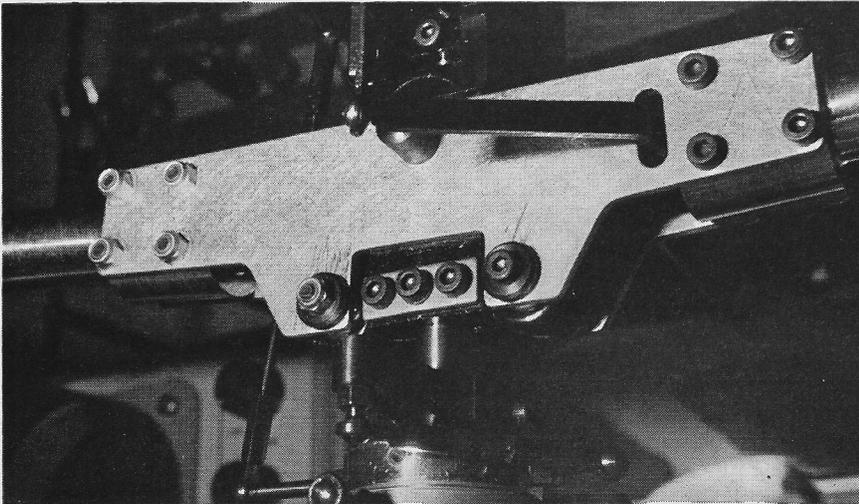
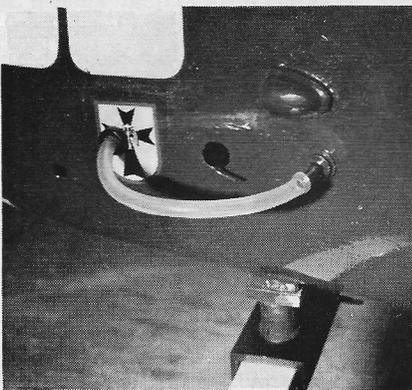


Das ist die im Text beschriebene Aluminiumbrücke zwischen den beiden vorderen Schwinggummibefestigungen. Das Kunststoffstück braucht man nicht unbedingt, man kann die Streben auch direkt mit genau in der Länge passenden Schrauben in den Gummischwingelementen befestigen. Der Anlasseriemen wird dann in den Rumpf gesteckt.



Hier der sogenannte Trainingskopf, bei dem die Gummiandruckrollen ein Stückchen weiter unten sitzen und so einen größeren Hebelarm zum Drehpunkt ergeben. Die Auflageflächen werden entfettet (wichtig) und die Unterlegscheiben werden mit Zahnscheiben gesichert, sonst kann es doch vorkommen, daß sich der Kopf verschiebt.



Der herausgeführte Kraftstoffschlauch ist auf der einen Seite durch eine Gummiführung und auf der anderen Seite auf einen im Rumpf festgeschraubten Nippel gesteckt, so kann man ihn sofort nach Stillstand des Rotors abziehen. Ein Volllaufen des heißen Motors wird damit verhindert, und das nächste Anlassen ist ein Kinderspiel.

Der Motor ist beim „Twin Jet“ hängend eingebaut, deshalb hat es sich als zweckmäßig erwiesen, den Kraftstoffschlauch durch zwei Öffnungen nach außen zu führen und auf einen Nippel zu stecken. Man muß den Schlauch sofort nach Stillstand des Rotors abziehen, damit kein Sprit in den heißen Motor läuft. Dieser sammelt sich dann sinnigerweise, da der Motor auf dem Kopf steht, im Zylinderkopf. Dadurch hat der Motor natürlich eine „fantastische“ Kompression beim Anspringen. Leider läßt es sich nicht vermeiden, daß nach längerem Stehen der ganze Ölfilm sich auch an dieser Stelle sam-

melt. Deshalb sollte man vor der ersten Inbetriebnahme des Hubschraubers grundsätzlich immer erst die Kerze herausschrauben und die paar Tropfen Öl herauslaufen lassen.

Die Heckrotorwelle besteht aus einem 1,2 mm starken Stahldraht, der in einem Messingrohr läuft. Das funktioniert prächtig, obgleich man diesem dünnen Draht die Kraftübertragung der vollen Motordrehzahl auf das Heckrotorgetriebe gar nicht zutraut. Der Draht ist mit zwei Kupplungsmuffen vorn mit der Abtriebswelle und hinten mit der Antriebswelle des Heckrotors verbunden. An die hintere Muffe

kommt man bei einem fertigen Hubschrauber gut ran und kann die Schrauben nachziehen. Die vordere Muffe liegt verdeckt unter dem großen Kunststoffzahnrad des Antriebs. Man muß also bei der ersten Montage sehr sorgfältig darauf achten, daß sich der Draht beim späteren Betrieb nicht drehen kann. Die dem Baukasten beigegebenen Muffen haben einen kleinen Schönheitsfehler. Die Bohrungen für die Gewindestifte sind genau 180° gegenüber, was sicher nicht im Sinne des Erfinders dieser Konstruktion lag. Die gegenüberliegenden Bohrungen sollten um 100—120° versetzt sein, so daß sich eine Flächenpressung und keine Punktpressung des Drahtes ergibt. Wer eine Bohrmaschine und einen Gewindeschneider hat, kann das leicht korrigieren.

Leider brachen die dem Baukasten beigegebenen Sechskant-Gewindestifte bei leichtem Festziehen im Sechskant aus. Benutzen Sie die sehr guten Sternschrauben mit Schneidring von Graupner oder besorgen Sie sich die nur leicht gehärteten Innensechskant-Stifte aus einer Eisenwarenhandlung, die man so fest anziehen kann, daß eher der Sechskantschlüssel abbricht als der Innensechskant der Schraube durchdreht.

Die 1,2 mm Welle wird durch sechs Gewindestifte gehalten. Wer die Möglichkeit der oben erwähnten Neubohrung nicht hat, läßt zweckmäßigerweise den mittelsten Gewindestift fort und schraubt den gegenüberliegenden