

Tribute 4D 36[±]

VYRÁBÍ: Hangar 9, USA
DODÁVÁ: Astra, Uherský Brod

Tribute 3D 36 je model určený pro extrémní akrobacii poháněný spalovacím motorem. Jednotlivé díly modelu v provedení ARF jsou bezpečně uloženy v krabici z vlnité lepenky o rozměrech 120x39x15 cm. Na víku krabice je fotografie hotového modelu se základními údaji v palcové a metrické měrové soustavě, po obvodu pak fotografie modelu z různých pohledů a příslušenství.

K dokončení modelu by měl stačit jeden den. Dokoupit musíme RC vybavení a motor. Výrobce doporučuje soupravu JR a motor ze svého sortimentu, dvoudobý Evolution .36NT nebo čtyřdobý Saito FA-56.

Návod v angličtině zabírá 27 stran formátu A4. Popis stavby systémem krok za krokem doplňuje 54 fotografií. Co úkon, to obrázek, takže i člověk naprosto angličtiny neznalý model dokončí bez potíží.

Dřevěná konstrukce draku sestává z balzových a překližkových dílů vyřezaných laserem. Použitý materiál je kvalitní, překližka letecká. Veškeré díly v exempláři stavebnice, kterou jsme obdrželi k vyzkoušení od dovozce, byly bezvadné. Vše bylo také dokonale opracováno i slepeno.

Bočnice trupu, zhotovené z překližky, jsou propojeny balzou. Veškeré díly jsou v maximální možné míře odlehčeny, ale tak, aby to nebylo na úkor pevnosti konstrukce. Ocasní plochy tvoří balzová příhradovina, balzová je i konstrukce křídla, v němž jsou vsunuty záslepky, přišroubované vruty, v případě, že nepoužíváme svislé křídelní plochy.

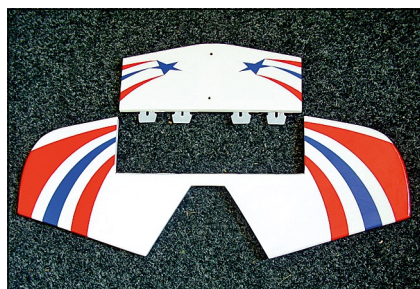
Vodorovná ocasní plocha se vsouvá do trupu, kde ji drží dva dlouhé šrouby M3 s konci zahnutými do L. Na šrouby se natočí matice M3.

Křídlo se připevňuje zdola dvěma plastovými šrouby a v odtokové části jedním procházejícím „kabinou“. Při montáži křídla na trup současně ukládáme křídlo a na něm kabinu, kterou vpředu drží překližkový pás zapadající do obdélníkového otvoru v trupové přepážce.



Zalepení „papírových“ závěsů a montáži ovládacích pák věnuje návod čtyři strany a sedmáct fotografií.

Pro montáž serv je vše připraveno. Výrobce doporučuje k ovládní ocasních kormidel a otáček motoru serva JR NES 537, jež jsou o něco menší než standardní serva Hitec HS-311, která jsem zvolil já. Prostor pro ně jsem proto mírně zvětšil frézováním.



Přítom jsem se přesvědčil o skutečně výtečné kvalitě použité překližky. K pákám serv se připojí drátěná táhla koncem zahnutým do

Z, na straně ovládacích pák se šroubují plastové vidličky, jištěné kousky silikonové hadičky. Táhla kormidel jsou vedena v plastových trubkách, přichycených v trupu při-



šoubovanými plastovými přichytkami. Pro ovládní křídleček jsem použil serva Graupner C 507, což jsou de facto serva od JR, takže do připravených míst padla jako ulitá. Kabely serv vycházejí z trupu oválným otvorem.

V návodu je podrobně popsáno sestavení pod-

hem přistávání na nerovném travnatém letišti, zejména s namontovanými svislými plochami na křídle. Otočná ostruha je spojena se směrovým kormidlem.

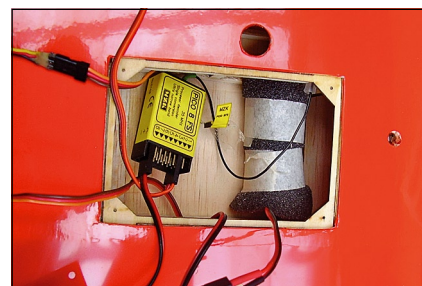
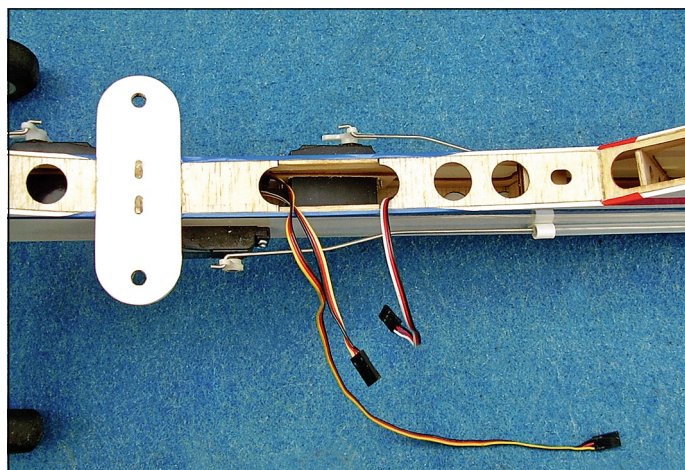
K pohonu modelu jsem použil motor ASP 46AII o zdvihovém objemu 7,5 cm³, pohánějící vrtuli Kavan 11/7³/₄. Motorový prostor jsem mírně upravil frézováním a natřel alkyduretanovým lakem proti účinkům palivu. Dlužno dodat, že části, které mohou přijít do styku s palivem, výrobce již impregnoval čířím lakem. Plastová nádrž se montuje na levou stranu trupu dvěma stahovacími pásky. Výhodou je nepatrná sací výška. Palivové hadičky se liší barvou, červená pro sání a zelená pro tlakování.

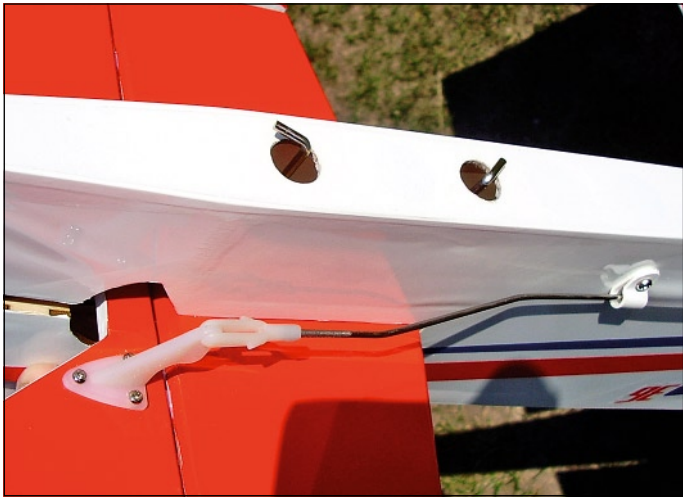
Přijímač s akumulátory leží v křídle pod překližkovým krytem, v němž je vyříznut obdélníkový otvor, kterým můžeme vyvést nabíjecí konektor. Anténu protáhneme trubkou zalepenou v křídle a ústící na jeho konci. Přechýlující konec antény přilepíme samolepicí páskou.

Položil jsem hotový Tribute na váhu a byl jsem překvapen. Většinou bývá hmotnost modelu větší, než udává výrobce. Rozmezí, udané v návodu, je 1,8 až 2kg. Můj model měl bez svislých ploch 1830g a s nimi 1890g, a to s motorem větším, než doporučuje



vozku, nicméně ve stavebnici byl již podvozek sestavený od výrobce. Podvozkové nohy, vyseknuté z duralového plechu, nesou stopy po kartáčování. Připevňují se třemi šrouby M3 s křídlatými maticemi. Rozchod podvozku je poměrně malý, musíme dávat pozor bě-





výrobce. Poloha těžiště mi vyšla podle návodu. Model jsem přeměřil, rozpětí činí 1140 mm a délka 1175, tedy hodnoty mírně odlišné od údajů výrobce.

V návodu jsou doporučené nejen velikosti výchylek řídicích ploch, ale i diferenciace výchylek. Výchylky jsem nastavil nejprve malé. Netrpělivě jsem očekával vadnutí větru. Až poslední den mé dovolené, druhou červencovou neděli, to foukalo po ránu jen 5 m/s. Tribute se krásně dal vložit zadními dveřmi do Fiesty a za pár minut jsem byl na letišti.

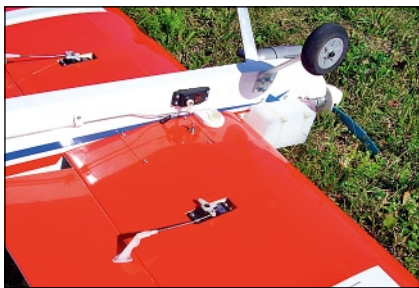
Motor byl předem seřízen, plný plyn, přitažení a Tribute vystřelil do vzduchu. Při statickém tahu vrtule téměř dvakrát větším, než je hmotnost modelu, byl Tribute za pár sekund asi ve sto padesáti metrech. Překvapení se konalo, nemusel jsem trimovat!

Výkon motoru je až, až. Pro visení stačila výchylka plynové páky asi 60 až 70 %. Rozsah rychlostí je velký, model dokáže letět velmi pomalu, ale akcelerace po přidání plynu je přímo šokující. Letové vlastnosti jsou nezáludné. Do vývrtky se Tribute uvede poměrně snadno, po jedné otáčce se již krásně vrtí. Vybírání je velmi snadné. S malými výchylkami kormidel zaletí model téměř dva výkruhy za sekundu a přemet o průměru méně než deset metrů, v nožovém letu mírně stoupá. Protože ovzduší bylo turbulentní, neblaze ovlivňovalo plynulost obrátů. Přesto

i nožový let byl poměrně stabilní. Přistání na tři body je velmi snadné, model lze bez potíží hodně natáhnout. Od prvního letu jsem oceňoval výrazně odlišné zbarvení spodní a horní strany křídla.

Vystoupal jsem přímo vzhůru, a když se letoun změnil v mušku, vypnul jsem motor. Baval jsem se tichou akrobacií, model zaletí základní obraty i s nepracujícím motorem. I přistání v kluzu se povedlo.

Vyjmul jsem záslepky v křídle a nasadil dvojdílné svislé plochy,



nazývané generátory vztaku, stažené prostřednictvím šroubu M3 a křídlaté matice. Tu jsem orientoval na horní stranu křídla z obavy, aby dolo nezachytila o trávu.

Start i stoupání přímo vzhůru asi do stovky metrů bylo bez problémů. Plný plyn a pokus o nožový

let. Model se svislými plochami se mi jeví být citlivější na výchylku křidélek a méně stabilní. Vztlak svislých ploch je okamžitě znát, a to i v případech, kdy po tom ani netoužíme. Plochy naprosto změny vlastností modelu, jejich vztlak se projeví při jakémkoliv bočním ofukování. Proto první pokusy provádíme raději ve výšce.

Zatím se se svislými plochami učím létat. Obraty jsou naprosto neobvyklé. Můžeme létat bokem, jakýmsi krabím stylem. Zaletíme obraty, jaké jinak zaletět nemůžeme.

přemet v nožovém letu. Vlastnosti kolem svislé osy jsou velmi odlišné od modelu bez svislých ploch. Nepříjemně se projevuje zvyšující se rychlost větru, zejména při malých rychlostech letu. Během přistání musíme být obezřetní a držet křídlo rovnoběžně se zemí, jinak hrozí nebezpečí poškození svislých ploch. Bez svislých ploch můžeme létat i na polních cestách.

Model lze snadno startovat i hozením z ruky, přistát můžeme na velmi malé plochu. Pro létání by mohlo postačovat i vhodné fotbalové



vé hřiště, plocha, na které létám, má pouze 40x75 m. Po létání pečlivě odstraníme zbytky paliva, zejména ze serva ovládajícího plyn.

Pokud toužíme po nezvyklých letových obrazech a zážitcích, Tribute je za 3299 Kč určitě poskytné.

Jaroslav Kroufek

Základní údaje podle výrobce:

Rozpětí	1133 mm
Délka	1219 mm
Plocha křídla	44,5 dm ²
Hmotnost	1800–2000 g
Motor	dvoudobý 5,2–6 cm ³ čtyřdobý 6,5–8,5 cm ³

Není problém vodorovný kruhový let nebo osmička bez náklonu kolem podélné osy, model se točí pouze kolem svislé, dokonce se mi povedl

Dovozce, firma Astra, k tomuto textu neměl připomínek.

