

HELITREFFEN DER FAG KALTENKIRCHEN

Rotoren im Norden



Ein Flugplatz, viele Piloten und jede Menge Rotoren: Beim 11. Helitreffen der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Kaltenkirchen im Juni 2026 zeigte sich einmal mehr, warum der RC-Helikopterflug für viele Modellflieger als eine der anspruchsvollsten Sparten des Hobbys gilt. Was in der Luft scheinbar mühelos aussieht, beginnt am Boden mit sorgfältiger Vorbereitung, technischer Erfahrung und einer guten Portion Leidenschaft.

TEXT: Manfred Wiegmann

FOTOS: Sebastian Habla

Früh am Morgen füllte sich das Fluggelände der FAG Kaltenkirchen mit Fahrzeugen, Werkzeugkoffern, Senderpulten, Akkukisten und Modellen. Rotorblätter wurden montiert, Hauben abgenommen, Mechaniken kontrolliert, Flugakkus vorbereitet und letzte Einstellungen überprüft. Zwischen den Tischen standen Scale-Modelle mit aufwendigen Rümpfen, sportliche 3D-Helikopter der 700er-Klasse, kleinere Trainingsmodelle und auch handtellergröße FPV-Kopter. Genau diese Mischung machte den Reiz des Treffens aus.

Für die Heliszene im Norden hat die Veranstaltung eine besondere Bedeutung. Martin Wehrmann, 1. Vorsitzender der FAG Kaltenkirchen, beschreibt das Treffen als jährlichen Anlaufpunkt für Piloten aus der Region und darüber hinaus. Das Besondere sei, dass es ein solches Helitreffen im Norden kaum ein zweites Mal gebe. Entsprechend groß sei die Freude der Piloten, eine Veranstaltung zu haben, bei der nicht nur geflogen, sondern auch gefachsimpelt, verglichen und ausprobiert werden könne. Offen ist die FAG dabei nicht nur für

klassische RC-Helikopter, sondern auch für Kopterpiloten. Für sie wurde eigens eine separate Fläche eingerichtet.

Königsklasse des Modellflugs

Der RC-Helikopterflug hat eine lange und technisch faszinierende Geschichte. Erst Ende der 1960er-Jahre gelang es, funkferngesteuerte Modellhubschrauber wirklich kontrolliert in die Luft zu bringen. Dieter Schlüter schrieb mit seiner Bell Huey Cobra Modellfluggeschichte und machte diese Pionierleistung Anfang der 1970er-Jahre mit öffentlichen



Aufbau am Morgen: Entlang der Tische werden die Helis vorbereitet



Auf Fachtreffen wie diesem von der FAG Kaltenkirchen kommen moderne und ältere RC-Helis zusammen



Technik in Reihe: Hier stehen Sport- und Scale-Helis nebeneinander



Detail am Sikorsky S-64 Airplane: Der Rotorkopf mit sechs Blättern ist ein Blickfang

Vorführungen und Rekordflügen international bekannt. Aufgrund der damaligen Komplexität und Problematik entstand die Aussage, dass Helifliegen die Königsdisziplin im Modellflug sei.

Heute sind RC-Helikopter technisch weit entwickelt. Moderne Elektronik, leistungsfähige Brushless-Antriebe, präzise Servos, Flybarless-Systeme und hoch belastbare Akkutechnik ermöglichen Flugleistungen, die vor wenigen Jahrzehnten kaum vorstellbar gewesen wären. In mancher Hinsicht bleibt die Grundanforderung aber gleich: Ein Heli verzeiht wenig. Mechanik, Elektronik und Pilot müssen zusammenspielen.

Vor jedem Start steht deshalb die Konzentration. Rotorblätter, Rotorkopf, Heckrotor, Akkus, Regler, Empfänger, Kreisel und Fernsteuerung werden geprüft. Ein sauber eingestellter Heli hebt ruhig ab, steht stabil im Schwebeflug und setzt die Steuerbefehle direkt um. Ein

schlecht vorbereitetes Modell dagegen kann schnell zur Herausforderung werden. Beim Helitreffen in Kaltenkirchen war genau dieser professionelle Umgang mit der Technik überall zu spüren.

Kraftpaket für 3D-Kunstflug

Ein Beispiel für die sportliche Seite des Hobbys zeigte Marvin Tunnat vom Nachbarverein aus Norderstedt bei Hamburg. Sein Modell ist ein Specter V2, technisch auf einen aktuellen Stand gebracht und als 12s-3D-Heli aufgebaut. Zwei 6s-Akkus mit 5.000 mAh Kapazität, ein kräftiger Motor, ein 180-A-Regler und ein Rotorflight-Controller bilden die Basis. Mit rund 1.600 mm Rotordurchmesser, etwa 5.200 g Gewicht und bis zu 8 kW Spitzenleistung gehört der Heli klar in die leistungsstarke 700er-Klasse.

Dabei betont Marvin, dass es nicht immer das teuerste Material sein müsse. China-Servos, ein Hobbywing-Regler und

eine gut passende Radiomaster-Fernsteuerung ergeben für ihn ein stimmiges Gesamtpaket. Wichtig sei, dass das Modell sauber eingestellt ist und zu den eigenen Händen passt. Als Daumenflieger mit kleineren Händen schätzt er kompakte Knüppelaggregate, mit denen er die Steuerwege ergonomisch gut erreicht.

Die Faszination liegt für ihn in der Leistung, der Agilität und dem fliegerischen Anspruch. Ein moderner 3D-Heli reagiert extrem direkt und kann in nahezu jeder Fluglage bewegt werden: Rückenflug, Rollen, schnelle Richtungswechsel, harte Stopps und enge Figuren gehören zum Repertoire. Für Außenstehende wirkt das manchmal fast chaotisch. Tatsächlich steckt dahinter präzise Steuerarbeit. „Sobald man denkt, crasht man“, bringt Marvin es sinngemäß auf den Punkt. Viele Bewegungen müssen so lange geübt werden, bis sie intuitiv funktionieren.



Ruhiges Scalefliegen – die Hughes 500 von Mark Otten



Specter V2 zeigt, was unter der Haube steckt



Beim FPV-Einsatz sollte man für das Gleichgewicht besser sitzen



Vario-Technik am Heckrotor des Sikorsky

Eine wichtige Rolle spielt dabei der Simulator. Was am Bildschirm trainiert wird, lässt sich bei einem gut eingestellten Modell später erstaunlich direkt auf den realen Flug übertragen. Die Hemmschwelle sei am echten Modell zwar zunächst größer, doch mit wachsender Sicherheit näherte sich der reale Flug immer stärker dem Training am Simulator an.

Originaltreue statt Kunststücke

Einen ganz anderen Charakter hatte der Sikorsky S-64 Airplane von Holger Schütz aus der Modellfluggruppe Norderstedt. Das große Scale-Modell beeindruckte schon am Boden mit seiner ungewöhnlichen Silhouette. Das Original wurde Anfang der 1960er-Jahre von Sikorsky in den USA entwickelt und als Lastenhubschrauber unter anderem militärisch und zivil eingesetzt. Als Modell ist die S-64 selten zu sehen – ein Umstand, der für Holger einen besonderen Reiz ausmacht.

Der Hubschrauber basiert teilweise auf einem älteren Vario-Bausatz, wurde aber umfassend umgebaut. Rumpf und Mechanik erhielten zahlreiche Änderungen. Der Hauptantrieb erfolgt über einen leistungsfähigen Drohnenmotor, auch das Heck wird über einen eigenen Motor angetrieben. Dadurch entfallen mechanische Komponenten nach hinten, was den Aufbau vereinfacht und zuverlässig funktioniert. Der Hauptrotor misst um 2.000 mm und besteht aus sechs Blättern. Die Gesamtlänge liegt bei etwa 2.200 mm, das Abfluggewicht bei rund 13 bis 14 kg.

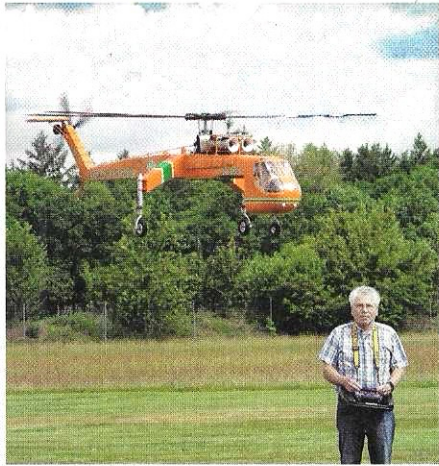
Geflogen wird mit einem 12s-Akku. Neben dem Hauptregler kommt ein eigener Regler für den Heckantrieb zum Einsatz. Am Rotorkopf arbeiten vier Servos und ein Bavarian Demon 3X beziehungsweise 3SX sorgt für die Stabilisierung. Holger baute und änderte an dem Modell über viele

Monate. Viele Teile entstehen in Eigenarbeit, unter anderem mit Drehbank und Fräse. Auch der Rotorkopf wurde angepasst.

Beim Scale-Flug geht es nicht um Loopings oder spektakuläre Kunstflugfiguren. Entscheidend ist, dass das Modell möglichst vorbildgetreu wirkt – optisch und im Flugbild. Ein ruhiger Schwebeflug, ein langsamer Überflug oder ein sauberer Lastentransport sagen hier mehr aus als jede abrupte Figur. Die S-64 verfügt über einen Ausklinkmechanismus, kann Lasten tragen und sogar mit einem Show-Wassertank oder einer Bonbon-Abwurfschale ausgerüstet werden. Genau solche Details zeigen, wie viel Kreativität und handwerkliche Arbeit im Scale-Modellbau steckt.

Methanol lebt

Auch wenn elektrische Antriebe heute dominieren, war in Kaltenkirchen auch



Holger Schütz – Erbauer und Pilot des Sikorsky S-64



Zu den Highlights des Events zählte die Sikorsky, die auch Lasten tragen kann



FPV-Kopter sind oft nicht größer als eine Hand



Das sind Schaufelräder aus einem Original-Helikopter

klassische Verbrennertechnik vertreten. Guido Scheil brachte einen Goblin Black Nitro mit. Das Modell, ein 700er-Heli mit etwa 1.560 mm Rotordurchmesser, wird von einem OS-Verbrennungsmotor angetrieben und fliegt mit Methanolgemisch. Rund ein halber Liter Kraftstoff geht in etwa sieben Minuten durch den Motor – ein teurer, aber emotionaler Spaß.

Für Guido hat der Nitro-Heli seinen eigenen Reiz. Klang, Laufverhalten und Fluggefühl unterscheiden sich deutlich von den heute üblichen 12s-Elektrohelis. Entstanden ist die Entscheidung für den Verbrenner auch aus praktischen

Gründen: Nicht jeder Modellflugplatz bot früher ausreichend Stromversorgung für große Akkus. Heute ist das mit LiFePO-Akkus und mobilen Ladelösungen zwar leichter geworden, doch der Charakter eines Verbrenner-Helis bleibt für viele Piloten etwas Besonderes.

FPV-Kopter auf eigener Fläche

Neben den klassischen Helikoptern widmete sich die FAG Kaltenkirchen auch den Kopterpiloten. Auf einer eigenen Fläche war ein kleiner Parcours aufgebaut, der mit Videobrille geflogen werden konnte. Johannes Prentinge steuerte seinen handtellergroßen Quadroko-

pter FPV-Brille. Die Perspektive entspricht dabei dem Blick aus dem Cockpit: Der Pilot sieht das Livebild des Kopters direkt vor Augen und fliegt durch Tore und um Hindernisse.

Gerade diese Immersion macht den Reiz des FPV-Fliegens aus. Statt das Modell nur von außen zu verfolgen, erlebt der Pilot die Bewegung aus Sicht des Fluggeräts. Auch hier gilt: Es braucht Übung, Reaktionsvermögen und ein gutes Gefühl für Geschwindigkeit und Raum. Dass die FAG den Koptern eine eigene Fläche bietet, zeigt, wie breit der Verein die moderne Modellfliegerei denkt.

Anzeigen

WWW.ZELLER-MODELLBAU.COM

GliderKeeper

F3L & F5L

KST

BESTZELLER

ZELLER MODELLBAU e.U. Brunnenweg 11, A-4560 Kirchdorf, Tel. +43 (0) 7582 21100 – 0
Fax +43 (0) 7582 21100 – 99, E-Mail: office@zeller-modellbau.com

ZELLER MODELLBAU

TWIN X-Lite RII

Schiebedisplay

ETHOSTWIN

Ruby Red
Porcelain White
Meteorite Grey

auch bei uns erhältlich:

- Zubehör
- Ersatzteile
- deutsche Anleitung

**Service-Center EU
Premium-Dealer DE**

engelMT.de

Nachwuchs am Sender

Modellhubschrauberfliegen ist eine technisch anspruchsvolle Sache. Mechanik, Elektronik, Aerodynamik, Materialbearbeitung und Programmierung greifen ineinander. Umso wichtiger ist es, auch junge Menschen an diese Technik heranzuführen. In Kaltenkirchen war das nicht nur ein theoretisches Thema.

Jens Hohmuth brachte seinen Eigenbau-Gyrokopter mit, während sein 13-jähriger Enkel mit einem Blade 230S Max unterwegs war. Der kleine Heli ist ein typisches Trainings- und Spaßmodell, mit dem sich grundlegende Manöver, schneller Rundflug und erste Kunstflugfiguren üben lassen. Auch der Nachwuchspilot trainiert am Computer und bringt bereits mehrere Jahre Erfahrung mit. Was ihm am Helifliegen besonders gefällt? Die Geschwindigkeit – und die Möglichkeit, auch über Kopf fliegen zu können.

Solche Momente sind für die Szene wertvoll. Sie zeigen, dass der Modellflug nicht nur aus hochpreisigen Großmodellen und jahrzehntelanger Erfahrung besteht. Der Einstieg kann kleiner beginnen, mit Simulator, Trainingsmodell und Unterstützung erfahrener Piloten.

Eigenbau, Kellerfund und ruhiges Flugbild

Zum Ende des Tages brachte Mark Otten mit einem vorbildgetreuen Nachbau noch einmal Ruhe ins Flugbild. Sein Modell basiert auf einem Hughes-500-Rumpf mit Compass-Exo-Mechanik, gestreckt auf 700er-Länge. Betrieben wird der Heli mit 6s-Akkus. Technisch stammt die Mechanik aus dem 3D-Bereich, steckt nun aber in einem Scale-Rumpf. Der Rotordurchmesser liegt bei etwa 1.300 mm, die Gesamtlänge bei rund 1.400 mm.

Der Rumpf selbst war kein neuer Bausatz, sondern ein alter Fund aus einer Kleinanzeige. Er wurde wieder aufgebaut,

lackiert und mit der passenden Mechanik versehen. Auch das ist typisch für den Modellflug: Nicht alles entsteht aus einem neuen Karton. Viele Projekte beginnen mit gebrauchten Teilen, alten Rümpfen, vorhandenen Mechaniken und der Idee, daraus wieder etwas Eigenes zu schaffen.

Mehr als Flugzeit

Das 11. Helitreffen der FAG Kaltenkirchen zeigte eindrucksvoll, wie vielseitig die RC-Helikopterfliegerei ist. Da standen hochdrehende 3D-Maschinen neben schweren Scale-Modellen, Verbrenner-Technik neben modernen Elektroantrieben, FPV-Kopter neben klassischen Helis und Nachwuchspiloten neben erfahrenen Modellbauern.

Mindestens genauso wichtig wie die Flüge waren die Gespräche dazwischen. Am Rand des Flugfelds wurde erklärt, verglichen, gelacht und gestaunt. Piloten schauten sich gegenseitig über die Schulter, diskutierten technische Lösungen, gaben Tipps und erzählten von Bauprojekten, Umbauten und Flug Erfahrungen. Genau diese Atmosphäre macht ein Treffen wie dieses aus. Denn RC-Helikopterflug besteht aus weit mehr als ein paar Minuten Flugzeit. Er beginnt in der Werkstatt, am Bautisch, im Simulator und bei unzähligen Einstellarbeiten. Er verlangt technisches Verständnis, Geduld, Konzentration und fliegerisches Können. Und er lebt von Menschen, die ihre Begeisterung teilen.

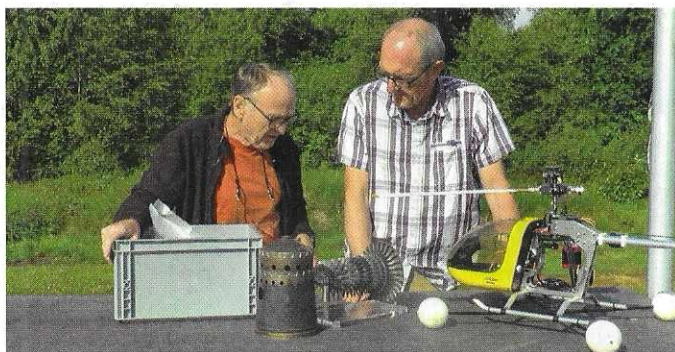
Wenn am Ende des Tages der letzte Rotor ausläuft, bleibt deshalb mehr als nur der Eindruck schneller Flugfiguren oder schöner Scale-Überflüge. Es bleibt das Bild einer lebendigen Gemeinschaft, in der Präzision, Handwerk und Leidenschaft zusammenfinden – und in der Kaltenkirchen für einen Tag zum Treffpunkt der norddeutschen Heliszene wurde. ■



Sven Schaedla (rechts) ist der Hauptorganisator des Heli-Treffens der FAG und prüft gemeinsam, ob Mechanik und Einstellungen passen



Guido Scheil justiert am Morgen die Rotorblätter an seinem RC-Heli



Erfahrungsaustausch ist die Basis eines Treffens



Blick auf einen Rotorkopf eines Flybarless-Helis