



# Worldcup-Flüge am Wodansberg

Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft (FAG) richtete internationalen Wettbewerb aus

VON JANN ROOLFS

**LENTFÖRHDEN.** Niederlande, Frankreich, Belgien, Großbritannien: Die fünfte Wettbewerbs-Station für Modellflieger Dirk van der Vecht war Lentförhden. Am Wodansberg zwischen Lentförhden und Schmalfeld steuerte der Holländer vom Boden aus seine Maschinen per Funk. Er war einer von 29 Teilnehmern am F3A World Cup im Kunstflug für Modellflugzeuge. Der Cup besteht aus 15 Wettbewerben jährlich weltweit. Der amtierende Europameister aus Liechtenstein sowie

die kompletten Nationalmannschaften aus Deutschland und den Niederlanden traten hier unter anderem gegeneinander an.

Aber bei allem internationalen Glanz: Modell-Motor-kunstflug ist nach wie vor eine kleine Nischen-Sportart. „Über den Tag verteilt kommt der eine oder andere Zuschauer“, beschrieb Organisator Manfred Greve. Auf dem Platz herrschte familiäre Atmosphäre zwischen Wohnmobilen und Flugmodellen. Man kennt sich. „29 Teilnehmer, das ist sehr gut“, befand Michael Kroeger. Er ist Vor-

sitzender des ausrichtenden Vereins, der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft (FAG) mit Sitz in Kaltenkirchen. Der Verein wurde 1949 in Kaltenkirchen-Moorkaten gegründet, hat zurzeit rund 150 Mitglieder und nutzt als Flugplatz ein rund vier Hektar großes Wiesengelände am Wodansberg.

F3A im Namen der jüngsten Veranstaltung stand für die Klasse. Die wichtigsten Vorschriften erläuterte FAG-Motorflugreferent Manfred Greve aus Norderstedt: Die Flugzeuge dürfen maximal zwei mal zwei Meter groß und fünf Kilo schwer sein. Ob sie per Verbrennungs- oder Elektromotor angetrieben werden, ist egal. Van der Vecht fliegt elektrisch: „Das ist sehr einfach“, sagte er. „Man muss nur die Batterie wechseln und laden.“

FAG-Mitglied Niels Brückner aus Neumünster setzt dagegen auf Viertakt-Benzin-Antrieb: „Im Training kann ich einfach nachtanken und weiterfliegen“.

Jeder Starter absolvierte das gleiche Programm. 17 Figuren mussten in maximal acht Minuten geflogen werden. Mit einem simplen Looping war hier, auf internatio-

nalem Niveau, niemand zu beeindrucken. Sechs-Achtel-Rolle, Q-Bahn-Acht, Trudeln und Messerflüge (dabei fliegt das Modell „auf der Seite“, ein Flügel zeigt nach oben, der andere nach unten) werden in bestimmten Reihenfolgen kombiniert.

Fünf Punktrichter aus Israel, Finnland, den Niederlan-

**17 Figuren mussten in maximal acht Minuten geflogen werden.**

den und Deutschland bewerteten, wie präzise der Pilot seine Figuren flog und wie harmonisch das Ganze in der Luft aussah; in die Note floss dann auch noch die Schwierigkeit der Figuren ein.

Neben jedem Richter saß ein Schreiber, der die Note für jede einzelne Figur notierte. Hinter fast jedem Piloten stand zudem ein Helfer, der ihm die Figurenfolge vorsagte und mit Handzeichen half, das Flugzeug genau zu manövrieren.

Drei Durchgänge mit jeweils dem gleichen Programm absolvierten die Starter, die Reihenfolge rotierte

dabei m...  
gelten...  
Zehn t...  
Organis...  
nahm s...  
immer...  
Wenn e...  
trainier...  
mal un...  
Aber da...  
Menge...

Seine...  
Niels B...  
lich. D...  
Prioritä...  
„Irgend...  
zu End...  
er. Dar...  
sem Ja...  
Cup-W...

Das...  
17 Figu...  
lang g...  
ein neu...  
Üben;...  
Flugze...  
gramm...  
Flugze...  
Brückn...  
vor all...  
Masch...  
flüge v...  
muss d...  
beitrag...  
Modell...  
Bausat...  
Bastel...  
einfach...  
macht...



In den Pausen des Flugwettbewerbs in Lentförhden war Entspannung bei Piloten und Preisrichtern angesagt. JANN ROOLFS (2)

# Worldcup-Flüge Wodansberg

Technische Arbeitsgemeinschaft (FAG)  
des internationalen Wettbewerbs aus

kompletten Nationalmannschaften aus Deutschland und den Niederlanden kommen hier unter anderem gegeneinander an.

Über bei allem internationalen Glanz: Modell-Motorflug ist nach wie vor eine kleine Nischen-Sportart. Über den Tag verteilt nimmt der eine oder andere „Schauer“, beschrieb Organisator Manfred Greve. Auf dem Platz herrschte familiäre Atmosphäre zwischen Wohnmobilen und Flugmodellen. Man kennt sich. „29 Teilnehmer, das ist sehr gut“, befand Michael Kroeger. Er ist Vor-

sitzender des ausrichtenden Vereins, der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft (FAG) mit Sitz in Kaltenkirchen. Der Verein wurde 1949 in Kaltenkirchen-Moorkaten gegründet, hat zurzeit rund 150 Mitglieder und nutzt als Flugplatz ein rund vier Hektar großes Wiesengelände am Wodansberg.

F3A im Namen der jüngsten Veranstaltung stand für die Klasse. Die wichtigsten Vorschriften erläuterte FAG-Motorflugreferent Manfred Greve aus Norderstedt: Die Flugzeuge dürfen maximal zwei mal zwei Meter groß und fünf Kilo schwer sein. Ob sie per Verbrennungs- oder Elektromotor angetrieben werden, ist egal. Van der Vecht fliegt elektrisch: „Das ist sehr einfach“, sagte er. „Man muss nur die Batterie wechseln und laden.“

FAG-Mitglied Niels Brückner aus Neumünster setzt dagegen auf Viertakt-Benzin-Antrieb: „Im Training kann ich einfach nachtanken und weiterfliegen“.

Jeder Starter absolvierte das gleiche Programm. 17 Figuren mussten in maximal acht Minuten geflogen werden. Mit einem simplen Looping war hier, auf internatio-

nalem Niveau, niemand zu beeindrucken. Sechs-Achtel-Rolle, Q-Bahn-Acht, Trudeln und Messerflüge (dabei fliegt das Modell „auf der Seite“, ein Flügel zeigt nach oben, der andere nach unten) werden in bestimmten Reihenfolgen kombiniert.

Fünf Punktrichter aus Israel, Finnland, den Niederlan-

**17** Figuren mussten in maximal acht Minuten geflogen werden.

den und Deutschland bewerteten, wie präzise der Pilot seine Figuren flog und wie harmonisch das Ganze in der Luft aussah; in die Note floss dann auch noch die Schwierigkeit der Figuren ein.

Neben jedem Richter saß ein Schreiber, der die Note für jede einzelne Figur notierte. Hinter fast jedem Piloten stand zudem ein Helfer, der ihm die Figurenfolge vorsagte und mit Handzeichen half, das Flugzeug genau zu manövrieren.

Drei Durchgänge mit jeweils dem gleichen Programm absolvierten die Starter, die Reihenfolge rotierte

dabei nach einem ausgeklügelten System. Die besten Zehn traten zum Finale an. Organisator Manfred Greve nahm selbst teil: „Ich liege immer so im Mittelfeld“. Wenn er sich anstrengt und trainiert, schafft er es auch mal unter die ersten Zehn. Aber dafür brauche man eine Menge Zeit.

Seinem Vereinskollegen Niels Brückner geht es ähnlich. Da müssen mitunter Prioritäten gesetzt werden. „Irgendwann muss man mal zu Ende studieren...“, sagte er. Darum machte er in diesem Jahr nur bei zwei Worldcup-Wettbewerben mit.

Das Programm mit seinen 17 Figuren wird zwei Jahre lang geflogen, dann kommt ein neues. Viel Zeit also zum Üben; und zum Einstellen der Flugzeuge: „Beim Programmwechsel passt man das Flugzeug an“, erklärte Niels Brückner. Zurzeit arbeite er vor allem am Rumpf seiner Maschine, weil viele Messerflüge verlangt würden. Dabei muss der Rumpf zum Auftrieb beitragen. Brückner hat sein Modellflugzeug zwar als Bausatz gekauft, aber das Basteln nimmt und nimmt einfach kein Ende: „Man macht und tut.“



Entföhrden war Entspan-  
sagt. JANN ROOLFS (2)