

## Der Segelflieger

*Der Segelflieger* ist bundesweit verbreitet anzutreffen. Seine Bezeichnung bedeutet, dass er in der Regel ohne Motoren, Lärm und Gestank auskommt. In der Ebene war jahrzehntlang eine Spezies weit verbreitet, die es mit Gummi machte. Die anderen vertrauen darauf, dass die Natur ihnen Wind liefert und sie an Hügeln und Bergen den Hangaufwind nutzen können.

Das wiederum bewegt Laien häufig dazu, zu glauben, dass *Segelflieger* Wind bräuchten. Eine für uns Flachlandtiroler eigentlich abwegige Vorstellung. Wind versetzt und verwirbelt bloß die wenige Thermik. Einzig zeigt sein Vorhandensein die richtige Start- und Landerichtung.

Aber hoch kommen müssen auch die *Segelflieger*, ..... zumindest das erste Stück mit ein wenig Hilfe. Da kam dann lange Zeit das Gummi ins Spiel. Also nicht das zur Verhütung und damit man, ohne störende Gören, noch mehr Zeit als sowieso schon, auf dem Platz verbringen konnte. Nein als Verlängerung des Startseils! Aber auch, damit nicht am anderen Ende immer wieder jemand wie ein vergifteter Affe über die Wiese zu hetzen brauchte. Einfach langziehen das Ding, Segler einhängen und ab damit. Das Einschalten der RC-Anlage vorher, sowie ein obligatorischer Rudercheck, vermieden es zudem auf einfachste Weise, anschließend einem Freiflugmodell hinterherrennen zu müssen.

In früheren Zeiten, als es noch nicht für notwendig erachtet wurde, Querruder, oder gar so etwas exotisches wie Störklappen, in sein Segelflugmodell einzubauen, erfolgten die Landungen häufiger ein Stück entfernt. Da galt eine Landung bereits als gute Landung, wenn das Modell nach kurzem richten der schief sitzenden Tragflächen und neu spannen ihrer Befestigungsgummis, sofort wieder startklar war. Als Landung wurde definiert, was auf dem Platz endete und wo anschließend keine größeren Reparaturen notwendig wurden. Alles andere waren Ankünfte.

Mit Aufkommen der ersten Elektroantriebe verringerte sich exponentiell die Anzahl der Gummiflieger. Jetzt wurde und wird ein (möglichst geladener) Akku in den Rumpf gepackt und einem wunderbaren Segelflug steht, außer der eigenen Nervosität und eventuell dem Unvermögen des *Segelfliegers*, die vielen Klappen, mit noch viel mehr Schaltern am Sender, korrekt zu betätigen, nichts mehr im Wege.

Das Gummi, früher wie bereits weiter oben geschrieben, zum Start, oder zur Befestigung der Tragflächen benutzt, befindet sich heute bei einigen *Segelfliegern* allerdings in den Knien. Dort wird es dazu verwendet selbige schlottern zu lassen, wenn das geliebte Voll-Kohle-Schalentier für tausende von Euronen, versehen mit teuersten Antrieben, mit allen möglichen und manchmal auch unmöglichen Kombinationen von Klappen, nicht das macht, was *der Segelflieger* am Boden eigentlich vor hatte zu tun.

Eine andere Gruppe von *Segelfliegern* nutzt das Vorhandensein von Motorfliegern teilweise schamlos aus! Sie binden ihre Segler, in der Hoffnung in die Höhe geschleppt zu werden, einfach hinten an deren Maschinen dran. Nach einigen Fehlschlägen gelang das tatsächlich immer besser und die Segler wurden größer und schwerer. Nun war man in der Lage, auch außerhalb von Hangfluggebieten,

Großmodelle mit ihren meistens wesentlich besseren Leistungen, oder auch vorbildgetreue, große Modelle in die Luft zu bringen. Und noch ein sehr positiver Aspekt stellte sich ein, die gegenseitige Kameradschaft wurde stärker! Man war ein Team. Die gegenseitige Achtung wuchs, denn beide mussten lernen, zusammen, gemeinsam, zu fliegen. Die *Segelflieger* hatten nun plötzlich tolle Ausgangshöhen für längere thermische Flüge und die Motorpiloten hatten endlich eine Aufgabe. Vorbei die Zeiten des sinnlos mit Vollgas über den Platz bretterns. Nicht mehr nur einfach, mehr oder weniger gekonnt Figuren an den Himmel zu zaubern, oder stur mit Platzrunden und wilder herumkurverei zu zeigen, zu was sie, dank kräftiger und lauter Motoren so anzustellen in der Lage sind. Nein wichtig wurde, selbst mit so einfachen Modellen wie einer weltweit bekannten PIPER, plötzlich eine richtige Aufgabe zu haben! Vorbildgerecht einen sauberen, gleichmäßigen Schleppflug hinzulegen und sich anschließend, bis zum nächsten Schlepp, in den Klappstuhl zu fläzen und in aller Ruhe den Seglern da oben zuzuschauen. Und jeder Schlepppilot weiß dann sehr genau, ..... ohne mich lägen die tollen Kisten, die da oben kreisen, allesamt noch auf dem Rasen. Das ist praktizierter Zusammenhalt, das ist Modellflieger Kameradschaft.

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