

# VELKÉ MANÉVRY

Nejde o manévry na stříbrném pátně s nezapomenutelným Gérardem Philippem v parádních uniformách za zvuků polnic, atd. Ty naše se odehrály při bzučení gummy 2. května 1969 v Mariánském údolí příčiněním leteckomodelářského klubu Brno III. Pravidla „boje“, jimiž se řídilo 25 modelářů s 32 modely, byla již uveřejněna v Modeláři č. 2/69. O soutěži nás informoval „zavilý maketář“ Zdeněk BEDŘICH:

Pořádající klub mě pozval na soutěž jako bodovače. Díky zmatkům s adresou jsem se o počtu ale dozvěděl až na poslední chvíli, a tak jsem byl odsunut pouze do role „koukače“. Přiznávám, že s očima značně vykulenýma.

Prvním důvodem k tomu byla organizace. Bodování i povinné 4 lety každé z maket se odbyly za pouhé 4½ hodiny. Modely samotné byly druhým důvodem.

Už zpracování svědčilo o nevšedním nadšení a lásce. Překvapující byl i výběr typů. Od veteránů z první světové války až po moderní sportovní stroje létalo všechno. Teorie o nelétajících dolnoplošnicích vyracely lety Haškova Čmeláka, Koutného a Čerešňákovy Hiena (Tony) s funkčním zatahovacím podvozkem (!), Ludvíkova „Jacka“ a B-50, která nabírala výšku překrásným výkrutem. Škoda, že nej kvalitnější provedení Pernicův Coin doznal úhony při kontrolním letu před soutěží: Široko daleko nebylo jiného kolíku, než onen osudný kolík samotář . . .

Z dalších modelů musím jmenovat aspoň Drncovu B-50, létající nechtěně i jako hydroavion na nedaleké Říče a Corsair L. Koutného, který – ač se schová do dlaně – udělá poctivých 32 vteřin.

Vítězem soutěže se stal Zdeněk Raška z Frenštátu p. Radh. (bratr olympijského vítěze) se čtyřplošníkem Quart (119,7 bodů). Raška létal ještě se Čmelákem, k jehož věrnosti vzoru (měl totiž i štětěčky na vyzářování statické elektřiny) chyběla už snad jen funkce práškovacího zařízení.

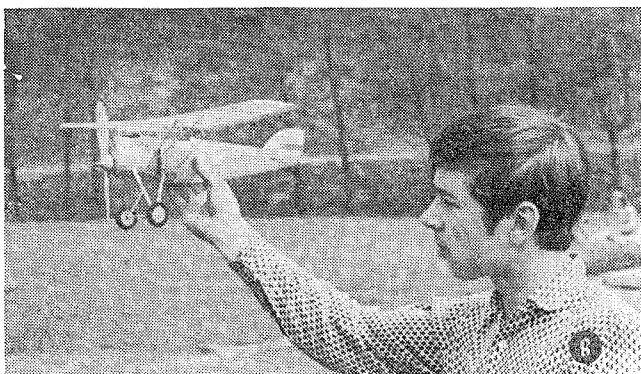
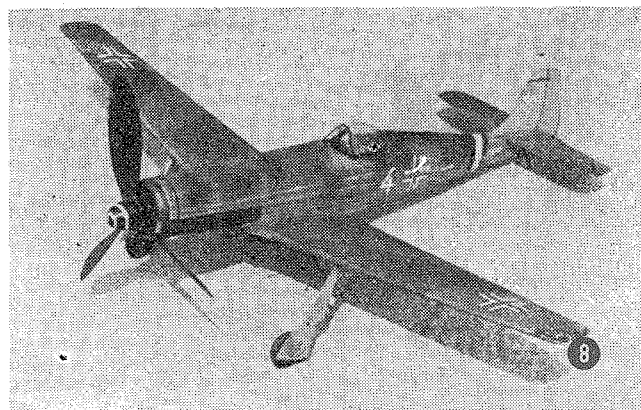
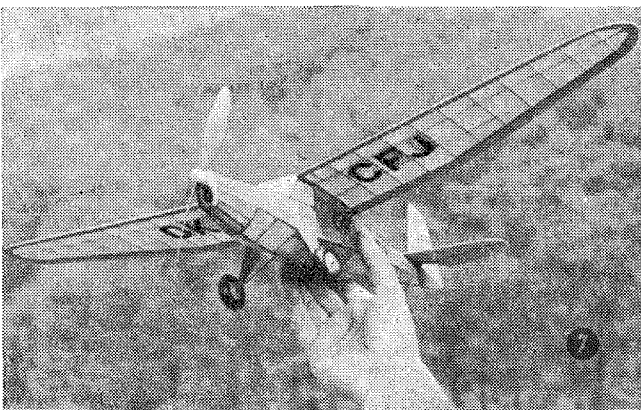
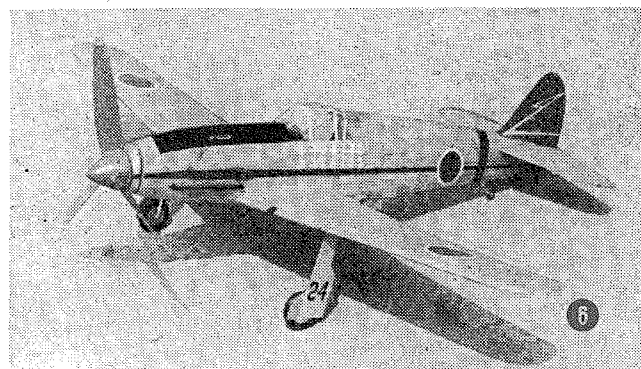
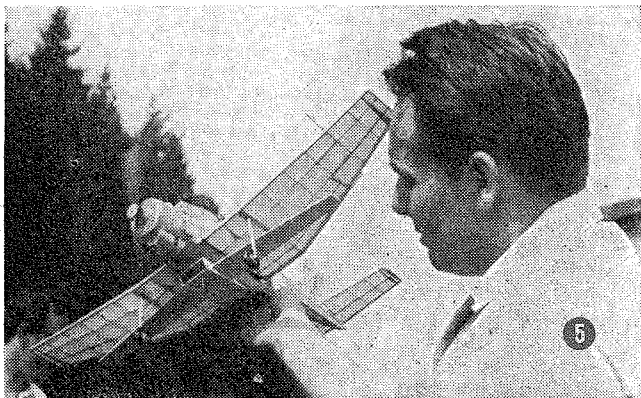
Reprezentant v kategorii Wakefield, Čerešňák z LMK Brno III, byl druhý s maketou Hien (108,7 bodů), třetí místo obsadil hustopečský Ludvík s maketou „Jack“ (107,1 bodů).

Další pořadí: 4. R. Drnec st., Brno I (Avia 122) 107,1; 5. J. Boček, Brno III (Albatros D III) 104,2; 6. R. Drnec ml., Brno I (Bristol F2) 100,2; 7. H. Pernica, Brno I (N. A. CV-102A) 99; 8. L. Koutný, Brno III (HI-61-Tony) 92,6; 9. Z. Najman, Hustopeče (Fokker D VII) 90,2; 10. L. Walek, Frenštát p. R. (Praga E 114) 90 bodů.

Co říci závěrem – po všem, co jsme už o malých maketách na gumu nedávno napsali? Snad jen to, že z bonboniery pro vítěze by patřil aspoň jeden bonbón každému z účastníků. Všichni totiž dokázali, že i u nás se dá lézat kategorie, v níž se nereprezentuje v zahraničí, v níž se „pouze“ modelářsky vyžívají mládí i dříve narození, která je pro radost, pro „vyblbnutí“ v dobrém slova smyslu.

Tak na shledanou letos v září na SOUTĚŽI MAKET ČESKOSLOVENSKÝCH LETADEL S GUMOVÝM Pohonem!

- 1 Slágrem soutěže byla tahle „věc“ s vybavenou kabinou, zvaná v originále COIN (North American OV 10A), kterou právě natáčeji modeláři Pernica a Koutný
- 2 Aero A-38 Rudolfa Drnce má v měřítku 1 : 20 rozpětí přes 800 mm — tedy téměř už výkonný „gumák“
- 3 Maketa Dolphin z I. světové války je prací p. Boháče z Frenštátu p. R.; „podstavec dělá“ Zd. Raška
- 4 Jako za groš kudla je Koutného Corsair a přece dosáhl oficiálně změřeného času 32 vt.
- 5 Zdeněk Raška z Frenštátu p. R. zhotovil na své maketě Čmeláka původní prototypové rozmetadlo, připomínající jakýsi zárodek druhého křídla
- 6 Hlen HI 61 brněnského L. Koutného má funkční(!) zatahovací podvozek
- 7 Na první pohled sobě podobná je i Praga E-114 soutěžícího Waleka z Frenštátu p. R.
- 8 Brněnský modelář Weininger mohl snad i zvítězit — nebýt poruchy vrtule — s maketou prototypu zkušebního letadla Ta 152, jež bylo pokračováním stíhačky Focke Wulf FW 190
- 9 Člen LMK Brno III Richter si vybral za předlohu historický ŠM-3

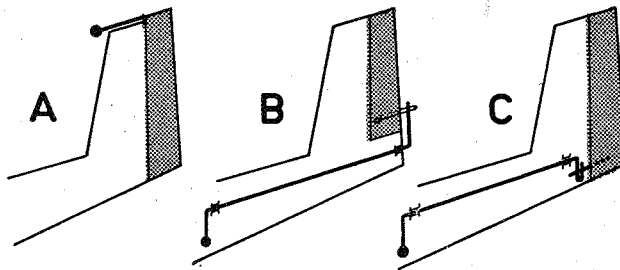


# Znáte „PENDULUM“?

(ve) U volně létajících maket bývá často problémem zajištění dostatečné stranové stability, zejména nechceme-li příliš zvláštním vzepětím rušit vzhled modelu. Od čtenáře M. KORÍNKA z Čejkovic u Chrudimi jsme dostali námět na téměř zapomenuté řešení a doplnili je o dvě dokonalejší uspořádání; známá zejména z anglických pramenů pod názvem „pendulum“.

Princip zařízení vychází z toho, že správný režim letu (jak přímočarého, tak v zatáčce) je takový, kdy výslednice gravitace země (přitažlivost – čili váha modelu) a odstředivé síly (působící na model v zatáčce) má být rovnoběžná se svislou osou modelu. Tuto výslednici sleduje závaží; výchylky oproti svislé ose se přenášejí na směrovku, jejímž působením se model opět uvede do správné letové polohy.

ZPŮSOB A je víceméně teoretický. Jeho správná funkce by totiž vyžadovala, aby osa otáčení směrovky byla svislá (při pohledu z boku) nebo skloněná vpřed. Tuto podmínku je však těžko zajistit, zejména při stoupavém letu, kdy závaží by padalo na stranu i při správné letové poloze a mohlo by dojít k havárii modelu.



ZPŮSOBY B a C tuto vadu nemají. Praktické zkušenosti uvést však nemůžeme. Zalétání takto stabilizovaného modelu bude jistě mnohem obtížnější než modelu obvyklého. Vztah plochy a výchylky směrovky ke vzepětí modelu a ostatním znakům, určujícím stranovou stabilitu, bude nutno stanovit pokusně. Potíže může také dělat rozkývané závaží při poryvech větru a jeho pomalý útlum. Závaží musí vyvozovat takový moment (váha  $\times$  rameno), aby spolehlivě „utáhlo“ směrovku; doba jeho kyvu (je úměrná tomuto momentu) by měla být tak krátká, aby ji model svými výkyvy nestačil sledovat. Pomohlo by tlumení rychlejších pohybů kyvadla, ale to by asi bylo obtížné.

Rádi uveřejníme osobní zkušenosti, získané s tímto způsobem stabilizování modelů.

Kresba:  
TIBOR  
KRAJČÍR

