

DAS FLIEGEN.

Sie nehmen die Flügel aus der Halterung und schieben sie in den Rumpf. Die beiden Verriegelungen werden geschlossen. Zwei Minuten hat das gedauert.

Beim Checken stellen Sie fest, daß alle Teile an Motor und Zelle gut zugänglich sind.

Sie öffnen die Schiebehäube. Wind kann ihr nichts anhaben. Der Sitz wird eingestellt, die Koffer liegen im Gepäckraum.

90 l Treibstoff sind im Tank. Das reicht für fast 7 Stunden Motorlaufzeit. Oder für Wochen, wenn Sie den Motor nur als „Winde“ benutzen.

Die Instrumente sind gecheckt, der Limbach springt auf Schlag an.

Der Propeller steht auf „Steigen“, die Wölbklappen auf +8 Grad.

Start frei – nach 200 m auf der Asphaltbahn fliegen Sie.

Der Steigflug ist erstaunlich – das Vario zeigt über 3 m/s an.

Ein Griff zum Fahrwerksschalter – nach 10 Sekunden sind die Räder drin. Sie genießen die wunderbare Rundumsicht und stellen fest, daß die Haube dicht schließt. Weil sie zweiteilig ist und eine feste Frontscheibe hat.

Nun stellen Sie mit einem leichten Zug den Prop auf „Reise“. Die Klappen kommen auf –8 Grad – Sie spüren die Beschleunigung. Nach kurzer Zeit zeigt der Fahrtmesser über 200 km/h an. Über das Intercom können wir uns angenehm unterhalten. Die neuartige Motoraufhängung läßt kaum Vibrationen durch. Der Geräuschpegel ist niedrig – niedriger, als bei anderen Motorseglern, die Sie vorher geflogen haben. Wer aber behauptet, man könne sich in einem Motorsegler bei 200 km/h in Zimmerlautstärke unterhalten, der lügt. So leise Flugzeuge gibt es nur im Prospekt.

Ihnen fällt auf, daß die Ruder im unteren Geschwindigkeitsbereich extrem leicht gehen? Das freut uns, die Mühe hat sich gelohnt! Über 160 km/h spüren Sie deutlich die Zunahme der Ruderdrücke. Eine traumhafte Ruderabstimmung, sagen Sie? Danke, so muß das sein.

Sie spüren die Thermik – der Motor läuft noch einen Moment im Leerlauf. Sie schließen die Kühlluftklappe, dann umfängt uns die wunderbare Stille des Segelfluges.

Sie kurven ein, die Wölbklappen ste-



FLYING THE TAIFUN 17 E.

You take the wings out of their supports and slide them into the fuselage. They are secured into place by means of two locks. It will take but five minutes.

When checking the plane, all parts of engine and airframe are easily accessible.

You slide back the canopy – existing wind won't interfere. Adjust the seat, your suitcase is stashed away in the luggage compartment.

The tank holds 90 l (19.8 Imp gal) – enough to run the engine for almost 7 hours. Or for weeks, if you plan to use the aircraft as a self-launched glider. The instrument check is done, the Limbach engine is fire up.

Prop setting is on "Climb", the flaps + 8 degrees. Cleared for take-off – 200 m (657 ft) down the macadam you're airborne.

Climb out is astonishing – the vario indicates more than 3 m/s (about 10 fps) ascent. 10 seconds after reaching for the landing gear lever the wheels are up.

You enjoy the unobstructed view around and note that the canopy is tight. Because we built it in two parts. And it's defrosting, too.

An easy pull will change the prop setting to CRUISE. Flaps down – 8 degrees, and you'll notice the acceleration. The airspeed indicator will show better than 200 km/h (124 mph) shortly. Via intercom comfortable conversation is possible. The novel soft engine suspension system won't let vibrations amount to much. The noise level is low – lower than what you experienced in previous powered glider rides. But should somebody maintain that you can converse at living-room level, going 200 km/h – he's lying. Planes that quiet exist in the imagination of advertisement writers only.

You notice that the rudders move extremely easily in the medium speed range? That means, our care paid off. Once you exceed 160 km/h (99 mph), the increase in rudder pressure is noticeable. If you think that the rudder