

Jetzt alle 14 Tage **hobby**

Nr. 11/61 - 11.10.61 - DM 1,50
in Abonnement: DM 1,20 zuzügl. 10 Pf. Zustellgebühr
SCHWEIZ 1,60 Fr. - ÖSTERREICH 11 S.

- 25000-Mark-Preisauflage
- Werkzeug des Terrors: Plastikbomben
- Bölkow 207 - Sensation der Luft
- Der große hobby-Roman!



700



1500



2300

3x BMW
3x sportlich

Flugkapitän
Karl Voy
testet:

BÖLKOW 207



Wenn Sie vor acht Uhr abfliegen, dann bleiben Sie sicher über der Schwäbischen Alb noch vor den Gewittern, die von Nordosten heraufziehen!" Sowelt der Rat des Meteorologen, den wir strikt befolgen. Von Stuttgart kommend, landen wir mit unserer Kl 107 mitten im Albtraum und knüppeln uns in Richtung München-Oberrainfeld zum Bölkow-207-Test auf einen Kurs, der uns trotz Böigkeit in eine

ausgesprochen schöne Flugwetterzone führt. „Soviel uns bis hierher bekannt ist, stellt die Bölkow 207 gegenüber der Kl 107 eine recht eigene Bölkow-Entwicklung dar. Aber sicher ist doch wohl, daß unser Vogel hier viele ausgezeichnete Eigenschaften dem Bölkow-Kind vererbt hat. Zelle und Flächen sind etwas anders ausgelegt, der als ausgezeichnet anerkannte Lycoming-Motor hat 180 PS, und die 207 er-



VÖLLIG NEU und ausgezeichnet gelungen ist die Anlage der Doppelsteuer. Der Bogen im Knüppelrohr bedeutet sehr viel Bequemlichkeit für den Flugzeugführer. Sehr angenehm ist auch die vernünftige Anordnung der Handräder für die Landeklappen und für die Trimmung.

laubt deshalb nicht nur die Mitnahme eines vierten Passagiers, sondern gleichzeitig und natürlich unter Gewichtszunahme auch Flugreisen geschäftlicher und sportlicher Natur mit einem Komfort und einer Kabinausstattung, wie wir sie bis heute in dieser Flugzeugklasse in Deutschland noch nicht hatten", sagt Karl Voy zu mir und bringt mich mit seinem Stichwort Fliegen auf das Thema Landen.

Inzwischen liegt unter uns Oberwiesenfeld, und mit einer besonderen Genehmigung — der Platz ist für jeglichen fremden Flugverkehr bereits gesperrt — schweben wir über die Bayerischen Motorenwerke zur Landung ein. —

„Schick sieht sie aus, die 207, was?“ — „Das kann man wohl sagen! Und trotzdem scheint sie ein Flugzeug zu sein, das bei aller Schönheit und mit allem Komfort dennoch so recht geeignet ist für unseren Schul- und Klubbetrieb. Und dabei freut es einen denn ja auch, daß in Verbindung mit einem starren Fahrwerk der Hecksporn erhalten blieb“, meint unser Flugkapitän befriedigt. „Es ist doch immer schwer“, fährt er fort, „Ästhetik und Aerodynamik den Vorzug zu geben, wenn man weiß, wieviel mehr Sicherheit der Hecksporn bei der Landung verleiht und wie bei Flugzeugen dieser Klasse gerade auch im Klubbetrieb Schaden dadurch entstehen kann, daß man nach dem Start oder vor der Landung einen wesentlichen Teil seiner Konzentration auf Hydrauliken und Automaten verwenden muß. Und diese sind ja beim Einbau von einziehbaren

Fahrwerken Voraussetzung.“

Wir stehen am Start. Der Motor ist bereits angelassen und die Geräuschdämpfung, wie wir feststellen, so ausgezeichnet, daß sich die Mitnahme unseres Kleinstdiktiergerätes gelohnt hat. Ein kurzer Blick auf die Armaturen zeigt uns die veränderte Konstruktion des Brandhahns, die Luftschraubenverstellung und den verfeinerten Gashebel, der auf Druckknopfstellung Vollgas gibt und mit einer drehbaren Feineinstellung das Gasgeben während des Reisefluges und Korrekturen beim Landeanflug äußerst angenehm machen dürfte.

Die letzten Startvorbereitungen: das Ausstellen der Klappen auf 15 Grad, die Trimmung auf Null, Brandhahnstellung rechts — hier haben wir gleichzeitig die Handpumpe angeschlossen —, Stellung der Luftschraube auf Start, sind getroffen, und gleich werden wir bei einer Umdrehungszahl von 2700 eine Ladedruckanzeige von ungefähr 28 inches haben.

„Band läuft — und — — ab!“ Damit erteile ich Karl Voy das Wort, und er tritt in Aktion: „Wir sind gestartet. Der Start war völlig normal, um nicht zu sagen: er kam überraschend. Mein Dazutun war gleich Null, ich hielt die Steuerung, und die Maschine hob von selbst vom Boden ab. München liegt tausend Fuß unter uns, und wir steigen mit guten sechs Metern pro Sekunde. Die Böigkeit ist für einen Testflug enorm, um nicht zu sagen: unglücklich, denn ich kann die Steuerung nie ganz loslassen. Wir steigen weiter. Dreitausend Fuß sind eine Höhe, die nicht nur etwas angenehmere Wetterbedingungen bietet, sondern mir auch die Möglichkeit geben soll, die Flugeigenschaften der Bölkow 207 um die Quer-, Längs- und Hochachse auszuprobieren, und zwar sowohl dynamisch als auch statisch das Flugzeug auspendeln zu lassen.

Ich nehme im Steigflug der Maschine die Fahrt von 140 km/h auf ungefähr 115 zurück und lasse das Steuer los. Die Maschine pendelt aus, nimmt wieder Fahrt auf bis zu 165 km/h,

lingt sich und geht wieder in den Steigflug über. Statisch einwandfrei, dynamisch ebenfalls gut! Bei ungefähr drei Pendelungen ist sie wieder 'da' — durchaus normal bei der herrschenden Bröigkeit.

Wir erfliegen dieselben Flugeigenschaften im Reise- wie auch im Gleitflug. Die Abklipp-eigenschaften, ganz gleich, ob mit Vollgas oder ohne Gas, ob mit Landklappen oder ohne, sind durchaus befriedigend. Wenn jetzt die Maschine eine gewisse Neigung nach der einen oder anderen Seite zeigt, dann kann diese sofort und hundertprozentig durch leichtes Quer- oder Seitenruder kompensiert werden. Die Wirkung der Trimmung und des Höhenruders reicht auch für extremste Fluglagen. Und jetzt wollen wir doch mal sehen, welches Schieberollmoment unser Vogel hat!

Ich bringe die Maschine mit Querruder in eine Schräglage, lasse Quer- und Höhenruder los und versuche, das Flugzeug nur mit dem Seitenruder wieder in seine Horizontallage zu bringen. Das Flugzeug neigt sich leicht nach vorn, und jetzt ist es möglich, es beispielsweise von der linken Schräglage in die rechte und wieder zurück in eine Links-schräglage zu bringen. Unser Vogel tut das gern und beweist, daß bezüglich der Ruder-drücke und der Ruderwirkung die Abstimmung aller Ruder außerordentlich günstig geworden ist. Kleine Ruderbewegungen geben mir die Möglichkeit, echte Bewegungen des Flugzeugs um seine Achsen zu erzielen, und dabei macht sich nie ein unangenehm großer oder ein etwa zu geringer Ruderdruck bemerkbar.

Draußen haben wir eine Temperatur von etwa 25 Grad, und die Sonne knallt uns im wahrsten Sinne des Wortes aufs Dach. Sicher darf ich sagen, daß wir bei unserer Konzentration trotz guter Kabinenbelüftung etwas ins Schwitzen geraten. Die Be- und Ent-lüftung ist wirkungsvoll, aber leider noch nicht ganz so, wie ich mir das wünsche. Die Belüftungsklappe im Dach und die beiden Entlüftungskanäle in der Kabinenrückwand werden sicher noch durch eine Belüftungs-klappe vor der Frontscheibe wirkungsvoll verbessert werden. Geradezu ausgezeichnet ist die Lösung, die Bölkow für den Bau des Steuerknüppels gefunden hat.

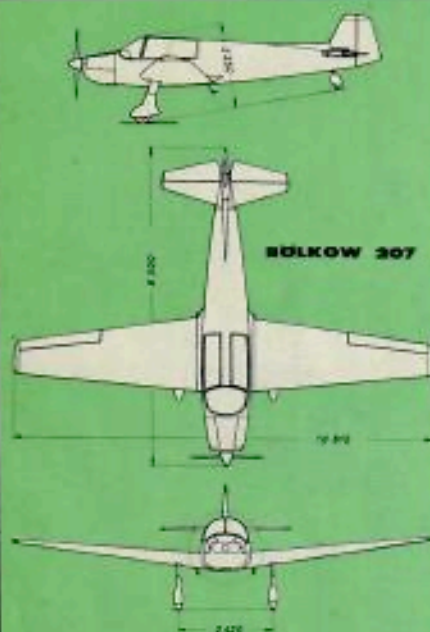
Theoretisch erlaubt sie, daß der Sport-flieger selbst während des Fluges von einem



GROSSZÜGIGE VERGLASUNG und ein bequemer Einstieg tragen zur hervorragenden Sicht und zur gelungenen Gesamtausstattung der vierseitigen Kabine bei (oben). — Die Ästhetiker bei Bölkow finden gewiß für die erste Serie der 207 eine aerodynamisch noch günstigere und gefälligere Form der Verkleidung über der Höhenflossenverstellung (unten).



TECHNISCHER STECKBRIEF



Freitragender Tiefdecker in Holz-Schalenbauweise mit geschlossener Kabine. Verwendung: Reiseflug, Schulung, Kunstflug.

Triebwerk:

1 Lycoming O-360 A1A, luftgekühlt; Leistung: 180 PS. Luftschraube: Hartzell CH-92 ZK - SD-8447A-12A mit constant-speed-Regelung.

Fahrwerk:

Öl-luft-gedämpfte Federbeine. Verriegelbarer Sporn mit Gummiflexionselement.

Maße:

Spannweite	10,81 m
Länge	8,30 m
Höhe	2,25 m
Flügelfläche	15,40 m ²
Flächenbelastung	78 kg/m ²

Gewichte:

Rüstgewicht	715 kg
Nutzlast	344 kg
max. Fluggewicht	1200 kg

Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Reisegeschwindigkeit	235 km/h
Landegeschwindigkeit	85 km/h
Steiggeschwindigkeit in NN	3,6 m/sec
Dienstgipfelhöhe	4350 m
Startrollstrecke (bei Windstille)	300 m
Landerollstrecke (bei Windstille)	280 m
Reichweite	1250 km
Kraftstoffverbrauch im Sparflug	31,3 l/h
Tankinhalt	190 l

Sitz zum ändern umsteigen kann: Am Boden ist das Knüppelrohr weit nach vorn — ich schätze etwa 60 Zentimeter — in großem Bogen gekröpft und kommt erst oberhalb der Knie wieder zurück, wo dann der eigentliche Steuerknüppel beziehungsweise das hufeisenförmige Ende des Quer- und Höhenruders angebracht ist. Die Anordnung des Armaturenbrettes ist genau so sinnvoll wie übersichtlich. Links haben wir zunächst sämtliche Bedienungsknöpfe und Schalter, und nach dem Zündungsschalter kommen die einzelnen Bedienungshebel für den Motor, die alle als Zughebel ausgebildet sind. Darüber wieder von links die Instrumente für die Flugüberwachung, dazu ein Becker-Flugfunkgerät und die Instrumente für den Motor.

Auf unserem Rückflug zum Platz haben wir noch Gelegenheit, die einmalig gute Sicht zu bewundern. Es ist begeisternd, wenn man auf dem linken Platz links beinahe senkrecht nach unten sehen kann und auch auf der rechten Seite vor dem Flügel eine sehr gute Sicht nach unten hat. Aus etwa 500 Meter Höhe gehen wir zum Landeanflug über.

Ich drossle das Gas und stelle die Luftschraube auf Start. Die Landeklappen auf zunächst einmal 30 Grad ausgefahren, schwebt die Maschine mit 140 km/h in einer Höhe von 300 Metern an. Der Gleitwinkel ist geradezu begeisternd, und vor uns liegt übersichtlich der ganze Flugplatz. Unmöglich, irgendein Hindernis, das sich eventuell vor uns aufbauen könnte, zu übersehen! Bei der Zurücknahme der Geschwindigkeit auf 120 km/h, bei völligem Drosseln und bei Ausfahren der Klappen auf 45 Grad bewundert man noch schnell die Handradmechanik für die Klappenbedienung. Schließlich kann — im Gegensatz zur Hebelstellung, wo im Bruchteil einer Sekunde der volle Ausschlag doch irgendwann zu einer verhängnisvollen Fluglageänderung führen kann — beim Handrad niemals eine unüberlegte und nicht kontrollierbare Bewegung gemacht werden, ohne daß man sie rechtzeitig und weniger abrupt korrigieren könnte.

In etwa 10 Meter Höhe ziehe ich den Knüppel langsam durch, und schon rollen wir nach einer Dreipunktlandung mit Bremsen langsam aus. Trotz des wirklich starken Seitenwindes sind die Rolleigenschaften der Maschine sehr brauchbar. Motor stop — Band stop!"

Fazit: Wer nur noch die Wahl hat, braucht keine Qual mehr zu leiden — ein echtes Sonderlob für die Bolkow 207!

Frank Dettmer