Pressestimmen

Frankfurter Allgemeine Zeitung, März 1991:

Ferngesteuerte Flugmodelle, schön fürs Auge, lästig fürs Ohr, gehören zu den anspruchsvollsten technischen Spielzeugen. Von beinahe jedem Flugzeugmuster gibt es eine Miniaturausgabe. Die Bastler mit dem Funkgerät vor dem Bauch lenken Dreidecker genau so sicher durch die Luft wie einen viermotorigen Airliner. Nur den Hubschrauber bekamen sie nie in den Griff.

Dieter Schlüter schaffte es.

Sein Ehrentitel: Vater des Modellhubschraubers.

Dieter Schlüter ist einer jener bemerkenswerten unprominenten Zeitgenossen, die kaum jemand in der Nachbarschaft kennt, die aber gleichwohl unter Fachleuten in aller Welt einen Namen haben. Der gebürtige Frankfurter lernte Automechaniker und wurde Kfz.-Meister, bevor er sich im Abendstudium zum Ingenieur aufschwang. Mit Autos hatte er immer noch zu tun: als Kraftfahrzeug-Sachverständiger. Schlüter unterhält in Wiesbaden-Schierstein ein Ingenieurbüro. Die Nähe zum Wasser bringt es mit sich, dass er auch Boote entwirft. Schlüter zieht allerdings größere Gewässer dem Rhein vor.

Den Erfolg seines Lebens hatte er in einem dritten Metier, der Luft. Damals war er ein ehrgeiziger Modellflieger, der sich nicht mit den käuflichen Baukästen zufrieden gab und eigene Typen konstruierte, darunter eine hölzerne ME109. Er errang den Titel eines hessischen Kunstflugmeisters.

Eines Tages stellte er sich dieselbe Frage, auf die schon die großen Flugzeugkonstrukteure dreißig Jahre lang keine Antwort gefunden hatten: Warum ist ein Hubschrauber so unendlich viel schwerer zu lenken als ein Flächenflugzeug? Weil er stets labil, nie

stabil in der Luft liegt. Schlüter wusste, wie es bei den Großen funktioniert. Zur Auftriebserzeugung werden die Rotorblätter kollektiv verstellt, zum steuern obendrein noch zyklisch. Bisher waren alle Modellbauer an der Aufgabe gescheitert, Konstruktionspläne von Bell und Lockheed halfen auch nicht weiter. Die komplizierte Technik eines Großhubschraubers ließ sich nicht einfach miniaturisieren.

Diese resignierende Erkenntnis führte dann zum Erfolg. Schlüter vereinfachte das System radikal. Er verzichtete vorerst auf die sog. kollektive Blattverstellung und steuerte das Abheben einfach über die Regelung der Rotordrehzahl. Der Weg von der Theorie zur Praxis war mit Trümmern übersät, ›bei jeder Bodenberührung zerstörte sich das Ding selber«. Ende 1969 / Anfang 1970 war er am Ziel. Im Juni 1970 stellte er zwei Weltrekorde im Dauerflug von knapp 28 Minuten und einer Strecke von 11,5 Km auf.

Er machte das Hobby zum Beruf und wurde unter Modellbauern zur Institution. Sein Briefkasten füllte sich mit Anfragen, Bestellungen, sogar mit Geldscheinen. In seinem Hobbykeller in Mühlheim am Main produzierte er 300 Bausätze seines Hubschraubers. Er stellte jedes Teilchen an der eigenen Werkbank her, Gehäuse, Kugelgelenke, Taumelscheibe, und die Späne flogen bis ins Schlafzimmer.

Dann wurde ein richtiges Unternehmen daraus, das weltweit über 70.000 Bausätze verkaufte und auch sonst alle Modellbauerwünsche erfüllte. Vor einigen Jahren hat er sein Unternehmen verkauft. Heute knattern weltweit mehr als 150.000 kleine

Drehflügler mit dem von Schlüter entwickelten Steuersystem in der Luft herum.

Schlüter schrieb das noch heute aktuelle Standardwerk ›Hubschrauber ferngesteuert«. Zwei Modellhubschrauber im Deutschen Museum in München und im Hubschraubermuseum Bückeburg sichern ihm ein wenig Unsterblichkeit.

Zeitschrift »actuell« 2001:

Interview mit Dieter Schlüter dem Erfinder des Modellhubschraubers:

Wir haben uns mit Dieter Schlüter, dem Erfinder des Modellhubschraubers unterhalten. Wie kam er auf die Idee? Wer ist er überhaupt? Warum wurde es plötzlich so still um ihn? Wie steht er zu den Turbinenbetriebenen Modellhubschraubern? Wo sieht er die Trends der Zukunft? Fragen über Fragen. Doch lesen Sie selbst:

actuell.: Eine persönliche Frage gleich zu Beginn: Der Name Dieter Schlüter ist eng mit dem Modellhubschrauber verbunden. Wer sich für dieses Metier interessiert, kennt Sie. Nur, die Person Dieter Schlüter, kennen die Wenigsten. Wer sind Sie also, wer ist Dieter Schlüter?

Dieter Schlüter: Naja, wer bin ich: Baujahr 1931, Kfz.-Handwerk gelernt bis Meisterprüfung mit 23 Jahren, Heirat, 3 Kinder, Abi und Techniker-Studium in Abendkursen, Ernennung zum Ingenieur und Kfz.-Sachverständigen, Aufbau eines eigenen Ingenieurbüros. Nebenbei als Hobby RC-Modellbau, 1968 erste Versuche mit Hubschraubern, Anfang 1970 erste Flugerfolge, 1972 eigene RC-Modellhubschrauber-Produktion bis Firmenverkauf 1986, danach neue Firma für Industriebuschrauber bis 1997. Jetzt nur noch Ingenieurbüro und beratende Tätigkeit. Als zweites Hobby seit über 30 Jahren Wassersport mit versch. Segel- und Motorbooten mit vielen Reisen in Nord- und Ostsee von England bis Finnland und Mittelmeer bis Türkei.

actuell.: Herr Schlüter, Sie gelten als der Erfinder des Modellhubschraubers. Wie kamen Sie auf diese Idee und welche Schwierigkeiten gab es zu Beginn zu überwinden?

Dieter Schlüter: Mich hatte 1968 der Helivirus gepackt. Ich baute bei Großflugzeugen bekannte Systeme nach aber nichts funktionierte. Alles war zu aufwendig, völliges Neuland und es gab

keine Erfahrungswerte. Erst als ich anfang alles zu vereinfachen stellten sich Erfolge ein. Von Versuch zu Versuch lernte ich dazu, verbesserte die Technik und im Januar 1970 konnte ich die ersten kontrollierten Flüge machen. Im Juni 1970 habe ich dann zwei Weltrekorde mit 28 Minuten Flugzeit und 11,5 Km Strecke geflogen. Das sprach sich natürlich weltweit schnell herum. Mein Modell »Huey Cobra« flog prima, die von mir entwickelte Mechanik war ideal einfach, modellbaugerecht, gut zu erweitern und nachzubauen und so wurde ich zum Erfinder des Modellhubschraubers.

actuell.: Sie haben ihre Firma Mitte 1986 an robbe verkauft. Dann wurde es ziemlich still um Sie. Warum?

Dieter Schlüter: Ich hatte Anfang der siebziger Jahre verschiedene Patente angemeldet. Weltweit konnte ich Lizenzen verkaufen aber mir war klar, dass meine Vorrangstellung nach Ablauf der Schutzrechte vorbei sein würde. Also habe ich das Kaufangebot von robbe damals nicht ungern angenommen. Ich wurde für drei Jahre Berater für robbe und durfte acht Jahre nicht im Modellbau aktiv und Konkurrent werden. So kam es, dass man mich mehr auf meinem Boot als auf Modellflugplätzen sah.

actuell.: Wie sehen Sie den Trend zu elektro- und turbinenbetriebenen Modellhubschraubern?

Dieter Schlüter: Die Entwicklung des Elektroantriebs sehe ich sehr positiv. Der E-Antrieb ist sauber, leise und relativ unkritisch. Die Technik wird immer besser werden, die Flugzeiten mit einer Akkufüllung immer länger und ich bin überzeugt, dass sich da noch einiges tun wird, auch in preislicher Hinsicht. – Auch beim Turbinenantrieb wird das so sein wobei ich im Moment noch nicht sehen kann, dass die Turbine den bekannten Kolbenmotor in absehbarer Zeit ersetzen wird. Aber wer kann das heute schon sagen? Tatsache ist, dass ein Turbinenantrieb ungeheuer reizvoll ist und das allein macht schon die Musik.

actuell.: Was glauben Sie, wie wird der Modellhubschrauber der Zukunft aussehen. Wohin geht der Trend ihrer Meinung nach?

Dieter Schlüter: Generell bin ich ein technisch sehr aufgeschlossener Mensch und davon überzeugt, dass jede Entwicklung weiter geht. Aber wohin? Der heutige Hubschrauber fliegt perfekt und die Technik ist bis ins Detail ausgereizt. Die durchgehende Stabilisierungsstange mit Steuerflügeln, der Kern meiner damaligen Erfindung, ist heute immer noch Standard genau so wie die von mir als für den Modellbau als optimal entdeckte Mischung mit dem Bell-System. Sollte sich das nach nunmehr 30 Jahren grundlegend ändern? Die Elektronik wird sich weiter entwickeln, speziell die Fluglagenregelung und Stabilisierung. Fantastisch sind die Scala-Modelle. Hier kann man sich tummeln. Die werden immer perfekter und sicher auch größer werden. Aber wo bleiben die wirklichen Innovationen, die Senkrechtstarter, die Fliegenden Untertassen?

actuell.: Was sind Ihre persönlichen Ziele?

Dieter Schlüter: Gesund und im Kopf klar bleiben, das Leben genießen, Reisen machen, meine Enkel groß werden sehen, ein wenig konstruieren und mit Technik befassen, die Entwicklungen verfolgen und meinen Senf dazu geben. Oder überhaupt ganz einfach ein zufriedener Mensch bleiben.