

Dieter Schlüters jüngste Tochter heißt „Gazelle“ und ist ein sehr wohlgeratenes Kind.

Es wiegt flugfertig mit Sprit 3920 g und ist damit ein Leichtgewicht unter den RC-Hubschraubern.

Hauptsächlich mag das daher rühren, daß zum Innenausbau der „Gazelle“ nur 3 Hartholzleisten und ein paar Hölzchen für die Befestigung des Heckrotors vorgesehen werden. Der Rumpf hat vom Original her (aerospatiale SA 341) schon so eine raffiniert verwindungsfreie Form, daß sich der Einbau von Spanten und Längsträgern erübrigt.

Bei der Herstellung des Rumpfes wird bereits ein „Glasfaserspant“ vom Rumpfdom zur Grundlagerplatte an den beiden Seiten mit einlaminiert. Die Bauzeit für den Rumpf fällt dementsprechend kaum ins Gewicht. Man muß lediglich das Heckrotorlager, die Grundplattenleisten und die Stabilisierungsflossen einleimen.

Wenn man schon einige Erfahrung mit dem Zusammenbau der bewährten Schlütermechanik hat und sich nach der ausgezeichneten illustrierten Bauanleitung richtet, steht der Hubschrauber in kürzester Zeit flugfertig vor einem.

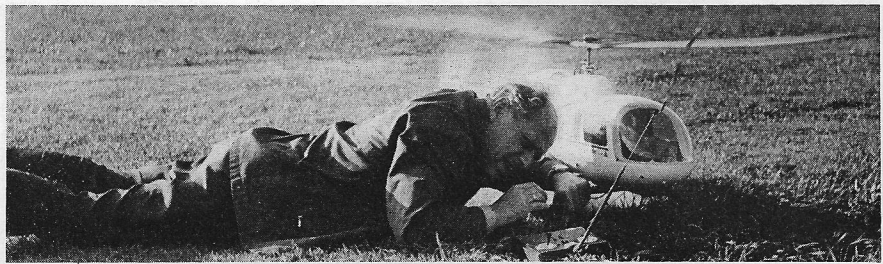
D. Sommerfeld

Gazelle

Die Fensterlöcher werden am besten mit einem Fräser an einer biegsamen Welle hergestellt. Lüftungsgitter und profilierte grüne dicke Astralonfenster liegen dem Baukasten bei. Ich habe sie mit „Epoxy 5 Min.“ eingeklebt, das hält bombenfest. Die blaue tiefgezogene

So ruhig die „Gazelle“ hier auf dem Bild steht, so ausgeglichen ist sie auch zu fliegen. Die Kufen auf dem Bild sind aus PVC-Wasserleitungsrohr mit dem Föhn gebogen, sie federn, aber springen nicht. Außerdem verschwindet die Antenne in der rechten Kufe.

Oben ist das flotte Geschäft des Vollgas-einstellens zu sehen. Mit dem Webra-Speed ist die „Gazelle“ fast übermotorisiert.



Haube ist nur noch auszuschneiden und wird ohne Holzrahmen mit zwei Schrauben befestigt. Praktisch!

Die Heckrotorwelle aus 2 mm Stahldraht hat sich bisher noch nicht ein einziges Mal gelöst.

Die Kühlluft wird nicht nur durch das übliche Schlüter-Kühlluftgehäuse geführt, sondern geht durch eine dem Baukasten beiliegende Luftführung „um die Ecke“ und tritt seitlich am Rumpf durch eine mit einem Gitter abgeschlossene Öffnung aus. Der Rumpf bleibt dadurch sauber, wenn man einige Dinge beachtet: Auf dem Rumpfboden ist die Öffnung zwischen Tankraum und Schalldämpferraum unbedingt zu verschließen (ich bin leider erst nach den ersten Flügen darauf gekommen, warum immer Sprit unter dem Tank war und habe dieses Loch nachträglich mit Solikongummi abgedichtet). Außerdem ist es zweckmäßig, in den Rumpfboden, ca. 4 cm vor das Schalldämpferaustrittsloch, ein kleines Loch zu bohren, damit sich dort kein Öl ansammeln kann. Die Luftführung darf nicht an den Schalldämpfer angeschraubt werden, die Befestigung mit 3 Schrauben am Lüftergehäuse genügt. Das vorhandene Gewindeloch am Schalldämpfer wird mit einer Schraube verschlossen, die aber die Luftführung nicht berühren darf, sonst gibt's ein Brutzelloch.

Das Fliegen mit der „Gazelle“ ist ein Genuß. Man denkt immer, die Aero-

dynamik des Rumpfes hat mit dem Fliegen eines Hubschraubers relativ wenig zu tun. Da aber die Mechanik bei den beiden anderen Hubschraubern von Schlüter, der „Cobra“ und der „DS 22“, die gleiche ist, wird man eines Besseren belehrt.

Wer direkt von der „Cobra“ kommt, spürt den Unterschied am deutlichsten. Die „gute alte Tante Cobra“ nahm eigentlich nichts übel, bei der „Gazelle“ hat man das Gefühl, ein kleines wohl-dressiertes Rennpferd am Knüppel zu haben. Das macht sich schon beim Start bemerkbar, wenn man mit dem Gashebel nicht aufpaßt. Aufgrund des Leichtgewichts und des Webra Speed mit seinem Kraftüberschuß und der ausgezeichneten Regelbarkeit hebt die „Gazelle“ viel früher ab. Bei Vollgas geht sie wie eine Rakete los, ob nach oben oder nach vorn, nach hinten oder zur Seite.

Ich habe zunächst die dicken Blätter, wie sie von Hegi für die „Cobra“ und die „DS“ geliefert werden und auch genau der Schlüterzeichnung auf dem Bauplan entsprechen, durch etwas dünnere, so wie sie Schlüter jetzt liefert, ersetzt. Außerdem habe ich aus der Einstell-Lehre rechts am Rand eine Kerbe herausgeschnitten, die einer Einstellung von 3 Grad entspricht. Mit den dünneren Blättern und 3 Grad Einstellung verschob sich das Kreiselmoment zu höheren Werten, so daß auch bei Änderung der Drehzahl nur ein gele-

