

# Jak jsem poznal „valacha“



Miroslav Laurenčík

Před několika lety jsem se účastnil podzimního polétání v Nesvačilech a potkal jsem tam svého kamaráda Zdenka Vlacha. Vystupoval s nádherným třímetrovým dvouplošníkem WACO se zabudovaným motorem vlastní konstrukce. Při sledování jeho exhibice mě zaujal úžasný výkon tohoto čtyřtaktního motoru.

přiveze sám Zdenek Vlach. Slovo dodržel a motor se konečně ocitl v mých rukách.

Motor je dodáván v polystyrénovém přepravním obalu, ve kterém je uloženo veškeré příslušenství k jeho upevnění, elektronické mikroprocesorové zapalování a návod k použití. Již na první pohled zaplesá srdce každého modeláře nad provedením motoru. Blok je vyroben na kvalitních CNC strojích, což nastavuje pomyslnou laťku hodně vysoko. Některé části, jako unášec vrtule, zadní víko a kryty ventilů jsou eloxovány. Má jako každý čtyřtaktní motor dvě hlavní výhody. Zprvu nepotřebujete velkou palivovou nádrž – já například létám na půllitrovou cca 13 – 15 minut. Zadruhé se nemusí zdlohavě vymýšlet, jak vytvořit výfukové potrubí. Stačí použít flexibilní kovovou hadici, což je nejjednodušší varianta. Můžete si s tím však i pohrát a zhotovit výfuk opravdu na míru. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že pokud zvolíte druhou variantu, motor se stane velmi tichým. Pokud se model nachází ve větší vzdálenosti a stáhnete plyn, občas se stává, že motor není téměř slyšet.

Vlastní zástavba motoru do modelu, v mém případě jsem měnil pouze přední motorovou přepážku, je velmi jednoduchá. Motor je připevněn čtyřmi šrouby a distančními mezikusy přímo na motorové přepážce – bez jakýchkoli tlumicích prvků. Motory Valach se totiž vyznačují hladkým chodem s minimálními vibracemi. Nyní už stačí jen obrazně zaklapnout kapotu a můžete vyrazit na letiště.

Motor mě příjemně překvapil snadným spouštěním. Stačilo několikrát nasát palivo při zavřeném sytiči, párkrát protočit motor k prvnímu „kopnutí“, vypnout sytič a motor naskakuje na takřka první otočení vrtule. Po doladění motoru na jehlách – nastavení správného přechodu motoru z volnoběhu na maximální výkon – můžete jít rovnou létat. Letový projev motoru se oproti dvoutaktnímu daleko více blíží originálu. V kombinaci s vrtulí Fiala 30 x 14 je létání skutečným



Výfukové potrubí

zážitkem. Motor podle telemetrických údajů, které sleduji na vysílači, točí cca 6000 ot./min. To je více než dostačující výkon pro běžné létání s modelem, který má při rozpětí 2,55 m hmotnost necelých 16 kg.

Je však třeba podotknout, že tento motor nepatří mezi ty nejlevnější na trhu. Cílem výrobce jistě nebylo se zařadit po bok nekvalitním, levným výrobkům, ale nabídnout zákazníkům kvalitní motor s odpovídajícím servisem.

**Miroslav Laurenčík**

Kontakt:

tel.: 603 422 536

e-mail: lm.model@seznam.cz



Karburátor

Od tohoto setkání uběhla již nějaká doba, během které jsem pro svůj vlastní model GE-BEE senior sportster, používal dvoutaktní motor DA 85 cm<sup>3</sup>. Pro model o hmotnosti cca 13 kg je tento motor dostačující, po nějakém čase jsem však začal přemýšlet nad tím, zda by se něco nedalo přece jen zlepšit. Téměř ihned jsem si vzpomněl na již zmíněné setkání se Zdenkem Vlachem a věděl jsem, že právě jeho motor by byl tím pravým pro můj model.

Věděl jsem, že tyto motory začala sériově vyrábět firma Valach Motors ve Valašském Meziříčí. Neváhal jsem a kontaktoval majitele firmy, Stanislava Fialu. Po přátelském rozhovoru jsem si objednal motor VM 120B2-4T 120 cm<sup>3</sup>. Jde o velmi úspěšné motory, které svou kvalitou oslovily modeláře nejen v ČR. V současné době slaví úspěch po celém světě, mimo jiné v USA či v SRN, kde je nabízí firma Practical Scale Toni Clark.

Menším počátečním zklamáním byla pro mě zpráva, že si motor sice mohou objednat, nicméně že mi nebude moci být dodán ihned – o motory byl totiž takový zájem, že firma nestíhala uspokojit poptávku tak rychle. Po několika týdnech jsem dostal zprávu, že můj motor je vyroben s tím, že je možné osobní předání na leteckém setkání na Moravě, kam mi ho

