

www.rc-heli-action.de | **Mission Turkey** – Parasailing mit dem RC-Heli

# eheliaction

D: € 6,00 A: € 8,00 GB: £1,99 (2) Döner: € 7,00 Italien: € 7,00 DK: 65,00 (2)  
Ausgabe #8 | August 2011

das wahre fliegen.

**WALKERA V120D05  
+ DEVENTION DEVO 12  
VON TRADE4ME**



**GEWINNEN**

Video  
im Netz  
[www.rc-heli-action.de](http://www.rc-heli-action.de)

**CHOPPER ROOKIE**

First-Steps mit dem MPX-Funcopter

**MICRO MACHINE**

Futabas Flybarless-System CGY750

# POWER TORQUER

Edelversion X50 TT mit Starrantrieb

**AUCH IM HEFT** Scale-Highlights des VARIO-Events | Lama 264 von Ikarus  
Vibe NEX von JR/AKmod | Techworld | Heli-Hangar | Chopper-Doc

Modell  
**AVIATOR**  
EDITION



wellhausen  
&  
marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in RC-Heli-Action,  
Ausgabe 08/2011 erschienen.

[www.rc-heli-action.de](http://www.rc-heli-action.de)  
[www.modell-aviator.de](http://www.modell-aviator.de)

# RC-Heli-Parasailing – der Wahnsinn schläft nie

# MISSION TURKEY

Text: Tobias Wagner

Bilder: Lukas Grunauer, Saskia Oehmichen

Der Wahnsinn schläft nie! Diese Erkenntnis hat sich im Laufe der letzten Jahre mehr als nur einmal bewahrheitet, und mit über 80 coolen Heli-Stunts allein in der aktuellen Ideen-Pipeline wird sich das wohl auch so schnell nicht ändern. Just in diesen Tagen sind wir von unserer neuesten Heli-Mission aus der Türkei zurückgekehrt – und haben fantastisches Film- und Bildmaterial für Euch mit im Gepäck!

Nachdem wir bislang in rund 35 Ländern mit den Helis unterwegs waren, warum diesmal ausgerechnet die Türkei? Die Antwort ist überraschend einfach: Für die neueste Action stand Wassersport im Fokus.

## Wie, was, wo – und überhaupt

Dazu braucht man zum einen eine Küste, zum zweiten eine ausgeprägte touristische Infrastruktur. Ein zusätzlicher Vorteil ist die gute Erreichbarkeit des Landes durch Flüge sowie ein prima ausgebautes Straßennetz. Das alles sind Faktoren, die man für eine effiziente Projektentwicklung zu schätzen lernt. Übrigens ist die Türkei ein ausgesprochen schönes Land und die Leute dort bemerkenswert freundlich, hilfsbereit und unaufdringlich. Man kann nur jedem empfehlen, sich das mal selbst anzuschauen.

Mit fünf Mann und 100 Kilogramm Gepäck enterten wir das Flugzeug in die Süd-Türkei. Vor Ort bewegten wir uns mit einem Kleinbus, der aufgrund Spritmangels bereits am Flughafen Ausgang um ein Uhr Nachts liegen blieb: „Car is empty, you return it empty“.

Dass der Tank dann dermaßen leer gepumpt war und gerade Mal für 700 Meter reichte, das war dann doch etwas überraschend. Aber man hat ja sonst nichts groß vor um diese Zeit ... Die Spritpreise liegen übrigens deutlich über den hiesigen, vielleicht ist das mit ein Grund für die knappe Kalkulation der Mietwagenfirma.

Als Kleidung konnten wir lustigerweise jeweils nur wenige Shirts und eine Hose mitnehmen. Das weitere Gewichtskontingent wurde sämtlich für Hubschrauber, Akkus, Ladetechnik sowie Kamera- und Filmequipment benötigt. Für mobile Verhältnisse waren wir bildtechnisch recht gut ausgestattet und zu einem gewissen Grad auch für schwierige Wetterverhältnisse gerüstet. Zudem konnten wir erstmals ein HOA-System (Human Operator Assist) erfolgreich in der harten Praxis testen, wo also das Bild einer Kamera per Funk auf einen Mini-Bildschirm der Regie übertragen wird, sodass diese bei der Wahl der manuellen Kamera-Parameter sowie des Bildausschnitts unkompliziert behilflich sein kann. Zwar traten Beeinträchtigungen durch unsere 2,4-Gigahertz-Sender auf, trotzdem funktionierte die Geschichte in den meisten Fällen hinreichend gut und war hilfreich. Durch die schnellen, teils nicht vorhersehbaren Motivänderungen während eines Stunts blieb die korrekte bildliche Erfassung nach wie vor der schwierigste Teilaspekt, noch vor Logistik und der fliegerischen Komponente. Kameras haben eben weit mehr als nur zwei Knüppel.

## May the fun begin

Um es vorweg zu nehmen: Die Türkei-Mission war eine der effizientesten und erfolgreichsten, die wir bisher durchgeführt haben. Sieben Heli-Aktionen plus ein Nicht-Heli-Stunt ließen sich in die Realität umsetzen. Dabei durften wir das UNESCO Weltkulturerbe in Pamukkale befliegen sowie die bekannten lykischen Felsengräber in Myra für einen Stuntflug räumen lassen. Speziell letzteres war ein ziemliches Unterfangen, da die Touristen in Heerscharen per Bus angekarrt wurden. Zuweilen ist es da nicht



Fünf Mann – eine Mission. Das neueste HeliGraphix-Auslandsabenteuer führte Saskia Oehmichen, Tobias "2fast 2furious" Wagner, Nicolas Kaiser, Lukas Grunauer und Christoph Paulus in die Türkei



immer leicht, den Betreibern und Behörden den positiven Einfluss solcher Heli-Flüge auf die Weltkultur schlüssig zu vermitteln.

Aber zurück zum Wassersport und zur ersten Großaktion, die wir überraschenderweise gleich am ersten Tag in Angriff nehmen konnten beziehungsweise mussten: Parasailing. Der Stunt ist Teil der neuen HeliGraphix SPORTS-Reihe, wo wir uns diverse Sportarten in der Helikopter-Version vornehmen. Speziell beim Parasailing hängt man an einem Gleitschirm, der von einem Boot gezogen wird. 350 Pferdestärken war unser Exemplar stark, und entsprechend war der Spritverbrauch und damit verbunden die Kosten. Diesen besonders starken Boliden hatten wir deshalb ausfindig gemacht und gemietet, da wir zwei Personen an den Gleitschirm hängen wollten: Den Piloten samt Sender sowie Kameramann samt Kamera. Damit das gewichtstechnisch klappt, muss das Boot einen ganzen Zahn zulegen – und dafür braucht es jede verfügbare Pferdestärke. Die Leistungsreserve ist sogar so knapp, dass die Geschichte trotz der hohen Motorleistung nur bei den richtigen Windverhältnissen funktioniert. Zufälligerweise hatten wir die gleich nach der ersten Vorbesprechung – und damit entstand eine gewisse Dringlichkeit, ohne große Eingewöhnung in diesen aufwändigen Stunt zu starten.

## Parasailing: Nicht so simpel

Jetzt könnte man im ersten Moment denken, so ein bisschen unten am Schirm zu hängen, lächelnd die Aussicht zu genießen und dabei noch gemütlich



Mit satten 350 Pferdestärken war das Zugboot stark motorisiert. Wie sich später herausstellen sollte, war jede einzelne Pferdestärke erforderlich





Welcome aboard! Nachdem letzte Infos per Funk ausgetauscht waren, konnte es losgehen. Da eine Wasserlandung mit Sender nicht ausgeschlossen werden konnte, hatte Tobias den Heli bereits im Vorfeld in eine FC-28 programmiert. Der Verlust eines Senders ist zwar nie wünschenswert, aber der Schaden doch deutlich begrenzter als bei einer FX-40



Nicolas Kaiser (links) unterstützte die Mannschaft souverän vom Ufer aus und zeichnete für die Vorbereitung des Helis verantwortlich

seinen Heli ein bisschen im Rückenflug durch die Gegend zu schippern sei eine simple Sache. Pustekuchen. Zunächst mal ist da das Problem mit den zwei Leuten am Schirm und dem Wind. Das schränkt schon mal ein, wie das Boot starten und fahren kann. Zum zweiten gibt es im Meer immer Seegang, gerade bei Wind. Das führt am Gleitschirm hin und wieder zu Rucklern und etwas Pendeln; glücklicherweise erwies sich aber zumindest dieser Punkt verglichen mit anderen Aktionen als recht harmlos. Als nächstes stellt sich die Frage nach einem geeigneten Strandabschnitt. Denn der sollte nicht voller Touristen sein, weil sich letztere ganz klar nicht im Gefahrenbereich befinden dürfen.

Okay, soweit mal die Grundvoraussetzungen. Sind diese gegeben, kann man sich dem Ablauf des eigentlichen Stunts widmen. Man begibt sich also mit Sender an Bord eines Boots, fährt aufs Meer hinaus, lässt sich am Schirm hochkurbeln – und dann was?! Da der Schirm-Start nur gegen den Wind erfolgen kann, ist die Tageszeit wichtig, da Land- und See-



Mobilität ist alles. Daher wurde an Bord und in der Luft auf möglichst kompaktes Kamera-Equipment gesetzt. Nach einigen Versuchen bezüglich Spritzwasser konnten die Schutzhüllen um die Camcorder wieder entfernt werden; bei Fahrt hatte sich die Gefährdung durch korrosives Salzwasser als gering herausgestellt. Blieb als große Herausforderung noch der Seegang, welcher ruhige Bilder unmöglich machte



Exakte Planung ist alles: Eine ausgiebige Vorbesprechung sowie eine Testfahrt als Trockenübung nahmen rund drei Stunden in Anspruch. Da Wind und Wetter günstig waren, musste die Live-Aktion überraschend gleich im Anschluss starten





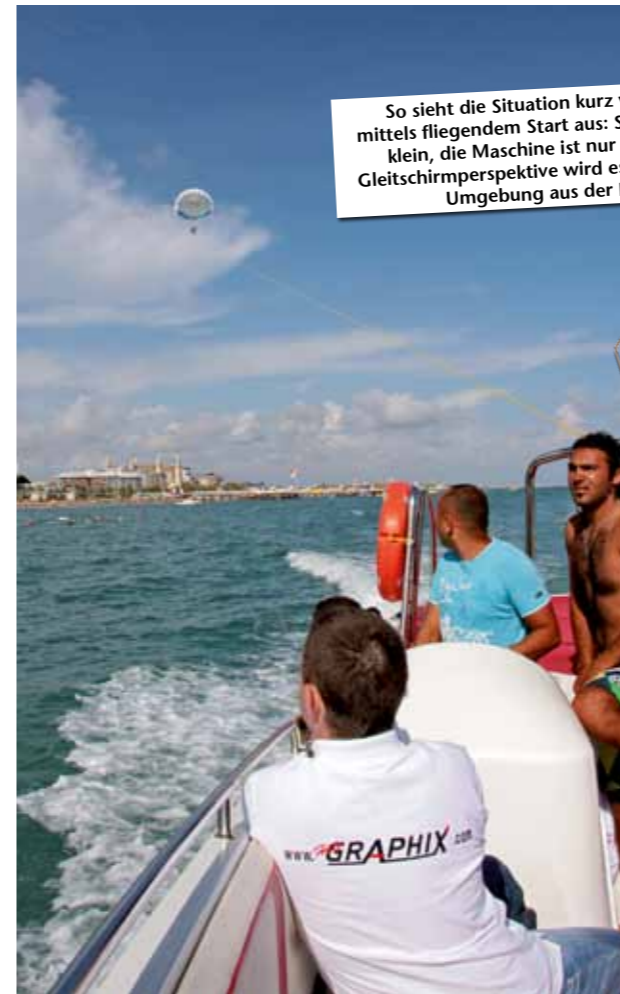
Nachdem der Gleitschirm bei Fahrt aufgespannt wurde, wird man per Winde in die Luft befördert. Bei zwei Personen am Schirm muss das Boot deutlich mehr Gas geben. Je nach Windrichtung bewegt sich das Fahrzeug dann trotz der 350 Pferdestärken hart am Limit



Vom Zugseil sollte man sich tunlichst fernhalten: Die Rotorblätter sind durchaus in der Lage, hier eine Kappung durchzuführen. Die Distanz zwischen Heli und Seil lässt sich im Übrigen nicht zuverlässig einschätzen; man sollte daher unterhalb oder seitwärts davon fliegen

wind mit der Zeit wechseln. Wir hatten keine große Wahl und mussten weg von der Küste starten. Dies bedeutet aber auch, dass das Boot eine ausgedehnte Kehre fahren und sodann den richtigen Strandabschnitt mit startklarem Heli möglichst nahe passieren muss; und zwar je nach Windsituation ziemlich schnell. Vom Boden aus scheint sich so ein Gleitschirm im Schnecken tempo zu bewegen. Aber da würde man sich täuschen: Man kann mal spaßeshalber versuchen, im Sprint mitzuhalten. Keine Chance.

Wenn also nun das Boot eine solch ausgedehnte Schleife fahren muss, ergeben sich diverse weitere Probleme. Das erste ist, dass 2,4 Gigahertz im Gegensatz zu 35 Megahertz nicht ausreicht, um unter den vorherrschenden Bedingungen eine Strecke von einigen hundert Metern zu überbrücken. Beim Cessna-Stunt auf den Philippinen (siehe RC-Heli-Action 7 und 8/2009) lag die Reichweite bei rund 400 Metern, beim Parasailing über Wasser und bei hoher Luftfeuchte war sie ähnlich kurz. Sprich: Der Heli muss eingeschaltet am Strand stehen, wartet auf ein Signal ohne Failsafe-Erscheinungen, und erst dann kann der Akku angesteckt werden und der Start erfolgen. Das Zeitfenster zum Anschließen des Akkus ist reichlich kurz! Hatten wir schon erwähnt, dass Kommunikation per Funk bei Bootslärm im Hintergrund ein Problem ist? Wir haben das durch Hupsignale vom Boot aus gelöst.



So sieht die Situation kurz vor dem Aufnehmen des Helis mittels fliegendem Start aus: Strukturen am Ufer erscheinen klein, die Maschine ist nur schwer auszumachen. Aus der Gleitschirmperspektive wird es nochmals schwieriger, da die Umgebung aus der Höhe merklich anders aussieht



man das Hochlaufen des Motors vom Gleitschirm aus deutlich. Zu sehen war dagegen fast nichts.

Los geht's, rein mit dem Pitch, dann Nick vorwärts! Das Boot fährt schnell, da bleibt keine Zeit für Experimente. Fliegt die Kiste in Fahrtrichtung, wenn man Nick drückt? Oder driftet sie schräg? Gemächlich langsam scheint sich der stecknadelgroße Heli in Richtung Gleitschirm zu bewegen. 10s-Akku-Power bei guter Motorisierung – geht da nicht mehr? Doch dann merkt man es: Ist die Maschine mal auf 100 Meter herangerückt, schießt sie geradezu herbei. Man muss noch dazusagen, dass man im Gleitschirm-Geschirr doch ziemlich eingepfercht ist und sich kaum nach hinten umsehen kann.



Bitte nicht in den Rotor treten! Es ist schon ein komisches Gefühl, wenn der Heli unterhalb der eigenen Füße fliegt



Die nächste Schwierigkeit besteht darin, dass von oben immer alles anders aussieht. Mit dem Gleitschirm gondelt man in 50 Metern Höhe herum und überblickt kilometerweit den Strand. Leider sieht da alles reichlich gleich aus, und beim Anflug in 200 bis 300 Metern Entfernung seinen punktförmigen Heli am Strand zu erspähen, erfordert schon mächtig Konzentration. Hier kam dann auch kurz Hektik auf, da die Maschine auf den ersten Blick wirklich nicht auszumachen war. Schließlich Hupsignale vom Boot: Akku ist also angesteckt. Umschalten auf 3D. Hoffentlich steht der Heli richtig auf dem feuchten Sand, sodass er durch die Hochlauf-Vibration nicht einsinkt. Fürs Heck hatte Nicolas Kaiser extra eine halbkreisförmige Mulde gegraben, sodass zumindest hier kein Festhaken passieren konnte. Interessanterweise hörte



Start frei! Nach einer gefühlten Ewigkeit hat es der 10s-T-Rex 600 von freakware bis zum Gleitschirm geschafft. Der Eindruck vom Ufer aus täuscht: Das gesamte Gespann bewegt sich zügig vorwärts, was bei 3D-Manövern unbedingt berücksichtigt werden muss





Nach ein paar Schwierigkeiten mit der Kamera wurde das Landefenster verpasst – mit ernstesten Konsequenzen und der Aussicht auf eine Notwasserung mit Totalverlust der Maschine. Mehr dazu siehe Text

## LESETIPP

Das HeliGraphix-Team vollbrachte auch Außergewöhnliches mit dem Airplane Hitchhiker-Stunt auf den Philippinen, bei dem ein RC-Heli aus einem Großflugzeug heraus gesteuert wurde. Damit die Sache zu keinem leichten Spiel wurde, spickte man die Aktion mit fliegendem Start und Landung. Das spannende Unterfangen könnt ihr ausführlich in RC-Heli-Action 7 und 8/2009 nachlesen. Die Hefte können unter [www.rc-heli-action.de](http://www.rc-heli-action.de) nachbestellt werden.



Nach erfolgreicher Mission werden Tobias und Saskia per Winde zurück aufs Boot geholt. Es muss sich dazu gegen den Wind von der Küste wegbewegen

Heli in Sichtdistanz – also gleich mal um das Zugseil herumgeflogen. Vorsicht ist insofern geboten, als die Maschine aus Sicht des Piloten in konstantem Abstand „steht“, in Wirklichkeit aber ziemlich viel Fahrt hat (das Gesamtgespann bewegt sich ja). Daher reagiert sie teils empfindlich auf Steuereingaben, und wenn man bei Flips oder ähnlichen Manövern nicht gleichzeitig viel Pitch gibt, dann verliert sie sofort an Fahrt und man rauscht mit dem Rotor direkt in den Gleitschirm. Das Phänomen kannten wir schon von vielen früheren Stunts (zum Beispiel dem Flug aus Peter Jakadofskys mantragender Alouette II), insofern keine Überraschung. Übrigens sollte man sich vom Zugseil fernhalten; die Rotorblätter könnten es im ungünstigsten Falle durchaus kappen.

Nach ein paar Problemchen mit den Kameras (starkes Schaukeln auf dem Boot und Schärfenprobleme oben am Schirm) wäre es schließlich an der Zeit zum Landen gewesen. In 200 Metern Entfernung hätte der Heli auf einen frei geräumten Strandabschnitt autorotiert werden sollen, so gut das aus einer solchen Distanz eben geht. Leider hatten wir dieses Landefenster durch den Fokus auf die Kameras verpasst! Da man wie gesagt im Hänge-Geschirr nicht umschauchen kann, musste der Heli wieder aufs Meer hinausgeflogen werden. Und zwar so richtig, da das Boot nun von der Küste abdrehte und eigentlich den Schirm hätte einholen müssen. An dieser Stelle war trotz der minutiösen Planung unklar, wie es weitergeht. Auf dem Boot landen war ausgeschlossen, ein Totalverlust der Maschine daher wahrscheinlich.

Und dann war da noch die Sache mit den 350 PS. Mit kreischendem Motor startete unser türkischer Kapitän Caner geistesgegenwärtig durch, steuerte eine große Vollgas-Runde und fuhr wieder Richtung Festland. Würde unser Akku solange reichen? Ich flog den Heli schon mal so weit es ging Richtung Strand. Dabei ist schwer auszumachen, wie hoch die Maschine fliegt, und ob sie bereits über Sand ist oder noch nicht. Am Ende dann Autorotation neben einen Holz-Pier, weil dort keinerlei Personen standen. Dann Einziehen des Gleitschirms aufs Boot, durchschnaufen, und das war's auch schon.

### See you again next issue!

Wie war das noch mit den sieben Stunt-Aktionen der Türkei-Mission? Da fehlen doch noch welche! Genau so ist es, und deshalb freuen wir uns bereits heute auf die nächste Ausgabe von RC-Heli-Action und 3D-Heli-Action. Bis dahin, viel Spaß mit Euren Helis – und fliegt sicher! ■



Nach erfolgreicher Landung freut sich das gesamte Team



Originalton Captain Caner: „In 16 Jahren habe ich noch keine so Verrückten wie Euch hier getroffen!“ Da musste er dann auch gleich mal seinen Kollegen anrufen und ihm die jüngsten Vorkommnisse erzählen

Anzeige