

Rekordní člun kategorie

S popisovaným modelem ustavil mistr sportu Vítězslav Moucha loni evropský rekord rychlostí 148,7 km/h. Model je to tedy vynikající, nikdo si však nesmí myslet, že stačí postavit jej přesně podle plánu, dát do něj patřičný motor a jezdit také na rekord. K špičkovým výkonům je zapotřebí mnoho zkušeností. Některé se dají vyčíst, jiné je nutno získat vlastní praxí. A to znamená jezdit, trénovat, soutěžit a dívat se kolem sebe. Přečtěte si, co o tom píše sám rekordman:

A 2

Trénují zásadně na palivo, s nímž jezdím soutěže. Každé palivo totiž vyžaduje jiné nastavení jehly karburátoru a na soutěži není čas ani příležitost je hledat. Používám palivo tohoto složení:

methylalkohol	22 %
ricinový olej	25 %
nitrometan	45 %
nitrobenzol	8 %

Nastavení jehly se také mění podle počasí (teplota, tlak vzduchu) i podle použité lodní vrtule. Správné nastavení vzhledem k těmto činitelům už vyžaduje praxi.

Úhel, který svírá osa hřídele lodní vrtule s osou modelu (2°), je jen výchozí hodnota; při zajištění se může měnit podle chování modelu. Jestliže při tomto úhlu nastavení osy vrtule model vyskakuje zádi z vody, je to špatnou vrtulí. Zásadně se nesnažím přitlačovat záď lodě zátěží nebo nastavením záporného úhlu osy vrtule.

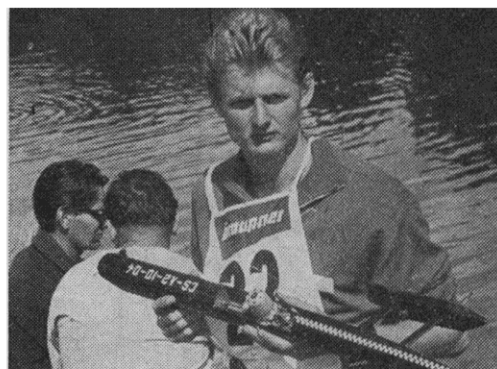
Udělat dobrou vrtulí není snadné: můžete se snažit udělat třeba pět zcela

stejných vrtulí, loď s nimi však nepojede vždy stejně. Tak např. před mistrovstvím Evropy 1967 ve Francii jsem udělal asi 30 vrtulí a z nich jsem vybral jenom 4 (!), s nimiž model dosahoval patřičnou rychlost. Kdo nemá zkušenosti, nechť raději zajiždí s vrtulí o menším stoupání (asi 150 mm). Start je totiž dosti obtížný. Doporučuji jít se podívat na nějakou soutěž, tam se dá nejlépe odkoukat, jak si počínat. Po nabytí potřebné zručnosti je možno zvětšovat stoupání vrtule na 180—190 mm.

Loď dosahuje největší rychlosti, jede-li jen po šroubu. Předek přitom má být asi 30—40 mm nad vodou. Dosáhne se toho jednak změnou úhlu nastavení plováků, jednak ohýbáním závěsného drátu.

STAVBĚ

Základem trupu jsou bočnice a přepážky z truhlářské překližky tl. 5 mm. Vrchní i spodní potah je z balsy tl. 2 mm. Část trupu, kde je umístěn motor a nádrž, má dno z balsy tl. 10 mm. Bočnice jsou ještě polepeny 5mm balsou a zaobleny. Du-



ralové motorové lože je k bočnicím přišroubováno a přilepeno.

K lepení používám výhradně lepidla Epoxy 1200.

Hřídel lodní vrtule ze stříbrné oceli o \varnothing 5 mm prochází duralovou trubkou o \varnothing 10/11 mm. Na zadním konci hřídele je cinem připájen zvonec, zhotovený z oceli Polli-Stabil a zakalený. Vpředu je hřídel zakončen kolíkem o \varnothing 7 mm, již prochází ještě kolíkem o \varnothing 2 mm.

Lodní vrtule z prázinového ocelového plechu (planžety) má \varnothing 43 mm a stoupání asi 170 mm (pro motor MVVS 5R bez tlaku).

Palivová nádrž o objemu 60 cm³ je zalepena do přední části trupu. Je spájena z mosazného plechu tl. 0,4—0,5 mm. Je více méně spádová; tlakové nádrže nepoužívám.

Plováky jsou z plně balsy, nosníky z ocelového drátu o \varnothing 3 mm jsou zaplňovány balsou. Drát je v trupu i v plovácích upraven směsí lepidla Epoxy 1200 a dřevěných či balsových pilin.

Povrchová úprava. Model je potažen jednou vrstvou skelné tkaniny, lepenou Epoxy 1200. Povrch je pak tlučen obvyklou směsí pudru Sypsi a nitrolaku a brošeno. Barevný nátěr nitrolakem je proti účinku paliva chráněn bezbarvým polským Chemolakem.