



① Dieses Modell hat Dieter Störig während seines Studiums der Innenarchitektur in Detmold 1965/66 gebaut, wurde aber noch nicht geflogen. Dieser Hubschrauber vom Typ Saunders-Roe SA-RO A.O.P.12 «Skeeter» der britischen Armee war damals in Detmold stationiert und gab ihm den Anlass, mit dem «Hubschrauber(un)wesen» anzufangen

② Der 1966 von Dieter Störig in Detmold gebaute gefesselte Versuchsträger zur «Grundlagenforschung». Er «flog» im Bodeneffekt an Zeltheringen gesichert hervorragend

③ Draufsicht des gefesselten Versuchsträgers mit Bell-Stabilisierung. Rückdrehmomentantrieb durch unten hängend montierten OS-Motor mit 10 cm Hubraum. (Sehr bekannter und verbreiteter japanischer robuster Modellmotor, der seit Jahrzehnten von Graupner vertrieben wird, Zwei-Takter, mit Methanol betrieben, Glühzylinder mit Glühkerze 1,5 V)

Vom Schiffsmodell zum Hubschraubermodellbau Im Gespräch mit Dieter Störig

Roland OSTER

Seit 20 Jahren bin ich jetzt Mitglied im Hubschraubermuseum Bückeburg. In dieser Zeit habe ich hier viele interessante Leute kennen gelernt, die eines gemeinsam haben: Das Interesse an Hubschraubern. Da gibt es welche, die bei der Bundeswehr Hubschrauberpilot oder Techniker waren, andere sammeln alles über Hubschrauber, andere fotografieren Hubschrauber oder bauen Plastikmodelle. Einer, der mich am meisten beeindruckt hat, ist der Hubschrauber-Modellbauer Dieter Störig.



Detmold stationierten Engländer schuld. Die flogen vor meiner Studentenbude mit Skeeter (SA-RO Saunders-Roe Mk6) und Skoute (Westland Scout AH Mk.1) hin und her. Ich habe mich daraufhin mit dem Fachbuch von Dr. Just (Mitarbeiter von Prof. Focke bei Focke Achgelis) über Hubschrauber mit der Technik des Hubschraubers befasst. Nach dem Nachbau des Skeeter, der mit «Motor im Kopf» über Rückdrehmoment angetrieben wurde, aber noch nicht flugfähig war, habe ich zwei weitere Versuchsgestelle gebaut. Dann kam der Wettbewerb der Firma Simprop-Elektronik, ein Toch-

Er ist im Hubschraubermuseum Bückeburg ehrenamtlicher Mitarbeiter und kümmert sich um den Modellbau. Er hat in den letzten Jahren die Modellbauabteilung neu gestaltet, in der sehr anschaulich die Entwicklung des Hubschrauber-Modellflugs dargestellt ist. Dass er an dieser Entwicklung massgeblich beteiligt war, erfährt man erst, wenn man mit ihm ins Gespräch kommt. In unmittelbarer Nähe der Modellvitrine steht «seine» Flettner Fl.282 Kolibri. Dieses Modell beeindruckt schon alleine durch die genauen Details. Wenn man das Modell dann noch fliegen sieht, ist man noch stärker beeindruckt. Ich als Nicht-Flugmodellbauer bewundere die Leute, die mit viel Hingabe und Geduld Stunden, Tage, Wochen, Monate, ja sogar Jahre nur ein Ziel haben – einen originalgetreuen Hubschrauber nachzubauen und diesen zum Fliegen zu bringen. Einer dieser Idealisten ist Dieter Störig. Ich habe ihn in seiner Werkstatt zu Hause und im Hubschraubermuseum besucht. In einem interessanten Gespräch

haben wir uns über sein Leben und die Entwicklung des Hubschraubermodellbaus unterhalten.

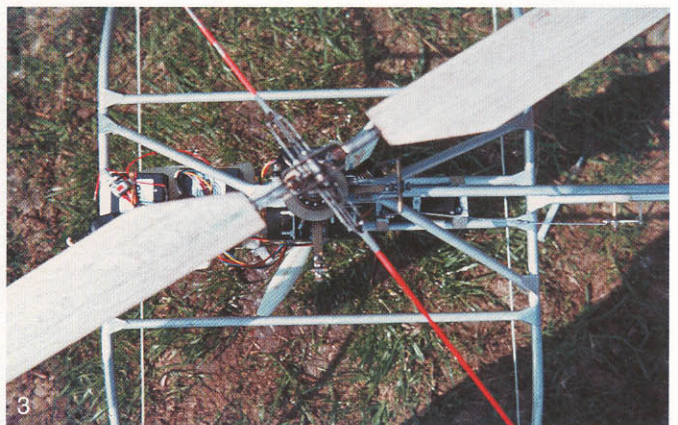
Roland Oster: Wie kam es, dass du zum Modellbauer geworden bist?

Dieter Störig: Ich wurde 1940 in Braunschweig geboren und bin im Salzgitter-Gebiet und in Marl bei Recklinghausen aufgewachsen. Als Schüler habe ich mit dem Bau von Schiffsmodellen angefangen.

RO: Wieso mit Schiffsmodellen?

DS: Weil ich Asthma hatte, konnte ich kein Hobby mit viel Bewegung haben und auch keinen Sport betreiben. Der Film «Die Wikinger» hatte mich zu einem Schiffsmodellbauwettbewerb inspiriert. Mein Schiff war ein Meter lang und hatte 2x9 bewegliche Ruder. Als Antrieb diente ein Elektromotor von Graupner. Danach folgten weitere Schiffsmodelle.

Von 1955-1958 machte ich in Marl-Lenkerbeck eine Tischlerlehre. Während der Lehre habe ich mit zwei Lehrlingen zusammen ein Segelflugzeug gebaut. Dieses ist



uns an einem Tag mit starker Thermik davon geflogen. Nach der Lehre ging ich als Geselle fünf Jahre auf Wanderschaft. Von 1964-1967 studierte ich in Detmold Innenarchitektur.

RO: Wann und wodurch kam der Entschluss zum Hubschrauberbau?

DS: Daran waren die damals in

terunternehmen von Claas-Mähdrescher. Das war im September 1968, der erste internationale Wettbewerb für ferngesteuerte Hubschraubermodelle in Harsewinkel im Münsterland. Es waren 13 Teilnehmer aus Deutschland da, darunter Dieter Schlüter, der durch seine Modellflugzeug-Konstruktionen sehr bekannt war. Die vorgestellten Modelle waren ohne Aus-



4



5

nahme ferngesteuert, aber weder beherrschbar noch steuerbar. Schlüters Sikorsky-Nachbau S-58 machte einen Sprung bis etwa zwei Meter Höhe und knallte auf den Rasen. Damit hatte er den ersten Preis gewonnen. Der Ingenieur Biesterfeld aus Hameln führte mit seiner Bell UH-1D sekundenlange Schwebeflüge vor, bis zum Bruch: 2. Preis. Wir Teilnehmer wurden belohnt durch anschließende Hubschrauberflüge mit einem Jet Ranger des Grafen Hardenberg und einer Hughes 269/300 von Otto Rietdorf aus Koblenz.

RO: Wie gings dann nach Harsewinkel weiter?

DS: 1970 stellte Schlüter mit der von ihm entworfenen Cobra (Bell 209/AH-1S) auf einem noch nicht eröffneten Autobahnteilstück bei Nürnberg einen ersten Modellhubschrauber-Weltrekord auf. Ich war damals im FSC Siegburg (Flugmodell-Sport-Club) gelandet und befasste mich mit Schlepp-Tragschraubern (zB Focke-Achgelis Fa 330 Bachstelze). Dann kam die erste Cobra in den Club und mehrere Clubkameraden und ich lernten mit ihr das Modellhubschrauber-Fliegen. Mein neuer



6

④ Dieser Jet Ranger war ein Modell von Dieter Störig, das noch ungesteuert « aus der Hücke heraus » flog, stieg und in ca zwei Metern Höhe « gefangen » werden musste. Ausgerüstet mit einer von Simprop gestifteten Fernsteuerung war es eines der Modelle, die 1968 in Harsewinkel auf dem Modellflugplatz « Ikarus » am 1. Internationalen Wettbewerb für ferngesteuerte Modellhubschrauber teilnahmen. Dieser Wettbewerb fand auf Initiative der Firma Claas-Mähdrösch statt und wurde von dem Tochterunternehmen Simprop-Elektronik organisiert

⑤ Die Flettner Fl.282 Kolibri von Dieter Störig (Massstab 1:4,5) mit neuem mechanischem Mischer für Pitch, Roll, Nick und Gieren

⑥ Dieter Störig mit seiner Flettner Fl.282 Kolibri (Massstab 1:4,5) auf dem Modellflugplatz des FMC Condor Bückeberg im April 2006

⑦ Anlassen vor dem Auto mit « Saft » direkt von der Autobatterie



7

8 **Modellhubschrauber SB-02-HAI von Dieter Störig und Magnus Bisom, 1971: Das Hai-förmige Leitwerk wurde von Dieter Stoerig entworfen und in Form gebracht, daher der Name HAI**



9 **Modellhubschrauber SB-02-HAI von Dieter Störig und Magnus Bisom, Frühjahr 1971, Flugplatz an der Sieg: Magnus Bisom versucht die ersten Hüpfer mit dem weiss-blauen Vorserienmodell D-HEBO. Man erkennt deutlich den glockenförmigen Rotorkopf**



10 **Dieter Störig zeigte 1995 seinen Sikorsky/JFW S-64/CH-54 Skycrane/Tarhe auf dem Flugplatz des FSC Siegburg e.V. Dieses Modell flog erstmals 1994 und basiert auf der Grundlage seiner Sikorsky CH-53G. Technische Daten: 2 m Rotordurchmesser, Benzinmotor 22 ccm, 13 kg Gesamtgewicht**

stand mein vorbildgetreuer Flettner Fl.282 «Kolibri», der ebenfalls immer noch von mir im FMC Condor Bückeberg geflogen wird.

RO: Mit welchem Hubschrauber fliegst du am liebsten?

DS: Da steht nach wie vor an erster Stelle meine CH-53G, danach kommt sofort der Flettner.

RO: Was macht denn dabei den Unterschied aus?

DS: Bei der CH-53 der Reiz eines

torsystem und seiner unglaublich stabilen Fluglage. Bei beiden Modellen die technische Herausforderung, die Originalmaschinen als Modellnachbauten ferngesteuert fliegen zu können.

RO: Was machst du in den Zeiten, wo du nicht gerade fliegst?

DS: Da konstruiere ich. Ich habe gerade für meinen Flettner einen neuen mechanischen Mischer zur Ansteuerung der beiden Taumelscheiben entwickelt. Als weiteres

11 **Dieter Störig erklärt Besuchern im Hubschraubermuseum Bückeberg die Technik des von ihm gebauten Schaumodells Flettner Fl.282 B-1 Kolibri**



Freund Magnus Bisom und ich fingen nun an, eigene Modellkonstruktionen zu entwickeln, darunter der SB-02-HAI Hubschrauber (Entwicklung von 1971/72, HAI für Haiflosse, S für Störig, B für Bisom).

Bisom entwickelte dann den ersten flugfähigen Tandem-Hubschrauber, eine Boeing-Vertol 107, die jetzt hier im Hubschraubermuseum steht. Während dieser Zeit entwickelte ich parallel dazu ab 1981/82 meine CH-53G, die nach vielen Veränderungen und Umbauten noch heute von mir im Bückeburger Verein FMC Condor geflogen wird.

Nachdem Bisom 1992 während unseres traditionellen Helitreffs in Siegburg an einem Herzinfarkt gestorben war, übernahm ich aus seinem Nachlass sein Flettner-Fluggestell V4. 1993-1994 baute ich meine Sikorsky Skycrane. Danach beschäftigte ich mich mit dem Flettner-Hubschrauber meines verstorbenen Freundes. Hieraus ent-

beherrschbaren Sechs-Blatt-Groschubschraubers mit zwei Meter Rotordurchmesser, ab 1982 entwickelt und bis heute geflogen. Das Gegenstück ist der Flettner mit seinem ineinander kämmenden Ro-

projekt knobele ich im Moment an einem Paragleiter mit Puppe und Elektroantrieb herum.

RO: Gibt es einen bestimmten Grund für deinen Umzug von Bonn nach Bückeberg?

DS: Ja, nach 36 Jahren Tätigkeit als Innenarchitekt in Bonn konnte ich in die Altersteilzeit gehen und zog nach Bückeberg, um dort ehrenamtlicher Mitarbeiter im Hub-

schraubermuseum zu werden. Dazu passte es prima, dass meine Frau aus dem benachbarten Stadthagen kommt.

RO: Was ist dein Betätigungsfeld im Hubschraubermuseum?

DS: Als ich 2001 hier anfang, war eine meiner ersten Aufgaben, den Messestand des Hubschraubermuseums für die ILA 2002 zu gestalten. Inzwischen haben sich meine



J. + G. Bösch

Sägemattstr. 10 c
CH-3123 Belp

Tel 031-819 52 47
Fax 031-819 30 13

No. 1 in Modellhelikopter

www.modellhelikopter.ch



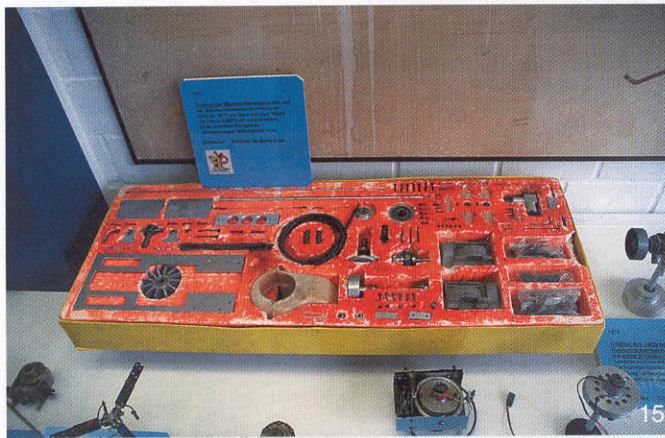
12



13



14



15



16



17

Schwerpunkte auf die Pflege der vorhandenen Modelle sowie die Anfertigung neuer historischer Modellhubschrauber verlagert.

RO: Nenn mir doch mal einige Beispiele.

DS: Als erstes ist der seit Jahren stillgelegte Filmraum mit den Kollegen zum Forum umgestaltet worden, in dem 60 Personen Platz haben. Dann ist eine ca acht Meter breite Vitrine entstanden mit dem Thema «Die Entwicklung des ferngesteuerten Modellhubschraubers», integriert eine Dokumentation «Harsewinkel 1968». Ebenfalls wird in der Vitrine der gesamte technische Nachlass des «Vaters des Modellhubschraubers» – Dieter Schlüter aus Wiesbaden – gezeigt. Dazu gehören die Modell-Komponenten der Firma Kavan und Graupner aus den Anfängen des Hubschrauber(un)wesens. Inzwischen hängt hier Schlüters Fotohubschrauber und eine echte Cobra aus der ersten Baukasten-serie von 300 Stück, die ab 1970 von Schlüter weltweit vertrieben wurde. Des weiteren wurden von mir zwei Flettner Fl.282 als Standmodelle gebaut, eines für das Hubschraubermuseum und eines für das Aeronauticum (Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum) in Nordholz bei Cuxhafen.

RO: Was hat es mit der S-51 an der Decke in der grossen Ausstellungshalle auf sich?

DS: Anlässlich des Sikorsky-Treffens 2005 hier in Bückeburg, das Gunther Winkle aus Süddeutschland organisiert hatte, brachte uns Jörg Weinmann aus Stuttgart einen unbearbeiteten rohen Rumpf seiner historischen Sikorsky S-51 mit. (Mit diesem Hubschraubertyp wurden in den Jahren 1950-1953 im Koreakrieg vielen Schwerverwundeten das Leben gerettet). Ich habe den unfertigen Rumpf in achtmonatiger Bauzeit zu einem vorbildgetreuen Modellhubschrau-

12 Stolz präsentiert Dieter Störig die von ihm gestalteten Vitrine über die Entwicklung des ferngesteuerten Modellhubschraubers im Hubschraubermuseum Bückeburg, oberhalb der Bell UH-1D das Original-Plakat vom 1. Internationalen Hubschrauber-Wettbewerb für ferngesteuerte Modelle am 14./15.09.1968 in Harsewinkel

13 Der stets gut gelaunte Dieter Störig zu Hause in seinem Arbeitszimmer, im Hintergrund seine liebsten Flugmodelle Flettner 282 B-1 Kolibri und Sikorsky CH-53G

14 Dieter Störig bei Wartungsarbeiten an dem Schaummodell Sikorsky S-51 im Hubschraubermuseum Bückeburg

15 Die ersten Bausatzteile von Schlüter und Symprom in der Vitrine über die Entwicklung des ferngesteuerten Modellhubschraubers im Hubschraubermuseum Bückeburg

16 Dieter Störig erklärt das Flettner-Rotorsystem vor der Vitrine über die Entwicklung des ferngesteuerten Modellhubschraubers Hubschraubermuseum Bückeburg

17 Gesamtansicht der von Dieter Störig gestalteten Vitrine über die Entwicklung des ferngesteuerten Modellhubschraubers im Hubschraubermuseum Bückeburg

ber ausgebaut, der nun treu und brav seinen Dreiblatt-Haupt- und Heckrotor unterhalb der Hallendecke dreht.

RO: Hast du bereits neue Objekte in der Planung?

DS: Eine ganze Reihe: Gunther Winkle will die Formen seiner Sikorsky Mojave aus den 50er

18 Der Arbeitsplatz von Dieter Störig zu Hause in Bad Eilsen: hinten seine Flugmodelle Flettner 282 B-1 Kolibri und Sikorsky CH-53G, über dem Schreibtisch schwebend sein Sikorsky/VFW S-64/CH-54 Scycrane/Tarhe

19 Der Sikorsky/VFW S-64/CH-54 Scycrane/Tarhe schwebt unter der Decke im Arbeitszimmer von Dieter Störig

20 Der Sikorsky/VFW S-64 Scycrane von Dieter Störig war ein Anziehungspunkt am Stand des Hubschraubermuseums Bückeburg beim Tag der Heeresflieger bei der Heeresfliegerwafenschule Bückeburg

21 Dieter Störig bereitet seine Sikorsky CH-53G für den Stand des Hubschraubermuseum Bückeburg beim Tag der Heeresflieger bei der Heeresfliegerwafenschule in Bückeburg im September 2006 vor (Fotos: R. Oster und Sammlung D. Störig)



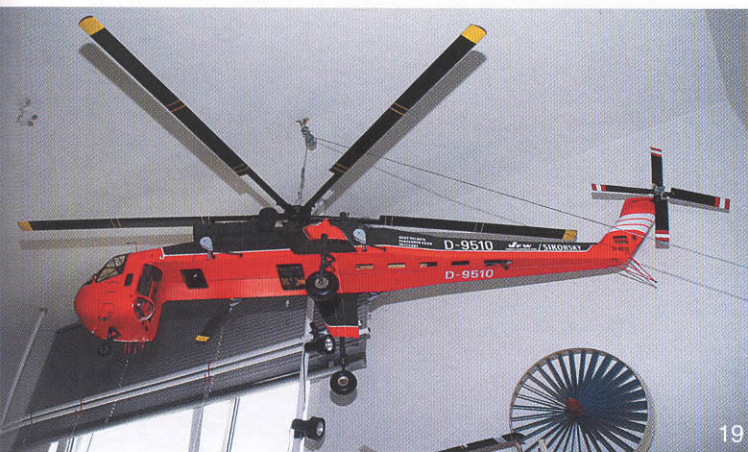
Jahren dem Museum zur Verfügung stellen und ich werde daraus einen Rumpf in GFK-Bauweise abformen, sodass wir diesen Schwerlasthubschrauber als vorbildgetreues Modell über den bereits vorhandenen mächtigen Original-Rotorkopf positionieren können. (Die Mojave war der erste Schwerlasthubschrauber der US ARMY und flog seit 1958). Ich kann mich an meine Kindheit im Hunsrück erinnern, wo diese Hubschrauber öfters ganz tief mit Autos als Aussenlast über unser Dorf geflogen.

Eine weitere Idee: Die vorhandenen Komponenten der beiden Prototypen der Borgward-Hubschrauber «Kolibri» (Borgward-Focke BFK I, Erstflug 15.03.1958) wollen wir für die Museumsbesucher attraktiver gestalten. Hierzu soll eine gewundene Strasse um die Komponenten herum geführt werden, mit Borgward-Autos versehen, und so der Bezug des Autoherstellers zu seinen Hubschrauber-Visionen sichtbar gemacht werden. Kaum jemandem ist es bewusst, dass diese Kolibris im Auftrag Borgwards die letzte Hubschrauberentwicklung

von Prof. Henrich Focke nach dem 2. Weltkrieg waren.

RO: Zum Abschluss unseres Gesprächs noch eine Frage: Wie siehst du die weitere Entwicklung des Flugmodell-Hubschraubers?

DS: Als «Alter Hase» aus den Anfängen habe ich die Entwicklung bis heute beobachten können und sehe dieses Modellbaugewerbe auch für die Zukunft als grosse Herausforderung für alle technisch interessierten Modellflieger. Schliesslich wird der Modellhubschrauber nicht umsonst als die Königs-



klasse des Modellbaus bezeichnet. Es ist aus meiner Sicht ganz klar, dass die Elektrifizierung der Modelle, die Elektronik und die Simulationsprogramme dem Modellhubschrauber eine noch grössere Verbreitung in Zukunft bringen wird. Dieses komplexe Fluggerät bringt dem Nachwuchs das Bewusstsein zur Eigendisziplin und Verantwortung sowie die Förderung der Persönlichkeit näher. ■