

10. RETRO NORD BEI DER FAG KALTENKIRCHEN

Großes Jubiläum

In Erinnerungen zu schwelgen, fällt Modellbauern nicht allzu schwer. Viel zu viel Gewicht haben Vergangenheit und Tradition bei diesem Hobby, als dass man nicht ab und zu mal erinnert werden möchte. Ein Event, das diese Nostalgie hochleben lässt, hat **FlugModell**-Autor Helmut Harhaus besucht und berichtet über das Erlebte bei der Retro Nord.

TEXT UND FOTOS: *Helmut Harhaus*

Lang, lang ist's her, dass man größten Spaß daran hatte, Flugmodelle reparieren zu können. Denn diese hatten systembedingt nur eine kurze Lebenserwartung. Und Fernsteuerungen waren reine „Traumobjekte“ – für die meisten unbezahlbar. Wer trotzdem lange darauf sparte und sich eine leisten konnte, bekam für viele, viele 100 D-Mark eine Steinzeit-Technik, die man „Tip-Anlage“ nannte. Weit entfernt von proportionaler Steuertechnik. Lediglich ein Impuls wurde übertragen, der das Servo im Modell vorwärts/rückwärts beziehungsweise rechts/links in Bewegung setzte. Jetzt konnte man tatsächlich schon einem Baum ausweichen. Die, die keine Fernsteuerung hatten, trafen eben den Baum. Damals zogen Bäume Modelle ohnehin magisch an.

Eine bemerkenswerte Szene

Kunststoffe gab es nicht – es wurde aus Holz gebaut und mit Papier oder Seide bespannt. Die Motörchen waren laut, stanken, hatten kaum Leistung und sprangen selten an, wie sehr man sich auch mühte. Und trotzdem – oder vielleicht gerade deshalb – war jeder froh und stolz, wenn sein neu gebautes Modell flog und tatsächlich auch wieder unversehrt gelandet war. Es war großartig, das Werk, von Hand gebaut, den Elementen zu übergeben und dann zu beten, dass diese es einem auch wieder zurückgaben.

Überall gab es Vereine, in den Schulen wurden Modelle gebaut – die Szene war beachtlich. Und, aus heutiger Sicht



ebenfalls bemerkenswert, Modelle wurden in der Regel immer mit Models abgelichtet, angeboten und beworben. Diese Art zu bauen, zu fliegen und das Hobby auszuleben, hat die Generation nachhaltig fasziniert und geprägt. Aus dieser Begeisterung heraus wurde um 2010 die Idee geboren, diese alten Modelle mal wieder zu reaktivieren. Nach entsprechender Vorlaufzeit und Planung fand 2013 das erste Retro-Treffen statt. Und schnell baute sich wieder eine Szene in diesem Geiste auf. Zuerst waren es zehn, dann 20 und heute sind es schon rund 100 Flugmodellbauer, die sich intensiv und mit Hingabe dem Thema widmen. Fünf Treffen wurden nun bereits von der FAG (www.fag-kaltenkirchen.de) organisiert und in Folge durchgeführt. Trotz Corona hat man kein Jahr auslassen müssen.

10. Jubiläumstreffen der FAG Kaltenkirchen

An einem Donnerstag Mitte Juli reisten die Retro-Infizierten zum Teil von ganz weit her an. Die längste Anreise dürften Peter Stegemann & Crew geschafft haben – über 900 km aus der Nähe von Zürich. Ihm konnten wir zudem am Samstag

noch zum Geburtstag gratulieren. Am Freitag testete man die Luft in Kaltenkirchen schonmal ausgiebig. Während der Sonntag von vielen zwangsläufig wieder für die Rückfahrt genutzt werden sollte, war Samstag wohl der aktionsreichste Tag.

Da wurden wir mit ausgiebigem Sonnenschein verwöhnt, aber auch mit drehenden Winden. Martin Wehrmann, Vorsitzender der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft (FAG) Kaltenkirchen, eröffnete um 10 Uhr die Veranstaltung und gab das Briefing raus. Der Platz verfügt über zwei Start-/Landebahnen. So konnte man perfekt auf die drehenden Winde reagieren. Zwei Flugleiter managten die Starts und Landungen. Es ging zu wie am Frankfurter Airport. Gegen Abend kamen Wolken auf und es wurde grau. Dennoch: Gantztägig konnte geflogen werden, was die Teilnehmer auch ausgiebig nutzten.

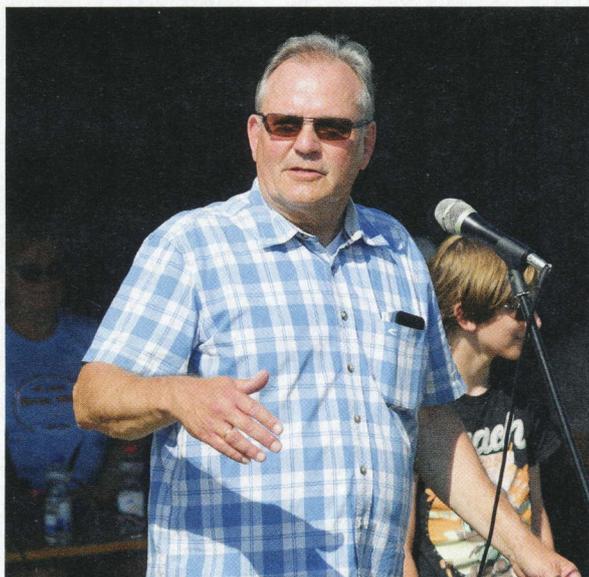
Faszinierende Modelle

Über 60 Teilnehmer hatten den Weg zur FAG gefunden und round about 200 historische Modelle mitgebracht. Das



Szenenbild von einst, Mitte der 1960er-Jahre

Werbung von früher: Modelle wurden mit Models beworben und präsentiert



Martin Wehrmann, Vorsitzender der FAG Kaltenkirchen, eröffnet die gut besuchte Retro-Veranstaltung



Alte Schätze wurden feilgeboten, mit denen sich Oldies standesgemäß betreiben lassen



Ein kleiner Ausschnitt aus fast 200 gezeigten Modellen – auf der Retro Nord gab es viel zu sehen

Charakteristikum gibt vor, nur Modelle an den Start zu bringen, deren Konstruktion älter als 25 Jahre ist – die also noch vor den 2000ern auf den Markt kamen. Das können „echt“ alte Modelle sein. Das können aber auch restaurierte Modelle sein oder Nachbauten nach den alten, authentischen Unterlagen. Gerne gesehen sind auch zeitgenössische Antriebe – also die alten Verbrenner.

Aber nicht selten konnte man sehen, dass dort, wo früher ein Dieselmotor verbaut war, nun ein Brushless verbaut war. Ein Zugeständnis an die Sicherheit. Und genau diesem Aspekt unterliegt auch die RC-Technik: Heute fliegt man die Oldtimer

mit zeitgemäßen RC-Anlagen – mit einer „Varioton“ im 27-MHz-Band steigt niemand mehr auf. Das ist auch gut so, denn diese Raritäten müssen nicht durch Steinzeit-RC-Technik ihrem Ende zugeführt werden, dafür sind sie zu schade! In der Tat waren Exponate aus den letzten 40 Jahren Modellflug-Szene zu sehen.

Und Raritäten waren da tatsächlich zu bewundern. Ich war überrascht über die Vielzahl und Bandbreite der Exponate. So ziemlich alles, was damals von den Weltmarktführern Graupner, robbe, Hegi, Multiplex, Simprop und vielen weiteren angeboten und in gigantischen Stückzahlen gefertigt wurde, war am Start. Vom

kleinen Simprop Zaunkönig bis zum (damals) gigantischen Graupner Amigo, vom Taxi, Trend, Filou, Caravelle über wunderschön gebaute Piper Cherokee oder Cessna Cardinal bis zum Big Lift mit Huckepack, war alles zu sehen, wofür wir uns dereinst die Nasen am Schaufenster des Modellbausehens platt gedrückt haben.

Mit alten Webras befeuerte Atlas oder robbe Porter, nahezu im Neuzustand, die Mescalero, der Kranich oder die legendäre Chico gingen an den Start. Aber auch Exoten, nach Plan gebaut oder selbst als Modell nachkonstruiert, konnte man sehen: Ich war bass erstaunt, eine Bugatti 100P oder eine Pander (NL) mal in echt



Auch das ist F-Schlepp, und zwar im Huckepack. Der Big Lift war dafür prädestiniert



Ulrich Grube (links) und Volker Zander (rechts) vom DMFV begrüßen den neuen Mitgliedsverein



Das Kunstflugprogramm der Kobuz mit rotem Rauch



Auch eine Bugatti 100P war live zu erleben. Ein seltener Anblick

erleben zu dürfen. Eine riesige Schwinge HT3 löste ebenso Begeisterung aus wie eine winzige Double True mit zwei 0,8-cm³-Verbrennern in Reihe – als Zug- und Schubmotor.

Selbst für das heutige Empfinden, geprägt durch die modernen Maschinen, wirkte die alte Kobuz-3 gigantisch – ebenso in Verbindung mit einer historischen Wilga im F-Schlepp. Unterstützt durch Rauchpatronen und passende Musikbeschallung, flog diese Kobuz ein tolles Kunstflugprogramm vor. So gerne ich möchte – hier kann ich unmöglich auf alle Sahnestückchen eingehen, die beim Retrotreffen der FAG präsentiert wurden.



Retro-Klassiker der schnellen Sorte – ein Chico von Graupner

Funktioniert und fasziniert

Einige Kollegen hatten auch kleine Flohmarktstände aufgebaut und boten hier Motoren, Servos, Flugzeuge und deren Fragmente an. Ebenfalls nicht unerwähnt lassen möchte ich den Club-Wechsel des Dachverbands. Vom DMFV waren die Zuständigen für das Ressort „Nord“ anwesend: Ulrich Grube und Volker Zander. Sie begrüßten die FAG Kaltenkirchen und deren Piloten als neues Mitglied im Verband und überreichten neben Urkunden auch Praktisches: Der Präsentkorb enthielt vom Flugbuch über Flugleiter-Westen bis zum Geräuschpegel-Messgerät viel Interessantes und Brauchbares.



Sprit tanken auf urtümliche Weise

So erlebten und genossen Teilnehmer und Zuschauer ein ausgesprochen interessantes Wochenende, an dem die berühmt-berüchtigten „guten alten Zeiten“ wieder greifbar geworden sind. Vieles, was man heute nur noch aus Erzählungen kennt – zum Beispiel das Fliegen mit „Diesel“ (also Selbstzünder-Motoren) oder Cox-Motoren, konnte hier mal wieder in Echt bestaunt werden.

Irgendwie ist es gar nicht so von gestern, was in der Szene von gestern angeboten wurde – und heute noch funktioniert und fasziniert. Wir freuen uns schon auf die Neuauflage im nächsten Jahr. ■



Noch eine echte Rarität: Die zweimotorige Double True



Wenn Fachleute am Werk sind, springen auch noch die alten Verbrenner an