

# P-47A THUNDERBOLT



Jan KOLDA

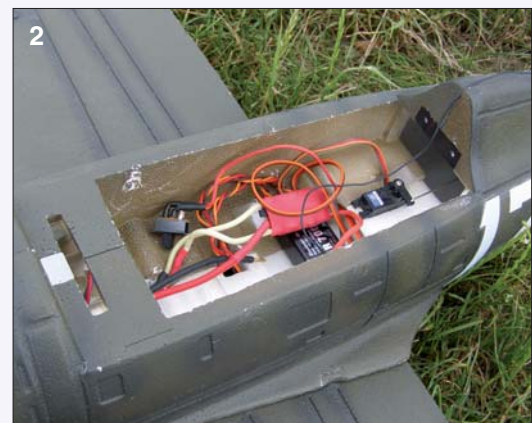
Test a podrobný popis modelu byl již zveřejněn v MHM 12/06. Proto se v tomto článku zaměřím hlavně na letovou stránku věci a úpravy, které zlepšují funkčnost modelu. Já jsem model dostal prostřednictvím redakce k důkladnějším letovým zkouškám a vyzkoušení funkčnosti podvozku. Ten je opravdu jen na dokonalou dráhu, ani po výměně kol za větší se mi nepodařilo v terénu odstartovat ze země (foto 1). A to jsem rapidně snížil hmotnost modelu na 660 g. Šlo to až na sletu elektromaket v Rokycanech, kde mají velkou a hladkou asfaltovou dráhu. Ale ani skutečné Thunderbolty nebyly schopny operovat z travnatých ploch a vyžadovaly dlouhé pevné dráhy. Je to prostě těžká a rychlá stíhačka. Model v tomto provedení potřebuje ke startu ze země hladkou dráhu alespoň 10-12 m dlouhou

Ke zkouškám jsem dostal model v základním provedení s motorem 480. Ten svým výkonem je opravdu na hranici použitelnosti a neskýtá příliš rezervy výkonu pro řešení

krizových situací. Pro normální létání je ale postačující, model s ním celkem slušně stoupá, zvládne výkřut i opakovaný přemet, jen z letu na zádech se už do přemetu nezved-

ne. Na to má asi vliv i použitý profil s rovnou spodní stranou. Také obrácený přemet má hodně velký průměr oproti normálnímu, tak pozor na výšku. Ale je to model těžké stíhačky a ne akrobat. Jeho maximální rychlost není zas tak velká při srovnání třeba s Mustangem se stejným motorem. To můj stínový Hurricane na Speed 300 s třilistou vrtulí dokáže být rychlejší. Pro normální let i v čerstvějším větru ale postačují cca 2/3 plynu. To by mělo vyhovovat i méně zkušeným pilotům, pro úplné začátečníky to ale zase není. Pro létání obrátů je lepší plný plyn, jinak letoun rychle ztrácí rychlost. Kdo by chtěl rychlý model s akrobatickými vlastnostmi, může použít firmou nabízený střídavý motor. Ten by měl i usnadnit starty ze země.

Já jsem použil regulátor Jeti JES 020 a akumulátor Yutong 3S 1200 mAh (foto 2). Ten stačí na cca 10 min. letu, ale bývá po letu dost horký. Je uložen v dutině trupu s malým kanálkem shora na větrání. Asi by neškodilo udělat jej i zdola, a zvětšit průchod vzduchu kolem spodku kabiny. Na křídélka jsem použil 2 serva Carson 9 g, na výškovku NS 05, které přesně pasuje do vylisovaného otvoru. V návodu doporučené výchylky 10 mm na obě strany jsou ale poměrně malé, vhodné tak na opatrné poletování, na pořádný výkřut je to dost málo. Lepší jsou výchylky 13 mm zejména na výškovce. Za tu je třeba tahat občas trochu razantněji. Pokud máme dvojí výchylky na vysilači, dáme si ty „bojové“ až 15 mm. Použil jsem přijímač Graupner R 700, serva křidélek zde připojíme na 2 a 6 kanál.



Hned první věcí, kterou jsem změnil, jsou těžké plastové kryty spodní části křídel. Ty jsou sice opatřeny 3 suchými zipy a oboustrannou samolepkou, ale zejména v přední části, kde je kanálek na prodlužovací kabely serv, se začaly velmi rychle odlepovat. Pokud by se to stalo za letu, fungovaly by jako obrovská aerodynamická brzda a model by se mohl stát neovladatelným. A tak jsem



kanálky a nosník prostě přelepil papírové zdravotní pásky (foto 3). Úspora hmotnosti je až 50 g a to je dost. Takže tuto úpravu vřele doporučuji. Další problém se ukázal v upevnění ovládacích pák křídélek. Ty jsou šroubované ze dvou dílů a ve slabém křídélku se začaly silně viklat. Vyřešil jsem to tím, že jsem horní část se šroubky odmontoval, z páčky odřízl dilatační výstupky a pak ji prostě shora skrz křídélko celou plochou přilepil. Původní kola hlavního podvozku o 50 mm jsem vyměnil za úzká loukoťová o 65 mm. Ta i rozměrově více odpovídají skutečným. Loukotě můžeme oboustranně zakrýt papírovým kroužkem pro maketovější vzhled. Protože jsem zničil původní vrtuli, použil jsem náhradní z Mustanga. Má trochu širší listy, ale na výkon to nemá vliv. Protože mám počítačovou soupravu MX-12, namixoval jsem křídélka zároveň i jako při-

stávací klapky. Bohužel toto řešení se ukázalo jako naprosto nevhodné, protože model při přistávacím manévru v podstatě přestal na křídélka reagovat a spadl mi do vývrtky. Naštěstí to odnesla jen prasklá kapota motoru, vrtule a konec křídla. Model ale i při použití těžšího aku Li-Po 3S 2100 mAh a při celkové váze 690 g má docela přijatelnou přistávací rychlost i bez klapky a tak nebude činit potíže ani méně zkušeným pilotům. Jenom v poslední fázi doporučuji opravdu jemně s výškovkou. Model má totiž tendenci těsně nad zemí „vyplavat“ a snadno se při přebytku rychlosti zvedne. Spíše držet a netahat ani po dosednutí.

Za letu vypadá model velmi dobře a když si na něj trochu zvyknete, hezky si s ním zalétáte. Příkládám pár letových fotek. Pokud udržujete trochu rychlost, asi 2/3 plynu, je celkem hodný a nezaludný. Minimálka je také slušná, asi na třetinu plynu. Tou jdeme na přiblížení před přistáním. Pokud vypneme motor úplně, je dobré ihned potlačit, jinak hrozí ztráta rychlosti a pád. Čerstvější vítr mu také moc nevádí a tak si myslím si, že jeho koupí neprohloupíte. Proti dříve testovanému Mustangu má jednu velkou výhodu. Je totiž z plného materiálu a tak i větší poškození se dají poměrně snadno opravit. Přeji letu zdar a žádné havárie. Dotazy na mobil 724 129 220. ■

