

MODELLBAUCLUB FRIESOYTHE

Dem Stress einfach davonfliegen

von **Manuela Wolbers**



Checken das Flugzeug: Hans-Jürgen Alberding (links) und Jens Brinkmann vom Modellbauclub Friesoythe.
Bild: Nils Coordes

Einmal selbst Modellflugzeug fliegen: Das ist beim Modellbauclub Friesoythe kein Problem. NWZ-Mitarbeiterin Manuela Wolbers hat es ausprobiert.

FRIESOYTHE - Die Sonne scheint, es ist nicht zu warm – aber dennoch sind die Wetterbedingungen für meinen Probeflug nicht ganz ideal. „Heute ist es ziemlich windig“, sagt **Jens Brinkmann**. Der 23-Jährige ist der zweite Vorsitzende des Modellbauclubs Friesoythe. Seit zehn Jahren gehört er dem Verein an. Er und der Schriftführer des Vereins, **Hans-Jürgen Alberding**, zeigen mir, wie ein Modellflieger gesteuert wird.

Für Unerfahrene – egal welchen Alters – gibt es vereinseigene Modelle, die mithilfe einer Lehrer-Schüler-Fernsteuerung bedient werden können. Zwei Fernsteuerungen werden dabei mit einem Kabel verbunden. Mit einem Schalter an der Bedienung des erfahrenen Fliegers kann die Kontrolle hin und her geschaltet werden.

MBC FRIESOYTHE

Die Mitglieder des Modellbauclubs (MBC) Friesoythe treffen sich mittwochs ab 18 und sonntags ab 14 Uhr auf dem Flugplatz an der Sedelsberger Straße.

Viel Wert wird auf die Nachwuchsförderung gelegt. Ab zehn Jahren kann man mit dem Modellfliegen beginnen, manche starten auch schon früher. Nach oben gibt es keine Altersgrenze. Anfänger benötigen kein eigenes Modell, der Verein stellt Trainingsflugzeuge.

Mehr Infos und Kontakt unter www.mbc-friesoythe.de

Bevor ich selbst ein Flugzeug durch die Luft steuern darf, erklären mit Brinkmann und Alberding zunächst die Maschine und die Fernsteuerung. Wir starten mit einem Trainingsflugzeug, einer eher kleinen Maschine – die Tragfläche hat trotzdem eine Spannweite von 1,60 Meter. Größere Flieger können eine Spannweite bis zu 7,20 Meter haben.

Auf der Fernsteuerung befinden sich zwei kleine Steuerknüppel. Der linke steuert das Höhenruder am Heck des Modellfliegers. Zieht man diesen zu sich, steigt das Flugzeug, drückt man den Knüppel nach vorne, geht der Flieger in den Sinkflug. Mit dem rechten werden die Querruder bewegt. Damit kann ich den Flieger nach links oder rechts fliegen. „Die Knüppel immer nur leicht bewegen“, sagt Brinkmann. Sonst sind Kurven

oder Steigungen zu eng und zu steil und auch der Lehrer kann dann im Zweifelsfall nicht mehr eingreifen. „Theoretisch kann aber nichts schiefgehen.“ Das beruhigt mich, eine Bruchlandung möchte ich schließlich nicht verursachen. Habe ich übrigens auch nicht, das sei schon mal vorweggenommen. Mein Flugpartner konnte rechtzeitig eingreifen.

Dann läuft der Motor, der Flieger ist startklar. Alberding drückt mir meine Fernsteuerung in die Hand. Er bringt das Flugzeug in die Luft, legt den Schalter um – jetzt habe ich die Kontrolle über den Flieger. „Flieg erst mal ein bisschen geradeaus“, sagt Alberding. Was einfach klingt, ist gar nicht so leicht: Ich ziehe ein wenig, ich drücke ein bisschen, ich bewege den Knüppel ein wenig nach links und rechts – aber das Flugzeug steigt mehr, als ich eigentlich möchte. Da probiere ich lieber mal einen Kurvenflug.

„Den Knüppel nach rechts drücken und dabei ziehen“ – das klappt ganz gut – „und in der Kurve schon wieder gegensteuern“ – das klappt nicht immer. Mal bin ich etwas zu vorsichtig, mal übertreibe ich es mit dem Gegensteuern, mal vergesse ich, die Maschine dabei nach oben zu ziehen. Oder ich ziehe etwas zu weit. „Das war jetzt fast ein Looping“, stellt Alberding einmal fest – da habe ich es etwas zu gut gemeint. Driftet der Flieger etwas zu weit ab, steigt er zu hoch oder zu tief, legt Alberding den Schalter um. Ist das Flugzeug wieder auf Kurs kann ich weitermachen. Irgendwann kommt der Flieger den Baumwipfeln ganz schön nah und Alberding übernimmt wieder die Kontrolle. „Der wäre jetzt fast abgeschmiert.“ Und ich bin sehr froh darüber, dass noch jemand eine Fernsteuerung in den Händen hält.

Knapp zehn Minuten dreht der Flieger seine meist von mir gesteuerten Runden. Für einen ersten Versuch läuft es gar nicht so schlecht. Den Flieger behalten wir immer im Blick – ganz egal, ob links und rechts auch andere Piloten ihre Modelle starten. Bis zu 300 Meter hoch fliegt das Trainingsmodell, noch höher und es wäre nicht mehr zu erkennen. Dann schaltet Alberding ein letztes Mal den Schalter um. „Der Motor ist ausgegangen.“ Das kommt vor und beendet den Flug dann auch. Die Landung übernimmt der Profi.

Was gefällt den Menschen am Modellfliegen? „Ich kann zu Hause an meinem Modell bauen und mich da verwirklichen, wie ich es möchte“, sagt Brinkmann. Zwar gibt es auch Bausätze, aber er bastelt lieber selber. Vor allem im Winter, wenn die Wetterbedingungen fürs Fliegen zu schlecht sind, treffen sich die Mitglieder zum gemeinsamen Basteln und Bauen.

Für Alberding bedeutet das Modellfliegen Entspannung. „Wenn ich Stress habe und hierherkomme, konzentriere ich mich nur aufs Fliegen – alles andere verschwindet dann.“

Das habe ich auch festgestellt. Während des Fliegens schossen mir viele Gedanken durch den Kopf – und alle drehten sich ausschließlich darum, das Flugzeug bloß in der Luft zu halten.

Ein Video sehen Sie unter www.nwzonline.de/videos



Manuela Wolbers Volontärin, 3. Ausbildungsjahr / NWZ-Redaktion

