

Retroplane

Ein Oldtimer-Event in Frankreich

Mittwochabend – ich sitze im Auto auf dem Weg zum Retroplane-Treffen. Der „Doppelraub“ liegt hinter mir im Kofferraum und wartet nun auf seinen Erstflug. Hektisch waren die letzten Wochen. Neben Familie, Haus und Arbeit ist es ein aufwändiges Modell halt nicht „mal schnell“ gebaut. Neun Monate sind es am Ende geworden.

Mitte 2005 las ich im Forum von RC-Line den Hinweis auf eine französische Internetseite, die ausschließlich Bauberichte von Oldtimer-Segelflugmodellen beinhaltet und dessen Autor Vincent Besançon hieß. Ich konnte mich an den fantastischen Modellen nicht satt sehen. Schließlich schlug mein Herz schon immer für die alten Segelflugzeuge. In meiner Kindheit sah ich auf dem Segelflugplatz im Nachbarort „Bergfalke“, „Rhönlerche“, „Ka-8“ und „Ka-6“ fliegen – sonst nichts. Schnell fand ich im Forum mit René Gärtner auch einen Gleichgesinnten und wir beschlossen, den „Doppelraub“ aus Vincents Galerie zu bauen. Das Internet sollte als Austauschplattform in Form eines Onlinebauberichtes genutzt werden. Ziel war es auch, an dem in der Bretagne am Ménez-Horn stattfindenden Retroplane-Treffen teilzunehmen. Vater dieser Veranstaltung ist wiederum Vincent Besançon. Sein „Doppelraub“ hatte in den französisch sprechenden Ländern einen derart großen Erfolg, dass die Idee entstand, die Erbauer des Modells zu einem Treffen zusammenzurufen – was mit Retroplane 2005 am Pick Vissou in Südfrankreich geschah. Zugelassen wurden außer dem „Doppelraub“ auch noch alle Nachbauten aller Segelflugzeuge aus Holz. GFK-Rümpfe sind zugelassen, so sie denn selbst hergestellt wurden. Das Treffen hat keinen Wettbewerbs-Charakter, sondern soll alle Modellflieger, die ein Faible für Oldtimersegler und Hangfliegen haben, zusammen bringen, um ein Wochenende mit Fliegen, Diskussion und gemütlichem Zusammensein zu verbringen.

Gut, nun war ich also unterwegs, gespannt darauf, was mich da erwartet. Trotz der schlechten Wettervorhersage hoffte ich, nicht enttäuscht zu werden. Aber zuerst einmal kam ich nach einer eher kurzen Nacht am Donnerstagnachmittag am Ménez-Horn in dichtem Nebel und Nieselregen an. Einige Unverbesserliche waren gerade am Zusammenpacken. Einer von ihnen war, wie sollte es auch anders sein, Vincent Besançon. Wir kamen sofort ins Gespräch. Der Einladung zum Kaffee folgend, fuhren wir zum Campingplatz am Strand und führten unsere Diskussion über Treffen und Flugzeuge weiter. Nach und nach trafen auch weitere Teilnehmer ein, darunter Leute wie Pierre Delrieux, der in Frankreich seit Jahren bekannt für eine Vielzahl von Bauplänen und Berichten von

Oldtimersegelflugzeugen ist. Außerdem ist er Präsident des ausrichtenden Modellflugklubs MAC17. Auch Michele Leroyer aus Brest gehörte zum Organisationsteam, dessen Ortskenntnisse am Ménez während des Meetings so einige Piloten vor dem Absaufen retteten.

Michele war letztendlich auch für eines der außergewöhnlichsten Modelle des Treffens verantwortlich: Als Mitglied der in Brest ansässigen Organisation „La Barque Ailée“, animierte er seinen Freund Bernard Ducloyer zum Nachbau des „Albatros“, dessen Ursprung auf die Geschichte des „beflügelten Bootes“ und dessen Erbauers Jean-Marie Le Bris zurückgeht. Le Bris, Kapitän der Marine und beteiligt an vielen Rettungsaktionen zur See, war überzeugt, dass ein flugfähiges Boot für küstennahe Rettungseinsätze wesentlich besser geeignet wäre als ein Schiff. Also machte er sich an die Konstruktion eines Bootes mit Flügeln der „Barque Ailée“ – die, auf einem Pferdeanhänger gezogen, 1856 einen ersten kurzen Flug vollführte. Dadurch ermutigt, beantragte er 1857 das Patent. Bei einem Flugversuch von den Klippen der bretonischen Küste wurde die „Barque Ailée“ jedoch zerstört und Le Bris brach sich das Bein. Dieser Rückschlag brachte Le Bris in starke finanzielle Nöte. Er nahm erst mehr als zehn Jahre später sein Projekt wieder



Der „Umzug“ vom Ménez zum „Petit Ménez“ brachte so manchen ins Schwitzen.



1 Ganz schön was los! 2 Die beiden deutschen Teilnehmer René Gaertner (Mitte) und der Autor (rechts) mit dem Veranstalter und Vater von Retroplane: Vincent Besançon (links). 3 Bernard Ducloyer und sein „Albatros“. Ein Eigenbau nach dem Vorbild von Jean Marie Le Bris, ganz aus Holz und Messingrohr.

auf, indem er den „Albatros“ konstruierte. Von der Öffentlichkeit unbemerkt machte der „Albatros“ mehrere unbemannte Flugversuche an den Stränden der Bretagne am Fuße des Ménez-Horn, durch Pferde gezogen und wie ein Drachen gelenkt. Später wurde er bei einem Flug zerstört und Le Bris – enttäuscht durch den Misserfolg und am Ende seiner finanziellen Möglichkeiten – gab auf, ging in Rente und wurde kurze Zeit später ermordet.

Bernard konnte aufgrund der Bedingungen seinen „Albatros“ leider nicht fliegen. Aber schon die Vorführung am Boden war beeindruckend: Aufbauzeit etwa eine Stunde, Steuerung wie im Original über Verdrehen der Flächen und des Leitwerkes und der Pilot macht schön alle Bewegungen der Steuerknüppel mit. Am Sonntagmorgen erhielt Bernard Ducloyer auch einen Wanderpokal, überreicht durch den Präsidenten der „Association de Vole à Voile Française“, Sylvère Maise. Dieser Pokal wird von nun an in Frankreich jährlich an Modellbauer vergeben, die zur Erhaltung des Erbes historischer Segelfluggzeuge beitragen.

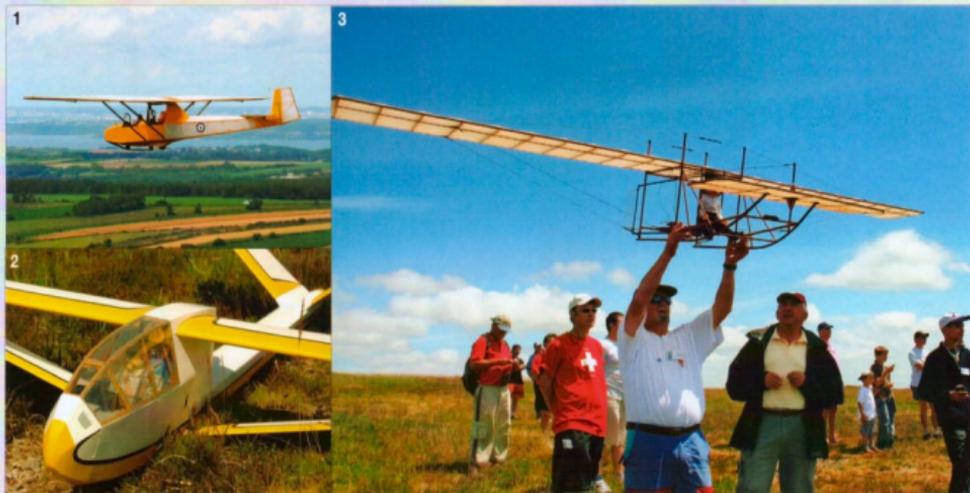
Kommen wir zum Retroplane-Treffen: Eigentlich wollte ich ja den Donnerstag und Freitag zum Hangtraining nutzen. Doch daraus wurde nichts, da dummerweise das Wetter genau das gemacht hat, was vorhergesagt war. Aber zum Glück traf die Vorhersage auch auf den Samstag zu. So konnte das Treffen pünktlich um 10 Uhr bei einem wolkenlosen und strahlend blauem Himmel eröffnet werden. 45 Teilnehmer hatten sich online eingeschrieben, 36 waren letztendlich mit etwa 50 Flugzeugen dabei. Die Franzosen waren natürlich klar dominierend. Aus dem Ausland waren ein Tscheche, ein Pole, ein Irländer, einige Belgier und Schweizer sowie René und ich aus Deutschland angereist. Im Durchschnitt hatten alle Teilnehmer mindestens 1.000 km Anreise. Nach dem Einschreiben, der Senderabgabe und der Begrüßung war durch den südwestlichen Wind das Fliegen

am Hang kaum möglich. Einige Unverbesserliche, die es trotzdem versuchten, mussten ihre Flugzeuge fast alle einige Meter weiter unten wieder abholen. Michele Leroyer stellte sich hier als absoluter Ménez-Experte heraus und half so manchem die Wegstrecke zu verkürzen oder auch den besten Außenlandeplatz zu wählen.

Was die Flugzeuge betrifft, gab es so ziemlich alles, was das Oldtimersegler-Herz begehrt. Das Treffen beschränkte sich nicht auf die bekannten Typen wie „Ka-6“ und „Ka-8“ – ganz im Gegenteil! Im Mittelpunkt stand natürlich der schon erwähnte „Albatros“.

Dann waren da auch einige „Spalinger S 18 II“, die durch ihre Flügelform etwas an „Minimoa & Co.“ erinnern. Es handelt sich dabei um einen in den 30er Jahren von dem Schweizer Jakob Spalinger entworfenen Segler mit 14,3 m Spannweite. Grundlage für den Bau des 4,2-m-Modells war ein Plan von H.M. Agniel aus der französischen MVM-Modellbauzeitschrift. Das Flugbild ist einfach genial. Jacques van de Sype führte sein Modell perfekt vor. Nicht nur, dass er es alleine startete. Seine Flügel und vor allem seine Landungen waren schlichtweg perfekt.

Der Vormittag war nun rum, der Wind hatte noch immer nicht gedreht. Das Organisationskomitee beschloss somit den Umzug zum Petit Ménez, zwar wesentlich weniger gut geeignet zum Fliegen, aber zumindest erlaubte er bei dieser Windrichtung, dass man überhaupt fliegen konnte. Bis zu diesem Augenblick hatte ich immer neidisch auf die schönen großen Oldtimer geschaut. Doch jetzt sollte der Augenblick kommen, wo ich um die Handlichkeit meines kleinen „Doppelraab“ beneidet wurde. Allerdings stellte auch ich schnell fest, dass die unhandlichen 3,5 kg plus restlicher Ausrüstung nach 20 Minuten Fußmarsch mit Schlussanstieg auch ganz schön schwer sein können. Oben angekommen, wurden wir jedoch durch einen perfekt auf dem Hang stehenden Wind belohnt und sofort wurden die ersten Modelle 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 Vormittag. Selbst die kurzfristig angereisten Plu-Brüder mit ihren 20 kg schweren „Waco“-Lastenseglern ließen zumindest einen davon ins Tal schweben, der dann allerdings auch wieder hoch getragen werden musste.



1 Die „Slingsby T31“ von Olivier Hemon, gebaut nach einem Plan von Piere Delrieux (3 m Spannweite, 2,7 kg Fluggewicht). **2** Jacques Andrés „Chapeau Durand“. Eine Besonderheit dieses Modells sind die als Querruder ausgelegten Abstreifungen. **3** Das „Planeur Magnard“ ist eine Konstruktion von Armand Giraud, basierend auf der Abbildung einer Postkarte (3,4 m Spannweite, 2,9 kg Fluggewicht). Die Steuerung erfolgt über Flächenverwindung. **4** Der „Habicht“ von Laurent Caralp im tiefen Vorbeiflug an der Hangkante.

Gegen Abend gab es dann – wie sollte es auch in Frankreich anders sein – auf dem Anhänger von Pierre Delrieux einen Aperitif mit Cidre, Champagner und Rosé sowie Knabberzeug. Danach verließen die Teilnehmer langsam den Hang, fanden sich aber zum Teil in kleinen Diskussionsgruppen am Campingplatz wieder zusammen.

Ach ja, fast hätte ich es vergessen: Nachdem ich allen Mut zusammennahm, den Respekt vor Wind und Hang etwas unterdrücken konnte, ließ ich dann doch am Abend meinen „Doppelraab“ hinauswerfen. Und siehe da, mein etwas überwertiges Modell flog – und gar nicht schlecht. Allerdings war ich so aufgeregt,

dass ich alle Grundsätze des Hangsegelns vergessen hatte und dann eine etwas unsanfte Landung unterhalb der Hangkante hinlegte.

Am Sonntagmorgen wurden wir wieder mit Nieselwetter überrascht, trafen uns also in der Festveranda des Campingplatzes. Bernard bekam seinen Pokal durch Sylvère Maise überreicht. Die anderen Teilnehmer bekamen jeder zwei schöne T-Shirts mit Retroplane-Logo, ein Servo und ein wunderschönes, von Vincent handgemachtes Sockelmodell aus Holz, dessen Detailtreue verblüffen konnte. Manche Teilnehmer durften sich noch über weitere Geschenke freuen, die im Losverfahren ermittelt wurden.

Nach einem weiteren Aperitif (Ja, wir sind in Frankreich!) – zwischenzeitlich ließ sich auch die Sonne blicken – ging es dann wieder zum Ménez hoch. Diesmal stand der Wind perfekt und so konnte am Westhang ohne Einschränkungen geflogen werden. Der Wind war so gut, dass Vorbeiflüge in kürzester Entfernung ohne Probleme geflogen werden konnten. Was für ein Bild, diese herrlichen Segler – zum Greifen nahe – vorüberfliegen zu sehen.

Gegen 17 Uhr war das große Verabschieden angesagt. So mancher hatte noch eine lange Strecke vor sich. An dieser Stelle möchte ich dem Organisationskomitee sowie den ganzen Sponsoren nochmals ausdrücklich danken. Ohne ihren persön-





1 Jacques van de Sype mit seinem „Spalinger S18 II“. Das Modell hat 4,2 m Spannweite, wiegt 7 kg und wurde nach einem Plan (IMVM Nr. 30) von M.H. Agniet gebaut. **2** Der „Doppelraub“ des Autors bei seinem Erstflug. Mit 3,5 kg und 2,55 m Spannweite ein Schwergewicht unter den „Doppelraub“-Modellen. Fliegen kann er trotzdem gut. **3** Die „Musger MG-19b“ von Gérard Mantelli, ein Modell mit 3,74 m Spannweite, gebaut nach einem vergrößerten Plan von Vincent Besançon.



lichen Einsatz, beziehungsweise deren finanzieller Unterstützung wäre ein Treffen in dieser Form nicht möglich. Besonderer Dank gilt vor allem dem Modellbauklub MAC17 und dem Vorsitzenden Pierre Delrieux, Michele Leroyer vom Modellklub Brest und letztendlich den beiden Menschen, auf

deren Energie und Ideen Retropläne beruht: Vincent Besançon und seiner Frau. Wenn nur irgendwie möglich, sind wir 2007 wieder dabei. Vielleicht schließt sich ja der eine oder andere deutsche Modellbauer noch an. Wer eine entspannte und freundschaftliche Atmosphäre ohne Wettbewerbsdruck

sucht, Oldtimersegelflugmodelle und Hangsegeln bevorzugt, der ist bei Retropläne genau richtig.

Stephan Siemund
Fotos: Vincent und Joelle Besançon



1 Das momentane Projekt von Vincent Besançon ist ein „Francfort“-Anschauungsmodell. Hier der Rumpf in Gitterrohrbauweise. **2** Die 5 m große „BR-905 Fauvette“ von Andre Lambert gehört mit ihren 10 kg auch nicht zu den Modellen, die am Hang leicht zu starten sind. **3** Damit fing alles an: der „Doppelraub“ von Vincent Besançon. **4,5,6** Benoit Baradon und die Brüder Plu reisten mit ihren „Waco“-Lastenseglern an (4,5 m Spannweite, 20 kg). Der Start war zwar Schwerstarbeit, einmal in der Luft flog das Modell jedoch ganz passabel. Aufgrund der schwachen Bedingungen schaffte es allerdings keine Landung auf dem Plateau – also wieder Schwerstarbeit beim Hochtragen.