

Licenční výroba německého motoru DB-605 umožnila Italům vývoj výkonných stíhacích letounů „pětkové“ řady: Reggiane 2005, Macchi 205 a Fiat G.55. Snad největší bojovou hodnotu z těchto kvalitních letounů měl Fiat G.55 se silnou výzbrojí, který svými letovými parametry překonával dokonce německý Bf 109G, vybavený stejným motorem.

Fiat G.55 létal v řadě různých zajímavých kamufláží, jen italské poznávací značky nabízejí tři varianty: od původních „fascies“ Mussoliniho leteckého přes „známkové“ znaky italské socialistické kolaborantské republiky až po kokardy osvobozené Itálie, bojující společně se Spojenci proti Němcům.

„Dvacetinka“ G.55 zachovává nejen hezké tvary a barvy svého vzoru, ale i dobré, nezávadné letové vlastnosti a schopnost vysokých výkonů, o čemž svědčí nejen lehká, pečlivě postavená maketa K. Ludvíka, ale i podstatně těžší a méně kvalitní model mladého M. Jahůdky, který létá také velmi dobře.

Model je stavebně dosti náročný, a nelze jej rozhodně doporučit začátečníkům. Z toho důvodu také popis stavby nezabíhá do obecněji známých podrobností.

Stavbu začneme výběrem co možná nejlehčí (od 0,08 do 0,12 kg/dm³), ale pevné balsy. Na přepážky a žebra použijeme nejlehčí balsy s radiálním řezem tl. 1 mm. Všechny přepážky a žebra postupně vyřízneme. Z pevnější balsy nařezeme lišty podélníků trupu a nosníků křídla, jakož i pásy na lamelování kormidel. Vše okamžitě opatrujeme kartičkami s označením dílu. Teprve poté, až si připravíme „stavebnici“, překryjeme výkres průhlednou plastickou fólií a můžeme začít s vlastní stavbou.

Trup. Na hlavní podélníky osadíme přepážky, zkontrolujeme, zda jsou všechny ve správné poloze, a zalepíme je. Po dokončení zaschnutí lepidla lepíme postupně pomocné podélníky. Vlepíme vyztužení z tvrdé balsy tl. 2 mm pro zadní závěs svazku. Pokud máme velmi lehkou balsy tl. 5 mm, zhotovíme předešlý trup až po křídlo jako poloskořepinu: Nařezeme pásy balsy o průřezu 5x1 mm, vpředu je mírně sbrousíme, vzadu v nich zhotovíme zářez pro podélník o průřezu 1x1 mm a postupně je lepíme na přepážky. Do zaschnutí lepidla je zajišťujeme ve správné poloze špendlíky. Takto postupujeme, dokud trup není celý polepen pomocnými podélníky; mělo by jich být čtyřicet až padesát! Splenou kostru trupu pak pečlivě sbrousíme. Dbáme přitom, abychom podélníky neprobrousili, toto nebezpečí hrozí zejména v místech, kde jsou přilepeny na přepážky, nemáme-li na brusném prkénku nový (ostrý) brusný papír a při broušení na prkénko moc tlačíme. Výška podélníků by se směrem dozadu měla zmenšovat z 1 mm až na 0,6 mm.

Trup je dimenzován tak, aby byl co nejlehčí, nesmí se však pnutím potahu zhortit.

Křídlo sestává ze tří samostatných částí, je však lepší je zhotovit v celku. Teprve potom oddělíme uší od centroplánů, sbrousíme místa styku pod úhlem zaručujícím správné vzepětí a znovu vše pečlivě slepíme. Do zaschnutí lepidla ponecháme křídlo v šabloně, zajišťující správné vzepětí i překroucení.

Hotové křídlo vlepíme do trupu. Tato práce vyžaduje chladnou hlavu a klidné ruce: v trupu musíme opatrně proříznout otvory, do nichž křídlo zasuneme a zalepíme. Pracujeme pečlivě, materiál ubíráme pomalu ostrou žiletkou a brusným papírem. Případné mezery mezi trupem a křídlem se nesnažíme vyplnit stahujícím lepidlem (Kanagomem), ale vylepíme je odřezky balsy. Zalepíme přechody z měkké balsy.

Ocasní plochy mají oblouky lamelovány a spleny na šabloně. Stejným způsobem můžeme lamelovat i koncové oblouky křídla, které tak získá na potřebné pevnosti. Na lamelování volíme co nejlehčí balsy, jinak



FIAT G.55

maketa italské stíhačky na pohon gumovým svazkem

Konstrukce: Ing. Lubomír Koutný, Brno

musíme, zvláště na koncové oblouky křídla, použít balsy podstatně pevnější.

Vrtule je zhotovena z balsy a bambusové štěpiny způsobem popsaným v Modeláři 7/1991. Pohodlnější modeláři si však mohou upravit plastikovou vrtuli Igra o průměru 240 mm.

Podvozek má kola z balsy nebo pěnového polystyrenu vypouzděna papírovými trubičkami. Hřídel představuje ocelový drát o $\varnothing$ 0,6 mm. Nohy z bambusových štěpín se zasouvají do papírových trubiček vlepěných do křídla. Kryty jsou z lehké balsy tl. 0,6 mm.

Potah je z kvalitního lehkého papíru. Zásadně volíme co nejlehčí vláknitý papír: Modelspan nebo Japan. Model můžeme potáhnout papírem obarveným Duhou, realističtější je ale nastříkat jej stříbrnou barvou na plastikové modely Humbrol. Výsledkem je neprůhledný „kovový“ povrch, na němž můžeme uplatnit další křídařské „finty“, třeba i provozní ošlapání křídla atp. Marking můžeme sestavit z obtisků, lepší ale je také jej nastříkat podle šablon. Nakonec celý model přestříkáme zředěným zaponovým nitrolakem. Pozor, před stříkáním barvou Humbrol musí být potah dokonale vypnutý, nalakovaný a do hladka vybroušený!

Seřízení a vyvážení je zřejmé z výkresu. Oboje je třeba přesně dodržovat! Nemá smysl snažit se nakonec ušetřit na hmotnosti tím, že model nedovážíme; končí to takřka vždy jeho rozbitím!

Průřez gumového svazku volíme podle „prázdné“ hmotnosti modelu. Pokud se nám povedlo jej postavit asi do 40 g, lze s úspěchem použít šest nítů gumy FAI 1x2 mm, tedy asi 9 g. Do tohoto svazku lze po záběhu natočit až 1200 otáček, což představuje asi 50 s motorového letu.

Zalétávání musí nutně předcházet kontrola seřízení a polohy těžiště při rovnoměrně rozloženém svazku uvnitř trupu; pro ten účel je mírně natočíme. Zkontrolovaný model zaklouzáváme zásadně za úplného bezvětří, nejlépe do vysoké trávy. Pokud model houpe, okamžitě jej dovážíme vpředu plastelinou. Fiat G.55 je rychlá stíhačka, a proto i citlivá na zásahy do kormidel a vyosení vrtule. Změny je třeba dělat vždy postupně, nikdy neměním dva prvky najednou. Při

zaklouzávání stále dbáme na rovnoměrné rozložení svazku v modelu. Na úplné optimum vyladíme klouzavý let na mírnějším svahu. Do svazku přitochíme asi padesát otáček a seřizujeme přechod z motorového do klouzavého letu. Model při něm nesmí zhoupnout. Pokud se svazek příliš vytáčí a posouvá se v trupu, musíme na hlavici zhotovit zarážku, bránící jeho úplnému vytočení.

Pro motorový let platí vše, co bylo již v Modeláři mnohokrát popsáno. Je-li levá zatáčka příliš úzká a klesavá, je třeba více vyosít vrtuli doprava, případně zvětšit negativ na pravé polovině křídla. Jestliže model v motorovém letu houpe nebo na začátku prudce stoupá, ale v druhé polovině motorového letu přechází do klesavé zatáčky, musíme vrtuli vyosít dolů. Někdy model létá poměrně dobře, ale při plném natočení svazku má snahu o „kosý“ přemet. Pak je třeba zvětšit negativ na pravé polovině křídla. Při soutěžním létání se řada modelářů snaží do modelu „nacpat“ co nejvíce gumy. Tím se ale zvětší plošné zatížení a zmenší rozsah úhlů nastavení, při němž má křídlo dostatečný vztlak. To se často projeví špatným přechodem z motorového letu do kluzu nebo tendencí k pravé klesavé spirále v klouzavém letu. Pomůžeme tomu ubráním gumy, případně zarážkou bránící úplnému vytočení svazku.

V minulém sešitu Modeláře se u plánu upoutané polomakety letounu PZL-110 Koliber nedopatřením vytratilo upozornění, že plánek ve skutečné velikosti můžete získat, poukážete-li čitelně vyplněnou poštovní poukázku typu C 14 Kčs na adresu: Redakce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1. Do zprávy pro příjemce napište čitelně název modelu PZL-110 Koliber. Výkres vám zašleme do 15 dnů po obdržení poukázané částky.