

# Retroplane 2006

## Retroplane 2006

Â

Die Doppelraabstory frei nach René Gärtner!

Â Die Doppelraabstory frei nach René Gärtner! Â Alles begann so im Jahr 1966, als jugendlicher Modellbauer wollte ich natürlich auch hoch hinaus und trat der Fliegergruppe Singen bei. Geschult wurde damals auf der Ka 7, aber der erste Alleinflug wurde auf dem Doppelraab durchgeführt. (Wahrscheinlich hatten die Kollegen mehr Angst um ihre Ka 7 als um mein Leben) Kurzum, alles hat nach wenigen Schulstarts gut geklappt. Viele Platzrunden auf dem „Raab“ bis ich dann auf die Ka 8 umsteigen durfte. Bald holte mich aber das richtige Leben ein, Bundeswehr, Beruf, Familie ect. Kurzum wieder Modellbau gemacht, Cirrus 50, Horten 3, Brettchen ect.. Wieder eingeschlafen und lizenzierten Amateurfunk betrieben (DF8GD), 1991 der ultimative Kick.



Â Besuch der Interex in Ostrach. Jupp Fürchtegott Wimmer und seine Mannen bewundert und auf der Nachhausefahrt beschlossen (ganz alleine) jetzt wird Modellbau gemacht und so ist es geblieben. Im Hinterkopf hatte ich immer den Doppelraab als Modell. Â



Â Dank Internet bin ich dann auf Vincent aus Frankreich gestoßen und habe mir den Plan geordert, da ich gerne von der Picke auf baue. Der Zufall brachte mich mit Stephan Siemund aus dem Forum bei RC LineÂ zusammen und so beschlossen wir das Modell gemeinsam überÂ den Thread: [Baubericht Doppelraab](#) Â Online Bau und KonstruktionÂ zu bauen, das war im September 2005. Gleichzeitig meldeten wir uns zur „Retroplane“ in die Bretagne auf dem Menez Home an. Wir bauten was das Zeug hielt und Mitte November habe ich mir bei einem Leiternunfall den linken Unterarm gebrochen. Eine Baupause konnte ich mir nicht leisten, also habe ich mit allen möglichen Hilfsmitteln langsam weitergebaut. Im Januar dann die Hiobsbotschaft: Operation der Hand, da beim Unfall die Streckersehne des Daumens abgetrennt wurde. Die Operation konnte ich in den März verschieben und dazwischen wurde wieder gebaut was das Zeug hielt, denn ich ahnte schon, jetzt wird es eng. Na ja, wer geht schon gerne in die Chirurgie. Bei der Visite vor der Operation, ich hatte natürlich alle möglichen Modellzeitschriften auf dem Nachttisch liegen, der Chefarzt kam, sah die Zeitschriften und outete sich als Modellflieger. Ich bat ihn auf grund meiner Situation, den Gipsverband so zu machen, dass ich mit den verbleibenden 4 Fingern eine möglichst gute Motorik habe. Hat er auch gut hinbekommen.Â Das Modell wurde ohne Scale-Kabinenausbau, 2 Wochen vor dem Abfahrtstermin nach Frankreich fertig und was war: ...Â kein Wetter zum Einfliegen. Also alles verpackt und mit Modell und Frau nach Frankreich. Der Freitag zum Einfliegen war eine wettermässige Katastrophe. Nebel, Regen und zu viel Wind. Freitagnacht Zahnweh, linke Backe bis Samstagmorgen zu einem kleinen Ballon angeschwollen, ab zum Zahnarzt (die arbeiten auch noch am Samstag). Hier noch mal ein Dank an Stephan Siemund der mich mit meinen Schmerzen und fehlenden Französisch-Sprachkenntnissen begleitete und mir tröstend die Hand hielt. Trotzdem schafften wir es noch rechtzeitig zum Beginn des Treffens auf dem Menez Home und die Sonne war nun auch endlich erschienen. 45 Teilnehmer hatten sich eingeschrieben auf der Internetseite, 36 sind letzt endlich gekommen mit ca. 50 Flugzeugen, was kein schlechter Schnitt ist. Die Franzosen waren natürlich klar dominierend, aber auch ein Tscheche, ein Pole, ein Ire, einige Belgier und Schweizer sowie Stephan und ich aus Deutschland waren angereist. Im Durchschnitt hatten alle Teilnehmer mindestens 1000km Anreise. Nach dem Einschreiben, SenderabgabeÂ zur besseren Frequenzkontrolle und der Begrüßung war aufgrund des südwestlichen Windes, das fliegen am Hang kaum möglich und somit Diskussion und Inspektion der Flugzeuge angesagt. Â



Â Einige unverbesserliche, die es trotzdem versuchten, mussten ihre Flugzeuge fast alle einige Meter weiter unten wieder holen, was jedoch aufgrund des starken Bewuchses des Hanges nie zu Beschädigungen führte, nur gegen Dornen musste man resistent sein, denn die Heidekraut ähnelnden Pflanzen waren ziemlich unangenehm in dieser Hinsicht. Michele Leroyer stellte sich hier als absoluter Ménez Experte heraus und half so manchem zumindest die Wegstrecke um sein Flugzeug zurück zuholen stark zu verkürzen, oder den besten Außenlandeplatz zu wählen, denn ein paar Felsen gibt es halt doch. Was die Flugzeuge angeht, gab es so ziemlich alles was das Oldtimersegler-Herz begehrte, es beschränkte sich also durchaus nicht auf die so bekannten Typen wie Ka 6 und 8, ganz im Gegenteil, sieÂ waren klar in der Unterzahl. Im Mittelpunkt stand natürlich der Albatros. Â



Â Dann waren da aber auch einige Spalinger S 18 II, Grunau Baby, Musger etc. So, der Vormittag war nun „tot geschlagen“ und der Wind hatte noch immer nicht gedreht. Das Organisationskomitee beschloss somit den Umzug zum „Petit Ménez“, dem kleinen Ménez, zwar wesentlich weniger gut zum Fliegen wie der Südhang, aber zumindest erlaubte er bei dieser Windrichtung, das man überhaupt fliegen konnte, wenn auch die Hangkante deutlich schmaler ist. Nach einem 20 Minuten Fußmarsch mit Schlussanstieg wurden wir jedoch durch einen perfekt auf dem Hang stehenden Wind belohnt und sofort wurden die ersten Segler ihrem Element übergeben. Zwar musste auch hier Michele Leroyer des öfteren zu Hilfe eilen, um die drohende Außenlandung zu verhindern, aber kein Vergleich mehr zum Morgen. Â



Â Selbst die kurzfristig angereisten Plu Brüder mit ihren 20kg Schwere Waco Lastenseglern ließen zumindest einen gen Tal schweben, wo er dann allerdings auch wieder hoch getragen werden musste. Irgendwann am Spätnachmittag habe ich dann mit Hilfe eines Werfers meinen „Raab“ gestartet - Katastrophe. Er ging voll auf die Nase und mit viel Rühren am Höhenruder konnte ich ihn im Tal landen. Hier muss ich aber bemerken, dass ich seitÂ einem Jahr kein Flugmodell mehr gesteuert hatte und mir einfach das Training fehlte. Gegen Abend gab es dann, wie sollte es auch anders sein in Frankreich, einen Aperitif mit Cidre, Champagner und Rosé sowie Knabberzeug, gereicht auf dem Anhänger von Piere Delrieu. Danach verließen die Teilnehmer langsam den Hang, fanden sich aber zum Teil in kleinen Diskussionsgruppen am Campingplatz wieder. Â Am Sonntag Morgen wurden wir erst einmal mit Nieselwetter überrascht, also trafen wir uns alle in der Festveranda des Campingplatzes. Bernard bekam seine Pokal überreicht durch Sylvère Maise, und die anderen Teilnehmer jeder 2 schöne T-Shirts mit Retroplane Logo, ein Servo und ein wunderschönes, von Vincent handgemachtes Sockelmodell aus Holz, dessen Detailgetreue verblüffend ist. Manche Teilnehmer durften sich noch über weitere Geschenke freuen, die im Losverfahren ermittelt wurden. Â Das Organisationskomitee hatte sich für diesen Weg entschieden anstelle einer Modellbeurteilung, da sie der Meinung waren, alle Modelle hätten Preise verdient und somit über das Losverfahren mehr Teilnehmer davon profitieren könnten, was auch die uneingeschränkte Zustimmung aller Teilnehmer hatte. Nach einem weiteren Aperitif (ja, ja wir sind in Frankreich) und der Sonne die sich inzwischen immer öfters zeigte, ging es dann wieder zum Ménez hoch. Diese Mal stand der Wind perfektÂ und es konnte am Westhang ohne Einschränkungen geflogen werden. Der Wind war so gut, dass Vorbeiflüge in kürzester Entfernung von den guten Piloten ohne Probleme geflogen werden konnten, zur Freude der Fotografen und des zahlreich erschienenen Publikums. Was für ein Bild diese tollen Segler zum greifen Nah an sich vorüber fliegen zu sehen. Gegen 17:00 Uhr war das großes Verabschieden angesagt, denn viele hatten noch eine lange Strecke vor sich.



Zusammenfassen möchte ich sagen, dass es fliegerisch für mich persönlich wohl nicht das optimale Erlebnis war, allerdings war es sehr schön mit den französischen, belgischen und schweizerischen Kollegen zusammen zu sein und den vielen tollen Modellen in der Luft zuzuschauen.

Der anschließende Urlaub an der Atlantikküste hat mich und meine Frau dann doch noch etwas aufgebaut. Und ich habe mich auch schon wieder zur Retroplane 2007 in die Vogesen angemeldet und hoffe dieses Mal den Doppelraab vernünftig fliegen zu können.Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â René Gärtner



Â Bild-Impressionen Â



von links nach rechts: Stephan Siemund, der Veranstalter Vincent Besancon und René Gärtner

Â

Der Flugzeugpark am Ménez Hom Südhang mit Atlantik im Hintergrund



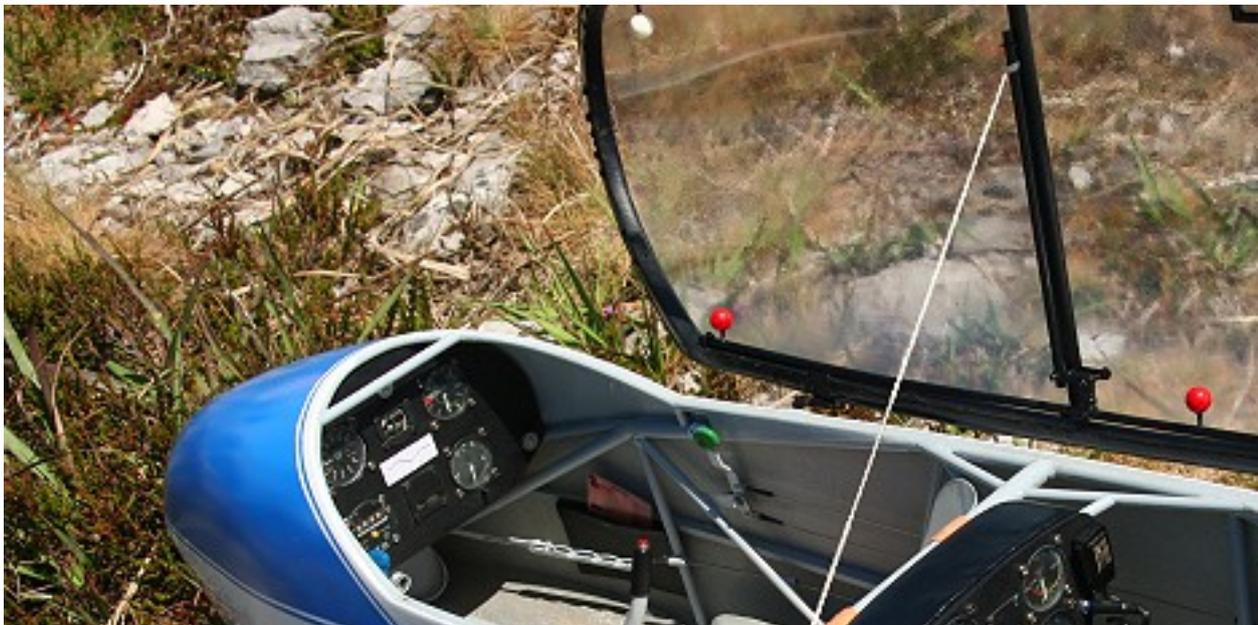
Der Nachbau des Albatros von Bernard Ducloyer das auf das Original von Jean-Marie Le Bris aus dem Jahr 1867 zurückgeht



Der Spalinger S18 II von Jacques van de Sype, 4,20m Spannweite basierend auf einem Plan aus der französischen Modellbauzeitschrift MVM  
Â



Der Doppelraab von Stephan Siemund -Â Details können dem Online Baubericht im RC Line Forum entnommen werden  
Â



Scalemodellbau vom feinsten. Hier das Cockpit einer ASK 13  
Â



Musger MG19B von Gérald Mantelli, Vergrößerung auf 3,70m Spannweite  
basierend auf dem Plan von Vincent Besancon  
Â



Schwerstarbeit musste beim Start der 20kg Wacos der Brüder Plu geleistet werden  
Â



.... aber einmal in dr Luft, flogen sie sogar ganz brauchbar.  
Â



Chapeau-Durand von Jacques Andre, die Abstreifungen sind als Querruder ausgelegt  
Â



Der Ursprung von Retroplane: Vincent Besancon mit seinem Doppelraab  
Â Â Alle Textinhalte unterliegen dem Urheberrecht -Â © CopyrightÂ 2006 René Gärtner und Stephan Siemund Alle BilderÂ unterliegen dem Urheberrecht -Â © CopyrightÂ 2006 Vincent & Joelle Besancon

(c) by 'RC Line Redaktion'  
URL : <http://www.rcline.de>