

Porträtfoto von Maschine und Pilot. Das breitausladende Trainingsfahrgestell mit den vier halbrunden Kunststoffkugeln eignet sich sehr gut für harte Grasböden und die Hartbelagpiste.



etwas fester rein, so daß die Welle eine kleine Einbuchtung erhält und sich in das Loch reinpreßt, dann lockert sie sich nicht mehr. Es empfiehlt sich nicht, sämtliche drei Gewindestifte einer Seite fortzulassen, da die Welle dann krumm aus der Buchse austritt. Dasselbe Verfahren kann man auch am Heckrotor verwenden, nur scheint es hier unnötig, da man jederzeit an den Heckrotor rankommt, und man grundsätzlich vor jedem Flug diese Stifte nachziehen soll. Das gilt natürlich nicht nur für den Graupner Hubschrauber, sondern auch für alle anderen Heckrotorwellen an anderen Fabrikaten.

Die Servos sitzen auf einem dem Baukasten beigegebenen Brettchen und werden außerhalb des Rumpfes mit samt ihren Steuerstangen fertigmontiert. Je nach Anlage muß man dieses Brettchen etwas in Breite und Höhe variieren, damit die Austrittsenden der Steuerstangen in die dafür vorgesehenen Löcher der Mechanik passen. Es empfiehlt sich in jedem Fall, dieses Brettchen nach Einkleben in den Rumpf durch Verstärken mit Dreikantleisten mit dem vorderen Spant zu verbinden, sonst hat die querliegende Stange mit den beiden Steuerhebeln zu viel Spiel. Außerdem kann man die mit einem Pertinaxrohr umkleidete Messingstange noch gegen den vorderen Spant zwischen den beiden Steuerhebeln mit einem Hartholzklötzchen abstützen. Durch die vielen Umlenkungen und Umlenkhebel in einem Hubschrauber entsteht automatisch später beim Betrieb sowieso genug Spiel. Man braucht das nicht auch noch gleich von vornherein miteinzubauen. Achten Sie also darauf, daß sämtliche Gestänge zwar leichtgängig, aber doch spielfrei laufen.

Die Empfangsantenne wird unten an der Seite aus dem Rumpf geführt und

zum „Höhenleitwerk“ gespannt. Wenn sie zu hoch aus dem Rumpf heraustritt, besteht die Gefahr der Kollision mit den Steuerblättern, da die Antenne an ihrer Gummibefestigung immer etwas schwingt, achten Sie also darauf.

Der Schalldämpfer wird zweckmäßigerweise „umgedreht“, so daß er nach vorn unten herausbläst. Das Rumpfinnere bleibt so weitgehend von herausegeblasenem Öl verschont. Den Schalldämpfer kann man ganz leicht auseinandernehmen, indem man das Gehäuse mit einem Ronsonlötblech erwärmt und die eingepreßte Buchse mit dem Rohr herausdrückt. Diese Buchse wird gedreht, so daß man den ganzen Schalldämpfer umdrehen kann und das Rohr nach vorn unten herausragt. Meistens hat sie dann etwas Spiel, wenn man nicht den richtigen Moment des Einpassens bei heißem Schalldämpfergehäuse erwircht. Abhilfe: Loch bohren, selbstschneidende Schraube hineindreihen.

Ist der Hubschrauber fix und fertig, wird er im Schwerpunkt ausgewogen. Es hat wenig Sinn, den Hubschrauber am Rotormast zu heben, da dieser Angriffspunkt viel zu hoch liegt. Halten Sie den Hubschrauber quer, so daß der Rotormast waagrecht zu Ihnen zeigt, und heben Sie den Hubschrauber dann hoch. Sofort wird er (meistens nach hinten) herunterfallen. In die Schnauze wird nun soviel Blei geschraubt, daß der Hubschrauber bei waagerechter Rotorachse genau waagrecht hängenbleibt. Der wahre Jakob ist das wohl auch nicht, man kann damit leicht die Rotorachse verbiegen, ich habe es leider zu spät, nämlich beim ersten Flug, gemerkt. Besser ist, Sie bohren in die Rumpfsseitenwände zwei Löcher, etwa in der Mitte des Rumpfes, genau im Schwerpunkt und lassen dort an einem U-förmig gebogenen Stahl-

draht Ihr Modell auspendeln. Machen Sie sich auf jeden Fall die Mühe, sonst haben Sie später einen schauerhaften Trimm an der Taumelscheibe.

Bevor Sie aufs Flugfeld gehen, stellen Sie die Rändelscheibe des Perryvergasers gleich auf Richtung mager, d. h. zwischen den mittleren und den in Richtung Zylinder befindlichen Strich. Die Stellung der Rudermaschine für Vollgas und Leerlauf muß genau der Drosselklappenöffnung voll auf und Drosselstellung (ca. 2 mm Spalt) stimmen. Wenn Sie später auf dem Flugplatz feststellen, daß die Kükenstellung des Vergasers nicht stimmt, ändern Sie nichts am Weg der Rudermaschine, sondern nur an der Schubstange zur Drossel. An der Rudermaschine hängt ja bekanntlich auch der Pitch, den Sie bei Verstellung der Rudermaschine auch mit ändern würden. Das ist aber nicht der Sinn der Sache, da der Pitch bei Leerlaufstellung der Rudermaschine auf 1° und bei Vollgasstellung auf 5° eingestellt ist. Das ist auch genau richtig, wie ich beim späteren Fliegen feststellen konnte.

Außerdem muß noch der statische Spurlauf der Rotorblätter eingestellt werden. Der „Twin Jet“ hat ja bekanntlich ein Schlagelenk für beide Blätter, das zwar sehr sinnreich durchdacht, aber in der Funktion beim Betrieb Schwierigkeiten macht. Warum, erkläre ich noch später.

Schrauben Sie also die beiden Gummimuffen, die den Schlaggelenkausschlag begrenzen, unbedingt so fest wie möglich an den Rotorkopf. Das Schlagelenk kann sich dann aufgrund der Gummifederung zwar immer noch leicht bewegen, aber hat kein Spiel mehr zwischen den vier Gummirollen. Die Einstellung des statischen Spurlaufs wird dadurch etwas schwierig, da