

F4U-1 CORSAIR

Maketa amerického námořního stíhače z II. světové války

Výrobce: Alfa Model, ČR

Když se řekne korzár, tak se mi dřív než oni proslulí loupeživí námořníci, pokud možno s páskou přes oko a s dřevěnou nohou, vybaví něco jiného, a sice letadla stejného jména. A z těchto letadel se mi zase nejdřív vybaví to vrtulové, druhoválečné, námořní palubní stíhací letoun v noční kamufláži, díky dvojímu lomení křídla a zvláštnímu postavení směrovky nezaměnitelného vzhledu. Prostě už jsem tak postižený. Chtěl jsem si ho postavit už před nějakým rokem, a to svojí obvyklou technologií z plátkového EPS, ale tehdy po vnitřním boji zvítězil stroj Hellcat (zase ta moje pohodlnost – jeho křídlo nemá lomení do W...).

A najednou se do jednoho – ještě pořád slunečného – říjnového dne ozve telefon s nabídkou testu žhavé novinky od firmy Alfa Model. Ta v tu chvíli ještě ani „nevise-la“ na webu, natožpak létala pod povely kniplů nových letců-zákazníků. A Corsair je tady!

Povídám výrobci do telefonu: „To je prima, tak to ještě během týdne po večerech poskládám a polítám si, ať je test ještě letos.“ A Tonda Alfery (majitel firmy) mi povídá: „Na to ti budou stačit tak dvě hodiny.“ „Tak to tedy zkusím“, odpovídám.

Krabice

Krabice jako kufr, o velikosti bratru 90 x 40 x 20 cm, opatřená madlem. Nejdřív se ptám, zda v ní vůbec něco je. Případá mi prázdná. Je pevná, nic v ní nechraští, snad ani ten karton ze kterého je vyrobena nemůže být tak lehký. Doma ji položím na váhu – ukáže 1100 g. Opravdu to nic neváž!

Nastává chvíle napětí, otevírám ji – a je tam! Opravdu tam je, opravdu je to éro, skládá se ze dvou dílů, pak je tam jakýsi pytlíček, plánek, leták, nálepky a hotovo.

Podrobně to celé zkoumám. Už vidím jasně, že není co stavět. Éro je už postaveno, jenom se musí složit ze dvou dílů. Jeden celek tvoří trup včetně odnímatelného motorového krytu, ocasní plochy jsou integrovány, táhlo výškovky osazeno, páky na kormidle zaklesnuty.

Druhým dílem je křídlo, křídélka funkční, táhla osazena..., prostě hotovo. Oba díly jsou usazeny v ložích z kartonu, navíc v místech dotyku s kartonem zabaleny do návléků z bublinkové fólie, vše zajištěno „kartonovými zámky“ v ložích. Chytré a účinné, bezpečné proti poškození. Pokud ten celý interiér krabice neroztrháš nějaké dítě nebo jiný rodinný miláček či nepřítel, bude krabicový kufr sloužit jako přepravní box dlouho a úplně spolehlivě.

Ochrana modelu je namístě, škoda jej ničit při přepravě.

Vázení

Musel jsem obsah zvážít – tedy ty dva díly, které dohromady tvoří vlastní celou stavebnici. Zde jsou výsledky: trup s motorovým



krytem a ocasními plochami 86 g, kompletní křídlo 80 g.

Povrchovka

Povrchová úprava formovaného PPS je dokonale maketová, včetně pozitivního naznačení plátování, vystupujících nýtů apod. Střed křídla, prostor spojení křídla s trupem a místa exponovaná při do sedu modelu na břicho jsou vyztužena tenkým tvrdým polystyrenem, je to materiál jako u kelímků na jogurt. Osvědčené vtipné řešení. Z téhož materiálu je motorový kryt, ten má vylisovánu maketu hvězdicového motoru. Vše je barevně dokončeno. Povrchová úprava stříkaným lakem v matné ocelové tem-



né modří je dokonalá. Stejně dokonalé je zasklení kabiny včetně vyznačení rámování skel.

Model

Model – jako tradičně u obdobných výrobků této firmy – nemá podvozek. Pokud nebudete létat (resp. přistávat) na betonu nebo v oranici, nepotřebujete jej, to jsem vyzkoušel. Přesto jsem si všiml pod křídly, v místech případných podvozkových noh, jakýchsi značek (jako ostřejších bodových prohlubní), nějaké náznaky či co. Tak že by jednou...?

Ve zmíněném pytlíčku připevněném na stěně kufru je kužel vrtule s podložkou unášeče, na kterou se kužel naklapne – také dobrý figl, figurka pilota z kelímkového materiálu, je ji třeba vystříhnout a nabarvit, variabilní koncovky (blimpy) na páky serva a potřebné kousky plastových trubiček. Neschází ani samolepicí suchý zip pro fixování akumulátorů.

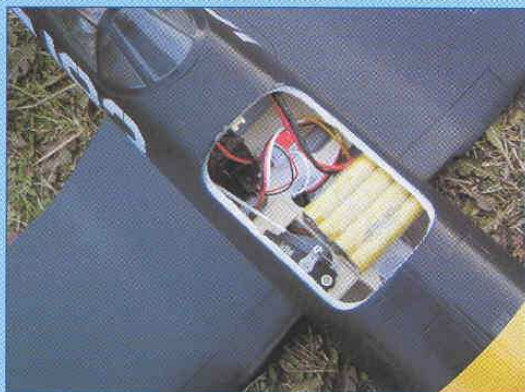
Arch tzv. mokrých obtisků obsahuje vše potřebné pro tři různé dobové imatrikulace. Obtisky jsou přesné, výborně se nanášejí, netrhají se.

Návod

Součástí stavebnice je samozřejmě „návod“ sestávající ze čtyř listů formátu A4 a obsahující popis historie předlohy, vysvětlení k aplikaci obtisků, osazení serv, seřízení apod. Až po uvedení doporučení různých možných pohonů a přehledného výkresu sestavy s potřebnými detaily stavby i letového seřízení. (Pro úplnost svého testu a připomenutí dodávám, že prototyp Vought V-166B F4U Corsair, XF4U, vzlétl v květnu 1940 a sériová verze F4U-1 v červnu 1942.)

Příložené „povídání“ je tréfně nazváno „Dokončení modelu“, nikoli „Stavební návod“. Opravdu nejde o stavbu jako takovou. Instrukce jsem shledal podrobnými a bez chyb, no a pokud by snad někdo měl potíže se čtením, stačí mu ten náčrt. Kresby budou pochopitelné určitě i Číňanovi. Takže potíže





polohy sklopené páky serva. Délku páky serva jsem upravil podle návodu, nasadil blimp a sestavil celý ten „kolotoč“. Je to asi nejsložitější operace celé stavby.

Nejdřív musíme zjistit, jak servo s pákou natočit a sklopit tak, aby byl celek v poloze přijatelné vzhledem k úhlu trčících ovládacích táhel. Musíme brát ohled na to, ze které části serva čouhá kablík, i kam s ním, a jak na nás má koukat šroubek pro utažení táhel v blimpu. Abychom to vůbec mohli později seřdit a utáhnout – a tak podobně. Neustále se to různé rozpadá a překlápí. No sranda! Já jsem na takové opičárny zvyklý, tak jsem to zvládal bez emocí. Vyplatí se celou sestavu tzv. nasucho zkusit, no a až jsme si jistí, že je to dobré, tak ještě jednou a pak teprve doříznout ten kousíček ve spodním potahu (teprve teď se servo schová přesně do potřebné polohy, je dobře natočeno i sklopeno a ještě můžeme utáhnout šroubek na blimpu). Ufff! Tak tuhle operaci jsem dělal určitě hodinu. Servo jsem na závěr zakápl na horním i dolním potahu troškou lepidla Purex, druhý den to bylo naprosto dokonalé. Servo se nesmí kývat!



dičně – naprogramoval duální výchylky, tentokrát ale proti základním ještě o 30 % větší. To jsem si povídal, kdyby to bylo při záletu potřeba nějak náhle zachraňovat (přece jenom už to dost pofukuje), tak raději větší výchylky, udržím to případně jemněji na kniplech. Aby byla jistota, šlo do programu 60 % exponenciálu. Pro začátek jsem také nastavil křídélka asi tak 0,5 mm nahoru, téměř tak, jak doporučuje návod. Výškovka je v nule.

Zkušebně jsem vsadil „akupak“ na místo doprostřed otvoru na trupu a vyvážil model na prstech (místa podepření jsou zřetelně vyznačena). Je to v pořádku. Nic jiného jsem popravdě od stavebnice tohoto výrobce ani nečekal. Na závěr šel model na váhu a ta ukázala hodnotu 378 g. To je hodně dobré číslo. Při kvalitě povrchu a velikosti modelu jsem si sliboval příjemný zážitek z letu. Křídlo má slušnou plochu, mohlo by to být i hodné éro.



s pochopením postupu kompletace rozhodně nehrozí.

Ale mít potíže s rukama nebo s trpělivostí, či nedostatek přesnosti, nebo nedej bože spěch – tak to by byl průšvih. Model je sice skutečně úplně hotový, ale operace, které je třeba provést jsou vysoce náročné na přesnost a ve stísněných prostorách trupu i křídla chtějí opravdovou péči.

Doplňky

Ještě si musíme pořídit komponenty, které stavebnice neobsahuje a bez nichž ten krásný kus nepoletí. Tedy nepoletí řízeně. Jsou vyjmenovány v návodu, tak jen pro informaci, co jsem použil u svého stroje. Na křídélka 9g miniservo značky Naro, na výškovku trošku větší 14g servo NaroMax (je to tak, není to doporučené de-

val bez emocí. Vyplatí se celou sestavu tzv. nasucho zkusit, no a až jsme si jistí, že je to dobré, tak ještě jednou a pak teprve doříznout ten kousíček ve spodním potahu (teprve teď se servo schová přesně do potřebné polohy, je dobře natočeno i sklopeno a ještě můžeme utáhnout šroubek na blimpu). Ufff! Tak tuhle operaci jsem dělal určitě hodinu. Servo jsem na závěr zakápl na horním i dolním potahu troškou lepidla Purex, druhý den to bylo naprosto dokonalé. Servo se nesmí kývat!



Servo výškovky má úplně perfektní umístění, je pro něj spousta místa na vnitřní trupové desce těsně při boku trupu. Já jsem pod patky vlepil ještě dva malé kousky topolové překližky, abych jej dostal výš (je vyšší než devítigramové servo), bylo to hotové raz dva. Zbývá nalepit na trupovou desku pásek suchého zipu.

Pohon

Teď už jen osadit pohon. Tady zase není co vymýšlet, dokonce jsou na motorové přepážce naznačena místa vrtání otvorů pro převodovku. Hotovo za pět minut.

Sestavení

Model sestavíme jednoduše tak, že zespu protáhneme kabel křídélkem (ani jsem nepoužil doporučený prodlužovací kabel), přiklapneme křídlo do lůžka, to tam sedne jako ulité, bez vůlí a přesahů, a shora přitáhneme jedním plastovým šroubem. Zkontroloval jsem souměrnost – jako ze šablony. Vypadá opravdu přesvědčivě, že poletí.

Zbývá to nepříjemnější – naladit systémy. Velikosti výchylek jsou doporučeny v návodu, držel jsem se doporučení a ještě si – jako tra-



vítigramové servo, ale nic jiného v domácích zásobách nebylo...), pro pohon jsem zvolil můj oblíbený elektromotor MIG 280 Racing s převodovkou MP Jet 3,75:1 (jedna z variant uvedených v návodu) a regulátorem Potensky mikro 8A, jako přijímač jsem osadil (momentálně volný) „bezhmotnostní“ Potensky picco smart. Akumulátory jsem pořídil nové, NiMH 650 mAh – žluté s vysokým vybijecím proudem. Sestavil jsem z nich osmičlánek. Výrobce doporučuje vrtuli APC 9/6", zvolil jsem oblíbenou GWS stejných parametrů a natřel ji na stříbrno. Podle mě by při fotografování ta oranžová nebyla to pravé.

Tak ho fešáka složíme

Ještě jednou přečíst „Dokončení modelu“ a prohlédnout plánek – zdá se, že nic zlého mě nečeká. Stopnu si samo sebou čas.

První operací bude osazení serva křídélkem.

Ta jsou naháněna táhly v křídlech jedním centrálním servem uprostřed centroplánu. Na servo je šikovně připraven přesný výřez, do spodního potahu je nutné výřez udělat až po ověření polohy serva. To je důležité pro přesné zafixování



Dokončení

Zbývá „nalepit“ obtisky. To šlo jako po másle, celá aplikace netrvála víc než 20 minut. Jen bych doporučil dívat se při hrubém vystřihování jednotlivých částí obtisků dobře proti světlu – bílé nápisy, čísla apod. nejsou pochopitelně při běžném pohledu vidět zřetelně, tak abyste do nich omylem nestrhli!

Musím potvrdit, že Tonda měl pravdu. Celá stavba mně trvala ani ne dvě hodiny, když nepočítám barvení figurky pilota. A tedy také její připevnění. To se musí vymyslet, protože ve stavebnici není nic – a to ani zmínka v návodu – čím a jak vlepit figurku do kokpitu. Vyřešil jsem to tak, že jsem dovnitř dutého bojovníka vlepil purexem kousíček lehoučkého EPP, ze stejného materiálu udělal takovou hrazdičku mezi boky trupu na hraně obrysu kabiny a na ni ho přilepil. Vrátil jsem zpátky kabinový překryt (přibodován LA tmelem) a je to.

Obávám se, že hodně stavitelů vyřeší problém s připevněním tak, že chudáka pilota nechají proti jeho vůli doma a model bude bezpilotní. Je to škoda – stálo by to za nějaký minidleek pro připevnění figury. Nebo že by mi ve stavebnici chyběl?

Tentokrát jsem udělal ještě hmotnostní rozbor: trup + ocasní plochy 86 g; křídlo 80 g; motor + převodovka 60 g; regulátor 5 g; vrtule + unášec 10 g; přijímač 8 g; serva a kabely 25 g; akupak 8x 650 mAh 104 g.



A vzhůru do oblak!

Tentokrát jsem si servítky nebral. Je to stíhač, sloužil na moři a tam fouká pořád, i chladno může být. Kdybych čekal na příznivé počasí, trvalo by to dlouho. Je podzim a jaro je daleko! Takže jsem nedbal žádných obav a rozhodl jsem se zalétnout toho fešáka v nejbližší možné pracovní mezeře.

Příležitost se naskytlá jednoho všedního dne navečer. Bylo pod mrakem, foukal tak dobře „pětimetrový“ vítr. Nu což! Dobil jsem osmičlánek nateplo, sestavil tu nádhru, zkontroloval funkce, výchytky a vypustil model tak, jak jsem zvyklý – mírným pohybem mírně doprava a téměř vodorovně.

Co se dělo? Nic! Corsair prostě odletěl. Rovně, dopředu, mírně nahoru, mírně klonil doleva. Lehce trimem srovnat doprava a už kroužil. Nebylo na co čekat, je to svižný stroj, tak se musí hýbat v obrazech. Nabral jsem výšku, ještě to chtělo trochu natáhnout výškovku (v příštím letu jsem nepatrně posunul baterky a už to bylo super) a začal jsem se základními obraty. Vážení, je to paráda! Krásné táhli i utažené přemety, výkruty chtějí rozhodně jako obvykle lepší práci mých rukou, prostě letí jako z praku. Osazený pohon si poradil i s panujícím větrem, pronikavost výborná. Kluz je parádní, model vyvážený, nehoupe, přistání s vypnutým motorem k noze. Jsem nadšen! Jen ta rychle padající tma mi zamezila jít na další let. Ještě jsem označil kam dát akupak, ostatní bylo v pořádku, včetně výchytek. Příště budu zkoušet ještě jiné akumulátory – rok staré NiMH 720 mAh (termně zelené průmyslové) – a jiné vrtule. A hlavně fo-



tit. Při prvním záletu z toho moc nebylo, i když se syn snažil. V tom přitími už ani chytré fotky nestačí při té rychlosti letu správně doostřit.

Další let se uskutečnil v sobotu odpoledne, dokonce za silnějšího větru než předchozí let. Chtěl jsem trochu sluníčka kvůli focení, to se chvílemi vylupovalo, tak žádné váhání a šlo se na to – podvečery už nehrozí, přichází zimní čas a tedy tma už málem po obědě. Přemluvil jsem Radka a spolu s mým synem a dvěma fotky (všechno jistě) jsme vyrazili do lehce nadnulové sibérie.

Tentokrát jsem osadil vrtuli GWS 9x7" a opět se ukázalo, že vítr příliš nevádí. Je to neuvěřitelné. Model byl „doserizen“ podle poznatek z prvního letu, tedy vlastně kromě těžiště nic dalšího, a už nechtěl žádný další zásah. Jenom řídit s obezřetností odpovídající poryvům víchru. S touto vrtulí letěl pocitově téměř stejně, jako s před-

chozí 9x6". Opět táhli přemety, několik za sebou, ty výkruty nic moc, musím to nacvičit v klidu, bojové zatáčky, stoupání a kluzy, přistání zase téměř k noze. Ve vzduchu se Corsair aktivně a svižně pohyboval přes šest minut, kvůli větru skoro pořád pod plným plynem, tak to je dobrý výsledek. Přistával jsem ještě s docela slušnou rezervou, ještě by to nějaké dva, tři okruhy vydržel. Řekl bych, docela dobrý výsledek.

Další den, ještě za mírně lepších podmínek, jsem uskutečnil dva lety. Opět bez potíží. Při okamžicích mírnějšího větru létá éro nádherně na malém prostoru kolem hlavy. Let na zádech zvládá pěkně, vrátil jsem ho tlačným púlpřemetem. Tak to vidíte. Jinak obecně je potřeba trochu hlídat rychlost, ale z vodorovného letu při ztrátě rychlosti po křídle nepadá, spíš ztratí stabilitu a projeví se to takovým máváním křídel a prosedáním, prostě začne přemýšlet kam



spadne, ale spíš padne ocas, pak skloni před a poskočí o schod níž. Já nemám srdce na to, nechat ho spadnout, tak prostě přidám plyn a je to. Zkrátka se srovná a odletí. Tentýž efekt má opačný postup – potlačit a pustit ho trochu z kopce a už zase pěkně klouže. Ale sám se nesrovná, nemá proč, tak zase mírně natáhnout! Je to dobré vyzkoušet, kdyby došla štáva, přistaneme s úsměvem. V nasazené zatáčce drží jako přisíty.

Došlo i na ony zmiňované „stařečky“ akumulátory NiMH 7x 720 mAh. Tak do toho větru nic moc, lehce se mátoží, to není příliš bezpečné. Hlavně ale tyto akumulátory nepustí potřebný proud, věřím tomu, že sedmičlánek z těch nových žlutých NiMH 650 „by letěl“ podstatně lépe.

Co dodat?

Co je hodně dobré a v návodu se o tom také píše: „S tímto érem nemusíme sledovat, jestli se ve větru neklaní stromy k zemi.“ Tak to je pro případ letového abstraku opravdu veselá zpráva. Pokud není zrovna extrémní víchřice s poryvy, jde se létat. Viděl jsem autora modelu a výrobce létat v extrémních podmínkách několikrát a mohu říci, že dnes, po krátkých zkušenostech s tímto corsairem, jsem jeho odvaze porozuměl. Tomu éru takové podmínky totiž nevádí, a pokud neuděláte fatální chybu – ostrá zatáčka na minimálce po větru apod., tak si při dostatečné pozornosti vychutnáte let, jako by se nic extra nedělo.

Ještě jeden poznatek. Měl jsem trochu pochybností o dostatečnosti pohonu MIG 280 Racing + 3,75:1. V dnešní době všelijakých stírdávků jsem to měl málem za nějakou „outsideřinu“. Není to tak. Je to plnohodnotný pohon a realizmus letu je výborný, pronikavost také, ale velký vív



na kvalitu tohoto pohonu mají akumulátory. Ověřil jsem si, že nové žluté mikrotužky NiMH 650 mAh skutečně dávají hodně slušný proud (odhadem klidně 6 A) a v tom je ten zakopaný pes. Létání na ještě nedávno nejlepších průmyslových NiMH 720mAh je o poznání línější, dávají prostě citelně nižší proud, resp. pokles napětí při vysokém odběru je vyšší. Nevěřil bych, že to bude až tolik poznat, je to opravdu citelné.

Takže je tam ani nezkoušejte!

Tak co na to říkáte? Že to stojí za to? Určitě! Pokud chcete rychle postavit a hned létat, tak tenhle korzář je pro vás vyšitý. Já s ním budu blbnout určitě celou zimu. A hlavně ještě jednu věc zkusím – to mi nedává dlouhodobě klid, namontuji na něj zatahovací podvozek GWS. No a pak vám dám zprávu jak to dopadlo. A taky zkusím ty jiné vrtule, ale to nesmí tak fučet. Možná přijde na řadu i ten střídaček. Mám na paměti naše lítání s Tondou a jeho synem po „Megacupu“, to byly jiné foťky, s jejich érama se střídačkama!

Do té doby nebo možná ještě dřív zase - jako už tradičně:

PĚKNÉ POLÉTÁNÍ A HAPPY LANDING!

Radim

radimm@mybox.cz

Vážení modeláři, redakce RCM pro vás připravila speciální nabídku. Jde o objednávkový systém výrobků testovaných redakcí. Výrobek si můžete objednat stejně jako plánek poštovní poukážkou typu „C“ a zaplacením příslušné částky, s uvedením názvu výrobku ve zprávě pro příjemce. Objednaný výrobek obdržíte do 14 dnů od doručení. Redakce se tímto snaží pomoci modelářům, kteří nemají v blízkosti bydliště možnost nákupu, či je pro ně tento výrobek v současnosti nedostupný.

Cena modelu F4U-1 je 2630 Kč, pro „Klubáky“ 2499 Kč.

F4U-1 CORSAIR – údaje o modelu

| | |
|--|--------------------------------|
| rozpětí | 810 mm |
| délka | 655 mm |
| plocha křídla | 12,15 dm ² |
| hmotnosti | |
| udaná výrobcem | 380 až 420 g |
| letová u mého modelu | 378 g |
| pohony | |
| Speed 280 + MPJ 3,75:1 + APC 9x6" | |
| Speed 330 + MPJ 3,75:1 + APC 9x6" | |
| Speed 300 + MPJ 5:1 + APC 9x6" | |
| MPJ AC 25/25-25 + MPJ 5:1 + APC 9x6" | |
| testovaná kombinace | |
| MIG 280 Racing + MP JET 3,75:1 vrtule GWS 9/6 nebo 9/7 | |
| napájení | 8x NiMH 650 mAh High Discharge |
| regulátor | 5 / 8 A |
| ovládání | křídélka, výškovka, motor |