

Erste Modellbau-Aktivitäten

Für eine Bestellung zum »Vereidigten Sachverständigen für Ma-
schinenbau« reichte meine Ingenieurausbildung nicht, da hätte
ich Diplomingenieur sein müssen.

Mit meiner Ausbildung auf einer Ingenieurschule und mit mei-
ner Meisterprüfung im Kfz.-Handwerk war aber eine Bestellung
zum »Vereidigten Sachverständigen für Kraftfahrzeuge« mög-
lich.

Also wechselte ich in das Ingenieurbüro für Kfz.-Technik Hubert
Wentz in Frankfurt Niederrad.

Dort konnte ich meine Autokenntnisse wieder voll zur Geltung
bringen, hatte mich schnell an die seinerzeit üblichen Auto-
modelle gewöhnt, meine Nachfragetechnik nach Details und
Hintergründen funktionierte und so war ich bald bei Versiche-
rungen und Werkstätten gleichermaßen akzeptiert.

Ich hatte einen kleinen Firmenwagen, der mir auch privat zur
Verfügung stand, konnte meine Kenntnisse in der Fotografie gut
einsetzen und lernte rasch die spezielle Sprache und Ausdrucks-
weise der Gutachter.

Meine Schadensberichte und Gutachtenentwürfe legte ich mei-
nem Chef Herrn Wentz vor, der musste sie zusehends weniger
korrigieren und bald zeichnete er sie nur noch ab.

Unsere Auftraggeber waren vornehmlich Versicherungen aber
auch Privatleute, Werkstätten und Gerichte. Wir wurden nicht
nur im Frankfurter Raum tätig sondern auch weiter südlich bis

hinunter in den Raum Mannheim und Karlsruhe und zur Lastwagenproduktion bei Daimler Benz in Gaggenau.

Fast alle zwei Wochen musste diese Südtour bedient werden, speziell bei Daimler Benz in Gaggenau waren immer irgendwelche Schäden in den Versuchsabteilungen und der Unimog-Erprobung zu begutachten und es hatte sich eingebürgert, dass mein Chef für diese fast immer über zwei Tage verteilten Fahrten einen Fahrer mitnahm, irgendwo unterwegs übernachtete und die jeweiligen Gutachten bei der Fahrt zur nächsten Adresse im Auto auf die damals von uns benutzten Platten der Assmann-Diktiergeräte diktierte.

Auf diese Art konnte vieles gleich an Ort und Stelle festgehalten werden, das sparte Handnotizen und zurück im Büro lieferte man dann nur die Platten mit den fertigen Gutachten ab.

Es dauerte nicht lange, da nahm mich mein Chef auf diesen Reisen mit, ich fungierte als Fahrer, wurde bei den Auftraggebern, Werkstätten und Ansprechpersonen bekannt und dann wurde mein Wagen ebenfalls mit Diktiergerät ausgestattet und ich machte diese Fahrten mit unserem Fahrer selbständig.

Den überraschte ich bei einer dieser Übernachtungen – es war ein kleines Hotel in Rastatt – mit der Bitte, doch mal ein scharfes Küchenmesser zu organisieren und auf mein Zimmer zu kommen.

Das war im Frühjahr 1961 und der eigentliche Beginn meiner Modellbaukarriere.

Das kam so:

Bei einem Radausflug mit Familie Richtung Stadtwald hörte ich auf einer Wiese laute Geräusche. Es war jemand mit einem Fesselflugzeug, so einem kleinen Flieger mit einem Modellmotor, an zwei Schnüren gehalten, im Kreis um den in der Kreismitte stehenden »Pilot« herum flog.

Das hatte ich noch nie gesehen, fand aber nach einiger Zeit, dass ein »Immer um sich herum Fliegen« langweilig ist und erkundigte mich, ob man den Flieger nicht auch ohne Schnüre frei fliegen lassen könnte.

Könne man, war die Antwort, aber das nenne man dann Freiflug und wenn man nicht wolle, dass das Modell unkontrolliert weg fliegt, dann brauche man eine Fernsteuerung. Das alles gäbe es bei Hartmann & Sohn in Frankfurt zu kaufen, sei aber nicht ganz billig.

Ich, total begeistert, am Montag gleich zum genannten Laden. Ja, die hatten so was.

Man zeigte mir verschiedene Hölzer, Leisten, Kleber, Baupläne, Bespannpapier, aber auch Modellbaukästen, Motore, Luftschrauben, gab mir alle möglichen Prospekte und Preislisten und zeigte mir ein paar an der Decke hängende Modelle. Super, das war was für mich.

Also Zuhause Prospekte studiert.

Aber da stand so viel für mich total Unverständliches drin, dass ich etwas kleinlauter wurde.

Am nächsten Tag wieder in den Laden.

Was ich denn genau wollte?

»Ein richtiges Modellflugzeug«.

Der Verkäufer nickte verständnisvoll, empfahl mir einen »Graupner Satellit«, dazu einen »Taifun Hurricane 1,5ccm« Modellmotor, legte gratis einen 30ccm-Tank und einen Propeller dazu, alles andere sei im Baukasten, auch Bespannpapier, nur Kleber und Spannlack brauchte ich noch, und, ach ja, hier sind noch zwei 5x5 Millimeter Kiefernleisten für die Tragflächen, die sind besser als die Balsaleisten im Baukasten.

Und betreffend Fernsteuerung sollte ich erst mal warten und das Modell so fliegen. Wenn ich den Tank höchstens $\frac{1}{2}$ voll mache, würde das Modell auch nicht weit weg fliegen und wenn der Motor aus geht, fliegt es im Gleitflug langsam zur Erde zurück.

Alles wäre ausführlich im Baukasten und beim Motor erklärt.
Von passendem Werkzeug war keine Rede

Bepackt mit allem empfohlenen Material einschließlich Kleber, Spannlack und einer Dose Spirit für den Motor ziehe ich ab, packe alles in den Kofferraum und so ausgerüstet war ich am kommenden Tag zum Übernachten in Rastatt.

Dort alles ins Hotelzimmer, mein Fahrer staunte nicht schlecht, wir breiteten alles auf Tisch und Bett aus, studierten die Bauanleitung und begannen, die vorgestanzten Rippen und Balsateile mit dem Küchenmesser auszuschneiden.

Die Balsaresten landeten im Papierkorb, wir sortierten alles Ausgeschnittene schön auf der Bettdecke, setzten die Tragflächen mit den Rippen schon mal trocken zusammen, stellten uns das fertige Modell vor und ich überlegte, ob ich nicht alles so auf dem Bett lassen und auf der Couch schlafen sollte.

Aber am nächsten Tag mussten wir zeitig los und so packte ich alles sorgfältig wieder ein.

Beim Frühstück am nächsten Morgen fragte der Wirt, was das denn im Papierkorb sei und wo die ganzen Holzfussel im Zimmer her kämen und ob wir die Teile noch brauchten und was wir denn überhaupt vor hätten.

Dämliche Frage.

»Wir bauen ein echtes Flugmodell!«

Unsere Wohnung in Griesheim war nicht besonders groß.

Schlafzimmer, kleines Kinderzimmer, Küche, Bad mit Klo und ein Wohnzimmer. Bastelkeller oder ähnliches gab es nicht.

Also Wohnzimmertisch, rund, Biedermeier, Erbstück, frei machen, Bauplan als Schutz drauf und los ging der Bau meines ersten Modellfliegers.

Zwei Wochen später war der Vogel fertig.

Schön lackiert wie auf dem Baukasten gezeigt.

Es war Sonntag, wir suchten nach dem in der Fluganleitung empfohlenen, leicht abfallenden Hang, an dem man das Modell mit einem leichten Stoß gegen den Wind aus der Hand starten sollte und fanden so etwas auch irgendwo im Taunus.

Den Motor mit dem empfohlenen Schwung an der Luftschraube zu starten, erzeugte bald einen leicht blutenden Zeigefinger, aber dank der kleinen Männchen, die den Startvorgang im Prospekt Stufe für Stufe erklärten, lief der Motor nach einiger Zeit.

Dann Start genau wie mit Bildern beschrieben:

Gegen den Wind laufen, kräftiger Schubs, nicht zu flach und nicht zu steil.

Also Laufen, Schwung holen, weg mit dem guten Stück.

Und was geschieht?

Das Fliegerle knallt nach ein paar Metern auf der Wiese auf, das Fahrwerkgummi und ein Tragflächengummi reißen.

Das Ding fliegt ja gar nicht.

Also noch mal, im Baukasten sind noch ein paar Ersatzgummis, den Motor vielleicht noch besser einstellen und mehr Schwung beim Start.

Denkste, gleiches Ergebnis.

Jetzt war das Modell zwar so etwa zehn Meter »geflogen« aber immer abwärts bis zum Aufschlag.

Nachtanken, noch mehr Startschwung, wieder Bruch, jetzt aber erst in etwa 15 Metern Entfernung.

Loch in der Tragfläche, Nasenleiste eingeknickt, Gummis wieder weg.

Die Gummireserven sind nun alle, ich lasse das Fahrwerk deswegen weg und nun noch einmal, letzter Versuch, weg mit dem Ding, so richtig mit Schmackes.

Und man glaubt es kaum, das liebe, schöne, brave Superding fliegt, es schlägt nicht mehr auf dem Boden auf sondern gewinnt

an Fahrt, erst knapp über dem Boden, dann in weiten Kreisen
gewinnt es langsam aber ständig an Höhe.
Ist das eine Freude.
Mir zerreißt es fast das Herz.
Mein Flieger fliegt, fliegt, fliegt!

Die schon gar nicht mehr so interessierte Familie rennt herbei,
jubelt, bewundert Vatis modellbauerische Leistung.
Aber dann werden wir stiller, ich besinne mich, dass ich den
Tank nur $\frac{1}{2}$ voll machen sollte, durch das Nachtanken bei den
vielen Versuchen ist der aber sicher inzwischen ganz voll.
Wie lange läuft so ein Motor damit?

Und es brummt und brummt und brummt, das Modell wird im-
mer kleiner und dann sehe ich es nicht mehr.
Mein so geliebter Flieger, vom Himmel verschlungen.
Dann ist es still, der Motor steht.

Stürzt das Modell jetzt ab?
»Alles einpacken, Auto startklar machen, wir müssen hinterher«

Zum Glück hat der Wind nachgelassen, wir fahren in die Rich-
tung, wohin unser Flieger getrieben sein könnte und wir haben
das unwahrscheinliche Glück, dass wir ihn wieder sehen, wie er
im gemächlichen Gleitflug wieder an kommt.
Nach langem Suchen im Gestrüpp finden wir ihn unversehrt
wieder, sogar Tragfläche und Leitwerk sind noch dran.
Ich könnte ihn küssen.

Später erklärte mir der Verkäufer, er hätte leider vergessen mir zu
sagen, dass man eine Leiste unter das Leitwerk legen müsste um
den Anstellwinkel zu erhöhen.
An dieser Stelle würden der Bauplan und die vorgestanzten Rumpff-
teile nicht stimmen, aber das sei unter Modellfliegern bekannt.

Ich war aber nicht »unter Modellfliegern« sondern allein auf
mich gestellt und dieser Fehler im Bauplan ärgerte mich. Man

hätte ja nicht den ganzen Bauplan und das Werkzeug für das Ausstanzen ändern müssen aber es wäre doch eine Kleinigkeit gewesen, einen entsprechenden Hinweis bei zu legen.

Später, bei meinen eigenen Bauplänen, erinnerte ich mich an diesen Ärger und machte es besser.

Jedenfalls:

Ich kaufte genug Reservegummis und noch ein Kännchen Sprit und bei der nächsten Fahrt nach Süden trieb ich meinen Fahrer zur Eile an und im Bereich von Walldorf-Wiesloch, dort wo heute das große Autobahnkreuz ist aber damals noch eine große, freie Wiesenfläche war, fanden dann die nächsten Flugversuche statt.

Mit der besagten Leiste am Leitwerk.

Und siehe da, das klappte prima.

Schnell fand ich die günstigste Einstellung des Seitenleitwerks heraus, damit das Modell schöne große aber nicht zu große Kreise flog, mit Motor links herum, im Gleitflug rechts herum und mein Fahrer lief freudig und begeistert über die Wiesen und holte den Vogel nach der Landung zurück.

Ende war eigentlich immer nur, wenn wir ins Hotel mussten oder es einen leichten Bruch beim Landen an einem Weidezaun gab.

Aber das war selten und wir freuten uns immer schon auf diese Reisen.

Einmal aber hatte ich weniger Freude, genauer gesagt richtige Angst.

In der Nähe von Büttelborn, heute Autobahnrasthaus, gab es einen kleinen Modellflugplatz an einer wohl vom Krieg übrig gebliebenen Piste mitten in den Spargelfeldern. Da ließ ich gelegentlich mein Modell noch ohne Fernsteuerung fliegen.

In den freien Feldern konnte ich es auch immer gut nach einer Außenlandung wieder finden aber einmal flog es zu weit weg und landete in einem Waldstück.

Ich suchte und suchte, fand es aber nicht, musste ins Büro und suchte am nächsten Tag weiter.

Als ich aus einem Gebüsch heraus komme, höre ich ein lautes und sehr energisches:

»HÄNDE HOCH«

und schaue in den Lauf eines auf mich zielenden Gewehrs eines Försters.

Ich will den Mann beruhigen aber der brüllt nur:

»Nehmen Sie sofort die Hände hoch oder ich schieße!«

Und da stehe ich nun und habe die Hände brav oben.

Wenn der Typ jetzt losballert?

Mit erhobenen Händen erkläre ich die Situation und das ich nur mein Modell suche.

So langsam entspannt sich die Lage und dann darf ich die Hände herunter nehmen. Täte ihm leid, sagt er, er hätte in letzter Zeit Probleme mit Wilderern und wie ich da so aus dem Gebüsch gekommen wäre, hätte er mich für so einen Mithund gehalten.

Ich armer Modellsucher, mit erhobenen Händen allein im Wald vor dem Lauf einer auf mich gerichteten Knarre, ich hatte wirklich Bammel.

Der Förster hat dann mit gesucht und das Modell auch tatsächlich gefunden.

Nicht viel später kaufte ich mir eine Einkanal-Fernsteuerung, baute sie nach Plan ein, machte Trockenübungen zum Erlernen der Steuerfunktionen:

1 Mal Tasten = Linkskurve

2 Mal Tasten = Rechtskurve

Und dann ging ich wie empfohlen »unter Modellflieger«, auf den kleinen Modellflugplatz am damals noch un bebauten Hafengelände in Hanau am Main.

Es war kühl, regnerisch und windig.

Eine ganze Reihe Autos standen dort, darin Modelle und offenbar auf besseres Wetter wartende Leute.

Ich packte aus, machte mich startfertig.

Dann standen einige um mich herum.

»Wollen Sie bei diesem Wetter, bei diesem Wind fliegen?« war die Frage.

»Ja, kein Problem, ich habe ja eine Fernsteuerung eingebaut« war meine überzeugende Antwort.

Man schaute überrascht, niemand widersprach.

Ich startete den Motor, wollte mein Modell gegen den Wind starten, es flog mir fast von alleine aus der Hand, stieg, vom Wind gebeutelt, höher, drehte um 180 Grad und taumelte, jetzt mit Rückenwind, von dannen.

Aber keine Bange, jetzt kommt meine Fernsteuerung zum Einsatz!

Von wegen, denkste.

Das mit dem »1x=links« und »2x=rechts« klappte absolut nicht. Das Modell reagierte bei jedem Steuerkommando extrem, schlug die tollsten Haken, machte manchmal fast einen Purzelbaum, jemand neben mir rief: »Nicht so lange drücken, kleinere Ausschläge!«.

Dann erzählte ich mich bei den Steuerausschlägen.

Hatte ich jetzt einmal oder zweimal gedrückt?

Egal wie, das Modell verschwand rasch über Klein-Auheim und ward nicht mehr gesehen.

Um mich herum standen jetzt eine ganze Menge kopfschüttelnder Leute.

»Bei diesem Wetter fliegt man doch nicht, was glauben Sie, warum wir alle im Auto sitzen, außerdem haben Sie viel zu große Ruderausschläge eingestellt und viel zu lange gedrückt. Man macht immer nur ganz kleine und kurze Steuerausschläge«.

Das hatte ich gerne, jetzt im Nachhinein klugscheißern, ich als Kfz.-Meister und Ingenieur werde doch wohl so ein dämliches Flugmodell fliegen können.

Aber das konnte ich offensichtlich eben doch nicht.

Hochmut kommt vor dem Fall.

Jedenfalls war ich sehr kleinlaut und verlegen, packte meine Sachen zusammen, fuhr in die Richtung wo das Modell verschwunden war und da kam mir auch schon jemand mit meinem ziemlich lädierten Vogel entgegen.

Vom Modellflugplatz würden immer mal Modelle in seine Richtung wegfliegen meinte er, er würde das schon kennen, wenn das Modell nicht an seinem Balkon im Gitter gesteckt hätte, dann wäre es sicher weiter herunter gefallen und noch mehr kaputt.

Täte ihm leid.

Na, und mir erst.

Betreten kam ich zum Platz zurück, bekam eine Menge guter Rat- schläge zur Reparatur, bekam gezeigt, wie andere ihre Modelle ausrüsten, sah später, wie toll die Vögel flogen und bekam den Rat, zum nächsten Einfliegen meines Modells nach der Reparatur auf den Platz zu kommen.

Man würde mir schon helfen.

Und das tat man dann auch.

Ich lernte schnell worauf es ankommt, merkte bald, wer richtig Ahnung hatte und wer weniger, beherrschte mein Modell immer besser, landete immer gekonnter im Bereich der kleinen Startbahn, machte Bodenstarts und versuchte erfolgreich Andeutungen von »Kunstflug« oder was man damals darunter verstand.

Vor allem aber, es machte mir ungeheuer Spaß.

Oft kam meine ganze Familie mit und unsere zwei Kinder tobten gerne mit neu gewonnenen Freunden am Platz herum. Bald hatte auch ich Freundschaften geschlossen, fühlte mich wohl und trat in den Hanauer-Modellbau-Club ein.

Einziges Problem:

Von unserer Wohnung in Griesheim im Westen von Frankfurt quer durch die Stadt Frankfurt und dann bis zum Modellflug-

platz in Hanau am Main, das war damals ohne ausgebaute Straßen immer eine lange Fahrerei.

Deshalb flog ich gelegentlich auf dem Frankfurter Rebstock, das war der alte Flughafen auf dem mein Vater noch als Lufthansapilot geflogen war.

Als ich dort Modellflug praktizierte war alles noch weitgehend frei und es wurde gerade das Verkehrs-Übungsgelände des ADAC gebaut.

Heute ist das Gebiet völlig zugebaut.

Da ich unbedingt ein Bastelzimmer brauchte, die beiden Kinder aus ihrem kleinen Zimmer heraus wollten und mein Sohn Gerhard bald in die Schule kam, hielt ich nach einer größeren, bezahlbaren und vor allem näher nach Hanau liegenden Wohnung Ausschau.

Da musste sich doch etwas finden lassen.