Kurz vor dem Start der Heinkel P 1079 B1 sind Aad van Sorge (Mitte rechts), Erik van den Hoogen (Mitte links) und seine Söhne Ton (l.) und Mark besonders aufgeregt: Wird das Modellflugzeug auch abheben? Jahrelange Arbeit steckt in dem Flieger. Foto: Linda Fischer

Niederländer reisen bis Eversberg, um ein Modellflugzeug abnehmen zu lassen

Drei Jahre bis zum Start

Von Linda Fischer

EVERSBERG.
Auf dem Modellflugplatz in Eversberg herrscht Anspannung: Die Abnahme eines Flugzeugs steht an.

Etwa 20 Menschen stehen um die Heinkel P 1079 B-1. Sie begutachten den Bomber in Tarnfleck, belasten die Konstruktion mit Sandsäcken. Dann bauen sie die Flügel ab, dass die Holzkonstruktion im Inneren des Tag- und Nachtjägers sichtbar wird.

Eine durchschlagende Waffe sollte die Heinkel sein im Zweiten Weltkrieg, ab 1946 endlich den „Endsieg" bringen. Doch das Flugzeug wurde nie gebaut.

Erik van den Hoogen aus dem niederländischen Born bei Maastricht und sein Freund Aad van Sorgen sind von dem Bomber deshalb besonders fasziniert. In 1500 Arbeitsstunden hat ihn Erik van den Hoogen in drei Jahren auf dem Dachboden seines Hauses zusammengebaut. „Wir versuchen, das Modell fliegen zu lassen, weil das Original nie geflogen ist", sagt Aad van Sorgen. Der 81-Jährige konstruierte des 1:4-Modell. „Wir wollen beweisen, dass es funktioniert hätte." In den Niederlanden dürfen van den Hoogen und van Sorgen das 34 Kilogramm schwere Flugzeug nicht fliegen. Die Obergrenze für Modellflieger liegt dort bei 25 Kilogramm. „Um schwerere Flugzeuge in Deutschland starten zu lassen, braucht man seit dem 1. Januar 2010 eine deutsche Zulassung", so Markus Falke, Pressesprecher der Modellflug Gemeinschaft Eversberg e.V. Da deren Flugplatz auf bis zu 150 Kilogramm schwere Modellflugzeuge ausgelegt sind, findet die Abnahme der Heinkel hier statt.

Der Jäger ist betankt, die Flügel wieder angesetzt. Udo Menke vom Bundesluftfahrtamt hat die nötigen Tests am stehenden Modell beendet. Alles in Ordnung. Erik van den Hoogen und seine Söhne Ton und Mark wirken nervös: Wird die Maschine fliegen?

Die Turbinen starten und verbreiten einigen Lärm am Boden. Dann setzt sich der Flieger in Bewegung, wird schneller - und hebt ab. Applaus bei der Landung nach einigen Runden über den Platz, Erleichterung in den Gesichtern der Niederländer. Nach dem Lärmtest steht fest: Sie haben die Zulassung. Und die Heinkel wäre geflogen.