Im zivilen Bereich betätigte sich die Djinn in der Landwirtschaft als Sprühhubschrauber. Etwa 200 Liter Chemikalienflüssigkeit konnten mitgeführt werden. Auch im zivilen Rettungsdienst wurde der Kleinhubschrauber eingesetzt.

Interessant für das Militär war die Möglichkeit, den Hubschrauber auf Lastwagen zu transportieren.

der Blattspitze entwich die Luft und drehte so den Rotor entgegen dem Uhrzeigersinn. Diese Technik hatte neben der Gewichtsersparnis und der Schlichtheit den zusätzlichen Vorteil, dass die Luft in den Blättern vorgewärmt war, so dass es keines weiteren Enteisungssystems bedurfte.

Der Druck der vom Kompressor verdichteten Luft belief sich auf etwa 2,7 kg/m². Der Rotor durfte beim Start eine Drehzahl von höchstens 400 U/min haben, im Flug waren es 380 U/min.

Da durch den Blattspitzenantrieb die Notwendigkeit eines Heckrotors entfiel, wurde die Flugrichtung ähnlich wie bei einem Flächenflugzeug mit einem Seitenruder kontrolliert. Da es im Abgasstrahl positioniert war, hatte es auch im Langsamflug eine gute Wirksamkeit.

Das Interesse der französischen Armee an dem vielversprechenden Muster beschleunigte den Bau von 22 Vorserienmaschinen, von denen die meisten für die Einsatzbewertung vorgesehen waren. Das erste Exemplar dieser Vorserie flog erstmals am 23. September 1954. Auch das US-Militär zeigte Interesse und erwarb aus diesem Los drei Hubschrauber zur Erprobung. Dort erhielten sie das Kürzel YHO-1DJ nach dem neuem Bezeichnungsschema des US-Militärs. Für die Amerikaner war vor allem eine Verwendung als Beobachtungsplattform von Belang. Sie entschieden sich trotz zufriedenstellender Erfahrungen letztlich – auch aus politischen Gründen – gegen die Anschaffung des französischen Musters.

In der Bundesrepublik standen die neu gegründeten Heeresflieger vor der Aufgabe, einen Hubschrauber als Erstausstattung zu beschaffen. Der erste fliegende Verband war im Mai 1957 in Niedermendig in der Eifel aufgestellt worden. Der Platz war Anfang des Jahres von den Franzosen geräumt worden. Dieser Verband erhielt sechs Djinns zur Erprobung. Zur Debatte standen auch die Bell 47 G-2 und die britische Saunders-Roe Mk. 50/51.

Der französische Zweisitzer konnte die deutschen Heeresflieger nicht überzeugen, Reichweite und Nutzlast waren ihnen zu gering. Außerdem war er ihnen zu wetteranfällig. Schließlich wurden die vier verbliebenen Hubschrauber – zwei waren bei Unfällen bei der Heeresfliegerstaffel 2 in Fritzlar verloren gegangen – wieder an Sud-Aviation zurückgegeben. Der französische Hersteller kam letzten Endes doch noch als Lieferant zum Zuge – mit der Alouette.

Größter Abnehmer war das französische Militär

Die Heeresflieger testeten ab Februar 1958 die Westland Widgeon, die Agusta-Bell 47J Ranger und zwei SE 3130 Alouette II (F-BIBE, F-BIFF). Aus diesem Wettbewerb ging die Alouette als Sieger hervor. Im März 1959 wurde ein Kaufvertrag über 130 Alouette II abgeschlossen, der später auf insgesamt 247 Exemplare ausgedehnt wurde.

Der größte Abnehmer für die Djinn blieb somit das französische Militär, das 100 Einheiten bestellte. Bis zur Einstellung der Produktion Ende 1965 wurden 178 Exemplare gebaut. Bis dahin änderte der Hersteller zweimal seinen Namen: am 1. September 1956 in Ouest-Aviation und wieder am 1. März 1957, beim Zusammenschluss mit Sud-Est Aviation, in Sud-Aviation. Aus diesem Grund sind in der Literatur mitunter die Bezeichnungen Ouest S.O. 1221 und Sud-Aviation S.O. 1221 zu finden.

Die französische Armee setzte die Djinn als Verbindungs-, Beobachtungs- und Schulhubschrauber ein. Eine weitere Einsatzart war die Bergung von Verwundeten. Für diesen Zweck waren außen am Gitterrohrrahmen zwei Tragewannen aus Metall angebracht. Interessant für das Militär war die Möglichkeit, den Kleinhubschrauber auf der Ladefläche eines Lastwagens zu transportieren. Ein Versuch blieb der Abschuss von SS.10-Panzerabwehrraketen durch die Djinn.

Eine zweite Karriere erlebte die Djinn als Sprühhubschrauber in der Landwirtschaft. Die auch „Agricopter" genannte Version konnte in ihrem Chemikalienbehälter etwa 200 Liter mitführen. Mit den seitlich am Rumpf angebrachten Auslegern wurden Felder und Weinberge besprüht. Beim Nebeln erreichte der Hubschrauber eine Arbeitsbreite von 60 Metern, beim Sprühen eine von 18 und beim Stäuben eine von 13 Metern.

Das Prinzip des „kalten" Blattspitzenantriebs hat sich nicht durchgesetzt, nicht zuletzt wegen seines geringen Wirkungsgrades. Den Konstrukteuren der Djinn muss man dessen ungeachtet zugute halten, dass sie ein ungewöhnliches und interessantes Konzept verwirklicht haben. Die Bedeutung dieses Turbinenhubschraubers liegt auch darin, dass er ein wichtiger Schritt beim Aufbau einer französischen Hubschrauberindustrie war. Die Ehre des Höhenweltrekordes aus dem Jahr 1953 bleibt der Djinn in jedem Fall – der Rekordhubschrauber steht heute im Musée de l'Air in Le Bourget. KL

Martin Schulz

Fotos: KL-Dokumentation