

# FLIEGENDE ZEITZEUGEN

## 50 JAHRE MODELLHUBSCHRAUBER

Im September wurde im Hubschraubermuseum in Bückeberg Jubiläum gefeiert – 50 Jahre RC-Hubschrauber-Modellflug. Das besondere an diesem Tag: Neben zahlreichen ausgestellten Modellen von den Anfängen bis heute waren Zeitzeugen vor Ort, die mit Bildern und Videos Modellhubschrauber-Geschichte lebendig werden ließen. Und unter anderem vom ersten internationalen Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber berichteten.

Es ist tatsächlich schon 50 Jahre her, dass Walter Claas als Miteigentümer des bekannten Mähdrescher-Herstellers Claas in Harsewinkel eine zündende Idee verwirklichte: er organisierte den weltweit ersten internationalen Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber. Vor diesem halben Jahrhundert boomte zwar der Modellflugsport, Segel- und Motorflugzeuge eroberten den Luftraum. Die Frage nach Modellhubschraubern allerdings erzeugte auf den Flugplätzen nur ein müdes Lächeln, galten sie doch als nicht per Funk steuerbar, verfügten über keinen geeigneten Motor und auch das technische Wissen war noch nicht vorhanden. Aber Walter Claas, als begeisterter Modellflieger im Modell-Club Ikarus Harsewinkel sehr aktiv, begeisterte auch seine Kollegen mit der Idee, den weltweit allerersten internationalen Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber zu organisieren. Gesagt, getan. Das Tochterunternehmen von Mähdrescher-Claas, Simprop-Elektronik, übernahm die Organisation. Damit



In den damaligen Flugmodell-Zeitschriften erschienen diese blauen und schwarz-weißen Werbeanzeigen, die Modellbauer zum Umstieg auf die bis dato noch völlig unbekanntem Modellhubschrauber motivieren sollten (Fotomontage: Roland Oster)

Bild links: Diesen Lastenhubschrauber Sikorsky S-64 mit Rückdrehmoment-Antrieb hatte Dr. Wilhelm Schlattmann aus Münster mit nach Harsewinkel gebracht. Beim ferngesteuerten Start kippte das Modell leider nach wenigen Sekunden um



Der Konstrukteur H. Glafey brachte den Tragschrauber des Agenten 007 seiner Britischen Majestät. Von der Jury wurde dieses Modell jedoch nicht bewertet

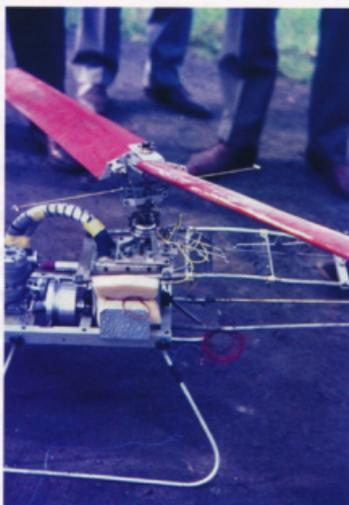
stand nicht nur die Organisation, sondern auch die großzügige Finanzierung, die durch Walter Claas erfolgte. Als Preisgeld standen stolze 12.500,- Deutsche Mark bereit, bestimmt für die wagemutigen Hubschrauber-Konstrukteure.

Bereits zu dieser Zeit kursierten einige Gerüchte über ferngesteuerte Modellhubschrauber auf Modellflugplätzen: Von Leuten, die fliegende Hubschraubermodelle in der Schweiz und England gesehen haben wollten, über Experimente damit in Amerika bis hin zu jenen Negativstimmen, die nicht an eine Zukunft der Modellhubschrauber glaubten. Allen Gerüchten zum Trotz, flogen tatsächlich bereits ungesteuerte kleine Hubschrauber hoch in den Himmel, um dann, wenn der Sprit des laut heulenden Motors verbraucht war, in der Autorotation irgendwo zu landen. Das meist verwendete Antriebs-Prinzip damals war Motor mit Tank im Kopf, nach dem simplen Motto: Kleiner Propeller treibt großen Rotor in die Gegenrichtung. Ganz ohne Heckrotor also, jedoch mit vollautomatischem Gegendrehmoment-Ausgleich.

## Erster internationaler Wettbewerb

Am 14. und 15. September 1968 stand der erste internationale Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber in Harsewinkel an, bei dem Dieter Störig als Teilnehmer und Augenzeuge dabei war. Die Organisation des Wettbewerbs war vielsprechend, allerdings war zunächst kein einziger Hubschrauber zu sehen – hinter dem Schutzzaun waren lediglich etliche Flugzeugmodelle aufgereiht. Hans-Wilhelm Knaf aus Büdingen öffnete schließlich als erster seinen Kofferraum und stellte eine Bell 47-ähnliche Konstruktion auf den Rasen.

Das Modell löste sofort Begeisterung bei den Zuschauern aus, die den Modellhubschrauber umdrängten. Nun wurden weitere Modellhubschrauber ausgepackt. Was nach und nach auf den Tischen landete, sah auf den ersten Blick häufig aus wie ein Mix aus Fahrrad, Nähmaschine und Metallbaukasten. Sofort wurden auch diese Modelle umdrängt, bargen sie doch ungeahnte Konstruktionen: Hubschrauber, echte Modellhubschrauber mit Zwei-, Drei-, Vierblatt-Rotorköpfen, Koaxialrotoren mit Boxerantrieb, richtige Zahnradgetriebe, Keilriemengetriebe, sauber blitzende Taumelscheiben, Fliehkraftkupplungen, Heckrotorgetriebe. Leider waren nur 13 Teilnehmer aus Deutschland gekommen, von den angemeldeten Konstrukteuren aus Amerika, der Schweiz, Finnland erschien niemand. Die Punktrichter begutachteten nun – intensiv prüfend – die Bauart der Modelle, die am folgenden Sonntag ein Flugprogramm zu absolvieren hatten. Ein 14. Modell war außer Konkurrenz dabei: Ein wunderschöner Nachbau des Tragschraubers aus dem James Bond-Film „Man lebt nur zweimal“.



Hans-Wilhelm Knaf holte mutig als erster seine Hubschrauberkonstruktion aus dem Kofferraum, die zur damaligen Zeit eine noch nie gesehene Sensation war

## Das Jubiläum

Dieser allererste internationale Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber feiert in diesem Jahr sein 50. Jubiläum. Im Hubschraubermuseum Bückeberg wurde dieses Ereignis gebührend gefeiert. Der Vorsitzende des Hubschrauberzentrums, Diplom-Ingenieur Thomas Mallwitz eröffnete die Feier und berichtete dabei, dass er damals bereits vor und nach seinem Maschinenbau-Studium einen Graupner Twin-Jet ferngesteuert geflogen hatte. Recht ungewöhnlich zu der Zeit, auch wenn er als Oberstleutnant außer Dienst, der auch als Fluglehrer auf einer CH-53 G und als Leiter des Simultorenzentrums der Heeresflieger-Waffenschule in Bückeberg-Achum tätig war, schon immer mit dem Fliegen zu tun hatte.



Fachkundige Zuhörer. Links, im gestreiften Hemd, der Vorsitzende des Hubschrauberzentrums, Dipl.-Ing. Thomas Mallwitz (Foto: Roland Oster)



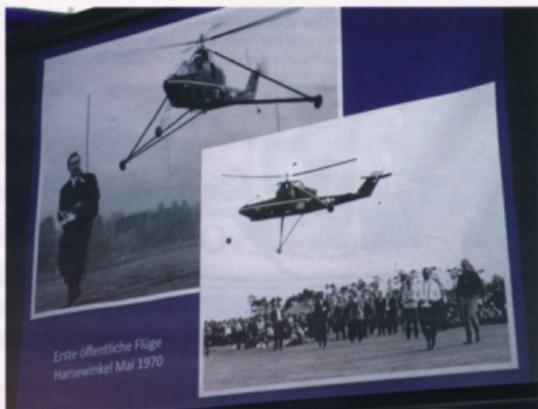
Wilfried Bäder aus Altbach/Esslingen am Neckar hatte im Team mit zwei Freunden diesen pfiffigen und feinmechanisch hervorragend konstruierten Hubschrauber mit Rückdrehmoment-Antrieb mitgebracht. Nach einem heftig beklatschten Start kippte das Modell allerdings um



Einen aerodynamischen „Kaulquappen-Rumpf“ hatte Ewald Dittrich aus Bodenfelde designt. Die Flachblech-Taumelscheibe mit Abtast-Schuhen seines Modells mit Rückdrehmoment-Antrieb war weltweit einmalig. Es bewegte sich allerdings auch nicht vom Fleck, sondern blieb beim Start fest und sicher auf dem Boden stehen (Foto: Ferdinand Paul)



Auch Josef Berkenkötter aus Krefeld war mit einer Vollmetall-Konstruktion dabei, die beim Start sofort mit splitternden Rotorblättern umkippte



Dieter Schlüter berichtete vom Pfingstfliegen in Harsewinkel, bei dem er den Langsamflug-Wettbewerb mit seiner Cobra gewann. Außerdem unternahm er einen ersten Rekordversuch, der jedoch, weil nicht angemeldet, nicht von der FAI anerkannt wurde. (Foto: Roland Oster)

Nach einem Grußwort des Präsidenten des DMFV, Hans Schwägerl, folgte Dieter Schlüters Vortrag, der mit Filmen aus den eigenen Anfängen die vielen Hindernisse aufzeigte, die vor dem Erfolg standen. Dafür konnte er dann allerdings beachtliche Weltrekorde im Sommer 1970 erfliegen.

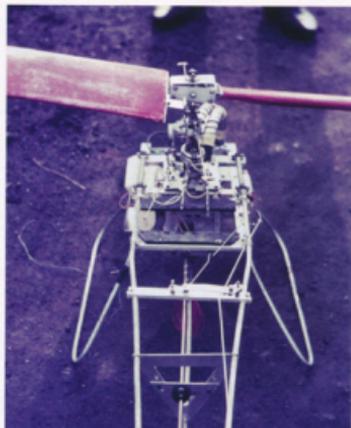
### Aus Sicht eines Zeitzeugen

Dieter Schlüter schilderte den ersten Wettbewerb in Harsewinkel von 1968, gespickt mit Fotos und Filmen, und erläuterte die eigenen Flugversuche seiner Sikorsky S-58, sowie die Startversuche von Modellen der teilnehmenden Konkurrenz am ersten internationalen RC-Hubschrauber-Wettbewerb.

Schlüter erzählte, dass die beiden Berufs-Hubschrauberpiloten, die auch als Punktrichter fungierten, Otto Rietdorf und Graf von Hardenberg, von den vielseitigen und raffinierten Konstruktionen der mutigen Modellbauer so beeindruckt waren, dass sie spontan weitere hohe Geld- und Flugpreise stifteten. Sie belohnten die dreizehn Teilnehmer beispielsweise mit rasanten Rundflügen über das schöne Ostwestfalen.



Aus St. Augustin hatte Dieter Störig diesen aus 10-Millimeter-Alurohren zusammengebogenen Hubschrauber mitgebracht, dessen Antriebssystem mit dem Rückdrehmoment arbeitete. Dieser Hubschrauber startete gar nicht erst beim Wettbewerb, da am Samstag bei Startversuchen die Lötstelle an der Motor-Rotorwelle brach



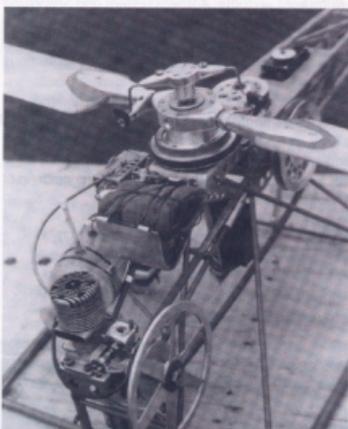
Das raffiniert aufgebaute Modell von Hans-Wilhelm Knaf aus Büdingen leitete die Rizinus-Auspuffgase zur Schmierung ins Getriebe, das gleichzeitig als Schalldämpfer zweitverwertet wurde. Da jedoch keine Empfangsanlage eingebaut war, erfolgte ebenfalls kein Start



Der Koaxialhubschrauber von Herbert Deu aus Buchtwelmen zeigte, dass die Getriebekonstruktion bestens funktionierte. Ein Sprungstart erfolgte, danach schmierte der Hubschrauber jedoch auch seitlich ab und stürzte ins Gras (Foto: Ferdinand Paul)



Der turbinartige Rotorkopf aus Balsaholz mit Rückdrehmoment-Antrieb sollte den Hubschrauber in die Harsewinkler Luft befördern. Dies hat bei dem Modell von Christoph Hultsch aus Weilburg an der Lahn leider nicht geklappt



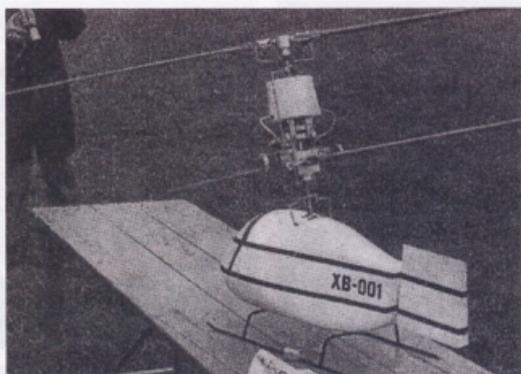
Die Zwillingenbrüder und Werkzeugmacher Heinrich und Gustaf Heinemann aus Pivitsheide bei Detmold stellten eine feinmechanische Meisterleistung vor. Die Zuschauer standen staunend vor dieser gelungenen Konstruktion. Nach dem Start in zirka 30 Zentimeter Höhe stürzte auch sie leider ab



Willy Rolf aus Amelith im Solling hatte seinen vollständig aus Balsaholz aufgebauten Hubschrauber mitgebracht, der mit einer Kopfkippsteuerung versehen war. Der Punktrichter Ferdinand Paul kroch fast in das Gerät hinein, um die Getriebekonstruktion zu erfassen. Auch hier erfolgte kein Startversuch (Foto: Ferdinand Paul)



Der Sieger: Der einem Sikorsky S-58 nachempfundene, voll funktionsfähige Hubschrauber von Ingenieur Dieter Schlüter im Sperrholzgewand. Nach dem ferngesteuerten Sprungstart bis auf mehr als zwei Meter Höhe, kippte auch er seitlich ab und landete im Gras. Trotz Absturz tobte Beifall



Der selbstentworfenene Koaxial-Hubschrauber mit raffiniertem Boxermotor-Paar und Tank im Kopf vom Ingenieur Georg Stehr. Auch wenn viele Motoren eingesetzt waren, wusste man nicht recht, wie sie gestartet werden sollten, sodass es auch hier zu keinem Startversuch kam (Foto: Ferdinand Paul)



Die erste Weltmeisterschaft der Original-Hubschrauber in Bückeberg 1971: Auch die frühen Modell-Piloten mischen dabei mit. Ganz links Magnus Bisom, daneben der Autor, noch ohne Modell. Mit Baske nmütze Ewald Dittrich, dahinter Ingenieur Biesterfeld, dann zwei Piloten mit den ersten Serien-Cobras von Dieter Schlüter. Die drei ganz rechts: Gebrüder Heinemann mit Junior



Rückdrehmoment-Rotor mit hängendem Motor, mit Seilen an vier Zelttheringe gefesselt. Tanken, Kerze anglühen und Motor anwerfen: Die Erkenntnis entgegen allen Unkenrufen von Fachleuten: Der 10-Kubikzentimeter-Motor trägt sich selbst und das ganze Gerät. Zum Fliegen reicht 's allemal (Foto: Dieter Störig)



Der zweite Sieger: Aus Hameln hatte der Ingenieur F. W. Biesterfeld seine vorbildgetreue Bell UH-1D mitgebracht, die ganz aus Balsaholz aufgebaut war und über ein bemerkenswertes mechanisches Innenleben und einen funktionsfähigen Bell-Rotorhub verfügte. Antriebssystem und Steuerung waren Hubschrauber-konform. Biesterfeld führte als einziger Pilot am Sender vielbeklatschte, sekundenlange Schwebeflüge im Bodeneffekt aus

Der bereits im Jahr 1964 in Detmold entstandene Nachbau des englischen „Skeeter“ mit Motor und Tank im Kopf, gebaut unter Umgehung von unwägbarer Kupplungs- und Getriebe-Konstruktionen. Er hatte zwar einen hochdrehenden Rotor, blieb dennoch fest am Boden stehen (Foto: Dieter Störig)



Nach vielen Tragschrauber-Versuchen nun ein neuer „echter“ Hubschrauber, gebaut als Pappkamerad mit voll funktionsfähigem Zahnrad-Innenleben. Vierminütiger Erstflug am 11. September 1971, gesteuert vom Clubkameraden Magnus Bisom auf dem Fluggelände des FSC Siegburg

1970/71 entstand der SB-02-HAI, dessen erste Skizze auf einem Bierdeckel entstand. Entwickelt und geflogen in Teamarbeit der befreundeten Modellflieger Magnus Bisom und Dieter Störig. Die hoffnungsvoll geplante Serienfertigung endete jedoch vorzeitig durch viel Ärger und Streit mit einem Lizenz-Hersteller



Zurück in die Gegenwart und zum Jubiläum: Bevor der nächste Vortrag folgen konnte, meldete sich ein Gast aus Bayern zu Wort: Robert Adamec ehrte Dieter Schlüter mit Originalbriefen, die dieser dem damals fünfzehnjährigen Robert anschließend erklärender Hubschrauber-Hand-Skizzen zukommen ließ. Adamec erzählte, dass er sich zusammen mit seinem damals neunjährigen Bruder aufs Fahrrad geschwungen habe, um den (doppelten) Hubschrauber-Rekord von Dieter Schlüter im Sommer 1970 in der Nähe von Nürnberg beobachten zu können.

## Modellhubschrauber im Laufe der Zeit

Auch Dieter Störig ließ die Jubiläums-Gäste anschließend an seinen Hubschrauber-Aktivitäten der Vor-Harsewinkel-Zeit ab 1964 in Detmold teilnehmen. Er berichtete von den vielfältigen Modellentwicklungen und eigenen Hubschrauber-Entwicklungen der Nach-Harsewinkel-Zeit sowie von den Treffen in der Hubschrauberschule Clever & Rietdorf bei Koblenz, die in den Anfangsjahren von Dieter Schlüter organisiert und finanziert wurden. Auch Walter Claas und sein Werkmeister Ferdinand Paul unterstützten den Modellhubschrauberbau, indem sie Dieter Störig beispielsweise eine Digital-Proportional-Fernsteuerung von Simprop-Elektronik gaben und nach seinen Zeichnungen Drehteile in der Ausbildungswerkstatt von Mädhescher Claas anfertigen ließen.



Ein historisch einmaliges Modell von Ewald Dittrich aus dem Jahr 1971, dessen Motor (auf Schlittenführung) per langer Kurbel zurückgezogen wurde, um das Keilriemen-Getriebe weich einzukuppeln (Foto: Roland Oster)

Auch Karl Horstmann kam zu Wort, der für den MSC-Falke in Frotheim den ersten Modellhubschrauber-Wettbewerb 1983 organisierte. An diesem Wettbewerb nahmen auch zahlreiche Modellpiloten der ersten Stunde teil. Weiterhin berichtete er von einer Weltmeisterschaft 1981 in Polen, bei der ein deutscher ferngesteuerter Modell-Jet-Ranger mit anhängender polnischer Flagge, pilotiert von Bernd Wunderlich, für eine Sensation bei den Zuschauern und in den Medien sorgte.



Anschließend berichtete Ralf Bäumener in seiner Eigenschaft als Vizepräsident des MFSD (Modellflugsportverband Deutschland) von der Zusammenarbeit zwischen dem DMFV und dem MFSD und wies speziell auf die gute Zusammenarbeit und Organisation innerhalb der Hubschrauber-Wettbewerbszene mit der Einsteigerklasse hin. Pünktlich zum 50. Jubiläum des RC-Hubschraubers stellte der Chefredakteur der Fachzeitschrift Rotor, Michael Schneider, das noch druckfrische Buch mit dem Titel „Harsewinkel war nur der Anfang!“ vor. Damit war der Rede-Teil der Veranstaltung beendet, in den anschließenden Diskussionen und Erzählungen aus alten und neuen Tagen konnten vielen Kontakte aufgefrischt und neue Kontakte und Freundschaften geknüpft werden.

Die Cobra von Dieter Schlüter mit seinem ersten Serien-Bausatz, der, 300 Mal in alle Welt verteilt, den begeistertsten Piloten der ersten Stunde das Hubschrauberfliegen ermöglichte

### Dieter Störig



Die Vortragenden: Karl Horstmann, Dieter Störig, Dieter Schlüter, Hans Schwägerl, Ralf Bäumener, Robert Adamec (von links)

## KONTAKT

Hubschraubermuseum Bückeburg  
 Sabléplatz 6, 31675 Bückeburg  
 Telefon: 057 22/ 55 33  
 Internet: [www.hubschraubermuseum.de](http://www.hubschraubermuseum.de)  
 Öffnungszeiten: täglich von 10 bis 17 Uhr  
 Eintritt: Erwachsene 7,50 Euro,  
 Kinder von 6 bis 16 Jahren: – Euro