



Ein Flugtag der Superlative im Südosten der USA

Groß – größer – Joe Nall Fly-In

Andreas Kanonenberg

Bei den Amerikanern muss ja bekanntlich alles immer besser, schöner und vor allen Dingen größer sein. Schaut man genauer hin, wird einem schnell klar, dass nicht alles Gold ist, was zu glänzen vorgibt. Ein Meister dieser sehr amerikanischen Form der Selbstbeweihräucherung ist zweifellos Frank Tiano aus Florida – seine beiden Veranstaltungen (und bald noch eine dritte nur für Modelle mit mehr als 15 kg Abfluggewicht), Florida Jets und Top Gun, werden (von ihm selbst natürlich!) als das Nonplusultra unter den Flugtagen angepriesen. Die Realität sieht allerdings ein wenig anders aus – Tiano laufen mittlerweile die Modellflieger und die Zuschauer weg, weil er sich zu wenig aufs Hobby und zu sehr aufs Geldverdienen konzentriert. Und da mag auf Dauer niemand mitmachen.

Das alljährliche Joe Nall Fly-In in Woodruff, South Carolina, ist da ganz anders. Die Organisatoren, ein rühriges Team von mehr als 20 Freiwilligen um Carol und Kirby McKinney, haben niemals den Anspruch auf den größten Flugtag erhoben – sie haben ihn einfach! Zum 26. Mal trafen sich Modell-



Natürlich waren auch Warbirds vertreten, wie diese eindrucksvolle Corsair oder die (zugegebenermaßen ohne Hosenbeine etwas unorthodox wirkende) StuKa.



Im Bild oben die große Piper, die Bill Hempel fast 3D-mäßig durch den Himmel jagte. Darunter ist die prächtige Mustang von Bob Shaw zu sehen, die aus Gewichtsgründen leider nicht geflogen werden durfte.



Kunstflugzeuge und vor allem 3D-Maschinen der Drei-Meter-Klasse dominierten das Treffen; Maschinen wie die rechts abgebildete TurboProp waren eher selten.

flieger aus allen Teilen der USA und dem Rest der Welt (inklusive einer großen deutschen Delegation) vom 14. bis 17. Mai, um in wirklich entspannter Atmosphäre zu fliegen, alte Freunde wiederzusehen und neue Freundschaften zu schließen. Was 1982 in relativ bescheidenem Rahmen begann, ist mittlerweile zu einem Spektakel von gewaltigen Ausmaßen geworden. In diesem Jahr waren 602 (!) Piloten gemeldet; wieviele Modelle mit von der Partie waren, wusste niemand so genau; aber ich denke mal, dass mindestens 1.200 Flugzeuge an den beiden großen Flightlines versammelt waren. Und das ist eine vorsichtige Schätzung, denn die große Mehrzahl der Piloten hatten ihre Anhänger vollgepackt mit Fliegern.

Dass man nie den Eindruck von Enge hat und die Leute sich gegenseitig auf die Füße treten, liegt an den wohl einzigartigen Örtlichkeiten in Woodruff. Das Triple Tree Aerodrome, der Austragungsort des Joe Nall Fly-Ins, ist ein wunderschönes Fleckchen Erde. Dieses Jahr war für mich das erste Mal bei Joe Nall, und als ich Anfang der Woche ankam, verschlug es mir wirklich den Atem. Pat Hartness, ein Industrieller aus dem nahen Greenville, hat sich hier ein wahres Paradies geschaffen. Nachdem sein bester

Freund, der ebenso Luftfahrt- und Modellflugbegeisterte Joe Nall, 1989 bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam, wurde der noch junge Flugtag von Pat kurzerhand in Joe Nall Fly-In umbenannt.

Damals gab es wenig mehr als eine Landepiste, heute hingegen auf den mehr als 1.500 Hektar (oder ungefähr 16 Quadratkilometern!) eine 1.600 Meter lange und etwa 100 Meter breite Landepiste (die auch von manntragenden Flugzeugen genutzt wird), deren Gras so kurz ist wie das eines Putting Greens. Die zweite Flightline ist kürzer (und nur für 2,4-GHz-Fernsteuerungen zugelassen) und liegt direkt neben einem künstlich angelegten See, auf dem die ganze Woche Modelle auf Schwimmern starteten. Außerdem befinden sich eine große Flugzeughalle (wo viele der ganz großen Flugmodelle über Nacht untergestellt werden konnten) und mehrere kleine Gebäude mit Toiletten, Duschen und Waschgelegenheiten auf dem Gelände. Die sanft geschwungenen Hügel oberhalb der großen Landebahn bieten beinahe unbegrenzte Parkmöglichkeiten für Hunderte von Wohn-

mobilen und noch mehr Platz für Zelte. Ein Traum!

Es gab viele Highlights bei Joe Nall, doch einige fielen mir besonders auf.

Bob Shaw hatte eine perfekt gebaute *Mustang P-51* im Maßstab 1:4 mitgebracht. Das Modell hat eine Spannweite von 2,89 m und einen 3W-150 Reihen-Zweizylindermotor unter der Haube. Mit einem Gewicht von 31 kg lag die Maschine allerdings über dem von der AMA erlaubten Höchstgewicht von 25 kg und konnte deshalb nicht fliegen. Bob will die Mustang dieses Jahr zulassen (AMA-Sondererlaubnis für Flugmodelle bis 45 kg) und dann beim nächsten Joe Nall vorführen.

Ein weiteres riesiges Modell war die *Piper J3 Clipped Wing Cub* von Bill Hempel im Maßstab 1:2 mit über 4,5 m Spannweite. Hempel ist einer der amerikanischen Starpiloten und hat über die Jahre bei vielen TOC-Veranstaltungen in Las Vegas ganz oben mitgemischt. Seine *Piper* ist kein Kunstflugmodell der Drei-Meter-Klasse, doch Hempel schien das nicht weiter zu kümmern. Mit einem 3W-157 Boxer unter der (Babybade-



Gigantisch sind die Platzverhältnisse. Gleiches gilt jedoch auch für die anwesenden Modelle wie Mac Hodges riesige B-29 (unten) – und insbesondere für die Beaver von Harald Müller, die zweifellos den Vogel abschoss (siehe auch Bericht auf Seite 24).





Stephen Garrish und seine herrliche Stinson L-5 Sentinel vor dem künstlich angelegten See (links). – Oben rechts Ralf Losemann und Enrico Thäter, die ihre Jets gekonnt auf den Abgasstrahl der Turbinen stellten. – Und zu den absoluten Highlights waren die Vorführungen von Quique Somenzini zu zählen (rechts)!

wannen-) großen Motorhaube und lediglich 28 kg Fluggewicht zauberte Bill Flugmanöver an den Himmel, von denen das Original nur träumen konnte – nicht besonders vorbildgetreu, aber die Zuschauer waren begeistert.

Mit der *B-29 Superfortress* von Mac Hodges war es ganz ähnlich. Das Modell im Maßstab 1:7 hat eine Spannweite von 6,15 m, und für den notwendigen Vortrieb sorgen vier ZDZ-80RV-Motoren. Mir ist es ein Rätsel, wie ein Modell dieser Größe auch nur in die Nähe von 44 kg Abfluggewicht kommen kann (die Motoren alleine wiegen schon mehr als 8 kg). Dementsprechend war auch die Performance: Enge Loopings, Messerflug, schnelle Rollen und Rückenflug einen Meter über der Piste mit Rauch aus allen vier Motorgondeln waren kein Problem. Das amerikanische Publikum liebt solche Showeinlagen; mir lief es eher kalt den Rücken herunter.

Ralph Losemann und Enrico Thäter brachten ihre in Deutschland mittlerweile sehr bekannten Nachbauten der *J-10* auch dieses Jahr wieder mit nach South Carolina. In Anbetracht der Größe dieser Modelle ist das Gewicht von nur 9,5 kg erstaunlich, und in Verbindung mit einer JetCat P160SE sind Flugleistungen möglich, die einem wirklich die Sprache verschlagen. Ralph und Enrico sind Meister am Steuerknüppel, und ihre perfekt choreografierte Synchronvorführung war spektakulär. Die Modelle sind mit einer Zweiachs-Vektorsteuerung ausgerüstet und flogen 3D-Figuren vor, die die Gesetze der Physik auszuhebeln schienen. Und als Ralph und Enrico ihre Jets dann in nur zwei Metern Höhe auf den Abgasstrahl stellten und ein stabiles Torquen vorführten, waren die Zuschauer völlig aus dem Häuschen. Ich hatte das bislang nur auf dem Titel der MFI (11/2007) gesehen, aber live und aus der Nähe, das war schon ziemlich irre.

Star der diesjährigen Veranstaltung war allerdings die gewaltige *DHC-2 Beaver* im

Maßstab 1:2,5 von Harald Müller (siehe auch den speziellen Bericht in dieser Ausgabe). Harald hatte das 5,85 m spannende und 96 kg schwere Modell eigens von Berlin aus über den Atlantik transportieren lassen und die Maschine am Montag und Dienstag vor Beginn des eigentlichen Flugtags vorgeflogen. Die Maschine ist komplett aus Aluminium gebaut und war die ganze Woche dauernd von Schaulustigen umringt.

Generell fiel mir auf, dass es zwar eine unglaubliche Anzahl von Modellen zu sehen gab, aber nicht die Typenvielfalt, die man von den großen deutschen Flugtagen gewohnt ist. Meiner Schätzung nach waren ungefähr 50 % aller Maschinen 3D-Flieger der Drei-Meter-Klasse; ich habe noch sie so viele Motoren von 3W und Desert Aircraft auf einem Haufen gesehen. Etwas mehr Abwechslung wäre schön gewesen.

Gewöhnungsbedürftig ist auch, dass viele der (ohnehin wenigen) vorbildgetreuen Flugmodelle, wie Bill Hempels große *Piper* oder Mac Hodges' gewaltige *B-29*, geflogen werden wie Kunstflugtrainer. Wenn diese sonst wunderschönen Modelle durch abenteuerliche Flugmanöver gehetzt werden und das Flugbild mit dem der Originale nichts gemeinsam hat, ist das meiner Meinung nach nicht unterhaltsam, sondern eher traurig. Besonders unangenehm fiel hier eine riesige *DC-10* auf, die mit der Geschwindigkeit einer *F-16* im Tiefstflug über den Platz fegte. Sehr seltsam...

Ein Höhepunkt für mich waren die Flugvorführungen des amtierenden F3A-Weltmeisters Quique Somenzini, die in ihrer Perfektion und Präzision einfach atemberaubend sind – egal, ob er nun seine riesige Drei-Meter-Yak oder das beinahe filigran anmutende Weltmeistermodell *Euphoria* am Steuerknüppel hat. Und wann hat man schon mal die Gelegenheit, ausführlich mit einem Weltmeister zu plaudern? Mit Jason Shulman und Andrew Jesky waren noch zwei weitere Mitglieder des amerikanischen F3A-



WM-Teams bei Joe Nall vertreten. Wenn man sieht, was diese Jungs mit allen möglichen Fluggeräten (inklusive einer Staffel von 300 km/h schnellen Elektro-Nurflüglern) anstellen können, bleibt einem wirklich die Spucke weg.

Was noch? Der Siegeszug der 2,4-GHz-Fernsteuerungen scheint unaufhaltsam zu sein (ich fliege selbst damit und habe noch kein einziges Problem gehabt) – gerade mal 40 der über 600 Piloten flogen bei Joe Nall noch mit Anlagen der alten Schule.

Die Gastfreundschaft und die Herzlichkeit, die einem bei Joe Nall entgegengebracht werden, sind wirklich einzigartig. Man kann sich überall frei bewegen und kommt ganz nah an die Modelle ran, ohne dass einem dauernd gesagt wird, was man zu tun oder zu lassen hat. Nirgendwo sonst ist die Atmosphäre so total stressfrei – einer der Gründe, warum Spitzenpiloten wie Quique Somenzini, Jason Shulman, Andrew Jesky, Bill Hempel, Ralph Losemann und Enrico Thäter Jahr für Jahr wiederkommen. Auch die Firma Graupner hatte in diesem Jahr eine Delegation nach South Carolina geschickt.

Als ich am Freitagabend beim großen und mittlerweile legendären Joe Nall Barbecue mit einem der Graupner-Mannen beim Bier zusammensaß, war eines für ihn sonnenklar: Im nächsten Jahr würde auch er wieder mit dabei sein. Dem kann ich mich nur anschließen.