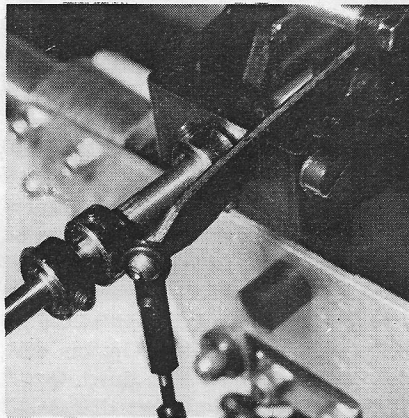


Das starre Schlaggelenk mit den Schwinghebeln, Blattanschlüssen, Taumelscheibe und Steuerrotor. Beim Justieren bitte größte Sorgfalt anwenden.

man fortwährend nachstellen muß. Diese Einstellerei ist aber unbedingt notwendig und sehr wichtig, da es sonst später keinen einwandfreien Rotorlauf, dafür aber viele Vibrationen gibt. Desgleichen achten Sie darauf, daß die beiden Rotorblätter genau 180° gegenüberstehen. Wie man das macht, steht in der Gebrauchsanleitung. Außerdem müssen bei 0-Stellung der Taumelscheibe die beiden Steuerblätter einerseits genau zueinander und andererseits genau parallel zur Taumelscheibe stehen. Ich möchte es noch einmal betonen, diese Einstellarbeiten sind außerordentlich wichtig, da der ganze spätere Spaß davon abhängt.

Nun stehen Sie also zum erstenmal mit Ihrem Prachtstück auf dem Flugplatz. Die Maschine ist fotografiert, und der erste Flug soll stattfinden. Das Anlassen ist kein Problem, wenn man den Bosch-Anlasser hat. Der Stamo-Motor braucht etwa 2 1/2 Düsennadelumdrehungen für Vollgas. Stellen Sie Ihren Motor so ein, daß er in allen Drosselstellungen einwandfrei längere Zeit läuft und auch willig Gas beim Drosseln und Gasgeben annimmt. Vor allem



Die Steuerblätter sind mit ihrer Achse in ein Gewinde ihrer Befestigung eingeschraubt. Mit einem Stelling wird dann das geschlitzte Ende der Befestigung um diese Achse gedrückt. Das hält nicht ganz einwandfrei, weshalb zu empfehlen ist, in den Schlitz eine Bohrung von 2,6 mm auf jeder Seite einzusetzen, durch die die beiden Gewindestifte auf die Achse drücken. Ein Verstellen ist so ausgeschlossen. Auf diesem Bild sind noch versuchsweise beide Ausführungen, die baukastenmäßige und die eben beschriebene, montiert. Notwendig ist nur der zweite innere Ring, den man aber zweckmäßigerweise nach außen setzt.

muß der Bereich zwischen 1/4 und 3/4 Gas präzise funktionieren. Das ist der Bereich, in dem später geflogen und geschwebt wird. Über die ersten Rutsch- und Hüpfversuche ist nichts anderes zu sagen als schon in dem Artikel über die „Bell Huey Cobra“ steht. Zusätzlich ist noch zu beachten, daß der „Twin Jet“ durch die Möglichkeit der Pitchverstellung viel schneller und ruckartiger abheben will als die „Cobra“. Bedienen Sie also Ihren Gashebel äußerst feinfühlig. Man kann den Hubschrauber zentimeterweise, auch im Bodeneffekt, in vertikaler Richtung bewegen. Die Steuerung arbeitet äußerst präzise und schon etwas hart. Man könnte meinen, der Hubschrauber würde nicht indirekt über die Steuerflügel, sondern direkt über Rudermaschine — Rotorblätter gesteuert. Es läßt sich mit diesem Hubschrauber ausgesprochen exakt fliegen, auch das senkrechte Absetzen aus größerer Höhe bietet keine Schwierigkeiten, wenn es dazu einmal kommen sollte. Der Pitch macht sich doch sehr bemerkbar. Schon ehe die Drossel eine Drehzahländerung an den Motor weitermeldet, ist die direkte Blatteinstellwinkel-Steuerung spürbar, man kann mit sehr feinen Dosierungen die Senkrechtbewegungen des Hubschraubers aussteuern.

Eines sei nicht verschwiegen, der „Twin Jet“ hat die verhängnisvolle Eigenschaft, sich selbst den Schwanz abzubeißen. Bei einem Bruch der Rotorblätter, sei es durch Bodenberührung oder zu hartes Aufsetzen, schlagen diese in den Rumpf kurz vor dem Seitenleitwerk. Dasselbe tritt auch auf, wenn man mit zu schneller Fahrt landet und dem Hubschrauber zum Abbremsen die Nase hochnimmt. Zusätzlich zu der 3° betragenden Pitchanstellung der Rotorkreisebene bei waagerechter Taumelscheibe kommt jetzt durch das Neigen der Taumelscheibe nach hinten um beispielsweise 4° ein Minuseinstellwinkel von 1° zustande, der das symmetrische Blattprofil hinten nach unten laufen läßt. Deswegen darf man auch das Schlaggelenk nicht lose machen, so wie es vom Konstrukteur gedacht ist, sondern muß die beiden Gummiandruckrollen sehr fest anziehen, da sich bei einer Rückwärtsneigung der Rotorkreisebene der Abstand Blattspitzen — Rumpf zusätzlich noch verkleinern würde. Da die Rotorblätter aus mehreren laminierten Schichten in der Längsrichtung zusammengesetzt sind, spalten sich diese neben den Leimstellen auf, und die Enden der Blätter wirken wie eine Peitsche. Besser wäre, sie würden direkt am Rotorhalter ab-



Diese Landung wurde zu hoch abgefangen, aber es ist nicht schwer, den Hubschrauber wieder waagrecht zu legen und dank Pitch in dieser Stellung zu halten. Dann kann man ihn weich absetzen.