



JAK TUNINGEM DOLADIT BUMERANG „MTA“

potíž s bumerangem MTA →

↓ řešení ↓

			Nevyléti dost vysoko	Vystoupá moc vysoko a zřítí se	Před stabilizací se trochu propadne	Padá v prudké spirále	Letí rovně dopředu, nezatáčí	Přistává za 50m kruhem	Během snášení se destabilizuje	Klesá stabilizovaně, ale moc rychle	Ztrácí rotaci	
Prohnutí bumerangu /dihedral/	Přední křídlo	Přidat	•									
		Přidat na špičce křídla	•									
		Ubrat			•	•	•	•	•			
	Zadní křídlo	Přidat			•							
Ubrat					•			•				
Úhel náběhu /angle of attack/	Přední křídlo	Přidat				•	•					
		Ubrat		•						•	•	
		Dát negativní úhel na špičce (např. kompozitovému MTA těsně před hodem)	•									
	Zadní křídlo	Přidat				•	•					
		Ubrat									•	•
		Dát negativní úhel								•		
Brzda	-	Přidej malou gumičku						•				
Závaží	-	Dát malá závaží na spodek konců obou křídel a lokte	•									
	-	Dát malá závaží k těžišti bumerangu						•				
	Přední křídlo	Přidat (nebude-li to stačit, tak i jinam)							•			
	Zadní křídlo	Přidat (nebude-li to stačit, tak i jinam)				•						
Hrany	Odtoková	Udělat hranatou na obou křídlech				•						
Turbulátory	-	Vyzkoušet účinek na různých místech				•			•	•		

Úprava techniky hodu	Držení	Zkus držet bumerang za druhé rameno				•			•		
	Síla	Uber		•		•					
	Výška	Míř výš		•							
		Míř níž					•			•	
	Náklon	Uber			•						
Vůči větru	Míř více do větru / více od větru							•			

Jak vypadá základní tuning

- Prohnutí Přední rameno je prohnuté o něco více než zadní.
Prohnutí je na obou křídlech pozvolné (ne zřetelný zlom úhlu) a začíná kolem středu rotace, tj. loketní oblast je plochá.
Paxolinovému MTA stačí výrazně menší prohnutí než MTA dřevěnému.
- Úhel náběhu Na předním rameni je mírně pozitivní.
Na zadním rameni je neutrální, nebo mírně negativní.

Zdroj: John Cross: Performance Boomerangs, Canada, 2003

Michal Vejlupek, 2009