

Arnold Meier entdeckte seine Liebe zu Modellflugzeugen erst im Alter von 61 Jahren

Statt Rentner ist er Flugzeugbauer geworden

Er ist 80-jährig und hat im Alter von 61 Jahren die Liebe zur Modellfliegerei entdeckt. Arnold Meier aus Dietlikon ist Mitglied im Modellflugverein Bassersdorf und hat eines der grössten Modellflugzeuge im Massstab 1:20 erbaut, sein Lebenswerk sozusagen. Für den Bau des Boeing 747-400 Jumbo RC Modells hat der früher in Birchwil (Nürens Dorf) wohnhaft gewesenen Modellbauer nicht weniger als 4600 Stunden investiert.

von Mano Reichling

Wann haben Sie den Modellbau entdeckt?

Ich bin spät dazu gestossen. 1993 war ich Aussteller an der Europäischen Werkzeugmaschinen-Messe EMO in Hannover. Bei einem Sonntagsausflug in der Nähe kam ich zufällig bei einem Modellflugplatz vorbei. Dort wurde ich Zeuge eines Erstfluges von einem Pipermodell mit der Spannweite von etwa drei Metern. Mit grosser Anspannung und spürbarer Nervosität aller Beteiligten wurde der Flug gestartet, nach der erfolgreichen Landung beglückwünschten sich die Männer und die bereit gestellte Sektflasche wurde herumgereicht. Diese Spannung, die unter den Kollegen herrschte und der Flug des Modells, einfach alles darum herum, begeisterte mich so stark, dass ich mich spontan dazu entschloss, dieses Hobby ab sofort betreiben zu wollen.

In einem Alter also, in dem die Meisten ihre Aktivitäten eher einschränken, begannen Sie mit dem Modellbau?

In wenigen Jahren stand ja meine Pensionierung bevor, dies war für mich der Zeitpunkt, in dem ich mir Gedanken machte darüber, was ich «danach» machen wollte. Erst im Alter von 61 Jahren habe ich mich für den Modellbau und das nicht einfache Pilotieren der Modelle entschlossen. Meine Bewerbung für die Mitgliedschaft bei der Modellfluggruppe Bassersdorf hatte Erfolg, ich wurde aufgenommen und erlernte neben einer einwöchigen professionellen Modellpiloten-Schulung in Süddeutschland in relativ kurzer Zeit dank hilfsbereiten und erfahre-



Dutzende von Flugzeugmodelle hat der heute 80-jährige Arnold Meier in den letzten 20 Jahren gebaut. (re)

nen Kollegen das Modellfliegen. Die ersten Baukästen wurden gekauft und mit der erreichten Flug- und Bauerfahrung begann ich mit dem Eigenbau anspruchsvoller Modelle.

«Erst im Alter von 61 Jahren habe ich mich für den Modellbau und das nicht einfache Pilotieren der Modelle entschlossen»

Wann beschlossen Sie, ein Modell eines Jumbos zu bauen?

Angesteckt von Modell-Ausstellungen und Flugshows entschloss ich mich im Jahr 1997 zu einem grösseren Projekt, dem Bau eines Airliners. Und zwar keinem geringeren als dem Jumbo 747-400. Auch wenn das Original seit über 30 Jahren von den Boeing-Werken in Seattle USA gebaut wurde und in technischen Belangen als veraltet galt, ist und bleibt dieser Airliner vor allem wegen seiner eleganten Rumpfform ein schönes Flugzeug. Während meiner vielen Besuche auf dem Flughafen Zürich – ob auf der Zuschauerterrasse oder beim Pistenende 34 – faszinierten mich immer die majestätischen Bewegungen der Jumbos auf den Rollwegen wie auch bei Landungen, am Meisten aber beeindruckten

mich die Starts. So, wie heute der noch grössere Airbus A380 bewundert wird, war es vor 40 Jahren beim Anblick eines Jumbos. Mit Respekt und grosser Anerkennung staunt man über die Kreativität und das technische Wissen der Flugzeugbauer. Leider sind die Jumbos in Zürich nicht mehr zu bestaunen, auf anderen europäischen und amerikanischen Grossflughäfen aber nach wie vor in grosser Zahl zu sehen. Durch den Konkurrenzdruck des A380 antworten die Boeing-Werke mit dem Bau des neuen 747-8, der gegenüber dem 747-400 einen um sechs Meter längeren Rumpf, leisere, leistungsfähigere Triebwerke und komplett neue Flügel aufweist. Neben den eingegangenen 90 Bestellungen für die Frachtversion hat unter anderem die Lufthansa 20 Stück der Passagier-Version bestellt.

Mit was für Schwierigkeiten hatten Sie zu kämpfen?

Eigentlich hätte ich das Modell gerne im Massstab 1:16 realisiert. Doch gab die vorhandene Transportmöglichkeit vor, dass ich den Massstab 1:20 wählen musste. Für den Antrieb, also die Triebwerke, entschied ich mich trotz der Gewissheit, dass verschiedene Komponenten noch nicht ausreichend entwickelt waren, für die Impeller-Lösung. Zu dieser Zeit waren wohl von Fachgeschäften ordentlich brauchbare

Impeller erhältlich, hingegen fand man auf dem Fachmarkt weder leistungsfähige Regler, Motoren noch Akkus für eine ausreichende Schubleistung. Heute stelle ich mit Genugtuung fest, dass Dank der in den letzten drei Jahren erfolgten Weiterentwicklung der Komponenten auch wir Modellflieger profitieren können. Also war meine Entscheidung die Richtige. Was sicher noch wichtig ist: Ich habe vom Boeing-Werk in Seattle Originalpläne erhalten, was mir natürlich ungenügend geholfen hat.

Was ist ein Impeller genau?

Einen Impeller kann man am ehesten vergleichen mit einem Hochleistungsfön. Meine vier eingebauten Impeller drehen sich mit einer Tourenzahl von 40 000 Umdrehungen pro Minute und entwickeln eine enorme Leistung von 9,8 PS! Die brauche ich auch, um das über 24 Kilogramm schwere Modell zum Fliegen zu bringen. Der Rumpf ist 3,6 Meter lang und die Flügelspannweite beträgt 3,4 Meter.

Was haben Sie für einen Beruf erlernt?

Mein erlernter Beruf ist Klein- und Feinmechaniker, nach der Lehre habe ich mich weitergebildet und führte schliesslich eine Firma, die mit Werkzeugmaschinen handelte. Um ein solches Modell wie meinen Jumbo bauen zu kön-

nen, muss man schon die notwendigen technischen Voraussetzungen erfüllen. Der Bau eines solch grossen Flugzeuges hat mit Basteln überhaupt nichts mehr gemeinsam. Da ist wirklich hochentwickelte Mechanik und Elektrotechnik und etwas Elektronik gefordert.

«Der Bau eines solch grossen Flugzeuges hat mit Basteln überhaupt nichts mehr gemeinsam»

In einem Film im Internet über den Jungfernflug ihres Jumbos habe ich gesehen, dass Sie einen Piloten dafür engagiert hatten.

Das ist richtig, ich habe einen der besten Schweizer Modellflug-Piloten engagiert, der mit Impeller-Antrieben auch vertraut ist. Wenn man ein solches Modell baut und dann zum Erstflug zusammenbaut, flattern die Nerven total. Hier war aber neben Können auch Know-How gefragt. Ich bin ein leidenschaftlicher Modellflug-Pilot, aber den Jumbo kann ich nicht selbst fliegen. Das kann nur jemand, der darin geübt ist. Aber auch der erfahrene Pilot sagte mir im Nachhinein, dass er sich doch Einiges zugemutet habe.

Wie viele Flüge hat die Maschine jetzt?

Es sind zehn Flüge. Eigentlich wenig, aber ich will die Flüge auch nicht forcieren. Meistens zeige ich den Jumbo, der übrigens eines der grössten Modelle darstellt, an Messen oder Ausstellungen. Das Modell ist zu teuer, um einen Absturz zu riskieren. Die reinen Materialkosten betragen rund 16 000 Franken, die Bauzeit betrug 4 600 Stunden. Zum Vergleich: In einem Jahr arbeitet ein Angestellter 1 800 Stunden. Zwei Jahre lang war ich täglich in meiner Werkstatt zwischen 8 und 18 Uhr am Bauen. Ausser den Impellern ist alles von mir hergestellt. Ich habe mir auch ausserordentlich Mühe gegeben, dass das Modell möglichst originalgetreu aussieht. Der Rumpf alleine besteht aus 17 Einzelelementen. Die Flügel sind ebenfalls aus sieben Elementen zusammengesetzt.

Welche selbst gebauten Modelle fliegen Sie?

Mittlerweile habe ich natürlich Dutzende von Modellflugzeugen gebaut, ich schleppe gerne Segelflugzeuge,

daneben segle ich gerne mit meinem Segelflugzeug. Zusammen mit neun Kameraden aus unserem Verein reise ich jedes Jahr nach Italien. In der Nähe von Bergamo haben wir eine geeignete Möglichkeit gefunden, um mit guter Thermik unsere Segelflugzeuge möglichst lange in der Luft bewegen zu können, ein wunderschönes Erlebnis. Man muss bedenken, dass Modellflug beinahe anspruchsvoller ist als richtiges Fliegen. Wir haben verschiedene echte Piloten in unserem Club, die mir diese Aussage bestätigen. Im Modellflug muss man dreidimensional denken. Das Schwierige daran ist das Abschätzen der Flugzeuglage, der Geschwindigkeit und weiterem mehr. Heute hat man dank moderner GPS-Geräte und auch moderner Telemetrie viel mehr Möglichkeiten, ein Flugzeug zu steuern, das erleichtert uns das Fliegen natürlich enorm.

Fliegen Sie ausschliesslich mit Elektromotoren?

Nein, ich fliege auch gerne mit Benzinmotoren. Gerade jetzt bin ich am Bau einer Cessna, die mit einem Benzinmotor mit 50 Kubikzentimeter Hubraum angetrieben wird. Begonnen habe ich im Alter von 61 Jahren mit einem kleinen Motörchen mit zehn Kubikzentimetern Volumen.

Sie sind Mitglied im Modellflugverein Bassersdorf. Wie viele Mitglieder hat der Club, und wie viele Leute sind aktiv?

Der Club zählt 65 Mitglieder, davon sind etwa 20 sehr aktiv, die restlichen Mitglieder eher sporadisch am Fliegen. Jedes Jahr organisieren wir zwei Tage, an denen gegen 15 Schüler aus

Bassersdorf bei uns schnuppern können. In diesen zwei Tagen bauen die Jugendlichen ein kleines und einfaches Modell und wir unterrichten die Schüler auch in der Theorie. Zusätzlich dürfen sie aber auch mit unseren grossen Segelflugzeugen fliegen, dabei erhalten sie Hilfe von einem erfahrenen Lehrer, der die Steuerung übernehmen kann, wenn etwas schief zu gehen droht. Das animiert einige der Jugendlichen, sich mit dem interessanten Hobby vertiefter auseinander zu setzen. So haben wir Mitglieder aller Altersstufen in unserem Verein. Dank dem guten Einvernehmen mit der Gemeinde Bassersdorf durften wir auf unserem Flugplatz einen neuen Hangar erstellen, den wir am 9. Juni feierlich einweihen werden (Anm. der Redaktion: Verschiebungstermin ist der 16. Juni, weitere Infos auf www.mg-bassersdorf.ch).

«Das Modell ist zu teuer, um einen Absturz zu riskieren»

Werden Sie an diesem Anlass auch das Jumbo-Modell zeigen?

Nein, dort werde ich die neue Cessna und den Learjet zeigen. Unser Flugplatz Gerstenacher in Baltenswil (Gemeindegebiet Bassersdorf) ist nicht sehr gut geeignet für den Jumbo, weil die Piste eigentlich zu kurz ist. Der Jumbo braucht mindestens 70 Meter Hartbelag für den Start, die Landegeschwindigkeit beträgt immerhin 70 Stundenkilometer. Die Maximalgeschwindigkeit beachtliche 140 Kilometer pro Stunde. Das Risiko ist einfach zu gross, wenn bei der Lan-

dung nicht alles genau stimmt, kann auf der kurzen Piste vieles passieren. Der Privatflugplatz Hausen am Albis ist für den Jumbo geeigneter.

Können Sie den zerlegten Jumbo eigentlich alleine zusammensetzen?

Ja, ich kann das Modell alleine zusammensetzen. Aber natürlich bin ich froh, wenn mir jemand dabei behilflich ist; gerade die Montage der Flügel gestaltet sich mit Hilfe einiges einfacher. Ich durfte den Jumbo schon an diversen Ausstellungen präsentieren; im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern war er gar ein halbes Jahr lang ausgestellt.

Haben Sie Anfragen erhalten, das Modell zu verkaufen?

Nein, aber der Jumbo ist unverkäuflich! Er wäre vermutlich auch unbezahlbar... (lacht). Ich habe für mich einmal ausgerechnet, was das Flugzeug ungefähr wert wäre. Bei einem Stundenlohn von 70 Franken würde der Preis 185 000 Franken betragen. Und dieser Preis ist wohl einfach zu hoch, deshalb bleibt mein Jumbo unverkäuflich. Denn bei diesem Modell handelt es sich ja um ein Meisterwerk, und zu einer solchen langjährigen Arbeit ist man emotional natürlich eng verbunden.

Eine letzte Frage: Weshalb ist ihr Jumbo nicht mit den Swissair-Farben lackiert, sondern denjenigen der Singapore Airlines?

Erstens ist die Bemalung der Singapore Airlines viel schöner, und zweitens hatte die Swissair den Jumbo 747-400 gar nie gekauft, sondern flog die kleinere Version, den Jumbo 747-300. ■



Arnold Meier mit seinem Riesenvogel vor dessen Erstflug. (zvg)