

Modellfliegertypenkunde für Anfänger

Von: A. Nitsch

Der „Rentner“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Es handelt sich bei ihm um einen meistens älteren Jahrgang. Modellflug betreibt er nach eigener Auskunft seit mindestens 40 Jahren, wobei sich der angegebene Zeitraum in zweiter Potenz zu den verflissenen Jahren verlängert. Er bringt natürlich jede Menge Erfahrungen mit, seine Meinung hat Gewicht, vor allem bei den Jüngeren. Er kennt alle Tricks und Kniffe, leider ist aber sein Wissenstand irgendwo vor 25 Jahren steckengeblieben. Er setzt auf bewährte Technik, seine Multiplex „Royal“ ist ihm genauso wie sein „Big Lift“ ein treuer Begleiter in allen Lebenslagen. Den Verkauf der Nieferner Traditionsfirma an einen fernöstlichen Konkurrenten hält er für den Untergang des christlichen Abendlandes. Er duzt Hans Graupner und hat mit dem alten Ledertheil die erste FMT Ausgabe zusammengeheftet. Ist er nicht mit seinem „Big Lift“ unterwegs, benutzt er einen Elektro-Motorsegler, dessen Motor noch von W. Bosch persönlich handgewickelt wurde. Am Leitwerk prangt unübersehbar ein Aufkleber „Teck-Pokal `74“, um allfälligen Diskussionen von vorneherein den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Andere beliebte Modelle des Rentners sind der „Telemaster“ sowie Eigenbauten aus Sperrholz, deren Ursprünge offensichtlich in ehemaligen Rückwänden eines Kleiderschranks zu finden sind.

Die Zeit zwischen den Flügen vertreibt er sich gerne mit einem Bierchen und endlosem schwadronieren über vergangene Tage.

Der „Kunstflieger“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Er ist der King, um ihn dreht sich alles. Er unterhält sich nur mit seinesgleichen und bezieht deswegen auf dem Flugplatz vorzugsweise etwas abseits Stellung. Er beherrscht sein Modell in allen Fluglagen, kann alle Aresti-Symbole auswendig und keine fünf Meter geradeaus fliegen.

Ein zweites Modell in der Luft ist ihm ein Gräuel, weil es einen direkten Vergleich ermöglichen würde. Fliegt man darüber hinaus noch in der Nähe zu seinem Modell, würde er am liebsten das Feuer eröffnen, braucht aber alle Hände, um die 28 Hebel und Schalter an seiner Fernsteuerung im richtigen Moment drücken zu können. Seine Modelle sehen eines aus wie das andere, nur verschieden lackiert, wobei für den Preis der Lackierung andere ein ganzes Jahr fliegen würden. Sein Senderpult ist mindestens in Carbon-Optik, wenn nicht mit Riesenbergziegenpenisleder bezogen. Überhaupt ist alles an seinem Kram schweineteuer und mega-empfindlich, weswegen er sich auch gerne mit einem sog. „Sponsoren-Vertrag“ schmückt. Das sieht dann so aus, das er sich gegen Überlassung einiger nicht wettbewerbsfähiger Zubehöerteile nebst Modell und geliehenen Pokalen dümmlich grinsend als Werbeträger in einer Fachzeitschrift wiederfindet.

Hat er keinen Sponsoren-Vertrag, ist er doch zumindest Repräsentant einer Modellbaufirma, von der noch nie jemand etwas gehört hat.

Seine Modelle sind vorzugsweise manntragenden Exemplaren nachempfunden und so gewichtsoptimiert gebaut, das sie die erste Vollgas-Passage kaum überleben würden.

Zwischen den Flügen träumt der Kunstflieger von der Teilnahme an einem möglichst überregionalen Wettbewerb. Leider kommt er aber nie dazu, weil er zwar einen perfekten Rollenkreis fliegen kann, aber jedes Mal die Landung vermauert.

Der „Elektroflieger“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Der Elektroflieger ist im Grunde gar kein Modellflieger, sondern ein getarnter Starkstromtechniker. Er hantiert mit Strömen, die jeden DDR-Kraftwerksbetreiber zur Plansollertüchtigkeit gereicht hätten. Sein Bastelkeller gleicht einem Messlabor und seine Stromrechnung der eines Imbissbetriebes. Er bevorzugt Kraftfahrzeuge mit hoher Zuladung, weil er sonst die sechs LKW-Batterien nicht mitbekommt, die er zum Laden braucht. Sein Ladegerät erinnert an einen sibirischen Eisenbahn-Gleichrichter. (Vor der Revolution). Typische Modelle hat der Elektroflieger nicht, weil mittlerweile auch Regalwände via Volt und Ampere zum fliegen gebracht werden. Sein Traum ist ein Fusionsreaktor im Sub-C Format. (Nach der Revolution). Die Zeit zwischen dem Akku-Laden verbringt er mit fliegen. Eine Sonderform des Elektro- ist der: „Schaumwaffel-Flieger“

Seinen Namen hat diese Spezies nach seinem Modellflugzeug, was in etwa so aussieht, als hätten ein paar wildgewordene Recycling-Mitarbeiter versucht, einem Origami das fliegen beizubringen. Sein Baumaterial beschafft sich der richtige Schaumwaffel-Flieger im Baumarkt, wo es normalerweise verkauft wird, um Plattenbauten unter die Wärmeemissionsgrenze einer nuklearen Explosion zu drücken.

Richtig fliegen kann er eigentlich gar nicht, diesen Umstand versucht er dadurch zu kaschieren, dass sein Flugbild mehr dem einer Hummel auf Crack ähnelt.

Das Rumgezappel endet natürlich öfter mal in der Grasnabe, macht aber nix, mit etwas Paketklebeband ist der Schaden schnell wieder behoben und das Modell war ohnehin schon vorher hässlich wie ein toter Iltis vor'm Schminken.

Der „Experimentator“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Der Experimentator hat sich und sein Dasein alleine der Forschung verschrieben. Vorgefertigte Lösungen oder eingefahrene Abläufe verursachen ihm Abscheu und Ekelgefühle. Er fliegt vorzugsweise mit: eingeschobener Senderantenne, ausgeschaltetem Empfänger, leerem Tank oder zumindest hilfswiese mit fragwürdigen Antriebskonstellationen. Seine Fernsteuerung sieht aus, als wenn er sie normalerweise unter einer Parkbank im Garten überwintern lassen würde.

Gerätepflge und sachgerechter Umgang sind für ihn ebenso Fremdwörter wie sorgfältige Montage oder regelmäßige Kontrollen.

Die sind auch eigentlich völlig unnötig, weil seine Modelle selten die Halbwertszeit einer Wurstsemmel erreichen.

Trifft ein Experimentator auf einen Rentner in einer Person, so entsteht eine kritische Masse. Er ist an sich Spezialist für ballistische Flüge, erreicht er aber doch einmal versehentlich eine Flughöhe, die für eine Platzrunde ausreichen würde, so tut man gut daran, sich zumindest unauffällig nach der nächstgelegenen Deckung umzusehen.

Sein Traum ist ein selbstladender Empfängerakku und ein Sender mit Motorantenne.

Die Zeit zwischen den Flügen verbringt der Experimentator mit Reparaturarbeiten, solange er der Ansicht ist, das sich das noch lohnt. Typische Modelle hat er nicht, weil deren Lebensdauer kaum ausreicht, eine Querverbindung herzustellen.

Der „Freak“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Für ihn geht Modellfliegen über alles. Seinen Idealen haben sich Kollegen, Partner und sein Bankkonto unterzuordnen. Er hat mindestens sechs Fachzeitschriften abonniert, kennt alle Preislisten auswendig und referiert aus dem Stegreif eine halbe Stunde über den Schrumpfungsfaktor von alt-rosa Bügelfolie.

An seiner Ausrüstung ist alles irgendwie optimiert, weil der Freak herausgefunden hat, dass käufliche Lösungen durchgängig suboptimal sind. Seine Startbox beinhaltet neben einer Kraftstoffpumpe aus der Weltraumtechnik eine herausklappbare Drehbank, eine Espressomaschine, eine Mobil-Toilette und ein Dutzend durchgebrannter Glühkerzen.

Seine Fernsteuerung benötigt zur Inbetriebnahme ein abgeschlossenes Studium der Informatik, wohingegen sein Modell schon so mit Elektronik vollgestopft ist, das man nach dem Fixieren der Kabel eigentlich schon den Rumpf weglassen könnte.

Deswegen fliegt der Freak auch häufig Großmodelle, weil da in irgendeiner Ecke immer noch Platz ist für ein Telemetriemodul, das die Oberflächentemperatur der Höhenflosse ermittelt und behilfs einer NATO-Seefunkstrecke an einen amerikanischen Kollegen übermittelt.

Ist der Freak mit einem Segelflugzeug-Modell unterwegs, kann man sicher sein, das sich mindestens drei Flächenprofile, vier Spannweiten und die Kragenweite des Konstrukteurs ferngesteuert abrufen lassen. Er träumt vom Einsatz der Original-Software eines Airbus-Autopiloten in seinem Sender und von CNC gesteuerten Klopapier-Abrollern.

Der „Heli-Flieger“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Vor der Erfindung der Jet-Modelle war er eine anerkannte Größe im Modellbau-Business, weil jeder wusste, das es kaum eine andere Möglichkeit gab, für so ein bisschen Plastik so viel Geld auszugeben. Weil obendrein an den Dingen auch kaum was zu reparieren geht, sorgen 10 Heli-Flieger allein für den Grundumsatz eines mittleren Modellbau-Einzelhandels. Deswegen ist der Heli-Flieger eigentlich auch gar kein Modellflieger, sondern ein Hybridwesen zwischen einem Märklin-Baukasten-Monteur und einer Tupperware-Verkäuferin.

Bei konsequentem Einsatz bringt schon der einzelne Heli-Flieger jeden geordneten Flugbetrieb zum Erliegen, weswegen er auf den meisten Flugplätzen etwa so beliebt ist wie Heuschnupfen.

Kann er nach jahrelangem Rumhovern dann endlich fliegen, ist ihm die Geschichte auch schon wieder langweilig, er versucht sich an gesteuerten Kunstflugmanövern oder albernen Spielchen wie Bierflaschumschubsen oder Rasenmähen im Rückenflug.

Weil ihm die dauernden Reparaturkosten letztlich aber doch Ärger mit dem Haushaltsvorstand eingebracht haben, ist er der prädestinierte Kunde für einen PC-Flugsimulator. Hier verbringt er dann den Rest seines Lebens, weil er der festen Meinung ist, die durch den Programmierer vorgegebene Absturzkurve durch Willenskraft zu beeinflussen.

Der „Motoren-Einsteller“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Er ist die graue Eminenz in Sachen Modell-Verbrenner, er ist die materialisierte Kompetenz. Was Alan Greenspan für die US-Notenbank, ist er für die Verbrenner-Szene. Er betrachtet die vergeblichen Startversuche seiner Vereinskollegen mit einer gewissen überlegenen Ironie, wobei er keine Hilfe anbietet, er will gefragt werden. Kein technischer Ablauf ist ihm fremd, solange ein intermittierender Verbrennungsvorgang im Spiel ist. Er erkennt 25 verschiedene Spritsorten am Abgasgeruch und genau so viele Motorenhersteller am Klang. Er hat schon mindestens zwei Mal erfolgreich einen Kurbelwellen-Lagersatz erneuert und einem Motor chinesischer Herkunft zu eigenständigem Lauf verholfen. Häufig ist der Motoreneinsteller schon etwas älter und/oder übt einen Beruf mit mechanischem Hintergrund aus, was seinen Aussagen zusätzliches Gewicht verleiht. In seiner Werkstatt finden sich mindestens 20 original-verpackte Modellmotoren (unbenutzt) und der Starschnitt von Mechwerkandi, den er für eine gottähnliche Lichtgestalt hält. Auf dem Flugplatz ist er meistens eher der verschrobene Einzelgänger, weil ohnehin kein anderer seinen Hypothesen über die Gasdynamik feuchter Winde folgen kann. Oder will.

Äußert er eine negative Meinung zu einem Motorenhersteller, so ist das gleichbedeutend mit einem erheblichen Umsatzeinbruch desselben, woraus meistens ein gewisses Spannungspotential entsteht. Weil der Hersteller das zu vermeiden sucht, versichert er sich rechtzeitig der Mitarbeit des Motoreneinstellers, die sich in Form von Testberichten in sog. „Fachzeitschriften“ manifestiert.

Für den Motoreneinsteller ist die Modellfliegerei eigentlich eher Mittel zum Zweck, weil für einen Formel 1 Rennstall das Geld nicht reicht und er ohnehin schon alles gewonnen hat. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektroantrieben ist der Motoreneinsteller eine vom Aussterben bedrohte Gattung, was er mit einer gewissen Tragikomik kommentiert.

P.S.:

Treffen zwei Motoreneinsteller aufeinander, so entsteht eine überkritische Masse.

Der „Wichtige“

Man trifft ihn auf fast jedem Modellflugplatz...

Eigentlich hat er in dieser Auflistung nichts verloren, weil er sich zwar ständig auf dem Flugplatz herumtreibt, mit Modellsport an sich aber nichts zu am Hut hat. Für ihn ist das Hobby eher störend, weil es ihn an seiner selbstauferlegten Kontrollfunktion hindert. Er ist der geborene Flugleiter und Vereinsjustitiar in einer Person. Der virtuell erhobene Zeigefinger gehört genauso zu ihm wie ein fundiertes Halbwissen über Platzordnung, Luftrecht für Anfänger und die EU-Verordnung über den Elastizitätskoeffizienten von Tragflächengummis. Im Vereinsleben bekleidet der „Wichtige“ häufig so unentbehrliche Posten wie des dritten Kassenwart-Vertreters oder des Flugplatzzufahrtsberechtigungs-Bevollmächtigten. Das ihn dabei keiner so richtig ernst nimmt, wurmt ihn zwar ein Stück weit, verschafft ihm aber im gleichen Moment neue Ansatzpunkte in Form von faltigen Bespannungen, fehlenden Frequenzmarken, nachlässiger Bekleidung und unkorrektem Haarschnitt.

Das Auftreten von Vereinskollegen wie dem „Experimentator“ verursachen bei ihm regelmäßig quasi-hysterische Anfälle und sind damit bei ihm genauso beliebt wie Gastflieger, in denen er allerdings stets ein Primärziel für seine formaljuristischen Einlassungen sieht.

Im Zivilleben sind die „Wichtigen“ meist pensionsberechtigte Beamte im mittleren Dienst oder zumindest Behördenangestellte ab BAT 9 aufwärts mit häufig dominant veranlagten Ehefrauen.

Typische Modelle hat der „Wichtige“ nicht, er kommt ja auch nicht zum Fliegen auf den Platz, man kann sich jedoch sicher sein, das sowohl die Latenzzeit seines Senders genauso wie die HF-Emissionen seines Power-Panels peinlichst genau überwacht und protokolliert werden.

Er träumt von einem Verein zum Zwecke der Förderung des Vereinswesens und dem amtlich verbrieften Erbrecht auf individuelle Erteilung von Startberechtigungs-Befugnissen auf überregionaler Ebene.

Betrachtet man den „Wichtigen“ in seinem Mikrokosmos, so stellt man rasch fest, das er eine stark erhöhte Affinität zu seines Gleichen aufweist, wobei es häufig zu hybriden Auftrittformen wie dem „wichtigen Kunstflieger“ oder dem „wichtigen Heli-Piloten“ kommt.