

Der Motorseglerpilot

Der Motorseglerpilot ist, trotz seiner relativ geringen Individuenzahl, auf nahezu jedem Modellflugplatz in geringer Anzahl anzutreffen. Dabei sind seine Vorlieben, seine Ausprägungen, aber auch seine Lebensweise zum Teil sehr verschieden.

Als Minderheiten sind viele *der Motorseglerpiloten* in ihren Heimatvereinen noch immer eine Randerscheinung. Dort heißt es oft, die *Motorseglerpiloten* können sich nur nicht schlüssig werden, ob sie denn nun Segler- oder Motormodelle fliegen wollen. Als Segler hat so ein Teil einfach zu bescheidene Leistungen, hingegen als Motormodell zu wenig Power unter der Haube. Aber da steckt mehr dahinter!

Geschichtlich betrachtet begann die Laufbahn des *Motorseglerpiloten* bereits in grauer Modellflugvorzeit, also Mitte des 19. Jahrhunderts. Also gewissermaßen knapp nach dem Aussterben der Dinosaurier. Denn unter den allerersten Modellflugzeugen des Herrn Penaud waren Motorsegler. Solche mit einem Gummimotorantrieb nämlich. Und wenn dann der Propeller ausgenudelt hatte, glitten die Modelle als Segler zu Boden.

Als in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts der Modellflug wieder zu blühen begann, waren schnell auch die Motorsegler wieder dabei. In den Freiflugmodellen nämlich, welche sich mit knatternden Dieseln in den Himmel schraubten. Und das Aufatmen dann, wenn der kleine Stinker auf dem Motoraufsatz, nach endlos erscheinenden Sekunden, endlich wegen Spritmangel stehen blieb. Der anschließende Gleitflug war dann stets die Segelflugkomponente dieser frühen Motorsegler.

Für viele der älteren von uns, begann die Modellfliegerkarriere mit einem kleinen 0,8er COX auf einem selbst geschnitztem Motoraufsatz, oder dem seinerzeit weitverbreitetem Zechmann-Tank, auf dem Rumpfrücken ihrer einfachen Zweiachssegler vom Typ AMIGO, DANDY oder BJÖRN. Dann folgte bei einigen, besser betuchten *Motorseglerpiloten* eventuell die HS 91 CLOU. Mit zweierlei Spannweiten und austauschbarem Rumpfkopf gesegnet, der bereits einen 51er TEE DEE beherbergen konnte.

Doch es gab auch erste Versuche vorbildähnlicher Motorsegler. Wer erinnert sich nicht noch an den magersüchtigen Rumpf der Graupner'schen ASK 14? Nahm man die Spannweite als Maßstab war der Rumpf um geschätzt 50% zu dünn, ja fast magersüchtig ausgefallen. Die Flächentiefe am Randbogen war dagegen gut um nämliche 50% zu tief gehalten. Das originalgetreue Einradfahrwerk, das sehr knapp berechnet war, ermöglichte es, die ASK 14 gut und gerne als Rasenmäher benutzen zu können. Beim Rollen auf Rasen brauchte der Vogel nicht einmal Stützräder oder einen Flächenläufer wie das Vorbild. Nein, der geringen Bodenfreiheit des Tiefdeckers wegen, lagen die beiden Tragflächenwurzeln dieses Modells auf dem Gras auf. So brauchten sich die frühen *Motorseglerpiloten* auch bei diesem Modell über mangelnde gut gemeinte Ratschläge und Spott nicht zu beklagen.

Sichtlich Auftrieb erhielt der Motorseglergedanke dann durch die Elektrifizierung. Doch dazu findet man unter dem Stichwort Elektroflieger ein paar begleitende Worte an anderer Stelle der Modellpiloten-Aufzählung. Was aber in den Letzten 25-30

Jahren unter dem Begriff TMG, also Touring Motor Glider, in Form von Nachbauten der diversen Scheibe Motorseglern etwa von diesem Modelltyp geleistet wurde, kommt jetzt.

Mit Verfügbarkeit großvolumiger Verbrennungsmotoren, in Verbindung mit größeren Maßstäben, und somit größeren Spannweiten, aber auch wesentlich verbesserten Baumethoden, und natürlich besseren RC-Anlagen, legte diese Sparte des Modellflugs deutlich an Beliebtheit zu.

Viele würden gerne große Scale- oder Semiscale Segler fliegen, doch längst nicht in jedem Verein und auf jedem Platz stehen dazu auch die dazu notwendigen potenten Schleppmaschinen, sowie passende, hochmotivierte Piloten zur Verfügung. Abhilfe schaffen hier Motorsegler. Und von denen gibt es mittlerweile eine erkleckliche Anzahl. Sowohl als Pläne, als auch als Baukästen, Bausätze, oder Frästeile-Sätze.

Ausgestattet mit Bordanlasser sind sie in der Lage, auch ohne thermische Unterstützung, schnell einmal locker Stundenflüge am Himmel hinzulegen. Und wem das zu unspektakulär ist, der sucht sich einfach unter den Fournier Typen ein Vorbild und zelebriert, völlig vorbildgerechten, großräumigen, weichen, eleganten Kunstflug. Das geht inzwischen sogar problemlos elektrisch, mit Motorseglern bis hinauf zum Maßstab 1:3!

Große Segelflugzeugmodelle, die wie ihre mantragenden Vorbilder, nämlich die Hochleistungsmotorsegler, mit Klapptriebwerken ausgerüsteten wurden, können was die Segelflugleistungen angeht voll überzeugen.

Aber auch die mittelgroßen Motorsegler mit Maßstäben um die 1:4 bis 1:5 sind inzwischen, elektrisch angetrieben, häufiger zu finden. Sie verbinden einfache Lager- und Transportmöglichkeiten, mit guten Flugleistungen, ziemlich vorbildgerechtem Aussehen und sind selbst als Fast-Fertig-Modell relativ preiswert. Die Leistungen lassen aufhorchen, wenn *der Motorseglerpilot* mit seinem Gerät nach leichtfüßigem Start, mit weniger als Viertelstrom auch ohne Thermik motorseglertypisch bis zu 20 Minuten umhercruisen kann.

Exakte Platzrunden mit Touch an Go, wie mit den Originalen in der Schulung gern geflogen, lassen sich mit einem Modell-Motorsegler fast noch besser als mit einem Trainer fliegen. Kraftvoller Bodenstart, ruhiges Flugbild, gute Gleitzahl, Landehilfen, und die allgemein guten Flugeigenschaften bringen hier einen echten Gewinn.

(Achtung! Schleichwerbung der penetrantesten Art und Weise! Der Autor dieser Zeilen ist MoSe positiv. Eine Heilung unwahrscheinlich)

Aus der Serie Modellfliegertypen: Texte zum aufheitern während der Corona-Krise, © J.Krüger Mai 2020