

RETROKLÁNÍ - makety a polo-makety větroňů

PRAVIDLA

1. Definice modelu

Rádiem řízený model podle skutečného větroně, jehož předloha vzlétla do roku 1960 (včetně). Pro polo-makety jsou povolené odchylky, které však nezmění podobu skutečného letadla. Pokud na skutečném větroni jsou povolené úpravy např. změna rozpětí, změna úhlu seřízení, změna zátěže apod., může účastník kombinovat tyto úpravy libovolně v průběhu celého klání. Na požádání je účastník povinný předložit tří-pohledový výkres skutečného větroně a pro povolené úpravy příslušnou technickou dokumentaci

***Jeden pilot může létat s více modely.
Konkrétní model může mít ale jen jednoho pilota!***

Poznámka:

Účastí na **prvním setkání** pod hlavičkou RETROKLÁNÍ je možno, aby s jedním modelem létali dva piloti. Oba tak mohou své dosažené výsledky hlásit do celkového vyhodnocení RETROKLÁNÍ. Je to bráno jako "seznamovací účast" nováčka. Na jakémkoliv dalším setkání RETROKLÁNÍ, je onen pilot povinen mít vlastní model.

2. Charakteristika modelu

- Maximální letová váha 18 kg, bez omezení měřítka
- klasická konstrukce, povolené materiály – dřevo, plátno, kov. Akceptovatelné jsou nažehlovací fólie imitující plátěný potah (Solartex, Oratex, ...)
- modely, kde bylo použito laminátových trupů, polystyrenových výřezů nosných ploch nelze v tomto klání použít.

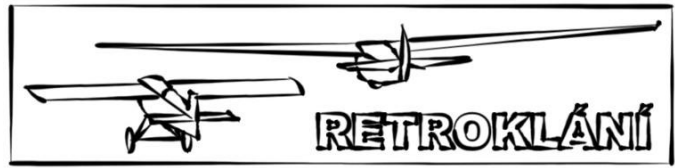
3. Podmínky RETROKLÁNÍ

3.1 Terén.

Vhodná vodorovná travnatá plocha pro termické létání a uskutečnění aero-vleku.

3.2 Organizace plochy letiště

- startovací a přistávací plocha (doporučeno minimálně 80-120 m délka x 25-40 m šířka)
- depo pro účastníky a rozhodčí
- bezpečnostní linie
- parkoviště



3.3 Letové podmínky

- regulérní průběh klání pro maximální sílu větru do 7 m/s
- účastník je povinný mít před nástupem na start připojený k modelu silonové oko pro připojení vlečné šňůry pomocí karabinky
- v průběhu klání má účastník právo použít dva modely
- účastník je povinen dokončit letové kolo s modelem, se kterým letové kolo zahájil
- v případě neopravitelného poškození modelu v průběhu kola, může účastník použít náhradní model. S tímto modelem však musí pokračovat až do konce klání
- je povoleno používání libovolných telemetrických zařízení (variometr, výškoměr, ...)

4. Způsob startu

Model věttroně startuje aero-vlekem za pomoci vlečného modelu. Délka vlečného lanka je doporučena v délce 20 až 30 m.

5. Průběh letu/letů

Pokud to umožňují celkové podmínky, může současně letět více účastníků než 5. Během dne setkání je otevřeno tzv. "letové okno". Délka letového okna se přizpůsobuje ročnímu období. Všechny lety musí být provedeny za vidu. Během letového okna je volné pořadí startů jednotlivých účastníků.

5.1 Vzlet

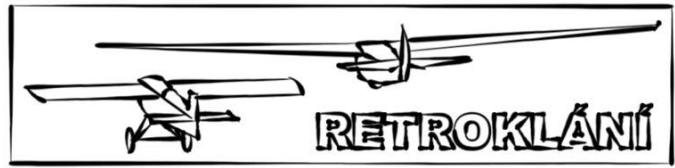
Vzlet je ve všech kláních uvažován aero-vlekem. Pořadatel má právo dle místních povětrnostních podmínek před zahájením kola upravit maximální výšku vypnutí v tomto rozsahu 300-400 m nad terénem. Výška vypnutí je měřena dostupnými prostředky vlečných strojů nebo větroňů (výškoměry) a hlášena pilotovi věttroně

Celý průběh aero-vleku není hodnocen!

5.2 Termika

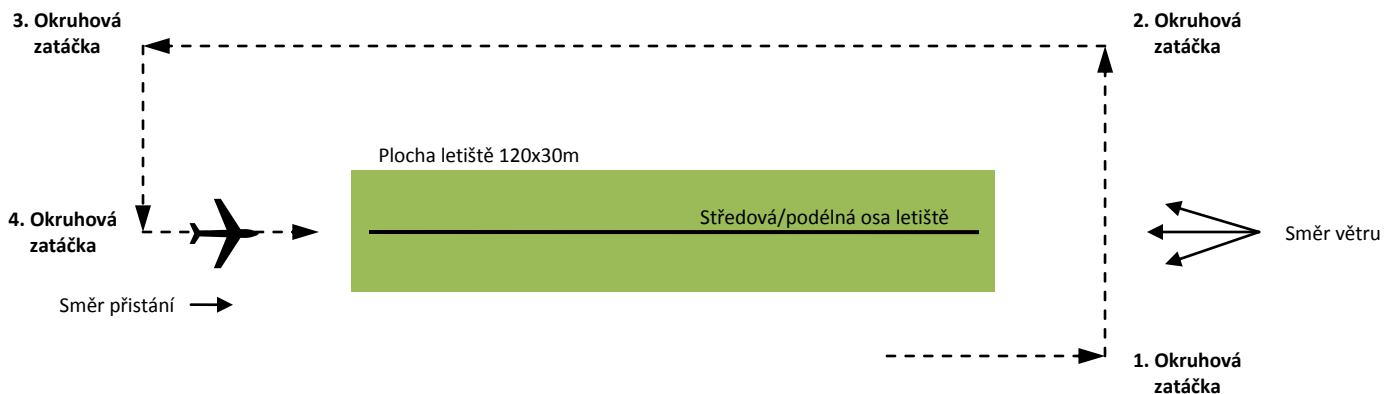
Letový čas z výšky vypnutí není omezen. Létání se řídí místními provozními podmínkami daného letiště.

Letový čas v termice není hodnocen!



5.3 Přistání - navázání a průběh

V průběhu briefingu je stanoven dle povětrnostních podmínek přistávací okruh se čtyřmi zatáčkami. V momentě rozhodnutí pilota větroně, že půjde na přistání, se toto rozhodnutí hlásí - hlasitým oznámením "přistání". Hlásí pilot nebo jeho pomocník. Od tohoto hlášení se hodnotí **celkový rozpočet a průběh přistání na přistávacím okruhu až do samotného zastavení modelu na zemi!** Model může navázat na přistávací okruh v jakémkoliv jeho bodu.

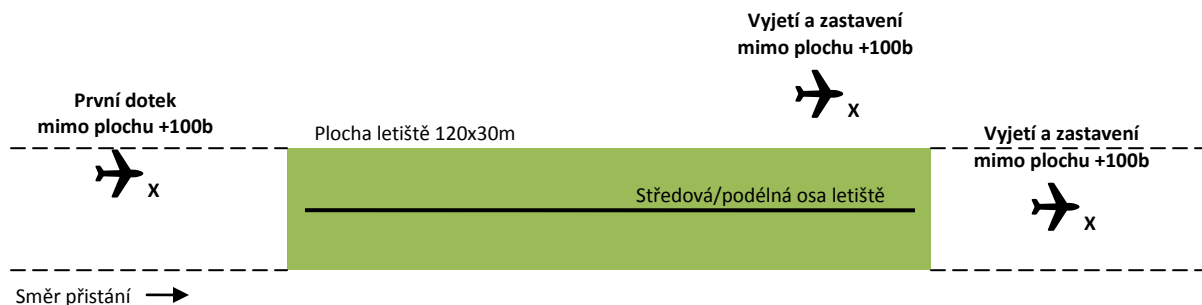


Penalizované letové prvky na okruhu od hlášení "přistání"

- hadovitý vertikální i horizontální let po okruhu + 10 bodů
- nepřiměřené zkracování a prodlužování okruhu + 10 bodů
- točení zatáček na okruhu více jak 180° + 10 bodů
- přelet depa, plochy letiště nebo prostoru za bezpečnostní linii pod stanovenou bezpečnostní mez - + 10 až + 100 bodů, dle závažnosti prohřešku

Penalizované letové prvky na ploše letiště:

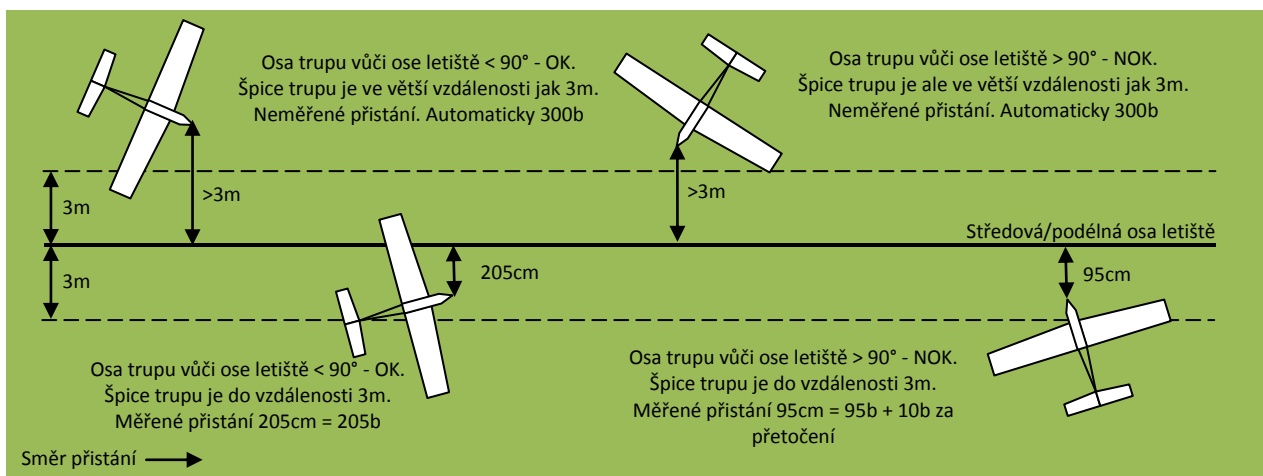
- první dotek modelu mimo vymezenou plochu letiště + 100 bodů
- zastavení modelu mimo vymezenou plochu letiště + 100 bodů
- nereálný první dotek modelu s plochou letiště + 10 bodů
- dojezd modelu a přetočení osy trupu vůči osy letové přistávací plochy více jak 90° + 10 bodů

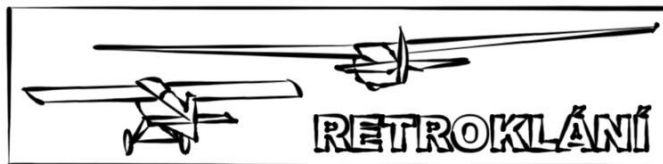


5.4 Přistání - dojezd modelu - přesnost přistání na podélnou osu letiště

Pořadatel na ploše letiště vytýčí přes celou délku letiště podélnou osu (stuha, vápno,...). Po samotném zastavení modelu na ploše se měří špiče trupu od této osy. Přesnost měření je na cm. Délka v cm se převádí na body (55 cm = 55 bodů).

Dojezd ve větší vzdálenosti jak 300 cm je bodován maximálně 300 body. Tzn. i v případě, že nedoletí nebo přeletí vyznačenou přistávací plochu!





6. Vyhodnocení

6.1 Vyhodnocení letu

Prostým součtem bodů za úlohy 5.3 a 5.4 dostaneme celkové bodové ohodnocení za provedený let. Minimální bodové ohodnocení je 0 bodů, maximální je 400 bodů (100+300).

Menší hodnota součtu znamená lepší hodnocení letu!

Příklad - let č.1:

Za otáčku na okruhu dostal pilot penalizaci	+10 b
Za nereálný první dotek modelu dostal pilot penalizaci	+10 b
Za otočení do protisměru při zastavení modelu dostal pilot penalizaci	+ 10b
<u>Měřením špičky modelu od osy po zastavení 154 cm, pilot dostal penalizaci</u>	<u>+154 b</u>
Celkem vyhodnocení letu č.1	+184 b

Příklad - let č.2:

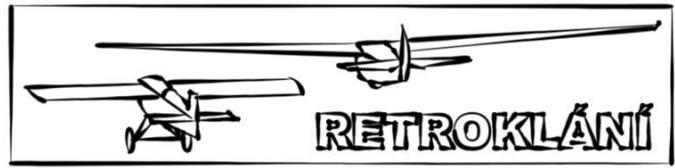
Za houpavý let modelu po okruhu dostal pilot penalizaci	+10 b
<u>Měřením špičky modelu od osy po zastavení 450 cm, pilot dostal penalizaci</u>	<u>+300 b</u>
Celkem vyhodnocení letu č.2	+310 b

6.2 Vyhodnocení letového dne

Pro vyhodnocení celého letového dne je povinen každý pilot větroně odletět minimální stanovený počet letů. Maximální počet není stanoven. Pro vyhodnocení letu se započítávají nejlepší výsledky letového dne v minimálním stanoveném počtu letů (minimální stanovený počet letů = 3, pak do vyhodnocení je nutno započítat minimálně 3 lety) Dojde-li k situaci, že někdo nebude schopen minimální stanovený počet letů provést, budou mu body za zbývající lety do tohoto minima uděleny v plném maximu 100+300 = 400 bodů (poškodil letadlo v minulém letu a nemůže pokračovat, nedorazil na setkání)

Prostým součtem bodů minimálního stanoveného počtu letů v daném letovém dni dostaneme celkové bodové hodnocení letového dne.

Menší hodnota součtu znamená lepší umístění v letovém dni!



Příklad:

Byly stanoveny minimálně 2 lety pro hodnocení v jednom letovém dni

Letový den - Pilot 1:

Byly stanoveny minimálně 2 lety pro hodnocení

Pilot 1 dostal v letu č.1 hodnocení (viz. 6.1)	+184 b
<u>Pilot 1 dostal v letu č.2 hodnocení (viz. 6.1)</u>	<u>+ 310 b</u>
Celkem Pilot 1 získal hodnocení	Σ+494 b

Letový den - Pilot 2:

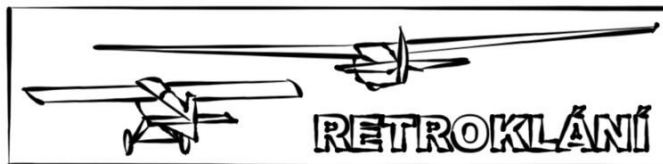
Pilot 2 dostal v letu č.1 hodnocení

Pilot 2 dostal v letu č.2 hodnocení (neprovedl let, rozbil model, viz. 6.2)

	+84 b
<u>Pilot 2 dostal v letu č.2 hodnocení (neprovedl let, rozbil model, viz. 6.2)</u>	<u>+ 400 b</u>
Celkem Pilot 2 získal hodnocení	Σ+484 b

Celkové pořadí letového dne

1. Pilot č.2	+484 b
2. Pilot č.1	+494 b



6.3 Vyhodnocení RETROKLÁNÍ

Proběhne -li v dané sezóně více letových dní, do celkového vyhodnocení se pak součtem určí celkové pořadí.

Menší hodnota součtu znamená lepší umístění v RETROKLÁNÍ!

Příklad:

V sezóně byly vypsané dva termín. První termín absolvovali 3 piloti, druhý termín jen dva z nich

Celkové pořadí I. letového dne (celkem 2lety)

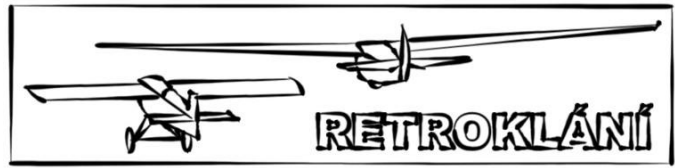
1. Pilot č.2	+484 b
2. Pilot č.1	+494 b
3. Pilot č.3 (krásný let po okruhu, čisté přistání, ale 2x nad 300 cm od osy)	+600 b

Celkové pořadí II. letového dne (celkem 3lety)

1. Pilot č.1	+220 b
2. Pilot č.3	+358 b
3. Pilot č.2 (nedostavil se, celkem 3 lety po 400 bodech)	+1200 b

Celkové pořadí RETROKLÁNÍ (celkem 2 letové dny)

1. Pilot č.1 (494+220)	Σ +714 b
2. Pilot č.3 (600+358)	Σ +958 b
3. Pilot č.2 (484+1200)	Σ +1684 b



7. Pomocníci

Pilot může mít jednoho pomocníka, který mu může radit v průběhu plnění letové úlohy.

8. Bezpečnost

- každý pilot musí bezpečně ovládat svůj model
- pilot s pomocníkem v plném rozsahu odpovídají za provoz svého modelu
- všechny škody způsobené na majetku a zdraví ostatním účastníkům klání řeší pilot na vlastní náklady v souladu s platnou legislativou ČR. Doporučuje se, aby účastník byl pro tento případ pojištěný
- je přísně zakázáno létání větroňů a vlečných nad depem pod výškou 50m. Bezpečnost tohoto počínu řeší pořadatel bez nároku účastníka na odvolání – zrušením hodnocení aktuálního kola až vyloučením z letového dne.

9. Závěr

Účast na RETROKLÁNÍ je dobrovolná. Účastí na jakémkoliv setkání pod hlavičkou RETROKLÁNÍ přijímá pilot tyto pravidla bez výhrady. Pravidla jsou stanovena s ohledem na:

- neomezený počet absolvovaných startů a délku termických letů
- "organizovanost" přiblížení modelů na plochu letiště
- "organizovanost" chování účastníků na ploše letiště
- "významné" materiálové ocenění kladného přístupu účastníků setkání