

BFR Wolfgang Schober
E-mail: dr.schober@tele2.at

Liebe Sportsfreunde !

Ich wende mich heute an Euch – an praktizierende Punkterichter (und ich bin auch einer davon) – da ich die Qualität unserer Arbeit noch weiter steigern möchte.

Mein Bruder Karl hat sich die Arbeit angetan und alle Punkterichter aus den Ergebnislisten der vergangenen 2 Jahre herausgesucht und dabei festgestellt, dass etwa 20 Personen aus unserem Kreis immer wieder von den Veranstaltern eingesetzt werden. Der Grund ist wohl darin zu suchen, dass kein Risiko eingegangen wird und man mit Euren Wertungen durchaus immer zufrieden war/ist. Trotzdem gibt es dort oder da Bewertungen die vereinheitlicht werden sollten. Und genau da soll mein heutiges Schreiben ansetzen, weshalb ich diese 20 Punkterichter persönlich anschreibe:

1) Die Flughöhe in RC-SF:

Durch die Diskussion über das neue Luftfahrtgesetz angeheizt wird immer wieder die Flughöhe von 150 Meter bei unseren Wettbewerben angesprochen. Uns ist allen klar, dass aus 150 Meter Höhe kein RC-SF Programm geflogen werden kann. Aber wir haben es ausprobiert, aus 250 Meter ist es möglich. In der MSO der Klasse RC-SF ist im Bewertungspunkt Gesamteindruck auch die Ausgangshöhe mit einbezogen. Es können dort zwischen 0 und 4 Punkten vergeben werden. Meist findet man in den Wertungsstreifen die Note 3. Ich möchte Euch davon überzeugen, in Zukunft wirklich die ganze Bandbreite von 0 bis 4 Punkten auszunutzen. Wir dürfen jene Piloten, die viel zu hoch in die 1.Figur einfliegen, nicht ungeschoren davon kommen lassen.

1.Zusatzbemerkung: Bei der Erstellung der MSO der Klasse RC-SF hat sich die ONF gegen eine einheitliche Ausklinkhöhe (gemessen von der Schleppmaschine) ausgesprochen. Wir hätten uns damit viele Probleme erspart. So bleibt jetzt nur Euer Urteil für die optimale Einflughöhe.

2.Zusatzbemerkung: In der Klasse RC-SL wird an einer Programmänderung für 2014 gearbeitet, die die Ausgangshöhe reduziert und die ebenfalls bewertet wird.

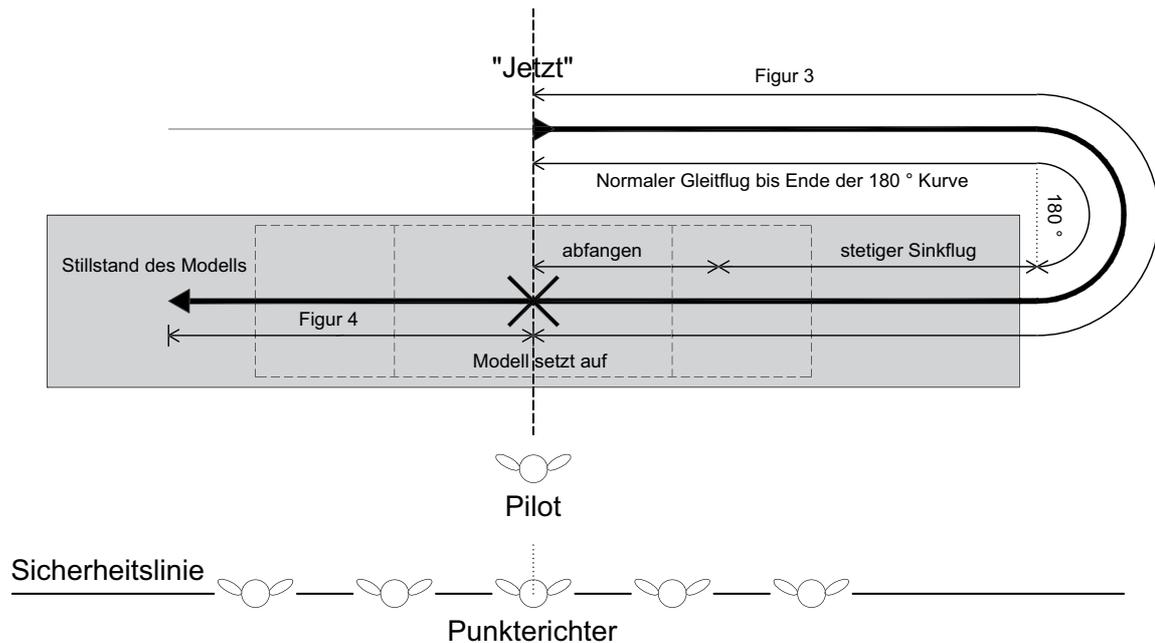
2) Regelkonformes punkten bei der Figur Landeanflug:

Klasse RC-SF

Figurenzeichnung zum Punkt

zu 15.10.6.7 und 15.10.6.8: 1. bis 3. Durchgang

Figur 3 und 4: Landeanflug mit anschließender Landung



Der Landeanflug beginnt mit einem geraden Gegenanflug und einer anschließenden 180-Grad Kurve. Bis zum **Ende der Kurve** muss im **normalen Gleitflug** geflogen werden. Danach sind die Klappen zu setzen und der **stetige Sinkflug** ist **unmittelbar nach der 180-Grad Kurve zu beginnen**. Er endet kurz vor der Landung, denn das Modell muss ja noch abgefangen werden, bevor es weich aufsetzt.

Folgende Ausführungsfehler wurden beobachtet, die nicht immer ihren Niederschlag in den Wertungen gefunden haben:

.) Der schlimmste Fehler ist das „Hereinschleichen in geringer Höhe“. Ein stetiger Sinkflug ist eigentlich nicht zu erkennen. Es mag zwar schön aussehen, aber es ist eben nicht regelkonform. So eine Landeanflug darf als Höchstwertung die Note 5 bekommen, wenn sonst alles gepasst hat.

.) Die Anflughöhe ist zu groß und es wird deshalb die 180-Grad Kurve (oder gar schon der ganze Gegenanflug) mit gesetzten Klappen geflogen – eine Minderwertung hat zu erfolgen.

.) Der Gegenanflug ist viel zu lang und die 180-Grad Kurve wird weit draußen geflogen. Wenn nun die Klappe gesetzt würden, würde das Modell den Flugplatz nicht mehr erreichen. Der Pilot fliegt deshalb nach der 180-Grad Kurve ein schönes

Stück im normalen Gleitflug weiter, bis er dann endlich den Sinkflug beginnt – eine geringe Minderwertung hat zu erfolgen.

.) Es gibt vor der eigentlichen Landung keine Abfangphase – eine Minderwertung hat zu erfolgen.

Und bitte nicht vergessen:

Die Wertung – und damit auch die **Beobachtung des Modells** – endet nach der Landung mit dem **Stillstand** des Seglers.

Klasse RC-SL:

Das Segelflugmodell hat dieselben Kriterien zu erfüllen wie in RC-SF.

Bei der Motormaschine hingegen beginnt der **stetige Sinkflug** schon mit dem **Beginn der 180-Grad Kurve**. Die Bewertungskriterien von RC-SF sind sinngemäß auch in RC-SL anzuwenden:

.) Zuerst erfolgt ein zu steiler Sinkflug und die Schleppmaschine wird dann mit Schleppgas in geringer Höhe ewig lang zum Landefeld „hingezogen“ – eine grobe Minderwertung hat zu erfolgen.

.) Anstatt eines horizontalen Gegenanfluges wird hier schon ein Sinkflug geflogen – eine Minderwertung hat zu erfolgen.

.) Vom Beginn der 180-Grad Kurve bis zum Abfangen muss ein stetiger Sinkflug geflogen werden !

.) Ein Abfangen ist nicht vorhanden – eine Minderwertung hat zu erfolgen.

Und auch hier bitte nicht vergessen:

Die **Beobachtung** der Schleppmaschine endet nach der Landung mit dem **Stillstand**

3) Korrekte Bewertungen

Ich setze an den Beginn meiner Ausführungen die Präambel aus dem Punkterichterleitfaden.

PRÄAMBEL:

Gute Punkterichter genießen in der Wettbewerbsszene ein hohes Ansehen, da einerseits ohne sie kein Bewerb stattfinden kann und andererseits ihr Urteil über die Platzierung entscheidet. Wettbewerbspiloten wollen gerecht beurteilt werden, denn sie haben letztlich viel Geld, Zeit und Training in ihre Modellflugklasse investiert. Es ist deshalb die Pflicht des Punkterichters immer nach bestem Wissen und Gewissen die Leistungen zu beurteilen.

Gute Punkterichter zeichnen sich dadurch aus,

.) dass sie im Regelwerk absolut sattelfest sind,

.) dass sie einen ganzen Tag lang mit hoher Konzentration dem Geschehen folgen können,

.) dass sie unparteiisch sind und sich von großen Namen nicht beeindrucken lassen,

.) dass sie trotz der genannten Einflüsse immer korrekte Wertungen abgeben,

.) dass sie sich von keiner Witterung abschrecken lassen,

.) und dass sie pünktlich und zuverlässig am Veranstaltungsort erscheinen.

Sollten Sie all diese Voraussetzungen mitbringen und diese Funktion im vorhin genannten Sinne ausfüllen, so werden sie von den Wettbewerbspiloten Dank und Anerkennung ernten.

Ich weiß, dass gute Piloten/Teams auch wirklich überzeugende Flugleistungen erbringen. Doch manchmal passiert auch ihnen ein Fehler. Dieser darf keinesfalls „übersehen“ werden, sondern er muss genauso in die Wertung eingehen, wie bei einem unbekanntem Piloten/Team. Unsere Glaubwürdigkeit muss gerade bei solchen Vorkommnissen unter Beweis gestellt werden. Die menschliche Schwäche des Punkterichters darf hier zu keinen Fehlwertungen führen.

Beispiel: Ein Profi-Team zeigt einen Schleppflug außerordentlicher Güte. Durch eine Unachtsamkeit passiert es, dass der Schleppflug in eine wilde „Strampelei“ gerät, die mehrere Sekunden dauert und beinahe zum Notausklinken führt. Durch die Routine des Teams kann das Gespann beruhigt werden und der Schleppflug wird in der gewohnten Präzision und Vorbildtreue bis zum Ausklinken fortgesetzt. Diese eine dramatische Situation bedingt eine grobe Minderwertung – 4 Punkte sind dafür die äußerste Obergrenze, auch wenn ein Spitzenteam an den Steuerknüppeln war.

Ich hoffe, Euch ein wenig auf die neue Saison eingestimmt zu haben. Demnächst geht es ja in Kraiwiesen mit dem ersten Ö-Pokal Teilwettbewerb los. Dort findet auch zeitgleich ein Punkterichterlehrgang für die Klassen RC-SL und RC-SF statt. Es sind noch Plätze frei und ich bitte Euch, dafür in Eurem Bekanntenkreis, Verein,... Werbung zu machen.

Ich freue mich schon auf ein Wiedersehen bei Wettbewerben und sende Euch viele Grüße aus Kärnten

Wolfgang