

TEXT/BILDER: HOLGER SCHÜTZ

BUSINESS AS USUAL

Heli-Treffen Kaltenkirchen 2023



Das Heli-Treffen der FAG Kaltenkirchen ist eine der Pflichtveranstaltungen im Norden, bei der die unterschiedlichsten Sparten vertreten sind. Was es in diesem Jahr alles zu sehen gab, hat Holger Schütz für uns zusammengestellt.

Schade, aber steckt man nicht drin. Dieser schicke Jet Ranger hatte einen Motorschaden und konnte deshalb nur einige kurze Schwebübungen machen.



Auch im achten Jahr klappte alles wie am Schnürchen – wenn auch der Zulauf und die Beteiligung diesmal etwas zögerlicher waren als in den Vorjahren. Das wochenlange Hoch sorgte zwar für strahlend blauen Himmel, aber auch für entsprechende Temperaturen und lebhaften Ostwind.

Außer diesen Wetterbedingungen, verbunden mit einigen kurzfristigen Absagen, gab es wohl noch einen anderen Grund, diesmal nicht zu kommen: Für Piloten mit längerer Anfahrt ist der Sonntag eher ungünstig, das haben die Kaltenkirchener schon öfter gehört. Spontane Reaktion: Im nächsten Jahr findet der Kaki-Heli-Treff an einem Samstag statt! Das bringt auch Vorteile für die Hubi-Freunde, die (mit Campingwagen) gern für mehr als einen Tag anreisen.

Der Flugbetrieb war wie in den Vorjahren völlig entspannt. Man ging auf die Wiese, wenn der Vor-



Der stramme Ostwind war natürlich kein Hindernis. Meine »alte«, neu nach NASA-Vorbild designte Chinook drehte souverän ihre Runden. Der neu installierte Lasthaken kam leider nicht zum Einsatz.

Wer so reist, hat die Aufmerksamkeit. Gunnar Berger, ebenfalls ein Modellflieger-Urgestein, transportierte sein Schätzchen mal etwas anders, zum Glück ohne Panne.



flieger fertig war. Allerdings gab es hier auch mal eine kleine Warteschlange. Flugleiter und Organisator Sven Schaedla musste zu keiner Zeit regelnd eingreifen. Und trotz des frischen Ostwinds waren alle rund 30 Modelle in der Luft – das habe ich auf anderen Veranstaltungen schon deutlich »ängstlicher« erlebt. Es kam insgesamt nur zu einem Schaden, der glücklicherweise keinen Totalverlust bedeutete.

Auch die FPV-Flieger hielten sich beteiligungsmäßig etwas zurück. Auf der wie immer extra eingerichteten Wiese hatten sie trotzdem ihren Spaß.

Aufmerksamkeit erregte ein Ford A aus 1929. Da in ihm mehrere Helis nach Kaki transportiert wurden, musste Besitzer Gunnar Berger aus Lübeck nicht nur posieren, sondern auch Fragen beantworten. Seine (zweite) Leidenschaft für Oldtimer zeigt, dass man als langjähriger Modellflieger auch noch andere Hobbys haben und – wie hier – sinnvoll miteinander verbinden kann. Jedenfalls beherrschte er seine Logo 700 XXXTREME und Goblin KSE 800 genauso souverän wie offenbar auch den Oldtimer.

Der optisch sehr schöne Jet Ranger »Stars and Stripes« von Frank Neff aus Hamburg konnte wegen eines Motorschadens leider nur kurz schweben



Mark mit seinem optisch sehr schönen Airwolf. Mit 12s und 150 cm Rotorkreis bewegte er das Modell sehr dynamisch durch die Luft.



Die Drohne von Oliver hautnah am Geschehen. Sein Film zeigt wieder einen schönen Eindruck von der Veranstaltung.

»Im nächsten Jahr findet der Kaki-Heli-Treff an einem Samstag statt! Das bringt auch Vorteile für die Hubi-Freunde, die (mit Campingwagen) gern für mehr als einen Tag anreisen.«

– schade. Mark Otten aus Todendorf und Michael Müthel hatten je einen schönen Airwolf dabei, die sie auch zusammen »lüfteten«.

Die Scale-Fraktion war diesmal auch nicht so üppig anwesend, da war meine CH47 Chinook (zivil Boeing 234) nicht zu übersehen. Dieses Design gibt/gab es bei der NASA tatsächlich. Dazu ein Hinweis auf der Webseite www.turbosquid.com/3d-model/airplane. Da kann man zahlreiche 3D-Modelle, u. a. von Luftfahrzeugen herunterladen. Für uns interessant sind die vielen verschiedenen Design-Abbildungen als mögliche Vorlagen.

Die gut bestückte Flightline in der prallen Sonne. Davor und dahinter gab es viele Gespräche unter den Piloten und mit den Zuschauern.

Eine Auswahl des FPV-Equipments. Ich staune immer wieder, was heute aktuell mit dieser Technik möglich ist.

Oliver Leffler hat erneut ein sehr schönes Video produziert, das man auf YouTube anschauen kann: www.youtube.com/watch?v=pcknhIGGDC4

Da ich auch hier wieder nach der (An-)Steuerung eines Tandems gefragt wurde, eine kurze Erklärung: Nick geht über gegenläufiges Pitch vorn und hinten (Differenzial-Pitch, also vorne hoch/hinten runter und umgekehrt). Früher bei den ersten Tandems (z. B. Piasecki) war das eine Mischung aus diesem und klassischer Nickfunktion der Taumelscheiben. Das ist für den gedachten Zweck aber eher ungünstig, wenn man im typischen Einsatz beim Beladen usw. oft den Schwerpunkt korrigieren muss, ohne gleich auch eine Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung zu bekommen.

Bei der großen CH-47 können die Taumelscheiben (getrennt) per Servomotor noch zusätzlich gekippt werden. Dadurch liegt sie im schnellen Vorwärtsflug horizontaler, was für die Aerodynamik und die Insassen angenehmer ist. Und nur damit kann sie auf den Hinterrädern vor- und zurückrollen, wie auf manchen Flugtagen zu sehen (Quelle: aktuelles Ausbildungsmニュアル für CH-47-Piloten und entsprechende Bestätigungen).

Ich habe alle Varianten ausprobiert, die Differenzial-Pitch-Methode reicht für unsere Fliegerei völlig aus. Gier (Hochachse) wird über gegenläufiges Roll vorne und hinten realisiert. Hierbei wichtig: möglichst großer Schlagwinkel der Blatthalter und auch weiche Blätter. Die Rotorebenen müssen deutlich gegeneinander kippen können.

Dann also bis zum nächsten Kaki 2024! ♦

