

JX 0656

a trochu povídání kolem

Jedná se o motorový model, na který byl vydán v edici Leteckého modeláře v čísle 7 ročníku 1957 stavební plán.

Model v minulých létech zaujal i několik modelářů létajících kategorií NMR 2.5, ale model byl postaven i v jiných kategoriích.

Na stavebním plánu je napsáno, že se jedná o vítězný model z Celostátní modelářské soutěže (později přejmenované na Mistrovství republiky) v roce 1956.

V úvodu textu Jiří Černý píše: *Volný motorový model JX- 0656 jsem konstruoval a postavil podle zkušeností získaných na Mistrovství světa v roce 1955 od mistra světa Michaela Gastera. (model Gastowe).*

„Model je celý z balzy. Při stavbě z normálního materiálu a celkové váze 750 gramů má specifické zatížení 20,6 gramů / dm² a vyhovuje tudíž novým mezinárodním předpisům FAI pro rok 1958.“

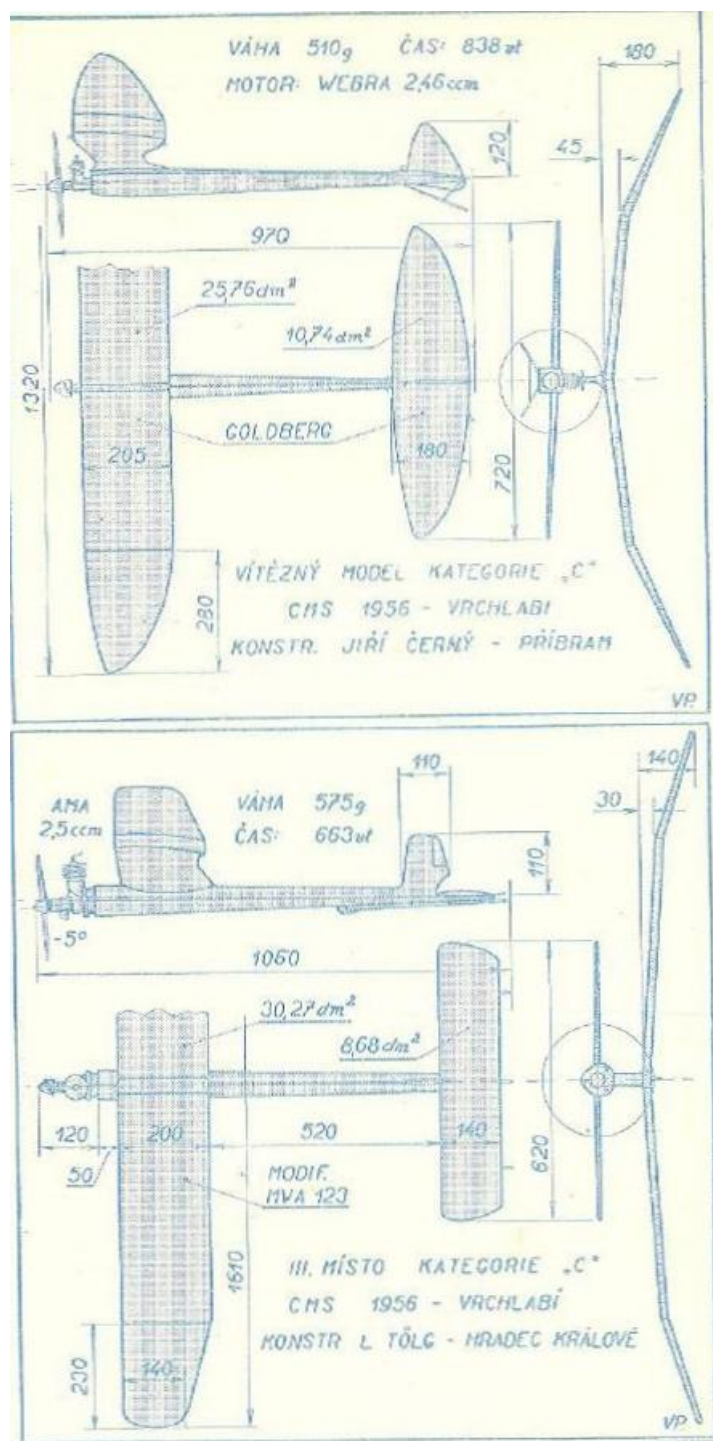
Čtyři soutěžící v NMR 2.5 cm³ model postavili **a tvrdí, že plně odpovídá pravidlům pro tuto kategorii.** Pokud by se více zajímali o historii najdou i další materiály, kterými jim mohou doplnit znalosti z historie modelářství.

Spíše se však drží toho, jak bylo na počátku minulého roku napsáno na webu samu 95 jaké podklady mají k modelu předložit. **Cituji:**

V roce **1956** bylo vyžadováno v pravidlech CIAM FAI , které byly platné i na soutěžích v ČSR , že **soutěžní motorové modely takzvaná kategorie C musí startovat ze země!** Startovalo se ze startovací desky, kdy modely startovaly z podvozků které měly dvě nebo jedno kolo. **Mohly také startovat ze startovacího zařízení,** kterému se říkalo stativ, a modely musely startovat ze tří bodů. Způsob startování byl přesně popsán, Startující model nesměl modelář ani postrčit! Tento způsob startu se v roce 1955 a 56 velmi rozšířil

Toto bylo dodržováno i na Celostátní soutěži, která se v roce 1956 létala ve Vrchlabí, kde Jiří Černý vyhrál kategorii motorových modelů.

Že toto pravidlo platilo si můžete prohlédnout na malých obrázcích „muškách“, které byly zveřejněny v článku popisující Celostátní modelářskou soutěž. Tyto mušky nakreslil Vladimír Procházka, který byl mistr republiky z roku 1954 v motorových modelech a známým konstruktérem a publicistou. Na obrázku je model Jiřího Černého a Ladislava Togla. Každý použil jiný druh stativu.



Jak stativ u modelu Jiřího Černého vypadal, si můžete prohlédnout na plánu modelu Gastove. Na internetu je bez potíží k nalezení.

Model Jiřího Černého byl publikován v edici Leteckého modeláře až v čísle 7 ročníku 1957.

Od 1.1 1957 došlo v ČSR k úpravě soutěžních pravidel, kdy byla zrušena povinnost u volných modelů startovat ze země. V Leteckém modeláři číslo 12/56 bylo uvedeno:

ZMĚNY PROPOSIC

● Pro volné motorové modely se v r. 1957 proposice nemění, to znamená, že zůstává motor 2,5 ccm a zatížení 200 g/ccm. Pro rok 1958 bude otázka řešena znova, podrobnosti budou oznámeny dodatečně.

● Také pro modely na gumu zůstávají v roce 1957 dosavadní proposice. S platností od 1. 1. 1958 schválena změna: váha gum. svazku 50 g, místo dosavadních 80 g. V ČSR se létá na 50 g gumy od 1. 1. 1957.

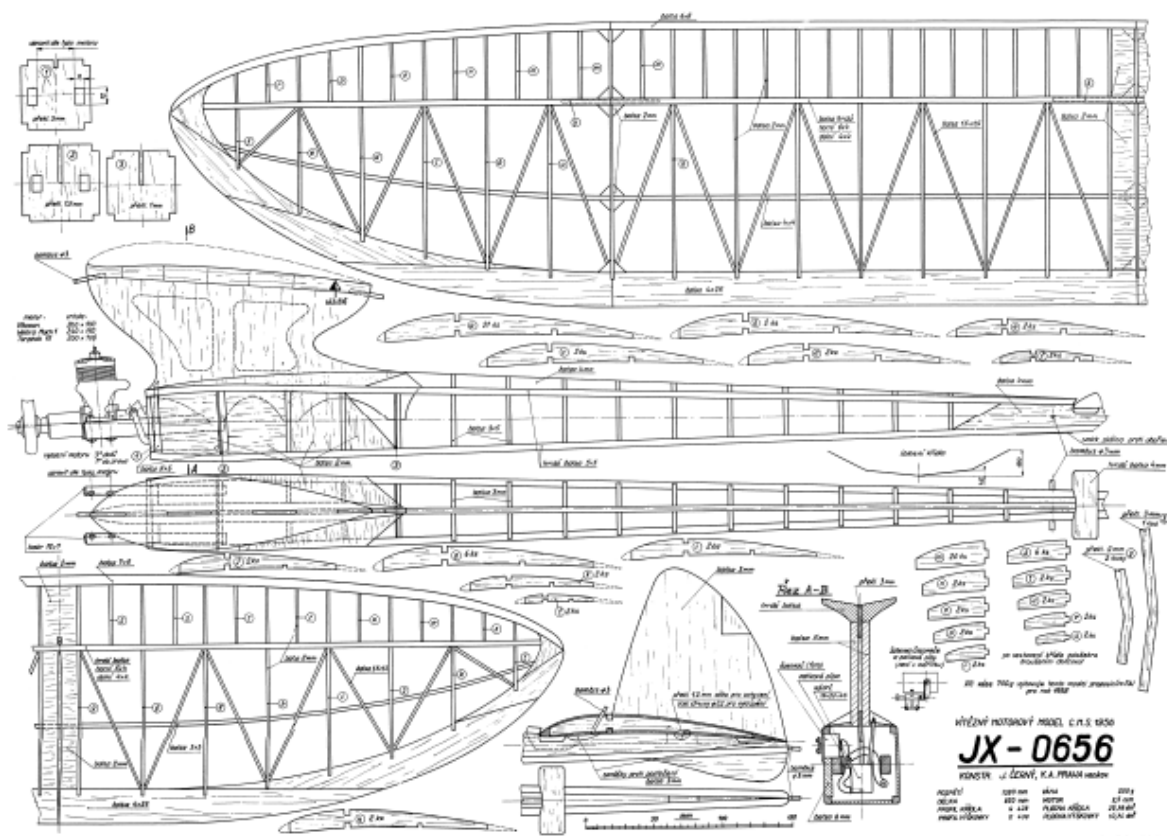
● Schválen start z ruky u všech kategorií s výjimkou radiem řízených modelů, a to s okamžitou platností.

Proto Jiří Černý necítil povinnost uvést, že model v roce 1956 byl vybaven podle platných pravidel startovacím zařízením.

Jako závodník vycházel ze skutečnosti, že v roce 1957 umožňují pravidla startovat z ruky. To byl snad hlavní důvod, proč startovací zařízení které měl model v roce 1956 na stavební plánec nenakreslil. Dopředu upozorňuje, že od roku 1958 budou i v ČSR platit nová pravidla CIAM FAI. Bude platit, že pro motor 2,5 cm² je zatížení 300 gr/ cm³. Jinými slovy bude minimální váha 750 gramů. K tomu navíc bude platit minimální zatížení plochy křídla 20 gr/ dm².

Plánek JX 0656 jak byl zveřejněn v LM 7/1957 na prostřední dvoustraně.





K VÝKRESU NA PROSTŘEDNÍ DVOUSTRANĚ

JX - 0656

VOLNÝ MOTOROVÝ MODEL PODLE PRAVIDEL 1958

Volný motorový model JX-0656 jsem konstruoval a postavil podle zkušeností, získaných na Mistrovství světa v r. 1955 od mistra světa M. Gastera.

Model je celý z balsy. Při stavbě z normálního materiálu a celkové váze 750 g má specifické zatížení 20,6 g/dm³ a vyhovuje tudíž novým mezinárodním předpisům FAI pro rok 1958.

Stavbu tohoto modelu doporučuji jen zkušenějším modelářům, neboť zvládnutí jeho motorového letu je dosti obtížné a vyžaduje větší praxi v létání s motorovými modely.

STRUČNÝ POPIS STAVBY

TRUP je normální příhradové konstrukce a má tři přepážky z překližky, v nichž je uloženo motorové lože a „jerk“. Vzadu je trup zakončen dvěma postranními cemi z balsy 4 mm, na nichž sedí výškovka.

Vpředu, hned za motorem na pravé straně, je umístěn časovač a na pravém špalíku motorového lože je přišroubována pipa, která zmáčknutím páčky od časovače uzavírá. Toto řešení palivové instalace je podmíněno dobrým ssáním motoru, aby spolehlivě pracoval v každé poloze. Pro průměrné motory toto řešení nedoporučuji.

Po uložení palivové instalace v trupu vylepíme trup mezi příhradami balsou 2 mm (podle výkresu). Trup je po potažení středně silným papírem dostatečně pevný.

KŘÍDLO je vcelku, neboť dělené by těžko vydrželo namáhání při rychlém motorovém letu. Je normální celobalsové konstrukce. Hlavní dva nosníky uděláme z tvrdé balsy (z bedniček). Nejdříve postavíme všechny čtyři části a to každou zvlášť na čisto a potom celé křídlo sestavíme v šabloně. V místech lomení vystužíme

křídlo překližkovými vložkami, zalepenými mezi hlavními nosníky.

VÝŠKOVKA A SMĚROVKA. Výškovka je stejné konstrukce jako křídlo. Směrovku z balsaového prkénka 3 mm přilepíme na tupo na výškovku. Na směrovce je malá směrová klapka, kterou přilepíme na pevně až po zalétání modelu. Výchylka klapky se pohybuje asi od 8 do 10 mm doleva. Zespolu na výškovce jsou přilepeny 4 závažky proti pootočení vůči trupu (nebezpečí havarie) a překřížené očko na uchycení struny Ø 0,2 mm, která omezuje výchylku při vyklápění výškovky. Struna je uchycena jednou stranou za očko na výškovce a druhou na kuličku na konci trupu. Gumičku dethermalisátoru vážeme od zadního kuličky přes výškovku dopředu pod trup a zpět. Doutník vkládáme pod gumičku pod trupem před výškovkou; při běžícím motoru je takto k doutníku lepší přístup než když je v zadu.

POTAH. Celý model potáhneme středně tlustým papírem a důkladně pětkrát až šestkrát lakujeme.

ZALÉTÁVĚJTE vždy s klidem a pomalu; je lépe jít zalétávat třeba pětkrát,

Zde je popis stavby zveřejněný v Leteckém modeláři č.7/1957 Pod ním je obrázek JX 0656 zveřejněný v roce 1958 v anglickém tisku.

než model jednou rozbít. Nejdříve model důkladně zaklouzáme tak, aby kroužil v pravých kruzích o průměru asi 30 m. Tohoto kroužení dosáhneme nakloněním výškovky vůči křídla, nikoli směrovou klapkou na směrovce. Při pohledu zepředu má být levý konec výškovky výš než pravý – výškovku vidíme rovnoběžně se středním lomením křídla. Když máme model takto seřízen, začneme s motorovým zalétáváním.

U modelů poměrně malých rozměrů jako je můj, platí vždy pravidlo: „Doprava na motor a doprava kluz“, neboť levá zatáčka je pro ně vždy nebezpečná. Motor má být nakloněn 3° dolů a asi 1° doprava (získáme propilováním oválných otvorů ve špalí-

cích motorového lože). Motor seřídíme na malé otáčky, model pustíme a bedlivě pozorujeme jeho let. Musí mírně stoupat v pravé zatáčce.

Potom zvýšíme nepatrně otáčky a model musí letět opět v pravé, většinou ploché zatáčce. Nyní začneme vychylovat klapku na směrovce doleva. Výchylkou asi 9 mm dostaneme model do pravé strmé překrucované spirály.

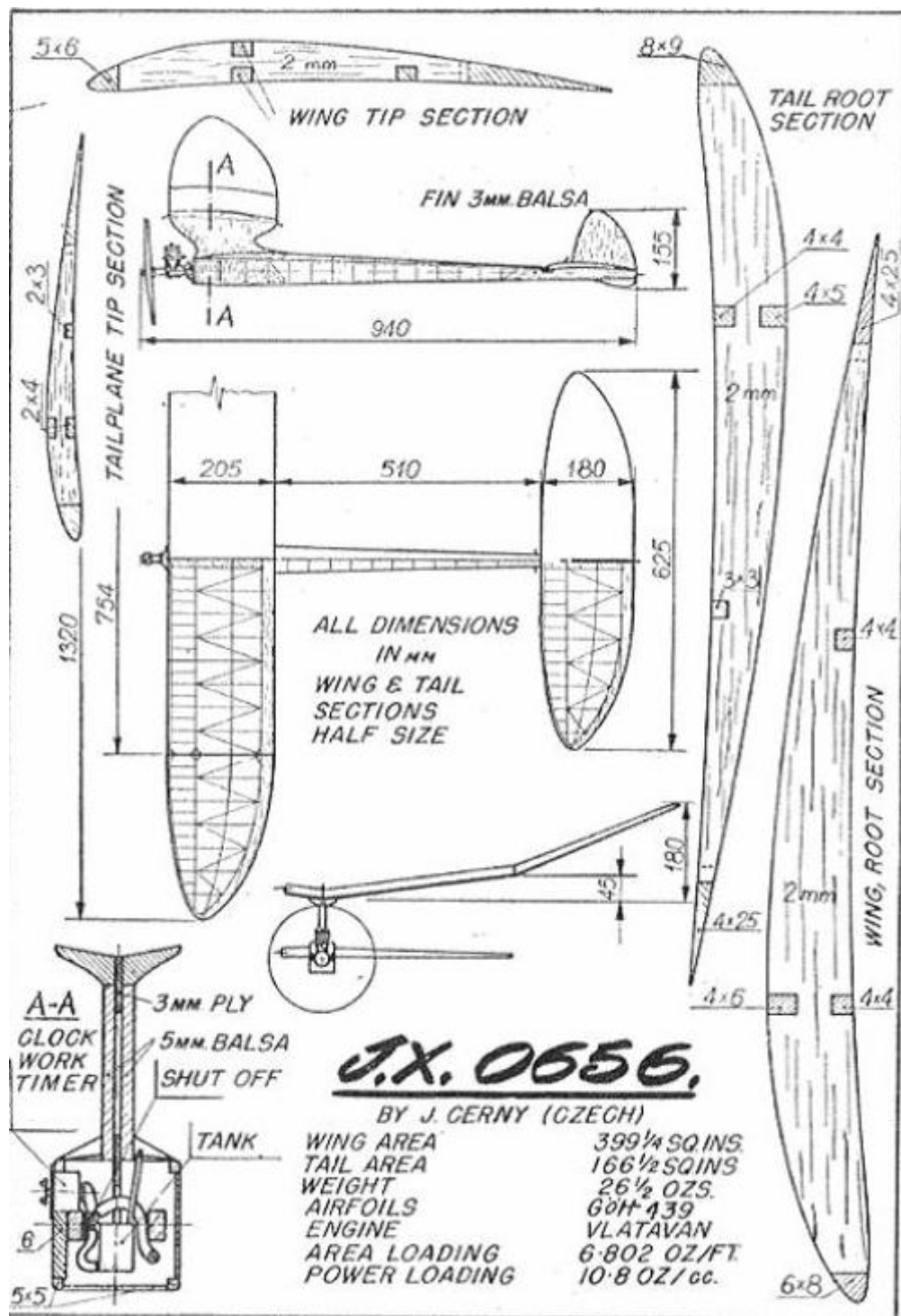
Je-li klapka na směrovce je poměrně malá, působí jen za rychlého motorového letu, nikoli za klouzání, takže model klouže normálně doprava.

Takto správně zalétaný model jde po startu skoro do přemetu, nepatrně vpravo

položeného. Přemet však nedokončí a skoro v horní úvratí se přetočí do normální polohy a tak to stále opakuje až do konce chodu motoru (3–5krát za 15 vt). Po zastavení motoru přejde model do pravé zatáčky bez ztráty výšky.

Nedoporučuji zásadně na modely tohoto druhu dělat nějaké vyklápěcí směrovky a podobné. Je to úplně zbytečné a velmi nebezpečné při poměrně rychlém motorovém letu. Po zalétání létá model velmi bezpečně v každém počasí. Je ovšem nutno stále létat, až jej „dostaneme dokonale do ruky“.

Jiří ČERNÝ,
člen reprezentačního družstva



V roce 1956 se konala Celostátní soutěž ve Vrchlabí a Mezinárodní modelářská soutěž v Maďarsku – Budapešti. Na MMS v Budapešti zvítězil Rudolf Černý s modelem RČ 56. Se stejným modelem skončil na CS na druhém místě.

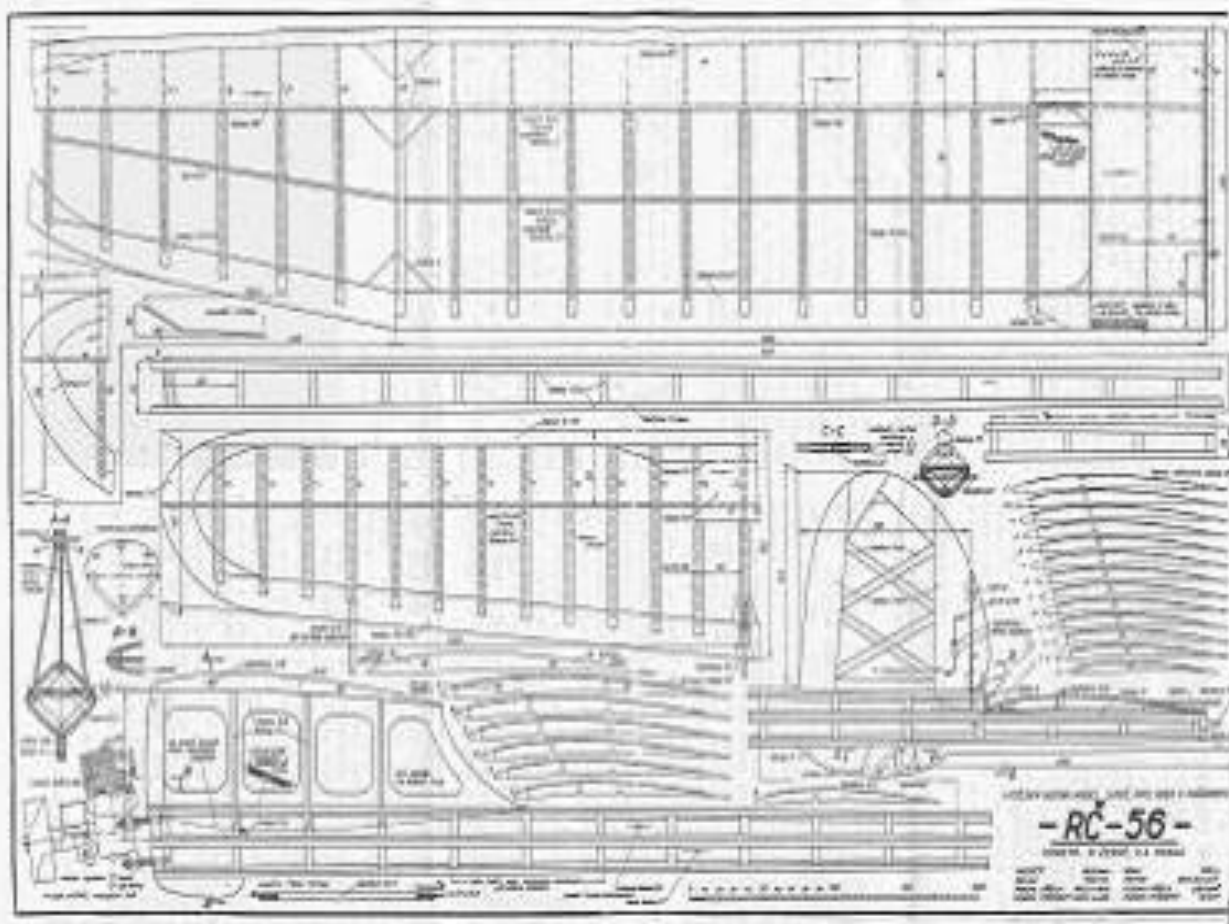
Jeho model RČ - 56 byl publikován v edici Leteckého modeláře v čísle 7 ročníku 1956. Byl tak soupeřem modelu Jiřího Černého. Věřím, že je každému jasné, že se obě soutěže létaly podle pravidel FAI. Na obou soutěžích se startovalo „ze země“. Oba modely tomu musely vyhovět.

Dobře prohlédněte na dalších obrázcích model **RČ-56** a hlavně jeho startovací zařízení, které je velmi dobře vidět na ocasní části trupu zvětšeného výkresu. Na fotografii přiložené k popisu stavby je vidět, jakou polohu model při startu zaujímal.

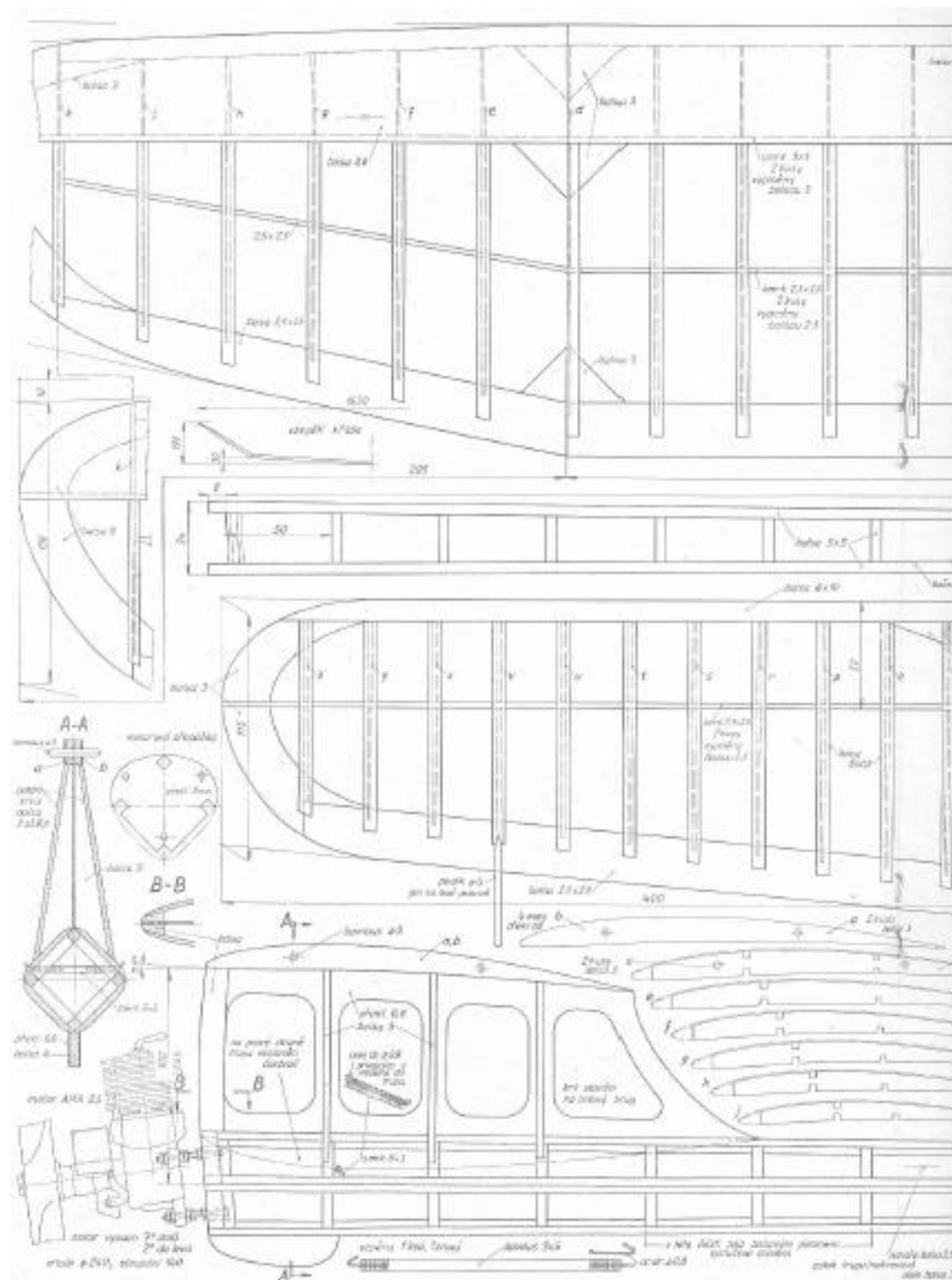
Výsledková listina Celostátní soutěže motorových modelů 1956

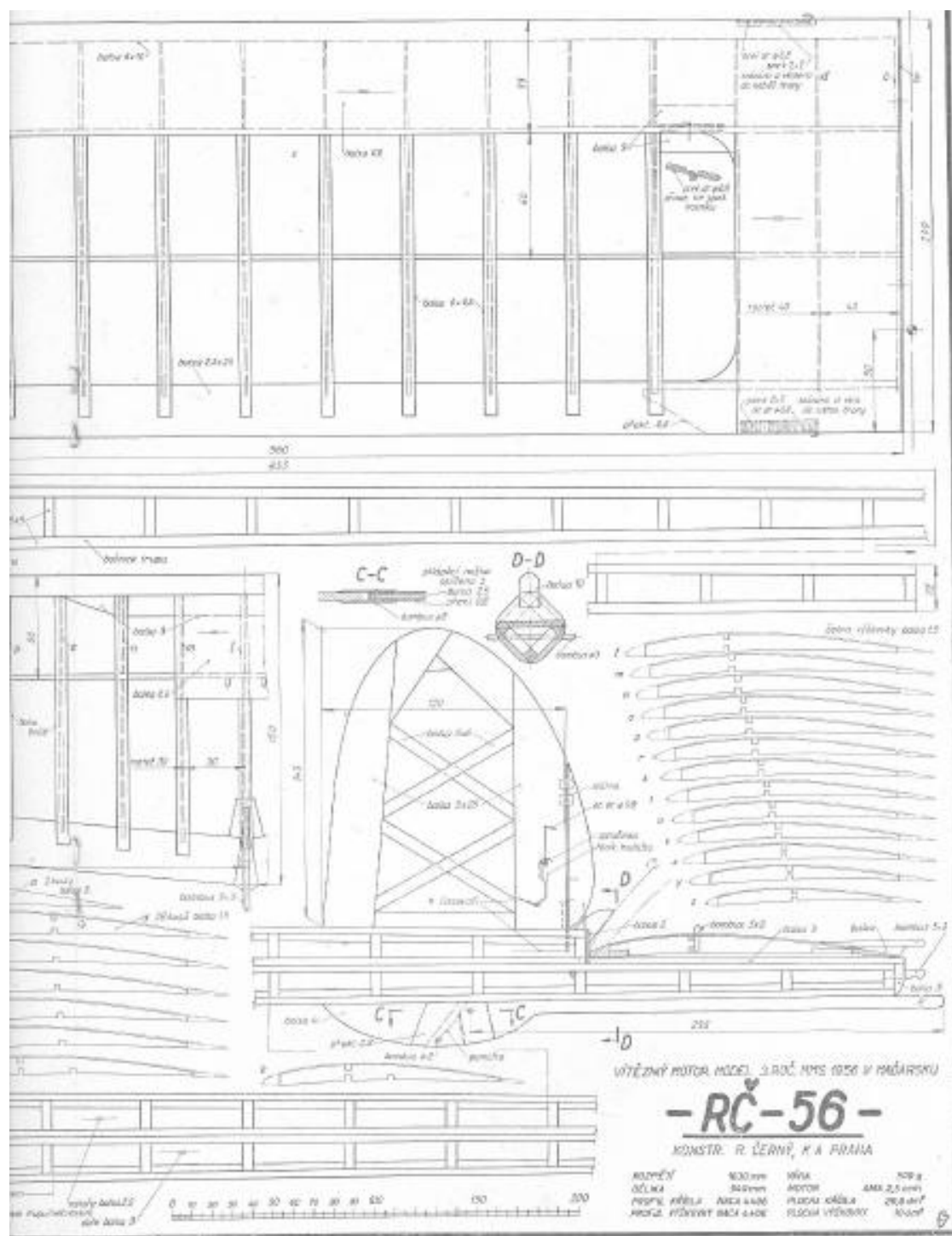
Volné motorové modely – prvních 20							
1. Černý Jiří	Praha-venkov	180	163	180	180	135	838 vteřin
2. Černý Rudolf	Praha-město	110	180	180	180	180	830 vteřin
3. Tölg	Hradec Králové	157	180	180	29	138	684 vteřin
4. Bílý	Praha-venkov	54	102	135	164	120	575 vteřin
5. Schuh	Č. Budějovice	120	176	66	85	95	542 vteřin
6. Janota	Liberec	90	140	99	80	132	541 vteřin
7. Schmíd	Jihlava	166	46	138	95	90	535 vteřin
8. Košíček	Olomouc	0	110	128	121	85	444 vteřin
9. Nowák	Ostrava	59	42	95	131	76	403 vteřin
10. Pokristl	Č. Budějovice	81	0	83	101	116	381 vteřin
11. Scheuter	Ostrava	80	8	24	124	54	290 vteřin
12. Tichý M.	Brno	0	46	20	0	46	112 vteřin
13. Drštička	Prešov	0	0	35	18	33	86 vteřin
14. Burda	Jihlava	66	7	—	—	—	73 vteřin
15. Drnec	Brno	0	27	35	6	0	62 vteřin
16. Sedlák	Praha-město	0	57	0	0	—	57 vteřin
17. Kovařík	Olomouc	0	21	—	—	—	21 vteřin
18. Cikryt	Prešov	—	—	—	—	—	0
19. Olech	Pardubice	—	—	—	—	—	0
20. Lněnička	H. Králové	diskvalifikován					0

Celkem bylo v této kategorii hodnoceno 22 soutěžících.



Obrázek přetištěn z IL 77





RC-56

VÍTĚZNÝ VOLNÝ MOTOROVÝ MODEL Z MMS V MAĎARSKU

K výkresu na prostřední dvoustraně tohoto čísla

Volný motorový model „RC-56“ je konstruován jako výkonný soutěžní model. Na jeho stavbu je proto použito velmi těžké, kterou vylučují výstupní modely, jiné je model určen, dostal od krasojedů aeroklubů. Nedoporučujeme model zalétat s výkonným motorem (soudost obtížná).

Přípojný stavební papír je jen hrobovitý, protože srovnání modelů jednak vyžaduje početné údaje z výkresu, jednak se předpokládá, že si upraví některé detaily podle svého.



Trup je velmi jednoduché konstrukce. Podle výkresu postavíme dvě balsové posuvnice, z nichž normální „gumíčková“ způsobem sestavíme čtyřhranný trup. Vpředu snadno motorovou přepážku, namontujeme kompletní časovač a navěšeme ocelové háčky pro výšpěry. Vzáde upravíme lože výškovky a zhotovíme vedení pro polyethylenovou část směrovky. Před dvě polotru-

pu zespodu postavíme překážku 0,6 mm.

V místě, kde končí „krk“, zesílíme trup silikonovým plátem a celý jej potáhne balsové potahem, nahradí 2,5 mm a dále 3 mm tlustým. Po hrubém zhotovení zesíleného trupu nalepíme na horní hranu obrys „krku“, vyřezáme z překážky 0,6 až 1,0 mm. Se strany vystužíme podle výkresu balsovémi trojúhelníky, nalepíme zesílené profily a potáhne balso 2–2,5 mm (Nez balso po obě strany). Dosaďte přilepíme směrovku a startovací zařízení, které jsme zhotovili zvlášť.

Na obrázku vlevo jsou tři nejlepší soutěžníci let. C na MMS v Maďarsku. Zprava: Černý, Červák, Lá, Mlýnský. Nakolo R. Černý krasojed zvedl model „Moulin Rouge“ po pádu vzduchu.

Celý dohotovený trup obrousíme, potáhne slabým hadovým papírem a důkladně nabrousíme.

Směrovka. Polyethylenová část směrovky je seřazena tak, že současně se zavěšením pulsu motoru se vyčtyř dolová.

Křídla a výškovky jsou normální srovnání starty. Před křídla a „uli“ jsou startovní zvlášť, sloupy k sobě a vystužené



balsovémi trojúhelníky. Balsové „překážky“ profilu je na editované hraně zabrouseno do ztracena. Profil křídla NACA 4406 (u křídla i výškovky) je usazen v souřadnicích.

Potah. Model potahujeme seřadně silným papírem, který důkladně lakujeme (5–6 vrstev kvalitním odlučovacím lakem).

Časovač. Je možné použít kteréhokoli z našich známých způsobů; v prototypu je namontována pipa ABA (viz LM 2/56) a upravená časovač (viz LM 1/56).

Zalétání modelu. Před zalétáním modelu prověříme, zda žáci srovnání křídla a výškovky je skutečně + 3 až 3,5°. Tím zabráníme havarii modelu, kterou by mohlo způsobit nerovné seřazení. Překročili-li uvedené seřazení, musíme pak zbytečně potlačovat motor. Po dokončení zaklousání modelu do levé klouzavé pozice jej upraveně seřazujeme na plný motorový let nebo do volné levé startovací spirály.

R. ČERNÝ, KA Praha-odst.

VÝKRES NA MODEL „RC-56“

si můžete objednat v redakci LM — viz podrobněji na straně 166.

LM 7/56

Použité materiály:

Časopis Letecký modelář ročník 1956 a 1957
Časopis Model Aircraft z roku 1958
IL č.77 a internet Outerzone

Mladějov na Moravě 9.1.2020

Jan Kypta

5. Egervary,				
Maďarsko	647	745	770	1515
6. Garcia, Španělsko	650	747	700	1447
7. Deville, Belgie	693	527	720	1413
8. Bandearali, Itálie	693	670	657	1363
9. Contini F., Itálie	57	703	652	1355
10. Janssenes, Belgie	481	635	657	1292
11. Rautek, Rakousko	436	533	609	1142
12. Platt, Anglie	652	470	44	1122
13. Contini M., Itálie	370	640	46	1010
14. Haidner				
Rakousko	302	453	104	755
15. Pedemontes,				
Španělsko	182	304	—	486
16. Wester, Švédsko	164	166	207	373
17. Batllo, Španělsko	103	33	—	136

Výsledný počet bodů je součtem dvou nejlepších letů.

Teamové létání

Tato kategorie se řeší velké oblibě mezi modeláři západních států a byla také nejvíce obsazena. Startovalo v ní 25 závodníků. I zde již byla uplatněna změna propo- schválená na zasedání CIAM v listopadu 1956, t. j. že v kruhu mohou létat nejvíce tři závodníci současně. I jinak byly dodržovány předpisy FAI: max. obsah motoru 2,5 ccm, plocha max. 8 dm², průřez trupu v místě pilotní kabiny musí se vejít do obdélníku min. 75 × 40 mm, obsah palivové nádrže 10 ccm, délka řídících drátů 15,92 m, prolétnutá dráha 10 km, t. j. 100 kol. Obvod letového kruhu byl rozdělen na osm stejných dílů radiálními čarami. Nepřistál-li model při mezipřistání na některé z těchto čar, musel se pomocník s modelem vrátit na nejbližší zadní čáru proti směru letu a odtud mohl model znova odstartovat. Model mohl pilotovat buď závodník nebo jeho pomocník. Zpravidla však model pilotoval pomocník a závodník, který znal lépe svůj motor, zastával funkci pomocníka.

Před každým kolem byl kontrolován obsah nádrží startujících modelů pomocí zvláštní skleněné měrky o průměru asi 10 mm a délce asi 200 mm. Kontrolovalo se přímo palivem, které v nádrži již zůstalo pro první start.

Pro první a druhé kolo byla závodní družstva vylosována. Výsledky druhého

kola určily sestavu pro finale. K uvedení motoru do chodu a okamžitému odstartování dával povel startér. Let každého modelu byl kontrolován dvěma komisari (počítána kola a měřen čas).

Do finale se probojovali Belgičan Stouffs a Španěl Gogorcena a Fernandez. Během finale však Fernandez porušil pravidla a byl komisari vyloučen.

Zvítězil Belgičan Stouffs s výkony: I. kolo 5'12", II. kolo 6'12" a finale 5'50"; před Španělem Gogorcenou s výkony: I. kolo 6'18", II. kolo 5'16" a finale 5'51". Nejlepšího času 5'03" na trati 10 km dosáhl v druhém kole Angličan Bassett, který se však do finale nedostal.

Spolupráce závodníků s pomocníky a také znalost jejich motorků byla často obdivuhodná. V důsledku toho nebylo výjimkou, když model byl po přistání doplněn palivem a znova odstartován během šesti nebo osmi vteřin.

Rychlost některých modelů této kategorie dosahovala 140 až 150 km/hod. Většina závodníků měla motory Oliver Tigre, jen Belgičan Stouffs použil motoru domácí amatérské výroby. Nádrže byly doplňovány výhradně z lahvi z plastické hmoty, které jediné zaručují rychlou a spolehlivou obsluhu.

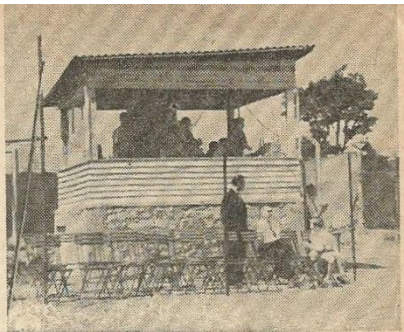
Horké počasí 40 až 45 °C kladlo při tomto závodě vysoké požadavky na fyzickou zdatnost pilotů a vyžadovalo naprostou spolehlivost motorů. Únava obou byla po každém kole zřejmá.

Modelářský souboj (Combat)

byl pro diváky nejzajímavější, avšak pro modeláře nejztrátovější. Startovalo jen pět soutěžících. Pořadatelé soutěže vyspali pro tuto kategorii zvláštní propoisi, které otiskneme v LM 9 nebo 10/57.

Vzhledem k malému množství startujících byly provedeny jen čtyři souboje dvojic včetně finale, v nichž třikrát zvítězil Belgičan Deville a stal se tak absolutním vítězem.

Z celkem 10 startujících modelů (každý závodník měl 2) zůstaly 3 nepoškozené. Z havarovaných modelů zbyly jen motory a hromada třísek. Ke zničení modelů došlo zpravidla při srážce za letu.



Časoměřická věž modelářského letiště v Bruselu – Eterbeek.

I když tato kategorie je velmi zajímavá a vyžaduje velké zručnosti a bystrosti soutěžících, nevyhne se otázce, zda je únosné tak značné ničení modelářského materiálu a hlavně práce, což tato kategorie nevyhnutelně vyžaduje.

Rychlostní tryskové modely

V této nejméně obsazené kategorii se pokusili o start čtyři závodníci, z nichž jen dvěma se podařilo prolétnout předepsanou dráhu.

Španělský reprezentant Gogorcena v prvním kole nedolétal, avšak v druhém a třetím kole dosáhl zaregistrované rychlosti 227 km/h.

Náš Sladký dosáhl v prvním kole rychlosti 210 km/h, přičemž posledních asi 50 m dráhy proletěl kluzem – bez motoru. Při druhém kole Sladký zjistil, že má prasklou palivovou nádrž a proto třetí kolo vzdal. Zvítězil tedy Gogorcena před Sladkým. Je nutno říci, že Sladký doma netre- noval, protože veškeré úsilí věnoval přípravě modelu s motorem 2,5 ccm.

Výsledky družstev

1. Belgie 7; 2. Španělsko 8; 3. až 4. Anglie 11; 3. až 4. Maďarsko 11; 5. Rakousko 15; 6. NSR 16; 7. Švédsko 17 rest. bodů.



VOLNÝ MOTOROVÝ MODEL PODLE PRAVIDEL 1958

Volný motorový model JX-0656 jsem konstruoval a postavil podle zkušeností, získaných na Mistrovství světa v r. 1955 od mistra světa M. Gastera.

Model je celý z balsy. Při stavbě z normálního materiálu a celkové váze 750 g má specifické zatížení 20,6 g/dm³ a vyhovuje tudíž novým mezinárodním předpisům FAI pro rok 1958.

Stavbu tohoto modelu doporučuji jen zkušenějším modelářům, neboť zvládnutí jeho motorového letu je dosti obtížné a vyžaduje větší praxi v létání s motorovými modely.

STRUČNÝ POPIS STAVBY

TRUP je normální příhradové konstrukce a má tři přepážky z překližky, v nichž je uloženo motorové lože a „krk“. Vzadu je trup zakončen dvěma postranicemi z balsy 4 mm, na nichž sedí výškovka.

Vpředu, hned za motorem na pravé straně, je umístěn časovač a na pravém špalíku motorového lože je příšroubová pípá, která zmáčknutím páčky od časovače uzavírá. Toto řešení palivové instalace je podmíněno dobrým ssáním motoru, aby spolehlivě pracoval v každé poloze. Pro průměrné motory toto řešení nedoporučuji.

Po uložení palivové instalace v trupu vylepíme trup mezi příhradami balsou 2 mm (podle výkresu). Trup je po potažení středně silným papírem dostatečně pevný.

KŘÍDLO je vcelku, neboť dělené by těžko vydrželo namáhání při rychlém motorovém letu. Je normální celobalsové konstrukce. Hlavní dva nosníky uděláme z tvrdé balsy (z bedniček). Nejdříve postavíme všechny čtyři části a to každou zvlášť na čisto a potom celé křídlo sestavíme v šabloně. V místech lomení vyztužíme

křídlo překližkovými vložkami, zalepenými mezi hlavní nosníky.

VÝŠKOVKA A SMĚROVKA. Výškovka je stejné konstrukce jako křídlo. Směrovku z balsového prkénka 3 mm přilepíme na tupo na výškovku. Na směrovce je malá směrová klapka, kterou přilepíme na pevnou až po zalétání modelu. Výchylka klapky se pohybuje asi od 8 do 10 mm doleva. Zespođu na výškovce jsou přilepeny 4 zarážky proti pootočení vůči trupu (nebezpečí havarie) a překrývají očko na uchycení struny Ø 0,2 mm, která omezuje výchylku při vyklápění výškovky. Struna je uchycena jednou stranou za očko na výškovce a druhou na kuličku na konci trupu. Gumičku dethermalisátoru vážeme od zadního kuličku přes výškovku dopředu pod trup a zpět. Doutnák vkládáme pod gumičku pod trupem před výškovkou; při běžícím motoru je takto k doutnaku lepší přístup než když je vzadu.

POTAH. Celý model potáhne středně tlustým papírem a důkladně pětkrát až šestkrát lakujeme.

ZALÉTAJEJTE vždy s klidem a pomalu; je lépe jít zalétávat třeba pětkrát,



5. Egervary,				
Maďarsko	647	745	770	1515
6. Garcia, Španělsko	650	747	700	1447
7. Deville, Belgie	693	527	720	1413
8. Bandearali, Itálie	693	670	657	1363
9. Contini F., Itálie	57	703	652	1355
10. Janssenes, Belgie	481	635	657	1292
11. Rautek, Rakousko	436	533	609	1142
12. Platt, Anglie	652	470	44	1122
13. Contini M., Itálie	370	640	46	1010
14. Haidner				
Rakousko	302	453	104	755
15. Pedemontes,				
Španělsko	182	304	—	486
16. Wester, Švédsko	164	166	207	373
17. Batllo, Španělsko	103	33	—	136

Výsledný počet bodů je součtem dvou nejlepších letů.

Teamové létání

Tato kategorie se řeší velké oblibě mezi modeláři západních států a byla také nejvíce obsazena. Startovalo v ní 25 závodníků. I zde již byla uplatněna změna propo- schválená na zasedání CIAM v listopadu 1956, t. j. že v kruhu mohou létat nejvíce tři závodníci současně. I jinak byly dodržovány předpisy FAI: max. obsah motoru 2,5 ccm, plocha max. 8 dm², průřez trupu v místě pilotní kabiny musí se vejít do obdélníku min. 75 × 40 mm, obsah palivové nádrže 10 ccm, délka řídících drátů 15,92 m, prolétnutá dráha 10 km, t. j. 100 kol. Obvod letového kruhu byl rozdělen na osm stejných dílů radiálními čarami. Nepřistál-li model při mezipřistání na některé z těchto čar, musel se pomocník s modelem vrátit na nejbližší zadní čáru proti směru letu a odtud mohl model znova odstartovat. Model mohl pilotovat buď závodník nebo jeho pomocník. Zpravidla však model pilotoval pomocník a závodník, který znal lépe svůj motor, zastával funkci pomocníka.

Před každým kolem byl kontrolován obsah nádrží startujících modelů pomocí zvláštní skleněné měrky o průměru asi 10 mm a délce asi 200 mm. Kontrolovalo se přímo palivem, které v nádrži již zůstalo pro první start.

Pro první a druhé kolo byla závodní družstva vylosována. Výsledky druhého

kola určily sestavu pro finale. K uvedení motoru do chodu a okamžitému odstartování dával povel startér. Let každého modelu byl kontrolován dvěma komisari (počítána kola a měřen čas).

Do finale se probojovali Belgičan Stouffs a Španěl Gogorcena a Fernandez. Během finale však Fernandez porušil pravidla a byl komisari vyloučen.

Zvítězil Belgičan Stouffs s výkony: I. kolo 5'12", II. kolo 6'12" a finale 5'50"; před Španělem Gogorcenou s výkony: I. kolo 6'18", II. kolo 5'16" a finale 5'51". Nejlepšího času 5'03" na trati 10 km dosáhl v druhém kole Angličan Bassett, který se však do finale nedostal.

Spolupráce závodníků s pomocníky a také znalost jejich motorků byla často obdivuhodná. V důsledku toho nebylo výjimkou, když model byl po přistání doplněn palivem a znova odstartován během šesti nebo osmi vteřin.

Rychlost některých modelů této kategorie dosahovala 140 až 150 km/hod. Většina závodníků měla motory Oliver Tigre, jen Belgičan Stouffs použil motoru domácí amatérské výroby. Nádrže byly doplňovány výhradně z lahvi z plastické hmoty, které jediné zaručují rychlou a spolehlivou obsluhu.

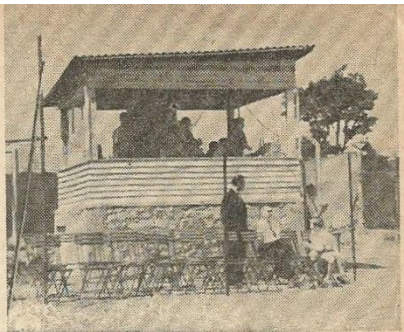
Horké počasí 40 až 45 °C kladlo při tomto závodě vysoké požadavky na fyzickou zdatnost pilotů a vyžadovalo naprostou spolehlivost motorů. Únava obou byla po každém kole zřejmá.

Modelářský souboj (Combat)

byl pro diváky nejzajímavější, avšak pro modeláře nejztrátovější. Startovalo jen pět soutěžících. Pořadatelé soutěže vyspali pro tuto kategorii zvláštní propo- které otiskneme v LM 9 nebo 10/57.

Vzhledem k malému množství startujících byly provedeny jen čtyři souboje dvojic včetně finale, v nichž třikrát zvítězil Belgičan Deville a stal se tak absolutním vítězem.

Z celkem 10 startujících modelů (každý závodník měl 2) zůstaly 3 nepoškozené. Z havarovaných modelů zbyly jen motory a hromada třísek. Ke zničení modelů došlo zpravidla při srážce za letu.



Časoměřická věž modelářského letiště v Bruselu – Eterbeek.

I když tato kategorie je velmi zajímavá a vyžaduje velké zručnosti a bystrosti soutěžících, nevyhne se otázce, zda je únosné tak značné ničení modelářského materiálu a hlavně práce, což tato kategorie nevyhnutelně vyžaduje.

Rychlostní tryskové modely

V této nejméně obsazené kategorii se pokusili o start čtyři závodníci, z nichž jen dvěma se podařilo prolétnout předepsanou dráhu.

Španělský reprezentant Gogorcena v prvním kole nedolétal, avšak v druhém a třetím kole dosáhl zaregistrované rychlosti 227 km/h.

Náš Sladký dosáhl v prvním kole rychlosti 210 km/h, přičemž posledních asi 50 m dráhy proletěl kluzem – bez motoru. Při druhém kole Sladký zjistil, že má prasklou palivovou nádrž a proto třetí kolo vzdal. Zvítězil tedy Gogorcena před Sladkým. Je nutno říci, že Sladký doma netre- noval, protože veškeré úsilí věnoval přípravě modelu s motorem 2,5 ccm.

Výsledky družstev

1. Belgie 7; 2. Španělsko 8; 3. až 4. Anglie 11; 3. až 4. Maďarsko 11; 5. Rakousko 15; 6. NSR 16; 7. Švédsko 17 rest. bodů.



VOLNÝ MOTOROVÝ MODEL PODLE PRAVIDEL 1958

Volný motorový model JX-0656 jsem konstruoval a postavil podle zkušeností, získaných na Mistrovství světa v r. 1955 od mistra světa M. Gastera.

Model je celý z balsy. Při stavbě z normálního materiálu a celkové váze 750 g má specifické zatížení 20,6 g/dm³ a vyhovuje tudíž novým mezinárodním předpisům FAI pro rok 1958.

Stavbu tohoto modelu doporučuji jen zkušenějším modelářům, neboť zvládnutí jeho motorového letu je dosti obtížné a vyžaduje větší praxi v létání s motorovými modely.

STRUČNÝ POPIS STAVBY

TRUP je normální příhradové konstrukce a má tři přepážky z překližky, v nichž je uloženo motorové lože a „krk“. Vzadu je trup zakončen dvěma postranicemi z balsy 4 mm, na nichž sedí výškovka.

Vpředu, hned za motorem na pravé straně, je umístěn časovač a na pravém špalíku motorového lože je příšroubová pípá, která zmáčknutím páčky od časovače uzavírá. Toto řešení palivové instalace je podmíněno dobrým ssáním motoru, aby spolehlivě pracoval v každé poloze. Pro průměrné motory toto řešení nedoporučuji.

Po uložení palivové instalace v trupu vylepíme trup mezi příhradami balsou 2 mm (podle výkresu). Trup je po potažení středně silným papírem dostatečně pevný.

KŘÍDLO je vcelku, neboť dělené by těžko vydrželo namáhání při rychlém motorovém letu. Je normální celobalsové konstrukce. Hlavní dva nosníky uděláme z tvrdé balsy (z bedniček). Nejdříve postavíme všechny čtyři části a to každou zvlášť na čisto a potom celé křídlo sestavíme v šabloně. V místech lomení vyztužíme

křídlo překližkovými vložkami, zalepenými mezi hlavní nosníky.

VÝŠKOVKA A SMĚROVKA. Výškovka je stejné konstrukce jako křídlo. Směrovku z balsového prkénka 3 mm přilepíme na tupo na výškovku. Na směrovce je malá směrová klapka, kterou přilepíme na pevně až po zalétání modelu. Výchylka klapky se pohybuje asi od 8 do 10 mm doleva. Zespođu na výškovce jsou přilepeny 4 zarážky proti pootočení vůči trupu (nebezpečí havarie) a překrývají očko na uchycení struny Ø 0,2 mm, která omezuje výchylku při vyklápění výškovky. Struna je uchycena jednou stranou za očko na výškovce a druhou na kuličku na konci trupu. Gumičku dethermalisátoru vážeme od zadního kuličku přes výškovku dopředu pod trup a zpět. Doutnák vkládáme pod gumičku pod trupem před výškovkou; při běžícím motoru je takto k doutnaku lepší přístup než když je vzadu.

POTAH. Celý model potáhne středně tlustým papírem a důkladně pětkrát až šestkrát lakujeme.

ZALÉTAJEJTE vždy s klidem a pomalu; je lépe jít zalétávat třeba pětkrát,



Jiří Černý s oběma modely (motory: Torpedo 2,5 a Webra Mach 2,5).



Mistr sportu Rudolf Černý s prvním modelem při tréninku.



Mistr sportu Vlad. Hájek při tréninku s novým modelem „zmenšené formule“.



Snímek z ME v roce 1957