



Grumman F9F Panther

Vyrábí: Star Max, Čína

Až jednou někdo vyhlásí soutěž o nejzajímavější letoun počátků proudové éry, bude tohle letadlo bude jistě figurovat na čelním místě. Určitě patří mezi »Krasavce „proudového“ zlatého věku«.

Panther byl prvním proudovým letadlem z produkce firmy Grumman, a stal se důstojným nástupcem typů Hellcat a Bearcat. Byl to zároveň i první proudový letoun používaný na letadlových lodích USA. Stroje vyrobené v letech 1947 - 1953 v počtu 1385 kusů, jako palubní stíhací a bombardovací letoun, létaly u US Navy i US Marine. Operačně pak byly nasazovány z pozemních základen i z letadlových lodí v korejské válce, zejména při útocích na pozemní cíle. Dosáhly ale i řady vítězství ve vzdušných soubojích s „Migy-15“.

Velmi pěkná polomaketa (maketa) s dmychadlovým pohonem je dodávána jako RTF (připraveno k letu). Její sestavení nám zabere zhruba jedno odpoledne, přičemž nejvíc času asi strávíme lepením mokřých obtisků. Musíme jen dokoupit 8 tužkových článků do vysílače, lepidlo je přiloženo. Kompletní set je vybaven 4kanálovou RC soupravou v pásmu 35 MHz FM, 6kanálový přijímač je nainsta-

lován. V balení najdeme trup se zabudovaným dmychadlem a motorem, obě křídla, směrovku, výškovku, sáčky s pod-

vozkem a koly, s pákami a táhly řízení a aršík obtisků. Je zde kryt kabiny a křídelní nádrže, vysílač, Li-Pol akumulátor





Ovládání výškovky

3S 1300 mAh/18C a jednoduchý síťový nabíječ. Obrázkový návod v angličtině je velmi stručný a méně zkušeným moc nepomůže. Dalším problémem bylo, že mnou koupená sada měla vysílač v módu 2, tedy plyn vlevo. Což je pro člověka, který má již zažitý návyk hodně nepříjemné. Vysílač lze předělat, ale chce to určité zkušenosti. Další možností je, pokud již máme kvalitní počítačovou soupravu v tomto pásmu, vyměnit v přijímači krystal na kmitočet, který používáme a původní vysílač někomu věnovat. Pokud máme Hitec je to OK, u Graupnera ještě musíme přeházet kablinky serv, protože motor je zde na 3. kanále. Pro ty méně zkušené popíši nutnou úpravu vysílače a postup sestavení modelu podrobněji.

Úprava vysílače

Na vysílači odšroubujeme 4 šrouby ze zadní strany vysílače, ta nám zůstane viset na napájecím kablíku. Pak vyšroubujeme anténu a opatrně uprostřed vydloubneme zalepené kablinky k potenciometrům. Potom z přední strany vyšroubujeme 2x 4 šrouby křížových ovladačů. U nich vyměníme boční potenciometry - pravý za levý. Jsou jen na dvou šroubech, a musíme pohnout pákami, abychom se trefili při jejich zasouvání do otvoru kniplu. Přendáme i plochou pružinu řehtačky plynu. Vše opět usadíme a přišroubujeme zpět, na přední straně provedeme reverz 2. (ELE) a 3. (THR) kanálu. Všechny by

nyní měly být ve spodní poloze označené NOR.

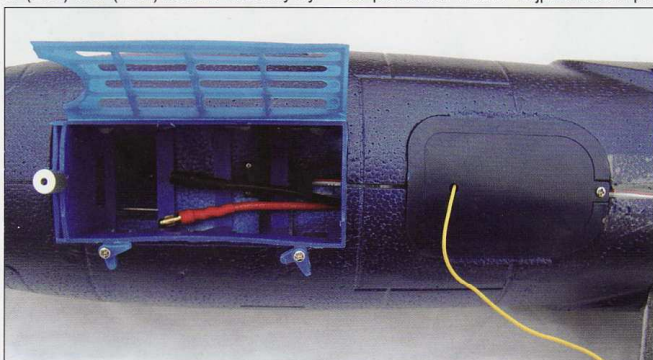
Hlavní díly modelu jsou z polystyrenu vstříkovaného do formy, již nastříknuté tmavě modrou barvou na všech plochách (obvyklá kamufláž palubních letadel té doby). Náběžky jsou stříbrné. Výlisky jsou poměrně kvalitní a mají negativní rytí paneláže. Konstruktivně je Panther dost podobný modelu F-18 Super Hornet, ten jsem testoval dřív, ale zdá se mi být kvalitnější. Má úplně stejnou pohonnou jednotku i regulátor s dmychadlem Ø 64 mm. Ta je v trupu již přilepena a dostaneme se k ní po vytažení spodního víka, které má za tím účelem dva nálitky. Servo příďového kola je umístěno v kabině, která má jen naznačen panel a sedačku. Kdo má chuť, může ji osadit figurkou pilota. V přední plastové schránce na spodku trupu je prostor na akumulátor, v zadní je pod víčkem (s jedním šroubem) umístěn přijímač a smotaná anténa, kterou musíme protáhnout ven. V drážce jsou vedeny kablinky k servům a přelepeny izolepou. Tu opatrně sloupneme, protože kablinky musíme po přilepení křídla popotáhnout dovnitř trupu. Stačí, když je pak jen v místě rozdělení zakápneme trochu lepidla. Stejně to provedeme i se směrovkou, kde je tažen kabel serva výškovky. Já měl navíc kablík otočen bílým drátem ven, takže to přímo „svítilo“, ten černý se pohledově ztrácí. Nejprve dobře při-



Dmychadlo a regulátor

pojíme konektor a servo, odzkoušíme, a pak směrovku přilepíme. Ted doporučuji nalepit na jednotlivé díly modelu všechny obtisky, protože po celkovém sestavení by to bylo obtížnější. Jsou dost choulostivé, zejména blesk na trupu se špatně lepí. Jsou bílé a dost nešťastně na bílém papíru, takže si musíme dát pozor, co vlastně lepíme. V určitém úhlu lze odhadnout, co na obtisku vlastně je, po namočení se písmo zvýrazní. Návod umístění neřeší, musíme se tedy řídit obrázky na krabici. Křídla jsou již vybavena servy, s křídélky zavěšenými na plastových pantech. Musíme jen přišroubovat páky křídélek a zapojit táhla. Na páce serva jsem využil prostřední otvor, na páce křídélka nejvzdálenější. To by mělo zajistit přijatelné výchylky a účinnost. Nakonec se ale ukázalo, že jsou účinná až moc, takže kdo chce jemnější řízení, může je dát až na spodní otvor páky serva. Při lepení křídla je vhodné vyjmout víko motoru, aby se nám nepřilepilo. U výškovky musíme zkrátit příliš dlouhé šrouby, výškovku přilepíme a táhlo zapojíme do nejvzdálenějšího otvoru i u serva.

Při montáži podvozku se objevil další problém. Tyto šrouby jsou příliš krátké, potřebujeme o 5 mm delší. Stačí ale namontovat jen přední příchytky hlavního podvozku, ty zadní jsou zbytečné. Noha příďového kola by mohla být ze slabšího drátu, byla by pružnější. Takto hrozí při tvrdším přistání její vylovení (mně se



Schránka pro akumulátor



Vysílač je součástí setu

ohnula nad spojku). Také šrouby víka dmychadla jsou krátké a drží na jednom závitu. Těžistiže by mělo být 45 mm od náběžky, což vyjde, když aku. dáme ve schránce úplně dopředu.

Zalétávání

Prvý let se uskutečnil na sjezdovce v Nové Vsi u Jablonce, kde jsem byl na návštěvě u kolegy. Foukalo to docela dost a jako naschvál dolů z kopce. Tak jsem musel startovat proti větru do mírného kopce a z trávy. Přes ta malá kolečka dokázalo vyjít dmychadlo na přibližně čtyřech metrech, po mírném přitažení, éro zvednout v ostrém úhlu. Hned jsem potlačil, abych nabral rychlost a začal točit. Pro citlivost křídélka z toho byl málem výkrut těsně nad zemí. Raději jsem rychle nabral výšku a zkusil ubrat plyn, protože model se vzpínal a musel jsem dost tlačit. Na 2/3 plynu to letí v pohodě a proti větru dokáže hodně utážený přemet. Jenže ve výšce to foukalo už moc a model se proti větru neutáhl ani na plný plyn. Zkoušel jsem vše možné, jenže jak se mi vzdalovalo, tak jsem kvůli jednobarevné kamufláži ani nepoznával, v jaké poloze vlastně je. Když jsem viděl už jen tmavou skvrnu na obloze unášenou větrem nad klesající sjezdovkou, rezignoval jsem a vypnul motor. V očekávání nehoršího jsem se vydal hledat model, který mohl být asi 800 m daleko, mezi domky a křovisky. Ještě, že je to dmychadlo, takže když jsem se blížil k odhadovanému místu dopadu, občas jsem krátce dal plyn. Po chvíli jsem uslyšel typický hukot a posléze model našel. Ten po neřízeném pádu asi ze 150 m „přistál“ na malém paloučku. Jediným poškozením bylo uražené pravé křídlo v místě serva a ohnuté předové kolo. Takže oprava na pár minut. Tady se plně projevila výhoda a odolnost polystyrenové konstrukce a dmychadlového pohonu. Další zkoušení si ale raději nechám na letišti a lepší počasí.

Ve středu se počasí umoudřilo a tak po obědě vyrážím do Písnice na naše letiště. Už je tu několik lidí, a tak chvíli Panthera staticky předvádím kolegům a pak jdu na to. Protože je vysoká tráva, kolega Pavel mi model hází proti dost čerstvému větru. Na plný plyn rychle stoupá a tak hned v první zatáčce ubírám na 2/3 plynu. Ta křídélka jsou opravdu dost citlivá, u dmychadlového modelu jsem očekával spíše jistou tuhost řízení, protože kormidla zde nejsou ofukována vrtulovým proudem. Pomalu si zvykám a ubírám až na 1/2 plynu, kdy model v pohodě letí rovně a točí zatáčky jen s mírným přitažením. Pak nabírám větší výšku a po větru na plný plyn dávám plná křídélka. Panther točí rychlý výkrut jak podle pravítka i bez potlačení. To samé na druhou stranu, tady prostě není reakční moment vrtule. Otáčím model proti větru a půlvýkrutem jdu na záda. Lehce potlačuji aby držel výšku a pak plným potlačením výškovky přecházím z letu na zádech do přemetu vzhůru. Dmychadlo si s tím hravě poradí a tak po jeho dokončení opět půlvýkrutem srov-

navám a zkuším normální přemet o velkém průměru a jen s mírným přitažením. Panther krásně stoupá, tak na vrcholu vypínám motor, dokončuji přemet a až nad zemí přidávám plyn. Konstatuji, že je to hodné éro, trochu citlivější na řízení a s rychlostí jen málo převyšující vrtulové stíhačky. Jenom ta jednobarevná inkoustově modrá kamufláž je trochu nepřijemná na určování polohy modelu, zejména když je zamračeno. Párkrát jsem s tím měl docela problém. Není dobré si rychlý model pouštět příliš daleko, naštěstí dokáže točit hodně ostré zatáčky i při větší rychlosti. Pokud ale přitáhneme v zatáčce moc a máme plný plyn, přejde okamžitě do stoupání. Bez motoru slušně klouže, jenom při příliš malé rychlosti se začne klonit na stranu. Je nutné hned potlačit nebo přidat plyn, aby nám nesklouzl po křídle. Asi po 9 minutách letu náhle motor ztrácí výkon a tak jdu dolů. Při přistání bez plynu model těsně nad zemí natahuji, aby se spíše propadl do vyšší trávy. Přesto opět ohýbám předové kolo, ten drát je opravdu moc silný a pružina neúčinná. Dávám nový aku. a odšroubovávám podvozek. Už mám model trochu v ruce a tak zkuším ostřejší obraty. Jdu na 1/2 plynu do metrové výšky a pak plným plynem přecházím do téměř kolmého stoupavého výkrutu. Dmychadlo si s tím bez problémů poradí, přebytek výkonu je značný. Když už jsem tak vysoko, že ho skoro nevidím, vypnu motor a nechám model zvratem přejít do pádu. Po chvíli střemhlavého letu lehce přitahuji a teprve nad zemí zapínám motor. Panther je poslušný a dobře ovladatelný, dají se s ním lézat prakticky všechny akrobatické figury, kde nepotřebujete směrovku, a tak si let vychutnávám. Po poklesu výkonu přistávám po dlouhém klouzavém letu bez motoru, kdy bez podvozku krásně sklouzne po trávě. Dodaná energie při nabíjení je 1240 mA, baterka tedy byla skoro na doraz. Z toho mi vyplývá použitelná doba letu 7 až 8 minut bez ohrožení baterie či modelu. Model mohu doporučit těm pilotům, kteří již mají určité zkušenosti s rychlejšími



modely, nebo jako první model s dmychadlovým pohonem, protože se svými letovými vlastnostmi příliš neliší od vrtulových. Pro první lety pak určitě doporučuji křídélka nastavit na nejnižší otvor páky serva a výškovku na prostřední, a teprve po několika startech si nastavení o otvor zvýšit. Pokud použijeme počítačový vysílač, omezíme si výchyly přímo v něm nebo si dáme exponenciály tak 65%. Každopádně je to ale opravdu hezké polétání s libivým a dobře ovladatelným modelem, který mohu s klidným svědomím doporučit všem. Ten hukot dmychadla si se zvukem tryskáče opravdu nezádá a potěší srdce každého příznivce létání. Zkoušel jsem ho i na sněhu, po cca 8 m vzletne, jenom je dobré přelepit páskou mřížku otvoru na baterky, jinak ho budete mít plný sněhu. Model lze koupit u fy Pelikán, v provedení ARF, i u internetových prodejců. Případné dotazy na tel.: 724 129 220.

Pro RCM Jan Kolda

Grumman F9F Panther

Star Max, Čína	
Typ modelu	
- polomaketa (80% maketa)	
Rozměry	
- rozpětí 770 mm	
- délka 793 mm	
Pohon	
- dmychadlo Ø 64 mm (střídavý el. motor 14L)	
- aku Li-Pol 3S 1300 mAh	
Hmotnost	
- letová 550 g (z toho aku 110 g)	
Ovládané prvky	
- křídélka	
- výškovka	
- motor	
- předové kolo	
Hodnocení	
- konstrukce	****/5
- obtížnost stavby	****/4
- opravitelnost	****/4
- letové vlastnosti	*****/5

