



SO GELINGT DER UMSTIEG IN DEN KUNSTFLUG

NEUE HORIZONTE

Irgendwann werden junge Modellflugeinsteiger zu ausgewachsenen Modellpiloten, die den „alten Hasen“ noch so manches zeigen können. Der Trainer wird langweilig und ein Kunstflugmodell muss her. Wie der Übergang vom Einsteiger- zum Fortgeschrittenen am besten gelingt, zeigt dieser Erfahrungsbericht anhand zweier Beispiele.

Die ersten Sonnenstrahlen wagen sich vorsichtig zwischen den Wolken hervor. Lange haben wir auf diesen Tag gewartet, auf den ersten, sonnigen Frühlingstag. Und dann steht es da, im hellen Licht der Frühlingssonne: das neue Modell. Lange wurde daran herum geschraubt und gebastelt. Lange wurde daraufhin gespart. Jedes Bauteil ist handverlesen und wurde genau für seinen Zweck ausgewählt und eingebaut. Der goldfarbene Motor blinkt in der Sonne. Der Carbonpropeller lässt auf Geschwindigkeit und Kraft schließen. Die Bespannung ist makellos. Das ganze Modell ist eine Augenweide. Aber es gehört nicht einem der alten, erfahrenen Piloten im Verein, sondern einem 15-jährigen Jugendlichen, der den Kinderschuhen entwachsen ist und nun einen neuen, großen Schritt wagt, hin zum Motorkunstflug.

Ausgangsfragen

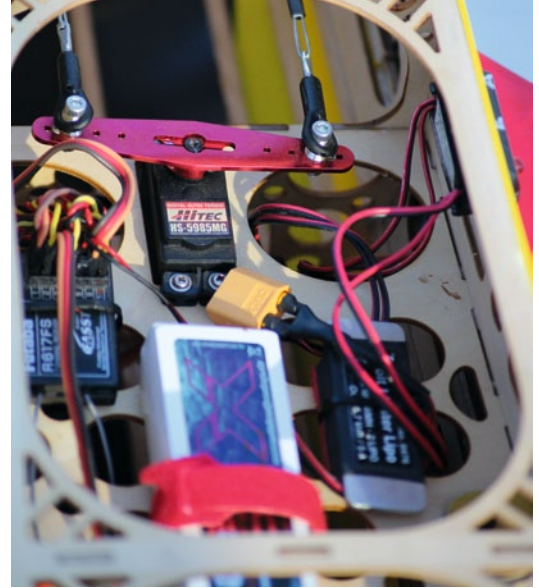
Bei so einem Umstieg stellt sich natürlich die Frage, welches Modell in welcher Größe das Richtige ist. Und dann gibt es ja noch die heiß diskutierte Frage, ob ein Verbrenner- oder Elektroantrieb besser geeignet ist. Doch gibt es da überhaupt eine Lösung? Wir wollen uns das anhand zweier Beispiele aus einem Verein einmal anschauen.

Pilot Max

Da wäre zunächst mal der 18-jährige Max. Er nimmt schon seit Kindertagen am Modellflugeben seines Vereins teil. Von Beginn an war er begeistert von Segelflugzeugen und dem manntragenden Flugbetrieb. Nicht früh genug konnte es bei ihm mit dem Modellflug losgehen, denn der manntragende Segelflug und Modellflug wird in diesem Verein parallel betrieben. Sein erstes Modell war ein Multiplex EasyStar ohne Querruder. Die ersten Flugversuche gelangen schnell mit einem erfahrenen Modellflugehrer und so konnte auch schon bald eine vereinsinterne Jugendfreizeit auf der Wasserkuppe folgen. Zusammen mit seinem Vater wurden immer wieder Flugtage und Modellflugveranstaltungen besucht und es kamen immer wieder neue Modelle in den Hangar von Max. Zuletzt baute Max sein fliegerisches Können mit einer FunCub XL aus und übte sich mit diesem Modell im Motorkunstflug und im Seglerschlepp. Das führte sogar zu einer Teilnahme beim DMFV-Jugendwettbewerb im Seglerschlepp und wurde mit einem guten zweiten Platz belohnt. Außerdem beteiligte sich Max immer wieder als DMFV-Jugendleiter in der Ausbildung neuer Modellpiloten. Aber was sollte nun folgen?



Das neugebaute Modell steht im Frühling auf dem Platz und wartet auf den Erstflug



Im Modell kommt es auf qualitativ hochwertige Elektronik und Bauteile an. Das erhöht die Sicherheit

Lange wurde hin und her überlegt und so entschied sich Max für eine gebrauchte Extra 300 mit einem 75-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor, 2.300 Millimeter Spannweite und 12 Kilogramm Gewicht. Hierbei zeigte sich wieder, wie wichtig es ist, dass man ein gutes, freundschaftliches Verhältnis zu seinen Nachbarvereinen pflegt. Da es im Verein von Max nur sehr wenige Motorflieger gibt, konnte Max im eigenen Verein nicht allzu viel über den Betrieb von Modellen mit Verbrennungsmotoren und den Motorkunstflug lernen. Schnell wurden hier Kontakte geknüpft und eine Soforthilfe konnte durch erfahrene Motorflieger des Nachbarvereins gestellt werden. Davon profitierten dann nicht nur unser Max, sondern auch viele andere Mitglieder, die sich nun für den Motorflug und den Motorkunstflug interessierten. Es ist immer gut, wenn man alte erfahrene Spezialisten kennt, die man bei Bedarf fragen und um Hilfe bitten kann.

Jungfernflug

An einem lauen Spätsommerabend wurde die Extra erstmals in die Luft gebracht. Alle Einstellungen wurden nochmal überprüft und der Erstflug begann. Für Max war das natürlich eine riesige Herausforderung. Der Umstieg von einer gutmütig fliegenden und einfach zu handhabenden FunCub XL auf eine relativ große Verbrenner Extra 300 ist schon enorm. Beim ersten Flug stand Max daher ein Modellflugehrer zur Seite, aber den ersten Flug musste der neue Kunstflieger nun einmal selbst über die Bühne bringen. Erwartungsvoll standen auch alle anwesenden Piloten aus dem Nachbarverein und der eigenen Riege in gebotenem Abstand am Pistenrand und drückten die Daumen. Die übergroße Anspannung war Max natürlich anzusehen, aber den Gasknüppel nach vorne schieben und starten war nun einmal seine Aufgabe.

Sicherlich gehört schon einiges an Mut und Überwindung dazu, um einen solchen Erstflug zu wagen. Die Flugaufgabe bestand erst mal darin, das Modell sauber zu starten, auf Sicherheitshöhe zu bringen und gründlich auszutrimmen. Danach einige einfache Gewöhnungsrunden um

den Platz zu fliegen und wieder sicher zu landen. Das sollte anfänglich für einen Erstflug ausreichen. Um es kurz zu machen: Max hat bei diesem Erstflug seine Aufgabe hervorragend erfüllt und die Flugaufgabe gut gemeistert. Allerdings war er nach diesem Flug so erschöpft und erleichtert, dass alles gut gelaufen war, dass er eine längere Pause benötigte. Dieses Gefühl kennt wohl jeder Modellpilot.

Die vielen Flüge, die danach folgten, machten Max dann immer mehr vertraut mit der Bedienung und Handhabung des 3W-Verbrennungsmotors und dem Flugverhalten seiner Maschine, auf die er auch sehr lange gespart hatte. So stellte sich im Laufe der nächsten Wochen eine gute Routine ein, die ihm dann Sicherheit für das umfangreiche Training im Motorkunstflug gab. Für Max war es auch von Anfang an keine Frage, eine Extra 300 mit einem Verbrennungsantrieb zu erwerben. Für ihn ist der Verbrenner ein absolutes Muss, denn ohne „knattern“ und Spritgeruch geht es im Motorflug nun mal nicht – sagt Max.

Pilot Jonathan

Und dann gibt es da noch den 15-jährigen Jonathan. Auch er ist seit seinen ersten Lebensjahren auf die Fliegerei eingeschworen. Schon über seinem Wickeltisch hing daher ein selbstgebautes Mobile mit Segelflugzeugen und sein erstes Flugzeug bestand natürlich aus Bauklötzen. Von Anfang an war Jonathan auch immer mit seinem Vater auf dem Flugplatz. Auch sein erstes Modell war ein EasyStar. Immer wieder wurde mit dem Vater geübt, aber bis bei so jungen Modellpiloten das Systemverständnis und die Feinmotorik ausreichend entwickelt ist, dauert es eben seine Zeit. So konnte Jonathan im siebten Lebensjahr schon sein Modell alleine fliegen. Der EasyStar hat ihn dann auch lange begleitet und wurde später abgelöst von



Der Elektromotor leuchtet goldfarben in der Sonne und hat mit dem Carbonpropeller ordentlich Leistung



Die maximalen Ruderausschläge wird ein Umsteiger sicherlich nicht gleich voll ausreizen, doch sie erlauben ein „Mitwachsen“ des Modells mit dem Können des Piloten

einem EasyGlider, einem Balsasegler und noch einigen anderen Flugmodellen. Zuletzt übte der nun herangewachsene Jugendliche mit Schaummodellen wie zum Beispiel FunCub, Extra 300 und zahlreichen Seglern sowie Elektroseglern mit Spannweiten bis zu 3.000 Millimeter. Darüber hinaus flog er auch die größeren Modelle seines Vaters und konnte sich so schon früh an Großmodelle gewöhnen.

Als stellvertretender Jugendleiter unterstützt Jonathan immer wieder in der Ausbildung andere Modellpiloten im Lehrer-Schülerbetrieb. Zudem nahm er erfolgreich an einer DMFV-Jugendmeisterschaft im F-Schlepp teil. Nachdem nun sein



Nach dem Erstflug ist Jonathan erstmal erschöpft und streckt alle Viere auf dem Flugplatzrasen von sich

Freund Max und andere Jugendliche des Vereins sich dem Motorkunstflug verschrieben hatten, gab es auch für Jonathan kein Halten mehr. Viele Monate wurde jeder Euro gespart, um einen „Kunstflugadler“ zu erwerben. Und auch hier konnte wieder auf die Erfahrung eines befreundeten Modellpiloten des Nachbarvereins zurückgegriffen werden. Für Jonathan war es nicht so wichtig, einen Verbrennungsmotor in seinem Modell zu haben. Für ihn waren Zuverlässigkeit und Flugspaß das treibende Mittel zum Zweck.

Hart erspart

So konnte dann eine SU-29 140E von SebArt erstanden werden. Das Modell ist von sehr hoher Qualität und filigran gebaut, was deutlich Gewicht einspart. Trotzdem ist es aber sehr robust und optisch ein echter Blickfang. Nur die allerfeinsten Komponenten wurden eingebaut, um höchste Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit zu bieten. Und damit sind wir wieder bei der Ausgangssituation. Die Su-29 140E steht also mit ihrer gelben Bespannung auf dem Flugplatz und wartet auf ihren Erstflug. Jetzt fehlt es nur noch an Mut und Überwindung, um den Gasknüppel auf Vollgas zu schieben. Jonathan merkt man die Nervosität trotz aller Routine natürlich etwas an. Auch hier steht ihm natürlich ein erfahrener Fluglehrer beim Erstflug seines Modells zur Seite. Und auch er hat die gleiche Flugaufgabe, wie vor ihm Max, zu bewältigen. Jetzt wird sich zeigen, ob das Training mit Schaumwaffeln und kleineren Modellen den großen Sprung auf eine solch kraftvolle Kunstflugmaschine zulässt.

Es gibt nur eine Möglichkeit, um das herauszufinden und so schiebt Jonathan den Gasknüppel allmählich nach vorne. Seine Nerven sind zum

Ganz gutmütig hebt sich die Maschine vom Flugplatzrasen ab und startet zum Erstflug





Zuletzt wird noch die Haube gründlich verschlossen und dann kann es losgehen

Zerreißen gespannt, als sich das Modell ganz von selbst und lammfromm vom Flugplatzboden löst und schnell an Höhe gewinnt. Nun beruhigt sich auch langsam sein Puls, denn das Modell fliegt – und zwar richtig gut. Die Sicherheitshöhe ist dank des powervollen Antriebs schnell erreicht. Vollgas war dazu noch nicht einmal nötig. Und so werden die ersten Platzrunden und Landeanflüge auch ganz gemächlich durchgeführt und dann sauber zur Landung in den Landeanflug eingekurvt. Die Landung gelingt perfekt und der Applaus der zusehenden Modellflieger ist Jonathan gewiss. Auch er ist nach diesem ersten Flug sehr erschöpft aber überglücklich, dass alles gut geklappt hat und lässt sich erschlaft auf den Flugplatzrasen fallen.

Kennenlernen

Nach einer ausgedehnten Pause folgen dann noch weitere Flüge, die alle gut gelingen und schon mit den ersten Kunstflugfiguren verschönert werden. Denn dazu ist die Su-29 ja auch da. Zufrieden wird die Su-29 geputzt, überprüft und anschließend abgebaut und im Auto verstaut. Ein guter Flugtag und wieder einmal sind alle Modelle absturzfrei im Fahrzeug untergebracht. In den folgenden Wochen lernen sich dann Pilot und Maschine erst richtig kennen und lieben. Immer wieder wird die Su in den Himmel gejagt und die verschiedensten Kunstflugfiguren geübt. Auch der Umgang mit einem so kräftigen Elektroantrieb ist gewöhnungsbedürftig und man braucht seine Zeit, um auch wirklich sicher damit umgehen zu können.

Insgesamt kann man also feststellen, dass es durchaus möglich ist, frühzeitig von Schaumwaffeln auf größere Modelle mit E-Antrieb oder Verbrennungsmotor umzusteigen. Gerade für junge Modellpiloten, die den Kinderschuhen entwachsen sind, ist es eine große Chance, diesen Sprung zu wagen und sich dann alsbald sicher im großen und interessanten Bereich des Motorkunstflugs zurecht zu finden. Es erscheint

durchaus zweckmäßig, einem jungen, aufstrebenden Piloten auch schon ein etwas größeres und stärkeres Modell an die Hand zu geben. Die beiden Beispiele zeigen, dass das nötige Potential in den jungen Männern steckt. Allerdings sollte natürlich eine grundsätzliche Modellflugausbildung im Verein mit erfahrenen Jugendleitern vorausgegangen sein.

Letztlich haben beide Jugendliche für sich die Entscheidung getroffen, sich eine neue, große Maschine zuzulegen und sich auch dazu bereit gefühlt, diese zu fliegen. Und das ist wichtig. Es muss von den Jugendlichen ausgehen, sich das Fliegen mit solchen Maschinen zuzutrauen. Wenn dann im Gespräch mit den erfahrenen Modellfluglehrern nichts gegen eine solche Anschaffung spricht, kann dieser Schritt ohne Probleme gewagt werden.



Max überprüft vor dem Erstflug nochmal den Benzinmotor auf zuverlässige Funktion. Dann geht es los



Erleichterung nach dem gelungenen Erstflug. Alles hat gut geklappt und der Motor ist zuverlässig gelaufen

Antriebsfrage

Abschließend geklärt werden konnte die Frage nach dem richtigen Antrieb damit aber noch nicht. Immer wieder erlebt man auf dem Modellflugplatz unterschiedliche Einstellungen der Piloten gegenüber Verbrenner- und Elektropiloten. Nicht selten haben Diskussionen zum vermeintlich besseren Antrieb sogar zu Streit geführt. Max und Jonathan machen es ja eindrucksvoll vor: Jeder hat sich bewusst für seine Antriebsart in seinem Modell entschieden. Jeder hat seine Gründe für und gegen den einen und den anderen Antrieb gefunden und daraus einen Entschluss gefasst. Beide fliegen einvernehmlich ihre Modelle in der gleichen Sparte im Verein und es ist eigentlich egal, mit welchem Antrieb man letztendlich gemeinsam Flugspaß hat. Und Flugspaß haben alle beide mehr als genug.

Denn klar ist auch, dass beide Antriebsarten ihre Vor- und Nachteile haben. Hier muss jeder Pilot für sich selbst entscheiden, welche Kriterien ihm beim Antrieb wichtiger sind. Denn letztlich gibt es bei der Auswahl des Antriebs nicht die perfekte Lösung, sondern immer nur den passenden Antrieb für das jeweilige Modell und den jeweiligen Piloten.

Wolfgang Weber



Der 75-Kubikzentimeter-Motor und der Dreiblattpropeller bringen reichlich Leistung und ermöglichen problemlos Motorkunstflug



Die Landung ist die anspruchsvollste Flugfigur, behaupten manche Piloten. Jonathan gelingt sie nach einigen Probeflügen perfekt