



READY FOR TAKEOFF

DER DMFV WIRD AUS DER TAUFE GEHOBEN

Der Modellflugsport hat in Deutschland eine lange Tradition. Schon vor rund 100 Jahren wurden die ersten Gleiter und Gummimotormodelle gebaut. In den folgenden Jahrzehnten kamen technische Innovationen wie Fernsteuerungen und Verbrennungsmotoren hinzu, die das Hobby in ganz neue Sphären aufsteigen ließen. Doch technische Entwicklungen waren nur ein erster Schritt für den Modellflug, dem viele weitere folgten. Einer der wichtigsten war die Schaffung eines Rahmens zur Ausübung des Hobbys – politisch, rechtlich und sportlich. Die naheliegendste Lösung dafür war eine zentrale Organisation, die die Interessen der Modellflieger vertritt – die Geburtsstunde des DMFV.

2022 feiert der DMFV sein 50-jähriges Bestehen. Wir möchten dieses besondere Jubiläum zum Anlass nehmen und einen Blick zurück auf die letzten fünf Jahrzehnte Modellfluggeschichte werfen. Schließlich ist in dieser Zeit viel passiert. Nicht nur auf Verbands-ebene, auch technisch, sportlich, politisch und personell gibt es jede Menge interessanter Meilensteine zu entdecken. Beginnend mit dieser Modellflieger-Ausgabe beleuchten wir daher in jedem Heft ein Jahrzehnt. Los geht es mit den Jahren 1972 bis 1981.

Die Gründungsjahre Das geschah im DMFV

Schon Anfang der 1950er-Jahre nahm sich der Deutsche Aero Club (DAeC) den Modellfliegern an. Doch die eigentlich auf die manntragende Fliegerei spezialisierte Organisation konnte die Modellflugsportler nicht in allen Belangen zufriedenstellen. So entstand die Idee zur Gründung eines neuen, rein auf den Modellflug zugeschnittenen Dachverbands. Am 03. November 1972 wurde daher der Deutsche Modellflieger Verband – damals noch DMV abgekürzt – gegründet. Gerade einmal sieben Mitglieder hoben ihn aus der Taufe. Gegen Ende des ersten Jahrzehnts zählte der Verband bereits über 18.000 Mitglieder und war damit schon damals der größte Modellflugverband Deutschlands.

Initiator Karl Schang gründet den DMV mit seiner Frau Ingeborg sowie Fritz Sterkel, Uwe Braunsdorf, Paul Veith, Richard Lang und Karl Richter am 03. November 1972. Nur sechs Tage später erfolgt dann bereits der Eintrag ins Vereinsregister. Um die Neugründung bekannt zu machen, wird der Verband in verschiedenen Fachmedien vorgestellt. Dabei formuliert man bereits klare Ziele. Hierzu zählen unter anderem die Kontaktaufnahme mit Behörden, um bundesweit eine Regelung für die Genehmigungsverfahren zur Zulassung von Modellfluggeländen zu erreichen, finanzielle und ideelle Unterstützung von Vereinen und Hilfe bei der Beschaffung und dem Betrieb von Modellfluggeländen. Kurzum, der neue Verband soll von Anfang an ein starker Partner für Modellflieger sein.

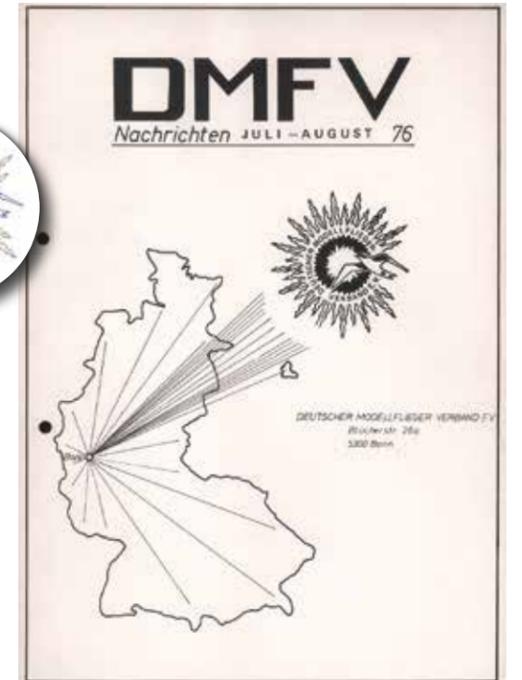
Freund und Helfer

Dadurch wird schnell klar, dass der DMV den Modellflug im Allgemeinen fördern will und nicht, wie der DAeC, eher wettbewerbsorientiert ist. Vereinen soll unter die Arme gegriffen und die Ausübung des Hobbys erleichtert werden. Diese Ausrichtung findet großen Anklang, sodass der DMV im Mai 1973 die ersten offiziellen Mitglieder aufnimmt und bereits Ende 1973 knapp 900 Anhänger hat. Im gleichen Jahr erfolgt die Umbenennung des Verbands in DMFV, da sich herausstellt, dass die Abkürzung DMV bereits vergeben ist.



Foto: Eberhard Deis

Die wilden 70er hielten auch auf so manchem Modellflugplatz Einzug



Einige Jahre bevor das Verbandsorgan in „Modellflieger“ umbenannt wurde, hieß es schlicht „DMFV-Nachrichten“



Das erste DMFV-Logo

Foto: Joachim Hausmann

Sie waren für viele der erste Kontakt zum Modellbau: Einfache Wurfgleiter oder Gummimotormodelle, die aus Holz gebaut wurden



Karl Schang war nicht nur Gründungsmitglied des DMFV, sondern auch der erste Vorsitzende des damals noch DMV heißenden Verbands. Bis 1975 war er im Amt



Wilhelm Schrader trat die Nachfolge von Karl Schang als zweiter DMFV-Präsident an. Er amtierte bis 1979



Ab 1979 wird der DMFV von Peter Herrmanns an der Spitze geführt. Er übergibt den Staffstab 1982 an seinen Nachfolger

Dank der steigenden Mitgliederzahlen richtet man in jedem Bundesland sogenannte Vertrauensleute ein, die den Mitgliedern vor Ort zur Seite stehen und eng mit den Geschäftsstellen Haupt, Nord, Mitte, Süd zusammenarbeiten. 1974 werden noch zwei weitere Geschäftsstellen eingerichtet – im Übrigen alle ehrenamtlich betrieben. Um die Ende des Jahres bereits knapp 2.000 Mitglieder regelmäßig über Neuigkeiten informieren zu können, werden erstmals zwei Ausgaben „DMFV-Informationen“ als Verbandsorgan herausgegeben.

Doch nicht nur seine Mitglieder möchte der DMFV erreichen, sondern auch weiterhin bekannter werden. Durch die Intensivierung von Kontakten zu Politik, Behörden, Industrie und Fachmedien sowie eine erste Ausstellung „Geschichte des Modellflugs – Geschichte der Luftfahrt“ in Frankfurt, wird die Werbetrommel für den noch jungen Verband gerührt. Mit Erfolg, denn nur sechs Jahre nach seiner Gründung hat der DMFV Ende 1978 bereits knapp 15.000 Mitglieder.

Plötzlicher Rücktritt

Auch personell entwickelt sich der Verband stetig weiter. Nach dem Rücktritt von Gründungspräsident Karl Schang im Jahr 1974 gerät der Verband in eine Krise. Der damalige Schatzmeister Georg Faubel wird vom Amtsgericht Bad Vilbel als Notvorstand eingesetzt. Faubel plant

eine Umstrukturierung des Verbands, will alle wichtigen Entscheidungen durch ein zentrales Gremium treffen lassen. Auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 22. November 1975 wird Wilhelm Schrader zum neuen Präsidenten gewählt.

Der Rücktritt Schangs hat auch die Auflösung der Hauptgeschäftsstelle zur Folge, da diese von Ingeborg Schang in ihrem Privathaus geleitet wurde. Die vorübergehend beim Fachreferenten für technisches Gerät und kommissarischen Schriftführer, Rolf Matthes in Werl eingerichtete



Foto: Jürgen Wolf

In den 1970er-Jahren entstanden die meisten Modelle über Wochen hinweg aus Holzbaukästen, der vorherrschende Antrieb war der Methanolmotor

Hauptgeschäftsstelle wird durch einen Beschluss vom Dezember 1975 von einer Halbtagskraft geleitet. Zur Entlastung der Hauptgeschäftsstelle werden weitere Außenstellen eingerichtet werden.

Eine Kommission zur Ausarbeitung der für die Umstrukturierungsmaßnahmen notwendigen Satzungsänderungen wird gegründet, die auf der Jahreshauptversammlung 1976 verabschiedet werden. Als weitere Konsequenz der durch den Rücktritt Karl Schangs ausgelösten Krise wird 1976 das Amt des Vizepräsidenten eingeführt. Gustav Klein bekleidet es als Erster. Die Hauptgeschäftsstelle wird nach einem Beschluss auf der Jahreshauptversammlung 1976 nach Bonn verlegt. Am 1. Juni 1976 wird Heinz Reber erster hauptamtlicher Geschäftsführer. Auch die anderen Maßnahmen werden im Nachgang umgesetzt und die Lage des Verbands stabilisiert sich.

Solides Fundament schaffen

Zur Unterstützung des Präsidiums werden 1978 der Fachbeirat und 1980 der Gebietsbeirat gegründet. Auch in Sachen Versicherungsschutz und Rechtsberatung entwickelt sich der Verband stetig weiter, um dem Mitgliederwachstum Rechnung zu tragen. Das Verbandsorgan wird 1977 in „Der Modellflieger“ umbenannt und erscheint sechsmal jährlich in einer Auflage von 3.500 Exemplaren. Nur ein Jahr später sind es bereits 9.000 Exemplare, deren Produktion nun ein Verlag übernimmt. Die dadurch entstehenden Kosten werden Ende des Jahrzehnts zu einem echten Problem.

Von Anfang an ein wichtiges Thema in der Verbandsarbeit ist die Nachwuchsförderung. Ab 1978 werden daher regelmäßig Modellbaukurse in Schulen und Heimen angeboten. 1979 erfolgt außerdem eine Überarbeitung des Jugendarbeitskonzepts. Der DMFV erkennt, dass vor allem auch

Messen eine gute Möglichkeit sind, nicht nur Kinder und Jugendliche für den Modellflugsport zu begeistern. 1979 übernimmt der Verband daher die Schirmherrschaft für die Modellbau '79, den Vorgänger der Intermodellbau in Dortmund. 1980 erfolgen die Teilnahmen an der Modellbau '80 sowie der Rennsport-Motor-Freizeit (RMF) in Friedrichshafen.

Um seine Verbandsarbeit noch besser zu machen, führt der DMFV erstmals eine Mitgliederbefragung durch. Das Ziel ist es, die Verbandsarbeit an die Bedürfnisse und Wünsche der Mitglieder sowie Vereine anzupassen. Fast die Hälfte der befragten Mitglieder nimmt an der Umfrage teil und attestiert dem Dachverband, auf dem richtigen Weg zu sein. Die meisten Vereine können ihren Modellflugsport ungestört ausüben und sehen in dem DMFV einen günstigen Versicherungspartner. Sie erwarten die Förderung des Modellflugsports auf breiter Basis und die Vermittlung beziehungsweise Kontaktpflege der Modellflieger untereinander durch gemeinsame Wettbewerbe und Veranstaltungen. Allerdings ist der Anteil der Wettbewerbsteilnehmer im Verband sehr gering. Die gebotene Unterstützung der Vereine bei Platzzulassungen wird sehr positiv bewertet.



Dieses Dokument belegt es: Am 03. November 1972 wurde der DMFV von seinen Gründungsmitgliedern aus der Taufe gehoben. Das waren Ingeborg und Karl Schang, Fritz Sterkel, Uwe Braunsdorf, Paul Veith, Richard Lang sowie Karl Richter



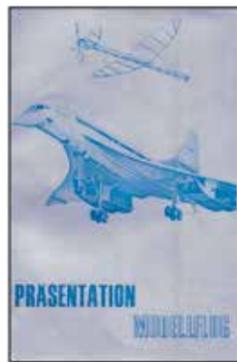
Foto: Eberhard Deis

Lehrer-Schüler-Anlage Fehlzanzeige. In den 1970er-Jahren teilten sich Lehrer und Schüler noch einen Sender



Die erste Ausgabe des Verbandsmagazins unter dem Namen „Der Modellflieger“ erschien im Jahr 1975

Schon früh sorgte der DMFV für Öffentlichkeitsarbeit. So wie vom 14. Februar bis 30. März 1975 mit der Ausstellung „Geschichte des Modellflugs – Geschichte der Luftfahrt“ im Flughafengebäude Frankfurt am Main, mit über 100.000 Besuchern. Dazu wurde die Broschüre „Präsentation Modellflug“ herausgegeben



Die Gründung des DMFV spricht sich auch in Europa herum. Per Telegramm wünschen die Hölländischen FNL Modellflieger ihren deutschen Mitstreitern viel Erfolg



In der Modellflieger-Ausgabe zum 10-jährigen Bestehen des DMFV zeigte eine Grafik eindrucksvoll, wie sich die Mitgliederzahlen entwickelt haben. Der kleine Knick im Graph zwischen 1979 und 1980 ist auf die Umstellung der Mitgliederverwaltung auf ein EDV-System zurückzuführen

Trotz motivierter Mitarbeit der Ehrenamtsträger und steigender Mitgliederzahlen gerät der DMFV gegen Ende des ersten Jahrzehnts seines Bestehens in finanzielle Schieflage. Durch das schnelle Wachstum entstehen hohe Kosten, die Strukturen sind der großen Mitgliederzahl noch nicht gewachsen. Die Einführung eines EDV-Systems zur Mitgliederverwaltung und die professionellere Aufstellung des Verbandsmagazins reißen ungeplante Löcher in die Kasse. Die Verbandsspitze um den seit 1979 amtierenden Präsidenten Peter Herrmanns entscheidet sich daher für ein konsequentes Sparprogramm. Unter anderem werden Startgelder für Wettbewerbe eingeführt, die Öffentlichkeitsarbeit stark eingeschränkt und die Produktion des Verbandsmagazins für ein Jahr ausgesetzt.

So schafft es der DMFV bis Ende 1981 wieder in die schwarzen Zahlen. Und noch etwas schafft der Verband nach nur 10 Jahren des Bestehens: Mit 18.730 Mitgliedern ist er schon jetzt der größte Fachverband für Modellflugsportler in Deutschland. Damit ist der Grundstein für eine erfolgreiche Zukunft gelegt.

Vertretung für Modellflieger

Als Dachverband hat sich der DMFV von Beginn an dafür eingesetzt, die Interessen von Modellflugsportlern bei Politik und Behörden zu vertreten. Seit der Gründung standen daher die Kontaktaufnahme und der Austausch mit wichtigen Vertretern auf der Agenda. Das begann bereits im Gründungsjahr 1972, noch bevor das erste offizielle Mitglied aufgenommen wurde. Die Verbandsvertreter nahmen Kontakt mit zuständigen Behörden auf, um bundesweit eine vernünftige Regelung für die Genehmigungsverfahren zur Zulassung von Modellfluggeländen innerhalb der 1,5-Kilometer-Grenze zu erreichen.

Nachdem die folgenden Jahre 1973 bis 1975 verstärkt im Zeichen administrativer Aufgaben standen, widmete man sich 1976 erneut mehr der politischen Arbeit. Im Februar stellte sich der DMFV beim Bundesminister für Verkehr vor, woraus sich eine Mitarbeit bei der Gestaltung der Richtlinien, die den Modellflug in Deutschland regeln sollten, entwickelte. Die Möglichkeit, den Modellflugsport auf behördlicher Ebene von Anfang an direkt mitgestalten zu wollen, blieb nicht unbemerkt. So lud das Luftfahrtbundesamt



Modellflug war schon immer ein Generationen-verbindendes Hobby. Und wenn kein Hobbyraum zur Verfügung stand, wurde auch mal am Esstisch gebastelt

die Verbandsvertreter nur zwei Monate später ein, an einem Treffen der Arbeitsgemeinschaft der Hersteller und Importeure von Funkfernsteueranlagen (AHIF) teilzunehmen.

Mit der steigenden Beliebtheit des Modellflugsports Anfang der 1970er-Jahre berief das Bundesverkehrsministerium direkt zu Beginn des Jahres 1977 die erste Sitzung „Sicherheit im Modellflug“ ein. Am 12. Januar wurde in diesem Rahmen eine Arbeitsgemeinschaft gegründet, die sich aus dem Bund, einigen Ländern, DMFV, DAeC, dem Arbeitskreis der Hersteller von Modellbauartikeln, der AHIF und des Luftfahrtbundesamts zusammensetzte, um zukünftige Bestimmungen für die Sicherheit im Modellflug zu erarbeiten.

Am 1. Juli 1978 treten die „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Flugplätzen für Flugmodelle und für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ in Kraft. Sie wurden in ihren Grundzügen vom DMFV entwickelt. Daraus ergibt sich ein erhöhter Beratungsbedarf bei den Modellflugvereinen, die vor allem von Gustav Klein, Manfred Rohrmeir, Uwe Krützmann und Fritz Giritsch übernommen wird.

Die Bemühungen der Netzwerkarbeit mit Entscheidern tragen mehr und mehr Früchte. So findet am 13. März 1979 ein Gespräch beim Bundesminister für Finanzen statt. Das Thema ist der Antrag auf Gemeinnützigkeit des Modellflugsports mit Vertretern der Landesregierungen, dem Deutschen Sportbund, dem DAeC und dem DMFV – mit Erfolg. Nur zwei Tage später wird ein Antrag durch die CDU/CSU-Fraktion zur Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Modellflugsports im Deutschen Bundestag gestellt. Trotz der prominenten Unterstützung und weiterer Bemühungen seitens des DMFV lehnt der Bundesrat den Antrag jedoch im Herbst desselben Jahres ab. Die Begründung: Der Modellflug sei nur in Verbindung mit der Großfliegerei gemeinnützig. Zu diesem Zeitpunkt weiß noch keiner, dass es noch bis zum Jahr 1990 dauern wird, bis schließlich die Gemeinnützigkeit anerkannt ist.

Bis zum Ende des ersten Jahrzehnts finden noch viele weitere Gespräche mit Vertretern aus Behörden und Bundesministerien – insbesondere dem Bundesverkehrsministerium – statt. Zugleich bemüht sich die Verbandsspitze um eine Intensivierung der Kontakte zu Verbänden und Industrie. Unter anderem werden erste Kontakte mit dem Deutschen Bund für Vogelschutz geknüpft.



Foto: Wolfgang Weber

Klassische Trainer-Modelle wie der Charter von robbe waren in den 1970er-Jahren weit verbreitet. Gutmütige Flugeigenschaften, günstige Kosten und solide Bauweise sorgten für langanhaltenden Flugspaß



Foto: Johann Amann

Die technischen Möglichkeiten waren in den 1970er-Jahren zwar stark begrenzt, doch die Kreativität von Modellbauern dafür nahezu unendlich



Zu den wichtigsten Innovationen in den 1970er-Jahren zählten die ersten serienreifen Modellhelikopter und die Einführung der 35-Megahertz-Technik

Die RC-Landschaft wird neu sortiert

Das geschah in der Technik

Die 1970er-Jahren begannen in technischer Hinsicht auf den ersten Blick relativ modern: Es gab schon proportionale Fernsteuerungen, fast vorbei war die Zeit der Tip-Tip-Anlagen, wo es nur Vollausschlag in die eine oder andere Richtung gab, dazwischen Neutral, von einer Feder zurückgezogen. Proportional, über zwei Knüppel steuern, so wie es bis heute Standard ist, auch das hat es also schon gegeben. Graupner/Grundig mit Varioprop, Multiplex, Simprop, Kraft/USA und viele andere waren schon auf dem Markt, manche sahen äußerlich durchaus den heutigen ähnlich, andere wie die kleine Minitron oder Graupners Miniprop 4 wollten auf die Miniaturisierung der Elektronik setzen in der Annahme, auch die Sender würden immer kleiner werden. Weil in der Zeit das Einachsmodell Standard war, bot sich die Lösung auch an: Ein winziger Sender mit zwei oder drei Funktionen. Die Annahme war falsch, wenn auch nachvollziehbar. Die Minisender setzten sich nicht durch, aber die Sammler freuen sich heute noch über sie.

Besonders fiel die schöne Simprop Alpha auf, sie war mit modernem Design und Metallgehäuse ihrer Zeit voraus. Von „Profis“ eingesetzt, von armen Schülern erträumt. Sie hieß später Contest, die nächste Modellreihe SAM und sie könnte auch heute noch punkten – wenn es sie noch gäbe. Parallel zu den Fertiganlagen großer Hersteller existierte das weite Feld des Selbstbaus, der Modellflieger war oder musste auch Elektroniker sein.

Es gab viele Bausätze für RC-Anlagen von Rowan, Microprop/Brand Elektronik oder Neumann (Neumann radio electronic), die gut und preiswert waren.

Anspruchsvolle Wettbewerbe im Motorkunstflug, Pylon-Racing und anderen Kategorien, Großveranstaltungen mit tausenden Zuschauern, das hat es alles schon gegeben. Also war man mit der Technik fertig und musste nur noch Fliegen lernen? Leider gab es ein ganz großes Problem: „Störung!“ war mit der häufigste Hilferuf auf dem Flugplatz. Abstürze und Bruch gehörten einfach zum Alltag, das Prinzip Fernsteuerung auf dem 27-Megahertz-Band funktionierte noch unzuverlässig, Fremdstörungen vor allem durch den europaweit immer mehr genutzten CB-Funk, ebenfalls auf 27-Megahertz, nahmen zu. Auch deshalb, weil dort viel gebastelt oder Sprechfunkgeräte auf dem Grauen Markt gekauft wurden; mancher „Brummifahrer“



Ein wichtiger Meilenstein in den 1970er-Jahren war die Einführung der 35-Megahertz-Technik



Ein Modell von Carrera, der nicht unumstrittenen Überraschung der 1970er-Jahre

hat mit so einem Booster ganze Landstriche zum Absturz bringen können. Zeitweise war das 72-Megahertz-Band nutzbar, außerdem das 40-Megahertz-Band, im Modellflug jedoch selten eingesetzt. Einige verwegene Modellflieger haben, so wie manche verwegene „Brummifahrer“, den legalen Weg verlassen. Sender- und Empfängerquarze vertauscht, gewann man 24 Kanäle jenseits der Erlaubten.

Doch es war einfach frustrierend, immer wieder ein Modell zu verlieren. Umso mehr bewundern muss man viele der damaligen Modellflieger, die trotz der bekannten Risiken extrem aufwändige Eigenkonstruktionen, Scalemodelle, Mehrmotorige und Großmodelle bauten.

Die Anlagen waren dennoch teuer, bei Preisen von 300,- bis weit über 1000,- D-Mark. Ein Student mit vollem Bafög-Stipendium hatte 400,- D-Mark im Monat. Die einfacheren Sender waren oft für Trockenbatterien ausgelegt, nur die besseren hatten Akkus und oft sogar ein Ladegerät im Sender eingebaut. Doch schon in den frühen



Von solchen RC-Anlagen haben vor 50 Jahren viele nur geträumt

Siebzigern setzte die rasante Elektronikentwicklung ein, Digitalisierung, von AM – Amplitudenmodulation zu FM – Frequenzmodulation, die eine höhere Störungssicherheit und engere Kanalabstände zuließ. 23 Modelle konnte man – theoretisch – gleichzeitig auf dem Flugplatz oder am Hang fliegen (wenn man einen Blick auf die Frequenztafel nicht vergaß). Das war der große Schritt nach vorn. Der zweite, weit wichtigere, folgte 1975.

Endlich unter sich

Das 35-Megahertz-Band wurde für den Modellflug freigegeben und nur für ihn. Keiner konnte mehr dazwischenfunken. Zunächst gab es nur fünf Kanäle, doch ein Jahr darauf kam schon Multiplex mit einer Anlage mit zusätzlichen 20 Kanälen in 35 Megahertz auf den Markt. Dennoch, so schnell gelang der Wechsel nicht, man musste für 35 Megahertz eine komplett neue Anlage kaufen – später konnte man bei manchen Herstellern nur das HF-Modul auswechseln. Die neue Anlage musste man sich aber trotzdem erst kaufen, um dann auch seine alten Modelle auf 27 Megahertz betreiben zu können.

Für die immer wieder genannten armen Studenten – darunter waren damals wirklich viele Modellflieger – war es einfach zu teuer. Daher blieben die 27er-Anlagen noch lange Jahre in Betrieb. Und die Bausätze gab es weiter, preiswert und ausgereift. Wegen strenger Zulassungsbestimmungen gab es aber für das 35-Megahertz-Band keine Möglichkeit, diese selbst zu bauen. In diesen Jahren entstanden auch programmierbare Anlage, bei



Graupner war Marktführer, auf dem RC-Sektor wuchs aber eine starke Konkurrenz

Cockpit
Das RC-Programm mit den entscheidenden Pluspunkten
10 gute Gründe, warum immer mehr Käufer das COCKPIT-RC-Programm von Neckermann anderen Marken vorziehen

- 1 COCKPIT: 3 leistungsfähige extrem funktionssichere RC-Fernsteuerelemente, modernster technischer Stand. Optimaler Rechweite durch 1 Wort Ausgangsleistung. Alle Geräte mit der FTZ-Nummer der Deutschen Bundespost.
- 2 COCKPIT: Außerst günstige Komplett-Preise, wie man sie von Neckermann erwartet. RC-Fernsteuerelemente schon ab 299,- DM inkl. Servo, Empfänger und Quarzgerät! Komplett RC-Modell-Fertigbaukästen schon ab 99,- DM!
- 3 COCKPIT: Deutsches Markenprodukt! Vollwertige elektronische Präzisions-Quarzühr und Fertigungskontrollen nach strenger AQL-Norm, 6 Monate Garantie.
- 4 COCKPIT: Voll digitale proportionale-simulirte RC-Fernsteuerelemente. Perfekte Telex durch Verwendung von raumfahrtbewährten IC-Mikro-Systemen und neuester Transistor-Schaltungen. Hoheste Kreuzermodell-Präzision durch hochempfindliche analog integrierte Empfindung.
- 5 COCKPIT: Wetterempfindliche, kräftige, 6V- und hochleistungsfähige Gehäuse durch Epoxy-Beschichtung.
- 6 COCKPIT: Bedienungsanleitung bei RC-Anlagen, die nicht jeder besitzt. Z. B. von außen überwachbare elektronisch ausgelesene Gürtel, Normblätter zum Laden des unbegrenzt haltbaren, wartungsfreien Dry-Cell-Akku. Kein Batteriewechsel mehr. Batterie-Check.
- 7 COCKPIT: Großformatiger Empfänger mit integrierter Schaltkreise und Keramik-Filter. Servo-Rudermaschinen mit drehbarem Keramik-Potentiometer.
- 8 COCKPIT: RC-Modell-Fertigbaukästen: komplett, d. h. mit z. B. Bausehermann, Schrauben, Anschlüssen und gefedertem Bugrad. In kurzer Zeit zusammenzubauen.
- 9 COCKPIT: Marco 41, der „Rolls Royce“ unter den RC-Modellmotoren, mit 2 bis 1500 U/min zum phantastischen Telexpreis. Fast kein Leistungsverlust durch optimal angepassten Schalldämpfer.
- 10 COCKPIT: Aufwändige Serviceleistungen, die nur ein Großunternehmen bieten kann. Rückgabe Rückgabe: COCKPIT-Anlage können innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen zurückgegeben werden. **Schadlosentwurf-Service:** Innerhalb von 3-5 Tagen werden COCKPIT-Anlagen zurückgeschickt. **Besonders wertvolle Finanzierung:** Das Jahr in der Presse... diese Finanzierung ist eine der günstigsten überhaupt!

Noch viel mehr gute Gründe sprechen für COCKPIT. Lassen Sie sich deshalb mit dem Coupon – oder im nächsten Neckermann-Haus – Spezialinformationen geben.

Komplette RC-Flugmodell-Fertigbaukästen schon ab 99,-

An Neckermann Versand KGaA, Südskit 816, 6 Frankfurt 1, Postfach 299,-

Name: _____
Postleitzahl/Wohnort: _____
Straße: _____
Ich bin Mitglied eines Modellclubs: ja nein
Mitarbeiter: _____

NECKERMANN

Der Preishammer von Neckermann: 299,- für eine komplette RC-Anlage



Servos sahen früher teilweise noch deutlich anders aus als man es heute kennt

Das Modell E-1 von Multiplex war sehr leicht gebaut und zweimotorig. Das war eine aufwändige, in den Anfängen aber bessere Lösung

denen man zunächst nur einige wenige Funktionen senderseitig anpassen konnte, wie Servolaufrichtung ändern und -weg einstellen. Alles ohne Display, man hatte lediglich am Sender den Akkustand als optisches Instrument.

Quereinsteiger in RC

Die schnelle Entwicklung der Fernsteuerelektronik machte große Produktionszahlen notwendig. Da war auch Platz für Neulinge. Carrera, mit einer Flugmodellreihe seit einigen Jahren etabliert, steigt mit einer kleinen Anlage, später

mit der schon aufwändigeren Stratonic ein. Auch die heute völlig unbekannte Firma Logitech aus Starnberg (nicht zu verwechseln mit Logitech, dem Hersteller von PC-Zubehör) hatte eine moderne RC-Anlage, ähnlich wie die Digicont aus Bad Pyrmont, bei Toni Clark im Vertrieb. Ganz neu war auch Euro Digi aus Söcking, 549,- D-Mark mit vier Servos und Empfänger. Webra, der damals vermutlich größte Motorenhersteller in Europa, mischte auch mit, FMSI hieß die Webra-Fernsteuerung. Viel Aufregung brachten die Anzeigen vom Neckermann Versand: Der Sender hieß „Cockpit“ und kostete 299,- D-Mark.

Das alles kennt heute niemand. Auch nicht die Neumann-Anlagen (Neumann radio electronic), die sich lange Jahre nicht nur mit innovativen und guten Bausätzen, sondern auch guten Fertiganlagen am Markt hielten. „Qualität Made in Germany zu vernünftigen Preisen“ hieß es in der Werbung. Die Konkurrenz kam aus Japan und des USA. In China gab es damals hervorragende Modellbauer im Frei- und Fesselflug, aber keine Modellhersteller. Man stellte noch Körbchen aus Bambus und bemalte Blechspielzeuge her.

In den späten 1970er-Jahren war die Übertragungssicherheit der FM-Anlagen im 35-Megahertz-Band eigentlich so hoch wie heute im 2,4-Gigahertz-Band. Sie funktionierten zuverlässig und das auch ohne die heutigen, unzähligen Mischfunktionen, Einstellmöglichkeiten, Flugmodi, Gyros, Sprachausgabe, Sensoren, Telemetrie. Man konnte mit ihnen super fliegen, wenn man es konnte. Nur auf die Kanaldisziplin musste man achten.

Der Drehflügler ist da

Lange Jahre war die Aufgabe nicht zu knacken, ein einigermaßen beherrschbares Hubschraubermodell zu konzipieren. Auch im Großflug

brauchte man lange und diesen Weg musste Dieter Schlüter gehen, der Wegbereiter und Konstrukteur der ersten RC-Hubschrauber. Und so wie die Großen, mussten die ersten Typen noch mit Hiller-Paddeln beziehungsweise Bell-Paddeln stabilisiert werden. Erst Jahre später kamen elektronische Stabilisierungssystemen und mit ihnen Flybarless-Rotorköpfe. Es wurde viel experimentiert, die Heli-Experten kennen das alles: Fixed Pitch, zyklische Blattsteuerung, und die bei 3D-Experten bevorzugte kollektive Blattverstellung.

Schlüter stellte 1970 seine Bell Huey Cobra vor, flog die ersten Weltrekorde und lieferte die ersten Bausätze. Die Bestellungen übertrafen die Produktionskapazitäten. Die in den 1970er-Jahren auf allen Feldern des Modellbaus sehr aktive Firma HEGI übernahm den Vertrieb und Produktion, Lizenzen gingen an Graupner und auch nach Japan. Die Modelle wurden immer vorbildähnlicher, häufig sah man den Bell Jet Ranger oder den Bell 212 Twin Jet, andere natürlich auch, wie zum Beispiel die Alouette.

Das Hubschrauberfliegen blieb die hohe Kunst mit ebenso hohem finanziellen Einsatz. Bei einem Bruch gab es kaum etwas zu reparieren, man musste fast immer Ersatzteile kaufen. Die Steuerungen und die Modelle wurden immer perfekter, aber auf Gyroskope und weitere elektronische Hilfsmittel mussten die Heliflieger noch warten. Die Modelle wurden durchweg mit Verbrennern angetrieben, die meisten mit Glühzündern bis 10 Kubikzentimeter, die ganz Großen auch mit Benzinern.



Webra, in ein Global-Player auf dem Gebiet der Modellmotoren, stieg auch in die RC-Branche ein. Die Anzeige ist aus dem Jahr 1980



Wie so oft, war Graupner auch im Elektroflugbereich einer der Vorreiter

1976
Erste Kontaktaufnahme des DMFV mit dem Bundesverkehrsministerium

1. Juni 1976
Heinz Reber wird erster hauptamtlicher DMFV-Geschäftsführer



Lange Resonanz-Rohre an Methanol-Motoren waren für Flugmodelle mit viel Leistung unerlässlich

Die Segler waren zunächst aber auch nicht viel anders als die bis dahin Bekannten. Vorgefertigt, Rippen- oder Sandwichflächen, die Rumpfe aus GFK. Die Rumpfe wurden allerdings ab 1976 aus dem neuartigen Kunststoff Ferran hergestellt. Und sie waren beinahe unzerstörbar. Aber auch nicht klebbar, kaum lackierbar und mussten daher wirklich fix- und fertig beim Modellflieger ankommen. Wo war aber das Problem, weshalb die anderen Modellbauerhersteller so allergisch auf den großen Neuling aus Fürth reagierten? Es war eben die Größe von Carrera, man fürchtete, sie würde mit ihren Kapazitäten und ihrer Verkaufsstrategie bald den ganzen Markt beherrschen. Doch der Markt blieb, Carrera produzierte noch etwa 10 Jahre weiter, unter anderem auch 5-Meter-Segler wie die SB 10, dazu auch Elektro- und Verbrennermodelle, doch

irgendwann war Schluss. Der Aufwand für die Fertigung war enorm, die Kosten für die Maschinen für die Herstellung der Rumpfe und vieler Kunststoffteile ebenso. Das gab der eher überschaubare und eigentlich ausreichend versorgte Modellbaumarkt nicht her. Die Carrera-Segler gehören heute zu den gesuchten Oldtimern.

Motorflug und seine Königsdisziplin

Nun kommen wir zum Motorflug, in den 1970ern vom Verbrenner beherrscht. Kleine Trainer gab es in Massen, doch das richtige Modellfliegen sah man beim RC 1-Kunstflug, später in F3A umbenannt. Die Königsdisziplin, wo es neben Motoren- und Aerodynamikkenntnissen hauptsächlich auf das Pilotenkönnen ankam. Modellgewicht und -größe sowie Hubraum des Motors waren limitiert, also die Startbedingungen für alle gleich. Die Wettbewerbsflugzeuge waren, anders als heute, durchaus bezahlbar und es gab auch genug Baupläne von erfolgreichen Wettbewerbskonstruktionen. Bei den Motoren brauchte man sich nur an der Technik der Wettbewerbspiloten zu orientieren. Beispiel WM RC 1, 1973: HP 61 (29 mal), Webra 61 (23 mal), SuperTigre G60 (8 mal), Rossi 60 (5 mal), HB 61 (4 mal), O.S. 60 (3 mal), und jeweils 2 mal OPS 60, Ross 60, Enya 60 sowie Moki.

WMs und EMs waren ganz große Wettbewerbe. Das oberste Treppchen war fast abonniert, regelmäßig landete Hanno Pretzner (Österreich) drauf, Günter Hoppe (Deutschland) gern mit dabei, auch Bruno Giezendanner (Schweiz) nicht zu vergessen, den zweimaligen WM-Gewinner und großen Experimentator, der mit seinem Schwenkflügel-Modell Salamandre, Spannweite 1.200 bis 1.900 Millimeter, zur WM 1973 antrat. Er wurde aus schwer nachvollziehbaren Gründen nicht zugelassen, aber für seinen Mut und seine Experimentierlust bewundert.

Der Sonntags-Motorflieger

Wer auf einem Flugplatz mit Verbrennerzulassung fliegen durfte, der hatte den einen oder anderen Segler, immer aber auch Verbrennermodelle. Von kleinen und größeren Trainern, über wunderbare Scalemodelle, Großmodelle, Experimentals, bis hin zu reinen Kunstflugkonstruktionen, Tief- oder Mitteldecker mit symmetrischem Profil und kräftigem Motor mit Resorohr. Die Glühzünder, später als Viertakter, waren unsere Antriebe und wer die Zeiten mitgemacht hat, konnte sich nicht so leicht mit den aufkommenden, großen Benzinern anfreunden.

Elektroflug

Der Elektroflug hatte keinen leichten Start, obwohl ausgewiesene Fachleute wie der Physiker V. Kupcik, Fred Militky (Graupner) und Helmut Schenk (Multiplex) mit weiteren Experten am Thema arbeiteten.

Aber es drängte ja nicht, die Verbrenner funktionierten wunderbar, man hatte das Equipment und genug Power, um nicht wie die E-Flieger in der Anfangszeit jedes Bauteil mit einer Laborwaage wiegen zu müssen. Auf 100 Gramm mehr oder weniger kam es nicht an, bei den ersten E-Flugmodellen aber schon. Nur mit Motorseglern kam man weiter, 1975 waren sie auch noch meist zweimotorig. Die Kosten kamen hinzu: Da haben viele gerade Geld für die neue 35-Megahertz-Anlage ausgegeben, und nun sollten sie vielleicht 600,- D-Mark für einen HiFly, ein kleines zweimotoriges Bausatzmodell mit Ausrüstung ausgeben, das sehr filigran und empfindlich war? Ein 2,5-Kubikzentimeter-Verbrenner war die bessere Lösung. Vor allem die NiCd-Akkus waren schwach und schwer. Der HiFly hatte zwei Akkus mit 6 Volt mit 1.000 Milliamperestunden Kapazität.



Nicht jeder wollte sich für die supermodernen Seglernachbauten begeistern. Die Oldtimer sind originell, für manche Modellbauer nostalgisch und fliegen gar nicht schlecht – das galt auch schon vor 50 Jahren

Bessere Motoren kamen von Geist Modellbau, bald darauf auch von Keller. Doch noch Ende des Jahrzehnts war ein Mäbuchi in verschiedenen Größen der Antrieb für alle Zwecke. So schlecht war er nämlich gar nicht und billig immer. Als Regler wurden zunächst noch mechanische, vom Servo betriebene einfache Ein-aus-Schalter eingesetzt.

Das einzige, allerdings gewichtige Argument für den Elektroflug, waren die Konflikte mit Anliegern wegen Geräuschbelästigung durch die Verbrennerflieger. Motorflugbeschränkungen bis hin zum drohenden Flugverboten haben dem leisen E-Flug viel Auftrieb gegeben und ihn als Alternative in den Folgejahren dorthin gebracht, wo er heute steht. Es gibt keine Modellflugklasse, in der man nicht mit einem Elektromotor genauso, oft auch weit besser als mit einem Verbrenner fliegen kann.

Michal Šíp



Es musste nicht alles RC 1/F3A sein. Es gab einfachere Kunstflugmodelle, bei denen man zum Beispiel auf Einziefahrwerk oder Wettbewerbsvorgaben verzichten konnte



Sie hießen Semi-Scale, waren also nicht immer Scale im Sinne der Wettbewerbskriterien wie Dokumentation, Abmessungen und Ähnlichen. Aber sie waren super gebaut und flogen auch (meist) so. Bewundern konnte man sie auf dem regelmäßig stattfindenden Artländer Semi-Scale-Wettbewerb des DMFV



Die Modelle auf den Hochburgen des Hangflugs, Wasserkuppe und Teck, sahen schon vor 50 Jahren eigentlich sehr modern aus

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1. Juli 1978

Die „Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebes von Flugplätzen für Flugmodelle und für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen“ treten in Kraft

6. August 1978

Hans Hoffmeister stellt mit seinem Big Lift einen Streckenflugrekord auf



Foto: Stephan Oettle

Störungen gehörten zwar Anfang der 1970er-Jahre noch zum Alltag auf Modellflugplätzen, doch spätestens mit Einführung der 35-Megahertz-Technik gab es kaum noch glaubhafte „übernatürliche“ Gründe für solche Vorkommnisse

Personality Anekdoten des Jahrzehnts

Im Januar 1974 schafft der DMFV einen Flugleiterwagen an. Es handelt sich dabei um einen Wohnwagen, ausgerüstet mit der kompletten Technik, die zur Durchführung eines Modellflugwettbewerbs erforderlich ist, wie zum Beispiel einer Lautsprecheranlage. Die Technik wird von Rolf Matthes und Karl Schang installiert. Der Wagen steht den Mitgliedern auf Anforderung kostenlos zur Verfügung, nur die Transportkosten vom Stand- zum Einsatzort und zurück müssen übernommen werden. Am 1. Mai 1974 wird der Wagen auf den Namen Curt Möbius getauft. Curt Möbius, einer der ersten Modellflieger, wird am 23. November 1974 erstes Ehrenmitglied des DMFV. Nur rund zwei Jahre später, am 7. März 1976 stirbt Curt Möbius.



Am 1. Mai 1974 wird der vom DMFV angeschaffte Flugleiterwagen auf den Namen Curt Möbius getauft. Curt Möbius (kleines Bild) wurde am 23. November 1974 erstes Ehrenmitglied des DMFV

Am 6. August 1977 stellt Hans Hoffmeister einen Rekord auf. In der Offenen Klasse des DMFV legt er mit seinem Big Lift in einer Zeit von 1 Stunde und 36 Minuten eine Entfernung von 69,9 Kilometern zurück. Ein neuer Streckenflugrekord im Überlandflug, der im Raum Haselünne stattfindet.



Mit einem Big Lift von Multiplex stellte Hans Hoffmeister im Jahr 1977 den Streckenflugrekord auf



Neue Klassen für den DMFV

Das geschah im Sport

Als sich von 1972 an mehr und mehr Modellflieger beim DMFV anmeldeten, entschieden sie sich in der Praxis gegen den FAI-Modellflugsport. Der Deutsche Aero Club (DAeC) pochte auf die Sportautorität, die ihm die Fédération Aéronautique Internationale – kurz FAI – verlieh. Wer dem DAeC nicht angehörte, verlor offiziell das Recht, an seinen Wettbewerben teilzunehmen, und konnte sich auch nicht für internationale FAI-Meisterschaften qualifizieren. Genau genommen durften DMFV-Mitglieder ohne DAeC-Mitgliedschaft überhaupt nicht international an FAI-Wettbewerben teilnehmen, aber das dämmerte den einladenden europäischen Verbänden erst im Laufe der Jahrzehnte.

Anfang der 1970er-Jahre gab es insgesamt 20 FAI-Klassen, dazu kamen noch zehn Raketenklassen. Sie bestimmten den Modellflugsport auch in Deutschland. Freiflug (zehn Klassen) und Fesselflug (fünf Klassen) hatten die meisten Teilnehmer und die meisten Wettbewerbe. Am meisten geflogen wurden aber wahrscheinlich RC-Modelle (sechs FAI-Klassen): Funkfernsteuerungen waren erschwinglich geworden, zuverlässig und klein. Jeder konnte sie kaufen und ein Baukastenmodell oder eine Eigenkonstruktion damit ausrüsten.

Technik setzt Grenzen

Der übliche Antrieb eines Modellprojekts war ein Verbrennungsmotor mit Kompressionszündung (Diesel) oder Glühkerze (Glow). Die Motoren hatten bereits in den 1950er- und 1960er-Jahren ein ausgezeichnetes Leistungsgewicht und waren gut zu beherrschen. Im Laufe des 1970er-Jahrzehnts nahm die FAI auch schon eine RC-Klasse mit Elektroantrieb als F3E in den Sporting Code auf, so heißt ihre Sammlung der internationalen Sportbestimmungen. Internationale Meisterschaften für Elektromodelle aber gab es noch lange nicht. Einen der ersten ferngesteuerten Elektroflüge hatte Fred Militky für die Firma Graupner 1971 im Rahmen der WM für RC-Kunstflugmodelle F3A in Doylestown/USA gezeigt, diese war bereits die siebte WM seit 1960. Ferngelenkte Segelflugmodelle bekamen erst 1977 ihre Weltmeisterschaft (Südafrika), obwohl sie schon lange populär waren.

Die Enttäuschung über die ablehnende Haltung des DAeC schien groß, wurde vermutlich aber nur von einem kleinen Teil der wachsenden Zahl von DMFV-Mitgliedern geteilt. Der Modellflug war längst aus dem Schatten des Segelflugs und seiner Gelände, auch aus dem Schatten von Vereinen getreten.



Die Klasse Pylon-Racing war früh fest im DMFV verankert und erfreute sich großer Beliebtheit



Beim RC 1-Kunstflug, später in F3A umbenannt, waren Modellgewicht und -größe sowie Hubraum des Motors limitiert, also die Startbedingungen für alle gleich

Es bedurfte nur ordentlichen Wetters und einer Wiese, um dem Hobby frönen zu können, auch wenn der Motorenlärm nicht überall genehm war. Damals wie heute sollte ein Flugmodell Freude machen, ohne Klasseneinteilung, ohne Sporting Code, ohne ein anderes Ziel als das Modell zu steuern und es fliegen zu sehen. Insbesondere Motorsegler machten den Modellflieger autonom: Ein klassisches RC-Segelflugmodell wie der beliebte Amigo II von 1966, darauf ein Pylon mit einem 1-Kubikzentimeter-Motor, und fertig war das Vergnügen. Dennoch: Wer seinen Hobbysport gut beherrscht, möchte sich mit anderen vergleichen. Und sofort überlegten Vereine, unabhängig vom DAeC zu Wettbewerben einzuladen.

Erste eigene Klassen

Das einfachste schien, die DAeC-Regeln und damit im Allgemeinen die der FAI zu übernehmen, mit ein paar Änderungen. Da Frei- und Fesselflug die DMFV-Mitglieder kaum interessierte, ging es nur um wenige RC-Klassen: F3A (Motorkunstflug), F3B (Segelflug), und F3C (Hubschrauber), für die eigene Regelwerke oder gleichwertiger Ersatz zu schaffen waren. Wie diese Aufgaben angegangen und gelöst wurden, sollen die Berichte über die späteren Jahrzehnte zeigen. Es gab aber noch mehr FAI-Klassen für ferngesteuerte Modelle, die entweder nicht populär waren, oder vom DAeC kaum unterstützt wurden. Das galt vor allem für Pylonracing.

Bei der CIAM stand bereits 1971 auf der Tagesordnung, Pylon Racing als F3D in den Sporting Code aufzunehmen und Weltmeisterschaften dafür anzubieten. Die Umsetzung zog sich in die Länge, tatsächlich gab es die erste FAI-WM erst 14 Jahre

später. Das war in den USA. Hier waren unterschiedliche Rennklassen außerordentlich populär, längst flogen Piloten aus aller Welt bei internationalen Wettbewerben. Einflussreichster Gegner der Klasse war Werner Groth, deutscher Delegierter bei den CIAM-Vollversammlungen in Paris und bis 2000 auch CIAM-Vizepräsident. Für den DMFV war Manfred Pick (heute 85) von Anfang an dabei, als Pilot wie als Organisator und seit 1975 auch als dann langjähriger Referent für Pylon Racing. Er erinnert sich an eine Flugvorführung beim DAeC-Flugtag in Braunfels, als das DMFV-Team für die Klasse werben wollte. Angesichts von vier Modellen, die in kurzer Folge gestartet waren und mit ihren hochtourigen Motoren dicht hintereinander um die Pylone rasten, schrie der völlig überraschte Sprecher ins Mikrofon: „Untergang der Modellfliegerei“ und beschimpfte die Piloten als „verantwortungslose Chaoten“.

Später gab es dann doch einen F3D-Referenten im DAeC, und zwischen Manfred Pick und seinen DAeC-Kollegen entwickelte sich ein gutes Miteinander. Dieses Miteinander währte mehrere Jahrzehnte. Der DMFV stellte die Plätze und machte mit Zuschüssen an die Vereine die Wettbewerbe möglich. Der DAeC sorgte für die Akzeptanz der Resultate auch bei der FAI. Gemeinsame Ansprachen, gemeinsame Siegerehrung.

Semi-Scale-Modelle

Ganz anders lief es bei der FAI-Scale-Klasse F4C. Das sind ferngesteuerte Flugzeugmodelle mit Motor. Weder die entsprechenden Scale-Freiflugklassen noch die Fesselflugklasse waren für ambitionierte Modellbauer des DMFV von Interesse, und für Segelflugzeugmodelle – im CIAM-Sporting Code nicht vorhanden – fand sich im DMFV eine andere Aufgabe. Das Problem der FAI-Klasse F4C ist bis heute der Anspruch, den sie an den Modellbauer stellt. „Scale“ bedeutet Maßstabs-Treue; allein schon die Baubewertung verlangt, was nur wenige Spezialisten zu erfüllen vermögen. Diese wenigen treffen sich als exklusiver Club bei Weltmeisterschaften, und bringen vielfach immer wieder das gleiche Modell an den Start: Geschätzte 2.000 bis 3.000 Baustunden pro Modell bedeuten schließlich Freizeit mehrerer Jahre. Erschwert wurde die Aufgabe in den 1970er-Jahren, weil das Höchstgewicht auf 6 Kilogramm festgelegt war (heute 15 Kilogramm) und Details in miniature ausgeführt werden mussten. Die hohe Bewertung der Proportionen durch sogenannte K-Faktoren machte zudem das Fliegen zum Ritt auf der Rasierklinge: Flugstabilisatoren gab es noch nicht, und Proportionen von großen Flugzeugen sind nun einmal andere als die von Flugmodellen.



Der Seglerschlepp ist noch heute eine beliebte Sportklasse – und sie war es schon in den 1970ern



Der MSC Artland etablierte sich schon in den Gründungsjahren des DMFV als Semi-Scale-Zentrum des Verbands

Wie in der mantragenden Fliegerei spielte auch der Segelflug in DMFV von Anfang an eine große Rolle. Entsprechend gab es schon früh erste Wettbewerbe



Manfred Pick (vordere Reihe, Mitte) hat sich von Anfang an als Pilot und Organisator im DMFV für Pylon-Racing engagiert. Seit 1975 war er dann langjähriger Referent für diese Klasse

Wesentlich durch den MSC Artland und den rührigen Manfred Boog als Fachreferent Scale wurde darum die DMFV-Klasse Semi-Scale entwickelt. Sie kam dem Modellbauer entgegen, der – zum Beispiel auf Basis eines Baukastens – ein Flugzeugmodell bauen wollte, das sich auch fliegen ließ. Das Artländer Semi-Scale-Fliegen wurde in den 1970er- und 1980er-Jahren zum bekanntesten Wettbewerb für Flugzeugmodelle. Ausschreibung, Ansprüche an die Dokumentation wie das Bewertungssystem von Nachbau-Genauigkeit und Flug wurden immer wieder überprüft und mit den Teilnehmern diskutiert. So entstand ein Regelwerk, das keinen Vergleich zu scheuen brauchte und praxisnäher war als die aus den USA stammende „stand off“-CIAM-Klasse F4H, bei der die Juroren bei der Baubewertung 5 Meter Abstand zu halten haben.

Durch die Übernahme der Artland-Entwicklung konnte der DMFV bereits 1973 eine Deutsche Meisterschaft für vorbildähnliche Flugzeugmodelle ausrichten, die breiten Zuspruch von ambitionierten Modellbauern und -fliegern fand. Die Semi-Scale-Klasse, eine reine DMFV-Entwicklung, konnte darum zum Vorbild werden für Entwicklungen, die in den folgenden Jahrzehnten den Modellflugsport des Verbands ebenso unverwechselbar wie international attraktiv machen würde.

Gerhard Wöbbeking