

Polomaketa SPAD XIII



Model je obdobně konstrukce jako polomaketa stíhacího letounu SE-5a, kterou jsem popsal v RC revue 8/2008, tedy dřevěná (balza a překližka), doplněná plastovými a kovovými díly. Výrobce se sice snažil o co největší maketovost, ale v některých bodech se mu to nepovedlo. Například na trupu je vnější povrch podélníků tvarové karoserie na úrovni přepážek. Podélníky by však do nich měly být zapuštěny pouze částečně. Výsledkem je, že na trupu přepážky vystupují. Jinak je konstrukce promyšlená, dvou-plošník je samonosný.

K pohonu můj přítel zvolil osvědčený motor AXI 2217/12, který pohání i model SE-5a. Pro něj

Technická data podle výrobce:

| | |
|------------------------|-------------------------|
| Rozpětí | 865 mm |
| Délka | 685 mm |
| Plocha křídla | 25,2 dm ² |
| Hmotnost | 635–715 g |
| Plošné zatížení křídla | 25–28 g/dm ² |
| Doba stavby | 6–8 h |

Z hlediska možného rušení mi totiž připadá nelogické tahat kabely regulátoru přes přijímač.

Podvozek má nohy z duralového plechu. Nemá žádný výrazné pružící prvek, pokud použijeme trubku spojující šrouby tvořící osy kol. Trubky kamarád pro létání u SPADa i SE-5a odstranil a umožnil tak alespoň nějaké pružení. Rázy během přistávání se pak tolik nepřenášejí do konstrukce, což má někdy devastující účinky.

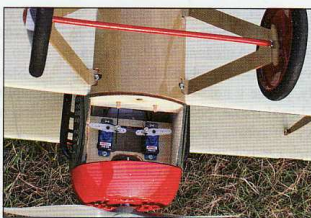
Na základě zkušeností s předchozími modely jsem překlízkové držáky vzpěr křídla napustil řídkým kyanoakrylátovým lepidlem a vyřezal do dřeva závit M2. U všech tří modelů, které jsem dosud stavěl, se mi totiž více než přiložené vruty osvědčily metrické šrouby.

Z konektorů jsem sejmul kryty prodlužovacích kabelů; zmenšil jsem tak jejich průřez, spojil „samice“ se „samci“ a pro jistotu je přelepil maskovací páskou tak, aby konektory přesahovala, a její konce sežmoulal do kuželu. Tím jsem si výrazně usnadnil protažení kabelů křídlem. Každé křídélko ovládá samostatné servo a samostatný kanál, což je velmi výhodné a umožňuje to nastavit nejen stejné výchylky křídélka, ale i potřebnou diferenciaci. Ta se podle návodu nastavuje

VYRÁBÍ:
Great Planes USA
DODÁVÁ:
LN-model,
Jindřichův Hradec

Stíhací letoun SPAD XIII vznikl vývojem z typu SPAD VII. Nový typ měl vyšší výkony a zachoval si pevnost svého předchůdce. Motor Hispano-Suiza o výkonu 200 k umožňoval dosažení nejvyšší rychlosti 203 km/h. Výroba u různých výrobců dala 7 300 kusů tohoto typu.

Po Fokkeru Dr. 1 a SE-5a je SPAD XIII další polomaketou stíhacího letounu z první světové války z produkce americké firmy Great Planes, kterou jsem stavěl svému kamarádovi. Jakmile jsem kývl, že SPADa postavím, byl u mne příští den s krásnou krabicí o rozměrech 91 x 19,5 x 15 cm skrývající neméně krásné díly modelu. Stavebnice modelu poháněného elektromotorem je v provedení ARF.



jsem vyřezal motorovou přepážku z kupřetitu. Z tohoto materiálu jsem zhotovil novou přepážku i pro SE-5a, když původní z 3 mm tlusté topolové překližky podlehla rázům a vibracím.

Popis stavby by byl shodný s již popsaným modelem SE-5a, proto jej omezím. Regulátor jsem umístil oproti návodu co nejbliž motoru.

mechanicky přesunutím páky na servu.

Velikosti výchylek řídicích ploch jsou doporučeny dvojí, malé a velké. Nastavili jsme velké, usnadní to úhlové šablony vytištěné na posledním listu návodu. Vyházili jsme model tak, aby těžiště leželo podle návodu ve vzdálenosti 54 mm od náběžné hrany křídla.



Dokončení modelu mi trvalo sedm a půl hodiny. Hotový stroj měl hmotnost 735 g.

Zálet probíhal na travnatém letišti za mírného větru. Nejprve jsem zkusil pojíždění, až potom jsem přidal plynule otáčky a model se po krátkém rozběhu odpoutal. Po nastoupení bezpečné výšky nastalo trimování při snížených otáčkách. Model se mi v porovnání se SE-5a jevil méně stabilní, setrval v počatém obratu. Při naklonění nebo zatáčky neměl snahu vrátit se do původní polohy. V zatáčkách bylo nutné výrazně přitahovat, jinak pře-



cházel do sestupné zatáčky. Základní akrobatické obraty bylo možné létat velmi snadno. Neměl sklon padat do vývrtky.

Po prvním opatrném přistání si model vyzkoušel i jeho majitel. Naše hodnocení bylo shodné. Není to špatný model, ale létání oproti SE-5a není tak pohodové, pilotáž vyžaduje neustálou ostražitost. Citlivost výškového kormidla byla velká. Dovázili jsme model tak, že se těžiště posunulo o 5 mm dopředu. Jeho stabilita se výrazně zlepšila a v zatáčkách se nemuselo tolik tahnat za výškovku. Pilotáž se stala mnohem příjemnější.

Pokud bych měl ohodnotit vlastnosti dosud postavených modelů z hlediska přijemnosti pilotáže, potom na prvním místě bych umístil SE-5a, na druhém SPAD XIII a na třetím Fokker Dr. 1. Ten poslední je i nejnázřejší poškozený, pokud létáme



na nerovném a travnatém terénu. „Čtvrté křídlo“, tvořící aerodynamickou kapotáž průběžné osy podvozku, zapříčinuje časté klopýtnutí i při povedeném přistání, často kon-

číci poškozením modelu. Podvozek také nepuží.

Stavebnice SPAD XIII se prodává za 3 290 Kč

Jaroslav Kroufek

Vyjádření dovozce:

Modely, která dodáváme na náš trh od března 2009, většinou i testujeme a předvádíme našim zákazníkům. S modelem Spad XIII jsem v loňské sezoně provedl kolem 130 startů a přistání bez nejmenších problémů, většinou na travnatém letišti. Odpružení podvozku u modelu této velikosti není nutné tak dramtizovat, devastující účinky se nedostavují, pokud neudělá pilot fatální chybu, která tyto následky způsobí. Modely letadel Velké války mají tendenci (stejně jako jejich předlohy) po přistání na nerovném povrchu

„zakopnout“ a převrátit se. Také se mi to povedlo a vždy bez následků. Letové vlastnosti hodnotím jako velmi dobré, zatáčka se nechá letět pouze na směrovku a výškovku. Samozřejmostí je dobrá a citlivá práce s plynem. Ovladatelnost modelu hodnotím jako pohodovou, doporučuji nastavit exponenciální výchylky kolem 25–30%. Rozsah rychlosti je velmi dobrý. Díky dobré minimální rychlosti jsou přistání lahůdkou. SE-5a máme v provozu. Opravdu létá tak skvěle a dokonce i bez turbulátorů. Koneckonců ostražitost a pozornost bychom měli zachovat při létání s každým modelem.

**Libor Nezbeda
Model-Arena**