



INFORMAČNÍ LISTY 31

KVĚTEN (5)

1997/3

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří BALEJ
Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermov
Pokladník: Vladimír KOSTEČKA
K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice
Redaktor a sport. referent:
Radoslav ČÍŽEK
Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice
Spolupráce: Jana BALEJOVÁ
Jiří BALEJ

SOUTĚŽ HISTORICKÝCH MODELŮ

Nějak jsme se kouzelně vešli dne 8. května s naší první letošní soutěží ARC do počasí. Soutěž se létala tradičně na kladenském letišti. Předchozí vítr se utišil na téměř ideálních 2,5-4 m/s, teplota byla sice jen kolem 10 stupňů, termiky bylo jen aby se neřeklo, ale nechyběly samozřejmě ani úměrné klesáky. Že byl o akci zájem, svědčí 42 aut seřazených podle okraje letiště.

Létání se zúčastnilo 21 modelářů se 27 modely (připouští se účast nejvýše se dvěma modely). Nechyběli samozřejmě Pražáci a chasa z pražského okolí, dojel i Vašek Novák až z Liberce a dokonce nás navštívil tradiční účastník Hosina Michael Prierrard z Francie.

Poprvé se létalo podle nově upravených pravidel. Vzlety jsou od letošního roku možné nejen přímým vlekem, ale i gumiprskem (120+30) a i pomocí motorového navijáku. Na startu byly dokonce navijáky dva. Elektrický a Babeta. Převážná většina účastníků využila služeb Libora Dvořáka který elektro naviják obsluhoval citlivou nohou. K dispozici byl všem, kdo na navijáku chtěl startovat a proto se nemohl cítit nějak poškozen. Létalo se „proudovou metodou“, což se ukazuje operativnější, než společný vzlet z několika startovišť najednou. Je logické, že potom musí mít každý soutěžící osobní pracovní čas. Ten měří, společně s letovým časem jediný časoměřič pomocí dvojích stopek. Pořadí vzletů je uspořádáno tak, aby nedošlo k vzájemnému rušení asi pěti účastníků. Ve vzduchu jsou většinou 3 modely, jakmile odlétne jeden, odevzdá letovou kartu u výsledkové tabule a dříve než dosedne poslední, je po vyhlášení přípravy na řadě další trojice. Prakticky se dají udržet ve vzduchu stále 3 modely najednou. Rychlost vzletů by mohla limitovat pouze zpětná donáška padáčku k navijáku, ale to byla spíše výjimka. Platí nepsané pravidlo: letí 4x, tedy 4x pro padáček. Tímto způsobem odpadá ta zbytečná uhoněnost, protože soutěžící byli zároveň i vlekaři. Pomohlo se také především soutěžícím se zdravotním headikepem.

Přistávání: Rozhodnutím sněmu SAM 95 v loňském roce byl zaveden ještě vnitřní čtverec 15x15 m do základního čtverce 30x30 m. Oproti 30 bodům za přistání do velkého čtverce je přistání do vnitřního ohodnoceno 40 body. Úmyslné toto nebylo příliš nadhodnoceno. Obavy některých některých modelářů že takové opatření povede k zabodávání modelů do cíle, jako to bývá u RCV 2 jsou naprosto liché. Historické modely létají pomalu. Je-li čas kratší než 5 minut není kam spěchat. V případě dosažení maxima 300s je tu ještě k dispozici „mrtvý čas“ 30s pro klidné přistání.

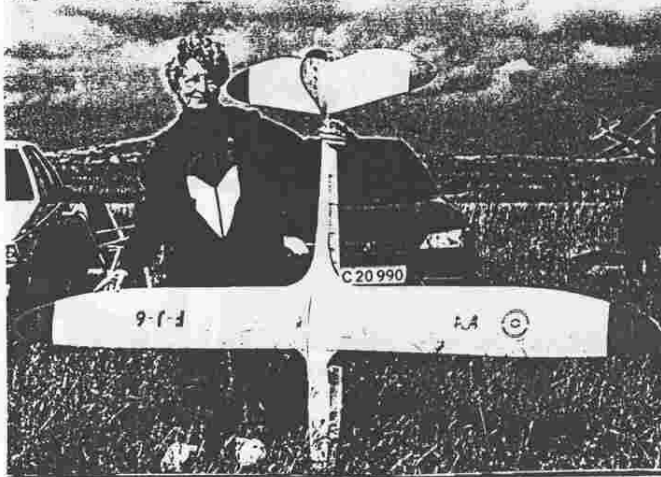
Není nadsázkou tvrdit, že se soutěž povedla jak po stránce sportovní tak organizační. Jako ředitel velel akci V. Kostečka, jako časoměřiči fungovali: Ing. Střítešský, Ing. Vyskočil a syn Jan, Zdeněk Pucholt. Výsledkovou tabuli operativně vedl R. Metz. Dobrá kolektivní práce. Soutěž proběhla v pohodě. Žádné spletené šňůry z vedlejších startovišť, žádný „jazyk na vestě“ a zbylo dostatek času na různé to potřebné pokecání ...

Zde jsou výsledky (které budou přepočítány na 1000b pro vítěze)



● Pohár Per Weishaupta pro větroň „Nordic“ (A2) vyhrál loni Švéd Rune Tadenrych. Létal s replikou vítězného modelu MS 1952 Jugoslávce Bory Gunice. Vítěz je uprostřed.

● Manželka Erika Knudsenova Anna drží větroň dánské konstrukce FJ - 6 o rozpětí 2330 mm. Model je z roku 1940 (škoda, že původní nádherná barevná fotografie je příliš velká a je nutno použít zmenšenou kopii, která je příliš tmavá). Model je bílý s červenými konci křídla a kormidel.



1. Dvořák Frant.	Moswey	340	340	340	340 = 1020
2. Hořava Milosl.	Kondor	340	340	319	340 = 1020
3. Dvořák Libor	Moswey	292	340	340	340 = 1020
4. Novák Václav	Vosa - S	340	340	260	340 = 1020
5. Andryšek Zdeněk	Kejhák	340	238	340	340 = 1020
6. Pergler Vlad.	Žehrovice	1340	340	329	167 = 1009
7. Hořava Milosl.	Krkoun	270	333	325	340 = 998
8. Dvořák Frant.	Šir-Chan	305	340	237	340 = 985
9. Valenta Vlad.	Káně	300	340	340	237 = 980
10. Pergler Vlad.	Moswey	147	292	340	340 = 972
11. Kasal Mirosl.	Žehrovice	1322	299	300	331 = 953
12. Balej Jiří	Káně	120	268	340	340 = 948
13. Kasal Mirosl.	Káně	322	299	300	331 = 953
14. Dvořák Libor	Šir-Chan	249	253	340	340 = 933
15. Hlouš Frant.	Andromeda	243	207	340	340 = 923

Dále následovali:

16. Novák V. - JB50- 921s, 17. Macháček Jar. - Káně- 877, 18. Lihun V. - Káně- 872, 19. Brož Fr.-Kondor- 860, 20. Valenta J. - Albatros- 820, 21. Alexandrov J. - Káně- 814, 22. Vyskočil L. - Káně - 776, 23. Čížek R. - Žehrovice 2 -755, 24. Kalina K. - Neptun - 720, 25. Mařík Fr. - DG 42 - 711, 26. Prierrard M. - Bahut - 674, 27. Machulka S. - Káně - 428

Se zajímavou zvětšeninou VOSY - S (x 1,8) zalétal na 4. místo V. Novák z Liberce. Model létal výborně, ale byl postaven s nedostatkem citu pro historický model svoji povrchovou úpravou. Jestli nepožadujeme porovnatelný doklad předlohy, dáme tím důvěru modelářům, že pro čistotu ideje postaví model obdobně, jako byl původní. Na příklad: žádné plankování křídla balzou, pokud to původní model také neměl

RC



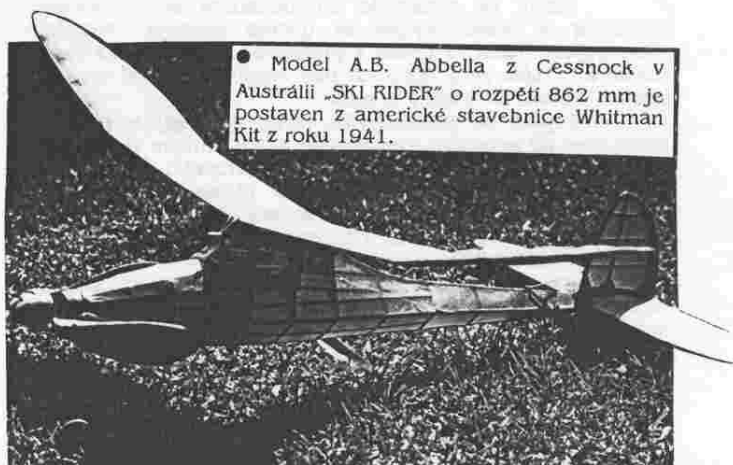
• Jarda Kožený z Kladna dotáčí za asistence Rad. Čížka, R. Metze a Honzy Cimbury svoji „V á z k u“
Rok 1950, letiště poblíž Žebráku u Berouna.



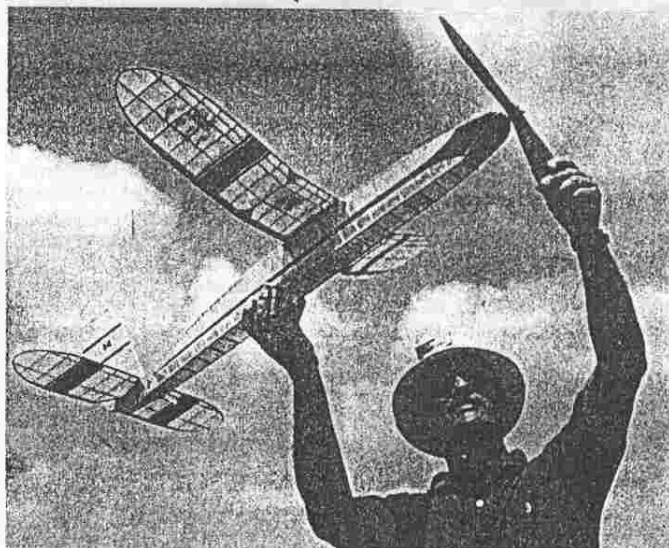
• Již v roce 1934 nakreslil Němec K. Müller větroň GRUNAU (nezaměňuj s Grunau-Baby!). Na snímku je bohužel „modifikovaná“ replika Dr. Trobse. Jde sice o velmi hezký model, do jaké míry se ale odlišuje od původního návrhu není známo. V Německu se létá zvláštní kategorie „modifikovaných“ ale nemyslím, že by to bylo nejšťastnější řešení. Vnější obrysy modelu by se neměly odlišovat jak se říká - ani o fous!



SAM 108 založil v září 1995 v Japonsku Takuya YAMAMURA. V samém začátku to byli pouze 3 členové - nějak se začít musí. Hlavní náplní jsou RC modely a volné gumáky. Ani v Japonsku nemají dostatek prostorů pro létání s volnými modely. Když se rozroste „stáj“ a prostory pod postelí jsou už dávno zabrané, jde se s uskladněním modelů pod strop - tedy pokud to manželka trpí. Tak to řešil i přítel Takuya. Na snímku je se svoji manželkou a třemi RC motoráky: vlevo nahoře je SIG KADET SENIOR s motorem FP 40, napravo TORENTON TERRER, US model z roku 1938. Takuya drží známý německý model BRUMMER z roku 1939 s motorem OS FC 26. 29 účastníků se sešlo na setkání „nostalgiků“ 20. března 1997 poblíž města Kyoto v Japonsku.

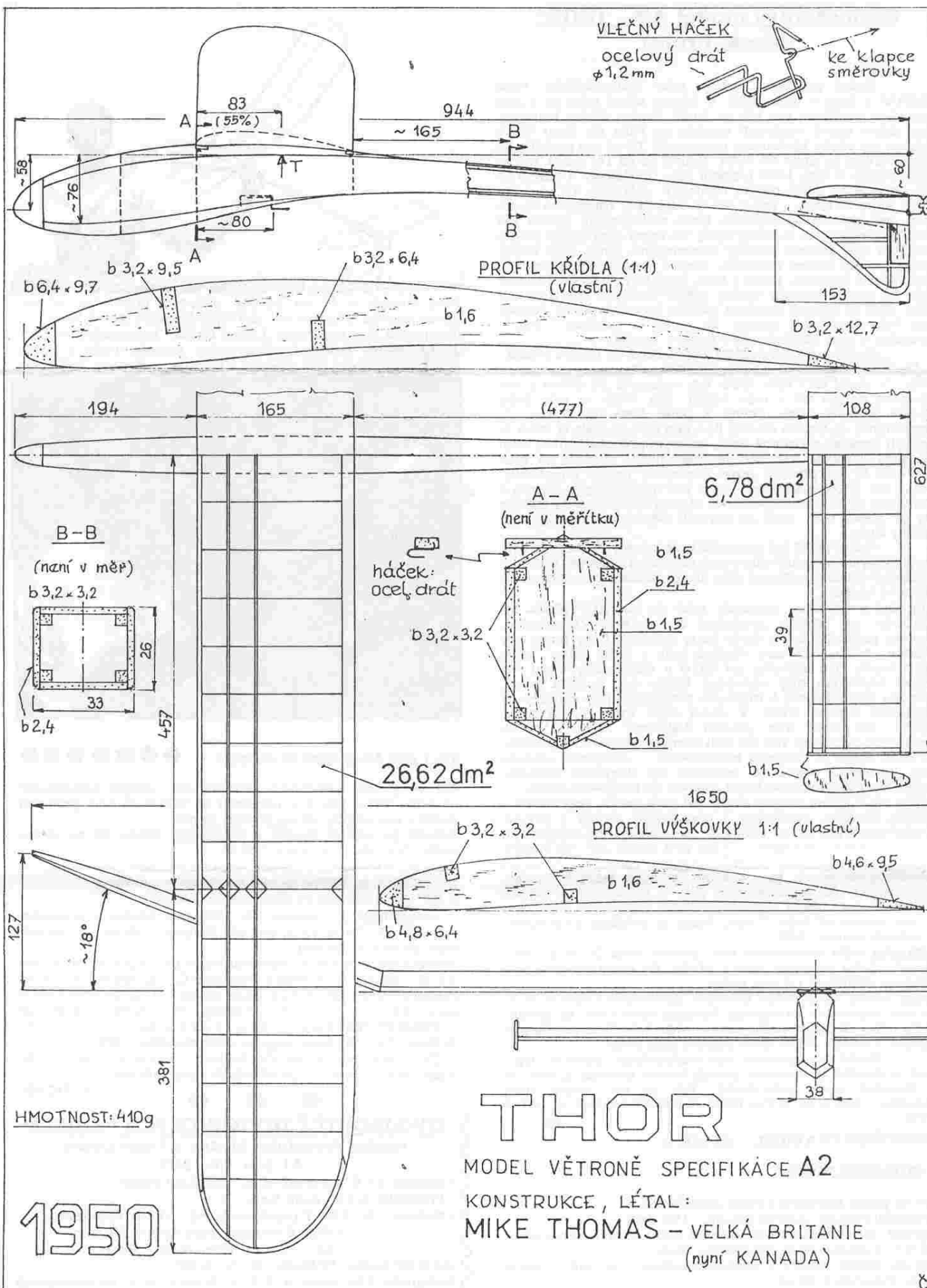


• Model A.B. Abbella z Cessnock v Austrálii „SKI RIDER“ o rozpětí 862 mm je postaven z americké stavebnice Whitman Kit z roku 1941.



• Významný americký modelář Tom Mc COY (byl navržen také v roce 1988 do modelářské „Siné slávy“ Hall of Fame) - postavil nádherný model na gumu „LANZO DUPLEX“. Zbarvení: žlutá s černou kombinací.





Bezmotorový model A2 „THOR“ (blesk, hrom)

Model postavil - tehdy jako sedmnáctiletý. Mike THOMAS z Anlie v roce 1950. V červnu téhož roku se s ním pokusil o kvalifikaci pro MS na letišti Fairlop blízko Londýna. Přes dobré letové vlastnosti modelu se Mike do týmu Velké Británie pro silnou konkurenci neprosadil. To se mu podařilo až příští rok, kdy se létalo MS 1951. Umístil se na 14. místě, což je velmi slušné. V roce 1956 přesídlil Mike do Kanady. Podařilo se mu prosadit se svým novým modelem „CANADA 77“ pro MS 1957, které se létalo u nás v Mladé Boleslavi. Tohoto MS se ale Mike, ani členové kanadského týmu neúčastnili. Důvod byl velmi prozaický. Jak to někdy bývá. Na cestu přes oceán nebyly peníze a tak zaslané modely kanadského týmu byly létatý „proxy“ - tedy našimi modeláři. Mikeův model létal proxy Zd. Bartoniček z Pardubic, jeden z těch, kteří se nevešli do družstva ČSR. Se dvěma maximy vylétal pěkně dvanácté místo časem 780s. Bylo to nejlepší umístění modelu létaného proxy. Později létal Mike úspěšně i umělé na gumu a nakonec i FID - pokojáky. V roce 1996 skončil v Moskvě devátý.

Vraťme se ale k modelu THOR. Když už jsme u jména - je převzato ze severské mytologie. Model představujeme hlavně proto, že vznikl již v roce 1950, kdy kategorie A2 dosud u nás zavedena nebyla (až v roce 1952). Rok 1950 to byla doba hledání nejlepší cesty. Tehdy a ještě řadu let potom. Je samozřejmě, že dnešní modely F1A (ale jsou to stále ty staré A-dvojky!) vypadají podstatně jinak, ke svým prababičkám se hlásí jen svoji velikostí. Všechno je dnes jinak, evoluce za těch dlouhých 47 let přinesla nové koncepce, profily i materiály. Přesto ale, nebo snad právě proto pár modelářských bláznů s potřebnou dávkou nostalgie znovu otevírá dávno stránky historie aby je sdělili těm, kteří se narodili dávno potom, kdy tyto modely létaly.

Model THOR byl postaven celý z balzy. Koncepce byla až na nezvykle prohnutý trup velmi střízlivá a účelová. Model se spolehlivě vlekal a seřizoval díky klapce směrovky ovládané od vlečného háčku.

Trup byl v bokorysu prohnutý jako do profilu. Vpředu byl šestiboký, za křídlem přecházel do průřezu čtvercového. Všechny podélníky byly z tvrdé balzy 3,2x3,2. Boky trupu byly potaženy balzou 2,4 mm. Hlavice byla z tvrdé balzy. Sedlo křídla tvořily dva hranolky asi 5x19 v délce šířky trupu. Na těchto hranolcích byly upevněny háčky pro poutací gumu. Hranolky byly přilepeny k trupovým přepážkám pod náběžnou a odtokovou hranou křídla. V zadní části trupu již přepážky nejsou, zde tvoří trup jakousi balzovou skříň v rozích vyztuženou podélníky, (viz řez B-B) skorem čtvercového průřezu. Na konci trupu je nalepena konstrukční směrovka otočená dolů. Trimovací klapka je ovládána od dvojitého vlečného háčku, který je na spodku trupu zalepen do balzového bloku.

Křídlo má v celém rozpětí stejný asi 10% profil. Uspořádání a velikost náběžky, odtokovky a nosníků je zřejmý z plánu. Střední část křídla je bez V-lomení, obdélníkové uši s eliptickým zakončením jsou přilepeny na tupo pod úhlem asi 18 stupňů. Ve spoji jsou přilepeny vyklíčky k lepšímu rozvedení sil jak na náběžce a odtokovce, tak i nosníků. Křídlo je stavěno v celku. Dělení křídla uprostřed by bylo jistě z transportních důvodů výhodné. Lze to udělat například pomocí papírových trubiček a 2 kusů ocelového drátu 3 mm. Nelze to pokládat za porušení stavebních pravidel SAM.

Výševka měla obdélníkový tvar, plošně měla 20 % z celku. Způsob stavby je stejný jako u křídla. Na obou koncích jsou přilepeny destičky z 1,5 mm balzy.

Potah model byl potažen bělavým japonským papírem a 3x lakován bezbarvým nitrolakem. Původní model měl na spodku křídla nápis OLDHAM podle názvu místa kde Mike žil. Celkem postavil 3 modely THOR, další postavil jeho přítel.

Model byl vybaven determalizátorem běžného typu. Když si detailně prohlédnete plánky tohoto modelu, zjistíte, že je stavebně velmi jednoduchý. Tak by ani nebylo velké překvapení, kdyby se za čas THOR objevil a některé ze soutěží SAMu.

RČ

DOKONČENÍ PRAVIDEL - viz str. 6

3. MOTOROVÉ MODELÝ

Létá se jediná kategorie s touto specifikací:

Maximální velikost celkové plochy : 150 dm²

Nejvyšší obsah motoru detonačního nebo se žhavicí svíčkou - 2,5 ccm s dobou chodu maximálně 20sec.

Nejvyšší obsah motoru s jiskřivou svíčkou - 10 ccm s dobou chodu maximálně 30 sec.

Letové maximum: 120 sec



Mike Thomas o 46 let později. Jak sám připomíná, už mu nevisí cigareta z koutku úst, ani vlasy na pravé straně hlavy... Na snímku je s modelem „Lanzo Cabin“ zmenšeným na 30%. Je to vítězný model korespondenční soutěže 1995 i 1996, kterou organizoval Jim Moseley v Kanadě.



VO I dne 10. května ve Slaném



Ani ve třetím odloženém termínu se „volným historikům“ nevedlo. Vitr a síle 7 v nárazech až 9 m/s se síce proháněl téměř v ose letiště, ale co je moc, je moc.

Protože je letištní plocha v rekultivaci, létalo se na pruhu vedle. Tedy létalo se a nelétalo se.

V **BV 1a** udělal jediný parádní 90 s let Zd. Andryšek z Prahy a Jirka Kalina skončil po 5s letu se zlomeným křídlem.

V **BV 1b** kladenský Fr. Švarc neodstartoval

V kategorii **AV 1** zaletěl Ml. Hořava z Kladna s modelem FLUGAN 43, 35 a 43 a zvítězil. Slánský P. Keliš s modelem IKAR skončil po 5s letu.

Jediná kategorie kde se opravdu létalo i když jen ve třech byla **AV 2**. Vylétaný M. Hořava s modelem ČAP si lety 52, 108 a 88 zajistil 1. místo. Jen o 8s pozadu zůstal P. Keliš se SEVERANEM

časy 62, 73 a 105. Slánský Fr. Tichý zaletěl se SUPERNEPTUNEM časy 72, 61 a 12 na 3. místo.

Kelišův SEVERAN přes fungující determalizátor ulétl.

v **CV** odstartoval jediný Fr. Holoun z Jestřebí časem 102s. Kladenský Fr. Švarc se SPARTAKEM neodstartoval.

F. TICHÝ



DVOJSOUTĚŽ HISTORICKÝCH MODELŮ

• Letiště Aeroklubu Kladno u Velké Dobré - 31.5. a 1.6.1997

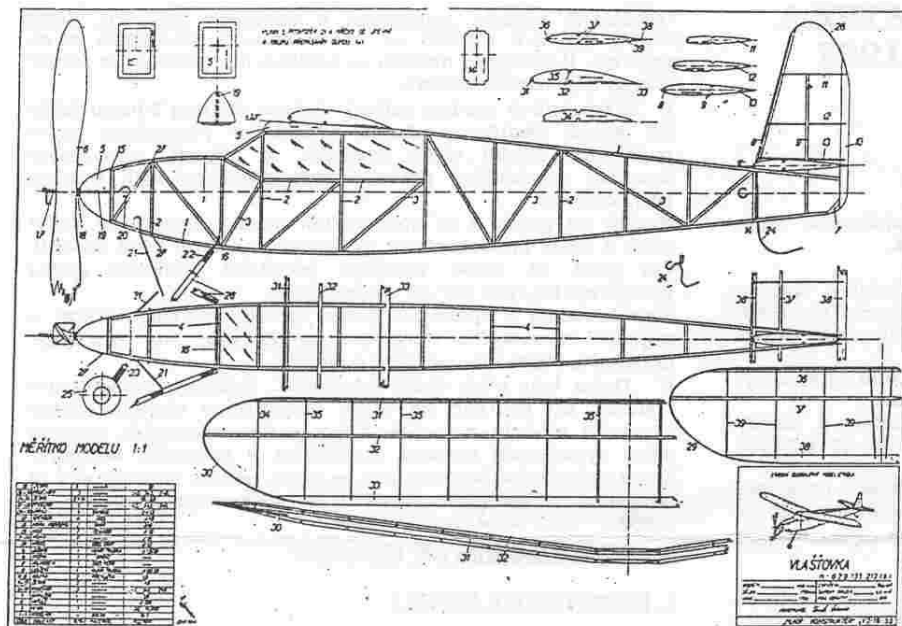
• Sobota 31.5. - větroně ARC - od 9.00 hodin.

Přihlášky 8,15 - 8.50 hod.

• Neděle 1.6. - CRC-T (spal. motory) - obsah neomezen
CRC - E (elektry max.Speed 600)
CRC - Atom (Superatom 1,8ccm)

Od 9.00 hodin. Přihlášky 8,15 - 8.50

Kategorie CRC-show a 1/2 A Texaco se z organizačních důvodů nelétají!



Model na gumu „VLAŠTOVKA“

Nakreslil jej v roce 1949 pražák Zdeněk Ledvína a v roce 1950 byl pláněk otištěn v časopise „Mladý konstruktér“. Jde o kabinový model o rozpětí 780 mm a hmotnosti 110 g. Plošné zatížení se uvádí 13g/dm². Svazek o průřezu 40 mm² snesl údajně až 800 obrátek (délka svazku není udána).

Konstrukce je smíšená, ale převládá balza (trup je z balzových listů 3x3). Koncové oblouky křídla a kormidel byly z bambusových štěpin. Žebra křídla jsou na plánu nakreslena jako nevylehčená, soudím tedy, že byla z balzy. Jasně to

není bohužel ani z rozpisky materiálu. Nosník křídla byl z balzových listů 3x3.

Výškové kormidlo má symetrický profil a nulový úhel seřízení vůči trupu. Je stejně jako směrovka slepeno s trupem v jeden celek.

Podvozek je bambusový, může pružit směrem dozadu.

Vrtule je doporučená balzová, nebo lipová, ale její údaje chybí.

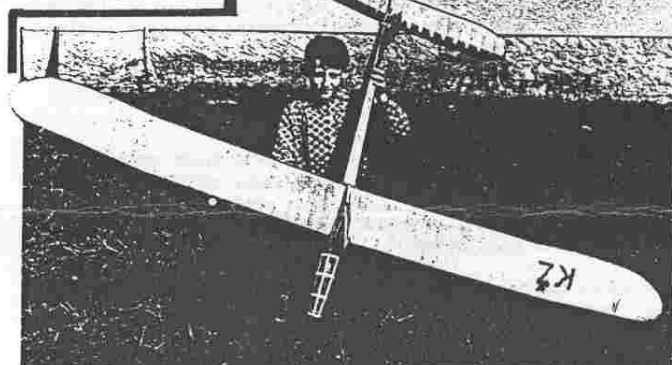
Ostatné chybí toho dost, ale pláněk je přesný a jeho zvětšením lze získat dobrý podklad pro stavební plán. Pokud byste si model postavili, dle stavebních pravidel SAM 95 patří do skupiny modelů BV 1.

Důvod, proč tento pláněk otiskujeme je ukázat, jaké modely se stavěly u nás po válce, tedy konkrétně před 48 roky.



● Martin Hessler z Kamenných Žehrovice je asi zatím nejmladším létajícím členem SAMu 95. Tato fotka je už 2 roky stará. Martin je dnes šestnáctiletý a o hlavu větší. Nemyslete si, že se nevyzná. Tři roky létá velmi úspěšně v P 30

„Thermic 50“



Model větroně „ŽEHROVICE II“ v první úpravě na RC větroň. Předek trupu byl shora odříznut a nahrazen průhlednou kabinkou. Trup měl již z dřívější doby dva podélníky až ke kormidlům. V - lomení výškovky bylo zmenšeno na 5 stupňů, protože byla boční plocha trupu zvětšena o směrovku nad trupem (byla nemožné malá!). Relé, které mělo ovládat klapku směrovky však bylo velmi slabé, nepřetáhlo ani gumičku 1x1 mm. Přesto se létalo, i když o nějakém úspěchu se dalo mluvit jen při velmi slabém větru. Model se dal naštěstí zcela bezpečně vytáhnout i za bezvětrí.

Jeden 8 minutový let asi způsobil, že naše modelářská chasa mně dotlačila k pokusu o rekord. Takže: 200 m šňůra, sportovní komisař, vlek za vlekem, ale bez úspěchu. Teprve při asi 5. vzletu jsme se potkali s termikou. Všechno bylo naráz jinak, malá směrovka nestačila model včas zatočit, reagoval se zpožděním a vzdaloval se po větru. Nejprve jen couváním, potom „volnými“ kruhy, jak se říkávalo. Posléze se model ztratil v dále. Přistál na garáž poblíž podniky Kablo na Kladně po pouhí asi 11 km. Teprve za týden se mně podařilo model znovu získat. Je to moc dávno, to konečně vidíte i z fotky, kde model drží nynější pokladník SAMu 95. Tehdy mu bylo asi 8 let, tedy je to asi 40 let. A také neměl mohutný vous, jako dnes.



DROBNÉ ZPRÁVY

● Ze Žehrovice stále hlásí Fr. Dvořák do stavu pohotovosti repliku motoráka **Manka** (viz IL č. 26) s motorem MVVS 2,5 ale ve vybavení CRC.

● Ze stejného pramene hlásí náš pokladník Vl. Kostečka přírůstek pro ARC: obrovitý model **Stiegker**. Model je před dokončením, brzo jej jistě uvidíme ve vzduchu i na fotce v IL.

● Víte-li něco, co nevědí ostatní, dejte to vědět co nejdříve, ať se to prostřednictvím IL dozvědí i druzí.

● Na straně 3, čísla 32 IL se setkáte s plánkem motoráčka Zdeňka Herana z Kladna na motor HE 46 obsahu 1,8 ccm z roku 1946, který měl název „ZDAN“ od začátku a koncovky jména konstruktéra.

● Bývalý prezident SAM USA Don Bekins se vydal na 20m dlouhé plachetnici 1. března ze San Franciska na Havaj. Už je zpět po cestě dlouhé několik tisíc kilometrů. Těsně před touto cestou zdraví ve svém dopise všechny členy SAM 95 Bohemia. Tak se zpožděním vyřizují. Díky Done, opětujeme pozdravy SAMU 27 - North California.

Na poslední chvíli se dozvídáme, že historické modely se při MS na Sazeně, dne 15. srpna nebudou létat podle pravidel SAM 95, jak jsme podle informací uvedli. Jsou prosazována nyní pravidla anglická (jde o 14 kategorií). Konečné rozhodnutí přineseme v červencovém čísle.

STAVEBNÍ A SOUTĚŽNÍ PRAVIDLA SAM 95 PLATNÁ OD 1.1.1997

A - Volně létající modely

Stavební pravidla

a/ Vzor modelu podle kterého byla replika postavena, nebo je-li model původní musí létat před **31.12.1954**.

b/ Model musí být postaven v původní velikosti a tvarové shodnosti s originálem. Profil na křídle i výškovce musí být zachován. Rovněž uspořádání konstrukce modelu musí zůstat zachováno.

Vyjimku tvoří pouze modely kategorie BV 25, které mohou být zmenšeninou modelů kategorie BV 1a, nebo BV 2a.

Povoleno je pouze použití jakéhokoli determalizátoru a klapky na směrovce ovládané od vlečného háčku, i když to původní vzor neměl.

Za dodržení tohoto pravidla je odpovědný soutěžící. Pořadatel může vyžadovat doklad o vzhledu modelu (stavební plánec) a důkaz že model létal před limitním datem. Při hrubém nesouladu nemusí být model do soutěže přijat.

c/ Stavební materiál je vhodné v co největší míře zachovat původní, nahrazovat pouze nedosažitelný (pedig, bambus, potahový papír), je povoleno v omezené míře použití balzy. Není povoleno použití moderních materiálů (skelné lamináty, polystyrén, uhlíková vlákna a.t.d.).

d/ U modelů na gumu musí být použita vrtule stejného druhu, jako měl původní model (sklopná, volnoběžná, jednolistá, dvoulistá). Je pouze povoleno nahradit lipovou vrtulí balzovou a naopak. V kategorii BV 25 a BV 1a pak použití plastické vrtule. Rovněž druh podvozku (pevný, jednokolý, dvoukolý, sklopný) musí být stejný.

Hmotnost svazku nesmí být větší než měl původní model. Vicesvazkový systém může být použit jen u takového modelu, který takový systém měl.

Modely všech kategorií modelů na gumu a modely se spalovacími motory musí být schopny vzletu ze 3 bodů.

Soutěžní pravidla

e/ Pořadatel soutěže zvolí buď létání v jednotlivých časově určených kolech nebo volně od-do. Čas vymezený pro jednotlivá kola, nebo čas zahájení a ukončení soutěže, musí být sdělen soutěžícím před jejím zahájením.

f/ Pro jednotlivé kategorie je povolena účast nejvýše se dvěma modely rozdílného typu.

g/ Stanovená maxima pro jednotlivé kategorie může pořadatel s ohledem na nepříznivé povětrnostní podmínky snížit až na 50%. Toto musí být vyhlášeno před započatím soutěže. Soutěž může být přerušena dosáhne-li rychlost větru třeba jen v nárazech 8 m/sec, nebo v případě deště.

h/ Ve všech kategoriích se létají 4 lety a 3 lepší se započítávají do konečného výsledku. Při shodném čase rozhoduje výkon ve 4. letu.

Je-li soutěžní let kratší než 20 sec, je možno vykonat druhý pokus. Při druhém pokusu platí dosažený čas.

Dosáhnou-li dva či více soutěžících v prvních 3 letech maxima, letí 4 let s maximem prodlouženým o 30 sec. Není-li rozhodnuto, létají se další rozlétávací kola s maximem vždy o 30 sec vyšším.

i/ Bezmotorové modely vzletají vlekem vlečnou šňůrou délky 50 metrů opatřenou dobře viditelným praporkem nebo padáčkem. Model vleká soutěžící. V případě zdravotního omezení soutěžícího, může povolit pořadatel vlek modelu pomocníkem.

Modely na gumu a se spalovacími motory vzletají za země nebo z ruky. Způsob startu vyhlašuje pořadatel před soutěží. Pro start ze země zajišťuje pořadatel startovní desku umístěnou ne výše než 30 cm nad zemí.

Svazek natáčí a spalovací motor spouští soutěžící. Pouze v případě zdravotního omezení soutěžícího, ho zastupuje pomocník. Model ale vypouští soutěžící.

j/ Dobu letu měří znalý časoměřič zajištěný pořadatelem soutěže. Let se měří na celou dokončenou vteřinu. Začíná vypnutím modelu z vlečné šňůry u bezmotorových modelů nebo

vypuštěním modelu soutěžícím u ostatních kategorií. Končí prvním dotykem modelu se zemí, nebo s překážkou s ní spojenou. U kategorie modelů se spalovacím motorem je zvlášť měřena doba chodu motoru.

i/ Bezmotorové modely vzletají vlekem vlečnou šňůrou délky 50 metrů opatřenou dobře viditelným praporkem nebo padáčkem. Model vleká soutěžící. V případě zdravotního omezení soutěžícího, může povolit pořadatel vlek modelu pomocníkem.

Modely na gumu a se spalovacími motory vzletají za země nebo z ruky. Způsob startu vyhlašuje pořadatel před soutěží. Pro start ze země zajišťuje pořadatel startovní desku umístěnou ne výše než 30 cm nad zemí.

Svazek natáčí a spalovací motor spouští soutěžící. Pouze v případě zdravotního omezení soutěžícího, ho zastupuje pomocník. Model ale vypouští soutěžící.

j/ Dobu letu měří znalý časoměřič zajištěný pořadatelem soutěže. Let se měří na celou dokončenou vteřinu. Začíná vypnutím modelu z vlečné šňůry u bezmotorových modelů nebo vypuštěním modelu soutěžícím u ostatních kategorií. Končí prvním dotykem modelu se zemí, nebo s překážkou s ní spojenou. U kategorie modelů se spalovacím motorem je zvlášť měřena doba chodu motoru.

Specifikace jednotlivých kategorií :

1. BEZMOTOROVÉ MODEL Y

1.1 Kategorie AV 1

Maximální rozpětí křídla = 1270 mm (50")

Letové maximum = 90 sec

1.2 Kategorie AV 2

Model musí mít rozpětí křídla větší než 1270 mm, ale celková plocha (křídlo + výškovka) nesmí přesáhnout 34 dm² (velikost A2).

Minimální zatížení : 12g/ dm²

Letové maximum: 120 sec

1.3 Kategorie AV 3

Všechny bezmotorové modely převyšující svojí velikostí specifikaci AV 2 až do celkové plochy 150 dm².

Minimální zatížení: 12g/ dm²

Letové maximum: 150 sec

1.4 Kategorie AV 4

Modely bezocasé (samokřídla) a kachny

Maximální velikost do 150 dm² celkové plochy

Minimální zatížení: 12g/ dm²

Letové maximum: 90 sec

2. MODEL Y NA GUMU

2.1 Kategorie BV 25

Rozpětí křídla maximálně 22" tj. 635 mm.

Model musí mít pevný dvoukolý podvozek, nesklopnou vrtuli (vrtulí původně bez volnoběhu je možné na volnoběh upravit). Průměr vrtule nesmí být větší než 1/3 rozpětí křídla. Plastické vrtule jsou povoleny.

Velikost svazku dle plánu, nebo úměrně zmenšený k poměru zmenšení modelu z kategorie BV 1a, nebo BV 2a. Je povoleno létat se zmenšeninou modelů kategorie BV 1a, nebo BV 2a s doložením plánu, nebo třípohledového výkresu původního modelu

Letové maximum : 60 sec

2.2 Kategorie BV 1a, BV 1b

Rozpětí modelu větší než 635 mm ale nepřevyšující 914 mm (36").

Pro BV 1a je předepsána vrtule s volnoběhem, pro BV 1b výhradně vrtule sklopná. Pro BV 1a je povolena plastická vrtule.

Letové maximum: 90 sec

2.3 Kategorie BV 2a, BV 2b

Modely o velikosti převyšující specifikaci BV1.

Pro BV 2a je předepsána vrtule s volnoběhem, pro BV 2b výhradně vrtule sklopná. Plastické vrtule nejsou povoleny.

Letové maximum: 120 sec