

Vom Doppeldecker bis zum Düsenjet

Eppinger Modellflugverein feierte 40-jähriges Jubiläum mit einer großen Flugschau und sehenswerten Vorführungen

Von Detlef Brötzmann

Eppingen. Notfall am Eppinger Himmel: Der Düsenjet L39 Albatros kann sein druckluftgesteuertes Fahrwerk nicht mehr ausfahren, es klemmt. Jetzt muss der Pilot am Funkgerät die Nerven bewahren und die Maschine mit einer Bauchlandung herunterholen.

Gebannt starren rund 600 schaulustige Besucher von der Tribüne auf die asphaltierte Landepiste, wo der Modellflieger gerade flach einschwebt. Fliegen jetzt die Funken? Wird der Bauch des Flugzeugs aufgerissen oder kommt es gar zu einem Überschlag? Fast berührt die Maschine den Boden, da zieht der Pilot das Flugzeug noch einmal leicht hoch, lässt es über die Teerpiste hinausgleiten und setzt es mit einem kleinen Hopser aus 30 Zentimeter Höhe senkrecht ins weiche Gras, so sanft, als würde er einen Hubschrauber landen. Anerkennendes Raunen geht durch Menge und begeisterter Beifall brandet auf. Kein Zweifel, hier war ein Profi mit langjähriger Erfahrung am Werk.

Rund 80 Hobbymodellflieger, vor-

wiegend aus dem südwestdeutschen Raum, gingen am vergangenen Wochenende beim 40-jährigen Jubiläum des Flug- und Modellsportverein Eppingen (FMV) auf dem Gelände des Vereins westlich der Fachwerkstadt an den Start. Die zweitägige Veranstaltung stieß mit rund 1600 geschätzten Besuchern auf ein lebhaftes Interesse, und so mancher gewagte Kunstflug – kleine Pannen inbegriffen – ließ den Adrenalinspiegel der Zuschauer steigen. Da kam es schon mal vor, dass ein Segelflieger zu wenig Auftrieb hatte und ins Maisfeld stürzte oder ein Leichtflugzeug beim Anflug von einer Windböe erfasst und auf der Landebahn umgeworfen wurde.

An Flugmodellen hatte die Schau ein breites Spektrum zu bieten, vom kleinen Anfängermodell bis zum Eurowings Cityliner AVRO RJ 100, einer Passagiermaschine mit 43 Kilo Gewicht. Viele Modelle waren dabei originalgetreue Nachbauten, vom Doppeldecker aus den Anfängen der Fluggeschichte bis zu modernen Düsenjets, die auch mit Düsenantrieb flogen. Die Fluggeschwindigkeiten der Modellflieger können durchaus 300 Stundenkilometer erreichen.

Überwiegend wurden die Flugzeuge von Benzinmotoren, die bis zu einer Leistung von 22 PS reichten, oder leisen Elektromotoren angetrieben. Aber auch Segelflieger und Hubschrauber gaben sich ein Stelldichein mit beeindruckenden Flugszenen. So malte ein mit Pyro-



Zu den größten Flugmodellen zählte bei der Flugschau des Eppinger FMF diese Caribbean Air Passagiermaschine, die wegen ihrer Größe von zwei Personen getragen werden muss. Fotos: Brötzmann

raketen ausgestatteter Segelflieger bunte Rauchschweife an den blauen Himmel und Hubschrauber absolvierten Kopfstände in der Luft.

Rund 100 Mitglieder zählt der FMV, wovon 40 aktive Modellsportler sind. Besonders stolz ist Vorsitzender Jörg Wild auf die 19 Jugendlichen im Verein und auf den Jugendleiter Christian Banghard, der jeden Sonntag den Nachwuchs trainiert. Weg vom PC und raus an die frische Luft, heißt da die Devise.

Doch ganz so einfach ist die Fliegerei nicht. Das Führen eines Modellflugzeuges erfordert viel Konzentration und Geschick. „Da braucht man schon zehn

Übungstage, bis man eine Maschine sicher landen kann“, kommentiert Jörg Wild und erläutert, dass die Steuerung eines Schulungsflugmodells über zwei Funkgeräte erfolgt. Der Lehrer kann so einzelne Funktionen für den Schüler freigeben und jederzeit eingreifen, wenn es mal nicht so klappt wie vorgestellt.

„Wer Interesse am Modellflugsport hat, kann gerne zu den Übungsflügen kommen“, lädt Wild ein. Einstiegsflugmodelle sind heute bereits zwischen 200 und 300 Euro zu haben. Für Profis ist nach oben preislich alles offen. Da kann man für einen Turbinenhubschrauber glatt 10 000 Euro investieren.



Kopfstand eines Hubschraubers Bo 105 mit zehn Kilogramm Gewicht, gesteuert von Georg Spicker aus Hasloch. Das große Original kann dieses Kunststück allerdings nicht.