

Manual de Concursos y Exposiciones



Asociación Amigos Modelistas de
Colombia AMC-IPMS



Asociación Amigos Modelistas de Colombia

Manual de Concursos y Exposiciones

Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	LOS JURADOS Y EL JUZGAMIENTO	2
2.1.	ESTRUCTURA DE LOS JURADOS	2
2.2.	REQUERIMIENTOS PARA LOS JURADOS	2
2.3.	ASPECTOS ESPECIFICOS DEL JUZGAMIENTO	4
3.	PAUTAS PARA EL JUZGAMIENTO ESPECIFICO POR CATEGORIA.....	5
3.1.	CATEGORIA: AVIACIÓN.....	5
A.	Armado o construcción.....	5
B.	Realismo de los detalles.....	6
C.	Pintura, insignias y acabado.....	7
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	7
3.2.	CATEGORIA: DIORAMAS.....	8
3.3.	CATEGORIA: VEHÍCULOS MILITARES.....	8
A.	Armado o construcción.....	8
B.	Realismo de los detalles.....	9
C.	Pintura, insignias y acabado.....	10
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	11
3.4.	CATEGORIA: FIGURAS.....	11
A.	Armado.....	12

B.	Realismo de los detalles.....	12
C.	Pintura, insignias y acabado	13
D.	Fidelidad histórica.....	13
3.5.	CATEGORIA: NAVALES.....	14
A.	Armado.....	14
B.	Realismo de los detalles.....	15
C.	Pintura, insignias y acabado	15
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	16
3.6.	CATEGORIA: FANTASÍA Y CIENCIA FICCIÓN.....	16
A.	Armado.....	16
B.	Realismo de los detalles.....	17
C.	Pintura, insignias y acabado	18
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	18
3.7.	CATEGORIA: AUTOMOVILES	19
A.	Armado.....	19
B.	Realismo de los detalles.....	20
C.	Pintura, insignias y acabado	20
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	21
3.8.	CATEGORIA: MOTOCICLETAS.....	21
A.	Armado.....	19
B.	Realismo de los detalles.....	20
C.	Pintura, insignias y acabado	20
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	21
3.9.	CATEGORIA: ESPACIAL.....	21
A.	Armado o construcción	21
B.	Realismo de los detalles.....	22
C.	Pintura, insignias y acabado	23
D.	Exactitud en las referencias y fidelidad histórica	24
3.9.	CATEGORIA: VIÑETAS.....	24
3.10.	CATEGORIA: SCRATCH.....	25
3.11.	CATEGORIA: WARHAMMER.....	25

A.	Armado.....	25
B.	Realismo de los detalles.....	26
C.	Pintura, insignias y acabado	26
D.	Exactitud en las referencias	27
3.12.	OTRAS CATEGORIAS ESPECIALES.....	28
3.12.1.	AMATEUR.....	28
3.12.2.	JUNIOR.....	28
3.12.3.	PARA JURADOS	28
3.12.4.	FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA Y POLICÍA NACIONAL	28
3.12.5.	WHAT IF	28
3.12.6.	VEHÍCULOS HIPOTÉTICOS.....	29
3.12.7.	DIRECTO DE CAJA.....	29
4.	COMENTARIOS FINALES.....	29
	"¿Y ESTE NO GANO NADA?"	29
	DETALLADO, PRECISIÓN Y EXACTITUD.....	30
	CONOZCA SU MODELO Y CATEGORÍA.....	31
	DECISIONES DE LOS JURADOS.....	31
	ELEGIR HACE PARTE DEL JUEGO.....	32
	APLICABILIDAD DE ESTE MANUAL.....	32



Asociación Amigos Modelistas de Colombia

Manual de Concursos y Exposiciones

1. INTRODUCCIÓN

La Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS en su interés por mejorar los procesos y demás actividades relacionadas con los concursos y/o exposiciones que realiza, ha querido presentar este Manual de Concursos y Exposiciones para el beneficio de sus afiliados, amigos y demás relacionados con el hobby del modelismo, en especial para otras IPMS, grupos y modelistas independientes tanto para concursos internos, concursos internacionales y exposiciones.

Este manual está diseñado con base en ediciones similares elaborados por la IPMS Argentina y en especial por la IPMS de Estados Unidos, quienes lo usan para sus convenciones nacionales, aquí se establecen los principios básicos que rigen un concurso o una exposición organizada por la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS; para los jurados, fija los estándares y los objetivos que deben implementar en sus tareas, para hacerlas más justas, efectivas y eficientes; en términos generales, es un punto de referencia para observar los modelos de un modo objetivo: saber qué mirar, qué buscar y aprender cómo estipular estándares personales de excelencia, satisfacción, y resultados.

Nuestra finalidad es la de promover el hobby del modelismo estático, aprender y enseñar sin ningún tipo de restricción, es un hobby de naturaleza individual y contenido artístico. Al armar nuestros modelos lo hacemos con el fin de mostrar nuestro arte a nuestros allegados y personas que no conozcan el hobby con una satisfacción personal muy alta. Es normal ver competitividad que nos lleve al perfeccionamiento y al aprendizaje, en forma sana y amistosa.

La Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS desea proveer el mejor concurso o exposición posible y estimular a los modelistas a competir porque, cuando están correctamente guiados, es una de las mejores formas de perfeccionar las habilidades de todos. Ahora bien, la participación del modelista como juez, que lo fuerza a observar modelos de un modo completamente nuevo, ha sido declarada en forma casi incuestionable como uno de los mejores métodos para emprender el camino de convertirse en mejor modelista. Ya sea usted juez o no, compita o no, este texto puede ayudarlo a reconocer algunas verdades básicas y objetivas en lo referente a modelos y el hobby.

2. LOS JURADOS Y EL JUZGAMIENTO

2.1. ESTRUCTURA DE LOS JURADOS

El concurso, a cualquier nivel, debe seguir la premisa de que todo trabajo de un modelista es una creación artística. No del mismo modo que una gran pintura o una famosa composición musical, pero artística al fin. Las piezas plásticas (o de otro material) son ensambladas, pintadas y acabadas, produciendo un resultado por el cual su constructor puede sentirse orgulloso. Medir o comparar estas obras unas con otras no tiene la intención de desestimar una a expensas de la otra. Más aún, se califican y clasifican solamente los modelos presentados en cada concurso particular y con el criterio del anfitrión. Por eso es que no existe un "estándar nacional". Cada agrupación tiene su visión y sus valores propios y las tareas de juzgamiento reflejan esa filosofía. La no existencia de un estándar permite que coexista una diversidad de criterios y de opiniones. No hay mejores ni peores, sino distintos.

Los mejores modelos de cada categoría o concurso son tan sólo una elección subjetiva hecha por dos o más modelistas sobre lo visto ese día en esa mesa en particular: *"Creemos que ese es mejor que aquel"*. Usted podrá tener trabajos en su casa que sean superiores a los premiados, o podrá haber visto muchos mejores en otros sitios, e incluso sus conocimientos y habilidad pueden superar a los del juez, pero eso es irrelevante. El resultado final dice solo cual es la opinión de una agrupación sobre lo que se vio sobre las mesas ese día.

¿Mejor? ¿Qué queremos decir? Dado que clasificamos productos artísticos, debemos comprender que no existen números en el universo que permitan a cualquiera evaluar con certeza total el producto de habilidades manuales desarrolladas a lo largo de años. No poder afirmar con autoridad absoluta que una pieza con pintura gruesa vale "x" puntos, o que un soporte visible en una calcomanía vale "y" puntos, es un hecho incuestionable. No existe un "estándar nacional" o una tabla de valores sobre la cual trabajar. Si existiese, probablemente debería ser algún esquema numérico, pero sabemos que tal estándar no existe ni puede existir. Los números son usados en muchas ocasiones para crear la apariencia de objetividad, pero el hecho es que la tarea a desarrollar es naturalmente subjetiva. Los puntajes son sólo aproximaciones de una opinión que no hablan de la calificación objetiva y absoluta de un determinado trabajo, sino que sólo constituyen una herramienta de coyuntura para ordenar los modelos.

Nuestra agrupación divide a su equipo de juzgamiento en ternas de trabajo: dos modelistas evaluarán el modelo en forma directa y minuciosa, mientras que el tercero oficiará de veedor y su función será la de ratificar la labor de los dos primeros y desempatar en caso de necesidad; puede darse que el veedor no participe de ninguna tema de juzgamiento. Todos los jurados se reportan a un coordinador general, quien constituye las parejas de evaluación, define las solicitudes de recusación de jueces junto a otros dos jueces, y oficia de árbitro en situaciones en donde sea requerido.

2.2. REQUERIMIENTOS PARA LOS JURADOS

El requisito primordial para participar como jurado en los concursos de la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS es INTEGRIDAD. La integridad es absolutamente vital para la tarea de juzgamiento. Se exige a cada uno de los jueces una política de tolerancia cero, para aquellos que violen esta norma, siendo la única causa de recusación total aceptable. A continuación mencionamos algunos ejemplos de cómo protegemos la integridad de los equipos de juzgamiento:

- Todo juzgamiento es imparcial. Durante el juzgamiento, los jurados no tienen amigos ni enemigos. El conocimiento del autor de un modelo en particular no debe influenciar su labor.
- El juzgamiento de todos los modelos se llevará a cabo empleando las mismas reglas y aplicando el mismo criterio para todos los trabajos presentados.
- Desde el momento de inicio de las tareas de juzgamiento hasta la presentación final de la lista de ganadores, ningún jurado dejará trascender resultados totales o parciales de sus labores a quien no participe de los mismos o de la confección de premios.
- Durante el proceso de juzgamiento, los jurados señalarán y discutirán los pros y contras de cada trabajo, pero lo harán en un modo tal que no pueda ser interpretado como despectivo u ofensivo para su constructor.

Lo citado anteriormente no es obviamente una lista completa y acabada de lo que creemos constituye la integridad de un jurado. Creemos que si bien somos estrictos, ésta puede alcanzarse fácilmente usando el sentido común y la regla dorada del juzgamiento: *"Evaluar los trabajos de los demás en la forma en que querríamos que lo hagan con los nuestros."*

Otro requerimiento para nuestros jueces más experimentados es el de estar dispuestos un tiempo el último día de la muestra a atender a los participantes que deseen críticas de sus modelos. Las mismas nunca deben ser peyorativas ni estar basadas en la comparación con trabajos de otros modelistas, puesto que el espíritu es que la experiencia sea positiva y constructiva, y su meta es la auto superación.

El juez debe tener conocimiento mínimo en el modelismo estático, debe ser crítico, actuar con criterios sólidos y estar dispuesto a colaborar con buena disposición para el juzgamiento y aprendizaje, cualquier modelista íntegro con conocimientos técnicos e históricos básicos, puede participar voluntariamente en calidad de juez (previa entrevista y aprobación por parte de los coordinadores) con la asesoría de jurados más experimentados y coordinadores que colaboren en su entrenamiento.

La Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS impulsara el entrenamiento de jueces que a futuro serán los que juzguen en los concursos, estos se llaman Alumnos a Jueces, y cumplirán como mínimo con las siguientes premisas:

1. Serán voluntarios
2. Cumplirán las normas de Estructura de Jurados y Requerimientos de elección de jueces
3. Serán miembros activos de la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS
4. Deberán tener toda la disposición de tiempo al igual que los jueces líderes.
5. Acompañaran a los jueces líderes en el juzgamiento tomando atenta nota de los parámetros establecidos en el reglamento, más las recomendaciones impartidas por estos, y podrán dar su opinión en el juzgamiento de un modelo, después que los jueces terminen sus observaciones.
6. No podrán dar a conocer las opiniones de los jueces líderes a los modelistas participantes.
7. Podrán participar en los concursos pero no podrán estar con los jueces que estén evaluando la categoría en la cual concursan.

Nota: De acuerdo a la disponibilidad de modelistas se tendrá en cuenta para cumplir con la cantidad de jueces, veedores y alumnos a jueces.

2.3. ASPECTOS ESPECIFICOS DEL JUZGAMIENTO

Todos los trabajos presentados en concurso serán evaluados por dos jueces, empleando para ello una planilla de observaciones, controlado finalmente por un veedor. En caso necesario puede solicitarse la colaboración o el arbitraje del coordinador general. Las pautas a las que los jueces se sujetarán para evaluar los trabajos presentados en concurso consistirán en analizar la habilidad técnica, artística y de investigación del modelista para montar apropiadamente un modelo. Para esto se clasificarán las observaciones en cuatro áreas:

ARMADO: Se centra en la habilidad técnica para salvar las dificultades del montaje del modelo.

PINTURA Y CALCAS: Se centra en la habilidad técnica para salvar las dificultades del pintado del modelo e insignias y la colocación correcta de calcomanías.

REALISMO: Se evalúa el resultado final y visible del trabajo aportado en los dos apartados anteriores, independientemente de la complejidad técnica. Siendo que el objetivo por antonomasia de todo modelo es reproducir la realidad, en esta sección se define qué tanto se alcanzó esta meta, a ojos de los jurados.

FIDELIDAD HISTORICA: Se limita a definir la correcta o incorrecta ubicación histórica y geográfica del modelo, mediante la observación de colores, insignias, detalles agregados, etc.

En caso de empates, los jurados definirán a los ganadores por comparación de complejidad y cantidad de trabajo vs resultado del trabajo, es decir, la cantidad global de esfuerzo observado en la obra para alcanzar el aspecto final. Pongamos un caso extremo para ejemplificar: dos blindados llegan a esta instancia final completamente igualados, uno de ellos construido con orugas de metal y otro con orugas plásticas; si este último logró el mismo aspecto final que aquel que usara metálicas, habrá ganado el primer puesto.

De no existir unanimidad en la pareja de juzgamiento, el veedor de la categoría dará el voto de desempate. Los premios especiales serán asignados mediante la misma metodología

Aunque no se considerará condición necesaria para la competencia ni evidencia concluyente, los jueces **RECOMIENDAN FIRMEMENTE** presentar toda documentación que avale la fidelidad histórica de los trabajos presentados, a fin de facilitar las tareas de evaluación de tan delicado asunto y despejar dudas, diversidad de criterios y opiniones entre jueces y concursantes. Se recomienda la búsqueda de una documentación breve y explícita, en lugar de extensas monografías que no pesan sobre el resultado final y dificultan la agilidad de los juzgamientos. Se recuerda a los participantes que la falta de documentación presentada liberará a los jueces para imponer su libre criterio sobre la fidelidad histórica de cualquier modelo.

Los modelos son una representación tridimensional a escala de objetos reales también tridimensionales. Por esa razón, los modelos se evalúan en tres dimensiones: La parte inferior de un modelo es tan importante como la superior, y los jurados evaluarán la totalidad del modelo en forma consistente.

La ambientación, desgaste o "weathering" no es necesariamente inherente al trabajo. Si el original del cual partió el modelo cuenta con un acabado original de fábrica en su época de construcción o desgastado,

los jurados se limitarán a evaluar el éxito del participante en imitar dicho estado, en conclusión un desgate o "weathering" no es factor determinante para obtener un mayor puntaje.

3. PAUTAS PARA EL JUZGAMIENTO ESPECIFICO POR CATEGORIA

A continuación se presentan las pautas principales que son tenidas en cuenta para el adecuado juzgamiento, en las principales categorías que se juzgan en los concurso y /o exposiciones, es importante aclarar que cada evento ya sea concurso o exposición, tendrá categorías específicas, las cuales serán evaluadas teniendo en cuenta las pautas generales aquí presentadas.

3.1. CATEGORIA: AVIACIÓN A.

Armado o construcción

1. Rebabas, costuras, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados, en particular:
 - a. Borde de fuga de alas, timones, hélices y rotores.
 - b. Cockpit (asiento, laterales, etc.).
 - c. Transparentes (si es el caso).
 - d. Tren de aterrizaje, ruedas, etc.
 - e. Cargas externas (bombas, misiles, etc.).
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si la aeronave real careciere de determinadas piezas (por ejemplo, compuertas varias del fuselaje), se recomienda se respalde con documentación de aval.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o ralladuras, en particular:
 - a. Bordos de ataque, bordes de salida y antenas en general.
 - b. Uniones de los planos con el fuselaje.
 - c. Tapas de los motores (si corresponde).
 - d. Cargas externas (bombas, drops, etc.).
 - e. Mitades del fuselaje..
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada (ejemplo: antenas mal colocadas, carlingas abiertas en ángulos o desplazamientos exagerados, estabilizadores invertidos, etc.).
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.

8. Alineación:
 - a. Planos (alas): mismo ángulo diedro de ambos lados.
 - b. Vista superior: Planos y estabilizadores alineados correctamente a ambos lados del eje longitudinal y transversal del modelo.
 - c. Alerones, timones, flaps, etc.: ángulos y alineación correctamente vistos de frente y de perfil cuando corresponda.
 - d. Bahías motrices, cowlings y hélices: alineación correcta en vistas superior, lateral y frontal.
 - e. Trenes de aterrizaje: alineados apropiadamente con la aeronave y en vistas superior, lateral y frontal.
 - f. Cargas externas: (bombas, cohetes, misiles, drops, soportes, etc.) alineados apropiadamente entre ellas y con los tres ejes de la aeronave.

9. Carlinga y demás piezas transparentes:

- a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
- b. Huecos entre el parabrisas, carlinga y/u otras partes eliminadas cuando sea posible.
- c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Las cargas externas deben estar construidas con un nivel de calidad similar al del resto del modelo. La combinación de las mismas debe ser acorde a la empleada por la aeronave real.
3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
4. Cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
5. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.
6. Antenas de descarga eléctrica, antenas y riostras deben presentar dimensionamiento y tensado acorde a escala y posición. No debe observarse manchas y/o restos de pegamento.
7. Si se representara el modelo con algún posicionamiento determinado de flaps, timones, etc., los mandos del cockpit deberán condecir esa configuración.
También debe haber continuidad de tiempo, de ser posible, con la aeronave real (por ejemplo, un F-86 Sabre estacionado con flaps desplegados suele tener también sus aerofrenos y compuertas tren de aterrizaje abiertas por falta de presión hidráulica).
8. Si se efectuase el corte de un kit para hacer una mejora, conversión o detallado, el mismo será susceptible de ser evaluado en el área de realismo conforme a la calidad del detallado.

9. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala (por ejemplo el tamaño de los desgates de pintura), debe concordar con las condiciones de operación de la aeronave auténtica y ser consistente en toda la superficie del modelo (por ejemplo, un cockpit recién salido de fábrica no lucirá igual con un avión de 100 misiones en el frente de batalla o un desgaste de pintura en un avión naval perfectamente pintado sin signos de decolorado previo no es realista con un ejemplar embarcado operativo). Se penalizará la falta de realismo.

C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en la aeronave real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - b. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - c. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.
2. Bordes de camuflaje o unión entre colores que se suponen sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
3. Los marcos de las carlingas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.
4. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.
 - c. Algunas aeronaves modernas emplean insignias ploteadas en lugar de pintadas. Si la aeronave real presentara evidencias de aplicación de este tipo de autoadhesivos, estas anomalías deberán ser duplicadas en el modelo.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. El patrón de colores del camuflaje no debe ser aleatorio: debe concordar con la aeronave real o con la documentación presentada.
2. La unión de los colores, ya sea dura o difuminada, debe concordar con la aeronave real.
3. Debe existir relación entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
4. Si la aeronave real presenta una anomalía (por ejemplo: una insignia de la USAF/US Navy invertida), se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.

5. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
6. Colores: los colores de pintura, incluso del mismo fabricante y mezclas bajo las mismas especificaciones pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los efectos de la exposición al clima y la luz solar, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Aplicaciones pobres y el subsecuente mantenimiento agrava estos problemas. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta fidelidad histórica de un modelo. Nuevamente, los trabajos que presenten colores inusuales o patrones de pintura poco comunes deberían ser respaldados con la documentación adecuada.
7. Las Bases en que se colocaran los aviones no es calificable, pero si de importancia para la manipulación ya que es necesario calificar en todas la dimensiones, así mismo, es de ayuda que las bases tengan espejo para poder observar la parte inferior. Los modelos que no tengan sus bases los jueces podrán manipular el avión en el caso que lo requieran, siendo advertidos de tener el cuidado necesario para evitar daños. Las bases también son necesarias para poder mover los modelos por parte de la organización en el caso que sea necesario, bien sea por espacio o con el fin de moverlos de categoría.

3.2. CATEGORIA: DIORAMAS

1. Un diorama es una combinación de modelos en un despliegue realista que cuenta una historia o desea generar un determinado clima. La imaginación, el humor y la inventiva es el núcleo de un diorama, y la historia es lo que lo diferencia de un modelo ordinario presentado en una base ambientada. Esta debe comprenderse con facilidad.
2. Además del juzgamiento de cada elemento por separado (vehículos, figuras, etc.) conforme a lo indicado en sus correspondientes apartados del presente manual, el jurado tendrá en consideración la fuerza de la historia y la presentación global, en particular:
 - a. Coherencia o consistencia en la composición (por ej.: dos figuras representando una charla pacífica, combinadas con otras tantas representadas en posición de combate, es un caso de composición incoherente).
 - b. Coherencia o consistencia al hermanar los distintos elementos con el terreno (se espera que un vehículo cruzando un campo embarrado debe tener al menos su tren de rodaje en la misma condición).
 - c. Todos los elementos, incluido el terreno, han de coincidir en cuanto a la fidelidad histórica (por ejemplo, un nido de hornero estaría desubicado en un árbol del bosque de las Ardenas).

3.3. CATEGORIA: VEHÍCULOS MILITARES A.

Armado o construcción

1. Rebabas, costuras, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados, en particular:
 - a. Cadenas, ruedas, etc.
 - b. Tubo del cañón (si lo tuviese) y armamento en general.
 - c. Guardabarros, capots, etc.
 - d. Accesorios y elementos externos.
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si el vehículo real careciere de determinadas piezas (por ejemplo, faldones, guardabarros, etc.), se recomienda se respalde con documentación de aval.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras, en particular:
 - a. Tubo del cañón (si lo tuviese) y armamento en general.
 - b. Unión entre carrocería/chasis.
 - c. Accesorios externos
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada (ejemplo: antenas mal colocadas, impedimenta externa en posiciones incorrectas, orugas o cadenas torcidas, etc.).
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
8. Alineación:
 - a. Ruedas y/o trenes de rodaje: a la misma distancia de la línea central del chasis o glacis de ambos lados (junto con la correcta posición de volante o comandos, si fuesen visibles).
 - b. Ruedas y/o trenes de rodaje: nivelados, verticales y paralelos vistos de frente y por detrás.
 - c. Ruedas y/u orugas: firmemente apoyados en el suelo.
 - d. Componentes del vehículo correctamente alineados.
 - e. Armamento (en la mayoría de vehículos con torreta): paralelos al eje longitudinal visto desde arriba.
 - f. Los elementos distribuidos de forma simétrica en el vehículo real (por ejemplo, luces) deben estarlo también en el modelo, a menos que se presente el mismo averiado.
9. Piezas transparentes:
 - a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b. Huecos entre partes transparentes y otras eliminadas cuando sea posible.
 - c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible (por ejemplo, antenas de radio). Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Los elementos o accesorios externos deben estar contruidos con un nivel de calidad similar al del resto del modelo. La combinación de los mismos debe ser acorde al empleado por el vehículo real.
3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
4. Orugas, correaes, cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
5. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a la escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.
6. Aditamentos externos correctamente colocados (por ejemplo, bidones de combustible, cajas de armamento, mochilas, etc.).
7. Si se efectuase el corte de un kit para hacer una mejora, conversión o detallado, el mismo será susceptible de ser evaluado en el área de realismo conforme a la calidad del detallado.
8. A la parte inferior del vehículo, si resultase visible, debe brindársele una atención consistente con el resto del modelo.
9. Una figura sobre un vehículo se considera un accesorio más, y por lo tanto se evalúa como parte del conjunto. Si la misma se ubica a un lado, con el objeto de mostrar comparativamente el tamaño del vehículo, no se tendrá en cuenta.
10. Las bases y terrenos no se califican.
11. el desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala (por ejemplo el tamaño de los desgates de pintura), debe concordar con las condiciones de operación del vehículo auténtico y ser consistente en toda la superficie del modelo. Se penalizará la falta de realismo.

C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en el vehículo real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - b. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - c. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.
2. Bordes de camuflaje o unión entre colores que se suponen sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre).

Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.

3. Los marcos de los parabrisas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.
4. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. El patrón de colores del camuflaje no debe ser aleatorio: debe concordar con el vehículo real o con la documentación presentada.
2. La unión de los colores, ya sea dura o difuminada, debe concordar con el vehículo real. Debe existir continuidad entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
3. Debe existir relación entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
4. Si el vehículo real presenta una anomalía (por ejemplo: una insignia invertida), se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
5. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
6. Colores: los colores de pintura, incluso del mismo fabricante y mezclas bajo las mismas especificaciones pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los efectos de la exposición al clima y la luz solar, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Aplicaciones pobres y el subsecuente mantenimiento agrava estos problemas. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta fidelidad histórica de un modelo. Nuevamente, los trabajos que presenten colores inusuales o patrones de pintura poco comunes deberían ser respaldados con la documentación adecuada.

3.4. CATEGORIA: FIGURAS

La premisa básica en el armado de figuras es que se vean como una versión en miniatura de la persona real que representan. Cuanto más cercana esté de lograr esto, mejor impactará a los jurados.

A. Armado

1. Rebabas, costuras, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados, en particular:
 - a. Armamento
 - b. Mochilas, equipos en general.
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si el modelo real presentase determinadas peculiaridades (por ejemplo, uniformes incompletos o fuera del estándar, armamento no reglamentario, etc.), se recomienda se respalde con documentación de aval.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras, en particular:
 - a. Hombros, cuello, muñecas y coyunturas en general.
 - b. Accesorios externos.
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada.
7. Cualquier detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible (por ejemplo, correas, hebillas, portafusil, etc.). Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Los elementos o accesorios externos deben estar contruidos con un nivel de calidad similar al del resto del modelo. La combinación de los mismos debe ser acorde al empleado por el modelo real.
3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit. En el caso de reemplazar elementos como cabeza, manos, etc., se tendrá en cuenta la correcta proporción y ubicación.
4. Se observará la naturalidad en las poses de figuras transformadas.
5. Los pies o patas de las figuras deben estar firmemente apoyadas en el suelo representado.
6. Correas, hebillas, portafusil, estandartes, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.

7. Equipos correctamente amarrados en su totalidad (por ejemplo, mochilas, cartucheras, cantimploras, etc.).
8. Las bases y terrenos no se califican.
9. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala y concordar con las condiciones de operación. Se penalizará la falta de realismo o consistencia.

C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo, suave y consistente con la superficie que representa (piel, pelo, tela, etc.). Si se reproducen peculiaridades presentes en el modelo real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - b. No deben encontrarse manchas en la aplicación de lavados o pincel seco.
 - c. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - d. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.
2. La unión entre colores de las mismas y distintas prendas y elementos deben ser estar minuciosamente definidos, en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
3. Se pondrá especial énfasis en la precisión de la pintura de los detalles (ojos, insignias, etc.).
4. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Fidelidad histórica

1. El patrón de colores del camuflaje (si es el caso) no debe ser aleatorio: debe concordar con la realidad o con la documentación presentada.
2. La unión de los colores, ya sea dura o difuminada, debe concordar con la realidad.
3. Debe existir continuidad entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
4. Si el modelo real presenta una anomalía o peculiaridad (por ejemplo: armamento o uniforme no reglamentario), se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
5. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser

confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.

6. Colores: los colores de pintura de las prendas de vestir industrializadas pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los efectos de la exposición al clima, la luz solar, el uso y el lavado, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta fidelidad histórica de un modelo. Nuevamente, los trabajos que presenten colores inusuales deberían ser respaldados con la documentación adecuada.
7. Si se representa un personaje histórico en particular, se debe respetar en lo posible la fidelidad en los rasgos y características personales.

Nota: Equipamiento adicional como escritorios, sillas, etc., no serán juzgados como parte del modelo a menos que la documentación presentada por el participante avale que estos elementos están provistos por el kit estándar.

3.5. CATEGORIA: NAVALES A.

Armado

1. Rebabas, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados.
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados, a menos que hayan sido reconstruidos para lograr mayor realismo.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras.
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada (ejemplo: mástiles mal colocados, conjunto propulsor mal adaptado al casco, barandas torcidas, etc.)
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
8. Alineación:
Componentes de la superestructura (plataformas, cabinas, chimeneas, etc.) alineados con la vertical mirando de proa a popa.

9. Mástiles paralelos al eje vertical del buque mirando de proa a popa y de perfil. Arboladura uniforme y simétrica, a menos que la nave real los tenga con ángulos variables. La tensión de los cabos no debe causar que los palos y mástiles se doblen.
10. La sección cilíndrica de los cañones y mástiles (si se aplica al caso) debe ser constante.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Es deseable que todas las pequeñas partes (incluidos mástiles, barandas, escalerillas, antenas, cabos, etc.) estén lo más a escala posible.
3. El cordaje de los veleros debe ser acorde al período histórico del modelo.
4. El velamen de los veleros debe presentar una textura acorde a la escala representada, y una caída natural teniendo en cuenta el efecto del viento y la gravedad.
5. Los cabos y poleas deben conservar una adecuada relación de tamaño entre ellos.
6. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
7. No deben observarse muescas o marcas en donde se cortaron los fotograbados de sus soportes.
8. Las barandas de fotograbado deben verse bien alineadas mirando de proa a popa (no deben presentar ondulaciones, abolladuras o dobleces).
9. Las barandas de fotograbados deben estar correctamente alineadas vertical y horizontalmente en sus puntos de unión entre piezas.
10. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.
11. En el caso de los portaaviones se tendrá en cuenta el realismo de la distribución en cubierta del parque aéreo, si lo hubiese.
12. Si el modelo no está inscrito expresamente como viñeta o Diorama, no se tendrá en cuenta en el juzgamiento su entorno o base (agua, dique seco, etc.).

Si se encuentra navegando, no se considerará en juzgamiento la obra viva.

C. Pintura, insignias y acabado

1. La pintura debe tener un acabado mate, a menos que se use un barniz diferente para lograr algún efecto especial.
 - a. El acabado debe ser homogéneo y suave.
 - b. No debe haber presencia de marcas de dedos, pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - c. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - d. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.
2. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe mantenerse al mínimo debido a las pequeñas escalas, propias de esta categoría.
3. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. Debe existir relación entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
2. Es recomendable acompañar documentación que avale si el modelo presenta insignias o colores no usuales. En caso contrario la fidelidad histórica del modelo quedará a libre interpretación de los jurados.
3. Si el buque real presenta una anomalía, se recomienda que el autor presente la documentación que avale la situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
4. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
5. En el caso de los navíos que porten aeronaves, éstas se considerarán como parte íntegra del modelo y se evaluará su fidelidad histórica como parte de la composición.

3.6. CATEGORIA: FANTASÍA Y CIENCIA FICCIÓN

Los modelos de fantasía y ciencia ficción presentan una amplia variedad de temas, desde naves espaciales hasta exóticos vehículos de fantasía, los rangos que abarca la ciencia ficción parece desafiar en un primer plano a cualquier intento por establecer pautas para un juzgamiento sistemático. Aun así, cualquiera de ellos puede ser evaluado sobre las bases de las habilidades básicas de construcción de modelos a escala.

A. Armado

1. Rebabas, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados.

2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados, si el trabajo está construido a partir de un modelo comercial.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas o. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras.
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
8. Alineación:
 - a. Alas, derivas, pods, etc.: mismo diedro de ambos lados y alineados apropiadamente cuando observando desde distintos ángulos en referencia a los ejes del modelo.
 - b. Trenes de aterrizaje, patines, etc.: componentes alineados apropiadamente con la línea de la aeronave y entre ellos en vistas superior, lateral y frontal.
 - c. Cargas externas: (cañones láser, torpedos-fotón, etc.) alineados apropiadamente entre ellas y con los tres ejes de la aeronave.
9. Carlinga y demás piezas transparentes:
 - a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b. Huecos entre el parabrisas, carlinga y/u otras partes eliminadas cuando sea posible.
 - c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Las cargas externas deben estar construidas con un nivel de calidad similar al del resto del modelo.
3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
4. Correas, cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
5. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.

6. Antenas de estática, antenas, etc., deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. No debe observarse manchas y/o restos de pegamento.
7. Los vehículos de fantasía y ciencia ficción suelen incorporar una gran cantidad de piezas en scratch o conversiones. Cualquier agregado que se realice debe lucir como parte natural del modelo terminado, en calce, unión, detallado general, y acabado. Piezas extraídas de otros kits comerciales deben estar lo suficientemente alteradas como para que no sean fácilmente reconocibles y resten realismo al resultado final.

C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en la nave real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
2. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
3. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
4. Bordes entre colores que se suponen sean duros deben estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
5. Los marcos de las carlingas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.
6. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala y ser consistente en toda la superficie del modelo. Se evaluará considerando las hipotéticas condiciones de operación del vehículo. Se penalizará la exageración que afecte el realismo. Si se trata de un vehículo de reentrada en atmósfera representado luego de una misión, se evaluará el eventual desgaste aerodinámico y térmico producido en la estructura y en las toberas de los cohetes.
7. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. Si el modelo está basado en una historia de cine o TV (por ejemplo, Star Wars, Star Trek, Saga Macross, etc.), debe existir relación entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, bando u organización, fuerza, unidad, teatro de operaciones, etc.
2. Si el modelo real presenta una anomalía o un esquema o insignias poco usuales, se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.

3. Si el modelo de fantasía no tiene ninguna referencia externa a su constructor, se recomienda que presente un mínimo de documentación con una descripción básica de la representación modelizada.
4. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones, etc., quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
5. Colores: los colores de pintura, incluso del mismo fabricante y mezcladas bajo las mismas especificaciones pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los efectos de la exposición al clima y la luz solar, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Aplicaciones pobres y el subsecuente mantenimiento agrava estos problemas. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta fidelidad histórica de un modelo que representa un vehículo espacial real o uno vehículo específico de ciencia ficción de TV o el cine. Por supuesto, para aquellos modelos de ciencia ficción o fantasía que sean total producto de la mente de su constructor, la regla en colores es el "vale todo".

3.7. CATEGORIA: AUTOMOVILES A.

Armado

1. Rebabas, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados.
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si el vehículo careciera de determinadas piezas, se recomienda que se presente documentación de aval.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras.
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada.
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
8. Alineación:
 - a. Cuando sea aplicable, elementos externos (espejos, caños de escape, etc.) alineados simétricamente.

- b. Elementos internos (asientos, jaula antivuelco, determinados componentes del motor, transmisión, etc.) alineados apropiadamente.
9. Ruedas: todas las ruedas deben tocar el piso, estar alineadas apropiadamente mirando de adelante hacia atrás del vehículo. Si el tren de dirección está girado, las ruedas frontales deben estar alineadas en la misma dirección, al igual que el volante.
 10. Parabrisas y demás piezas transparentes:
 - a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b. Huecos entre el parabrisas, ventanas y/u otras partes deben ser eliminadas cuando sea posible.
 - c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.
- B. Realismo de los detalles
1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
 2. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
 3. Correajes, cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
 4. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural. No deben observarse manchas y/o restos de pegamento.
- C. Pintura, insignias y acabado
1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en el vehículo real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a. No debe haber presencia marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - b. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - c. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.
 2. La unión entre colores que se suponen sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
 3. Los marcos de las ventanillas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.

4. Las partes cromadas deben estar correctamente representadas y están sujetas a las mismas observaciones que el ítem 8 "Alineación".
5. Desgaste o "weathering": si bien el weathering está ganando aceptación en las categorías automovilísticas, especialmente en vehículos de competición (por ejemplo los autos de rally) o en la representación de autos y camionetas antiguas y/o customizados, no es una práctica usual. La mayoría de los modelistas de automóviles presentan lo que se considera un auto de exposición o uno restaurado, y debido a esto, el desgaste es tal vez más la excepción que la norma. Si se efectúa, sin embargo, el weathering debe tener en cuenta la escala y concordar con las condiciones de operación del vehículo real, y ser consistente en todo el modelo.
6. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas, especialmente en los vehículos de competición.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. El tema de coloración es muy subjetivo en la actualidad en el ramo automotriz, por cuanto casi cualquier color es válido. Sin embargo, si se presenta un vehículo en un contexto histórico y geográfico determinado, los jurados podrán hacer uso de su criterio para evaluar la fidelidad histórica de los colores empleados (por ejemplo, un Ford-T ambientado en los años 30 pintado en un color que no sea negro es susceptible de penalización).
2. Si el vehículo real representado presenta una anomalía respecto del modelo de serie, se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
3. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.

3.8 CATEGORIA MOTOCICLETAS

Armado

- 1) Rebabas, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados.
- 2) No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si el vehículo careciera de determinadas piezas, se recomienda que se presente documentación de aval.
- 3) Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
- 4) Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o ralladuras.

- 5) Las manchas de pegamento serán penalizadas.
- 6) La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada.
- 7) Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
- 8) Alineación:
 - a) Cuando sea aplicable, elementos externos (espejos, caños de escape, etc.) alineados simétricamente.
 - b) Elementos internos (asientos, componentes del motor, etc.) alineados apropiadamente.
- 9) Ruedas: todas las ruedas deben tocar el piso estar alineadas apropiadamente vertical y horizontalmente, mirando de adelante hacia atrás de la motocicleta. Si la horquilla está girada, la rueda frontal debe estar alineada en la misma dirección que el manillar. La rueda no puede tocar el guardabarros dejando la rueda frenada.
- 10) Parabrisas y demás piezas transparentes:
 - a) Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b) Huecos entre el parabrisas, ventanas y/u otras partes eliminadas cuando sea posible.
 - c) Libres de ralladuras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.

Realismo de los detalles

- 1) Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
- 2) Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
- 3) Alforjas y sus correas, deben presentar un aspecto y caída naturales.
- 4) Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural. No deben observarse manchas y/o restos de pegamento.

Pintura, insignias y acabado

- 1) El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en el vehículo real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a) No debe haber presencia marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.

b) No debe notarse el efecto de “piel de durazno”, “piel de naranja”, u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.

c) No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.

2) La unión entre colores que se suponen sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.

3) Las piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.

4) Las partes cromadas deben estar correctamente representadas y están sujetas a las mismas observaciones que el ítem 8.

5) Desgaste o “weathering”: si bien el weathering está ganando aceptación en las categorías automovilísticas, especialmente en vehículos de competición (por ejemplo los autos de rally) o en la representación de autos y camionetas antiguas y/o customizados, no es una práctica usual. La mayoría de los modelistas de automóviles presentan lo que se considera un auto de exposición o uno restaurado, y debido a esto, el desgaste es tal vez más la excepción que la norma. Si se efectúa, sin embargo, el weathering debe tener en cuenta la escala y concordar con las condiciones de operación del vehículo real, y ser consistente en todo el modelo.

6) Calcomanías:

a) Deben estar apropiadamente alineadas, especialmente en las motocicletas de competición.

b) Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o “silvering” (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1) El tema de coloración es muy subjetivo en la actualidad en el ramo automotriz, por cuanto casi cualquier color es válido. Sin embargo, si se presenta un vehículo en un contexto histórico y geográfico determinado, los jurados podrán hacer uso de su criterio para evaluar la fidelidad histórica de los colores empleados (por ejemplo, una motocicleta ambientado en los años 40 pintado en un color que no sea satinado, mate o tono metalizado o perlado es susceptible de penalización).

2) Si el vehículo real representado presenta una anomalía respecto del modelo de serie, se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.

3) Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.

3.9. CATEGORIA: ESPACIAL A.

Armado o construcción

1. Rebabas, costuras, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados, en particular:
 - a. Borde de fuga de alas, timones, hélices y rotores.
 - b. Cockpit (asiento, laterales, etc.).
 - c. Transparentes (si es el caso).
 - d. Tren de aterrizaje, ruedas, etc.
 - e. Cargas externas (bombas, misiles, etc.).
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados. Si la aeronave real careciere de determinadas piezas (por ejemplo, compuertas varias del fuselaje), se recomienda se respalde con documentación de aval.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras, en particular:
 - a. Bordos de ataque, bordes de salida y antenas en general.
 - b. Uniones de los planos con el fuselaje.
 - c. Tapas de los motores (si corresponde).
 - d. Cargas externas (bombas, drops, etc.).
 - e. Mitades del fuselaje.
 - f. Etc.
5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada (ejemplo: antenas mal colocadas, carlingas abiertas en ángulos o desplazamientos exagerados, estabilizadores invertidos, etc.).
7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
8. Alineación:
 - a. Planos (alas): mismo ángulo diedro de ambos lados.
 - b. Vista superior: Planos y estabilizadores alineados correctamente a ambos lados del eje longitudinal y transversal del modelo.
 - c. Alerones, timones, flaps, etc.: ángulos y alineación correctamente vistos de frente y de perfil cuando corresponda.
 - d. Bahías motrices, cowlings y hélices: alineación correcta en vistas superior, lateral y frontal.
 - e. Trenes de aterrizaje: alineados apropiadamente con la aeronave y en vistas superior, lateral y frontal.
 - f. Cargas externas: (bombas, cohetes, misiles, drops, soportes, etc.) alineados apropiadamente entre ellas y con los tres ejes de la aeronave.
9. Carlinga y demás piezas transparentes:
 - a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b. Huecos entre el parabrisas, carlinga y/u otras partes eliminadas cuando sea posible.
 - c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.

B. Realismo de los detalles

1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
2. Las cargas externas deben estar construidas con un nivel de calidad similar al del resto del modelo. La combinación de las mismas debe ser acorde a la empleada por la aeronave real.
3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
4. Cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
5. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.
6. Antenas de descarga eléctrica, antenas y riostras deben presentar dimensionamiento y tensado acorde a escala y posición.
No debe observarse manchas y/o restos de pegamento.
7. Si se representara el modelo con algún posicionamiento determinado de flaps, timones, etc., los mandos del cockpit deberán condecir esa configuración.
También debe haber continuidad de tiempo, de ser posible, con la aeronave real (por ejemplo, un F-86 Sabre estacionado con flaps desplegados suele tener también sus aerofrenos y compuertas tren de aterrizaje abiertas por falta de presión hidráulica).
8. Si se efectuase el corte de un kit para hacer una mejora, conversión o detallado, el mismo será susceptible de ser evaluado en el área de realismo conforme a la calidad del detallado.
9. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala (por ejemplo el tamaño de los desgates de pintura), debe concordar con las condiciones de operación de la aeronave auténtica y ser consistente en toda la superficie del modelo (por ejemplo, un cockpit recién salido de fábrica no lucirá igual con un avión de 100 misiones en el frente de batalla o un desgaste de pintura en un avión naval perfectamente pintado sin signos de decolorado previo no es realista con un ejemplar embarcado operativo). Se penalizará la falta de realismo.

C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en la aeronave real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
 - a. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
 - b. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
 - c. No deben notarse salpicaduras de pintura remanentes del uso del aerógrafo.

2. Bordes de camuflaje o unión entre colores que se supone sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
3. Los marcos de las carlingas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.
4. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.
 - c. Algunas aeronaves modernas emplean insignias ploteadas en lugar de pintadas. Si la aeronave real presentara evidencias de aplicación de este tipo de autoadhesivos, estas anomalías deberán ser duplicadas en el modelo.

D. Exactitud en las referencias y fidelidad histórica

1. El patrón de colores del camuflaje no debe ser aleatorio: debe concordar con la aeronave real o con la documentación presentada.
2. La unión de los colores, ya sea dura o difuminada, debe concordar con la aeronave real.
3. Debe existir relación entre los colores e insignias empleados con la nacionalidad, fuerza, unidad, teatro de operaciones y período histórico.
4. Si la aeronave real presenta una anomalía (por ejemplo: una insignia de la USAF/US Navy invertida), se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
5. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el apartado de fidelidad histórica. De ser confusa, presentar contradicciones o evidentes indicios de haber sido manipulada, quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
6. Colores: los colores de pintura, incluso del mismo fabricante y mezcladas bajo las mismas especificaciones pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los efectos de la exposición al clima y la luz solar, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Aplicaciones pobres y el subsecuente mantenimiento agrava estos problemas. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta fidelidad histórica de un modelo. Nuevamente, los trabajos que presenten colores inusuales o patrones de pintura poco comunes deberían ser respaldados con la documentación adecuada.
7. Las Bases en que se colocaran los aviones no es calificable pero si de importancia para la manipulación ya que es necesario calificar en todas la dimensiones, es de ayuda que las bases tengan espejo para poder observar la parte inferior, los modelos que no tengan sus bases los jueces podrán manipular el avión en el caso que lo requieran siendo advertidos de tener el cuidado necesario para evitar daños, también para poder mover los modelos por la organización en el caso que sea necesario por espacio o moverlos de categoría

3.10. CATEGORIA: VIÑETAS

1. Un diorama es una combinación de modelos en un despliegue realista que cuenta una historia o desea generar un determinado clima. La imaginación, el humor y la inventiva es el núcleo de un diorama, y la historia es lo que lo diferencia de un modelo ordinario presentado en una base ambientada. Esta debe comprenderse con facilidad.
2. Además del juzgamiento de cada elemento por separado (vehículos, figuras, etc.) conforme a lo indicado en sus correspondientes apartados del presente manual, el jurado tendrá en consideración la fuerza de la historia y la presentación global, en particular:
 - a. Coherencia o consistencia en la composición (por ej.: dos figuras representando una charla pacífica, combinadas con otras tantas representadas en posición de combate, es un caso de composición incoherente).
 - b. Coherencia o consistencia al hermanar los distintos elementos con el terreno (se espera que un vehículo cruzando un campo embarrado debe tener al menos su tren de rodaje en la misma condición).
 - c. Todos los elementos, incluido el terreno, han de coincidir en cuanto a la fidelidad histórica (por ejemplo, un nido de hornero estaría desubicado en un árbol del Bosque de las Ardenas).

3.11. CATEGORIA: SCRATCH

El juzgamiento de esta categoría se hará con base en el presente "Manual de Concursos y Exposiciones", de acuerdo a la categoría en la cual se inscriba el modelo, con la prioridad que el armado parte desde cero con un mínimo de 70% de piezas y materiales nuevos.

3.12. CATEGORIA: WARHAMMER

Los modelos Warhammer (40K, Fantasy) presentan una amplia variedad de temas, desde naves espaciales hasta exóticos vehículos de fantasía, pasando de figuras de razas inexistentes (elfos, enanos, vampiros, etc.), hasta escenarios con fuertes tendencias medievales; los rangos parecen desafiar en un primer plano a cualquier intento por establecer pautas para un juzgamiento sistemático. Aun así, cualquiera de ellos puede ser evaluado sobre las bases de las habilidades básicas de construcción de modelos a escala.

A. Armado

1. Rebabas, marcas de inyección, marcas de copyright y defectos similares en el plástico deben ser eliminados.
2. No debe notarse la ausencia de piezas que estén presentes en el instructivo de armado del kit o los sets de detallado incorporados, si el trabajo está construido a partir de un modelo comercial.
3. Se observará que no existan muescas o marcas de corte en las piezas en donde habría estado el punto de unión con el sprue.
4. Uniones entre piezas que no correspondan o estén fuera de escala deben ser masilladas y lijadas o. En este apartado no deben notarse irregularidades en la textura de la superficie o rayaduras.

5. Las manchas de pegamento serán penalizadas.
 6. La colocación de piezas en forma incorrecta será penalizada
 7. Cualquier línea de panel y/o detalle borrado al corregir errores, masillar y/o lijar deben ser restaurados a un nivel consistente con el resto del modelo.
 8. Alineación:
 - a. Alas, derivas, pods, etc.: mismo diedro de ambos lados y alineados apropiadamente cuando observando desde distintos ángulos en referencia a los ejes del modelo.
 - b. Trenes de aterrizaje, patines, etc.: componentes alineados apropiadamente con la línea de la aeronave y entre ellos en vistas superior, lateral y frontal.
 - c. Cargas externas: (cañones láser, torpedos-fotón, etc.) alineados apropiadamente entre ellas y con los tres ejes de la aeronave.
 9. Carlinga y demás piezas transparentes:
 - a. Limpias, claras y libres de marcas causadas por pegamentos, pintura y/o barnices.
 - b. Huecos entre el parabrisas, carlinga y/u otras partes eliminadas cuando sea posible.
 - c. Libres de rayaduras, rebabas, muescas, marcas de inyección, etc.
- B. Realismo de los detalles
1. Cualquier detalle agregado al modelo debe respetar la escala o estar lo más próximo a ella posible. Los mismos no representan por sí mismos mérito adicional ante un trabajo directo de caja. Se evaluará su aporte al resultado global del trabajo.
 2. Las cargas externas deben estar construidas con un nivel de calidad similar al del resto del modelo.
 3. Los accesorios de "aftermarket" (fotograbados, sets de resina, etc.) deben adaptarse correcta y armoniosamente al modelo básico. No deben observarse problemas de encaje, alineación, unión, etc., con el resto del kit.
 4. Correas, cinturones de seguridad, etc., deben presentar un aspecto y una caída naturales.
 5. Cableados, mangueras y tuberías agregadas deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. Si corresponde, debe observarse el efecto de la gravedad en forma natural.
 6. Antenas de estática, antenas, etc., deben presentar dimensionamiento acorde a escala y posición. No debe observarse manchas y/o restos de pegamento.
 7. Los vehículos de fantasía y ciencia ficción suelen incorporar una gran cantidad de piezas en scratch o conversiones. Cualquier agregado que se realice debe lucir como parte natural del modelo terminado, en calce, unión, detallado general, y acabado. Piezas extraídas de otros kits comerciales deben estar lo suficientemente alteradas como para que no sean fácilmente reconocibles y resten realismo al resultado final.
- C. Pintura, insignias y acabado

1. El acabado debe ser homogéneo y suave. Si se reproducen irregularidades presentes en la nave real, es recomendable la presentación de documentación que avale el trabajo, o en su defecto quedará a libre criterio de los jueces su interpretación.
2. No debe haber presencia de marcas de pincel, pelos, huellas digitales, etc.
3. No debe notarse el efecto de "piel de durazno", "piel de naranja", u otros síntomas de pintura gruesa en aplicación con aerógrafo.
4. Bordes entre colores que se suponen sean duros deben ser estar bien definidos (no debe haber evidencia de bordes rasgados o difuminados producto de un enmascarado pobre). Los bordes que se supone sean suaves o difuminados deben estar en escala y sin muestras de salpicaduras, etc.
5. Los marcos de las carlingas y demás piezas transparentes debe presentar bordes uniformes y bien definidos.
6. El desgaste o "weathering", si corresponde, debe estar presente acorde a la escala y ser consistente en toda la superficie del modelo. Se evaluará considerando las hipotéticas condiciones de operación del vehículo. Se penalizará la exageración que afecte el realismo. Si se trata de un vehículo de reentrada en atmósfera representado luego de una misión, se evaluará el eventual desgaste aerodinámico y térmico producido en la estructura y en las toberas de los cohetes.
7. Calcomanías:
 - a. Deben estar apropiadamente alineadas.
 - b. Las calcomanías deben lucir pintadas, adaptándose apropiadamente a los contornos y panelados, sin mostrar evidencias de soportes o "silvering" (film transparente), burbujas, y/o efecto de brillos.

D. Exactitud en las referencias

1. Este tipo de modelos se deberán basar en la literatura, manuales, representaciones gráficas, etc. oficiales de: Warhammer 40000, Warhammer Fantasy, Warhammer Age of Sigmar, entre otros.
2. Si el modelo de original presenta una anomalía o un esquema o insignias poco usuales, se recomienda que el autor presente la documentación que avale esta situación atípica, o de otro modo la misma quedará a libre interpretación de los jurados.
3. Si el modelo de fantasía no tiene ninguna referencia externa a su constructor, se recomienda que presente un mínimo de documentación con una descripción básica de la representación modelizada.
4. Si se presentara documentación, la misma debe coincidir en su totalidad con el modelo presentado. De ser ambos disímiles, el trabajo podrá ser penalizado en el presente apartado. De ser confusa, presentar contradicciones, etc., quedará a libre criterio de los jurados su empleo como material de consulta.
5. Colores: los colores de pintura, incluso del mismo fabricante y mezclas bajo las mismas especificaciones pueden variar de un lote de producción a otro. Además, los distintos ambientes operativos pueden afectar los colores de diferentes formas. Todas las pinturas se decoloran ante los

efectos de la exposición al clima y la luz solar, y la misma observación a distancia puede alterar el aspecto de virtualmente cualquier color. Aplicaciones pobres y el subsecuente mantenimiento agrava estos problemas. Por lo tanto, al margen de errores groseros, la ligera variación de tonalidad no será usada para determinar la correcta exactitud en las referencias de un modelo que representa un vehículo de fantasía o figura de. Por supuesto, para aquellos modelos de fantasía que sean total producto de la mente de su constructor, la regla en colores es el "vale todo".

3.13. OTRAS CATEGORIAS ESPECIALES

3.13.1. AMATEUR

Los parámetros de juzgamiento se harán con el Manual de Concursos de acuerdo a las categorías establecidas y en la cual se inscriba el modelo a escala, se tendrá en cuenta que se está iniciando en el hobby y hará énfasis en los conceptos básicos, como la alineación, pegado, relleno, pintura y calcas.

3.13.2. JUNIOR

La Clase Junior es única en dos aspectos, en primer lugar, a diferencia de las otras categorías donde se inscribe sólo un tipo de modelo, está permitido inscribir toda clase de modelo independiente de la escala. En segundo lugar, es en la única que tiene una edad límite el modelista. Dado que cualquier clase de modelo es elegible, se recomienda a los jueces buscar en el modelista los conceptos básicos en el modelo inscrito, como la alineación, pegado, relleno, pintura y calcas.

3.13.3. PARA JURADOS

Los parámetros de juzgamiento se harán con base en el presente Manual de Concursos y Exposiciones de acuerdo a las categorías establecidas pero con el atenuante que competirán por el mejor modelo independiente de la categoría a la cual pertenezca, esta elección la harán los miembros oficiales de la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS.

3.13.4. FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA Y POLICÍA NACIONAL

La AMC en su interés de resaltar la importancia del sentido de pertenecía, respeto y agradecimiento, ha institucionalizado la categoría Fuerzas Militares de Colombia y Policía Nacional, categoría que será incluida en los diferentes concurso y/o exposiciones que se organicen. Los parámetros de juzgamiento se harán con base en el presente Manual de Concursos y Exposiciones de acuerdo a las categorías de Aviación, Dioramas, Vehículos Militares, Figuras y Navales

3.13.5. WHAT IF

Esta categoría fue introducida para incorporar modelos que no encajaban en las categorías estándar, como para retirar algo de presión de la categoría Ciencia Ficción. Es un sitio para aeronaves, automóviles,

buques, etc., que nunca salieron del tablero de dibujo (Luftwaffe 1946, automóviles futuristas, entre otros), o para modelos con insignias que en la realidad nunca emplearon (Un ala volante Ho-229 con marcas de escuadrón o un Merkava con insignias colombianas). También para todo tipo de medio transporte que no pertenecen a una país determinado pero se le incorpora insignias al cual quiere ver (ej.: un F-17 con insignias FAC, un tanque Abrams plateado con esvásticas) dicho en pocas palabras, si el modelo es una representación real de un vehículo que efectivamente existe, pertenece a su categoría normal correspondiente; si no satisface esa descripción, y no es un modelo de ciencia ficción o de fantasía, pertenece a la categoría de What If.

3.13.6. VEHÍCULOS HIPOTÉTICOS

La categoría hipotético se estableció tanto para proporcionar una ayuda a la competencia para los modelos que no encajan en las categorías estándar. Pensar en "Hipotética" como algo parecido a los vehículos que nunca han existido, excepto en la mente del modelista (por ejemplo, un Indy Coche con un cuerpo formado a partir de un fuselaje MiG-29). La escala no es tenida en cuenta, debe ser totalmente innovador, otro ejemplo claro sería los vehículos utilizados en las películas Mad Max, pero los jueces tendrán cuenta los conceptos básicos en el modelo inscrito, como la alineación, pegado, relleno, pintura y calcas.

3.13.7. DIRECTO DE CAJA

También conocida por su nombre en inglés "Out of the box", es una categoría que años atrás había caído en desuso en diferentes partes del mundo por falta de competidores, y desde hace algún tiempo se ha visto impulsada nuevamente por muchos modelistas para su reinstauración. Entran en esta categoría todos aquellos modelos construidos exclusivamente de kits plásticos comerciales, siguiendo únicamente las instrucciones del plano provisto por el fabricante; no deben tener agregado alguno de piezas de detallado comerciales o de "aftermarket" (resinas, fotograbados, etc.), y sin modificaciones estructurales, conversiones o similares de ninguna especie. Se tolerará en esta categoría únicamente las siguientes mejoras o modificaciones:

- Esquema de pintura y/o insignias distintas a las provistas por el kit (incluidas calcas).
- Agregado de cables de antena construidos en scratch.

El espíritu de esta categoría es dar un mérito adicional a los trabajos que han alcanzado altos estándares sin la necesidad de recurrir a complejos superdetallados o mejoras ostensibles en los modelos básicos. Además, representa una oportunidad a aquellos modelistas que no son partidarios de los detallados y modificaciones, y que ocasionalmente interpretan que compiten en desventaja frente a los que sí lo son, a pesar de contar con trabajos de alta condición técnica y estética. Los criterios de juzgamiento a aplicar son los mismos para las categorías regulares.

4. COMENTARIOS FINALES "¿Y

ESTE NO GANO NADA?"

"¿Cómo fue que a este modelo no le dieron ningún premio? ¡Vea!!! el detalle que tiene..." La respuesta más simple a la pregunta es usualmente "lo básico" o "la consistencia". Una torreta súper detallada en un blindado, pero con orugas que "flotan" en lugar de estar bien asentadas en el piso, es como una mansión construida sobre arena; es hermosa, pero está asentada sobre bases débiles, eso es su ruina. Del mismo modo, un avión con un súper detallado de cockpit y bahías del tren de aterrizaje, pero con una completa desalineación de planos, armamentos, compuertas, etc., sufre de falta de consistencia. En realidad, lo que el modelista hizo fue construir espectaculares modelos de un cockpit y de bahías, luego ensambló el resto del kit solamente como un contenedor de lo que realmente le gustaba.

Muchos participantes apuestan a la complejidad en la búsqueda del realismo, siendo que en verdad ambos términos son independientes. Es cierto que el realismo es nuestra máxima aspiración como modelistas, impacta mucho más cuando lo percibimos a través de un elaborado trabajo, pero no es condición necesaria para lograrlo.

Lamentablemente no tenemos medios para medir el esfuerzo o la laboriosidad, sino solamente su resultado final y visible.

DETALLADO, PRECISIÓN Y EXACTITUD

La precisión absoluta es un objetivo noble, pero probablemente inalcanzable. Ningún modelo a escala es 100 % correcto, aunque hay mucha gente que exige que los modelos sean juzgados principalmente con base en su exactitud y nivel de detallado. Esto es un auténtico campo minado. Sí, lo más grosero es fácil de medir y evaluar -la mayoría de ustedes compartirá que un F-86 Sabre con la flecha invertida no es históricamente correcta-. Más allá de eso, sin embargo, la situación rápidamente se pone borrosa y puede guiar a injusticias durante el juzgamiento. Pongamos un ejemplo extremo: supongamos que uno de los jueces de aviación pasó 20 años como mecánico de aviones A-37 Dragon Fly de la FAC. Ese juez va a ser un experto absoluto en y probablemente será capaz de encontrar errores de uno u otro tipo en cualquier A-37 que se presente en la categoría. Ahora bien ¿Conoce con igual profundidad a un F-16 Falcon? Probablemente no. Por lo tanto, si juzga basándose en el nivel de exactitud, existe un gran riesgo de penalizar injustamente a todos aquellos que hayan presentado A-37.

Los organizadores trabajarán cada año en poner énfasis para estar atentos a estos asuntos y ser lo más justos y parejos posibles. Pero antes de entrar en discusiones acerca de la exactitud y el nivel de detallado, recuerde que los jurados se concentran principalmente en los aspectos de montaje y pintura. Un modelo detallado 100% correcto no ganará si tiene uniones visibles o profundos defectos de masillado y lijado; del mismo modo, un modelo con pequeños errores en el detallado, pero con un armado y pintura general buenos, probablemente estará entre la terna premiada.

Los jurados suelen recibir críticas de parte de participantes que conocen detalles minuciosos de modelos específicos y erróneamente creen que el juez también debe conocerlos, aún más que ellos. Es sencillamente imposible para cualquier jurado de abarcar, modelo por modelo, la enorme experiencia y conocimiento acumulado por la totalidad de los participantes de un concurso. No asuma que los jueces conocen todos los detalles que usted conoce. Ayúdelos y ayúdese usted mismo perdiendo un poco más de tiempo completando la planilla de inscripción o confeccionando una carpeta de documentación que adjunte con el modelo. Lo jurados leen ese material, y puede representar toda la diferencia para usted a su favor.

CONOZCA SU MODELO Y CATEGORÍA

En todos los concursos, surge el problema de que uno o varios modelistas se inscriben en la categoría errónea. Tómese un par de minutos para chequear si la categoría en la que va a inscribirse es la mejor para su trabajo. Si está en la duda y no sabe que categoría es más conveniente, pregunte a la junta directiva.

"Los jueces le buscan la *'quinta pata al gato'* a los modelos"

Como la planilla de puntaje se completa con base a una minuciosa observación de cada modelo, algunos modelistas han acusado a los jueces de negativismo y de querer buscarle "la quinta pata al gato" a los modelos ¡Esto NO es verdad! Muchos, sino todos, de los trabajos que concursan son unos hermosos ejemplos de nuestro arte, pero están sobre la mesa para ser evaluados y rankeados, y ese es nuestro trabajo. Como dijimos repetidas veces, basamos nuestra tarea en una mirada minuciosa de las técnicas básicas empleadas en la construcción. Pero cuando el modelo es bueno y no presenta fallas obvias, eso no resulta una tarea sencilla, hay que acercarse y hacer una observación más crítica. Es complicado, pero no hay otro método, y en verdad es un cumplido para los altos estándares que se imponen muchos modelistas que deciden participar en este tipo de eventos.

"si los jueces no le buscan la *'quinta pata al gato'*, ¿por qué usan espejitos y linternas?"

Una buena linterna constituye una invaluable ayuda a la hora de observar de cerca uniones masilladas, rayaduras de lijado en interiores y otros sitios, en especial cuando la iluminación del local no es la mejor para esa tarea. Un viejo truco es iluminar un área a un ángulo determinado: Nada podría mostrar mejor un hueco o una sección mal masillada.

Los competidores más experimentados podrían examinar sus propios modelos con linternas antes de presentarlos en un concurso ¡Se sorprenderían de lo que pueden descubrir! Los espejitos (como los de odontología o similares), por su parte, ayudan a observar secciones más incómodas de alcanzar a simple vista, y reducen la necesidad de manipular el modelo y arriesgarse a dañarlo.

DECISIONES DE LOS JURADOS

Los jugadores y los hinchas aman a los árbitros cuando cobran a su favor y los odian cuando favorecen al equipo contrario. Los modelistas suelen tener reacciones similares hacia los jurados de los concursos. Muchos jueces han sido arrinconados y cuestionados duramente acerca de por qué tal o cual modelo no ganó un premio, recibió tal o cual puntaje, se puso en tela de juicio su honorabilidad o competencia.

Esta no es la mejor forma de empezar un diálogo, casi garantiza que no habrá un intercambio de información útil. Antes de culpar a un juez de esa forma, tómese un momento para considerar quiénes son estas personas: Son modelistas. Colectivamente, exhiben una diversidad de intereses, habilidades, experiencia, temperamento y personalidad, son también seres humanos imperfectos. En pocas palabras: son como cualquier otro modelista, pero con una gran distinción: se ofrecieron voluntariamente para pasar gran parte de un fin de semana para trabajar duro a fin de lograr que el concurso exista. La vasta mayoría de los jueces son modelistas ávidos de compartir su experiencia, discutir con usted acerca de sus

modelos, ofrecerle algunas ideas o sugerencias acerca de su trabajo. Todo lo que usted tiene que hacer es preguntar, pero por favor, hágalo en la misma forma en la que usted le gustaría ser tratado si estuviera en la posición del juez.

Y si usted realmente quiere aprender qué diferencia a un modelo ganador del resto de los competidores en una categoría, la próxima vez que se presente en un evento de este tipo, ofrézcase como voluntario para juzgar.

Incorpórese a un equipo de juzgamiento y dígame a los organizadores que nunca antes participó de una terna de juzgamiento pero que desea aprender, y los más experimentados lo apadrinarán gustosos. La mayoría de los modelistas que lo hicieron descubrieron que se puede aprender más de juzgamiento -y modelismo- en una tarde que lo que podrían ver en meses de asistir a concursos como meros observadores.

ELEGIR HACE PARTE DEL JUEGO

Existe una vasta variedad de modelos en el mercado para satisfacer nuestros gustos por el hobby. De esa variedad, debemos comprender que conviven kits de todo tipo de calidades. Dado que los jurados deben limitarse a evaluar el resultado visible, saber elegir el kit a armar y presentar es muy importante. Sin embargo, esto no significa que todos los participantes deban optar solamente por maquetas caras y complejas. Simplemente es recomendable estudiar las dificultades propias de cada kit y la posibilidad de salvarlas antes de llevamos una sorpresa durante el proceso de armado o luego sobre las mesas de la exposición, lo que concluye que la marca del kit no es un factor determinante en la calificación del modelo a escala

APLICABILIDAD DE ESTE MANUAL

Tal y como se expresó en la introducción el objetivo de este Manual es el de establecer los principios básicos que rigen un concurso o una exposición organizada por la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS, tanto para los Jurados como para los modelistas que participen en dichos eventos.

Es importante por tanto su lectura y comprensión, de todos y cada uno de los miembros de la Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS y demás interesados, con miras a un adecuado desarrollo de la evaluación de los modelos presentados, no sin antes aclarar que cada evento, ya sea Exposición o Concurso se regirá por las condiciones, lineamientos, características y categorías que se establezcan de manera particular y específica para cada uno de los eventos, de acuerdo las condiciones organizacionales que se establezcan.

Asociación Amigos Modelistas de Colombia AMC-IPMS

Publicado: Octubre de 2016

¡De modelistas para modelistas!