

## *Modellbauzeit in Mühlheim*

Im April 1962 fand ich eine Sechszimmer-Wohnung in Mühlheim am Main. Sie lag zwar an der Hauptdurchgangsstraße und war entsprechend laut aber wir hatten alle einen tiefen Schlaf und ertrugen das.

Zu meiner Arbeit im Ingenieurbüro in Frankfurt und dem Modellflugplatz Hanau lag das neue Zuhause gleichermaßen günstig aber vor allem, jetzt hatte ich ein Bastelzimmer, ganz für mich alleine und Heidi begrüßte das frei werdende Wohnzimmer ebenfalls.

Gerhard kam in die Schule, Heidi hatte zeitweise eine Halbtagsstelle im Kindergarten, ich war mit meinem Beruf zufrieden, wurde zum »Öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen« vereidigt, kam mit meinem Chef klar, bekam eine Umsatzbeteiligung an den Honoraren für die von mir erstellten Gutachten und alles lief bestens rund.

Im Dezember 1963 wurde unsere Tochter Gisela geboren. Jetzt hatten wir drei Kinder, alle waren gesund und munter und ich konnte mich in meiner kleinen Modellbauwerkstatt austoben.

Ich hatte die Fa. Graupner wegen der anfänglichen Probleme mit dem »SATELLIT« angesprochen, man schickte mir einen Baukasten als »Entschädigung«, das fand ich generös und dann baute ich sogar zwei flugfertige Modelle für Graupner die ich persönlich in der Firma in Kirchheim-Teck ablieferte.

Dabei konnte ich den Betrieb besichtigen und war höchst beeindruckt vom Maschinenpark, von der Fertigung, vom Lager und dem ganzen Ambiente.

Bald musste eine Dreikanalsteuerung für Seitenrunder, Höhenrunder und Motordrossel für meinen neuen »SATELLIT« her.  
Für die Finanzierung dieser neuen Steuerung, die damals so um die 700,- DM kostete, das war viel Geld, gab ich sogar zeitweise das Rauchen auf.

Danach kamen einige mehr oder weniger gelungene Schulterdecker-Eigenbauten mit 3,5ccm und dann 5,0ccm-Motor.  
Für den Sommerurlaub in Hvide-Sande in Dänemark baute ich zwei einfache Segler für Hangflug an der Dünenkante, später ging es damit auch mal in die Rhön.

Später konstruierte ich einen Segelflugzeug-Nachbau »LO 100« mit gut 2 Metern Spannweite.

Der Entwurf gefiel im Hanauer Modellbau Club so gut, dass davon zwölf Modelle aufgelegt und gebaut wurden.  
Die Holzteile dazu lieferte die damals in unserer Gegend in Grebenhain ansässige Firma Robert Becker = »ROBBE«.  
Mit der »LO 100« fuhren wir zum Hangflug an den Dörnberg bei Kassel und in die Rhön.

Eine Firma Engel in Knittlingen interessierte sich für das Modell.  
Der in Hanau wohnende Vertreter dieser Firma meinte, ich sollte doch mal bei der Firma vorbei kommen.  
Da Knittlingen nicht weit ab von meiner Südtour lag, tat ich das auch.

Das war mein erster Kontakt zur Modellbauindustrie.  
Die Firma Engel wollte die »LO 100« als Baukasten herstellen und vertreiben, wir wurden handelseinig und da ein Teil meines Honorars aus Modellbaumaterial bestand, kam ich in der Folgezeit öfter mal in Knittlingen vorbei.

Bald wurde das zur Gewohnheit, ich richtete meine Reisen so ein, dass ich in Knittlingen übernachtete und dadurch kam ich mit den dort ebenfalls übernachtenden Vertretern zusammen. Die »LO 100« verkaufte sich ganz gut, ich wollte weiter ins Geschäft kommen und so mein immer teurer und anspruchsvoller werdendes Hobby finanzieren.

Dazu baute ich eine »CHESSNA SKYMASTER«.  
Das Modell hatte entsprechend dem Vorbild einen kurzen und kastenförmigen Mittelrumpf mit einem ziehenden Motor vorne und einen schiebenden Motor hinten und zwei seitlich neben dem Rumpf zum Leitwerk hinten laufenden Auslegern. Der schiebende hintere Motor war bei meinem Modell ein Dummy der sich im Wind des vorderen Propellers mitdrehte. Das Modell flog prima, war leicht zu bauen, kam aber irgendwie nicht so recht an.

Anders meine »ME 109«.

Die hieß zwar erst später bei Engel so, aber ich hatte davon einige Modelle schon gebaut, an diversen Wettbewerben teilgenommen und zweimal den Titel eines Hessenmeisters in der Kunstflugklasse »RC1« errungen.

Das Modell, ein Tiefdecker, war relativ einfach aufgebaut. Es hatte einen oben offenen Rumpf aus zwei vom Motor bis zum Leitwerk laufenden Balsa-Seitenplatten. Tragfläche und Leitwerk wurden mit Sollbruchstellen unter den Rumpf geschraubt und waren nicht mehr mit Gummis befestigt.

Durch den oben auf ganzer Länge offenen Rumpf konnte man Motor, Tank, Akkusatz, Empfänger, Rudermaschinen und Gestänge sehr gut einbauen und dann mit einem durchgehenden Deckel verschließen.

Dieser »Deckel« erhielt später das Aussehen und die Kabine der »ME109«.

Die Tragfläche war in üblicher Rippenbauweise konstruiert, hatte ein von der Mitte zu den Randbogen hin laufendes unterschiedliches Profil und wurde auf einer speziellen Helling zusammengebaut.

Die ME hatte einen 8ccm-Glühzünder-Motor und wurde mit einer 8-Kanal Fernsteuerung ausgestattet.

Geflogen wurde im damals üblichen »Tipp-Tipp-Verfahren«:

Dabei wurden alle Ruder auf den maximal unbedingt notwendigen Ruderausschlag eingestellt und dann mit genau dosierten einzelnen kleinen Impulsen bewegt. Man flog also gewissermaßen ein Vieleck und versuchte, durch möglichst viele kleine Ausschläge eine möglichst runde Figur zu fliegen, der man die einzelnen TippTipps nicht mehr ansah.

Das war schon mal eine Kunst für sich.

Dann musste man die Nullstellung der einzelnen Ruder so einstellen, dass das Modell ohne Steuerimpulse möglichst gerade und in sauberer Linie flog. Da die damaligen Anlagen keine der später selbstverständlichen Möglichkeiten zum Einstellen dieser Nullstellung, Trimm genannt, besaßen, musste man die Ruder am Modell mechanisch durch Änderungen am Steuergestänge einstellen.

Das ging natürlich nur, wenn das Modell gelandet war und so flog man damals vor einem Wettbewerb viele kurze »Trimmflüge« um die günstigste Einstellung zu finden.

Ein Erfolg war also schon vom präzisen Trimmflug abhängig. Wenn ein Wettbewerbsdurchgang gestartet war, gab es kein Nachjustieren mehr, dann musste alles passen.

Einige Male nahm ich mit meiner »ME109« an Deutschen Meisterschaften in »RC1« teil, war aber nie besonders gut und erreichte meist nur die Plätze zwischen fünf und neun.

Dafür war ich im Schauflug deutlich besser, speziell beim Ballonstechen:

Dabei wurden normale Luftballons an 10x10mm-Balsastäben von 1 Meter Länge auf der Wiese aufgestellt und die Kunst bestand darin, den Ballon im Tiefflug zu treffen.

Da war ich in meinem Element.

Ich stellte acht bis zehn Ballons in einer Reihe im Abstand von etwa fünf Metern auf, trimmte meine »ME109« so ein, dass sie so gerade wie möglich flog, stellte mich nahe an die Ballons, flog auf die Reihe zu und knallte dann – peng, peng, peng – möglichst viele Ballons kaputt.

Das Ganze wiederholte ich dann im Rückenflug und meistens, wenn es nicht zu windig war, klappte das auch und das Publikum zählte laut die Knaller mit.

Das begeisterte manche Zuschauer so, dass bei einem Flugtag in Aalen ein Zuschauer auf mich zu kam, mir begeistert die Hand schüttelte und lauthals lobte:

»Herr Schlüter, sie sind eine SAU«,

was ich in diesem Zusammenhang, im Gegensatz zu einigen etwas erschrockenen Umstehenden, als pures Kompliment auffasste.

So war es ja wohl auch gemeint.

Solche Flugtage machten mir riesig Spaß, ich ging immer lieber zu solchen Veranstaltungen als zu den für Publikum und Teilnehmer meist langweiligen Wettbewerben mit ihren ständigen Wiederholungen der immer gleichen Folge von immer gleichen Flugfiguren.

Lieber flog ich verrückte Dinge wie die gewagte und riskante Fuchsjagd:

Dazu brauchte man allerdings einen zweiten Verrückten, der bereit war sein Modell zu riskieren.

Hierbei werden an den Schwanz jedes Modells fünf bis zehn Meter lange Papierstreifen befestigt und jeder versucht, dem anderen seinen Papierstreifen mit dem eigenen Propeller abzuschneiden oder doch wenigstens zu kürzen.

Das war immer Action pur, alle warteten darauf, dass es endlich einmal kracht, manchmal fehlten da nur Zentimeter und manchmal fetzte es auch richtig.

Wenn die Balsabrocken vom Himmel rieselten, war die Begeisterung groß, dann hupten manchmal sogar die Autos und der Absturz war eben der Preis für zu gewagtes Fliegen.

Aber es war eine Schau.

Solche Flugvorführungen gab es auch jedes Jahr zu Pfingsten in Harsewinkel in Westfalen. Dort hatte sich eine gerade erst gegründete Firma SIMPROP angesiedelt, die sich vorgenommen hatte, endlich mal »vernünftige« Fernsteuerungen für Flugmodelle zu bauen.

Diese Fernsteuerungen sollten die Möglichkeit haben, mehrere Steuersignale zur gleichen Zeit = SIMultan und im gleich bleibenden Verhältnis zur Bewegung eines Steuerknüppels = PRO-Portional per Funk zu übertragen.

Daher der Firmename SIMPROP.

Außerdem sollte es möglich sein, mit einer neuen Funk-Übertragungstechnik zwölf Modelle gleichzeitig zu fliegen.

Bei einem solchen Pfingsttreffen in Harsewinkel bekam auch ich eine der ersten zwölf Anlagen, baute meine »ME« spontan um und war bei diesem ersten Testflug von zwölf Modellen mit in der Luft.

So viele Flieger zur gleichen Zeit hatte es noch nicht gegeben, das hatte noch niemand gesehen, das war auch vorher technisch gar nicht möglich.

Die Begeisterung bei den Zuschauern und natürlich bei SIMPROP war riesig, bei den Piloten hielt sie sich anfangs in Grenzen, denn auch wir waren noch nie mit so vielen Modellen gleichzeitig in der Luft.

Es war ungeheuer schwer, sein Modell zwischen den anderen Fliegern im Auge zu behalten.

Dazu dann noch die völlig ungewohnte neue Proportionalsteuerung.

Es gab auch vereinzelt Bruch, weil einige Piloten ihr eigenes Modell aus den Augen verloren, versehentlich einem anderen Modell nachsahen und es steuern wollten während ihr eigenes Modell irgendwo unkontrolliert das Weite oder den sicheren Erdboden suchte.

Aber das tat dem Gesamterfolg keinen Abbruch.

Diese Firma SIMPROP war übrigens 1968 der Veranstalter des ersten Internationalen Wettbewerbs für ferngesteuerte Modellhubschrauber.

Aber davon später.

Der Modellbaukasten der »ME 109« wurde übrigens von der Fa. Engel mehrfach neu aufgelegt und noch bis Ende der neunziger Jahre vertrieben.