

Fünf Fäuste für eine Lama

Der Heliclub Alvier ist Spitze im Bau von täuschend echten Heli-Modellen

WERDENBERG – Am Dienstagabend bauen sie zu fünft. Am Freitag ab 18 Uhr und auch an den Wochenenden fliegen sie im Ochsensand und lassen Gäste gerne daran teilhaben. Manchmal lassen sie ihre Klasse auch bei Meetings im Ausland aufblitzen.

• Hansjürg Vorburger



Stolz auf ihre grosse Arbeit : Pirmin Bartheolets Tochter, Kaspar Gstöhl, Töme Reich und Pirmin Bartholet.

Alles begann 1992, kann sich Clubpräsident Werner Müntener erinnern. Mit dem Club, meint er. Er selbst war schon viel früher Helikopterfreak. Auf dem Küchentisch habe er tagelang die Funktionen ausprobiert und dann bei der Flugstunde auf dem Flugplatz in Balzers Blut geschwitzt, wenn der erprobte Fluglehrer ihn zappeln liess.

Ein Jahr lang müsse man fleissig üben bis man so einen Heli nur schweben lassen könne, erzählt Thomas Reich. Dann könne man noch lange nicht fliegen. Schon seit Kindheit ein Technikfreak eroberte Thomas Reich sich, kaum war er der Modelleisenbahn entwachsen, die Welt der Lüfte. Ein Heli musste es sein, nicht irgendeiner, einer der ihm ästhetisch zusagte.

Inzwischen kann er aus dem Stegreif gar nicht mehr alle «Mitglieder» seiner Flotte aufzählen. Dem Verständnis seiner Frau Susan sei Dank – verbringt er nun viel Zeit in Pirmins Werkstatt. Es sei ein Männerclub mit grossem Zusammenhalt sagen all die Ehemänner. Nicht dass sie die Frauen nicht gerne dabei hätten, nein, aber es gebe in diesem Sport einfach keine Frauen. Das sei zu viel Technik. Sagen's und zeigen ihre Modelle, die auch Laien den Atem zum Stocken

bringen. Da steht eine Agusta, ein früheres Modell der Rega, das aussieht wie echt. Auf Fotos in der Natur ist nicht auszumachen welche nun echt ist.

Scalebau heisst Massstab getreuer Nachbau, alles bis ins kleinste Detail. Alles ist selbst gedreht, geschraubt, genietet, geklebt. Stundenlang pröbeln die eingeschworenen fünf Bauer des Zwölfköpfigen Clubs an Details herum, etwa wie man dieses Material mit jenem Löten kann oder wie man Hohlröhre biegt ohne dass es einen Knick gibt. Den Rhein-Heli des schon fast legendären Helipiloten Vogt haben sie im Massstab 1:6 nachgebaut, eine Lama SA 315 B. Nun machen sie 5 Stück davon im Massstab 1:4. Drei Meter lang wird der Heli, ausgestattet mit einem echten Düsentriebwerk, gespeist mit Kerosin.

Auf dieses Projekt sind sie mächtig stolz.

Wer einen Modellheli steuern will, der übt jahrelang. Das muss in Fleisch und Blut übergehen. Fast unmerklich sind die Bewegungen an den zwei Steuerknüppeln. Acht Funktionen, ineinander übergreifend, müssen im Schlaf beherrscht werden, so als sässe man selbst drin, ob der Heli nun von einem wegfliet oder auf einen zu.

Erfahrene «Echt»-Helipiloten gaben entnervt auf und waren heilfroh wieder in ihrem grossen Heli zu sitzen. Bevor sie eine neue Maschine in die Luft setzen, erprobten sie alles ganz genau. Dann könne eigentlich nichts schief gehen, sagen Kaspar Gstöhl und Pirmin Bartholet. Doch wenn's dann ernst gilt und die 20- bis 30-Kilo-Maschine in die Luft geht, dann jubeln sie

doch wie kleine Jungs. «Er fliegt», ist dann auf den Filmen zu hören, die man teils unter www.treich.ch ansehen kann. Kunststück, denn es braucht ungeheuer viel bis alles klappt. Jede Schraube muss gesichert sein. Die Vibrationen würden sonst in kürzester Zeit einen Absturz nach sich ziehen. Bei einer Rotorblattlänge von mehr als einem Meter und Umdrehungszahlen von 1500 bis über 30 000 Geschwindigkeiten von gegen 80 km/h gilt es auch alle Gebote der Sicherheit einzuhalten.

Meist fliegen sie im Ochsensand, bei gutem Wetter ab Freitag, 18 Uhr, und am Wochenende ab 9 Uhr. Gäste sind auf dem Flugplatz im Ochsensand, auf der Strecke zwischen Buchs und Haag vor dem Bahnübergang links abzweigend, herzlich willkommen.