

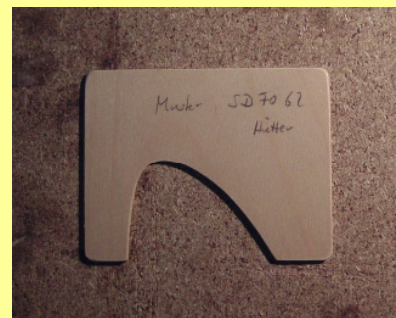
V-Form

Die V-Form hatte ich zunächst auf 0° gesetzt. Dann begannen die Zweifel, ob ich ohne V-Form bei diesem kurzen Rumpf und dem kleinen Seitenruder auch wieder aus dem Trudeln herauskomme. Nach einigen Recherchen bei unterschiedlichen Originalen der Hütter 17 fand ich dann Exemplare mit V-Form und so habe ich meine Fläche noch mal geöffnet, die Steckung herausgeschliffen und mit 1,5° pro Tragflächenseite neu angefertigt und eingebaut – bei Holz ist so etwas ja recht „einfach“ möglich. Wer eine Hütter 17 baut, sollte über eine V-Form von 3° pro Seite nachdenken. Der Rumpf würde im Kurvenflug deutlich weniger aus der Kurve heraus schieben. Das Flugzeug wäre eigenstabiler. Mit meiner geringen V-Form muss ich ständig mit Querruder stützen. Weiter mit dem Bau:



mit dem geführten Bandschleifer und natürlich zum Schluss alles per Hand verfeinern. Da die Nasenleiste entscheidend für die Flugleistungen ist, arbeite ich stets mit kleinen Schablonen.

Nun wird die überschüssige Beplankung an der Hilfsnasenleiste heruntergeschliffen und die Nasenleiste aus Kiefer aufgesetzt (ich habe mich noch nicht getraut die Beplankung komplett über die Nase zu ziehen; das wollte ich erstmal an kleineren Teilen wie Höhenruder, Seitenruder, Querruder und Streben ausprobieren). Die grobe Form wurde auf der Tischkreissäge zugeschnitten, weiter geht es



Der Randbogen wird aus mehreren Schichten Kiefernleisten aufgebaut.

Ein Loch mit Messingbuchse wird am Randbogen eingelassen. Es dient später dazu, dass Flugzeug am Boden festbinden zu können, damit es bei Windböen nicht wegfliegt (Das hat sich im vergangenen Jahr schon ausgezahlt!).



Nachdem alles verschliffen ist sind die Flächen rohbaufertig. Sie wiegen mit Rudermaschine (HS B805) je 2,2 Kg.

Nach dem Finish komme ich auf 1 Kilogramm pro laufenden Meter Tragfläche inklusive Streben; für 7 G Lastvielfaches bei einem Vogel > 1:2 ein guter Wert. Ich kann den Einstellwinkel der Flächen am Rumpf variieren (durch stufenlose Veränderung der Position der Rumpfhalterung für den Torsionsstift). Derzeit liege ich bei $3,5^\circ$ - 4° Anstellung zur Rumpfbezugslinie. Ermittelt wurde das im Flug mittels Kamera. Die Rumpfbezugslinie (Hauptgurt im Rumpf) zeigt bei Normalfluggeschwindigkeit immer auf den Horizont. Diese Einstellungsmöglichkeit ist in kleinerem Maße auch rechts und links unabhängig einstellbar, sodass ich beide Flächenhälften zueinander austarieren kann. Damit stehen dann die Querruder jeder Zeit gerade und das Flugzeug verhält sich bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen stets neutral um die Längsachse.

