

Neue Horizonte

Die an sich nicht schlechte Wohnung in Mühlheim wurde uns langsam zu eng.

Mein kleines Bastelzimmer quoll über, den drei Kindern wurde es auch zu eng, die Straße am Haus war zur Durchgangsstraße und der Verkehr mehr und lauter geworden.

Der Hauseigentümer im Erdgeschoss unter uns beschwerte sich häufiger über meine nächtlichen Bastelaktivitäten.

Die Modellfliegerei mit »normalen« Flächenflugmodellen wurde zur Gewohnheit und langsam langweilig und mir schwirrten Gedanken nach anderen Flugkörpern durch den Kopf.

Fliegende Untertasse?

Senkrechtstarter?

Hubschrauber?

Aber dazu brauchte ich mehr Platz und sicher auch die eine oder andere Werkzeugmaschine.

Anfang 1967 ergab sich eine Möglichkeit, die wieder mal ein echter Glücksfall war: Die Baugenossenschaft baute hinter der Poron-Fabrik in Mühlheim eine größere Anzahl so genannter »Atrium-Bungalows«, allerdings nur für Familien, die mindestens schon zehn Jahre in Mühlheim wohnten.

So lange waren wir noch nicht in Mühlheim aber ich konnte das zuständige Gremium überzeugen, dass wir unbedingt so ein Haus brauchten, mit drei Kindern die richtige Familiengröße hätten und die Finanzierung kein Problem sei.

Letzteres stimmte nachher nicht mehr so ganz, weil wir den Zuschlag für das größte aber auch teuerste Grundstück an der Ecke der Waldschulstraße bekamen.

Aber auch das war letztlich mehr als positiv, denn ein paar Jahre später konnte ich ohne Platzprobleme vorne ein kleines Büro anbauen.

Das bei der Kalkulation fehlende Kapital ersetzte ich einfach und ohne großes Nachdenken bei den Posten Heizung, Sanitär, Elektrizität durch die Angabe »Eigenleistung des Bauherrn« und schon stimmte die Rechnung.

Vorerst jedenfalls auf dem Papier.

Dann begriff ich langsam, was ich mir da aufgeladen hatte, denn für die nächsten Monate wurde von mir ein mehr als fleißiger Fünfzehnstudententag gefordert:

Bei Tagesanbruch um 06:00 Uhr Arbeit am Bau, später bei Licht noch früher.

Um 08:00 Uhr ins Büro, Arbeit vom Vortag abgeben, neue Aufträge holen.

Danach Werkstätten aufsuchen, Unfallwagen besichtigen, Mittagsstulle im Auto, Mittagspause der Werkstätten möglichst als Fahrzeit nutzen.

Nachmittags so früh wie möglich wieder zum Bau.

Nach Einbruch der Dunkelheit Büroarbeit und Gutachtendiktat zuhause.

Am nächsten Tag wieder das gleiche Spiel.

Nicht immer klappte dieser Rhythmus.

Die Fahrten in den Süddeutschen Raum mit den gewohnten Übernachtungen in Knittlingen passten nicht mehr so ins Programm, aber sie mussten nun mal erledigt werden.

Schließlich verdiente ich mir damit meine Brötchen.

Alles in allem schaffte ich es, nicht nur beim Rohbau einige Kosten sparende Arbeiten zu machen sondern dann rollte richtig der Rubel.

Unter Aufsicht und Rat der entsprechenden Fachbetriebe verlegte ich die ganze Wasser- und Abwasserinstallation, alle Elek-

troinstallationen mit Ausnahme des Hauptanschlusses und die komplette Heizung mit Kessel, Öltanks im Keller usw. Das Material konnte ich im Industrie-Fachhandel günstig einkaufen, was ich nicht verarbeitet hatte, konnte ich zurück geben und alles was irgendwie technisch war versuchte ich zu erledigen.

Letztlich sparte ich so viel, dass bei den Baukosten eine kleine Drehbank, eine kleine Fräsmaschine und eine Bohrmaschine sowie diverse Werkzeuge abfielen. Und einen richtigen Hobby- und Bastelkeller hatte ich jetzt auch.

Die Modellfliegerei war für die Zeit der Bautätigkeit natürlich auf Eis gelegt.

Nur mein amerikanischer Freund Jim Martin, allgemein »Jersey-Jim« genannt, tauchte eines Tages mitten in meiner Bautätigkeit auf, meinte, ich müsste mal ein Flugwochenende einlegen, er würde mein Modell schon klar machen und die Akkus laden, seine Frau mit Baby würde so lange in der Sonne im Hof sitzen und warten, bis ich die Heizkörper weiß gespritzt hätte, aber dann sollten wir aufbrechen.

Warum eigentlich nicht, so eine Abwechslung tut mir sicher gut und die Heizkörper kann ich sowieso erst morgen montieren wenn sie trocken sind.

Also Kompressor an, Farbe mixen, die im Hof in Reih und Glied aufgestellten Heizkörper spritzen, umdrehen und die Rückseite spritzen.

Als Jim zurück kommt und wir aufbrechen wollen meldet sich seine Frau ganz schüchtern: Sie und das Baby würden eigenartig klebrig sein, sie wüsste gar nicht was das wäre, sie hätte das eben erst beim Aufstehen gemerkt, vorher sei das nicht da gewesen ...

Man kann es kaum glauben.

Die arme Frau hatte die ganze Zeit im Hof gesessen und hatte,

ohne dass ich es merkte oder sie sich meldete, die Schwaden meiner Spritzaktion abbekommen.

Zum Glück hatte das Baby nichts am Körper und im Gesicht, nur das Mützchen klebte am vorderen Rand.

Dafür war der Kinderwagen um so klebriger und bei der Mutti musste teilweise ein Wattebausch mit Verdünnung zum Einsatz kommen.

Warum stört ein Modellflieger auch einen anderen Modellbauer mitten beim Hausbau, und das auch noch mit Frau und Baby?

Aus der Fliegerei wurde an diesem Tag natürlich nichts mehr, wir feierten die gelungenen Reinigungsaktionen ausgiebig, die Baby-Mutti taute auf und machte eifrig mit.

Das Baby schlief offenbar seinen Spritznebelrausch aus und dann wurde es so feuchtfröhlich und spät, dass wir alle drei Gäste irgendwie bei uns zur Übernachtung unterbrachten.

Und am nächsten Tag gingen wir dann wirklich zum Fliegen.

Dann kam der große Umzug ins neue Heim, wir richteten uns ein, gewöhnten uns an die neue Umgebung, beruflich hatte ich viel zu tun, mit meinem Chef, Herrn Wentz, kam ich überein, dass ich mich in Mühlheim mit einem eigenen Ingenieurbüro selbständig mache.

Wir einigten uns auf die von jedem hauptsächlich zu bearbeitenden Gebiete, was auch von unseren Auftraggebern akzeptiert wurde

Ich machte die Gerichtsgutachten in Offenbach, Hanau und Umgebung, die Touren Richtung Karlsruhe und Gaggenau fielen für mich weg und so war ich nun mein eigener Chef.

Ich fand in Frau Rau eine gute Sekretärin, hatte gut zu tun, brauchte bald eine zweite und dann dritte Schreibkraft und einen jungen Kfz.-Meister als Assistenten und baute nicht viel später einen Bürotrakt an den Bungalow an.

Das Thema Modellhubschrauber fesselte mich immer mehr, aber ich hatte keine Ahnung wie so ein Hubschrauber überhaupt fliegt und gesteuert wird.

Ich hatte einen Schiffsmodellbauer kennen gelernt, der bei der Flugbereitschaft der Hessischen Polizei auf dem Flugplatz Egelsbach als Pilot beschäftigt war.

Ich sprach ihn einmal an, wurde nach Egelsbach eingeladen und dort sah ich zum ersten mal einen Helikopter aus der Nähe.

Eine »Bell 47 G« und eine »Alouette 3«.

Man erklärte mir eifrig die Technik aber nach kurzer Zeit verstand ich nur Bahnhof.

Junge, war das kompliziert.

Und das als Modell?

Undenkbar.

Man gab mir das Hubschrauberbuch von einem Professor Dr. Just mit, das sei der Hubschrauberpapst, wenn ich das gelesen hätte wüsste ich Bescheid.

Ich studierte Kapitel für Kapitel, Zeile für Zeile, Foto für Foto, verstand vieles, manches nur halb, manches gar nicht.

Langsam wurde ich ein wenig schlauer, ich erschien mehrmals in Egelsbach, sah die Technik schon mit etwas mehr Verständnis und schüttelte wieder den Kopf.

Als Modell nicht machbar.

Da erschien die Einladung zu einem Hubschrauberwettbewerb, ausgeschrieben von der schon genannten Firma SIMPROP in Harsewinkel.

Erster Preis 4.000,- DM, zweiter 3.000,-, dritter 2.000,- usw.

Das hörte sich verlockend an.

Sollte es ja auch.

Ich rief Fritz Bosch, den Chef von SIMPROP an.

Ja, das sei echt, die Zeit sei reif, er hätte schon was aus USA und Japan läuten hören, da wäre so was schon im Gange, die

schienen schon Hubschrauber zu fliegen, da wäre was zu erwarten und in Europa würde sich auch das eine oder andere tun. Wir hätten ja auch schon mal darüber gesprochen, was denn mit meinen Plänen sei, wir sollten uns doch in Deutschland nicht abhängen lassen. Ich sollte mich doch auch mal dahinter klemmen.

Hatte Fritz denn überhaupt eine Ahnung, wovon er sprach? Ich hatte das Buch von Prof. Just studiert und mir die Helis in Egelsbach angesehen. So was als Modell bauen und ferngesteuert frei fliegen? Das wird doch nichts. Oder doch?

Der Gedanke ließ mich nicht mehr los. Ich begann zu konstruieren und zu experimentieren, kam über unkontrollierte kurze Hüpfer nicht hinaus und fuhr kleinlaut, im Kofferraum ein Modell das noch nie in der Luft war, nach Harsewinkel. Nur zum Zusehen. Als ich aber dort sah, was andere Teilnehmer mitgebracht hatten, da traute ich mich auch, meine Sachen auszupacken und mein Glück zu versuchen.

Um es kurz zu machen: Der erste Wettbewerb in Harsewinkel 1968 war genau genommen ein Reinflug. Von den vielen Gerüchten über angeblich schon funktionierende Hubschrauber blieb nichts übrig. Es erschienen nur dreizehn Teilnehmer, keine Amerikaner oder Japaner und von den Modellen hatte keines eine echte Chance die geforderten Manöver zu fliegen.

Es gab manches technisch interessante Modell, manchen interessanten Ansatz wie man die Materie beherrschen könnte aber die Tatsache, dass ausgerechnet ich mit meinem unerprobten Modell und mit einem im Grunde unkontrollierten »Flug« von wenigen Sekunden der »Gewinner« des Wettbewerbs wurde, das spricht für sich.

Die ausgeschriebenen Preise wurden verständlicherweise nicht in voller Höhe bezahlt aber einen Tausender war den Veranstaltern meine Darbietung wert.

Außerdem spendete die Hubschrauberfirma Clever & Rietdorf in Saffig jedem Teilnehmer eine, mir sogar zwei, Flugstunden mit Fluglehrer auf einem ihrer Hubschrauber. Das erfreute natürlich alle Teilnehmer sehr und so trafen wir uns einige Zeit später fast alle in Saffig wieder.

Was bei diesem Wettbewerb in Harsewinkel an Technik so alles gezeigt wurde und wie und mit welchem Ergebnis die technische Entwicklung dann weiter ging, das steht alles detailliert in meinem Buch, das ich 1975 geschrieben habe und in der mittlerweile dreizehnten Auflage als Standardlektüre der Modell-Hubschraubertechnik bezeichnet wird.

Es ist in Deutsch, Englisch, Französisch, Holländisch und Spanisch erschienen.

Wer sich für das Thema im Detail interessiert, der sollte das Buch lesen:

»Dieter Schlüter, Hubschrauber ferngesteuert«

Erhältlich ist es im Buchhandel oder über meine Internetseite www.dieterschlueter.de