

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 letectva 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, nezáludné 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 možno nejlehčí (od 0,08 do 0,12 kg/dm<sup>3</sup>, ale pevné balsy. Na přepážky a žebra použijeme nejlehčí balsu s radiálním řezem tl. 1 mm. Všechny přepážky a žebra postupně vyřízeme. Z pevnější balsy nařežeme lišty podélníků trupu a nosníků křídla, jakož i pásky na lamelování kormidel. Vše okamžitě opatříme kartičkami s označením dílu. Teprve poté, až si připravíme „stavebnici“, překryjeme výkres průhlednou plastickou fólií a můžeme začít s vlastní stavbou.

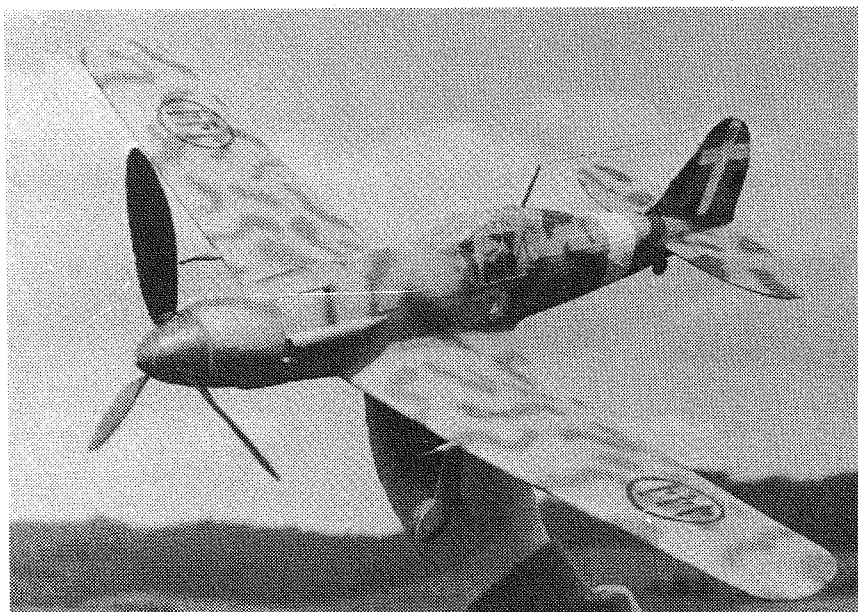
**Trup.** Na hlavní podélníky osadíme přepážky, zkontrolujeme, zda jsou všechny ve správné poloze, a zalepíme je. Po dokonalém zaschnutí lepidla lepíme postupně pomocné podélníky. Vlepíme vyztužení z tvrdé balsy tl. 2 mm pro zadní závěs svazku. Pokud máme velmi lehkou balsu tl. 5 m, zhotovíme předek trupu až po křídlo jako poloskořepinu: Nařežeme pásky 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! Slepenu kostru trupu pak pečlivě obrousíme. Dbáme přitom, abychom podélníky neprobrosili, 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 potažou zhortit.

**Křídlo** sestává ze tří samostatných částí, je však lepší je zhotovit v celku. Teprve potom oddělíme uši od centroplánu, 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 slepeny na šabloně. Stejným způsobem můžeme lamelovat i koncové oblouky křídla, které tak získá na potřebné pevnosti. Na lamelování volíme co nejlehčí balsu, jinak



# FIAT G.55

maketa italské stíhačky na pohon gumovým svazkem

Konstrukce: Ing. Lubomír Koutný, Brno

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

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

**Podvozek** má kola z balsy nebo pěnového polystyrénu vypouzděna papírovými trubičkami. Hřídel představuje ocelový drát o  $\varnothing 0,6$  mm. Nohy z bambusových štěpin se zasouvají do papírových trubiček vlepených 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 plastické modely Humbrol. Výsledkem je neprůhledný „kovový“ povrch, na němž můžeme uplatnit další křídla, „finty“, třeba i provozní ošlapaní 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 nití 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 platinou. 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 otoček 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 vytvoření.

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 vytvoření svazku.

V minulém sešitu Modeláře se u plánu upoutané polomakety letounu PZL-110 Koliber nedoplatením 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.

Výkres modelu ve skutečné velikosti obdržíte, pokudžete-li čitelně vyplněnou poštovní poukážkou typu C 10 Kčs na adresu: Redakce Modelář, Jungmannova 24, 113 66 Praha 1. Do zprávy pro příjemce napište zřetelně název modelu „Fiat G.55“. Výkres vám zašleme do 15 dnů po obdržení poukázané částky.

MAKETA ITALSKÉHO STÍHAČIHO  
LETOUNU NA GUMOVÝ POHON - M 1:20

### FIAT G.55

KONSTRUKCE: ING. L. KOUTNÝ

ROZPĚTÍ: 580 mm

DĚLKA: 472 mm

HMOTNOST: 40 g

