

Chronik des ALRS

von Tom Engelhardt

ALRS? Wer oder was ist überhaupt dieser ALRS?

Eine ganze Zeit lang blickte die europäische Raketenszene neidisch in die fernen USA, wo alljährlich ein Treffen vieler amerikanischer und internationaler Raketenfans stattfindet. Vielen von uns blieben nur die Berichte derer, die bereits einmal dort waren, oder ein Blick in Raketenmagazine, die oft monatelang unterwegs waren. In jüngster Zeit konnte einem die Berichterstattung im Internet und den Usenetforen zumindest zeitnah einen Eindruck der Flugtag jenseits des großen Teichs vermitteln. Vieles von dem, was dort geflogen wurde, blieb in Bezug auf Größe, Perfektion und Motorisierung jedoch erst einmal nur ein Wunschtraum.

Im Jahr 2000 war es dann soweit. Organisiert von der schweizerischen ARGOS (Advanced Rocketry Group of Switzerland) kam es nach monatelanger Vorbereitung endlich zum ersten Großraketenflugtag auf dem europäischen Festland. In Anlehnung an das amerikanische Vorbild LDRS (Large and Dangerous Rocket Ships) wurde dieser Flugtag ALRS (ARGOS Large Rocket Ships) getauft. Das Adjektiv Dangerous wurde bewusst weggelassen, da gerade dies auf flugfähige Raketenmodelle nicht zutrifft.

Diese Chronik soll einen kleinen Überblick über fünf Jahre „Höher, schneller, weiter“ im Val de Ruz geben.

ALRS 1: Aller Anfang ist schwer

1999 machte eine Ankündigung im Internet Furore. Es wird einen Flugtag in der Schweiz geben, und der Motorisierung sind fast keine Grenzen gesetzt! Viele von uns hatten lange darauf gewartet, und uns immer wieder ausgemalt, wie es sein würde, große Raketen einmal live zu erleben. Im März 2000 war es dann soweit: aus aller Herren Länder machten sich sechzig Raketenflieger auf in die Schweiz, um ihrer Leidenschaft nachzugehen.

Die Fahrt ins Val de Ruz bei Neuchâtel war für einige lang, aber niemals langweilig – schließlich gab es so viele Phantasien auszuleben, so viele Starts im Geiste durchzugehen...

Am Ort des Geschehens angekommen, wurden sogleich alle Raketen der Mitreisenden in Augenschein genommen. Im Nu stellte sich ein fast familiäres Klima ein. Viele kannten sich nur über das Internet oder durch Telefonate, und konnten nun ein Gesicht und eine Rakete der Stimme zuordnen. Es wurden viele Raketen geflogen, von der Größe eines fliegenden Bleistifts bis hin zur 350cm langen und 18kg schweren „The Beastie“ von Frank deBrouwer aus den Niederlanden. Erstmals auf europäischem Festland konnte die Raketenfliegerszene einen Motor der Stärke ‚M‘ erleben, und der Beifall nach Brennschluß sowie zur gelungenen Landung und bestandenen Level-3-Prüfung waren immens.



Großraketen beim ALRS 1: The Beastie von Frank deBrouwer, Little TinTin von Chiel Klijn aus den Niederlanden

Abends wurden alte Freundschaften vertieft, neue geschlossen, und bis spät in die Nacht (oder früh am Morgen, je nach Sichtweise) gefachsimpelt.

Übermüht und doch aufgeregt stolperte so mancher am nächsten Morgen auf das Flugfeld, wurde jedoch vom Wetter bitter enttäuscht. Über Nacht hatte sich ein Regengebiet ins Val de Ruz geschlichen, und dem Treffen ein frühes Ende bereitet.

Damals entstand der Spruch „Nach dem ALRS ist vor dem ALRS“, und so machten wir uns voller Hoffnung auf besseres Wetter und noch schönere Flüge mit einem letzten „See you at ALRS 2!“ auf den langen Heimweg.

ALRS 2: Komm' ich jetzt ins Fernsehen?

ALRS 2 brachte nicht nur die Raketenszene wieder einträchtig zusammen nach Neuchatel, sondern im Schlepptau auch zwei Fernsehteams aus Deutschland sowie eines aus Österreich und diverse Reporter lokaler Zeitungen mit aufs Feld.



Tom Engelhardts maßstabsgetreue V2 vor dem erfolgreichen Level 2 Flug

War es im letzten Jahr noch aufgrund eines regen Publikumsverkehrs sehr überlaufen, so blieben diese im Jahr 2001 aus. Aufgrund der Befürchtung, man könne bei Zuschauerzahlen wie 2000 (knapp 700 Zuschauer) nicht mehr für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen garantieren, war auf explizite Werbung außerhalb der Szene im diesen Jahr verzichtet worden.

Nichtsdestotrotz kamen wieder knapp sechzig Flieger aus aller Herren Länder einschließlich der USA zusammen, um einträchtig dem Hobby zu frönen.

Flugtage wie dieser sind sehr geeignet, persönliche Grenzen auszuloten, und im Zuge der geforderten Zertifizierungen in die nächsthöhere Motorenklasse aufzusteigen. Dementsprechend hoch war die Anzahl der hochmotorisierten Flüge. Stefan Wimmers und Tom Engelhardts jeweilige Level-2-Flüge wurden auch fürs Fernsehen aufgezeichnet und später bei Spiegel TV

gesendet. Augenweide, und für viele schon Grund allein zu kommen, waren natürlich die Großraketen der niederländischen Kollegen. Bis zu 5m lang, 20 kg schwer, aus Carbonfaser, GfK, mit Elektronik und 2-3 Fallschirmen an Bord versprachen diese Raketen-Entertainment vom Feinsten.



Die Orion von Bert Koerts aus den Niederlanden erhebt sich mit fast einer halben Tonne Schub in den Himmel

Leider blieben nicht alle Flüge makellos. So manches Mal blieb dem hilflosen Flieger nur ein Abwenden von der unvermeidlichen Katastrophe, wenn der Schirm nicht aufging: Wieder ein Opfer an die Raketengötter...Es bleibt aber zu bemerken, dass aufgrund der strikt eingehaltenen Sicherheitsbestimmungen kein Verletzter zu beklagen ist – dies gilt übrigens weltweit. Auch dieses Wochenende wurde abends mit einer Tombola und jeder Menge Flüssigtreibstoff beschlossen. Die größten Pechvögel des Tages profitierten vom Glück im Spiel, und konnten eine große Anzahl neuer Bausätze und Ersatzteile mit in die Heimat nehmen.

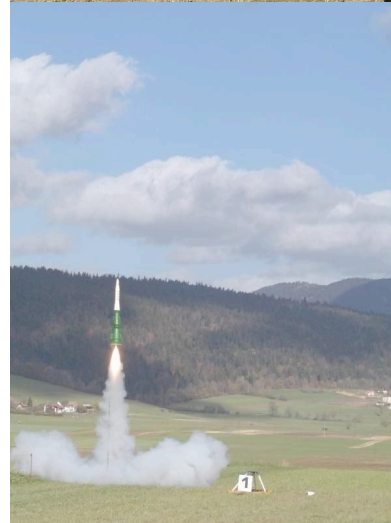
ALRS 3: Riders on the Storm

2001 war kein gutes Jahr gewesen. Nach dem erfolgreichen ALRS im März sah die Welt im September brennende Wolkenkratzer und eine Nation am Rand eines Krieges.

Im Angesicht der verheerenden Terroranschläge in den USA waren die Raketenflieger einmal mehr im Gerede, und lange gab es Pläne, das ALRS 2002 ausfallen zu lassen. Im Oktober 2001 ein erneuter Schlag: in Las Vegas brannte die Produktionsstätte des Hauptlieferanten Aerotech bis auf die Grundmauern nieder. Nach diesem Unfall, der drei Arbeiter schwer verletzte und einen tötete, sah es lange Zeit so aus, als gäbe es unser Hobby bald nur noch in der virtuellen Realität. Nur durch beherztes Eingreifen und großzügig bemessene Sach- und Geldspenden konnte sich die Szene über Wasser halten. Letztlich traf sich im Oktober 2002 aber doch eine Gemeinde der „üblichen Verdächtigen“ am wohlbekannten Ort, und fand einen Sumpf par excellence vor. Tagelange Regenfälle und stürmische Winde hatten aus der Wiese einen Morast gemacht. Jeder Flieger hatte schon nach einem kurzen Fußmarsch ungefähr ein Kilo Schlamm an den Stiefeln, und Schuhgröße 49.



Bertram Radelows Flame of Davos

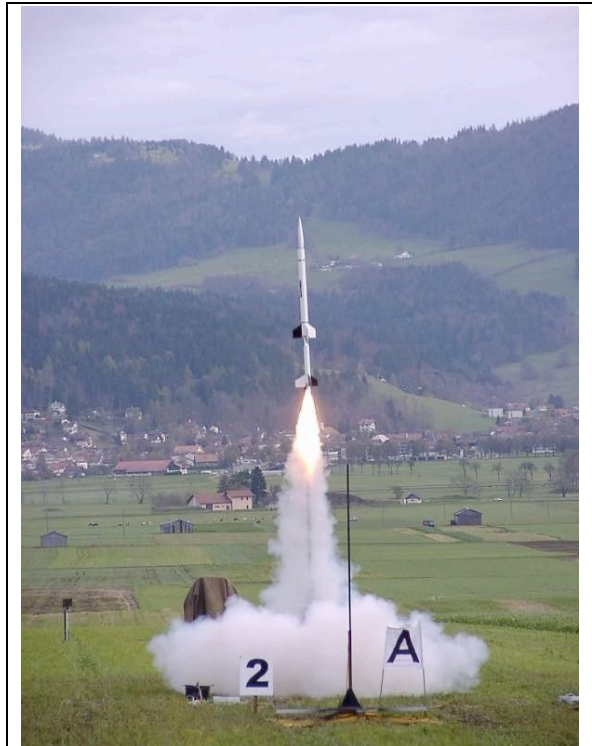




Eine Anzahl von maßstabsgetreuen (sog. Scale) Raketen.

Der Reihe nach: Rolf Stabroths NI und Saturn 5, Frank DeBoruwiers Nike Smoke, Peter Kronenbergs Ariane 5

schöne Flüge statt, die die Wenigen, die da waren, für das schlechte Wetter entschädigten.



Herbert Gorts Aerobee High. Leider kam es Sekundenbruchteile nach diesem Foto aufgrund eines Motorfehlers zum Absturz des wunderschönen Modells

Gerade bei diesem Treffen zeigte sich vielleicht am deutlichsten, warum das ALRS für mich und viele andere Flieger zu einer wichtigen Institution geworden ist: man hatte Freunde gefunden, und wenn auch Raketen ein wichtiger Schwerpunkt in unserem Leben sind, so sind sie doch nicht die Hauptsache.

ALRS 4: Sonne, Wind...let's fly rockets!

Am ALRS 4 waren uns die Raketengötter gnädig gestimmt. Obgleich ein verhältnismäßig kräftiger Wind durch das Val de Ruz wehte, so schien doch eine noch kräftige Septembersonne und bescherte uns ein Wochenende mit fast 100 Flügen in allen Motorklassen, einer Superstimmung und wieder wahrlich internationalem Publikum. Flieger aus Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Italien, Schweden und den Niederlanden brachten die Arbeit langer Wintermonate sorgsam verpackt bis nach Neuchâtel. Gregory Pribush kam extra mit einer zerlegten Rakete in seinem Koffer aus Israel angereist (das Gesicht der Zöllner sehen zu können muss Gold wert gewesen sein).

Unbeirrt von heftigem Wind wurden dennoch Raketen geflogen, wenn auch in reduzierter Anzahl und mit nur begrenzt großer Motorisierung. Unter diesen dunklen Wolken (sic!) fanden am ALRS 3 dennoch ein paar



Matthias Gloors AMRAAM 4 vor dem erfolgreichen Level 2 Flug

Es zeigte sich hier vor allem, dass der Raketenvirus gerade in den Ländern um die Schweiz herum guten Nährboden gefunden hatte. Viele Flieger brachten ihre Familie mit, viele Kinder hatten bereits eigene Raketen dabei.



Die Flightline des ALRS – hier werden die Raketen für den Start vorbereitet

Einige waren sogar schon soweit vorbereitet, unter den wachen Augen eines erwachsenen Fliegers ihren ersten Motor zusammenzubauen, und ihn dann vom erfahrenen Kollegen in der Rakete fliegen zu lassen. Natürlich soll der ALRS vornehmlich ein Treffen zum Fliegen, Sehen- und-Gesehen-werden sowie zum Prüfungsfiegen sein. Bei solchen Treffen ist ein großer Erfahrungsschatz vor Ort, von dem jeder, insbesondere der Nachwuchs, profitieren kann.



Jürg Thürings Patriot im Maßstab 1:2

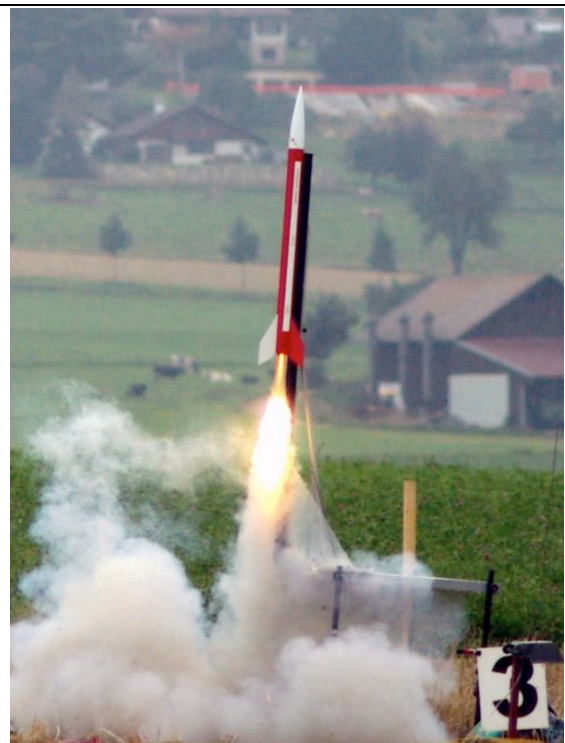
Wieder einmal war praktisch das ganze Spektrum unseres Hobbys vertreten: Von der Eigenbaurakete aus einer Geschenkpapierrolle, etwas Balsaholz und einem Plastikfallschirm, der maßstabsgetreuen (sog. *Scale*) Mondrakete Saturn V, Raketengleitern mit Fernsteuerung bis hin zur Hochleistungsrakete aus CfK. Und wieder einmal konnte ein fast verlustfreier Flugtag verbucht werden, wenn ..., ja wenn nicht der „raketenfressende Baum“ eine der letzten Raketen des Tages verschluckt hätte.

ALRS 5: Where do we go from here?

ALRS 5 war bis jetzt das größte Treffen auf dem Festland. Eine große Anzahl Piloten konnten ihre Prüfungen ablegen. Auch die größte und komplexeste Scale-Rakete in Europa, die Ariane 4 wurde erfolgreich geflogen. Gebaut wurde sie von einem Team aus fünf ARGOS-Mitgliedern. Wind und Wetter meinten es diesmal sehr gut mit der Raketengemeinde. Kein Wölkchen trübte den ersten Tag, und so wurde nach anfänglicher Ladehemmung alsbald Rakete um Rakete von allen Rampen gestartet – immer unter den wachsamen Augen des RSO (Range Safety Officer). Das Highlight, der Flug der Ariane, wurde am Sonntag bei aufziehendem Schlechtwetter (die Regenfront war noch eine halbe Stunde entfernt) erfolgreich absolviert, ich lasse hier einfach mal die Bilder für sich selbst sprechen.



Als letzten Flug, und sozusagen als Bonbon, konnte noch eine eher seltene Begebenheit gefeiert werden: der erfolgreicher Level 1 Flug von Evelyne Isenschmid, die von ihrem Freund (Mitinitiator des Ariane-Projekts) mit dem Raketenvirus angesteckt worden war.



Evelines maßstabsgetreue Black Brant hebt ab zum letzten Flug des ALRS 5

Was werden wir nächstes Jahr erleben?

Sicherlich wird das ALRS als Institution im Raketenmilieu weiter wachsen. Wir werden noch schönere, perfektere Modelle sehen, und sicherlich werden noch einige Neulinge über diesen Flugtag ihren Weg zu uns finden.

Wenn Sie also nächstes Jahr im September im Val de Ruz spazieren gehen, und plötzlich einen Countdown gefolgt von lautem Fauchen und einer steigenden grellen Flamme am Horizont sehen, erschrecken Sie sich nicht! Halten Sie Ausschau nach einem Fallschirm über ihnen. Als bald wird ihnen ein atemloser Mensch entgegenlaufen. Begegnet er Ihnen dann auf seinem Rückweg mit einer Rakete über der Schulter, keine Scheu! Wenn Sie nur lange genug zuschauen, vielleicht verspüren Sie ja auch plötzlich einen Hauch Weltraumfieber?

Fotos von Dany Flury, Olivier Timper, Thomas Peters, Otto Walther und Jürg Thüring