

» R66 CELEBRATION

Als einer von nur zwei europäischen Robinson® Helicopter Dealer waren wir in Los Angeles am 25. Oktober 2010 vertreten.



**WOLFGANG PITTERLE, FRANK ROBINSON UND GABRIELE PITTERLE
VOR DEM ROBINSON R66 TURBINE**



**KURT ROBINSON BEDANKT SICH MEHRMALS BEI DER FAA FÜR DIE
AUSGEZEICHNETE ZUSAMMENARBEIT**



P&B HELITRADE GmbH
Dealer for Robinson® Helicopter Company

www.helitrade.at
office@helitrade.at
0043 (0)2748 7806



VERTRETER DER FAA ÜBERGEBEN DAS R66 FAA TYPE CERTIFICATE AN FRANK ROBINSON



ÜBERGABE DES R66 FAA PRODUCTION CERTIFICATES





FACHGESPRÄCH MIT FRANK ROBINSON ÜBER ALTE ZEITEN. AUCH FRANK KONNTE SCHLUSSENDLICH LACHEN :-)



» FIRST TESTFLIGHT



AM FOLGENDEN MORGEN DURFTE WOLFGANG PITTERLE UM 8:30 AM ALS ERSTER NACH DER ZERTIFIZIERUNG DEN ROBINSON R66 TURBINE TESTEN.



P&B HELITRADE GmbH
Dealer for Robinson® Helicopter Company

www.helitrade.at
office@helitrade.at
0043 (0)2748 7806

NACH DEM RUND 45-MINÜTIGEN TESTFLUG GEMEINSAM MIT ROBINSON'S
CHEFPILOTEN DOUG TOMPKINS ZOG WOLFGANG PITTLERLE FOLGENDES RESÜMEE:

„Dank Kurt Robinson, welcher entschied mich als ersten „Testpiloten“ nach der Zertifizierung einzusetzen, traf ich mich bereits am Tag nach der offiziellen Übergabe des R66 Type Zertifikats, am 27. Oktober um 8 Uhr, mit Chefpilot Doug Tompkins (seit 1991) zum Flug mit N4512G.

Das Anlassen des Triebwerks erwies sich im Vergleich zu anderen „Allison“ als derart simpel, so wie ich es mir von Frank Robinson letztendlich auch erwartet habe. Man drückt den Startknopf einmal und der Startergenerator läuft an. Bei 15% N_1 öffnet man die Treibstoffzufuhr indem man quasi den Mixture wie beim Raven II rein schiebt. Dann kann man wirklich entspannt die Triebwerksparameter beobachten. Die TOT erreicht dabei ca. 700 Grad. Die Limits mit den maximal zulässigen TOT-Werten mit etwa 900 Grad sind somit soweit entfernt, dass einfach kein Stress entsteht. Der Starter wird automatisch vom System wieder deaktiviert – fertig. Damit hat Frank, das Wichtigste für den Piloten als Turbineneinsteiger, nämlich das Anlassen, optimal ohne teuren FADEC gelöst.

Nach dem „Idle“ dreht man den Gasdrehgriff langsam auf „Flight“ und der Rotor beschleunigt auf 100%. Das Abheben und Schweben sowie auch das Flugverhalten sind einem Raven II sehr ähnlich bis gleich. Nur mit dem Unterschied, dass noch mehr Leistung zur Verfügung steht.

Als äußerst angenehm habe ich sofort beim Abheben die geringen Vibrationen an der Zelle empfunden. Doug hat mir bestätigt, dass gegenüber den Verbrennungsmotoren jegliche Vibrationen vom Triebwerk wegfallen. Dies trägt nochmals einen wichtigen Schritt zum angenehmen Fluggefühl bei. Die Vibrationen vom Rotorsystem selbst sind ähnlich wie beim Raven II. Es sei dabei erwähnt, dass der Rotordurchmesser derselbe wie beim R44 ist, nur die Tiefe der Blätter ist größer.

Der R66 erreicht mit seiner 5 Minuten Max Take-Off Powersetting annähernd 2000 Ft/Min Steigrate. Mit „max continue“ erreicht man ca. 120 Knoten Speed.

Die Autorotation ist nochmals einfacher als beim Raven II. Man gleitet bald ähnlich einem Motorflugzeug mit 75 Knoten, setzt einen Flair an und anschließend den Touchdown. Da ist einfach schon wirklich viel Energie drin, welche eine Notlandung im Ernstfall um Vieles sicherer macht. Die Schwebautorotation mit Doug bestätigt dies auch beeindruckend. Ich wollte sie aus ca. 1,5 Metern durchführen. Doug hat sofort gesagt „come up to 15 feet, this will be no problem“. Und ich hab' es auch einfach beim ersten Mal ohne Probleme gemacht.

Ich bin bis dato mit dem R66 hoch zufrieden und Frank hat wieder einmal alle Erwartungen bravourös gelöst. Der R66 von Robinson stellt somit den perfekten Nachfolger für den Jet Ranger dar.

Für Kritiker sei erwähnt, dass bei der Turbine RR300 bei 2000 Stunden kein Overhaul durchgeführt wird, sondern nur eine eingehende Zustandskontrolle. Der Hersteller möchte in der ersten Zeit verständlicherweise über den Zustand der Turbinen nach 2000 Stunden mehr Informationen haben. Man wird selbstverständlich eine TBO von 3500 Stunden wie gewohnt bei der „Allison 250“ anstreben.

Sollte der eine oder andere noch mehr Fragen dazu haben, stehe ich gerne zur Verfügung. Möchte jemand einen R66 Ad hoc bestellen, so freue ich mich noch mehr darüber.“



» R66 TURBINE DETAILS



ROLLS-ROYCE RR300 ENGINE



BAGGAGE COMPARTMENT





FORWARD CABIN INTERIOR



COCKPIT





COLLECTIVE MIT STARTBUTTON UND N₂ GOVERNOR TRIM SWITCH



INTERIOR





ENGINE COMPARTMENT



P&B HELITRADE GmbH
Dealer for Robinson® Helicopter Company

www.helitrade.at
office@helitrade.at
0043 (0)2748 7806