

## Meine erste Heli-Erfahrung – Kyosho EP Caliber M24

Nach etlichen Jahren vergnüglichen Fliegens mit Flächenflugzeugen kam bei mir auch einmal der Wunsch auf, über den Tellerrand zu gucken und in die unbekannte Welt der Drehflügler einzutauchen. Irgendwie waren mir diese Heli-Dinger zwar suspekt, doch übte deren geniale Technik eine unheimliche Faszination auf mich aus.

Es passierte, was in solchen Fällen schon oft passiert ist und ich stolperte unverhofft über einen kleinen Elektroheli mit extrem schnuckeligem Aussehen. Geschehen an der alljährlichen Modellbörse in Dübendorf, sozusagen am Vatertag. Da Preis und Optik des Gerätes im grünen Bereich lagen und man ja nicht extra hergekommen war, um dann nichts zu kaufen, beschloss ich kurzerhand, das Objekt meiner Begierde in meinen Hangar aufzunehmen. Man gönnt sich ja sonst nichts. Mein Heli-Einstieg war besiegelt!



Der Kyosho „EP Caliber M24“, ist eine „Schweizer 300“ Helikopter-Nachbildung frei nach Schiller. Das filigrane Gerät sieht hübsch nach Vorbild aus und das ist für mich entscheidend. Mit reinen Zweck-Modellen kann ich nur wenig anfangen. Es handelt sich um einen Klein-Helikopter, mit drehzahlgesteuertem Haupt- und Heckrotor. Die ganzen Elektronik-Komponenten, also Empfänger, Regler und Piezo-Kreisel sind in einer Kunststoff-Box, der Flight-Control-Unit, eingebaut. Das spart Gewicht und beansprucht wenig Platz. Der

Hauptmotor mit kampfwert-gesteigertem Aufkleber hört auf den klangvollen Namen „High Performance Electromotor S Power 24“ und entpuppt sich als Derivat eines Blechbüchsen-Bürstenläufers der Speed 350-er Klasse. Er treibt den Rotor mit einem Durchmesser von 500mm an und wird im Betrieb mächtig heiss. Den ersten Preis der Kategorie Hitzeentwicklung holt sich allerdings der Heckmotor. Eine kohlenlose(!) Variante eines Kleinstmotörchens, wie man es z.B.in HS-81-Servos findet, und für Intervallbetrieb weit besser geeignet ist. Die Lebensdauer dieses Originalteils ist, gelinde gesagt, indiskutabel. Zum Glück findet man auf dem Markt auch Varianten mit Kohlebürsten. Doch selbstverständlich nicht bei Kyosho. Die Kopf-Mechanik ist genial einfach aufgebaut und sorgt dank Bell-Hiller-Ansteuerung trotzdem für erstaunlich stabile Flugeigenschaften. Zwei Servos für Nick und Roll steuern die Taumelscheibe, zwei Gestänge auf die Paddelebene, von da ein Aermchen auf den gedämpften Blatthalter, fertig. Wo wenig ist, kann nicht viel kaputt gehen. Das bewährt sich, gerade am Anfang. Der ganze Heli wiegt flugbereit nur ca. 380gr.

Ein Zusammenbau gibt's nichts, denn das Ding kommt bereits flugbereit aus der Schachtel. Eventuell muss bei der mitgelieferten Steuerung der Mode angepasst werden. Dies war aber bei mir aber nicht nötig.

Nach dem Laden des NiMh-Flugakkus und dem Einsetzen der Batterien resp. Akkus in die Steuerung kann gleich zum Flugversuch geschritten werden. Besser aber sollte man dem Heli vor dem Erstflug noch einen 3-zelligen Lipo spendieren. Sonst kann es sein, dass das Ding schon nach wenigen Sekunden Flug wieder an die Tanke will. Wichtig: Bei der Verwendung eines Lipo-Akkus unbedingt auf die richtige Schwerpunktage achten und vorne ggf. etwas Blei zugeben. Leider lässt sich der Schwerpunkt bei Verwendung eines leichteren Akkus kaum ohne Gewichtszugabe einstellen.

Das Fliegen bzw. das Schweben gestaltete sich für mich am Anfang um einiges schwieriger als erwartet. Das lag aber nicht am Heli selber, sondern an meiner (Un-)Fähigkeit, das Ding zu beherrschen.

Simulatorzeit hatte ich zwar schon gesammelt und auch Erfahrung im Steuern von Flächenfliegern war reichlich vorhanden, doch alles fühlte sich irgendwie neu und ungewohnt an. Das Heli-Fliegen begann sozusagen wieder ganz bei Null.

Zudem fehlte mir das Trainingsgestell und so dauerte der „Erstflug“ nur Sekundenbruchteile. Kaum hob der Heli ab, schon legte er sich gleich wieder auf die Seite. Ein entscheidender Unterschied zum Flächenfliegen wurde sofort nach diesem Zwischenfall deutlich. Da reichten plötzlich ein paar Tropfen Sekundeler und eine ruhige Hand nicht mehr aus um das angeschlagene Teil wieder in die Luft zu kriegen. Es half nur der Besuch beim Ersatzteil-Händler. Bei diesem, in der Folge noch oft wiederholten Vorgang, musste neben Geld in der Regel auch viel Geduld investiert werden. Gängige Ersatzteile waren immer vergriffen und nicht gängige waren gar nicht verfügbar.

Besonders das Motor-Abtriebsritzel, ich zähle es zur gängigen Kategorie, machte durch seine sehr beschränkte Haltbarkeit negativ von sich reden und musste alle Nase lang ersetzt werden. Jeweils minus einen Fünfliber! Kyosho hat hier nach eigenen Angaben eine Sollbruchstelle in den Heli eingebaut und wohl auch gerade in mein Portemonnaie.

Etwa 10 Motorritzel, 1 Hauptmotor, 2 Heckmotore, 1 neue Kanzel, ein paar Dellen im Ausleger und ein paar weitere geringfügige Blessuren später, hatte ich die Sache mit dem Schweben soweit im Griff, dass ich im Keller, auf einer Fläche von 3x3m den ganzen Akku leerfliegen konnte. Da mein Indoor-Platz sehr eingeschränkt war und nur das Schweben in einer Richtung zuliess, sollte nun der Gang nach draussen meinen helifliegerischen Horizont erweitern. Die ersten Rundflüge standen auf der Traktandenliste.

Nun, entgegen den Aussagen von Kyosho sollte man das Fliegen draussen besser unterlassen. Der kleinste Windhauch macht den Heli praktisch unsteuerbar. Ich hab's ausprobiert, meine beiden Versuche endeten jedesmal mit einem Besuch beim Ersatzteil-Händler. Vielleicht Absicht?



Zum Kleinkaliber EP-24 kann ich somit resümieren: Stabil fliegen tut der Heli wirklich. Für erste Geh- resp. Flugversuche ist er durchaus zu gebrauchen, wobei hier die Benützung eines grossen Raums sehr anzuraten ist. Auch später noch, für den kleinen Hunger zwischendurch oder für einen Gute-Laune-Flug macht das Teil viel Spass. Es sieht toll aus, fliegt stabil und kann auch eine ganze Menge wegstecken. Und nicht zuletzt habe ich mit ihm das Heli-Schweben gelernt. Jetzt bin ich nur noch auf der Suche nach einem grösseren Raum oder nach einem Windmesser, der bei 0.0km/h grün blinkt, damit ich mit dem M24 einmal einen Rundflug wagen kann.

Daniel Hess