



HELI-LIEBE

MATHIAS FISCHER UND SEINE LEIDENSCHAFT FÜR MODELLHELIKOPTER

Alles begann ganz unverhofft, als Mathias Fischer im Jahr 2006 ein Osterfest im benachbarten Ort besuchte. Dort stellten ein paar Leute ihre Modelle aus und flogen sie vor. Somit war der Grundstein für das neue Hobby gelegt. Bis heute verbindet Mathias Fischer viele tolle Erinnerungen mit seiner Leidenschaft. Unter anderem einen Fernsehauftritt – auch wenn er selbst gar nicht vor der Kamera stand.



Nicht nur große Scale-Helikopter, sondern auch 3D-Hubschrauber haben es Mathias Fischer angetan

Nachdem der Kontakt zu einer Modellfluggruppe hergestellt war, musste Mathias Fischer nicht lange überlegen, um sich für das neue Hobby zu entscheiden, wie er sich erinnert: „Der Funke sprang sofort über, da ich schon immer Interesse für Flugmodelle hatte und vorher bereits RC-Car gefahren bin. Besonders Hubschrauber haben mich begeistert. Aber da es sich dabei um sehr komplexe Fluggeräte handelt, war mir der Einstieg alleine immer zu gefährlich. Im Nachhinein hat es sich auch als richtig erwiesen, den Einstieg über einen Verein zu vollziehen.“ Doch wieso war es von Anfang an mehr oder weniger klar, dass es Hubschrauber sein sollen und keine Flächenflugmodelle? Für eine Antwort auf diese Frage muss Mathias Fischer nicht lange nachdenken: „Hubschrauber faszinieren mich, weil man damit wesentlich mehr machen kann als mit einem



Noch ist es ein großer Traum, aber vielleicht wird der eigene Pilotenschein ja irgendwann einmal Wirklichkeit



Schon oft hat Mathias Fischer manntragende Helis genau vermessen, um sie im Modellmaßstab so originalgetreu wie möglich nachzubauen



Auch auf Veranstaltungen ist Mathias Fischer regelmäßig anzutreffen



In seinem Verein ist Mathias Fischer sehr engagiert. Er gibt sein Wissen gerne an Neulinge weiter



Mathias Fischer ist gut vernetzt bei den manntragenden Piloten. Hier vor dem Rettungshubschrauber Christoph 6

Flugzeug. Ein Hubschrauber kann in jede Richtung fliegen, nicht nur nach vorne sondern auch seitlich oder rückwärts. Er kann auf der Stelle schweben und sich dort auch Auf- und Abbewegen, ohne Vorwärtsfahrt dafür zu benötigen.“

Adrenalinschub

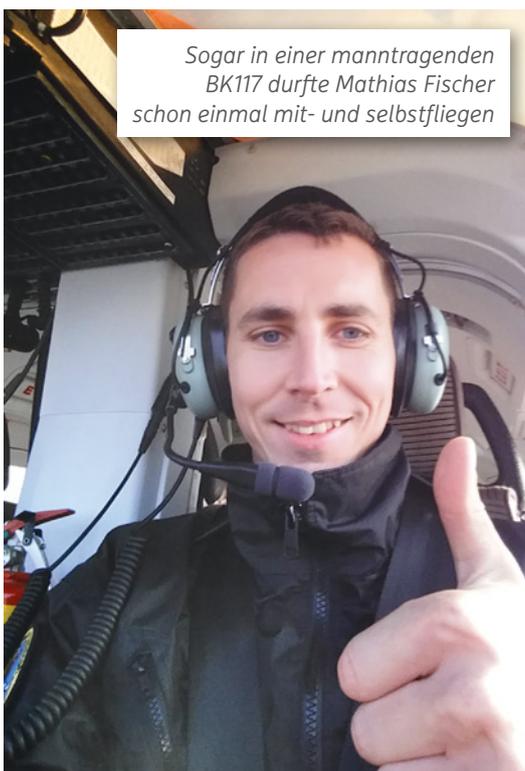
Heute redet Mathias Fischer souverän und routiniert über die Hubschrauberfliegerei. Doch das war natürlich nicht immer so. Schließlich war auch bei ihm irgendwann mal ein Flug der allererste. Und daran erinnert sich der 39-Jährige noch ganz genau: „Ich stand auf der grünen

Wiese der Modellflugtruppe, die ich beim Osterfest kennengelernt hatte. Ich war aufgeregt, aber zugleich höchst konzentriert. Dann ging es in die Luft. Wobei man das nicht wirklich einen Flug nennen konnte. Es ähnelte eher einem Hin- und Herhüpfen mit einem großen Hilfslandegestell unter dem Hubschrauber, um ein Umkippen zu verhindern.“

Doch bekanntlich ist aller Anfang schwer. Und so ließ sich Mathias Fischer von diesem nervenaufreibenden Erlebnis nicht abschrecken, sondern legte sich nach weiteren Trainingsstunden sein erstes eigenes Modell zu: einen Raptor 50 V2 von Thunder Tiger mit 50er-Methanolmotor. Es wurde jedes Wochenende genutzt, um sichere Starts und Landungen mit dem neuen Hubschrauber zu trainieren. Auch das saubere Schweben in der Luft stand natürlich auf der Agenda, bis schließlich der erste Rundflug gelang. Im



Zwar schlägt sein Herz für die Hubschrauber, doch auch Flächenflugmodelle steuert Mathias Fischer manchmal



Sogar in einer manntragenden BK117 durfte Mathias Fischer schon einmal mit- und selbstfliegen



Für eine ZDF-Serie steuerte Mathias Fischer den Hubschrauber eines Freunds als Double des manntragenden Fluggeräts



Nachhinein erzählt, klingt das zwar erstmal alles recht einfach, doch das war es nicht immer, wie sich Fischer erinnert: „Ich habe anfangs viele Rückschläge gehabt und wollte schon wieder aufgeben. Aber meine Frau motivierte mich, weiter zu machen. Kurze Zeit später platzte der Knoten. Es ging Stück für Stück vorwärts und ich wurde immer besser.“

Der Hangar wächst

Mit der Erfahrung wuchs auf der Wunsch nach einem neuen Fluggerät, das nicht lange auf sich warten ließ. Nur zwei Jahre später erfolgte der Einstieg in die Elektrofliegerei mit einem Raptor E620SE, was dank Brushlessmotoren und LiPo-Technologie weitere Erfolge und Fortschritte brachte. Damals, im Jahr 2008 waren elektrische Helikopter allerdings noch nicht so ausgereift wie heute, erzählt Mathias Fischer aus leidlicher Erfahrung: „Da es noch die Anfänge von Brushless- und LiPo-Technik waren, wurde viel getestet und probiert. Den ersten Motor hatte

ich damals in den USA bei einem namhaften Händler bestellt. Ein technisches Problem brachte mich dann 2008 über diesen Händler direkt zum Hersteller Scorpion, wo ich einiges testen konnte. Die Verbindung mit dem Chef der Firma Scorpion war so gut, dass daraus ein Sponsoring entstand, was bis heute noch Bestand hat. Darauf bin ich sehr stolz.“ Scorpion als bekannter Hersteller in der Modellflugszene war für Mathias Fischer ein Türöffner für weitere Sponsorings und Kooperationen mit beispielsweise Vario Helicopter, Bavarian Demon, OptiPower, MS Composit und Mikado.

Nachdem Mathias Fischer seine Hubschrauber und auch die ersten Kunstflugfiguren beherrschte, wollte er wissen, wie sich so ein Flächenflugmodell anfühlt. Er hatte die Möglichkeit einen Segler mit Querruder und V-Leitwerk zu bekommen. Das Fliegen selbst stellte sich als einfacher heraus, als anfangs gedacht: „Nachdem alles programmiert war, ging es auf den Flugplatz. Akku rein, ein kurzer Check und ab in die Luft. Für mich als Heliflieger war es irgendwie recht leicht, das Flugzeug zu fliegen.“

So richtig warm ist Mathias Fischer mit dem Flächenflug aber trotzdem nicht. Zwar fliegt er nach wie vor Modelle beider Sparten, doch im Vordergrund stehen für ihn die Hubschrauber. Und warum das so ist, weiß er auch ganz genau: „Die Technik und die Möglichkeiten, die man mit einem Hubschrauber hat, begeistern mich immer wieder aufs Neue. Hubschrauber

Eines von Mathias Fischers Bauprojekten ist diese AW139



sind außerdem wesentlich schwerer zu fliegen, was für mich einen weiteren Reiz ausmacht. Während ein gut eingestelltes Flugzeug auch eine gewisse Strecke von alleine geradeaus fliegen kann, will ein Hubschrauber immer wieder gesteuert und korrigiert werden. Ein Hubschrauber steht nie von alleine in der Luft auf der Stelle, sondern erfordert ständige Eingriffe des Piloten.“

Vielseitiges Hobby

Abseits der technischen Aspekte ist für Mathias Fischer Modellflug viel mehr, als nur ein Modell sicher zu beherrschen, wie er euphorisch zum Besten gibt: „Modellflug ist für mich Leidenschaft, Entspannung und Herausforderung. Es gibt fast keinen Tag, an dem ich mich nicht damit beschäftige. Unter der Woche abends werden Modelle verbessert, gewartet oder neugebaut. Ich konstruiere Scale-Teile in 3D für große Modellhubschrauber, die ich vermessen und fotografiert habe, um sie dann 3D zu drucken und an meinem Modell zu verbauen. Das Ganze mache ich auch für Vario Helicopter.“ Raus auf den Platz geht es dann meist an den Wochenenden, vorzugsweise sonntagnachmittags. Während der Saison stehen auch viele Flugtage in der Region und ganz Deutschland auf dem Programm. Auf solchen Events fliegt Mathias Fischer primär Hubschrauber. Zum Beispiel Kunst- oder 3D-Flug mit seinem Logo 700 oder auch sehr gerne Scale mit seiner Vario EC135 im Maßstab 1:4. Die Lücke zwischen Scale und 3D schließt die Vario Bo-105 im Maßstab 1:5, mit der Mathias Fischer sowohl Scale als auch sportlich unterwegs sein kann – genau wie im Original. Wenn es mal ein Modell

mit Flächen sein soll, fliegt Fischer auch gerne mal einen Hotliner, Pylon Racer oder eine Schleppmaschine, womit er Fallschirmspringer oder Segler von Vereinskollegen auf Höhe bringt.

Dabei ist Mathias Fischer nicht nur Modellflieger, sondern vor allem auch Modellbauer. „Ein Modell von Null anzufangen, das Original zu fotografieren, zu vermessen, um dann alles möglichst genau nach zu konstruieren und zu bauen, bis hin zum Lackieren ist genauso schön wie das anschließende Fliegen und Präsentieren auf Veranstaltungen. Die Leidenschaft für das Bauen von Modellen kam auch durch meinen Beruf.“ Als Möbeltischler braucht er genau das gleiche technische Verständnis und Geschick wie beim Modellbau. Hinzu kommt sein nicht weniger handwerklicher Nebenjob als KFZ-Mechaniker in einer Autowerkstatt.

Innovation im Hobbyraum

Es sind aber nicht nur die handwerklichen Aspekte, die Mathias Fischer besonders gefallen. Auch die Möglichkeiten heutiger Elektronik und moderner Materialien sind immer wieder faszinierend für den aus Liebenwalde stammenden Modellbauer. Hinzu kommen innovative Fertigungstechnologien wie CNC-Maschinen, 3D-Druck und vieles mehr. Und genau diese Vielfalt zeichnet laut Fischer auch das Hobby aus: „Es gibt im Modellflug so viele Sparten und Möglichkeiten, man kann sich immer weiterentwickeln und kommt nie so schnell ans Limit.“

Sicherlich ist auch das einer der Gründe, weshalb Mathias Fischer Modellflug als ideales Hobby für Kinder und Jugendliche ansieht. „Modellflug und Modellbau sind sinnvolle Freizeitbeschäftigungen. Sie schulen handwerkliches Geschick, Koordination, Reaktionsvermögen und sind körperliche Betätigung zugleich. Man kann bei diversen Meisterschaften in Deutschland und auch international mitfliegen, tolle Kontakte und Freundschaften können dadurch entstehen.“ Welchen positiven Einfluss das Hobby haben kann, weiß Mathias Fischer schließlich aus seiner langjährigen Erfahrung ganz genau: „Meine Reflexe haben sich deutlich verbessert und mein Blickfeld ist erweitert. Ich habe gelernt, geduldiger zu sein und dass man nichts erzwingen kann.“

„Manchmal darf es auch etwas wilder zugehen“



Engagiert

Dass Mathias Fischer für sein Hobby lebt, merkt man auch daran, dass er im Vorstand eines Vereins ist, den er selbst mit gegründet hat. Dazu kam es, als aus der „wildfliegenden“ Gruppe von Modellflug-Enthusiasten eine Interessengemeinschaft beim DMFV wurde. Welche Vorteile das bietet, weiß Fischer ganz genau: „Als IG waren wir auch auf der grünen Wiese oder wenn jemand zum Zuschauen kommt, rechtlich und versicherungstechnisch auf der sicheren Seite. Hinzu kam, dass wir 2009 die erste Hallenflugshow für die Öffentlichkeit bei uns in Liebenwalde ins Leben gerufen haben und wir dafür unbedingt eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung brauchten. Mit dem Umzug auf einen neuen Modellflugplatz und den dazugehörigen Verfahren zur Beantragung einer Aufstiegserlaubnis hörten wir schließlich auf den Rat von DMFV-Verbandsjustiziar Carl Sonnenschein und wurden ein eingetragener Verein, was einige Vorteile mit sich brachte.“

Heute ist der Verein eine kleine Truppe von Gleichgesinnten. Es herrscht ein harmonisches Miteinander und jeder hilft jedem, was Mathias Fischer besonders schätzt und worauf er sehr stolz ist. Dass sich ein junger Mann wie Fischer ehrenamtlich betätigt, ist leider nicht mehr selbstverständlich heute. Doch er hat Spaß daran: „Ich finde es schön, Sachen wachsen zu sehen



Mathias Fischer (rechts) mit dem weltbekannten 3D-Heli-Piloten Tareq Alsaadi

beziehungsweise durch mein Engagement und Handeln Einfluss darauf nehmen zu können. Auch das Organisieren von Veranstaltungen, die Arbeit mit Behörden und einfach für unsere Mitglieder da zu sein und Probleme zu lösen, treibt mich immer wieder aufs Neue an.“

Wissen weitergeben

Aus seiner eigenen Erfahrung hat Mathias Fischer einige Tipps für andere parat, die neu in das Hobby einsteigen wollen: „Auf jeden Fall würde ich jedem empfehlen, sich einen Verein zu suchen oder zumindest jemanden, der einem auf der grünen Wiese zeigen kann, wie man die ersten Schritte macht. Es ist immer von Vorteil, Leute zu kennen, die Erfahrung mit bauen, einstellen und fliegen haben. Davon kann man nur profitieren. Des Weiteren sind in den meisten Vereinen oft viele verschiedene Sparten des Modellflugs vertreten. Das bietet Neulingen die Möglichkeit, im Lehrer-Schüler-Fliegen das richtige Modell beziehungsweise die richtige Art des Modells für sich zu finden.“ Abgesehen davon ist ein Kernelement für den erfolgreichen Einstieg ins Hobby laut Fischer vor allem eines: Geduld. Sie kommt meist zu kurz, sollte aber eigentlich an erster Stelle stehen. Denn es bringt nichts, etwas übers Knie zu brechen, dann ist Frust vorgeprogrammiert. Auch sind ein gewisser Ehrgeiz, regelmäßiges Training sowie eine Beschäftigung mit der Theorie elementar, um langfristig Spaß und Erfolg zu haben.

Bei soviel Begeisterung für die Modellfliegerei liegt die Frage nahe, ob Mathias Fischer eventuell auch einen Bezug zu mantragenden Hubschraubern oder Flächenflugzeugen hat. Und das bejaht Fischer recht eindeutig, auch wenn er selbst keinen Flugschein hat: „Dadurch, dass ich schon den einen oder anderen Scale-Hubschrauber einem Original nachgebaut habe, und das immer Exemplare waren, die ich leicht erreichen konnte, um zu vermessen und Fotos zu machen, habe ich Verbindung zu einigen Firmen aufgebaut, die mantragend fliegen. Dadurch hat sich



Das Bauen ist für Mathias Fischer mindestens ein genauso wichtiger Bestandteil des Hobbys wie das Fliegen



Auf der Jahreshauptversammlung des DMFV war Mathias Fischer bereits Protokollführer



Immer mit dabei ist seine Frau Nadine

auch durchaus die eine oder andere Freundschaft zu Piloten und Technikern entwickelt. So konnte ich bereits mit einer BK117 mitfliegen und durfte im Flug sogar mal steuern, was ein unvergessliches Erlebnis war. Einige Zeit vorher hatte ich schon mal eine Schnupperstunde auf einer Schweizer 300, was ebenfalls viel Spaß gemacht hat. Dadurch interessiere ich mich sehr für die mantragende Fliegerei und die ganzen Verfahren dabei. Denn vieles davon ist für die Modellfliegerei nützlich, besonders bei großen, schweren Modellen, die man vorbildgetreu fliegen will.“ Als größten Unterschied zum Modellflug sieht Fischer dabei vor allem den unvermeidbaren Perspektivwechsel: „Im echten Fluggerät sitzt man drin, wodurch links immer links ist. Das ist beim Modell nur der Fall, wenn man von sich weg fliegt. Fliegt man auf sich zu, kehren sich alle Steuerrichtungen um. Beim seitlichen Vorbeifliegen ist es dann wieder etwas anderes. Noch schwieriger wird es im Kunstflug mit einem Modellhubschrauber. Im Rückenflug stimmen zwar rechts und links wieder, dafür sind aber die Nick-Eingaben vertauscht. In dieser Hinsicht kann man Modellhubschrauber als deutlich anspruchsvollere Fluggeräte sehen. Ein mantragender Pilot kann daher nicht auch automatisch ein Modell fliegen. Einem Modellflieger fällt der Umstieg hingegen deutlich leichter.

Star hinter der Kamera

Apropos mantragende Fliegerei: Mathias Fischer hatte vor wenigen Monaten einen Gastauftritt in einer TV-Serie. Dort diente sein Modell, ein originalgetreuer Nachbau des in der Serie vorkommenden Originals, praktisch als Double für Aufnahmen in größerer Entfernung. Wie es dazu kam, erzählt Fischer mit leuchtenden Augen: „Die Produzenten der Serie, für die ein Hubschrauber in der Uckermark geflogen werden sollte, haben bei Vario Helicopter eine Anfrage gestellt. Sie wollten wissen, ob es einen Modellpiloten gibt, der so etwas machen würde und den passenden Hubschrauber dafür hat. Kirsten Zodtner, die Chefin von Vario Helicopter hat diese Anfrage an alle Teampiloten weitergeleitet.

Da ich aus der Region komme, habe ich mich mit der Produktionsfirma in Verbindung gesetzt, um weitere Details zu erfahren. Gesucht wurde eine EC135 in den Farben der DRF Luftrettung. Da meine EC135 jedoch die Farben des ADAC trägt, kam diese nicht in Frage. Glücklicherweise besitzt und fliegt mein Vereinskollege Günter Fehlberg genau so eine Maschine. Also griff ich direkt zum Telefon und fragte, ob er das übernehmen wolle. Der jedoch hatte keine Zeit und bot mir daher an, den Dreh mit seinem Hubschrauber zu fliegen.“

Doch bis zum Drehtag war nicht mehr viel Zeit, weswegen die beiden Vereinskameraden eine zeitnahe Übergabe des Modells machten, damit Mathias Fischer seinen Sender programmieren und alles an seine Steuerungseinstellungen anpassen und einfliegen konnte. Dann kam der große Tag. Der Dreh war an einem Sonntag im Juli in der Uckermark angesetzt, an den sich Fischer natürlich noch bestens erinnert: „Wir trafen uns bereits am Samstag, um noch einiges abzusprechen, auch Hauptdarsteller Merab Ninidze war mit vor Ort. Sonntag hieß es dann, um 4 Uhr aufstehen, alles einladen, um 4.30 Uhr ging es los zum Drehort, der nur ein paar Minuten entfernt war. Nachdem alles aufgebaut war, ging es Schlag auf Schlag. Ein Flug mit mehreren Takes ging immer rund 6 Minuten. Wir landeten gemeinsam, tauschten die Akkus und es ging wieder in die Luft. Ich flog mit dem Hubschrauber eine gewisse Strecke auf gleichbleibender Höhe mit einer Kurve am Ende und wurde begleitet von einer Drohne, die das Ganze filmte. Mit 15-Ampere-Ladestrom reichten die kurzen Zwischenlandungen gerade so aus, um die Akkus in dieser Zeit immer wieder voll zu bekommen. Das Ganze erfolgte dann insgesamt 14 Mal. Danach wechselten wir den Ort und machten dort noch drei weitere Flüge.“

Konzentration pur

Was zunächst nach einem Traumjob aussah, entpuppte sich als durchaus anspruchsvoll, wie Mathias Fischer im Nachhinein weiß: „Die hohe Konzentration und das viele Nach-oben-schauen machten es nach zehn Flügen ohne Pausen sehr anstrengend, den Hubschrauber noch sauber und präzise zu steuern. Ich war nach den ganzen Starts und Landungen dann auch wirklich froh und erleichtert, als das Filmteam zufrieden war. Dennoch war es natürlich eine tolle Erfahrung, die ich nicht missen möchte und jederzeit wieder machen würde.“

Nach diesem Highlight eines Modellflieger-Lebens freut sich Mathias Fischer in Zukunft darauf, noch viele tolle Scale-Hubschrauber-Modelle bauen und fliegen zu können. Sein Ziel ist es auch, für den neuen Modellflugplatz seines Vereins eine Aufstiegserlaubnis zu bekommen, was sich derzeit als nicht ganz einfach herausstellt. Und dann ist da noch dieser Traum, vielleicht doch irgendwann einmal selbst einen Flugschein zu machen und mit einem mantragenden Hubschrauber abzuheben. Vielleicht klappt es ja irgendwann – die Daumen sind gedrückt.

Jan Schnare