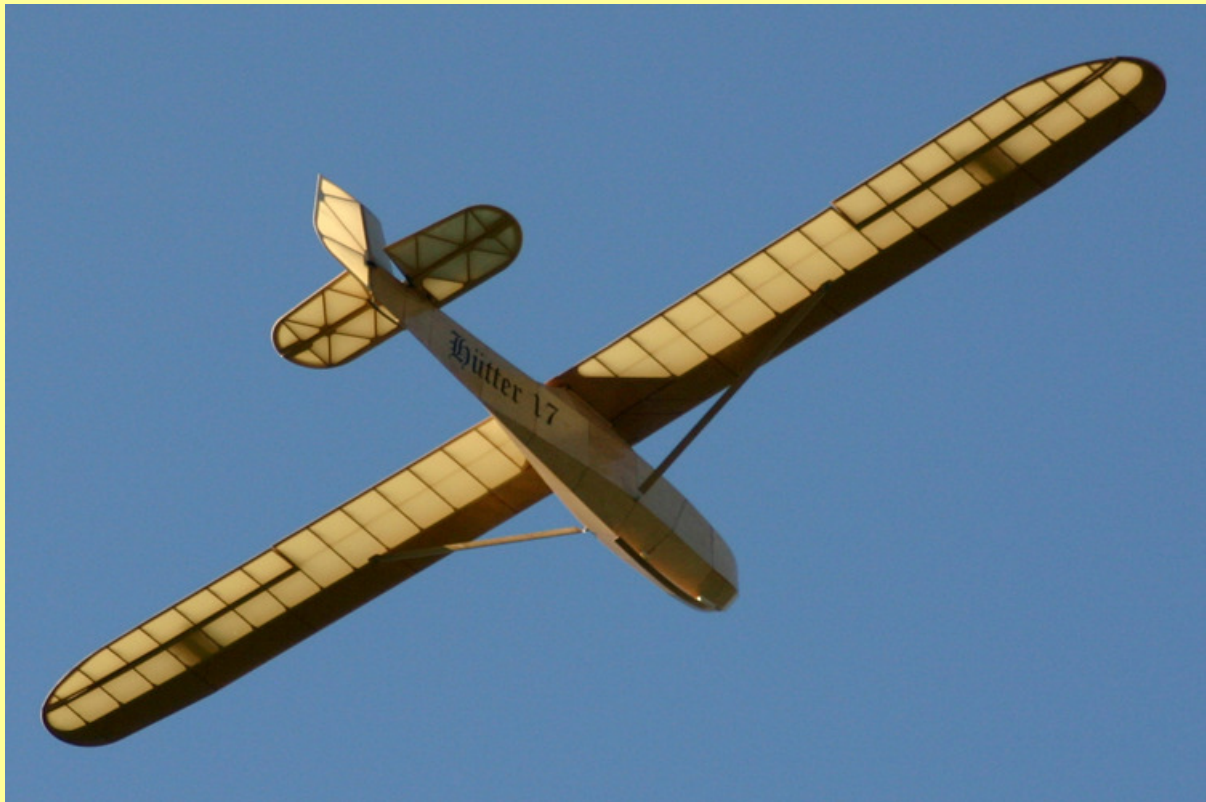


# Das Fliegen



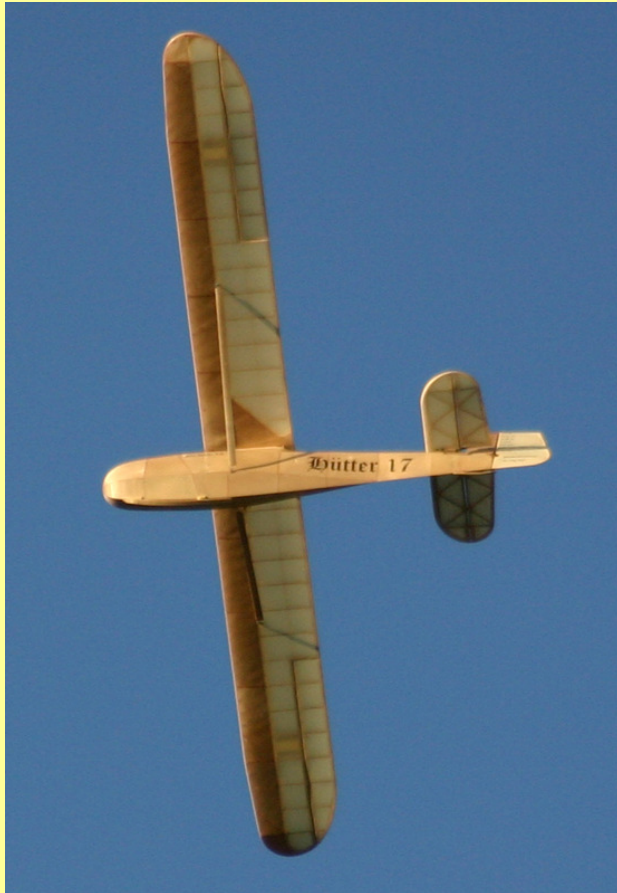
Charakteristisch für diese alten Segelflugzeuge sind ein „zu kleines“ Seitenruder, und ein „zu kurzer“ Rumpf. Daher benötigt die Hütter viel Seitenruder und jederzeit getrennte Reaktionen von Seite und Quer – wenn man sie sauber fliegen will. Sie kann sehr langsam fliegen, ohne kritisch zu werden. Trudeln ist nur mit vollen Ausschlägen möglich (sehr langsame Drehbewegung) – das Ausleiten gelingt nach etwa eine halben Umdrehung zuverlässig. Die Maschine ist auffallend wendig, man kann auf engem Raum „herumbolzen“. Ich höre dann manchmal, dass das ja flugstilistisch unpassend sei, aber: Im manntragenden Segelflug wurde der Kunstflug erst 1936 generell verboten. Bis dahin turnte jeder der wollte mit seiner Maschine herum; und natürlich gerade mit kleinen wendigen Flugzeugen wie der Hütter. Aus heutiger Sicht kritisch zu sehen ist, dass die Festigkeit der Flugzeuge lange Zeit nicht



berechnet oder/und getestet wurde. Man baute aus Erfahrungswerten heraus. Erst Wolf Hirth begann sich mit dem Thema Festigkeit ingenieurtechnisch zu beschäftigen, als ein guter Freund tödlich verunglückte: Flächenbruch – und Wolf Hirth hatte einen gleich dimensionierten Holm in seiner eigenen Maschine! Das war im Jahre 1932!

Ein Looping geht so gerade

kreisrund und sauber ... Turns lassen sich nur innerhalb einer hochgezogenen Kurve realisieren. Rolle hab ich auch schon versucht, is aber nix.



Ihre Stärke liegt im Thermikfliegen. Kreise von 15 m Durchmesser mit 30° Neigung sind realisierbar; steiler geht auch, ist aber nicht mehr effizient. Der Vogel steigt auf Grund der geringen Flächenbelastung von 55g/dm<sup>2</sup> sehr gut. Da hält man sogar mit Kunststoff mit.

Danach ist dann allerdings die Naturbremse angesagt. Mal eben von links nach recht 2 Km zurücklegen ist nicht drin; oder nur mit großer Ausgangshöhe. Ich habe mir einen Mischer von Gas auf Höhe gelegt: Knüppel zu mir gleich Normalfluggeschwindigkeit; Knüppel nach vorne gleich erhöhte Geschwindigkeit (etwa + 175% zu „normal“). Der Wert ist erflogen. Bin ich dann noch etwas schneller, geht's spürbar stärker nach unten. Mit dieser Methode kann ich auch in größeren Höhen optimiert fliegen. Generell bin ich aber mit dem Gleitwinkel zufrieden. Für einen „Holzschrank“ mit *dem* Querschnitt hat die Hütter einen ordentlichen Gleitwinkel. Ich komme bei leicht erhöhter Geschwindigkeit (45 Km/h) auf ein überschlagenes Verhältnis

von 1:15. Irgendwann mit Telemetrie genauer.



Die Landung erfolgt aus dem Slip. Man kann so sehr dosiert und kontrolliert Höhe abbauen.

Die letzten 50 Meter lasse ich sie geradlinig ausschweben. Ist das Rad am Boden kann ich immer noch gut mit der Kufe (Höhe drücken oder ziehen) den Bremsweg beeinflussen (+/- 15 Meter).

noch eine Pilotin, die außerhalb der Flugzeit auf ihrem Klappstuhl vor der Hütter sitzend Limonade schlürft.

In Arbeit ist derzeit