, vyvažovací závaží a plošky, světlomety, chodníky, přístrojová deska, vybavení kokpitu

**zpracování, celkový dojem:** přesné linie obrysů, podélníků, žeber a hran i linie barevných rozhraní, hladký povrch bez proláklín, škvír, pórů, přesnost sestavení, čistota povrchové úpravy; celkový dojem skutečného letounu (pouhý model či zmenšenina?) v podobném úhlu pohledu vůči přiložené fotografii

**NADHODNOCENÍ A PENALIZACE – POZNÁMKY:** **oválný tvar trupu** - počet podélníků, jiné složitosti zvyšující váhu modelu; **další maketové nevýhody předlohy:** dodržení krátký čumák (nutné dovážení, např. Nieuport N.11, Fokker E.III), dodržení nulové vzepětí či extr. malé OP (Fokker E.III), vícenásobné ocasní plochy či složitý vzpěrový systém (tzv. chmelnice, D.H.2, Caudron G.III apod.) a jiné zdroje odporu; **jednoduchý potah křídla** - u polystyrenové desky se nepenalizuje křídlo s profilem blízkým konstr. křídla; **změny vedoucí ke zlepšení let. vlastností** - mírné vynucené změny lze tolerovat: zvětšené nulové vzepětí na 1°, zvětš. OP na rozumnou míru u některých typů (např. u Fokkera E.III do velikosti např. jako má Piper Cub), prodloužení vzpěr (plovákové letouny) či odsazení motorů od trupu (vrtule menší než 6 cm) a jiné kompromisy nerušící celkový charakter předlohy.