



STARK IN DIE ZUKUNFT



Foto: Walter Schöller

DER DMFV IM AUFSCHWUNG

Seit den 1970er-Jahren ist der DMFV fester Bestandteil der Modellflugszene. Als Dachverband hat er sich von Anfang an für die Interessen der Modellflugsportler in Deutschland eingesetzt. Während im ersten Gründungsjahrzehnt vor allem der Verband selbst auf ein solides Fundament gestellt wurde, standen die 1980er-Jahre ganz im Zeichen der Stärkung von Sportkultur, Kontakten zu Politik und Behörden sowie der Jugendarbeit und des Umweltschutzes.

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 Verbandsebene, auch technisch, sportlich, politisch und personell gibt es jede Menge interessanter Meilensteine zu entdecken. Beginnend mit der Modellflieger-Ausgabe Februar/März 2022 beleuchten wir daher in jedem Heft ein Jahrzehnt. Weiter geht es mit den Jahren 1982 bis 1991.

Fokus auf Sport, Jugend und Umwelt

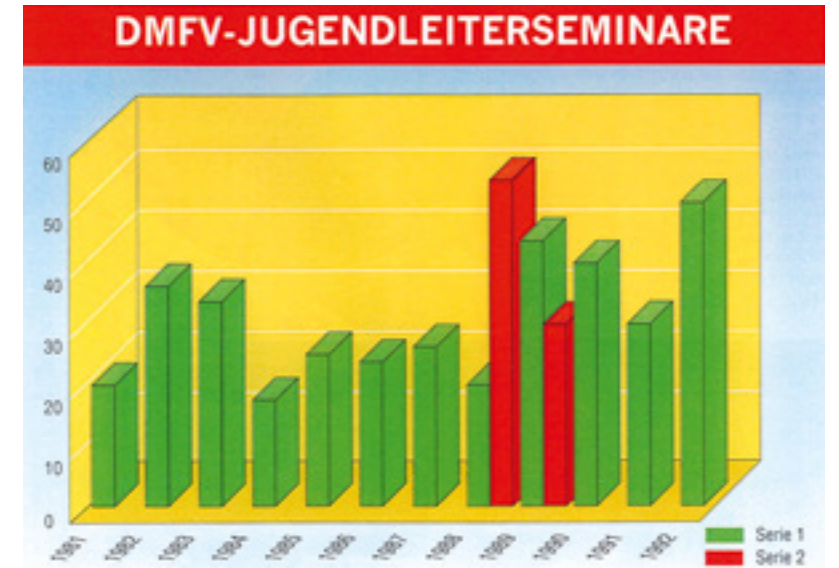
Das geschah im DMFV

Aufgrund seines schnellen Wachstums sind die Gründungsjahre des DMFV sowohl finanziell als auch personell turbulent. Ab den 1980er-Jahren steuert die neue Verbandsspitze den DMFV jedoch in ruhigeres Fahrwasser und konzentriert sich auf die Stärkung des Hobbys. Dabei zeigt der 1982 gewählte Präsident Albin Kiermaier von Beginn an einen nachhaltigen und weitsichtigen Führungsstil.

Nach dem Sparprogramm gegen Ende des ersten Jahrzehnts nach der Gründung, geht es ab 1982 finanziell langsam wieder bergauf. Dass sich die Lage stetig verbessert, zeigt sich unter anderem daran, dass das Verbandsmagazin „Der Modellflieger“ Anfang 1982 in neuer Aufmachung wieder erscheint. Ende des Jahrzehnts fußt der Verband auf einem soliden finanziellen Fundament und es können sogar Überschüsse als Notgroschen beiseite gelegt werden. Der clevere Umgang mit dem Verbandsvermögen ermöglicht Ende 1990 den Kauf eines Bürohauses in der Rochusstraße 104-106 in Bonn-Duisdorf – bis heute Sitz der DMFV-Geschäftsstelle.

Neue Spitze

Auch wenn die Stabilisierung des Verbands auch dem zu der Zeit amtierenden Präsidenten Peter Herrmanns und dem Vizepräsidenten Gustav Klein zu verdanken ist, treten beide nach Ablauf ihrer Amtszeit zurück. Neuer Präsident wird Albin Kiermaier, Vizepräsident Bernd Schweitzer. Nur wenige Monate nach Amtsantritt wird ihnen eine besondere Ehre zuteil: Sie



Die DMFV-Jugendleiterseminare erleben Ende der 1980er-, Anfang der 1990er-Jahre einen deutlichen Aufschwung

dürfen im Sommer 1982 das 20.000ste DMFV-Mitglied begrüßen. Nur acht Jahre später wird bereits die 30.000-Mitglieder-Marke geknackt.

Im Verband hat in den Jahren 1982 bis 1991 auch die Förderung des Sports – unter anderem durch die Einführung der Leistungsadeln – nach wie vor einen wichtigen Stellenwert. So gelingt es dem DMFV inzwischen, große Sportveranstaltungen mit zahlreichen Teilnehmern ins Leben zu rufen. Dieser Erfolg löst jedoch nicht überall positive Resonanz aus. Der DAeC droht seinen Mitgliedern mit Entzug der FAI-Lizenz, falls DMFV-Wettbewerbe bestritten werden. Und davon gibt es in dieser Zeit einige. So werden auch die Sportklassen stetig erweitert und gegebenenfalls neu aufgestellt. Durch die immer stärker vertretenen Elektroantriebe entscheiden sich die Verantwortlichen unter anderem dafür, dass in der Sparte Motorsegler nur



Foto: Walter Schöller

Winfried Ohlgart (links) zusammen mit dem heutigen DMFV-Präsidenten Hans Schwägerl bei der Deutschen Meisterschaft Jugend 1990



Foto: Walter Schöller

Gegen Ende des zweiten Jahrzehnts ist die Jugendarbeit einer der wichtigsten Bestandteile der Verbandsarbeit. Das belegen auch die stetig steigenden Teilnehmerzahlen an Wettbewerben für unter 18-Jährige



Foto: Walter Schöller

Mauro Marmotti (Mitte) wird Anfang der 1980er-Jahre Jugendreferent des DMFV. Mit seinem Amtsantritt erlebt die Jugendarbeit im Verband einen kräftigen Aufschwung

noch Modelle mit Verbrennungsmotoren an den Start gehen dürfen, während für Elektrosegler eine eigene Klasse geschaffen wird.

Wichtige Jugendarbeit

Mit Blick auf Nachhaltigkeit und Zukunftssicherheit nimmt die Jugend bei der Verbandsspitze auch weiterhin einen großen Stellenwert ein. Regelmäßige Veranstaltungen und Wettbewerbe, aber auch eine erneute Ausweitung des Jugendstatus unterstreichen die Wichtigkeit des Nachwuchses. Federführend kümmert sich der seit 1981 amtierende Jugendreferent Mauro Marmotti um das Thema. So wird im Jahr 1986 die erste Jugendmeisterschaft im DMFV ausgetragen. Um Vorständen und Jugendleitern die Möglichkeit zu bieten, junge Piloten zielgerichtet ans Hobby heranzuführen, wird das Angebot an verbandsinternen Seminaren deutlich ausgebaut. Die Erwachsenen erhalten



Foto: Walter Schöller

Auf Messen sind Bauaktionen des DMFV Publikumsmagnete - speziell bei den jüngeren Besuchern



Foto: Walter Schöller

Wer im Verband als Jugendleiter aktiv werden möchte, bekommt bei den Jugendleiterseminaren alle wichtigen Werkzeuge an die Hand. Natürlich wird das Material von den Erwachsenen auf Herz und Nieren geprüft

durch die immer häufiger stattfindenden Schulungen wertvolles Basiswissen im Umgang mit Kindern und Jugendlichen. So ist gewährleistet, dass die jüngsten Verbandsmitglieder auch pädagogisch bestens betreut werden.

Als proaktive Maßnahme gegen mögliche Einschränkungen durch neue Gesetze oder Verordnungen rückt auch das Thema Umweltschutz auf der Verbandsagenda immer weiter nach oben. Das beginnt schon im November 1983, als auf Anregung des DMFV die Vergabe eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens zur Untersuchung der Geräuschemission bei Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren erfolgt. Zur gleichen Zeit wird ein verbandsübergreifend arbeitender Ausschuss für Fragen des Natur-, Umwelt- und Vogelschutzes installiert. Das Ganze gipfelt im Jahr 1988, das der DMFV unter das Schwerpunktthema Sport und Umwelt stellt. Es folgt der Beschluss eines mittelfristigen Aktionsprogramms. Ein Jahr später findet sogar ein eigener, verbandsinterner Wettbewerb zum Thema Umweltschutz statt: Prämierung des umweltfreundlichsten Modellfluggeländes. Ziel aller Aktionen ist es, zu zeigen, dass der Modellflugsport im Einklang mit Natur und Umwelt stattfindet.

Ein Name, der im Zusammenhang mit dem DMFV schon seit Ende der 1970er-Jahre immer wieder fällt, ist Winfried Ohlgart. Er zählt heute zu den Urgesteinen der Szene, der im DMFV zunächst als langjähriger Fachreferent aktiv ist und den Sport im Verband maßgeblich verantwortet und prägt. Er gilt als treibende Kraft für die sportlichen Aktivitäten des Verbands. Auch in der Jugendarbeit engagierte er sich, um das Hobby voranzubringen. Später ist Ohlgart federführend an der Gründung der Internationalen Jet-Modell Komitees beteiligt, in dem er noch heute aktiv ist.

Aufschwung gegen Ende

Die gut strukturierte Verbandspolitik trägt schon nach kurzer Zeit Früchte. Während die Mitgliederzahlen ab Mitte der 1980er-Jahre zunächst praktisch stagnieren, erfolgt gegen Ende des Jahrzehnts ein kräftiger Aufschwung bei den Mitgliederzahlen. Die nachhaltige Jugendförderung war dabei nur ein Schlüssel zum Erfolg. Insgesamt schafft es der DMFV in der Zeit von 1982 bis 1991, den Modellflugsport in der Öffentlichkeit bekannter zu machen und ihm ein positives Image zu verleihen.

Kontakte knüpfen Das geschah politisch

Anfang und Mitte der 1980er-Jahre steht vor allem die Intensivierung von Kontakten zu Politikern und Vertretern aus Behörden und Ämtern stark im Fokus. Durch den regelmäßigen Austausch unter anderem mit dem Luftfahrtbundesamt präsentiert sich der DMFV als offene Institution, die gemeinsame Lösungen anstrebt. Das sorgt dafür, dass der Verband ernst genommen wird. Die Bemühungen zahlen sich zum Beispiel im Jahr 1986 aus. Für die Zulassung von Großmodellen werden die beiden Verbände DAeC und DMFV vom Luftfahrtbundesamt angesprochen, eine Zulassungsordnung für Flugmodelle über 20 Kilogramm mitzuentwickeln. Der DAeC verweigert die Mitarbeit an dieser Zulassungsordnung, sie wird vom DMFV zusammen mit dem Luftfahrtbundesamt erarbeitet. Der DMFV mit seinem Fachreferenten Fritz Hofstede wird als Prüfungsinstanz akzeptiert.

Ein wichtiger Meilenstein in gesellschaftlicher Hinsicht ist die Einstufung des Modellflugsports als gemeinnützig im Jahr 1990. Zu verdanken ist das unter anderem den guten Beziehungen des DMFV und daraus resultierenden Empfehlungen von Städten, Gemeinden, Bürgermeisterämtern, Stadträten und Jugendämtern sowie von Landtags- und Bundestagsabgeordneten. Ein Jahr zuvor, am 31. Januar 1989 findet eine Anhörung beim Bundesministerium für Finanzen bezüglich



Foto: Walter Schöller

Die Kontaktpflege zu Vertretern aus Politik und Behörden nimmt einen großen Stellenwert in der Verbandsarbeit ein. Kommunalpolitikern wird auf kleineren Vereinsfesten und Flugtagen der Modellflugsport näher gebracht

der Gemeinnützigkeit statt. Der DAeC ist nicht vertreten, der DMFV durch seinen Geschäftsführer Bernhard Wich und den Fachbeiratsvorsitzenden Winfried Ohlgart vor Ort. Es wird eine Änderung des ursprünglichen Texts dahingehend erreicht, dass Modellflug als sportliche Betätigung anerkannt wird.

Die Erlangung der Gemeinnützigkeit stärkt nicht nur die öffentliche Wahrnehmung des Hobbys, sondern ist auch ein wichtiger Schritt, um in den Deutschen Sportbund aufgenommen zu werden. Wie sicher später zeigen sollte, ist dieser Schritt aus verschiedenen Gründen bis heute nicht gelungen, obwohl inzwischen alle Bedingungen dafür erfüllt wurden.

Öffentlichkeitsarbeit

Nicht nur im direkten Austausch machen DMFV-Vertreter immer wieder Werbung für den Modellflugsport. Auch außerhalb von persönlichen Zusammenkünften setzt der Verband auf eine positive Darstellung. So zum Beispiel im Oktober 1985, als eine Broschüre über den Modellflug im Allgemeinen und über die Arbeit in den Vereinen im Besonderen an alle Bundestags- und Bundesratsmitglieder sowie an alle Personen, die auf Landesebene mit dem Sport und den Steuern befasst sind, versendet wird. Wenige Monate später bringen die Verbandsjustiziere sowie Rechtsanwälte Kreutzberg und Große-Wilde die Broschüre „Aktuelle Probleme des Modellflugrechts“ auf den Weg. Sie wird allen Luftfahrtämtern,



Foto: Walter Schöller

Die Jahreshauptversammlung des DMFV ist inzwischen ein großes Event mit dreistelligen Besucherzahlen

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

Sommer 1982:
Das 20.000ste Mitglied
wird aufgenommen

November 1983:
Auf Anregung des DMFV Vergabe eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens
zur Untersuchung der Geräuschemission bei Verbrennermodellen



Foto: Walter Schöller

Auf Messen, wie hier der Intermodellbau in Dortmund, präsentiert sich der Verband auffällig und modern

In der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre stagnieren die Mitgliederzahlen zunächst. Dank einer cleveren Verbandspolitik mit den Schwerpunkten Umweltschutz und Jugendarbeit ergibt sich schnell ein deutliches Mitgliederwachstum

Regierungspräsidien und Bezirksregierungen zur Verfügung gestellt und ist für Mitglieder über die Geschäftsstelle zu beziehen.

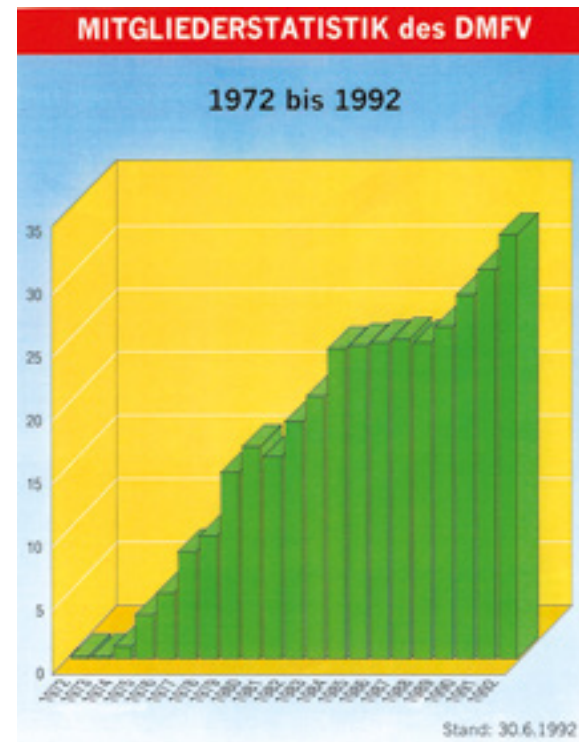
Dass sich der DMFV als offener und ernstzunehmender Gesprächspartner bei wichtigen Entscheidungen präsentiert, sorgt auch immer wieder für einen wertvollen Wissensvorschuss. So auch am



Albin Kiermaier übernimmt als Präsident 1982 die Führung des DMFV. Er leitet den Verband bis Mitte der 1990er-Jahre



Die erste Modellflieger-Ausgabe im Jahr 1983 ist ein Spezial. Es wirft einen Blick zurück auf die ersten 10 Verbandsjahre



20. Juni 1990, als der DMFV über die geplante Änderung des Luftverkehrsgesetzes in Kenntnis gesetzt wird. Modellflugzeuge über 5 Kilogramm Gewicht oder Modelle mit Verbrennungsmotoren unterliegen der Versicherungspflicht nach § 103 Luftverkehrszulassungsordnung, die Haftungsobergrenze soll von 850.000 auf 10 Millionen D-Mark angehoben werden. Gleichzeitig hat der DMFV bei allen Ministerpräsidenten der Bundesländer und bei allen Regierenden Bürgermeistern gegen diese Erhöhung Protest eingelegt – mit Erfolg: Das Gesetz tritt nicht wie vorgesehen zum 1. August 1990 in Kraft.



Während der 1980er-Jahre wird der DMFV auf ein finanziell solides Fundament gestellt. Es ermöglicht im Jahr 1990 den Kauf dieses Bürogebäudes in Bonn, das bis heute Sitz der Geschäftsstelle ist

Personality Anekdoten des Jahrzehnts

Am 30. März 1985 wird mit Ulrike Eichborn die erste – und bisher einzige – Frau für den DMFV ehrenamtlich tätig. Sie wird zunächst als stellvertretende Gebietsbeauftragte NRW I und ein Jahr später als Gebietsbeauftragte NRW I gewählt. Über Jahrzehnte hinweg setzt sich Ulrike Eichborn für den DMFV ein, ist auf Messen vor Ort und unterstützt die Arbeit des Verbandes auf verschiedenen Ebenen. Auf dem Bild überreicht ihr Albin Kiermaier im Jahr 1988 die Ehrenurkunde für ihre Verdienste.



Foto: Walter Schöller



DMFV-Präsident Albin Kiermaier (links) überreicht Dr. Wilhelm Jäger (rechts) zusammen mit seiner Frau die Goldene Ehrennadel des DMFV. Im Hintergrund der DMFV-Geschäftsführer Bernhard Wich

Auf der Jahreshauptversammlung im Jahr 1985 werden erstmals verdiente Mitglieder des DMFV mit der Goldenen Ehrennadel und einer Urkunde ausgezeichnet. Die ersten Auszeichnungsträger sind:

Uwe Krützmann, stellvertretender Gebietsbeauftragter Nord I
Friedrich Kipp, Gebietsbeauftragter Baden-Württemberg I
Fritz Giritsch, stellvertretender Gebietsbeauftragter Bayern I
Kurt Borm, Fachreferent Semi-Scale Motorflugmodelle
Jan Kurt Hoffmann, Fachreferent Semi-Scale Segelflugmodelle
Dr. Wilhelm Jäger (für Verdienste in der Gründerzeit)
Arnold Keil (für seine Leistungen, die internationalen Begegnungen von Modellfliegern zu fördern)

Mit offenen Armen

Nach dem Fall der Mauer ist der DMFV zur Stelle und hält am 14. Oktober 1990 eine Informationsveranstaltung in Markkleeberg mit dem gesamten Präsidium ab. Dort wird ein Konzept vorgestellt, „wie eine Integration der in der DDR neu gegründeten Vereine und Einzelmitglieder in den DMFV möglich ist.“ Nach über 170 schriftlichen Voranmeldungen kommen über 200 interessierte Besucher. In den folgenden Monaten werden zahlreiche Einzelmitglieder und auch Vereine aus dem Osten in den DMFV aufgenommen.

Anfang der 1990er-Jahre sind die bei Verbandsgründung noch neuen Modellhubschrauber fest etabliert. Der DMFV bietet eigene Deutsche Meisterschaften für die Drehflügler an



Foto: Walter Schöller

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

2. Jahreshälfte 1983:
Installierung eines verbandsübergreifend arbeitenden Ausschusses für Fragen des Natur-, Umwelt- und Vogelschutzes

November 1984:
Einführung eines Leistungsabzeichens für besondere sportliche Leistungen in Gold, Silber und Bronze ab 1985



Experimentierfreudige Achtziger

Das geschah in der Technik

In der ersten Dekade, 1972 bis 1981, haben wir uns auf einige technische Highlights konzentriert: Den ganz neuen RC-Hubschrauber, die Motor-kunstflugklasse RC-1, später F3A, und deren großen Popularität, die auch zu der vermutlich größten Modell-Show aller Zeiten, dem „Tournament Of Champions“ führte, einen Semi-Scale-Kunstflugwettbewerb mit Großmodellen in Las Vegas.

Dann folgten die 1980er-Jahre. Hat man sie schon als Modellflieger erlebt und blättert heute in den Heften aus der Zeit, dann fragt man sich aber manchmal auch, ob man nicht anderswo gelebt hat. In fast jedem Heft fand der Leser Nurflügel, dazu Enten, Deltas, Tandemflügler, Experimentals, Berechnungen, Baupläne und Berichte von gut besuchten Wettbewerben und Treffen. Die vielen Enthusiasten reisten auch weit, so machten sich zum Beispiel öfter die Wiener auf den Weg zum regelmäßigen Nurflügelwettbewerb bei der FAG Kaltenkirchen. Aber der Realität auf den sonntäglichen Plätzen entsprach es nicht ganz, die meisten Flugzeuge dort waren „Standardmodelle“, Leitwerkler mit und ohne Motor. Eines ist aber unübersehbar, die damals doch große Freude am Experiment, heute noch auf InterEx-Wettbewerben zu erleben.

Kraft aus Elektronen

Während der Elektroflug erstaunlich langsam aus den Startlöchern kam, spielte seine ganz besondere und exotische Unterklasse in den Jahren eine große Rolle, der Solarflug. Die ersten Versuche datierten schon in die späten 1970er-Jahre. Woher kam die Begeisterung? War vielleicht das Wetter damals einfach so gut, Sonne ohne Ende, sodass Rekorde geflogen, Wettbewerbe veranstaltet, immer neue Modelle berechnet, gebaut und geflogen wurden?

Wer mitmachen wollte, musste auch viel von Elektronik verstehen, Regler, Schalter, Drehzahlmesser, Ladegeräte, Spannungscontroller und vieles andere löten. Dazu durfte der Modellflieger auch viel Theorie zur Elektronik, Aerodynamik und Flugmechanik lesen und auch auf Seminaren hören. Es waren respektable Fachleute



In den 1980er-Jahren des letzten Jahrhunderts war schon vieles möglich, zum Beispiel große Segelflugmodelle mit Kamera per F-Schlepp auf Höhe zu bringen. Die Flugtage – hier Büchen bei Hamburg – waren auch sehr gut besucht

dabei, darunter auch manche, die damals oft originell und unterhaltsam waren. Dennoch, nicht immer war alles Berechnete praktisch umsetzbar. Ob wirklich alle die Experten waren, für die sie sich hielten, oder ob mancher nur mit Formeln, Ableitungen und Diagrammen glänzen wollte, können wir hier nicht entscheiden.

Es gab auch regelmäßige Artikel ganz jenseits von Wissenschaft, beispielsweise den Urlaubsberater. Wir hatten noch kein Internet, keine Foren und Websites. Urlaub in Spanien, in eigenen vier Wänden? Das Angebot umfasste Hartpisten, Modellflugschule, Lehrer-Schüler Anlagen, Mietmodelle und die Möglichkeit, eine Wohnung dort auf Zeit zu kaufen.

Der Modellbau ist anders

Modellbau war in seiner Stellung auf dem Markt für Spielzeug und Hobby immer etwas anders. Neben einigen großen Modellbaufirmen mit Herstellung, Vertrieb, Logistik, Marketing und Zulieferer fanden sich viele mittelständische Betriebe, wo der Chef oft nicht nur Manager war, sondern auch mal an Maschinen stand. Und dann gab es die Ein-Mann-Manufakturen, in denen der Modellbauer vielleicht ab und zu Modelle für den

Das Reglement in F3A war klar und streng definiert. Wer es größer wollte – starke Servos, starke Benzinmotoren waren schon da –, der konnte es in F3A-X Klasse. Das Tournament of Champions war das Event jener Jahre. Hanno Prettner belegte regelmäßig den Spitzenplatz, aber auch Günter Hoppe (Foto) war dabei



Wer richtig Kunstflug fliegen konnte oder wollte, war in RC-1, später F3A, aktiv. Hier ein Bild von einer WM

eigenen Verein fertigte, bezahlt in bar in der Vereinshütte. Es sprach sich herum, weitere Interessenten meldeten sich und wenn die Materialkosten abgedeckt und noch ein bisschen Geld übrig war, hat es sich gelohnt. Garagenhersteller nannte man etwas verächtlich solche Produzenten, die aber auch ihren Marktanteil hatten. Professionelle Firmen mit Verkauf über den Fachhandel konnten mit deren Preisen nicht mithalten.

Das war – und ist bis heute – eben das Besondere am Modellbaumarkt: Jeder Modellbauer konnte lernen, wie man Formen baut, GFK-Rümpfe oder Sandwichflügel herstellt, dazu war kein Maschinenpark nötig. Die Zeitschriften lebten von solchen Anleitungen. Manche der Hobbyisten beschlossen auch, das Hobby zum Beruf zu machen, gründeten ein Start-Up, würde man heute sagen. Und in den 1980er-Jahren haben sich zwei große



1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

30. März 1985:
Mit Ulrike Eichborn wird die erste – und bisher
einzige – Frau für den DMFV ehrenamtlich tätig

24. bis 28. April 1985:
„Modellbau ‘85“ in Dortmund verzeichnet
Rekord von 76.062 Besuchern

26. September 1985:
Erstes Modellflug-
Symposium in Bonn



Alles war möglich, alles war erlaubt auf den InterEx-Wettbewerben. Und in den 1980er-Jahren zeigten viele Modellflugsportler Erfindergeist



Messen etabliert, die im Gegensatz zur Nürnberger Spielwarenmesse auch für das Publikum offen waren – die Dortmunder Modellbaumesse, später Intermodellbau, und die RMF Friedrichshafen, heute die „Faszination Modellbau“. Dort konnten sich auch kleinere Firmen vielen Besuchern präsentieren und Kunden gewinnen. Das galt ebenso für die anderen gar nicht kleinen Modellbaumessen jener Jahre – zum Beispiel in München, Bremen, Hamburg –, die trotz großem Engagement der Städte, Veranstalter und Aussteller und regem Publikumsinteresse nicht lange überlebten.

RC-Anlagen beinahe perfekt

Die Fernsteuertechnik war eigentlich fertig, es waren diverse Hersteller auf dem Markt: Digi-cont, Webra, Becker, Microprop, Neumann. Aber



Jet-Modelle verfügten oft noch über Propellerantriebe. Manche hatten auch schon Verbrenner-getriebene Impeller, die jedoch hohe Drehzahlen benötigten und viel Lärm erzeugten. Die Erlösung kam erst in den 1990er-Jahren mit Elektroimpellern und Turbinen

Traditionell gut besucht waren die Nurdflügelwettbewerbe bei der FAG Kaltenkirchen. Neben klassischen Nurdflügeln wurde auch mit F3B-tauglichen Modellen experimentiert

die Claims wurden immer klarer abgesteckt, und zwar von den „Großen Vier“: Graupner, Multiplex, Simprop, robbe. Der Modellflieger hatte alles, was er brauchte. Seine Anlage im 35-Megahertz-Band war zuverlässig, die Bedienung einfach und klar: Zwei Knüppel, ein paar Schalter oder Schieber. Er musste nicht zum Programmierer werden, wie es von ihm die heutige Zeit erwartet. In den besseren Anlagen waren allerdings auch bereits einige praktische und auch programmierbare Funktionen senderseitig vorhanden. So sehr haben wir sie bis dahin aber nicht vermisst. Wir waren es gewohnt, vieles geometrisch in der Anlenkung zu lösen, auch für manches, wie Seite- und Quer, brauchten wir keinen Mixer, Sportflieger haben ja auch keinen. Und dass der Segler beim Klappensetzen die Nase nach oben oder nach unten nahm? Das wusste man, dafür hatte man ja den Höhenruderknüppel. Doch wir guckten schon jenen über die Schulter, die solche Funktionen im Sender bedienten, also weniger Arbeit hatten. Es dauerte nicht lange und wir waren mit dabei.

Motorentechnik

Im Segelflug und später dem Elektroflug wurden neue Technologien angewandt, die Leistungen wurden besser. Es waren die Jahre der Aerodynamiker, der Experten für Flugtechnik und



1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1. Oktober 1985:
Umzug der Geschäftsstelle
in neue, größere Räume

1986:
Erstmals werden die Deutschen
Jugendmeisterschaften ausgetragen

1988:
Schwerpunktthema: Sport und Umwelt. Beschluss
eines mittelfristigen Aktionsprogramms



Bauweisen. Und sie versprachen auch andere Probleme zu lösen. Die Modellflieger bekamen zunehmend Probleme mit dem Lärmschutz, manche Beschwerden waren auch durchaus berechtigt, man hörte einen Modellflugplatz schon von Weitem. Klar, es gab auch Proteste von notorischen Nörglern, denen auch ein Kinderspielplatz zu laut ist. Doch viele Verbrenner waren einfach zu laut, mit einem schlichten „Topf“ und nicht lärmoptimierten Propellern bei hohen Drehzahlen unterwegs. Dabei gab es effiziente Schalldämpfer und niedriger drehende Langhuber. Dazu die vielen leiseren Viertakter, auch hochinteressante Konstruktionen darunter. In den Jahren wurden die Motormodelle größer, manche ganz groß, die eingesetzten großvolumigen Benziner waren leiser, zumindest subjektiv. Der Segelflug und Elektroflug haben die Lärmprobleme elegant umgehen können.

Wie kam man hoch?

Nein, mit dem Seil zu rennen, das war nun Geschichte, nur F1A-Freiflieger nutzen es noch; Jahrzehnte später kam es in RC als F3J zurück. Das Gummiseil war die Standardmethode, bei etwas Gegenwind kam man ordentlich hoch, bei Windstille sah es schlechter aus. Spannend war es immer, da konnte der zu schwache Flügel zusammenklappen oder der zu schwache Modellflieger sein Modell ohne genug Schwung, also Fahrt, freigeben. Durch die seilzugbedingte, zusätzlich angestiegene Flächenbelastung stieg die Mindestfahrt deutlich an, dem schlagartigen Strömungsabriss folgte der Fall. Doch wir lernten es und irgendwann war der Gummiseilhochstart für uns sicher. Er war aber auch eine sportliche Methode mit vielem Laufen, der nächste Starter oder Helfer mussten ja das Seil zurückholen und ausziehen. Eine Winde war eine Alternative, der Aufwand aber hoch.



Auf soviel Schönheit zugunsten von E-Flug zu verzichten? Die Viertakter waren eine gute Alternative zu schnell-drehenden und lauten Zweitakttern

Vereine, wo auch Motorflug erlaubt war, praktizierten Hucke-Pack, 1974 begann die große Zeit des Big Lifts von Multiplex, als Hucke-Pack-Transporter und bald auch als F-Schlepper, auf den dann viele andere Schleppmaschinen folgten; vor allem die Piper Cub gehört vermutlich nicht nur im Großflug, sondern auch im Modellflug zu den zahlenmäßig am meisten gebauten Schleppflugzeugen.



40 Jahre ist es her und wirkt doch so modern. Die leistungsfähigsten Solarmodelle flogen ohne Pufferakku

Eine damals ganz moderne Simprop-FM-Anlage im Modulsystem. Damit war eigentlich alles möglich, was auch Wettbewerbsflieger brauchten

F3B, eine neue Königsdisziplin

Es entstanden neue Wettbewerbsdisziplinen, doch eine mit großer Zukunft und Auswirkung auf den ganzen Modellbau hat bereits 1973 begonnen: F3B. In den Anfängen mit teils abenteuerlichsten Handschlepp-Startarten oder auch kleinen Verbrennern setzte sich die Winde durch, zwischendurch auch ein bisschen zu sehr. Eine Zeit lang artete F3B in Windenwettbewerbe aus. Aber die Aufgaben in F3B trieben insgesamt die Seglerentwicklung kräftig voran. Die Anwendung von Verbundwerkstoffen hat enorm belastbare, leichte Konstruktionen bei hoher Profiltreue und Oberflächengüte ermöglicht, daraus resultierten ganz neue Leistungspotentiale. Die F3B-Community war eine beinahe sektenähnliche Gemeinschaft. Man reiste um die Welt, von einem Wettbewerb zum nächsten, das Hobby war und ist nur Training für den nächsten Contest. Dennoch, die Klasse war so spannend und innovativ, dass alle anderen Modellflieger von dort entwickelten Profilen, neuen Servos und Anlenkungen profitierten. Auch Motorkunstflug-Modelle entstanden bald in GFK/CFK.

Die Vielfalt blieb dem Modellflug jedoch erhalten, sie wurde eigentlich nur noch größer. Bei der Verbundbauweise kostet der Formenbau die meiste Zeit, sodass sie eigentlich nur für eine Serie von gleichen Modellen sinnvoll ist. Die Modelle sind teuer und größere Reparaturen kaum möglich. Bei Einzelstücken, Bauplanmodellen, Oldtimern, Experimentals war die



Für solche Großmodelle waren andere Motoren nötig. Großvolumige Benziner, aber auch Boxer oder Sternmotoren

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

31. Januar 1989:
Bei einer Anhörung beim Bundesministerium für Finanzen bezüglich der Gemeinnützigkeit wird der Modellflug als sportliche Betätigung anerkannt

März bis Juni 1989:
DMFV-Wettbewerb zum Thema Umweltschutz - Prämierung des umweltfreundlichsten Modellfluggeländes



Holzbauweise weiterhin optimal. Auch muss nicht jedes Modell auf beste Gleitzahl in einem breiten Geschwindigkeitsspektrum ausgelegt werden. Oft ist das geringste Sinken das wichtigste Kriterium; zwar ist auch das in Verbundbauweise erreichbar, doch eine gute Rippenfläche kann es auch, ist viel einfacher zu bauen und optisch am Himmel interessant. Der klassische Holzbaukasten ist auch geblieben, meist in einer Mischform: Ein GFK-Rumpf ergänzte die Sandwich- oder Rippenfläche.

Und die neue Zeit klopfte schon an die Tür, wenn auch nur zaghaft: Kager hobby division brachte Anfang der 1980er-Jahre Hartschaummodelle heraus. Graupner kam mit dem Motorsegler RF 5 aus Styropor. Und Simprop inserierte 1983 Modelle, die erst Jahrzehnte später den Markt beherrschen sollten: Fertig gebaut, einschließlich Finish, der Modellflieger musste nur Motor und RC-Anlage einbauen. ARF heißt es heute. „Alles schon da gewesen“, fällt einem dazu ein. Aber eine neue Idee braucht mehr als nur den Erfinder. Die Zeit muss dafür auch reif sein.

Elektroflug: Schon da und noch nicht richtig

Um Ähnliches ging es beim Elektroflug. Schon Anfang der 1970er-Jahre konnte man elektrisch fliegen, Multiplex hatte das Modell E1 und Graupner den Hi-Fly, beide zweimotorig mit Mabuchis. Es ging also. Nicht zu flott und sehr filigran, aber es ging. Und die Fachleute hatten bald alles berechnet, konstruiert, vorgeschlagen. Alles musste noch auf das geringste Eigengewicht konzipiert werden, denn man hatte viel zu tragen: Die schweren NiCd-Akkus; dort war kein Abspecken möglich. Die extreme Leichtbauweise wurde immer mehr perfektioniert und brachte großartige Erfolge in jener schon erwähnten, speziellen Elektroflugklasse, dem Solarflug, heute leider weitgehend aus der Szene verschwunden.

Und man stellt Erstaunliches fest: Auch zehn Jahre nach dem Erscheinen des Hi-Fly und E1 als Baukastenmodelle passierte in praktischer Hinsicht



F3B ist Sport. Und das Sportgerät ist ein Wettbewerbsmodell in Kunststoffbauweise. Untrennbar mit der Klasse verbunden waren elektrische Winden



Kommt einem bekannt vor: Alles fertig, Motor und RC-Anlage einbauen und auf zum Flugplatz. ARF heißt es heute, damals, 1983, hatte es noch keinen Namen

wenig. Gelegentlich wurde ein kleiner Motorsegler oder ein Bauplan publiziert, gern als „für Verbrenner oder Elektro geeignet“ beschrieben, wobei auf den Fotos meist ein Verbrenner in der Nase steckte.

Der Elektroflug startete vergleichsweise langsam in den allgemeinen Modellflug. Über die Gründe kann man nur spekulieren. „Zu schwach“, hieß es oft. Ein 2,5er-Zweitakter war ja besser als die üblichen Mabuchis mit NiCd-Zellen. Einiges musste man neu anschaffen, Schnelllader, Akkusätze, Motorschalter, Klapppropeller, Mitnehmer. Vermutlich war der E-Flug auch noch zu kompliziert. Es kam anfangs auf die genaue Optimierung an. Eine Zelle zu viel oder zu wenig, der Propeller etwas „daneben“, und selbst ein ausgezeichnetes Modell konnte zu einer lahmen Ente werden oder aus erwarteten 2 Minuten Laufzeit waren 45 Sekunden mit glühendem Akku geworden.



Die Holzbauweise, die schönen Rippenflügel, wurden durch GFK nicht verdrängt. Mit ihnen war ebenso Hochleistung möglich, wenn auch nach anderen Kriterien

Anders war es in der kleinen Gruppe der Wettbewerbsflieger mit ihren High-Tech-Maschinen. Keller oder Geistmotoren, 30 oder gar 60 Zellen, da ging die Post ab. Um dabei zu sein, musste manch einer erst einmal die Hobbykasse plündern und schielte vielleicht auch noch auf die Sparschweine der Kids. Doch nach den langen Startjahren ändert sich die Landschaft. Da sahen auch die E-Skeptiker, dass es selbst in der „normalen Sonntagsflugklasse“ anders gehen kann. Mit zwölf Sanyo-Zellen und einem guten und dennoch bezahlbaren E-Motor von der Stange flogen schon viele Modelle recht gut, sogar echte Motormodelle anstatt immer nur Elektrosegler. Wettbewerbe und E-Flugmeetings in Bremen, Bad Nauheim, Pfäffikon und Aspach haben Großartiges bewirkt. Der Siegeszug des Elektroantriebs konnte beginnen.

Wo blieb der Motorflug?

Einen Dämpfer bekam der Motorflug schon, weil plötzlich so viel elektrisch möglich wurde. Für Vereine, die grundsätzliche Lärmprobleme mit kompromisslosen Gegnern hatten, war der E-Flug die Rettung. Die RC-1-, inzwischen F3A-Kunstflieger blieben aber (noch) beim Verbrenner, das schrieben die Regeln vor. Auch die „Düsen“ flogen, als Militärjets oder auch Boeings und Airbus, aber immer mit dem Verbrenner, meist als Propeller, nach und nach auch als Impeller mit Rennverbrenner. An Elektroimpellern wurde noch gearbeitet. Sogar die ersten echten Strahltriebwerke liefen, als erstaunlich einfache Eigenbauantriebe von Kurt Schreckling oder extrem teure industriell gefertigte Motoren von JPX aus Frankreich, mit Propangas als Treibstoff. Die Pulsostrahlkracher fehlten dagegen selten an einem großen Modellflugtag. Vergeblich hätte man auch nach einem E-Hubschrauber gesucht – wenn auch hier schon vereinzelt experimentiert wurde. Die meisten von uns flogen ohnehin die Modelle, die sie schon immer flogen, die man gewohnt war. Die richtig großen Umbrüche und beinahe Revolutionen sollten erst kommen.

Michal Šíp



Die Wettbewerbs-E-Modelle waren auf Speed optimiert, schnellstes steigen, schnelle Strecke. Und am Schluss schnelle Landegeschwindigkeit. Die Schönheit der Modelle hat in dem rauen Betrieb oft etwas gelitten

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1. Januar 1990:
Der Modellflugsport wird als gemeinnützig anerkannt,
ist aber vorerst nicht förderungswürdig

20. Juni 1990:
Modellflugzeuge über 5 Kilogramm Gewicht oder mit Verbrennungsmotoren unter-
liegen der Versicherungspflicht, die Haftungsobergrenze soll angehoben werden



Neue Klassen für den DMFV

Das geschah im Sport

Foto: Michal Šíp



Nicht nur in den 1970er-Jahren, auch in den folgenden Jahrzehnten bedauerten nur wenige Modellflieger, dass sie mit der Mitgliedschaft im neuen, erfolgreichen DMFV dem FAI-Sport den Rücken gekehrt hatten. Wollten sie diesen weiterbetreiben, mussten sie zusätzlich Mitglied eines DAeC-Landesverbandes sein. Das kostete Geld, das ein Aktiver lieber in Material, Motoren oder Reisen zu Veranstaltungen und Wettbewerben steckt. Und tatsächlich zeigen die Annalen, dass sehr schnell neue Klassen innerhalb des DMFV entstanden. Sie trafen den Nerv von Mitgliedern, die sich sportlich messen wollten. Nach Zahl der Teilnehmer und Zahl der Klassen mussten diese Wettbewerbe keinen Vergleich scheuen mit dem FAI-Modellflug in Deutschland. Die neuen, eigenen Klassen sprachen ja auch ein Mehrfaches an Modellfliegern an und waren direkt aus ihrer Mitte entstanden. Und das, obwohl das typische DMFV-Mitglied in der Regel kein besonderes Interesse an Wettbewerben mitbrachte.

Für neue Wettbewerbe des DMFV gab es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Entweder ein vereinfachtes FAI-Programm, das nur Grundgedanken einer

Klasse aufnimmt und sie dann praxisnah neu formuliert – wie zum Beispiel Semi-Scale – oder aber ganz neue Ideen. Schließlich kann sich jeder Modellflieger eine sportliche Aufgabe stellen, die sein Modell und seine Flugtechnik zu erfüllen haben. Die Kunst ist also nicht, eine neue Aufgabe oder eine neue Klasse zu erfinden. Die Kunst ist, ein Flugprogramm so zu formulieren, dass viele am vorgeschlagenen Modelltyp wie an der Flugaufgabe Interesse haben.

Stellvertretend für zehn Deutsche Meisterschaften und drei Jugendmeisterschaften, 1982 in unterschiedlichen DMFV-Sportklassen ausgetragen, sollen hier zwei beschrieben werden. Und dazu eine, für die es kein Vorbild gab und die sich in den Achtzigern erst noch entwickelte.



In der Klasse Motorsegler boten personentragende Vorbilder Anregungen für Nachbauten



Der Motorspatz ist bis heute ein beliebter Vertreter der Motorsegler



Die Scale-Anmutung durfte auch bei den Motorseglern nicht fehlen

Flautenschieber an Bord

Vorbilder für Motorsegler-Modelle gibt es als manntragende Flugzeuge. Letztere sind im deutschsprachigen Raum eine eigene Flugzeugklasse: Fähig, mit bis zu zwei Personen und eigener Motorkraft zu starten, und doch in der Lage, auch längere Zeit und größere Strecken in der Thermik zu segeln. Unter den vorbildähnlichen Flugzeugmodellen war für diese Klasse kein Platz, auch nicht unter den Semiscale-Segelflugmodellen. Und das, obwohl Motorsegler für einen Flugsport stehen, der einst auch dem DMFV Flügel verlieh: Selbstständig sein, nicht in einer Reihenfolge auf Start und wenige Flugminuten warten, und dabei moderne Antriebstechnik nutzen. Und so fanden sich schnell genügend Interessenten, die Motorsegler nach großen Vorbildern bauten.

Bereits 1974 gab es die erste Deutsche Meisterschaft für Semi-Scale-Motorsegler mit Verbrennungsmotor; Sieger war Karl Dros. Und 1979 gewann N. Daxenbichler die erste DM für Motorsegler mit Elektromotor. Das Problem waren damals weniger das hohe Motorengewicht als das der Batterien. Beide Klassen wurden eine Weile nebeneinander als Semiscale-Wettbewerbe geflogen. Um allen gerecht zu werden, wurden dabei die Nachbauten von Reisemotorseglern und die von Segelflugzeugen mit Hilfsmotor unterschieden. „Auf eine Baubewertung haben wir aber verzichtet“, sagt Walter Peter, der die Klasse heute betreut. „Es waren Flugaufgaben und eine Ziellandung auf Strich, die zählten.“ Tragisch und komisch zugleich: Die Zeit ist über diese Art von Flugmodellen auf eigenwillige Weise hinweggegangen, denn es gibt sie praktisch nur noch, wenn auch als Zweckmodelle ohne Vorbilder. Nur Semi-Scale-Modelle nach interessanten Flugzeugen werden von den Mitgliedern der IG Motorsegler auf jährlichen Treffen weiterhin gezeigt.

Beliebte Gespanne

Die zweite Klasse, die hier vorgestellt wird, hat im Vergleich über die Jahre an Attraktion gewonnen. Und sie war von Anfang an dabei: „Ohne Pandemie könnten wir 2022 zur 49. Meisterschaft einladen“, sagt Claus Borst, der die Sportklasse Seglerschlepp betreut. „Und wir haben den einzigen Wettbewerb, der von zwei Piloten im Team bestritten wird.“

Foto: Michal Šíp



Seglerschlepp war in den 1980er-Jahren fester Bestandteil der DMFV-Sportszene, doch die Modelle waren deutlich kleiner als heute

Das schleppende Motormodell und der geschleppte Segler haben jeweils ihren eigenen Piloten und ihre eigene Wertung, und beide Modelle müssen in ihren Flugeigenschaften wie in der Art und Weise, wie sie gesteuert werden, zueinander passen.

Die Modelle, die bei Wettbewerben gezeigt werden, sind meist Nachbauten von großen Flugzeugen, auch wenn das Regelwerk dies nicht verlangt. Gewertet wird nur das Erfüllen der Flugaufgaben. Die sind im Wesentlichen über die Jahrzehnte gleich geblieben: Start, Platzrunde, Platzüberflug und Ausklinken für das miteinander verbundene Schleppgespann. Das Motormodell muss danach das Schleppseil gezielt abwerfen und landen – die Ziellandung geht ebenfalls in die Wertung ein. Das Segelmodell muss nach dem Ausklinken eine Verfahrenskurve (früher: Vollkreis) einleiten, die zunächst nach rechts oder links von den Punktrichtern weg zeigt und dann um 270 Grad in umgekehrter Richtung auf die Fluglinie zurückführt. Eine Ziellandung erfolgt nach 200 Sekunden. Gewertet wird die Qualität der Landung wie auch das Aufsetzen nach der genauen Flugzeit. Das Team hat eine Rahmenzeit von 10 Minuten, die mit dem Anwerfen des Motors beginnt und mit der Seglerlandung endet.

Die Piloten freuten sich, als die aufkommende Gyro-Technik das Fliegen erleichterte – die beiden Modelle dürfen sich nicht in die Quere kommen und lassen sich stabilisiert einfacher handhaben. Doch der Sportbeirat entschied sich, diese für den Seglerschlepp zu verbieten. Diskussion darüber ist durch: Das Können der Piloten soll entscheiden, nicht die beste Programmierung. Im Seglerschlepp wurden über die Jahre große Modelle immer beliebter – deren souveränes Flugbild nun einmal überzeugt. Schleppmodelle bis zu 4.000 Millimeter Spannweite (Wilga, Bo-209, Do 27) und Segler bis zu 8.000 Millimeter Spannweite (ASW 27, ASK 21, Nimbus 4) entstanden vielfach in der eigenen Werkstatt. Für die Wertung der Flüge spielt die Größe der Modelle allerdings keine Rolle. Seglerschlepp ist eine großartige Sportklasse, die bis heute den gesamten Modellflug motiviert.

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

2. Juli 1990:
Die Förderung des Modellflugs wird als besonders förderungswürdig und damit spendenwürdig anerkannt

Sommer 1990:
Auf Initiative des DMFV findet der erste deutsch-deutsche Großmodellflugtag in Halle/Oppin statt



Am seidenen Schirm

Die dritte Klasse machte eine ähnliche Karriere, und gewann Anhänger über nationale Grenzen hinweg bis hin zu internationalen Meisterschaften. Auch sie ist ein Teamsport, nur dass die Leistung des absetzenden Transportmodells nicht in die Wertung eingeht: Fallschirmspringen. „Von Anfang an war klar, dass es hier nicht um das Abwerfen einer Fracht ging, sondern dass hier RC-Modelle abgesetzt werden – vergleichbar mit dem Huckepackschlepp von Segelflugmodellen.“ So Udo Straub, der die Klasse von 2006 bis 2019 als Sportreferent betreut hat. Es begann 1974 mit Bauplänen für Flugmodelle, die Fallschirmspringer darstellten: „Konrad“ von 1974 hatte noch einen Rundkapenschirm, „Coolboy“ 1978 aber bereits einen Matratzenschirm, der sich besser steuern lässt. Die Springer kamen in den Vereinen gut an, weil sich mit ihnen eine Aufgabe für eh vorhandene große Motormodelle auftat. Es war ja keine Kleinigkeit, die auf Höhe zu bringen war: Die Springerfigur, um die 400 Millimeter groß, mit einem Schirm von gut einem Quadratmeter, und alles mit Dreikanalsteuerung und Mechanik über 1.000 Gramm schwer.

In Annäherung an den „großen“ Fallschirmsport war die Landung im Zielkreis (5 Meter Radius) die erste Herausforderung. Doch für echte Modellflieger darf nicht einfach ein Stück Holz

herunterkommen, der Springer muss auch menschenähnlich aussehen, mit Kombi, Helm und Gurtzeug. Vorbildgetreu beginnt alles mit dem freien Fall, dann wird der Schirm geöffnet und es folgen – früher jedenfalls – zwei Vollkreise rechts und links. Heute sind die Kreise entfallen, die Landung aber wird mit einer Kamera erfasst und die Entfernung vom Zielpunkt auf den Zentimeter genau ermittelt.

Genau sind inzwischen auch die Regeln für die gesteuerten Springermodelle. Diese dürfen bis 2.000 Gramm schwer sein, wiegen aber in der Praxis nur um 1.500 Gramm, weil das zur Fläche der etwa 1.500 Millimeter spannenden Schirme passt. Mit diesem Zusatzgewicht hat ein Zweimeter-Motormodell schon Mühe, auf Höhe zu steigen – größere Modelle schaffen zwei und mehr Springer auf einmal. Dafür wurden Aufhängungen unter den Flächen entwickelt, die auch das Trägermodell vor einem Schirm schützen, der sich zu früh öffnet.

Der Teamsport kam auch in den Familien gut an. Die Wahrscheinlichkeit, den Fallschirmspringer zu Bruch zu fliegen, war ja gering, und auf einmal interessierten sich auch Frauen für den Sender. Umgekehrt die Männer für die Nähmaschine der Frau. „Schon 1982 konnte unser Pionier Otto Schulze zur ersten Deutschen Meisterschaft einladen,“ erinnert sich Udo Straub. Nach Hünfeld-Kirberg kamen 23 Piloten, ein Jahr später waren es fast doppelt so viele. 1984 organisierte Olaf Schneider bereits den Europa Cup Belgien und heute gibt es neben den jährlichen Wettbewerben der European Para Trophy und der Internationalen Deutschen Meisterschaft alle zwei Jahre eine Europameisterschaft. Doch vermutlich die meisten Sprünge finden ohne Wettbewerb im Vereinsrahmen statt: Ein Fallschirmsprung aus 400 Meter Höhe, der direkt vor den Zuschauern endet, ist DMFV-Modellsport, wie er anschaulicher kaum sein kann.

Gerhard Wöbbeking

Fotos: Eberhard Deis



Die erste Deutsche Meisterschaft im RC-Fallschirmspringen fand 1982 bei der Modellfluggruppe Goldener Grund in Hünfelden-Kirberg statt



Olaf Schneider (links) hat die Modellfallschirmspringer-Szene als DMFV-Sportreferent jahrelang mit geprägt



Zu Anfang wurden auch runde Fallschirme eingesetzt. Wie im großen Sport stellte sich aber heraus, dass Matratzenschirme sich besser steuern lassen

FREUNDSCHAFTSFLIEGEN 2022

In seinem Jubiläumsjahr feiert der DMFV 50 Jahre Modellflugsport mit Events in ganz Deutschland. Hier gibt es eine Übersicht aller bisherigen Freundschaftsfliegen für dieses Jahr.

01.05.2022

MFC Phönix Lohne, Kontakt: Michael Lübbers, Internet: www.phoenix-lohne.de

14.05.2022

MCW Wehringen, Kontakt: Thomas Eichner, Internet: www.mcwehringen.de

14.05.2022

MFV Achtel, Kontakt: Christian Harzer, Internet: www.mfv-achtel.de

15.05.2022

FMC Oberland, Kontakt: Martin Mair, Internet: www.fmc-oberland.com

21.05.2022

FMC Hans Grade Potsdam, Internet: www.fmc-hans-grade-potsdam.de

26.05.2022

H.M.C Feldafing, Kontakt: Wolfgang Kunz, Internet: www.hmc-feldafing.de

26.05.2022

MFV Gera-Eisenberg, Internet: www.mfv-gera.de

27.-29.05.2022

IG-Segelflug fliegt auf dem Platz des MSV Verden, Kontakt: Christian Scholz, Internet: www.msv-verden.de

28.05.2022

MFV Höllenberg aus, Internet: www.mfv-hoellenberg.de

28.05.2022

MFC Leipzig Süd, Kontakt: Andreas Martin, Internet: www.mfc-leipzig.de

11.06.2022

MFV Nauen, Internet: www.mfcnauen.de

11.06.2022

MFG Porz, Kontakt: Wolfgang Brodtke, Internet: www.mfg-porz.de

18.-19.06.2022

MFC Otto Lilienthal Havelberg, Kontakt: Angela Schmidt, Internet: www.modellsport-havelberg.de/mfc-otto-lilienthal-e-v

26.06.2022

MFG Burgfalken Urbach, Kontakt: Cornelius Munz, Internet: www.burgfalken-urbach.de

02.-08.07.2022

Fliegergruppe Hochtaunus, Kontakt: Mario Dore, Internet: www.fliegergruppe-hochtaunus.de

10.07.2022

MFF Riedlingen, Internet: www.modellfliegerfreunde-riedlingen.de

16.07.2022

MSC Neuruppin, Internet: www.msc-neuruppin.info

16.07.2022

Modellflugclub Alfeld, Kontakt: Falko Jungesblut, Internet: www.mfc-alfeld.de

16.07.2022

FMG Waldalgesheim, Kontakt: Burkhard Müller, Internet: www.fmg-waldalgesheim.de

17.07.2022

Rheydter FMC Wey, Kontakt: Hermann Klinger

30.-31.07.2022

MFG Elsave Elsenfeld, Kontakt: Matthias Monjau, Internet: www.mfg-elsava.de

06.-07.08.2022

MFC Bergfalke Schlangen, Internet: www.bergfalke-schlangen.de

13.08.2022

FMC Offenbach, Kontakt: Dirk Kabisch, Internet: www.fmc-offenbach.de

12.-14.08.2022

MFV Reinickendorf, Kontakt: Jan Goder, Internet: www.modellflugverein-reinickendorf.de

26.-28.08.2022

Osnabrücker Modellsport-Club DO-X, Kontakt: Torsten Meins, Internet: www.do-x-osnabrueck.de

26.-28.08.2022

MSC Krauschwitz, Kontakt: Siegfried Schneider, Internet: www.msckrauschwitz.de

27.-28.08.2022

MSC Garbsen, Kontakt: Andreas Wagner, Internet: www.msc-garbsen.de

03.-04.09.2022

MGB Bocholt, Kontakt: Wilhelm Schmidt, Internet: www.modellbaugruppe-bocholt.de

10.-11.09.2022

MFSV Sippersfeld, Kontakt: Karl-Peter Wilhelm, Internet: www.mfsv-sippersfeld.de

03.10.2022

MFC Egling, Kontakt: Stefan Wiedmann, Internet: www.mfce.de

03.10.2022

MFG Seekirch, Internet: www.mfg-seekirch.de

TERMIN STEHT NOCH NICHT FEST

DMFV-Freundschaftsfliegen
MSC Albatros Nalbach,
Kontakt: Bruno Schiffler

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

Ab Oktober 1990:
Die ersten neun Vereine aus den neuen Bundesländern treten dem DMFV bei

Ende 1990:
Der DMFV knackt die Marke von 30.000 Mitgliedern und hat knapp 700 Vereine

Dezember 1990:
Der DMFV kauft das Bürohaus in Bonn-Duisdorf, Rochusstraße 104-106, bis heute Sitz der Verbandsgeschäftsstelle