


DUBEN
1995/2

Vychází 7x do roka, zdarma pro členy SAM 95

Prezident: Jiří Balej

Libušina 194, Kladno - Švermlov 273 09

Pokladník: Frant. Mařík

Dalimilova 1729, Kladno 272 00

Redaktor a sport. referent: Radoslav Čížek

Žitná 160, Kam. Žehrovice 273 01

Spolupráce: Jana Balejová

Jiří Balej

Proč se neohlédnout?

Nejsem z těch, kteří třeba o půlnoci dovedou ze sebe vychrlit nějaký úvodník, o úvodníku ani nemluvě. Hravě zhodnotí situaci v Dolní Lhotě se stejným přehledem jako v Ruanda Urundi či o táni ledovců v Jižní Antarktidě. Mně takový úkol nijak snadný nepřipadá. Úvodníky je ale třeba psát, taková malá pozastavení, jak jsme na tom. Tak se pokouším, s ohledem na blížící se uzávěrku č. 16 mně ostatně nic jiného nezbývá, stejně to za mne nikdo nenapíše.

Byl jsem to já, kdo vás hecoval k zimnímu létání, ale sám jsem nakonec nevyletěl. Důvodů bylo více, ale určitě jsme měli jeden společný. Můžeme se radovat, že nám snad letos nenamrzne meruňky, ale snít ani nevytvoril pořádně celistvou vrstvu a byl spíše jen barevným efektem krajiny. Tedy alespoň zde ve středních Čechách. Mrazíky, které patří k věci byly obratem strídány oblohou a deštěm a vítr zeslábl jen zcela výjimečně. Snad jste byli někteří šťastnější. Ted už se píše březen. Zima nás může ještě pozlobit, ale její boj se sluníčkem je tradičně beznadějný. Tak žádné to naplňování pranostky, že "za kamna vlezem ...". Je totiž tak nejvyšší čas oprášit své stroje, aby nás jaro nezaskočilo. Volnáčkáře zvlášť, protože březen a duben jsou naše poslední naděje, v květnu už se v polích běhat neda. Jistě je vám všem jasné, že loňská předsezóna, co si všechno přes tu zimu postavíte se rozlívají jak mlhy nad blaty. Tak alespoň dodelat co je rozdělané, opravit loňské skrábance, pokud jste tak neučinili již dříve.

Malé ohlednutí zpátky nám říká, že jsme už dávno měli mít všichni zaplacené příspěvky na rok 1995, protože musí přece naše "Informační" z něčeho žít. Ze vy, těch dosud zbyvajících 10% jste na to v rámci jiného placení jaksi pozapoměli? Tak honem to napravte. Číslo 16 ještě dostáváte všichni, ale c. 17 už přijde jenom těm, kdo budou mít příspěvky v pořádku. Takový je život. Slibili jsme vám za minulý rok těch 42 stránek SAMáckých pohledů na trochu už zapomenutý modelářský svět formou plátek, fotek a nějakých těch zajímavostí. Totéž nabídneme i pro tento rok ve stejné formě. Je na místě poděkovat všem, kdož něčím do tohoto obsahu přispěli v čase minulém i budoucím. Je i na vás, jak budou I.L. zajímavé.

Malé ohlednutí zpátky je i radostné. Nejen tím, že dnes, kdy píší tyto řádky má náš nejnovější člen číslo 98-101, ale především tím, že Franta Tichý ze Slaného vyvedl ty tři kuřata ve věku 15-17 let a tím máme ve Slaném 6 členů SAMu. To není plán, ale realita, dodelávají AV 2 a objeví se již s těmito modely na jařním klání.

Nechť je SAM svojí činností ostrůvkem modelářské pohody, malou nepotopitelnou lodí, jak se říká, která uhájí naše malá bláznovství, náš svět radosti.

Nemohu zakončit své dnešní povídání jinak, než větou z dnešního Frantova dopisu: "SAM mě vrátil zpět do normálního modelářského života". Myslím, že to říká hodně. A slova, jsou-li vyslovena, mají říkat vždy co nejvíce. Budiž tedy Frantův výrok jakýmsi mementem. Nejen pro tento měsíc, nejen pro tento rok ...

Rad. Čížek

* Už jste viděli něco podobného? Tento velekus se jmenuje SUPER ZOMBY a postavil jej Bud Romak (Morago-Kalifornie - USA). Fotku poslal Bud. I.



MALÁ JAZYKOVÁ POMOC NAŠIM PŘÁTELŮM V ZAHRANIČÍ
OUR LITTLE HELP FOR OUR FRIENDS IN FOREIGN COUNTRIES
UNSERE KLEINE HILFE FÜR DIE MODELLFREUNDE IN AUSLAND

BROUSIT schleifen
sand

HŘÍDEL Welle
schaft

TLUMIC Schalldämpfer
silencer

LISTA Leiste
stripe, lath.

ZDVIH hub
stroke

POVRCH Oberfläche
surface

ŠABLONA Schablone
template

ZÁVIT Gewinde
thread

KLUZÁK Gleiter
glider

SKUTEČNÁ VELIKOST Masstab 1:1
ful size

NÁDRŽ - Kunststofftank
clunk tank

LEPIDLO Klebstoff
adhesive

ASI ca.- etwa
approx.

OSA Achse
axle

TYČ, TÁHLO Stange
bar, rod

LOŽISKO Lager
bearing

ČEP Bolzen
bolt

KRABICE Kasten, Kiste
box

ZESÍLENÍ Verstärkung
brace, bracing

KRYT KABINY Kabinenhaube
canopy

VYŘÍZNOUT schneiden
carve

OSA ŘIDICI ČÁRA Mittellinie
center line (CL)



* Se dvousvazkovým Wakefieldem s křížovými kormidly létal v srpnu 1993 na "Zawodach Klasy Mistrzowskiej" v Krakově nestor polského modelářství Jan BURY z Poznaň. Rozpětí modelu 1180 mm, délka 1160 mm. Na 3 lety nalétal celkem 886s. Pékné.

♦ Co vám brání

zúčastnit se mezi 8.4. až 30.4. 95 korespondenční soutěže SAM 78 v kategoriích větroňů skupin AV 1, AV 2, AV 3, AVS ? Létá se podle pravidel SAM 78, tedy pouze 3 lety, dva lepší se započítávají. Stavební pravidla, jak jistě víte jsou shodná s pravidly SAM 95.

Výsledky posílejte s uvedením s jakým modelem jste letali do 14.5.95 na adresu: Ing. Milan DRNEC, Husova čtvrt. 1088, Rosice u Brna 665 01.

Kdož jste "volní" větroňáři, podpořte rosičské Samáky, je to dobrá chasa!

* **KORRESPONDENČNÍ SOUTĚŽE** AV, AVS a ARC bláží na poslední chvíli Alois ŠILD (95-63) z Rousínova. Jsou to soutěže č. 336, 340, 341.

S termíny v pořadí:

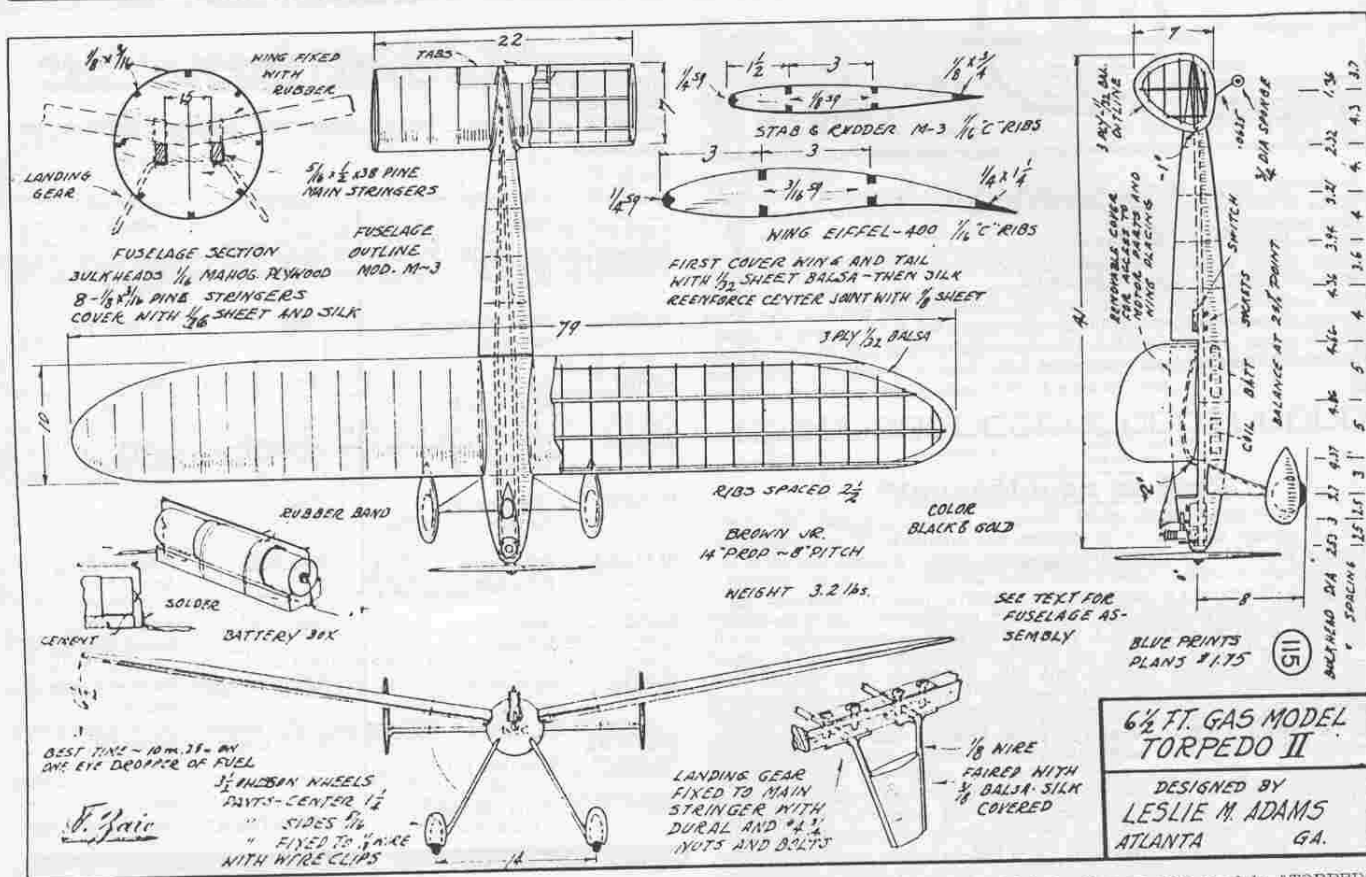
1-14/5, 4-18/6, 2-16/7. Pravidla SAM 95.

S výsledky, kde je třeba uvést i druh modelu a rok vzniku, je třeba zaslat Kč 10,- ve známkách na adresu: Alois ŠILD, ČSLA 38, 683 01 Rousínov

Dopisy zaručené dojdou i když ČSLA už dávno nemáme, ale taková ulice v Rousínově opravdu je.

Nepřehlédněte

Soutěž V-01 plánována na 26. března se pro krajně nepříznivé počasí neuskutečnila a byla přeložena na 16. dubna opět na letiště Kladno. Zahájení soutěže je v 9.30 hodin. Přijďte.



Na připojené - málo povedené fotografii je replika modelu "TORPEDO II." postavená Donem Blackburnem na motor Ohlson.60 (10 cm3).

Motorový model "TORPEDO II."

Nakreslil asi v roce 1937 Leslie M. Adams z Atlanty-USA. Důkaz najdete v ročence F. Zaice z téhož roku. Tím se nevylučuje, že model může být ještě o něco starší. V každém případě jde o jeden z průkopnických modelů z počátku rozvoje motorových modelů v USA.

Model má na svoji dobu velmi čisté aerodynamické řešení, vřetenovitý trup kruhového průřezu, vetknutá křídla, dvousměrovkové ocasní plochy a dokonce má i kapotovaná kola.

Trup má přibližně tvar profilu M-3, po celé délce má hlavní dva borové nosníky 8x13 dozadu zesílených. Jsou od předku trupu až po odtokovku křídla rovnoběžné ve vzdálenosti odpovídající šířce karteru trupu, protože slouží současně jako motorové lože. Na tyto hlavní podélníky jsou navlečeny kruhové prepažky trupu. Jsou z mahagonové překližky 1,6 mm. V obryse prepažek je zalepeno 8 balsových podélníků 5x5. Pres tuto kostru je celý trup potažen měkkí balsou 1,6 mm a pres to hedvábnou tkaninou.

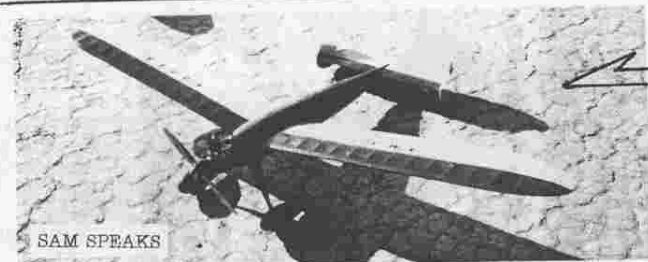
Křídlo má jednoduché V-klešení 10 stupňů. Použit byl profil Eifel 400. Dvounosníkový systém měl všechny listy z tvrdší balsy 4,8x4,8 mm, nábežnou 6,3x6,3 a odtokovou 6,3x31 mm. Oblouky křídla byly laminovány ze 3 vrstev balsy 1,6 mm. Vzdálenost žeber = 63,5 mm. Hloubka křídla byla 254 mm. Křídlo bylo propojeno spojkami a k hlavním nosníkům trupu bylo připevněno gumou. Střed křídla byl překryt odnímatelným krytem horní poloviny trupu sahajícím od motoru až k odtokovce křídla. Viz řez trupem na výkresu vlevo nahoře.

Výškovka obdélníkového tvaru měla 2 nosníky s listami 3x3, nábežku 6,3x6,3 a odtokovku 3x19. Pod výškovkou na konci trupu bylo umístěno ostruhové kolečko. Výškovka měla dvě malé trimovací klapky prořízení letu - nezapomeňte, že šlo o volně létající model.

Směrovky měly symetrický profil, oválný rám byl z trojnásobné laminované balsy 1,6.

Podvozek měl dvojistou nohu z ocelové struny průměr 3 mm. Mezi oběma dráty byla zaprofilovaná balsová vložka. Celý byl pak potažen hedvábním. Kola měla průměr 89 mm. Kapoty kol byly z vrstvené balsy a rovněž potažené.

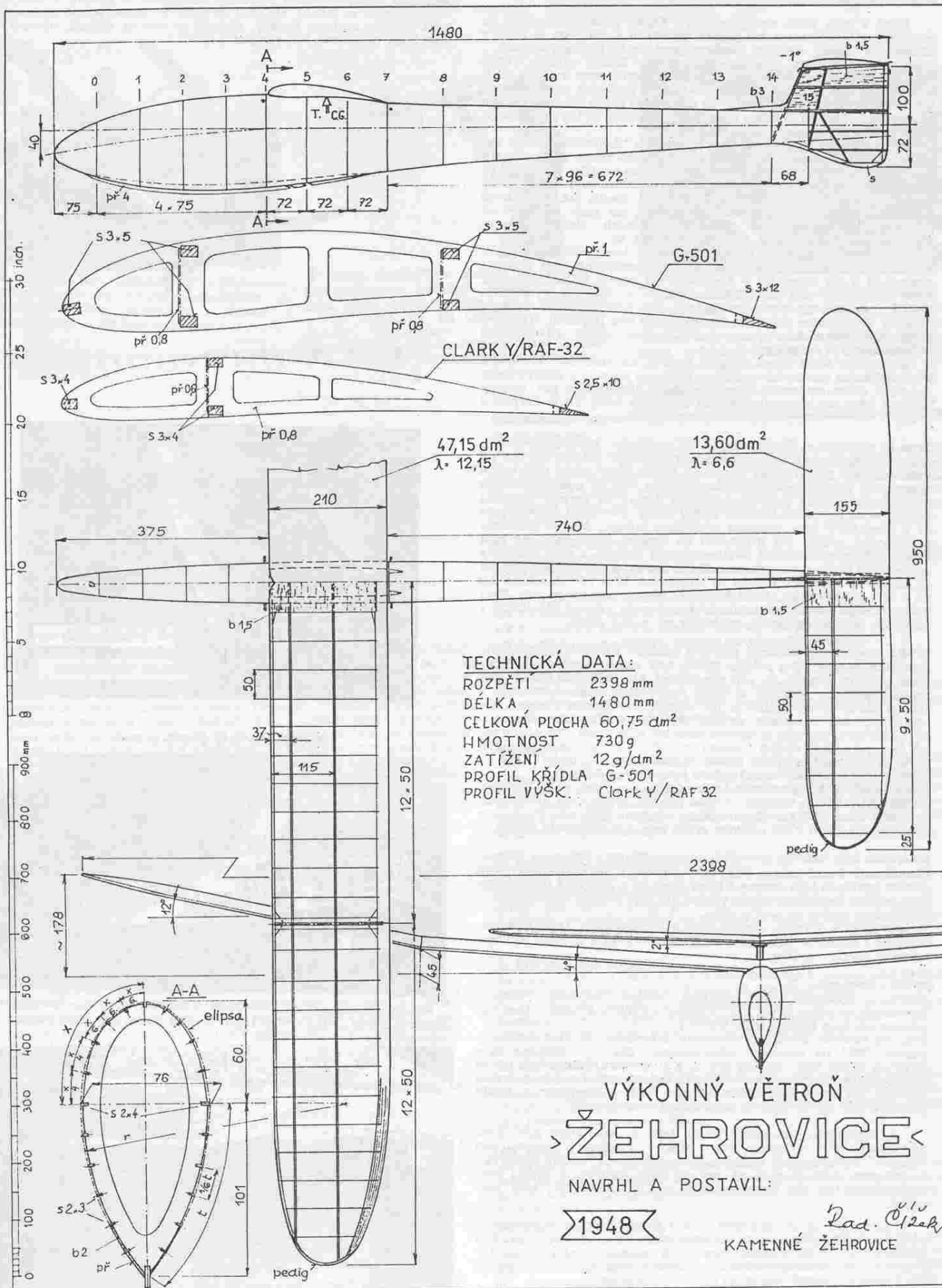
Motor byl použit Brown junior s vrtulí průměr 333 mm a stoupání asi 20 mm. Model měl hmotnost asi 1440 g, teze bylo ve čtvrté hloubky křídla. Udává se, že nejdelší dosazený čas byl 10 min a 25 sek. na oeni kapátko paliva. Původní model byl černo-zlatý.



Motorák "RED RIPPER" pro třídu A postavil a potáhl hedvábním Rocco Ferrario z USA.



Jako balsám na duši musí působit na každého, kdo se upsal modelaríně tento vznesený vzlet "SUPER CLIPPERA", který řídil John Pond, na soutěži v Taftu (USA). Model je vybaven čtyřlákem OS 90



Výkonný větroň "Žehrovice"

Když v roce 1948 začaly modely "Káně" houfně vyhrávat na soutěžích, (to ještě ani nebyl plánec vydán), rozhodl jsem se ještě v téže době "Káně" vylepšit. Uvažoval jsem, že ke zlepšení výkonu (rozumí se bez vlivu termiky) bude třeba "Káně" zvětšit, zvýšit stáhlou křídla, zahustit vzdálenosti žebér a zjemnit tvar trupu - i když to poslední byla záležitost spíše estetická. Z dnešního pohledu bych byl na úkor stáhlou volil ještě o 10 mm hlubší křídlo, to by vylepšilo Re číslo. Ale dopadlo to tehdy tak, jak to dopadlo a to tak jak ukazuje třípohledový plánec.

Pokud se pozastavíte nad názvem modelu "Žehrovice", nešlo ani tak o název mé rodné obce, jako o název našeho klubu. Ale přece jen něco málo na vysvětlenou, jak vůbec toto jméno vzniklo: Už někdy ve 14. století byla většina obyvatel kameníky. Lámal se tu pískovcový kámen, později zvaný "žehrovák". Prý byl použit jak při stavbě Národního divadla, tak Karlova mostu. Beru jak jsem "koupil" ve staré kronice. Kámen se lámal ve velkých blocích pomocí ohně, "žehem" jak se říkalo. No a už je to jasné, že.

Při zatížení 12g/dm² to byl "papírák", létal velmi pomalu a opadání bylo velmi příznivé. Model se sice při soutěžích nijak výrazně neprosadil, i při Celostátní v Kralupech byl během letání poškozen. Řada zkušebních letů ale potvrdila, že jde o model s výbornými letovými vlastnostmi, rozhodně lepšími, než měly původní "Káně", "Delfin" či "Orlík" z mé stáje. Srovnatelný s ním byl snad "Lunák", trochu lepší byly modely výrazně (plošně) větší: "Sokol" (l = 2,7 m) a "Žehrovice II" (l = 2,5 m).

Z modelu "Káně" jsem převzal systém kormidel do "T", která působí příznivě na stabilitu modelu - výškovka pracuje v nezavřeném prostředí. Také směrovka umožňuje dobré uspořádání pro modely skupiny ARC, což v praxi vyzkoušel už v roce 1994 Vláda Pergler z Prahy.

Trup je sestaven z 15 přepážek a 22 podélníků, které jsou vpředu zapuštěny do lipové hlavičky. Uspořádání podélníků ukazuje řez A-A na výkrese. Sedlo pro křídlo je vytvořeno "seriznutím" horní linie trupu a zesílením horních podélníků. Celou přední část až pod křídlo váže překližková ostruha (letecká překližka 4mm) se zářezy majícími funkci háčku pro závěs kroužku vlečné šňůry. Dvě dolní podélníky pole až k přepážce 7 byla vylepena překližkou 0,8mm, aby se zabránilo protrhávání potahu při přistávání do terénu. Další vylepení byla balzou 1,5mm a sice hned za hlavičkou, před křídlem a před kormidly pro zesílení trupu proti kroucení. Zadní podélníky přecházely plynule do směrovky a některé končily již u přepážek 12 a 13 (ob jednu). Až na 2 listy (v ose trupu) smrk 2x4, byly ostatní listy pouze 2x3. Před náběžkou a za odtokovkou křídla byl trup rovněž vylepen překližkou v místě kde procházely bambusové kolíky pro vazací gumu.

Křídlo - bylo dvounosníkové, s dvojnásobným lomením v 50 % rozpětí a bylo dvoudílné. Spojky obou polovin křídla byly volně svislé z překližky 5mm. Je samozřejmé, že pro uspořádání ARC je třeba posílit tyto spojky duralovou vložkou tl. asi 1,5mm. Tedy 3mm překližka + 1,5mm dural. Křídlo u ARC je při vleku 180m šňůrou daleko více namáháno, než u modelu skupiny AV při vleku 50m šňůrou - počáteční rychlost vleku u radiáka musí být totiž vyšší. Pro ARC musí být také zahustěny stojiny nosníků (pr. 0,8), u kořene křídla alespoň první 4 pole musí být plná, potom ob jedno pole, na "uchu" také ob jedno pole, navíc stačí stojiny o šířce 1/2 pole (asi 25mm). Žebra křídla byla vyřezána z 1mm překližky a vylehčena. Konecový oblouk byl z pediku o 4mm. Kořenové pole křídla bylo oboustranně vylepeno balzou 1,5mm. Na náběžné i odtokové listě byly přivazány háčky ze špendlíků a obě poloviny křídla se k sobě stahovaly gumou.

Směrovka byla běžného provedení, přes nosník byly přilepeny předem namačkané ohnuté listy s. 2x3. Sedlo výškovky, jímž byla směrovka nahore uzavřena byla slepené z balzy 4mm (léta napříč) s postavením obou polovin do vzepětí o málo větším, než bylo vzepětí výškovky.

Výškovka byla stavěna voelku, byla jednonosníková, běžného typu. Náběžná i odtoková listě byla smrková, žebra byla z balzy 1,5mm, konecový oblouk z pediku.

Potah a zbarvení

Křídlo a výškovka byla potažena světlým papírem "Flumo" (prodávala za války firma Jar. Vyskočil v Praze na Letné), trup byl potažen papírem Kablo střední tloušťky. Trup byl lakován červeným nitrolakem s výjimkou hlavičky a velkých písmen "KŽ" na směrovce (oboustranně). Hlavička i písmena byla stříbrná. Křídlo mělo červený pás až k 1. nosníku, vzadu byla pouze červená linka v šířce odtokové listě. Ve zlomu křídla (na levé polovině sbora a na pravé zdola) bylo modré "KŽ" (60x90mm každé písmeno) tak, že "K" bylo na uchu a za zlomem bylo "Ž".

Je samozřejmé, že model tohoto typu v uspořádání ARC bude potřebovat větší vylepení trupu balzou (1,5-2mm), úpravu pro "kabinu", vylepení před kormidly. A samozřejmě i funkční směrovku a výškovku. S tím už si musíte poradit sami. Nakreslil a popsal jsem tento plánec tak, jak model původně před 47 lety létal - tedy jako volný.

Připomínám, že při případné změně profilu křídla i výškovky je třeba pro křídlo použít profil přibližně stejné poměrné tloušťky. Pro výškovku lze použít i profil symetrický, nejméně však 9 % tlustý. Letání s velmi nosným profilem u ovládané výškovky není příjemné pro značné vztahové rozdíly při potlačení a natažení.

Nepochybuji, že se tyto poslední řádky nebudou líbit škarohlídům strejčím nedotknutelnost použitého materiálu, či profilu u ARC (u volných jsme za jedno), ale jinak to opravdu nejde, pokud nechceme letat jen cizí svahové modely. Důvody již sme si vložili: chceme s ARC létat, ne couvat, je-li vítr nad 5m/sec.

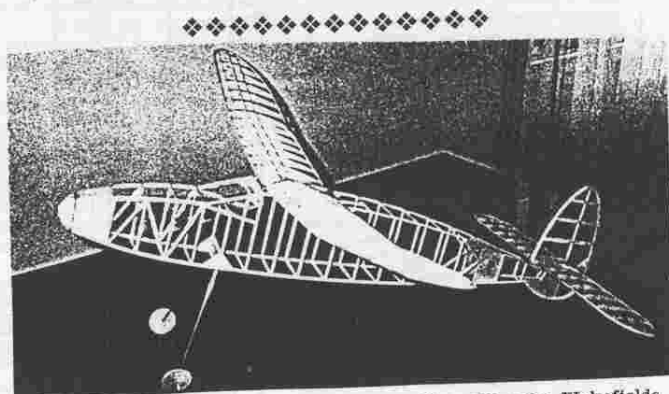
R. Čížek



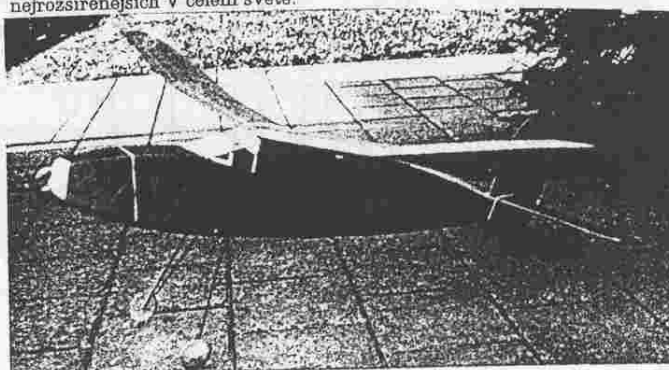
♦ Větroň "ŽEHROVICE" v letu.



♦ Druhý postavený větroň "ŽEHROVICE".



* Náš člen Tomáš URBAN (80) postavil repliku vítězného Wakefielda Richarda Kordy (USA) z roku 1939. Modely tohoto typu jsou jedny z nejrozšířenějších v celém světě.





♦ Tak tohle jsou "ŽEHROVICE" v plné kráse. Lepší snímky se bohužel nedochovaly. Je možné, že tento snímek je z Kralup, z "celostátních" - ale jistý si nejsem.



♦ Jarda KOŽENÝ z Kladna byl jedním z nejúspěšnějších modelářů žehrovické party. Létal nejen výborně větróně, ale i Wakefieldy a také motoráčky. Na snímku je s modelem vlastní konstrukce poháněným buď Superatomem, nebo Envéckem. Žádné doklady se nezachovaly, "Koženáč" bohužel už nežije.



* Zdeněk Formánek, člen Aeroklubu Kladno, byl jako modelář poněkud známý větróně "ŠIRCHÁN". Kdybyste si dobře prohlédli návrhy jeho sportovních motoráček, zjistili byste podobnost s dnešními "Ultralights" víc než přibuzenskou. A to bylo někdy před 38 léty. Jenže tehdy o něčem takovém i jen přemýšlet snad ani nebylo povoleno. Pozor: model na snímku není Šir-Chan.



Droshoff Challenger

SAM 95 RULES - SINCE JANUARY 1995

SAM 95 WETTBWERBS REGEL - AB JANUAR 1995

Proč tiskneme stavební a soutěžní pravidla opět na stránkách "I.L.?"

Myšlenka vytisknout pravidla jako samostatný sešit se nám původně zdála vhodnější. Tak jsme se rozhodli konečně i na schůzce v Žehrovicích loni na podzim. Odezva na tuto myšlenku však byla velmi sporadická, zájem neúměrně malý. Proto se vracíme k původnímu záměru a tiskneme je na stránkách "I.L.". Ztratili jsme sice trochu času tímto zaváháním, ale dá se to ještě napravit tím, že začínáme ihned. V č. 16 tedy najdete kompletní pravidla pro volné modely AV, BV, CV, v č. 17 bude ARC a CRC a možná jedna další kategorie.

Na každou soutěž si tedy noste ověřovací doklad, zda model vyhovuje propozicím dle pravidel SAM 95. Možná, že bychom jej mohli do budoucna nahradit jednoduchou evidenční kartou, která by doklady nahradila.

STAVEBNÍ A SOUTĚŽNÍ PRAVIDLA HISTORICKÝCH VOLNĚ LÉTAJÍCÍCH MODELŮ

Kategorie AV - bezmotorové modely

1. Specifikace:

Jde o bezmotorové modely (včetně samokřidel a kachen), jejichž vzory létaly v roce 1954 a dříve. Model musí být postaven ve stejné velikosti a tvarové shodnosti včetně profilu křídla a výškovky, jako původní model. Při hrubém nesouladu nemusí být soutěžící do soutěže pořadatelem přijat.

Povolené odchylky:

- při stavbě je povoleno použít libovolný materiál s ohledem na to, že některé materiály jsou dnes nedosažitelné,
- je povoleno použít jakýkoliv determalizátor, i když jej původní model neměl,
- je povoleno použít směrovou klapku ovládanou od vlečné háčky, i když na původním modelu použita nebyla,
- je povoleno vnitřní zpevnění konstrukce, ale neplankování křidel trupu a kormidel
- je povoleno ovládání směrové klapky pro kroužení pomocí lanka, nikoliv však "krouživý háček" či podobné úpravy

2. Stavební podmínky:

- největší průmět celkové plochy = 150 dm²
- největší hmotnost = 8000 g
- nejmenší přípustné zatížení = 12g/dm² (s výjimkou nižšího zatížení u modelů s jednoduchým potahem)

3. Podklady:

Za doklad, že jde o historický model v souladu s uvedenou specifikací v bodě 1. a 2. je zodpovědný soutěžící. Jako doklad předloží třípohledový stavební plán, nebo jeho kopii, nebo alespoň třípohledový plán z časopisu. V obou případech s potřebnou specifikací pokud jde o rozhodující data. Dále předloží doklad o tom, kdy model létal.

4. Rozdělení kategorie:

S ohledem na rozdílné výkony malých a velkých modelů, či jejich specifičnost se kategorie AV dělí takto:

- AV 1 - bezmotorové modely do rozpětí křídla = 1800 mm
- AV 2 - modely do celkové plochy = 34 dm²
- AV 3 - modely s celkovou plochou větší než 34 dm²
- AV 4 - modely samokřidel a kachen bez plošného omezení

5. Počet modelů:

Soutěžící se může zúčastnit v každé z uvedených skupin (AV 1 - AV 4), nejvýše se dvěma modely. Tyto modely však nesmí být stejného typu. Každý model je hodnocen zvlášť.

6. Vzlety:

Modely vzletají pomocí vlečné šňůry dlouhé 80m (nezatěžuje se), která musí být opatřena před závěsným kroužkem dobře viditelným praporečkem, nebo padáčkem. Druh materiálu vlečné šňůry předepsáno není. Model vleče soutěžící. Jen v případě zdravotního omezení soutěžícího, může ředitel soutěže udělit výjimku a potom smí vytáhnout model pomocník.

7. Počet letů a jejich trvání:

Ve všech skupinách (AV 1 - AV 4) má soutěžící nárok na vykonání 4 letů. Měřená maxima jsou tato:

AV 1 = 60s., AV 2 = 120s., AV 3 = 150s., AV 4 = 60s.

V případě, že model zalétne ve všech 3 prvních letech maximum, leti se 4. let na zvýšené maximum o 30s.

8. Pokus a platný let:

Za pokus se počítá let kratší než 20s. Odpadne-li během letu součást modelu, jde rovněž o pokus. Stane-li se tak při druhém pokusu, let = 0. Při druhém pokusu je zaznamenán jakýkoliv čas jako platný. Neodpoutá-li se od modelu vlečná šňůra, jde rovněž o pokus. Platný let je let s časem rovným, nebo vyšším než 20s.

9. Hodnocení:

Pro konečné hodnocení se počítají časy dosažené ve třech nejlepších letech. V případě rovnosti celkového času platí pro pořadí čas 4. letu. Pokud ani takto nebude rozhodnuto, rozlétať se soutěžící dalšími lety s časem vždy o 30s. vyšším.

10. Způsob měření:

Je přípustné, aby let měřil jeden znalý časoměřič. Let se měří na celou dokončenou sekundu. Měření začíná odpadnutím vlečné šňůry od modelu a končí prvním dotykem modelu se zemí nebo s překážkou s ní spojenou.

11. Organizace soutěží:

Pořadatel může zvolit buď létání po kolech, nebo volně (od-do). Čas vymezený pro jednotlivá kola, nebo trvání soutěže celkem, musí být soutěžícím oznámen nejpozději před zahájením soutěže. Soutěž může být přerušena, dosáhne-li vítr v nárazech 8m/s. Rozhodne ředitel soutěže.

SAM 95 - STAVEBNÍ A SOUTĚŽNÍ PRAVIDLA

Kategorie BV - modely na gumu.

1. Specifikace

Jde o modely, jejichž vzory vzletly nejpozději do 31.12.1984. Model musí být postaven ve stejné velikosti, tvarově shodný, včetně profilu křídla a výškovky, jako původní model. Rovněž druh podvozku (pevný jednokolý, či dvukolý, sklopný) musí být stejný. Vrtule musí být stejného druhu, jako měl původní model (sklopná, volnoběžná, jednolistá, dvoulistá). Hmotnost svazku nesmí být větší, než měl původní model. Vicesvazkový systém může být použit jen u takového modelu, který takový systém měl. Modely všech níže uvedených skupin (BV 1a, BV 1b, KV 2a, BV 2b) musí být schopny samostatného vzletu ze 3 bodů.

Povolené odchylky:

- při stavbě je povoleno použít i jiné materiály, než na plánu původně uvedené, s výjimkou novodobých materiálů (plastik, uhlíková vlákna a pod.)
- je povoleno použít jakýkoliv determalizátor i když jím původní model vybaven nebyl. Potřebná úprava trupu je povolena.
- u modelů skupiny BV 1a je dovoleno použít i plastikovou vrtuli odpovídajícího průměru (+/- 10%).
- ve všech skupinách je povoleno nahradit lipovou vrtulí vrtuli balsovou a naopak.

2. Rozdělení kategorie:

S ohledem na velké rozdíly výkonů mezi modely s pevnou, volnoběžnou vrtulí a modelů s vrtulí sklopnou, i na rozdílné výkony dané velikostí modelu (a tím samozřejmě i hmotností svazku) se dělí kategorie BV na tyto skupiny:

BV 1a - charakteristika:

Maximální rozpětí křídla 914 mm (36"), pevný podvozek, volnoběžná vrtule. Letové maximum = 60s. Pokud není v soutěži tato skupina vypsána zvlášť, je možno s modely této skupiny létat i v BV 1b, BV 2a, BV 2b.

BV 1b - charakteristika:

Maximální rozpětí křídla = 915 mm (36"), vrtule sklopná, plošné zatížení nejméně 12g/dm², letové maximum 90s. S modely této skupiny lze létat i v BV 2b.

BV 2a - charakteristika:

Jde o modely stejného charakteru jako u BV 1a s tím, že musí mít rozpětí křídla větší než 914 mm (36"). Plošné zatížení nejméně 12g/dm². Modely mohou létat ve skupině BV 2b. Maximum = 120s.

BV 2b - charakteristika:

Jde o modely s rozpětím větším než 914 mm (36"), se sklopnou vrtulí, plošné zatížení nejméně 12g/dm². Letové maximum = 180s. V této kategorii smí létat i modely všech ostatních skupin.

Poznámka k BV 2a a BV 2b:

Modely těchto velikostí lze postavit také lineárně zmenšené tak, aby vyhovovaly skupině BV 1a, případně BV 1b. Zmenšení se týká i vrtulí a svazků.

3. Podklady:

Za to, že jde o historický model ve smyslu ustanovení v bodě 1 zodpovídá soutěžící. Tuto skutečnost je povinen doložit tištěným dokladem.

4. Počet modelů:

Do soutěže může každý soutěžící přihlásit do každé z uvedených skupin nejvýše 2 modely. Tyto však nesmí být stejného typu a každý je hodnocen samostatně.

5. Vzlety:

Modely mohou vzletat z ruky, nebo se země (s desky). V druhém případě je pořadatel povinen zajistit odpovídající vzletovou plochu. Při použití desky nesmí být tato umístěna nad zemí výše než 30 cm. Způsob vzletu určí pořadatel soutěže v propozicích soutěže. Svazek si natáčí soutěžící. V případě fyzického handicapu smí se svolením ředitele soutěže svazek natočit pomocník (ne vypustit model!).

6. Létání a hodnocení:

Modely všech uvedených skupin mají nárok na 4 lety, na každý let jsou možné nejvýše 2 pokusy (viz. bod 7). Letová maxima jsou uvedena v bodě 2 u každé skupiny zvlášť. Dosáhne-li model ve všech 3 prvních letech maximum, je měřen jeho 4. let v prodlouženém maximu o 30s. Čas 4. letu však platí pouze pro posouzení pořadí. Není-li ani tak rozhodnuto, rozhodne se rozlétaváním, kdy v každém dalším kole se zvyšuje maximum o 30s. Pro výsledný výkon se počítá čas 3 nejlepších letů ze 4.

7. Pokus a platný let:

Za pokus se počítá čas kratší než 20s. Odpadne-li z modelu během letu jeho část, jde rovněž o pokus. Odpadne-li součást během opakovaného pokusu, let se hodnotí nulou. Platný let je let s časem 20s a vyšším.

8. Způsob měření:

Je přípustné, aby let měřil jeden znalý časoměřič. Let se měří na celou dokončenou sekundu. Měření začíná vypuštěním modelu z rukou soutěžícího a končí prvním dotekem modelu se zemí, nebo s překážkou s ní spojenou.

9. Organizace soutěží:

Pořadatel může zvolit buď létání po kolech, nebo volně: od-do. Čas vymezený pro jednotlivá kola, nebo čas zahájení a ukončení soutěže musí být soutěžícím sdělen nejpozději před zahájením soutěže. Soutěž může být přerušena, dosáhne-li rychlost větru i třeba jen v nárazech 8m/s, nebo v případě deštivého počasí.

STAVEBNÍ A SOUTĚŽNÍ PRAVIDLA MOTOROVÝCH MODELŮ

Kategorie CV

1. Specifikace:

Jde o volně létající modely poháněné výbušnými motorky (benzin-diesel-žhavík), jejichž vzory létaly v roce 1954 a dříve. Model musí být postaven ve stejné velikosti a tvarově shodnosti včetně profilu křídla a kormidel jako původní model. Při hrubém nesouladu nemusí být soutěžící pořadatelem do soutěže přijat.

Povolené odchylky:

- při stavbě je povoleno použít libovolný materiál s ohledem na to, že původně použité materiály nejsou dnes dosažitelné.
- je povoleno použít jakýkoliv determalizátor i když jej původní model neměl. Úpravy potřebné k funkci d/t jsou povoleny.

2. Stavební podmínky:

- největší průmět celkové plochy = 180 dm²
- největší hmotnost = 5000 g
- nejmenší přípustné zatížení = 12g/dm²
- model musí být schopen vzletu ze 3 bodů
- největší obsah benzinového motoru je povolen 10 cm³, ale pokud model průkazně létal s motorem menší kubatury, platí toto omezení
- největší obsah motoru se žhavíci svíčkou je 2,8 cm³, přičemž průměr použité vrtule nesmí být menší než 200 mm. Obsah diesel: max. 3,5 cm³

3. Podklady:

Za doklad, že jde o historický model v souladu s uvedenou specifikací v bodě 1. a 2. je zodpovědný soutěžící. Předloží buď původní stavební plánec nebo jeho kopii. Dále předloží doklad, kdy model poprvé létal.

4. Rozdělení kategorie:

Není, výkonový handicap motorů je řešen rozdílnou dobou běhu motorů takto:
benzinový - 30s., diesel nebo žhavík - 20s.

5. Počet modelů:

Soutěžící se může zúčastnit v kategorii CV nejvýše se dvěma modely, ale za předpokladu, že jde o modely různého typu. Každý model je hodnocen zvlášť.

6. Vzlety:

Modely vzletají buď z ruky, nebo se země (start, desky) dle rozhodnutí ředitele soutěže. Způsob vzletu však musí být uveden v propozicích soutěže. Model vypouští soutěžící, ale je přípustné, aby motor natočil a seřídil pomocník.

7. Počet letů a jejich trvání:

Soutěžící má nárok na vykonání 4 letů. Měřené maximum je 180s. V případě, že model zalétne v prvních 3 letech maxima, leti se 4. let na maximum 180s.

8. Pokus a platný let:

Za pokus se počítá let kratší než 20s., odpadne-li během letu součást modelu, jde rovněž o pokus. Na každý let jsou povoleny 2 pokusy. Při druhém pokusu je zaznamenán jakýkoliv čas jako platný, při odpadnutí součásti při druhém pokusu je let hodnocen 0. Platný let je let s časem rovným, nebo vyšším než 20s.

9. Hodnocení:

Pro konečné hodnocení se počítají časy dosažené ve 3 nejlepších letech. V případě rovnosti času platí pro pořadí čas 4. letu. Pokud ani takto není rozhodnuto, rozlétaávají se soutěžící o pořadí dalšími lety se stejným maximem, ale motorovým chodem o 5 sekund kratším.

10. Způsob měření:

Je přípustné, aby měřil jediný znalý časoměřič, ale dobu chodu motoru mu měří pomocník. Je ale i možné, aby si chod motoru kontroloval přímo časoměřič, ale musí mít pro tento účel druhé stopky. Lety se měří na celou dokončenou sekundu. Měření začíná uvolněním modelu z ruky soutěžícího a končí dotykem modelu se zemí či s překážkou s ní spojenou.

11. Organizace soutěží:

Pořadatel může zvolit buď létání po kolech nebo volně (od-do). Čas vymezený pro jednotlivá kola, nebo po trvání soutěže celkem musí být soutěžícím oznámen před zahájením soutěže. Soutěž může být přerušena, dosáhne-li rychlost větru v nárazech 8 m/sek. Rozhodne ředitel soutěže. Čas chodu motoru pro daný model musí mít zapsán časoměřič na jeho kartě.