

gentliches Nachsteuern des Heckrotors notwendig wurde.

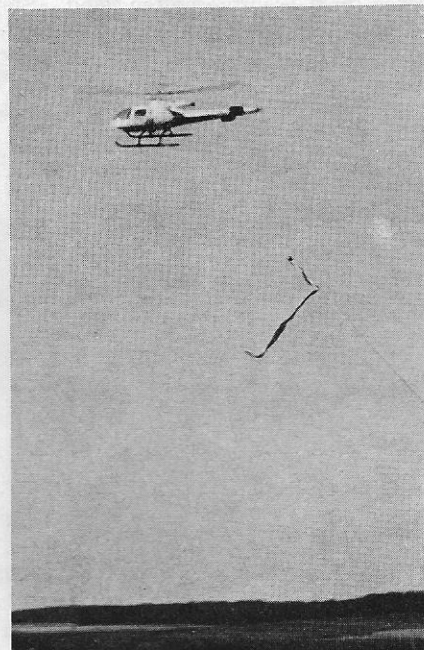
Der Webra-Speed braucht je nach Ausführung sehr unterschiedliche Düsenadelstellungen. 3 können richtig sein, möglich sind auch  $6\frac{1}{2}$ , wie bei mir. Wenn der Motor eingelaufen ist, hält man den Hubschrauber fest und gibt bei viertelleerem Tank Vollgas. Jetzt muß man die Düsenadel so weit zu drehen, bis ein Leistungsabfall bemerkbar wird. Von dieser Stellung wird die Nadel um  $\frac{1}{2}$  Umdrehung geöffnet. Dann stimmt's. Die Leerlaufdüsenadel muß ziemlich weit hineingeschraubt werden, so daß die Spitze bei  $\frac{3}{4}$  geöffnetem Küken an der Öffnung des Düsenstocks ist. Diese vielen Düsenadelumdrehungen haben nichts mit dem Vergaser zu tun, denn ein Austausch des Vergasers brachte bei meinem „ $6\frac{1}{2}$ -Umdrehungen-Motor“ keine Änderung.

Beim ersten Schwebeflug wird man feststellen, daß die „Gazelle“ nach quer rechts fortmarschiert. Logischerweise gibt man Querrudertrimm nach links, bis die Sache stehenbleibt. Wenn man sich dann die „Gazelle“ von hinten anguckt, sieht man, daß sie nach rechts hängt und trotzdem am Platz steht. Wie kommt das? Der Heckrotor sitzt ja nicht am Seitenleitwerk, in der Höhe der Rotorkreisfläche, sondern wesentlich darunter. Das bewirkt durch den Zug des Heckrotors zum Ausgleich des Drehmomentes des Hauptrotors eine Drehung des Hubschraubers um die Längsachse nach rechts. Natürlich wird dadurch auch die Taumelscheibe gekippt, so daß die „Gazelle“ nach rechts abwandern will. Wenn man dann die Taumelscheibe nach links trimmt, so daß sie waagrecht steht, bleibt der Hubschrauber am Ort, aber hängt rechts. Einfache Abhilfe: Die linke Kufe mit Gewicht füllen, so lange, bis die „Gazelle“ nicht mehr rechts hängt (bei mir ca. 300 g).

Beim Flug macht sich das überhaupt nicht bemerkbar, es ist erstaunlich, daß



Ganz oben fliegt W. Pfersdorfs goldfarbene „Gazelle“ einen raschen Vorbeiflug, darunter steht meine in grün-weiß Pose für den Fotografen. Rechts unten sind die Eingeweide zu besichtigen.



bei schnellem Vorwärtsfliegen kaum ein Rollmoment um die Längsachse eintritt. Desgleichen ist der Unterschied zwischen Schwebeflug und schnellem Vorwärtsflug am Heckrotor wenig zu spüren. Eine automatische Rechtskurve, wie bei der „Cobra“ oder der „DS 22“, ist nur noch zu ahnen. Natürlich ein großer Vorteil, wenn man nicht andauernd zwischen Vorwärtsflug und Schwebeflug umdenken muß. Steuerungstechnisch ist die „Gazelle“ völlig unkompliziert. Sie folgt jeder Bewegung des Steuerknüppels schnell und ist extrem wendig. Man kann mit ihr „Fesselflug“ in niedriger Höhe machen, und auch zu starkes Gaswegnehmen beim Landeanflug stört sie wenig, das Aufbäumen des Rumpfes ist dann ziemlich harmlos und läßt sich gut aussteuern.

Etwas Vorsicht ist geboten beim zu abrupten Gasgeben während der Abfangphase beim Landeanflug. Aufgrund des bulligen Drehmomentes vom Webra-Speed und des Leichtgewichts der „Gazelle“ muß man immer einen paraten Daumen am Heckrotorknüppel haben, sonst dreht sie stark nach links, da der Angriff des Hauptrotor-Drehmomentes am Heckrotor schneller erfolgt als es dieser ausgleichen kann. Also gefühlvoll Gas geben! Das gilt auch für das Halten einer bestimmten Höhe. Die „Gazelle“ reagiert so feinfühlig mit dem Webra-Speed auf den Gashebel, daß ich den Pitch überhaupt nicht vermisse.

Neuerdings wird die „Gazelle“ mit dem neuen Pitchkopf von Schlüter ausgeliefert, mit dem sie wahrscheinlich noch einiges an Steuergenauigkeit gewinnt. Sicher sind auch die Landeanflüge noch unproblematischer, da man nicht so weit herunterdrosseln muß. Ich habe den Pitchkopf jetzt eingebaut, über die Erfahrungen folgt ein gesonderter Beitrag.

