

Eine unglaubliche Entwicklung

Pfingsten 1970.

Zum großen jährlichen Flugtag hatte der Verein IKARUS in Harsewinkel in diesem Jahr einen »Langsamflug-Wettbewerb« ausgeschrieben.

Die Aufgabe bestand darin, von einem Tor zum etwa fünfzig Meter entfernten anderen Tor und dann die gleiche Strecke zurück so langsam wie möglich zu fliegen. Über dem Parcours war ein etwa vier Meter hohes Netz gespannt und man musste unter diesem Netz von Tor zu Tor fliegen.

Sieger war, wer mit seinem Flugmodell diese Strecke so langsam wie möglich durchflog, also die meiste Zeit brauchte. Natürlich hatte man dabei an »normale« Flächenflugmodelle und keinesfalls an einen Hubschrauber gedacht.

Meine Hubschraubererfolge hatten sich natürlich schon herumgesprochen aber als ich mit meiner »BELL HUEY COBRA« jetzt in Harsewinkel auftauchte war das Hallo natürlich groß. Außer ein paar Freunden am Modellflugplatz in Jügesheim hatte ja noch niemand meinen Hubschrauber mit eigenen Augen gesehen und natürlich musste ich sofort vorfliegen.

Und da die Tore für den Langsamflugwettbewerb bereits aufgestellt waren machte ich mir den Spaß und flog langsam im Schwebeflug durch diese Strecke. Logischerweise galt das natürlich nicht beim Wettbewerb aber eine Gaudi war das schon.

Nur, das muss ich zugeben, mir war dabei gar nicht sonderlich wohl, denn das Vorwärtsschweben war kein großes Problem aber rückwärts schweben, das hatte ich noch nie ernsthaft trainiert.

Das fiel mir schwerer als die Zuschauer ahnen konnten, denn nach oben konnte ich ja nicht weg, da war das Netz.

Dann kam der Ruf: »Rundflug, Rundflug!« und da bekam ich es mit der Angst zu tun, denn außer meinem unfreiwilligen Rundflug am 20. April hatte ich das noch nie wieder probiert. Ich wollte ja meine COBRA heil in Harsewinkel vorfliegen.

Aber jetzt blieb mir nichts anderes übrig:

Ich musste Rundflüge machen und zu meinem Erstaunen, vielleicht auch durch die Begeisterung der Zuschauer angefeuert, gelang das relativ gut. Ein paar Mal hatte ich zwar keine rechte Vorstellung mehr, wie mein Modell in der Luft liegt, ob es nun steigt oder fällt, aber irgendwie bekam ich das langsam in den Griff.

Das größte Problem dabei war, dass ein Hubschrauber ja keine Tragflächen hat und dadurch die Fluglage, speziell bei größerer Entfernung, wesentlich schlechter einzuschätzen ist als bei einem Modell mit Tragflächen.

Aber es klappte, die Freude war groß, besonders natürlich bei mir, und dann kam vom Harsewinkler Verein der Vorschlag, ich sollte doch mal einen Rekord fliegen.
Warum nicht.

Also wurden Stoppuhren und Sportzeugen organisiert und ich machte spontan und ohne große Vorbereitungen einen Dauerflug von etwas über zehn Minuten. Das war natürlich eine Sensation mit dem einzigen Haken, dass der Rekord nicht offiziell und international gültig anerkannt wurde.

Für solche Rekorde bestehen nun mal ganz besondere Spielregeln:

Die Sportzeugen müssen vom Deutschen Aero-Club anerkannt sein, die Stoppuhren müssen geeicht sein, bei einem Strecken-

flug im geschlossenen Kreis muss die Messstrecke genau vermessen sein und ein Rekord muss außerdem vor der Durchführung angemeldet und genehmigt werden.

Der Rekordversuch klappte kurze Zeit später, am 20. Juni 1970, beim Modellbau-Club Altdorf bei Nürnberg. Da war alles offiziell angemeldet, Sportzeugen und Stoppuhren stimmten und auf einem fertigen aber noch nicht dem Verkehr übergebenen Autobahnstück war eine Strecke von 500 Metern abgesteckt und genau vermessen und an den 500-Meter-Punkten stand jeweils ein Sportzeuge mit einen Flagge.

Selbst wenn ich als »Pilot« genau in der Mitte zwischen 500 Metern gestanden hätte, dann wären 250 Meter Entfernung zu den Wendepunkten plus danach noch die Kehrtkurven zu weit weg gewesen um das Modell ausreichend genau zu beobachten.

Deshalb stand mein Freund Egon Kindling mit einem Cabriolet bereit mit dem wir hinter dem Modell herfahren konnten. Bei mir waren zwei Sportzeugen als Zeitnehmer und das Modell wurde mit einer geeichten Waage gewogen denn es durfte flugfertig mit Kraftstoff nur maximal 5 Kg wiegen.

Dann ging es los:

Mittagszeit, Sonne, es ist ziemlich warm.

Modell starten, Schwebeflug in vier bis fünf Metern über dem Startplatz, langsam werden Motor und Getriebe heiß, die Leistung lässt nach, landen. Es ist noch zu warm um einen längeren Flug zu riskieren.

Nachmittags wird es etwas kühler.

Wieder Start, Schwebeflug über dem Platz, jetzt hört sich das schon besser an.

Also kurzer Fußmarsch zum wartenden Auto, das Modell schwebend vor mir. Einsteigen in den Wagen, jemand dirigiert mich auf den hinteren Sitz, ich muss ja das schwebende Modell im Auge behalten.

Dann also los, Vorwärtsflug Richtung erster Wendepunkt. Mein Auto folgt bis etwa 50 Meter davor. Die Fahne geht hoch, Punkt überfliegen, Kehrtkurve, Rückflug zum zweiten Wendepunkt. Mir verdreht es fast den Hals, weil mein Fahrer nicht so schnell kehrt machen kann.

Wir fahren dem Modell hinterher wieder bis etwa fünfzig Meter vor dem zweiten Wendepunkt. Die Fahne geht hoch, Kehrtkurve und Rückflug. Mein Fahrer reagiert schon besser und so geht es nun hin und her.

Einundzwanzig mal entsprechend 11,5 Km Strecke im geschlossenen Kreis. Die Kehrtkurven hinter den Wendemarken zählen nicht.

Das klappte ja prima, nach der dritten oder vierten Kurve wurde es fast Routine mit dem einzigen Problem, dass unser Wagen auf der noch nicht befahrenen Autobahn viel Staub aufwirbelte und mir das beim Beobachten des Modells absolut nicht behagte. An eine Brille hatte ich natürlich nicht gedacht.

Nach dem Streckenflug musste ich schnellstens aussteigen, das Modell zurück zum Startplatz fliegen und dort landen denn so ein Rekord gilt nämlich nur, wenn man auch wieder heil am Startplatz ankommt.

Aber alles gelang und ich hatte außer den 11,5 Km Strecke eine Flugzeit von achtundzwanzig Minuten geflogen.

Weltrekord, offiziell vom Deutschen Aero-Club und dann von der FAI, der Internationalen Luftfahrt Organisation, anerkannt.

Nun begann wirklich eine fast unglaubliche Entwicklung.

In der Zeitschrift »modell« hatte ich schon seit längerem über die Technik des Hubschraubers im allgemeinen und parallel dazu über meine eigenen (bislang vergeblichen) Versuche kleine Artikel geschrieben.

Ich war also im Kreis der Leser dieser Zeitschrift kein Unbekannter und nach meinen Erfolgen erhielt ich nun viele Rückfragen über technische Details und ob es von der BELL HUEY COBRA

und der Mechanik Baupläne, Bauteile oder sogar ganze Bausätze geben würde.

Zuerst einmal meldete ich die wesentlichen Merkmale meiner Entwicklung zum Patent an.

Dann stellte ich einige Bausätze für den Eigenbedarf her von denen auch mein Helfer Bruno zwei bekam.

In der Zeitschrift »modell« veröffentlichte ich einen Artikel, dass ich bei ausreichendem Interesse bereit wäre, Bausätze herzustellen.

Die würden etwa 900,- DM kosten und ich wollte, um sicher zu gehen, eine Anzahlung von 450,- haben. Wer Interesse hätte der möchte mir bitte schreiben und die Anzahlung auf mein Konto überweisen.

Und dann kam das völlig Unerwartete:

Innerhalb weniger Wochen nach Erscheinen meines Artikels hatte ich fast fünfzig Bestellungen mit den entsprechenden Anzahlungen. Einige überwiesen auch gleich den vollen Betrag.

Egal wann die Bausätze zu bekommen sind, wie sie genau aussehen, was alles mit dabei ist, sie wollten mit bei den Ersten sein die einen Hubschrauber haben.

Das war natürlich mehr als erfreulich und der finanzielle Aspekt war selbstredend auch interessant, aber wie sollte ich das nun machen, ich wollte ja ehrlich auch etwas für das Geld liefern.

Also meldete ich ein Gewerbe für die Herstellung von Modellbauteilen an und suchte in der Umgebung nach geeigneten Firmen, die mir die Bauteile herstellen bzw. liefern konnten.

Das brauchte viel Zeit und so waren mal wieder Nachtschichten angesagt denn ich musste ja so nebenher noch meine Brötchen mit meinem Ing.-Büro verdienen. Mein Bankkonto sah zwar auf einmal recht erfreulich aus, aber dieses Geld gehörte ja der neuen Modellbauabteilung.

Für alle Dreh- und Frästeile, Zahnräder und Kugellager und auch den GFK-Rumpf der COBRA fand ich Lieferanten, nur nicht für das Getriebegehäuse. Eine kleine Gießerei in der Nähe war zwar

bereit, mir Gehäuse in Sandguss zu gießen aber das Werkzeug zum Herstellen der Gussformen und das spätere Bearbeiten der Gussteile müsse ich selber machen.

Also baute ich die entsprechenden Formen für die Gießerei und mir selbst verschiedene Werkzeuge zur Bearbeitung und stand nun jeden Abend in meiner Werkstatt und bohrte und fräste die Gussteile.

Zusätzlich mussten ja auch noch der Bauplan, die Teileliste, die Bauanleitung und die Flugaanleitung entworfen werden.

(Kopien dieser Unterlagen gibt es bei mir als »Nostalgie-Set«)

Bei einer Kartonagenfabrik bestellte ich kleine viereckige Kartons für die Einzelteile und Baugruppen und diese Kartons passten dann wieder in einen größeren Karton mit den längeren Teilen und den Rotorblattleisten. Ach ja, für diese Leisten musste ich auch noch Fräsmesser selber herstellen.

Im Tischtenniskeller wurde die Tischtennisplatte zum Sortiermittelpunkt und meine ganze Familie machte beim Teilezählen und Einsortieren rund um den Tisch mit. Die GFK-Rümpfe standen im Haus vor den Kinderzimmern, so mancher Span vom Bearbeiten der Getriebes fand sich im Schlafzimmerteppich wieder und die Garage war von Kartonagen voll belegt.

Aber irgendwie bekam ich die Bausätze fertig, konnte die ersten fünfzig liefern und hatte dann schon Bestellungen für weitere mehr als fünfzig Sätze. Meine Zulieferer freuten sich zumal ich sie prompt bezahlen konnte und nur wenige ließen mich mit zugesagten Lieferzeiten manchmal im Stich.

Das war besonders ärgerlich weil ich die Bausätze ja nur dann liefern konnte, wenn ich alle Teile beisammen hatte und so ging ich bald dazu über, deutlich mehr Teile und zu früheren Terminen zu bestellen.

Vor allem die Abhängigkeit von der manchmal zögerlichen Rumpferstellung war gelegentlich ärgerlich und bremste die Bausatzlieferung und schon damals kam bei mir der Wunsch auf, die

Mechanik oder besser sogar den ganzen Hubschrauber vom Rumpf unabhängig zu machen.

Aber bis ich da auf entsprechende Ideen und Lösungen kam, dauerte es noch einige Zeit. Vor allem die relativ große BELL HUEY COBRA war ein Problem. So toll sie auch aussah, sie war schwierig und aufwendig für den Versand zu verpacken und die Kartonage dazu war fast so teuer wie der Rumpf selber.

Im Allgemeinen lief meine »Hubschrauberproduktion« – so provisorisch alles am Anfang auch war – ganz gut aber ich musste aufpassen, mich nicht zu übernehmen. So schön das alles auch war, so lukrativ sich auch alles entwickelte, mein Ingenieurbüro hatte Vorrang (oder sollte es wenigstens haben) und die ewigen Nachtschichten waren auch nicht gerade besonders muntermachend.

Eines Nachts, es muss so gegen 02 Uhr gewesen sein, klingelt es Sturm.

Ich im Schlafanzug an die Tür, was konnte da passiert sein, mitten in der Nacht?

Da steht ein Herr mittleren Alters vor der Tür und erklärt mir freudestrahlend und in Schweizer Dialekt, er freue sich riesig, mich doch noch gefunden zu haben, er sei versehentlich nach Mülheim/Ruhr gefahren, deshalb sei er so spät und er wolle unbedingt zwei Hubschrauberbausätze haben.

Ich hätte den Typ am liebsten auf den Mond geschossen und erklärte verärgert, er solle gefälligst morgen zu einer menschlichen Zeit wieder kommen.

Täte ihm leid, das ginge leider nicht, er müsse heute morgen wieder in der Schweiz bei der Arbeit sein. Dabei zückt er zwei Tausendmarkscheine, das seien ihm zwei Sätze wert.

Tut mir leid, aber ich habe keine Bausätze fertig.

Ach, das sei doch kein Problem, er würde gerne mit Sortieren und Packen helfen.

Na gut, so ein Drängler.

Also ab in den Keller, ich im Schlafanzug.

Als mein Gast all die Teile sieht, will er gleich drei Sätze haben und zückt einen dritten Tausender.

Es wird schon hell, da verlässt mich ein glücklicher Schweizer und ich gehe noch mal kurz und mit drei schönen Scheinen ins Bett.

An den Wochenenden bin ich nun natürlich viel unterwegs zu Flugtagen, manchmal sogar zu zwei Veranstaltungen. Alle wollen die BELL HUEY COBRA sehen.

Meine Fertigung ist inzwischen gut eingelaufen, ich habe zwei Helfer die mir nach Feierabend zur Hand gehen und zusätzlich jetzt auch noch einen zweiten Hersteller für den GFK-Rumpf.

Ein Mister Horace Hagen als Vertreter der USA-Modellbau-Vereinigung besucht mich und will mit eigenen Augen sehen, ob das mit meinem Hubschrauber Erfolg alles so stimmt. Er ist herzlich willkommen und mein Gast, sieht meine kleine Fertigung, bekommt eine extra Flugvorführung und ist begeistert.

Außerdem bestellt er gleich zwei Bausätze.

Zum Jahresbeginn 1971 hatte ich an die hundert Bausätze verkauft und immer noch kamen weitere Bestellungen. Mir wurde das langsam zu viel neben meinem Ing.-Büro, obwohl diese Art des Geldverdienens mit den Hubschraubern auch nicht schlecht war.

Also suche ich nach einer Möglichkeit, jemandem die ganze Produktion zu übertragen und wende mich an die Fa. SIMPROP, die 1968 den ersten Hubschrauber-Wettbewerb in Harsewinkel organisiert hatte.

Man ist sehr interessiert und ich stelle meinen Bausatz zur Spielwarenmesse Nürnberg im Februar 1971 auf dem Stand der Firma SIMPROP aus.

Eine Firma Kavan aus Nürnberg, die SIMPROP mit Zubehörteilen beliefert, ist an der Produktion und dem Vertrieb meines Hubschraubers interessiert will aber erst mal den internationalen Markt, speziell USA, abklopfen.

Der Firmeninhaber Franz Kavan, wir kennen uns schon lange und duzen uns, lädt mich ein, meine BELL HUEY COBRA in USA bei der Weltmeisterschaft für Flächenflugzeuge vorzufliegen. Er habe dort einen Stand und gute Beziehungen, das wäre für ihn eine gute Werbung und die Kosten würde er auch übernehmen.

Ich schlage Kavan vor, auch meinen Helfer Bruno mit einzuladen, Bruno fliegt inzwischen auch meine COBRA und zwei Modelle zur gleichen Zeit vorfliegen wäre doch genial. Ja, meint Kavan, das ist eine gute Idee.

Also fliegen Bruno und ich 1971, jeder mit zwei Modellen im Gepäck nach USA, nehmen dort einen großen Mietwagen und fahren zur WM nach Doylestown.

Unsere Flugvorführungen werden eine Sensation.

Das hat die Welt noch nicht gesehen.

Ich bin ständig umlagert, die Modelle werden bewundert, ich beantworte fortwährend irgendwelche Fragen, zeige meinen mitgebrachten Bausatz und nehme Bestellungen entgegen. Die Fotografen sind nicht zurück zu halten, manchmal kriechen sie mit ihren Kameras förmlich in die Einzelteile.

Vor allem ein kleiner Japaner ist ständig präsent, hat sicher schon fünf Filme verknipst und stellt sich dann als Mister Hiroyuki Oki vor. Er wäre begeistert und würde die COBRA inklusive der ganzen Mechanik gerne in Japan herstellen und dort vertreiben.

Na ja, denke ich, die Japaner kopieren sowieso alles, das kennt man ja zur Genüge, dagegen kann man sowieso nichts machen. Also bin ich freundlich und höflich, beantworte technische Fragen möglichst ungenau und lasse das geöffnete Getriebe verschwinden damit er die Zähne nicht zählen und damit das Übersetzungsverhältnis ermitteln kann. Aber sicher hat er das schon genau fotografiert.

Nach der ersten Begeisterung und dem anfänglichen Interesse von Kavan an der Herstellung meiner Bauteile ist er plötzlich

sehr zurückhaltend. Wenn ich ihn sprechen möchte verschwindet er in seinem Wohnmobil und irgendwie kommen wir nicht zusammen um über die Zukunft zu sprechen.

Da verkauft Bruno entgegen unserer Abmachung seine beiden zwar von ihm gebauten aber von mir gelieferten COBRAs an Kavan, der verkauft sie zum dreifachen Preis an zwei Amerikaner und brüstet sich anschließend damit, dass er unsere Reisekosten dicke wieder drin habe.

Wieder zuhause sehe ich Bruno, der um die Ecke wohnt und sonst zwei bis drei mal die Woche bei mir vorbei schaute und alle meine Gedanken und Überlegungen und sämtliche Details meiner Versuche und deren Ergebnisse kennt nur noch selten, später überhaupt nicht mehr.

Dann erfahre ich, dass Bruno für Kavan Versuche und Probeflüge mit einer anderen Hubschrauberkonstruktion und einem »Jet-Ranger« macht.

Bruno war »ins andere Lager« abgewandert.

Das kann also leider auch mit einem guten Freund geschehen.

Jetzt war mir plötzlich auch klar, warum Kavan nach dem USA-Auftritt wegen einer Zusammenarbeit mit mir nicht mehr ansprechbar war.

Er wollte von mir technisch und vor allem finanziell unabhängig sein, mich nicht am wirtschaftlichen Erfolg meiner Entwicklung beteiligen und lieber sein eigenes Süppchen kochen und hoffte, das mit der Entwicklung einer eigenen Mechanik und Brunos Hilfe verwirklichen zu können.

*

Zu dieser Zeit hatte ich bereits über zweihundert Bausätze verkauft und weitere Aufträge im Haus und wollte das Projekt jetzt wirklich langsam abgeben.

Ich hatte inzwischen gemerkt, wie hoch das Interesse weltweit war, wie sehr mein Hubschrauber begeisterte und dass man damit gutes Geld verdienen konnte.

Aber mir war auch klar, dass ich in Kürze, jetzt wo das Eis gebrochen war, mit weiteren Entwicklungen und entsprechender Konkurrenz rechnen musste und was meine Patentanmeldung wert war konnte ich auch nicht absehen.

Zur Nürnberger Spielwarenmesse im Februar 1972 sagte SIMPROP die vereinbarte Präsentation meines Hubschraubers auf der Messe kurzfristig ab, man habe sich entschlossen, eine Neukonstruktion von Kavan zu unterstützen und man sprach sogar von einer »Kavan Helikopter Invasion«.

Diese Entwicklung passte mir natürlich absolut nicht. Das Schlimmste dabei war, dass Bruno jetzt für Kavan arbeitete und nicht nur meine kleinen Geheimnisse kannte, sondern auch in meine Überlegungen betreffend möglicher Weiterentwicklungen eingeweiht war und ich damit rechnen musste, dass meine Ideen jetzt in den Kavan-Hubschrauber einfließen.

Nach dem Rückzieher von SIMPROP wandte ich mich an den Größten in der Modellbaubranche, die Fa. Graupner in Kirchheim/Teck. Man war nicht völlig ablehnend aber letztlich doch so hinhaltend und zögerlich, dass ich kein echtes Interesse vermutete.

Blieb als nächstes die damals zweitgrößte Firma Schuco-Hegi in Nürnberg.

Hegi war sofort Feuer und Flamme und so interessiert, dass sie die BELL HUEY COBRA noch auf der Spielwarenmesse 1972 anbot.

Sofort wurden im Eiltempo Prospekte gedruckt, man übernahm meine Fotos und Texte und wir wurden uns auch sonst einig.

Und so hatte meine BELL HUEY COBRA eine neue Heimat, ich hatte finanziell einen akzeptablen Anteil an der weiteren Vermarktung, hatte aber die Produktion aus dem Haus und konnte mich wieder voll auf mein Ing.-Büro konzentrieren.

Dachte ich jedenfalls.