

DEUTSCHER AERO CLUB e. V.
Sportfachgruppe Modellflug
BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV

Horst Jung

Wie war das eigentlich damals?

**Marginalien aus der Geschichte des Modellflugs
im Deutschen Aero Club e. V.**

DEUTSCHER AERO CLUB e. V.
Sportfachgruppe Modellflug
BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV

Horst Jung

Wie war das eigentlich damals?

**Marginalien aus der Geschichte des Modellflugs
im Deutschen Aero Club e. V.**

Impressum

Herausgeber:

DEUTSCHER AERO CLUB e. V.

Sportfachgruppe Modellflug

BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV (BPMA)

Redaktion und Bearbeitung:

Horst Jung, Schürenstraße 7, 49082 Osnabrück

Kurator des BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIVS

Digitale Bearbeitung:

Reinhard Sielemann, Sonnenkamp 5, 49504 Lotte

Osnabrück: Eigenverlag des BPMA 2001.

1. Auflage 2001, 100 Stück

BPMA - Dokumentation Nr.: 010

BPMA - Nr.: 2001 / 1468

© 2001 by BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV, Osnabrück

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Vorworte	3
Kapitel 1: Fakten zur Gründung des Deutschen Aero Club. Die Modellflieger wurden bei der Gründung des DAeC „vergessen“!	7
Kapitel 2: Die Vorgeschichte bis zur Gründung der Modellflugkommission aus „Osnabrücker Sicht“	9
Kapitel 3: „Was soll werden?“ Vorgespräche zur Gründung der Modellflugkommission und erste Maßnahmen	15
Kapitel 4: Organisation von Wettbewerben Entstehung und Fortbildung der Wettbewerbsregeln	19
Kapitel 5: Weltmeisterschaften und Internationale Wettbewerbe Der DAeC entsendet die ersten Teilnehmer und Mannschaften	29
Kapitel 6: Modellflugsport redivivus. Die Wiedergeburt des Modellfluges BPMA-DOKUMENTATION Nr. 009: Hans Justus Meier: „Modellflug redivivus“ Hans Deutsch: „Mit dem Holzhammer“	35
Kapitel 7: In Memoriam. Hans A. Pfeil und Berthold Petersen	43
Kapitel 8: Schlusswort	49
Anhang A BPMA-DOKUMENTATION Nr.:011 Gründungsurkunde: Bericht über die Modellflieger-Tagung am 13./14. Januar 1951 in Frankfurt	51
Anhang B BPMA-DOKUMENTATION Nr.: 012 10 Jahre Modellflug-Kommission im DAeC Rückblick und Ausblick	57
Anhang C BPMA-DOKUMENTATION Nr. 006: Allgemeine Deutsche Wettbewerbsvorschrift der Freiflugmodelle, gültig bis zum 31.12.1953	61
Anhang D Tabelle: Überblick über die Weltmeisterschaften von 1951 – 1961	71
Anhang E BPMA-DOKUMENTATION Nr. 001: Broschüre „Modellflug als Aufgabe“	73

(101)

Vorwort der Redaktion

Ein Hilferuf um Beiträge für die neue DAeC- Zeitschrift „Luftsport“ war der Auslöser. Zuvor hatten mich schon eine Reihe Modellflieger gebeten, doch einmal aufzuschreiben, was wir „damals“ beim Wiederbeginn des Modellfluges nach dem 2. Weltkrieg so alles erlebt und getan hatten.

Zum 40jährigen Jubiläum der Sportfachgruppe Modellflug hielt ich am 12.01.1991 auf der 44. Modellflugtagung des DAeC in Gersfeld/Rhön einen Stehgreifvortrag unter dem Titel „40 Jahre Modellflug im DAeC. Vorgeschichte, Rückblick und kritische Bilanz“. Der Vortrag erschien im Dezember 1991 in schriftlicher Form, ausgearbeitet nach den vorhandene Stichwort-Unterlagen.

Zum 50jährigen Jubiläum des Modellflugclub Osnabrück im März 1998 erschien dann auf Wunsch des Vorstandes des MFC Osnabrück eine Chronik des Modellflugclub Osnabrück e. V, die Jahre 1948 bis 1998 betreffend.

Diese Ausarbeitungen dienten als Gerüst für einen siebenteiligen Beitrag unter dem Titel „Wie war das eigentlich damals? Marginalien aus der Geschichte des Modellflugs im Deutschen Aero Club.“ Er erschien in der Zeitschrift „Luftsport“, beginnend mit Heft 5/2000.

Was lag also näher, als diese sieben Teile zusammenzufassen, zu vervollständigen und als Broschüre herauszugeben. Ohne die tatkräftige Mithilfe von Reinhard Sielemann wäre es nicht möglich gewesen dieses Projekt durchzuführen. Seine Kenntnisse und seine technische Ausstattung ermöglichten erst die notwendige digitale Bearbeitung, wofür ihm an dieser Stelle ein besonderer Dank ausgesprochen werden soll.

Die Idee, zur 56. Modellflugtagung der Sportfachgruppe im November 2001 in Waren / Müritz eine Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Sportfachgruppe Modellflug des DAeC herauszugeben, konnte aus mancherlei Gründen nicht realisiert werden. Das BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV konnte in die Bresche springen und als Ersatz diese Broschüre herausgeben.

Eine Erweiterung und Ergänzung des Inhalt wird mit Hilfe des vorhandenen Archivmaterials möglich sein. Die technischen Voraussetzungen dafür sind vorhanden.

Horst Jung

Osnabrück im Oktober 2001

Vorwort der Sportfachgruppe Modellflug im DAeC

Verehrte Leser,

zwei Broschüren über die Anfangsjahre des DAeC und die Rolle des Modellflugsportes in der Entstehungsphase des DAeC liegen Ihnen jetzt vor. Der kritische Betrachter mag fragen, warum eine den meisten Modellfliegern gar nicht mehr bewusste Zeit analysiert wird, anstatt sich der gegenwärtigen Situation zuzuwenden!

Ohne Betrachtung und Kenntnis der nunmehr um die 50 Jahre zurückliegenden Ereignisse kann die Einbindung der Sportfachgruppe Modellflug in den DAeC, ihre Entwicklung im DAeC und ihre heutige Positionierung im Dachverband nur in Ansätzen verstanden werden.

Die Modellflieger bilden zwar nur eine der Sportfachgruppen im DAeC, ihr Aufgabenbereich erstreckt sich aber über den gesamten Bereich des Luftsportes im maßstäblichen Bereich und zwar freifliegend, leinengesteuert und ferngesteuert. Diese Aufgabenvielfalt verlangte von der Sportfachgruppe eine ständige Entwicklung des Regelwerks, der Ausbildung von Sportzeugen, der Qualifikationssysteme und der Verfahren zu Meinungsbildung sowie Entscheidung einschließlich der Dokumentation des Ganzen. So kam es dazu, dass auf Dachverbandsebene notwendig werdende Entscheidungen in der Sportfachgruppe Modellflug bereits erprobt waren und oft übernommen wurden.

Wer wäre berufener dazu, einen tiefen Einblick in die Geschichte zu geben als Horst Jung, der Kurator des Berthold-Petersen-Modellflug-Archivs. Als Modellflieger der ersten Stunde nach 1945, Modellflugkommissionsmitglied im Landesverband Niedersachsen und seit 1951 auch auf Bundesebene gibt es keinen profunderen Kenner der Materie.

Wollten sich die Herausgeber der zum 25-jährigen Bestehen der Sportfachgruppe erschienenen Dokumentation nicht anmaßen, kritisch über die Zeitläufe vor der Gründung des DAeC und deren Einfluss auf die Entwicklung des Modellfluges in der Bundesrepublik Deutschland zu reflektieren, wendet sich Horst Jung aus der zeitlichen Distanz jetzt auch diesem Thema zu.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass parallel zu der hier beschriebenen Entwicklung auch der Modellflugsport in der DDR Akzente gesetzt hat. Dazu wird in Kürze eine entsprechende Dokumentation von Otto Görisch und anderen vorgelegt werden.

Horst Jung gebührt für die Arbeit an den oben erwähnten Broschüren hinaus ein besonderer Dank dafür, dass er über 50 Jahre hinweg akribisch die Entwicklung der Sportfachgruppe dokumentiert und archiviert hat.

Sportfachgruppe Modellflug des DAeC

Dieter König
Vorsitzender

Vorwort zu 50 Jahre Modellflug im DAeC.

Zum Bericht von Horst Jung in „Luftsport“ Nr. 5/2000, Seite 22 / 23.

Zu dieser Zeit war ich gerade 13, als ich mit dem „Basteln von Modellfliegern“ begann, aus dünnem Sperrholz und Butterbrotpapier, nach einer Vorlage aus einem Werkbuch für Jungen, mit Vaters hinterlassener Laubsäge und einigen anderen rostigen Werkzeugen. Aber irgendwie muss der damalige Spannlack wohl stärker gewesen sein als heute, denn der schön in Wind und Sonne aufgehängte „Flügel“ zum Trocknen war danach zum Fliegen nicht mehr zu gebrauchen. Da erschien eine kleine Notiz in unserer Tageszeitung: Aero-Club Braunschweig neu gegründet als Modellflugverein; denn mehr war zu dieser Zeit nicht erlaubt. In einer zerbombten Schule, hinter dicht verschlossener Tür fand ich diesen Verein. Man betrachtete mich misstrauisch, ließ mich aber anhand meines noch unschuldigen Alters eintreten und verschloss die Tür hinter mir wieder sorgfältig. Eigentlich wollte ich nur wissen, wie man richtige „Modellflieger“ baut. Ich trat in einen noch erhaltenen Klassenraum und staunte ein wenig über die Größe dieser „Modelle“, denn man erklärte mir, die würden einmal 13,57 m Spannweite haben, aber wenn ich jemanden davon erzählen würde, dann säßen wir alle morgen hinter Gittern. Wenn ich wirklich nur Modelle bauen wolle, dann stände dort in der Ecke ein Tisch mit Wellpappe, Blumendraht und Klebestreifen. Und dafür zuständig sei der Gerhard Viktor. (Heute mit 79 Jahren noch aktiver F1E-Flieger).

Dies war eigentlich auch nicht das, was ich suchte. So allmählich erfuhr ich dann, dass dort vier neue Grunau-Baby 3 entständen und ich erst einmal aufmerksam zuschauen solle. Ich wühlte mich durch einen 20 cm dicken Stapel von Bauplänen und kam so langsam hinter die Geheimnisse des Segelflugzeugbaus. Mehr als 600 Baustunden standen schließlich in meinem Baubuch, als endlich nach Freigabe des Segelflugs 1951 die vier Babys zur Taufe auf dem Flugplatz standen. Aber wie man richtig Modelle baut, hat mir niemand verraten wollen; es waren alles verkappte ehemalige Segelflieger, die sich in die neuen Vögel hineinsetzten und davonflogen. Wir jungen Hüpfen mussten noch bis 1954 warten, bis man sich einen SG 38 auslieh, mit dem wir unsere ersten Sprünge wagen durften.

Bis dahin war meine Begeisterung für den Segelflug jedoch schon sehr abgeflaut. Inzwischen konnte ich aber brauchbare Flugmodelle bauen, es gab Balsaholz, UHU-hart und Japanpapier. Und ich hatte bereits von der Oberpostdirektion „die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Sende- und Empfangsanlage zur Fernsteuerung von Modellen“. Dies alles lernte ich von echten Modellfliegern, die sich allmählich wieder an die Öffentlichkeit trauten, nachdem der Modellflug von den alliierten Besatzungsmächten zunächst geduldet, dann wieder verboten und letztendlich wieder erlaubt wurde.

Noch lange vor den Segelfliegern bemächtigten wir uns des Flugplatzes Braunschweig-Waggum, der damals zum Kartoffel- und Weizenanbau erhalten musste. Von der Existenz eines Dachverbandes hatten wir seinerzeit keine Ahnung und es interessierte auch zunächst niemanden, bis wir von offiziellen Wettbewerben, Deutschen Meisterschaften und von Leuten, die das alles organisierten, gehört haben. Es gab die ersten Fachzeitschriften, den „Mechanikus“, den „Flugmodellbau“ und andere, die auch teilweise schnell wieder verschwanden. Aus diesen Gründerzeiten lebt heute fast niemand mehr, denn es waren damals für uns Schüler schon graue Eminenzen. Von einigen, die ich noch „live“ erleben konnte, seien hier nur Berthold Petersen als Modellflugreferent aus Niedersachsen und Werner Thies aus Kaltenkirchen erwähnt. Beide hinterließen uns noch das Buch „25 Jahre Modellflug im DAeC e.V. 1951 - 1975“. Berthold Petersen sammelte unzählige Briefe, Berichte, Bücher, Zeitschriften, Filme und Baupläne, die von der Modellflug-Kommission des DAeC übernommen wurden und heute in Osnabrück unter der Obhut von Horst Jung gehütet und registriert werden. Wer könnte daher besser als er, der auch als Mitbegründer der Modellflug-Kommission im Januar 1951 dabei war, eine Chronologie über die Anfänge des Modellflugs im Deutschen Aero-Club schreiben.

Manfred Rennecke

Braunschweig, im Juni 2000

(best)

1. Fakten zur Gründung des Deutschen Aero Club

Die Modellflieger wurden bei der Gründung des DAeC „vergessen“!

Am 04. August 2000 besteht der Deutsche Aero Club 50 Jahre, ein Anlass nachzudenken.

Bei den Modellfliegern begann bereits im Jahr 1947 das „Nachdenken“. Erste Kontakte zu früheren Modellflugfreunden wurden geknüpft. Die nun wieder zu beziehenden Informationen aus dem Ausland brachten uns zum Staunen. Besonders **Hans Justus Meier** und **Hans A. Pfeil** ist es zu verdanken, dass wir in den Besitz internationaler Modellflugunterlagen gelangten.

Die große Erkenntnis dämmerte langsam. Irgendwie war dieses NSFK-Ausbildungssystem „**Vom Pimpf zum Flieger!**“ doch wohl verkehrt gewesen. Wir waren in einer Sackgasse gelandet aus der wir schnellstens wieder herausfinden mussten. Fest stand: So nie wieder! Aber wie?

Eine ungeheure Aufholjagd begann.

Der Deutsche Aero Club war bei seiner Gründung, im August 1950, nur ein reiner Segelfliegerclub. Zwar war der DAeC als Dachverband geplant, Modellflieger wurden aber zur Gründungsversammlung nicht offiziell eingeladen.

Einziger anwesender Modellflieger war **Berthold Petersen**. Er war ohne besonderen Auftrag und im eigenen Interesse angereist.

Nach Gründung des DAeC am 04. August 1950 herrschten noch keine einheitlichen Vorstellungen über die zukünftige Organisationsform und Arbeitsweise. Hier bestand also akuter Handlungsbedarf.

Wolf Hirth als Vorsitzender und **Fritz Stamer** als Generalsekretär bemühten sich dann von September bis Dezember 1950 Gedanken über den zukünftigen Weg des DAeC zusammenzutragen.

Nun erinnerte man sich auch, dass es ja eine Gruppe gab, die ihren Flugsport bereits ausübte: Die Modellflieger.

Im Dezember 1950 wurden persönliche Einladungen zu einer Tagung an alle bekannten und organisatorisch bereits in Erscheinung getretenen Modellflieger übersandt.

Die Tagung fand am 13./14. Januar 1951 in Frankfurt/Main im Restaurant „Unterschweinstiege“ statt.

Dieser Termin gilt somit als das eigentliche Datum zur Gründung des organisierten Modellfluges im DAeC und zur Bildung der Modellflugkommission.

Auf der Tagung erläuterte **Wolf Hirth** seine Vorhaben und ist der Meinung, dass eine Modellflugkommission nicht unbedingt erforderlich sei, da sich die Modellflieger im Rahmen des Gesamtluftsportes eingliedern könnten.

Diese Ansicht, dass der Modellflug Mittel zum Zweck, eine Stufe zur Ausbildung zum bemannten Flug sei, ist von den Segelfliegern im DAeC aus der NSFK-Zeit bis weit in die sechziger Jahre durchgeschleppt und vertreten worden. Von der „**Spielzeugabteilung**“ war oft und abwertend die Rede.

Die Teilnehmer der Tagung waren jedoch geschlossen der Ansicht, dass der Modellflug in Zukunft in erster Linie Sport und damit Selbstzweck sein muss.

Die Modellflieger hatten sich an der Form und Arbeitsweise der Internationalen Modellflugkommission der FAI, der **CIAM** (damals noch **CIMR**) orientiert.

So kam es auf der Gründungsversammlung zur ersten Kontroverse, in deren Verlauf sich die Modellflieger mit ihren Ansichten durchsetzten.

Das Ergebnis der Diskussion ist im Bericht der 1. Tagung enthalten. (Siehe hierzu Anhang A).

Vier Grundsätze wurden festgelegt:

1. Der Vorstand des DAeC besteht aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und den Vorsitzenden der Spartenkommissionen.
2. Die Spartenkommissionen **müssen** gebildet werden.
3. Alleiniges Entscheidungsrecht der Modellflieger in allen fachlichen Fragen.
4. Paritätisches Mitbestimmungsrecht der Modellflieger in sämtlichen allgemeinen Angelegenheiten.

Aus heutiger Sicht sind die Grundsätze 1. bis 3. erfüllt worden, wenn auch gegen erheblichen Widerstand von verschiedenen Seiten.

Der 2. Grundsatz stellt dabei im DAeC die Basis für die Organisation und Leitung des Luftsportes durch die Spartenkommissionen (später Sportfachgruppen) dar. Die Modellflieger haben also bereits am 13./14. Januar 1951 den Grundstein für die sportlichen Aktivitäten im DAeC gelegt.

Der 4. Grundsatz kam jedoch nie zum Tragen. Die Forderung ist auch bis heute nicht erfüllt. (Siehe hierzu auch Anhang B).

In keiner der bisherigen DAeC-Satzungen sind Bestimmungen über das paritätische Mitbestimmungsrecht der Sportfachgruppen in allen allgemeinen Angelegenheiten enthalten. Auch die vielgepriesene (und auch geschmähte) Essener Satzung enthält keine Aussagen über eine reine paritätische Mitbestimmung.

2. Die Vorgeschichte bis zur Gründung der Modellflugkommission

Der folgende Abschnitt ist zum Teil aus „Osnabrücker Sicht“ geschrieben und stellt damit auch einen Teil der Geschichte des Modellflugclub Osnabrück dar. Der MFCO hatte seinerzeit zusammen mit anderen Vereinen einen führenden Anteil am Wiederaufbau des Modellfluges.

Modellfliegerisch herrschte in den Jahren 1945 und 1946 Ruhe. Nicht hungern und nicht frieren, das waren die Hauptprobleme dieser Zeit. Modellflug und Fliegerei waren verboten, mein Berufsziel, Flugzeugingenieur, war in unerreichbare Ferne gerückt. So wurde ich Eisenbahner. Das hatte Vorteile: Das Heizproblem war gelöst und in der Kantine des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Osnabrück wurde man leidlich satt. Ein weiterer Vorteil wurde erst später wirksam, mit den Freifahrtscheinen konnte mancher Wettbewerb und manche Tagung ohne Fahrtkosten besucht werden.

Das Jahr 1947 begann dann mit „Nachdenken“. Erste Kontakte zu früheren Modellflugfreunden wurden geknüpft. Informationen aus dem Ausland, von **Hans Justus Meier** und **Hans. A. Pfeil** beschafft, brachten uns zum Staunen. Der Abstand des deutschen Modellfluges zum internationalen Leistungsstand war riesengroß. Wie schon erwähnt, das NSFK-Ausbildungs-System „**Vom Pimpf zum Flieger!**“ hatte uns in eine Sackgasse geführt. Diese große Erkenntnis dämmerte sehr langsam: Damit stand fest: So also nie wieder! Aber wie?

Die „**Einkornspatzen**“ in Schwäbisch-Hall veranstalteten den ersten Korntal-Wettbewerb am 27./28.9.1947. Wir erfuhren leider zu spät davon, auch der erste Göttinger Nurflügel-Wettbewerb im Herbst 1947 wurde mangels Information verpasst.

Die Werkgruppe „**Cumulus**“ Uelzen und die Modellflugvereinigung Göttingen wurden als erste Vereine in Niedersachsen aktiv. Das war nicht ohne Risiko. Die Amerikaner duldeten den Modellflug in ihrer Besatzungszone, wie aber würden die Briten reagieren?

Das Kontrollratsgesetz Nr. 43 verbot in der britischen Besatzungszone jegliche Bildung von Modell- oder Segelflugvereinen. Das Gesetz wurde in der amerikanischen Zone dagegen lasch gehandhabt und Modellflugvereine wurden geduldet.

Im November 1947 erschien die erste Modellflugzeitschrift. Sie nannte sich „**Modellflugpost**“, der Herausgeber war **Heinz Waschkowitz** aus Göttingen. Die Briefkontakte wurden zahlreicher.

Das Jahr 1948 begann: „Also versuchen wir es einmal!“, sagten sich die Osnabrücker Modellflieger und gründeten am 22. März 1948 den **Modellflugclub Osnabrück (MFCO)**.

Adressenlisten wurden eifrig ausgetauscht. Die Clubnachrichten des MFC Osnabrück, „**Die Vogelperspektive**“, erschienen ab 17.10.1948 in unregelmäßigen Abständen, auf Wachsmatrize geschrieben und auf grau-holzigen Papier gedruckt. Im Post-Streifband wurde sie an alle Interessenten verschickt.

Weitere Modellflugzeitschriften erschienen und gingen bald wieder ein: „**Cumulus**“ aus Dortmund brachte es auf drei Hefte und „**Das Flugmodell**“ von **Otger Schmolinske** in Hamburg nur auf zwei Ausgaben.

Einzig die „**Thermik-Modellflug**“ von **Hans Deutsch**, zunächst in Frankfurt, später in Göttingen verlegt, hielt länger durch. 1951 wurde ein Segelflugteil hinzugefügt und der Name wurde in „**Thermik**“ geändert. Aber auch hier kam 1956 das finanzielle „Aus“.

Am 30.5.1948 besuchten die Mitglieder des MFC Osnabrück den ersten Wettbewerb um den Wanderpreis der Stadt Dortmund und gewannen dort mit einem „Jungvolk“ (NSFK-Einführungsmodell, neu nachgebaut!) den ersten Preis in der Anfängerklasse. „Hans Huckebein“, ein Entenmodell, unterschritt nach dem Ausklinken und hatte Totalbruch.

Es regnete schon bei der Abfahrt des Zuges nach Dortmund, sie erfolgte nachts um drei Uhr. Wir saßen auf Säcken mit gehamsterten Kartoffeln im Gang des D-Zuges. Regen auch auf dem Flugplatz bis 11.00 Uhr. Deshalb war Zeit zu ersten Diskussionen und Überlegungen, was werden soll.



Warten auf den Startbeginn.

Modellflugwettbewerb um den Wanderpreis der Stadt Dortmund am 30.5.1948 auf dem Dortmunder Flughafen. Blick vom Kontrollturm auf ein Teil der teilnehmenden Flugmodelle. (Foto BPMA - 1)

Der Besuch von Wettbewerben war nicht einfach. Sonnabends wurde bis 14 Uhr gearbeitet, dann erfolgte die Anreise zum Wettbewerb. Sonntags wurde bis zur Dunkelheit geflogen, anschließend Siegerehrung mit zünftigem Fliegerball. Dann in Nachtfahrt nach Hause zurück und umgezogen. Pünktlich um 7.30 Uhr stand man wieder an der Werkbank mit „Streichhölzern in den Augen“, damit diese nicht zuklappten. Geschlafen wurde erst wieder am Montag nach Feierabend!

Autofahrten zu Wettbewerben gab es nur in Ausnahmefällen und wenn, dann nur mit Firmenfahrzeugen ohne Sitze.

Die Reisen mit der Eisenbahn waren ebenfalls beschwerlich, die meist benutzten Nachtzüge waren immer überfüllt, Platzreservierungen waren unbekannt.

Schwierigkeiten bereitete immer das Verpacken der Modelle für die Fahrt. Das Problem des Transportbehälters wurde mit einer neugebauten Kiste in Sperrholz/Leisten-Leichtbauweise nach Segelflugzeugart gelöst. Die Maße 80 x 80 x 160 cm waren riesig. Überall, wo diese Kiste auftauchte, erhielt sie den Spitznamen „**Modellfliegersarg**“



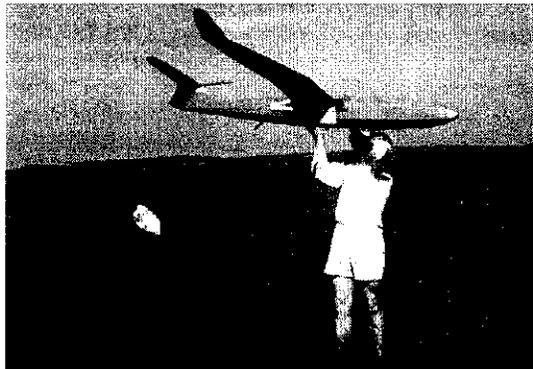
„Modellfliegersarg“

Der berühmte „Modellfliegersarg“, die Transportkiste des MFC Osnabrück, so getauft von den Teilnehmern der Wettbewerbe auf denen die Kiste auftauchte. Siegfried Strojek legt gerade den Rumpf seines abgestürzten Motormodells in die Transportkiste. Die Kiste erhielt beim Bahntransport zahlreiche „Macken“. Diese wurden einfach mit Sperrholzflicken überklebt.

(Foto MFCO Archiv - 5)

Vor dem Bau wurden die Eisenbahn-Waggontüren vermessen, damit die Kiste auch mit ins Zugabteil genommen werden konnte. Nur wenige Zentimeter war Platz. Alpengras, von einem bekannten Polstermeister gesäubert und von allen harten Bestandteilen gereinigt, diente als Verpackungsmaterial und hat sich hervorragend bewährt.

Im Jahr 1948 wurden der Modell-Segelflugwettbewerb Hamburg auf der Fischbecker Heide am 22.8.48. besucht. Fünf Mitglieder des MFCO nahmen teil. Erstmals kam die legendäre „Ro 4“, der „Wolkenbeißer“ und die „S 49“ (Horst Jung) zum Einsatz. Letztere gewann den 1. Preis in der Klasse I (A1).



Die „Ro 4“ 1950 in Achmer

Der Konstruktionsbeginn war 1944 durch Friedhelm Rotert, die Fertigstellung erfolgte Ende 1948 durch Siegfried Strojek (beide MFC Osnabrück). Das Modell der Klasse A3 mit 3,50 Meter Spannweite bestach durch seinen Doppel-Knickflügel. Alfred Gymnich, Hamburg, fand das Modell so ansprechend, dass er es als Titelbild für seine Erstausgabe des Buches „Segelflugmodellbau“ verwendete. Die aufgelöste Fallschirm-Thermikbremse ist deutlich zu erkennen, sie brachte das Modell sicher in einem steilen Gleitflug zum Erdboden zurück.

(Foto MFCO Jung 6 -)

Am Nurflügelwettbewerb in Göttingen am 19.9.1948 nahmen wir nur als Beobachter teil.

Der Gewinn mehrerer Preise in Hamburg und die Absicht, in Nürnberg zu starten, veranlasste einen befreundeten Zeitungsreporter in der Osnabrücker Zeitung einen Artikel zu veröffentlichen, ohne uns vorher zu verständigen.

Dieser Artikel führte nach Verhör und Wohnungsdurchsuchung zum Verbot des MFC Osnabrück am 17.9.1948 durch die Britische Bezirksregierung. Das Verbotsschreiben des Kreis-Resident-Officers vom 17.9.1948, Bezug: Kontrollratsgesetz Nr. 43, ist der Nachwelt erhalten geblieben.

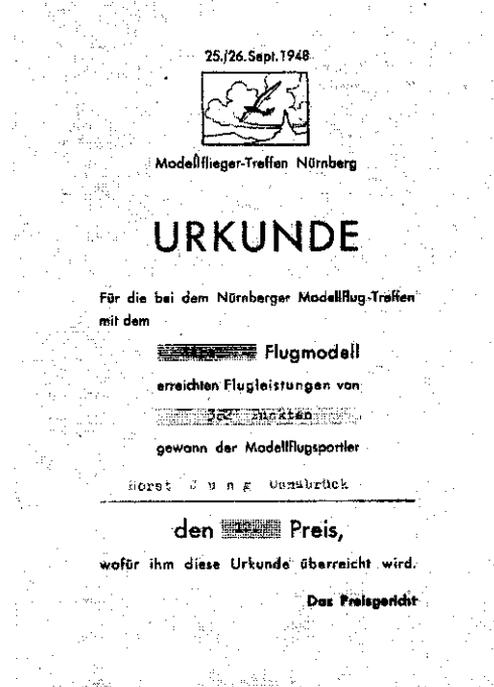
Hatten wir damit eine Verbotschwelle in der britischen Zone ausgelöst? Mehrere Modellflugvereine meldeten ähnliche Aktionen der Briten.

Trotz diese Verbots wurde das Modellflieger-Treffen in Nürnberg am 25./26.9.48 besucht. Mit der „proxy“ gestarteten „Ro 4“ erflogen wir mit 36 Minuten die längste Flugzeit (100 Meter Hochstartschnur, ohne Zeitbegrenzung). Der Wanderpreis ging damit nach Osnabrück.



Der Wanderpreis des Modellflieger-Treffens in Nürnberg am 25./26. September 1948

Mit einer Flugzeit von 41 Minuten wurde mit dem Modell „Ro 4“ der 1. Platz erflogen. Der Wettbewerb wurde trotz Verbotes des MFC Osnabrück durch die britische Militärregierung besucht. (Foto MFCO Jung - 3)



Die älteste noch erhaltene Urkunde stammt vom Modellflieger-Treffen in Nürnberg am 15./26. September 1948. Die Konstruktion „J 48“ von Horst Jung belegte mit einer Gesamtflugzeit von 382 Sekunden in 3 Starts den 12. Platz. (Foto MFCO Archiv - 4)

Das Verbot wirkte sich für uns so aus, dass zunächst sämtliche flugfähige Flugmodelle bei einem Clubmitglied auf dem Heuboden versteckt wurden. Die nicht brauchbaren Modelle wurden dann der englischen Militärregierung zusammen mit dem „gesamten“ Schriftverkehr auf Anordnung vorgelegt.

Belastender Schriftverkehr war natürlich vorher vernichtet worden. Deshalb stehen die eigentliche Gründungsurkunde, das erste Mitgliederverzeichnis und ein Teil der Clubnachrichten „**Vogelperspektive**“ leider nicht mehr zur Verfügung.

1948 stießen auch ehemalige Segelflieger zum MFC Osnabrück, um eine zukünftige Segelflugtätigkeit vorzubereiten. Der bekannteste war **August Bödeker**, ehemals Leiter der Segelflugschule Rossitten und Inhaber des damals immer noch gültigen Doppelsitzer-Weltrekords. Er war auch im Vorstand des MFC Osnabrück tätig und baute wieder Flugmodelle.

Das Jahr 1949 begann. Das Verbot des MFC Osnabrück wurde aufrecht erhalten, die „nicht organisierte“ Modellflugtätigkeit aber ab Anfang 1949 unter tatkräftiger Mithilfe des britischen Jugend-Offiziers stillschweigend weitergeführt. Dieser vermittelte auch Kontakte zu britischen Modellfliegern, die in Osnabrück stationiert waren. So kamen

wir an im Handel noch nicht erhältliches Material und vor allem an Motoren. Der Modellflugbetrieb lief trotz des Verbots des MFC Osnabrück praktisch ungehindert weiter. Es wurde kräftig gebaut, in Achmer geflogen und fleißig alle im Bundesgebiet und im benachbarten Österreich stattfindende Wettbewerbe besucht. Eine Öffentlichkeitsarbeit fand aus verständlichen Gründen nicht statt.

Seit Ostern 1949 gab es einen Modellflug-Treffpunkt, das Gelände der ehemaligen Segelflugschule **Dörnberg** bei Kassel. Die Unterkünfte der Schule dienten zunächst einem Kinderheim als Ausweichquartier, wurden aber bald als Jugendherberge genutzt. So konnte auch eine größere Zahl von Modellflugfreunden mit Unterkunft und Verpflegung unterkommen. Der große Essenraum und ein großer Versammlungsraum ließen bei den „Dörnbergtreffen“ auch Schlechtwetter nutzbringend überstehen: Ausführliche Diskussionen über den Neuaufbau des Modellfluges fanden statt. Auf dem abwechslungsreichen Gelände war Hangflug nach mehreren Richtungen möglich. Die zentrale ebenere Fläche diente dem Thermikflug mit Hochstart. Durch leichtes Gefälle war das Gelände auch ideal zum Einfliegen neuer Flugmodelle im Handstart geeignet.



Der Dörnberg bei Kassel.

Von Ostern 1949 bis Ende 1950 war die ehemalige Segelflugschule Dörnberg das „Norddeutsche Modellfliegemecka“. Das Gelände ließ sowohl Freiflug im Hochstart als auch Hangflug zu. Pfingsten 1949 startete Horst Jung seine Neukonstruktion „S 50“.
(Foto: BPMA-MFCO Jung - 8)

Was lag näher, als dort einen zentralen Wettbewerb zu organisieren. Einladungen wurden verschickt, viele Modellflieger kamen, aber auch die amerikanische Militärregierung in Kassel hatte etwas mitbekommen. Während des Einfliegens der Modelle sprach die Militärpolizei Kassel ein Durchführungsverbot für den Wettbewerb aus. So fiel zwar der erste Dörnberg-Wettbewerb ins Wasser, es wurde jedoch weiter geflogen. Kaum war der Wagen der Militärpolizei um die Straßenkehre in Richtung Zierenberg verschwunden, war das erste Modell bereits wieder in der Luft.

Nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes am 23.5.1949 wurden für die Modellflieger die Beschränkungen stufenweise aufgehoben. So konnte am 19./20.08.1950 der erste Norddeutsche Modellflugwettbewerb um das „**Blaue Band des Modellfluges**“ auf dem Dörnberg ausgeflogen werden. Der Initiator des „Blauen Bandes“ war der Hamburger Modellflieger, ehemaliger Flugkapitän und Segelflieger **Alfried Gymnich**.

Der MFC Osnabrück hielt an seinem Gründungsdatum vom 22.3.1948 fest, wählte einen neuen Vorstand, und beantragte seine Aufnahme in den Landesverband Niedersachsen des DAeC. Er wurde auch aufgenommen, musste jedoch formalrechtlich als eingetragener Verein am 7.7.1951 eine „Nachgründung“ durchführen.

leen

3. „Was soll werden?“ Vorgespräche zur Gründung der Modellflugkommission und erste Maßnahmen.

Die Feststellung: „So also nie wieder! Aber wie?“ hatte Konsequenzen.

Bereits auf dem Dortmunder Wettbewerb im Mai 1948 wurden erste Diskussionen geführt die jedoch ohne Ergebnis blieben und auf dem Modell-Segelflugwettbewerb in Hamburg am 22. August 1948 fortgesetzt wurden. Auch der Nurflügelwettbewerb in Göttingen am 19. September 1948 diente zu Gesprächen.

Auf allen Besprechungen stellte sich heraus, dass wir nur mangelhafte Kenntnisse in Organisationsformen und demokratischen Gepflogenheiten besaßen. Als Vorbild konnte eigentlich nur die damalige, aus heutiger Sicht jedoch unzureichende, Organisation der FAI / CIAM dienen.

Auf dem Modellflug-Treffen zu Ostern 1949 dem Dörnberg bei Kassel und im Juli zum verbotenen Dörnberg-Wettbewerb liefen die Diskussionen weiter.



„Was soll werden?“

In den Jahren 1949 und 1950 fanden viele Treffen und Besprechungen statt. Leider gibt es darüber fast keine Fotos. Ende des Jahres 1949 fand in Soltau eine Besprechung statt, auf der es um das Thema „Was soll werden?“ ging. Außerdem wurden Einzelheiten zur Durchführung des ersten Norddeutschen Wettbewerbs um das „Blaue Band des Modellfluges“ festgelegt.

Stehend: Alfred Gymnich (Segelflug-Modellbau, Hamburg), Ewald Bruns (M.F.G. Göttingen), N.N., Harry Sommerfeld (M.F.G. Uelzen), Heinz Waschkowitz (Modellflug-Post, Göttingen).

Sitzend: Gustav Sämann (Hannover), Karl-Heinz Ballhausen, Hans Justus Meier (Bremen).

(Foto BPMA / Bruns - 21)

Die stufenweise Aufhebung der Beschränkungen nach dem Inkrafttreten des Grundgesetzes am 23.5.1949 erweiterten nun die Möglichkeiten für die Modellflieger.

So bot der erste Norddeutsche Modellflugwettbewerb um das „Blaue Band des Modellfluges“ am 19. / 20. August 1950 auf dem Dörnberg Zeit zu weiteren Gesprächen. Der DAeC war zu diesem Zeitpunkt schon gegründet, die bereits wieder aktivem Modellflieger standen aber noch immer außerhalb der DAeC-Organisation.

„Was soll werden“, Dieser Artikel von **Gustav Sämann**, erschien im Oktober 1950 in der Zeitschrift „Thermik-Modellflug“. Darin schlägt er **Hans-Justus Meier**, **Heinz Emmerich** und **Klaus Schmidtberg** als Koordinatoren für eine zukünftige Organisation vor.

Berthold Petersen nimmt zum Beitrag von Gustav Sämann Stellung und macht erste organisatorische Vorschläge. Er vertritt die Version „**Deutscher Modellflug-Verband**“

im DAeC“ als Spitzenverband, nachzulesen ebenfalls in der Oktober-Ausgabe 1950 in „Thermik-Modellflug“.

Anfang Dezember 1950 treffen sich dann im Haus von Alfried Gymnich in Hamburg die Modellflieger Karl Dannenfeld / Uelzen, Alfried Gymnich / Hamburg, Hans Justus Meier / Bremen, Berthold Petersen / Göttingen, Werner Thies / Kaltenkirchen und Kurt Webermeier / Hannover, um die Bildung einer Modellflugkommission vorzubereiten und dem Präsidenten des DAeC Vorschläge für den Kreis der Einzuladenden zu einer Tagung zu machen.

Der Generalsekretär **Fritz Stahmer** berief dann umgehend mit persönlicher Einladung das Präsidium des DAeC, die Vorsitzenden der bereits existierenden Landesverbände, den juristischen Berater, namhafte Modellflieger und schon gewählte Modellflugreferenten der Landesverbände zu einer konstituierenden Tagung am 13. / 14. Januar 1951 nach Frankfurt zusammen. (Siehe Protokoll dieser Tagung im Anhang A.)

Wegen immer noch bestehender Meinungsverschiedenheiten und Unklarheiten fuhren wir mit gemischten Erwartungen nach Frankfurt.

Es lohnt sich, die Liste der im Protokoll verzeichneten Tagungsteilnehmer zu lesen: Hans Justus Meier / Bremen, Gustav Sämann / Hannover, Alfred Schittenhelm / Frankfurt, Kurt Webermeier / Hannover, Richard Eppler / Stuttgart, Hans Flug / Göttingen, Alfried Gymnich / Hamburg, Hugo Leppert / Erlangen, Berthold Petersen / Göttingen, Horst Jung / Osnabrück, Karl Heinz Stadler / Nürnberg, Werner von Livonius / Dortmund, Kurt Nickel / Berlin, Hans Kowitz / Großbottwar (Württ.), Josef Altmann / Nürnberg, Walter Lang / Darmstadt, Hans Wagener / Hamburg, Alfred Ledertheil / Augsburg, Hans Deutsch / Göttingen (für „Thermik“) und Klaus Schneider / Clausthal-Zellerfeld (für „Luftsport in Niedersachsen“).

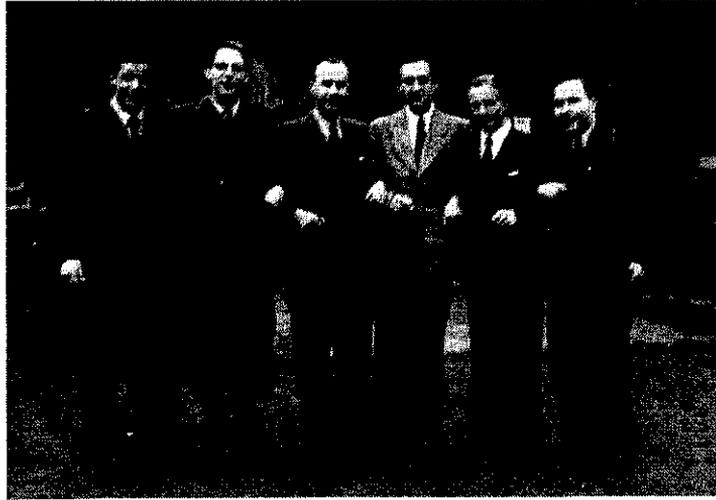
Ebenfalls eingeladen, aber an der Teilnahme verhindert waren die folgenden Modellflieger. Sie hatten aber aus dem vorgenannten Kreis Vertreter bestimmt:

Karl Abhau / Reichensachsen, Karl Dannenfeld / Uelzen, Lothar Feuker / Oldenburg, Benno Gramlich / Karlsruhe, Hermann Nägele / Bietigheim, Hans A. Pfeil / Bad Pyrmont, F. W. Schmitz / Göttingen, Siegfried Strojek / Osnabrück, Karl Barth / Schwäbisch Hall, Oswald Mischler / Unna, Richard Reichelt / Hameln, Peter v. Schalscha-Ehrenfeld / Celle, Klaus Schmidtberg / Frankfurt und Werner Thies / Kaltenkirchen.

Die Anwesenden bildeten zusammen mit den entschuldigt fehlenden, aber vertretenen Modellfliegern ein derart umfassendes Fachgremium, wie es seitdem nie wieder zusammengekommen ist.

Nach eingehender Beratung wird die „**Modellflug-Kommission im Deutschen Aero Club (MFK)**“, als oberstes Organ der deutschen Modellflieger gegründet.

Die MFK besteht aus dem Vorsitzenden **Hans Justus Meier** und seinem 1. Stellvertreter **Hugo Leppert**. Fachreferate werden für folgende Sachgebiete eingerichtet: Recht und Versicherungen (Berthold Petersen), Finanzen und Ehrenpreise (Alfred Schittenhelm), Wettbewerbsbestimmungen und Termine (Josef Altmann), Rekorde, Sportzeugen und Statistik (Horst Jung), Ausland (Hans Justus Meier), Presse (Alfried Gymnich) und Technische Angelegenheiten (Richard Eppler).



**Gründungsversammlung und 1. Modellflugtagung der Modellflugkommission des DAeC am
14. Januar 1951 in Frankfurt.**

Teilnehmer (von links) Hans Flug, Göttingen (MFV Göttingen), Horst Jung, Osnabrück (Referat für Rekorde und Sportzeugen), Hans Justus Meier, Bremen (1. Vorsitzender der MFK), Gustav Sämann, Hannover, (Modellflug-Arbeitsgemeinschaft Freiflug) Kurt Webermeier, Hannover (Regelexperte und Modellflugreferent Niedersachsen), Berthold Petersen, Göttingen (Referat Recht und Versicherungen). (Foto MFCO Jung - 2)

Der MFK steht das Gremium der Landesmodellflugreferenten unter Vorsitz von **Karlheinz Stadler**, der gleichzeitig 2. stellvertretender MFK-Vorsitzender ist, zur Seite. Die Länder werden durch gewählte oder zunächst kommissarisch eingesetzte Modellflieger vertreten. Folgende Landesverbände sind vertreten: Bayern (Karlheinz Stadler), Berlin (Kurt Nickel), Bremen (Hans Justus Meier), Hamburg (Alfried Gymnich), Hessen (Walter Lang), Niedersachsen (Kurt Webermeier), Nordrhein-Westfalen (Werner v. Livonius), Schleswig-Holstein, (Werner Thies), Württemberg-Baden und Südbaden (Hans Kowitz). Rheinland-Pfalz konnte noch keinen Referenten benennen.

Um die technische und organisatorischen Belange voranzubringen wird 1951 noch die **Modellflug-Arbeitsgemeinschaft (MAG)** gegründet. Der MAG gehören die MFK, alle Landesmodellflugreferenten und 16 ausgewählte Einzelmitglieder an. Ein Technischer Ausschuss mit **F. W. Schmitz**, **Werner Thies** und **Richard Eppler** wurde gebildet. Die MAG erweist sich aber als zu schwerfällig. Sie ist auch niemals vollständig zusammengetreten. Sie geht 1952 in die erweiterte MFK über und wird durch die Fachausschüsse / Fachreferate für Segelflugmodelle, Gummimotormodelle, Verbrennungsmotormodelle, Fernlenkflugmodelle, Fesselflugmodelle und Saalflugmodelle ersetzt.

Der Gründungsversammlung der MFK am 13./14. Januar 1951 folgte sofort am 14. Januar die erste Arbeitssitzung der erweiterten MFK. Auf dieser Sitzung wurden die Veranstaltung einer „**Deutschen Modellflugmeisterschaft 1951**“ sowie die Aufstellung von vorläufigen Richtlinien für die Austragung von Wettbewerben, Anerkennung von Modellflug-Sportzeugen und ein Auswahlssystem für Teilnehmer an internationalen Wettbewerben beschlossen.

Auf dem 1. Luftfahrttag des DAeC am 4. März 1951 wird eine Satzungsänderung gültig, durch welche die Selbständigkeit der Modellflieger in allen fachlichen Fragen gewährleistet wird. Der gewählte Vorsitzende der MFK ist nunmehr automatisch Mitglied des DAeC-Präsidiums.

Am 10. Juli 1951 wird der DAeC in die F.A.I. aufgenommen, damit ist der internationale Anschluss vollzogen, die Teilnahme an allen internationalen Wettbewerben und Weltmeisterschaften ist möglich.

Die beschlossene „**1. Deutsche Modellflugmeisterschaft 1951**“ wird dann vom 17. bis 19. August 1951 in Borkenberge auf einem Gelände ausgetragen, auf dem bereits in den dreißiger Jahren „Reichswettbewerbe“ durchgeführt wurden. Die Last der örtlichen Organisation lag in Händen von **Ludwig Krämer** und seinen Helfern. Ludwig Krämer wurde noch 1950 als Landesmodellflugreferent gewählt und leitete die Geschicke der nordrhein-westfälischen Modellflieger bis 1962.

Die technische Wettbewerbsorganisation wurde überwiegend von Fachreferenten und Mitgliedern der erweiterten MFK gestellt.

Am Abend des 17. August 1951 wird die von der Gründungsversammlung vorgesehene erste große Modellfliegertagung abgehalten. Der von der MFK vorgelegte Entwurf einer Wahlordnung nach der alle Teilnehmer der DMM stimmberechtigt sein sollten, fand nicht die Zustimmung der Versammlung. Diese übertrug das Wahlrecht für die MFK auf die Modellflugreferenten der Landesverbände. Diese Regelung hat sich bis heute gehalten.

In der anschließenden Wahl wird die bisherige MFK in ihrem Amt bestätigt. Das Fachreferat Wettbewerbe wird umbesetzt, Kurt Webermeier löst Josef Altmann ab. Drei Fachreferate werden neu geschaffen: Jugend, (Heinrich Pempe), Wettbewerbsvorschriften, (Horst Jung) und Archiv, (Peter v. Schalscha-Ehrenfeld).

Die MFK tritt am 21. Oktober 1951 in Hannover und die erweiterte MFK am 3. Februar 1952 in Göttingen zusammen. Die Veranstaltung der 2. Deutschen Modellflugmeisterschaft vom 13. bis 15. Juni 1952 in Forchheim / Bayern wird beschlossen. Am 14. Juni 1952 findet dort auch die 3. Deutsche Modellflugtagung statt.

Über die Entwicklung der Bau- und Flugbestimmungen soll im nächsten Kapitel berichtet werden.

4. Organisation von Wettbewerben

Entstehung und Fortbildung der Wettbewerbsregeln.

Beginnend mit der Austragung der ersten Wettbewerbe 1947 bis zum Ende des Jahres 1952 enthielten die Wettbewerbsausschreibungen immer die vollständigen Regeln für die Bau- und Flugprüfungen.

Die Einteilung der Flugmodelle in Klassen wurde von den Veranstaltern nach den verschiedensten Kriterien vorgenommen.

Für den Veranstalter war Erstellung, Herausgabe und Versand der Ausschreibung mit großen Schwierigkeiten verbunden:

Es gab keine Kopiergeräte. Die Vervielfältigung konnte nur über Wachsmatrizen auf handbetriebenen Druckern und nur auf grauem, holzigen Papier erfolgen. Wer über diese Möglichkeit nicht verfügte, schrieb alles mit der Schreibmaschine auf dünnem Durchschlagpapier. Der achte Durchschlag war meist gerade noch lesbar.

Der Wunsch nach einer „**Allgemeinen Deutschen Wettbewerbsvorschrift**“, wurde schon 1949 laut, um das ständige Wiederholen der Regeln zu vermeiden. Leider wichen die damals international geltenden Bestimmungen der C.I.M.R. (heute CIAM) und die aus den nordischen Ländern stammende Einteilung der Freiflug-Segelfluggklassen (A1, A2, A3) sehr voneinander ab. Dazu gab es noch die Regeln des seit 1927 ausgeflogenen **Wakefield-Pokals**.

Die 1. Modellflugtagung am 14. Januar 1951 in Frankfurt legte Grundsätze für die Durchführung der Deutschen Modellflugmeisterschaft 1951 in Borkenberge fest:

Der Wettbewerb sollte drei Tage, vom 17. bis 19. August 1951 dauern. Bis zum 17. August, 18.00 Uhr, sollen alle Teilnehmer eingetroffen sein, die Anmeldungs- und Quartierfragen erledigt und die Bauprüfung abgeschlossen sein.

Am 18. August soll die Meisterschaft für Segelflugmodelle in 4 Klassen ausgetragen werden:

Segelflugmodelle mit einer Gesamtfläche bis 32 dm² (A1), Segelflugmodelle von 32 – 34 dm² und 410 g Gewicht (Internationale Klasse A2), Segelflugmodelle von 34 – 150 dm² (A3), Nurflügel und schwanzlose Segelflugmodelle in einer Klasse.

Am 19. August erfolgt die Austragung der Meisterschaft für Kraftflugmodelle in 5 Klassen:

Gummimotormodelle der FAI-Klasse, Gummimotormodelle der Wakefield-Klasse, Verbrennungsmotormodelle mit einem Motorhubraum bis 2,5 cm³, von 2,51 bis 5 cm³ und von 5,01 bis 10 cm³.

Für alle Klassen sollen die FAI-Bestimmungen angewandt werden. Die Länge der Startschnur wird entgegen der FAI-Bestimmung (100 m) auf 50 m festgelegt. Fünf Flüge in fünf Durchgängen sollen gewertet werden. Die maximale Flugzeitwertung wird auf 5 Minuten begrenzt. Im Stechen fällt diese Begrenzung fort. Eine Zeitnehmeranweisung soll ausgearbeitet werden.

Die Durchgänge werden zeitlich begrenzt. Bei Zeitnot wird nach Aufruf gestartet. Jeder Teilnehmer darf in jeder Klasse nur ein Flugmodell einsetzen. Die Motorlaufzeit der Verbrennungsmotoren beträgt höchstens 20 Sekunden. Bodenstart ist vorgeschrieben. Die Zeitnahme beginnt im Augenblick des Abhebens.

Während der Meisterschaft wird festgestellt, dass die nach diesen Kriterien von **Josef Altmann** ausgearbeitete Ausschreibung noch viele Unklarheiten und Lücken enthält. Die Wettbewerbsleitung ist fast pausenlos mit dem Entscheid von Protesten beschäftigt.

Die 2. Modellflugtagung 1951 in Borkenberge erkannte diesen Mangel und richtete das Referat Wettbewerbsvorschriften ein. Auch die 2. Deutsche Modellflugmeisterschaft am 14. / 15. Juni 1952 in Forchheim wurde noch nach einer Einzelausschreibung durchgeführt, die jedoch in vielen Punkten verbessert war.

Die geplante **Wettbewerbsordnung** wurde vom Fachreferenten für Modellflugvorschriften **Horst Jung** in Zusammenarbeit mit dem Sport-Referenten der Modellflug-Kommission, **Lothar Feuker, Oldenburg**, erarbeitet. Auch **Kurt Webermeier**, Hanno-

ver, damaliger Regelexperte, arbeitete mit. Die Vorbesprechungs- und Entwurfsphase konnte aber erst im November 1952 abgeschlossen werden. Die bis zu diesem Zeitpunkt von der C.I.M.R. (CIAM) vorgenommene Neufassung der Regeln wurden eingearbeitet.

So konnte endlich am 15. Dezember 1952 die „**Allgemeine Deutsche Wettbewerbsvorschrift für Freiflugmodelle gültig bis zum 31.12.1953**“ geschrieben und an die für 1953 vorgesehenen Mannschaftsführer versandt werden. Die Einspruchsfrist zum 21.12.1952 verstrich ohne Widerspruch, die Vorschrift wurde somit zum 01. Januar 1953 als gültig veröffentlicht. Die Gültigkeit wurde bis zum 31. Dezember 1953 befristet, um für das Jahr 1954 Änderungen und Verbesserungen einfügen zu können.

Das **BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV (BPMA)** hat unter Bestandsnummer 1996/0466 die Dokumentation Nr. 006 erstellt. Sie enthält alle Angaben über die Entstehung, die Bearbeitung der **Allgemeinen Deutschen Wettbewerbsvorschrift für Freiflugmodelle 1953**. Der Text kann im Anhang C im Originalwortlaut nachgelesen werden.

Wer das eigentliche Original betrachtet, das sich ebenfalls im Besitz des BPMA befindet, vermisst auf dem gelben Durchschlagspapier die Großbuchstaben Ä, Ö, Ü und den Buchstabe ß. Zum Schreiben stand nur eine „Remington-portable“-Reiseschreibmaschine mit amerikanischer Tastatur zur Verfügung.

Für die Jahre 1954, 1955 und 1956 wurden nochmals jährlich gültige Wettbewerbsvorschriften als Sonderdruck der damaligen Zeitschrift „**Der Flugmodellbau**“ herausgegeben. Ab 1955 nannten sich diese Bestimmungen bereits „**Modellflug-Sportordnung des Deutschen Aero Club (ModSpO)**“ und enthielten auch die Abschnitte für Fesselflug und Fernlenkflug.

Seit 1947 wurden die teilnehmenden Flugmodelle bei allen Wettbewerben mit Startnummern versehen. Die Startnummern wurden vom Veranstalter gestellt und waren deshalb auf jedem Wettbewerb verschieden. Die Entfernung der alten Startnummern führte oft zur Beschädigungen der Modelle. So blieben auch die alten Startnummern an den Modellen. Die Modelle mit ihren vielen Aufklebern sahen nicht gerade schön aus, gaben aber Auskunft über die Wettbewerbe, an denen das Modell teilgenommen hatte.

Um diesem Übel abzuhelpen führte die MFK ab 1951 „**Dauerstartnummern**“ ein. Die laufenden Nummern wurden zunächst jährlich durch die Referenten der Landesverbände vergeben, so kam es auch hier oft zu jährlichen Änderungen.

Ab 1953 wurde mit der neuen Wettbewerbsvorschrift ein anderes Verfahren eingeführt. Zu der Ortsvereins-Nummer im Landesverband wurde mit einem Bindestrich die Mitgliedsnummer des Modellfliegers im Verein angehängt. Ein besonderer Landeskennner, bestehend aus zwei Großbuchstaben, wurde vorangestellt und ergab so die Dauerstartnummer.

Die Landeskennner aus Buchstaben (BW, BY, BL, HB, HE, HH, NI, NW, RP, SA und SH) wurden später durch Kennziffern der Landesverbände (01 – 11) ersetzt. Dieses System wurde im DAeC als einheitliche Mitgliedsnummer von allen Landesverbänden übernommen und gilt noch heute.

Fast einen Tag nahm auf großen Wettbewerben die obligatorischen Bauprüfung vor Flugbeginn in Anspruch. Die Bauprüfung diente der Überprüfung der Einhaltung der Baubestimmungen und gleichzeitig zur Anmeldung der Teilnehmer. Gesamtfläche, Fluggewicht, Flächenbelastung und Rumpfquerschnitt wurden überprüft.

Die Ermittlung der Gesamtfläche war bis auf wenige Fälle unproblematisch und ein reines Rechenexempel. Die Gesamtfläche konnte meist aus geometrischen Figuren (Rechteck, Trapez, Ellipse, Kreis) zusammengesetzt und berechnet werden. Dagegen war das Verwiegen der Modelle erheblich schwieriger, da es im Handel noch keine geeigneten Waagen mit der erforderlichen Genauigkeit gab. Die Spezialanfer-

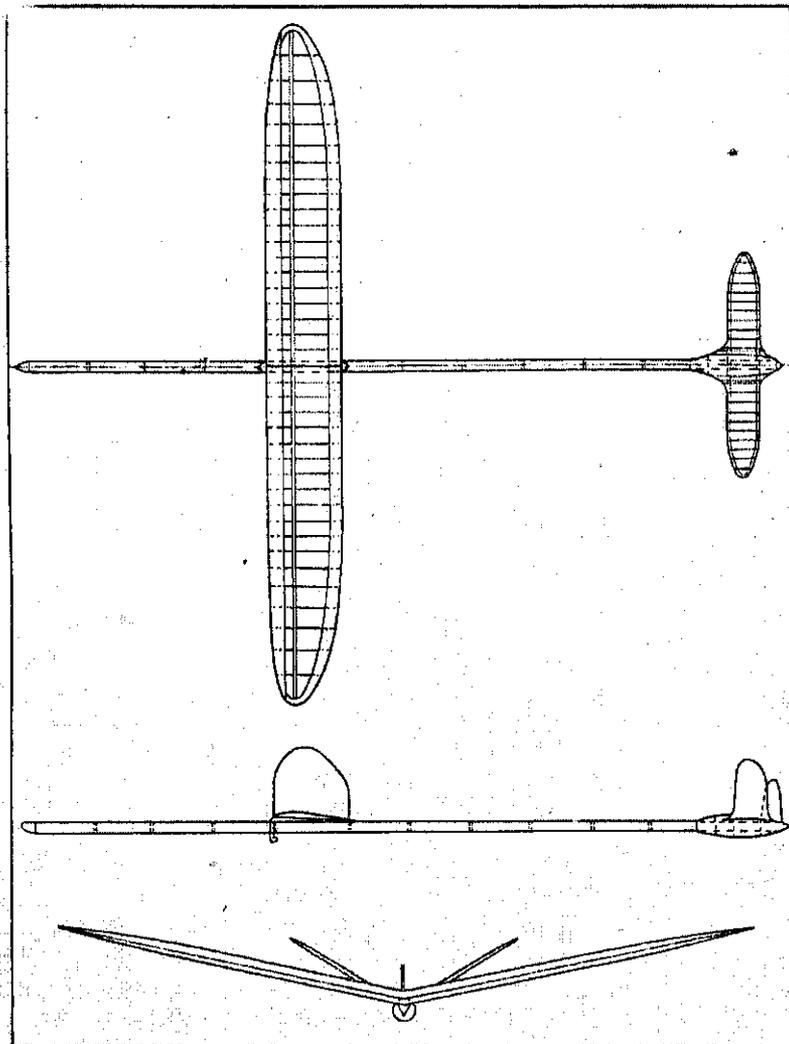
tigung einer bekannten Waagenfirma konnte dieses Problem für Landes-Modellflugmeisterschaften und Deutsche Meisterschaften lösen.

Großen Aufwand bereitete jedoch die Ermittlung des Mindest-Rumpfquerschnitts. Er errechnete sich aus der Gesamtfläche ($A_{\text{ges}} = \text{Fläche von Flügel} + \text{Höhenleitwerk}$). Die Formel lautete für Segelflugmodelle Gesamtfläche / 100 und für Motorflugmodelle Gesamtfläche / 80.

Die Regeln gaben nicht an, an welcher Stelle des Modells sich der Mindestrumpfquerschnitt befinden musste, das führte zu seltsamen Rumpfbauweisen. Oskar Czepa aus Österreich baute am Ende eines dünnen Stabrumpfes einen stromlinienförmigen Tropfen, aus dem Höhen- und Seitenleitwerksflächen herauswuchsen. Er gewann mit diesem „Zahnstocher“ die Weltmeisterschaft 1951 in Lesce-Bled (Jugoslawien). Bei anderen Stab-Konstruktionen wurde der Tropfen in Richtung Tragflügelwurzel verschoben.

Schließlich entwickelte Gustav Sämman einen Stabrumpf, an dessen Spitze eine aerodynamisch geformte Keule angebracht war.

Aber auch andere Rumpfformen entstanden. Die Seitenansicht von Kastenrumpfen wurde in Form von tragenden Modellflugprofilen ausgeführt.

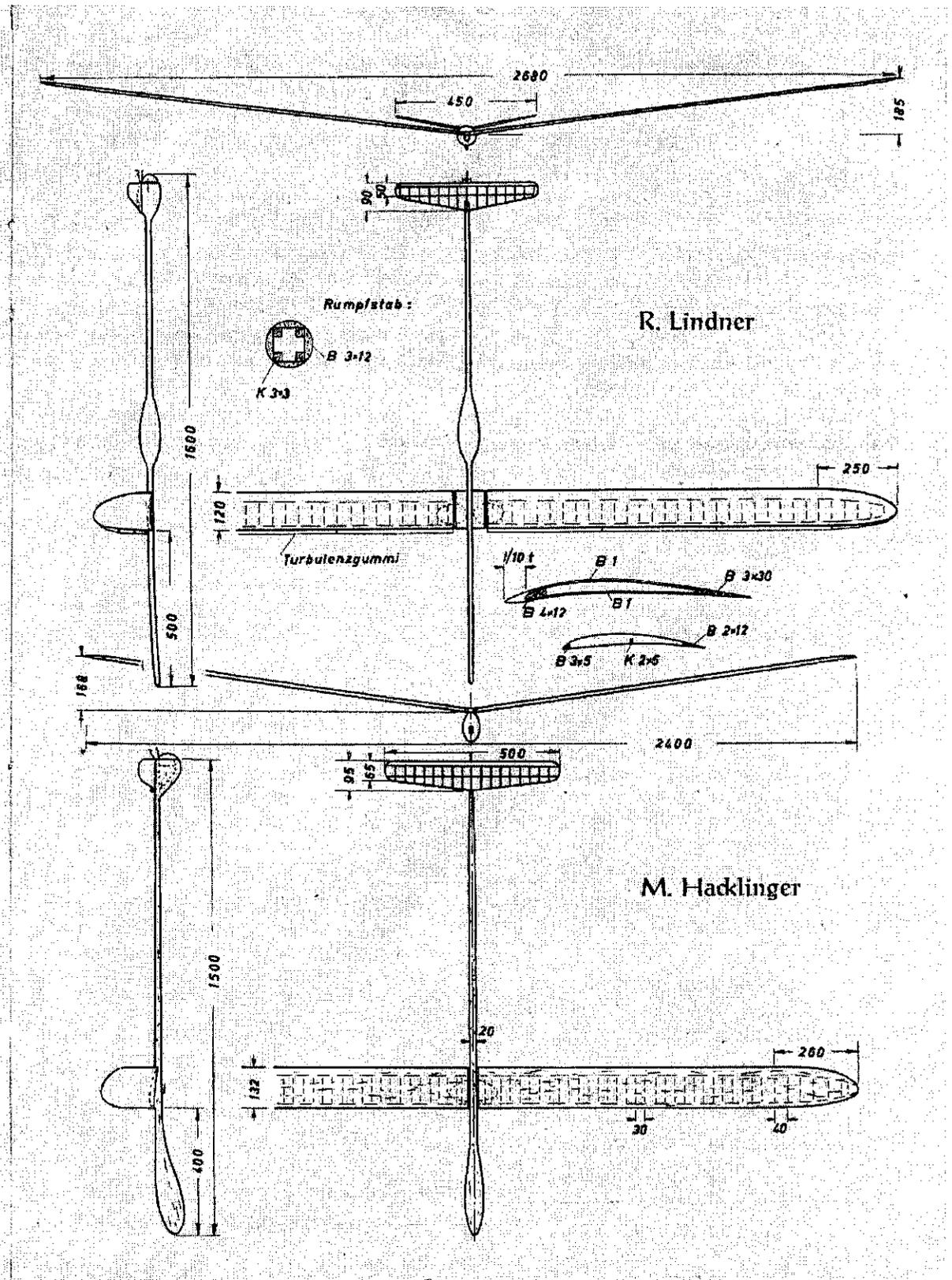


Oskar Czepas „Zahnstocher“.

Das Siegermodell der ersten Segelflugmodell-Weltmeisterschaft 1951 in Lecse Bled (Jugoslawien).

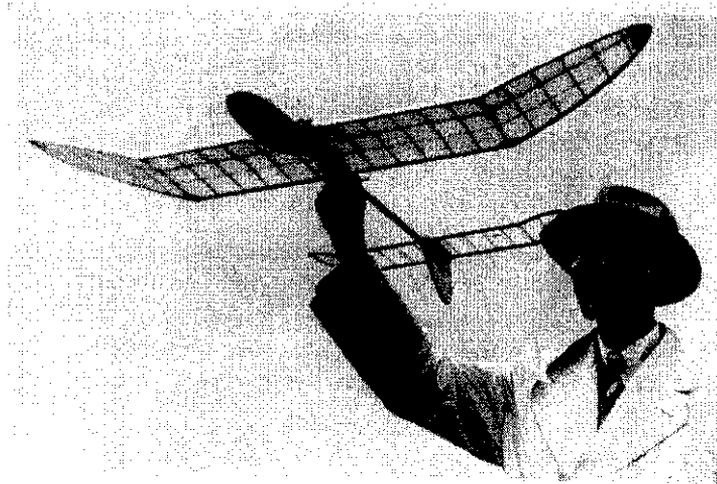
Der geforderte Mindestrumpfquerschnitt wurde in den Leitwerksbereich verlegt.

(Aus AEROMODELLER ANNUEL 1951, Seite 134 - 9).



Der verschobene Rumpfquerschnitt

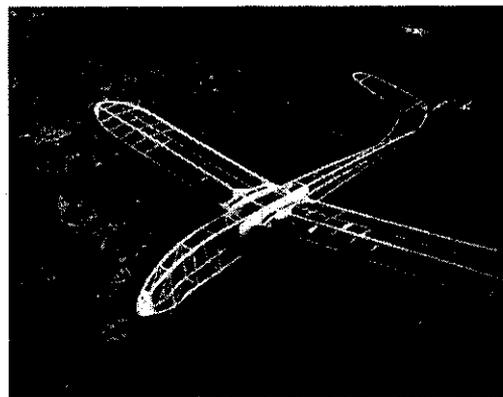
Auf der Weltmeisterschaft 1953, die wieder in Lesce Bled in Jugoslawien stattfand, setzte Rudolf Lindner ein A2-Modell ein, dessen Rumpfquerschnitt sich kurz hinter dem Tragflügel befand. Max Hacklingers Modell wies eine „Sämann-Keule“ auf. (Aus IKARUS Heft 10/1953, Seite 17 - 10)



Gustav Sämann mit „Bussard“

Bereits auf dem Hamburger Modellflugwettbewerb am 22.8.1948 führte Gustav Sämann sein erfolgreiches A2-Segelflugmodell „Bussard“ vor. Er baute als erster den „Keulenrumpf“. Diese Rumpfform entwickelte sich in kurzer Zeit in vielen Varianten zur Standardkonstruktion bis zum Wegfall des Rumpfquerschnittes im Jahr 1955.

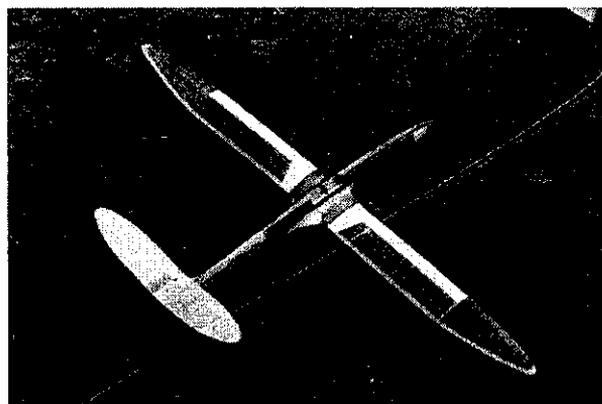
(Foto MFCO Jung - 11)



Der „Wolkenbeißer“

Der Rohbau des A1-Modells „Wolkenbeißer“ von Siegfried Strojek. Die Rumpfsseitenansicht entspricht einem NACA-Profil. Das Tragflügelprofil MVA 123 hatte nur 7 mm Dicke. Die Flügel wurden mittels Stahldraht-Steckverbindung an den Rumpf gesteckt. Die Rumpfform löste in der Zeitschrift „Modellflugpost“ eine Diskussion über den Auftriebsanteil von „tragenden Rümpfen“ aus. (Foto MFCO Jung - 12)

In der Klasse A 3 wurden aber auch hochwertige aerodynamisch geformte Rümpfe mit ovalem Querschnitt verwendet



Die „S 50“ von Horst Jung

Eine gelungene, formschöne und aerodynamisch hochwertige Konstruktion der Klasse A3 mit 3600 mm Spannweite. Die Tragflügel waren mittels Doppelzungen-Steckverbindung am Rumpf befestigt. Da die Transportkiste nur 1,60 Meter lang war, musste der 2100 mm lange Rumpf durch eine Leisten-Steckverbindung hinter dem Tragflügel zum Transport geteilt werden. (Foto MFCO Jung - 7)

Zur Überprüfung des erforderlichen Rumpfquerschnitts wiesen die Teilnehmer bei der Bauprüfung Schablonen oder Zeichnungen vor.

Die Diskussion über Sinn und Unsinn des Mindest-Rumpfquerschnitts lief ab 1952 national und international an, war doch der Rumpfquerschnitt ein Überbleibsel der Klasseneinteilung aus den zwanziger Jahren, als in Stabmodelle und Rumpfmodelle unterschieden wurde. Da der Rumpfquerschnitt außer einer Leistungsverminderung durch Luftwiderstand keine weitere Funktion hatte, wurde er mit Beginn des Jahres 1955 für alle Klassen gestrichen.

Auch die „Bauprüfung“ insgesamt war durchgeschlepptes Relikt aus der Anfangszeit der Wettbewerbe. Gegen den Vorschlag, sie wegfällen zu lassen, wurde zunächst heftig protestiert. Die Aussicht, viel Vorbereitungszeit und Arbeit bei den Wettbewerben einzusparen, führte dann doch zum Wegfall.

Die Bauprüfung wurde in die Heimatvereine verlegt und dort durch anerkannte Sportzeugen durchgeführt. Die Merkmale der Flugmodelle wurden von den Sportzeugen auf der Rückseite der Startkarte eingetragen und beurkundet. Die weggefallene Zeit der Bauprüfung konnten nun zur Verlängerung des für die Startdurchgangszeiten vorgesehenen Zeitraums verwandt werden. Eine wesentliche Beruhigung im Wettbewerbsablauf wurde dadurch erreicht.

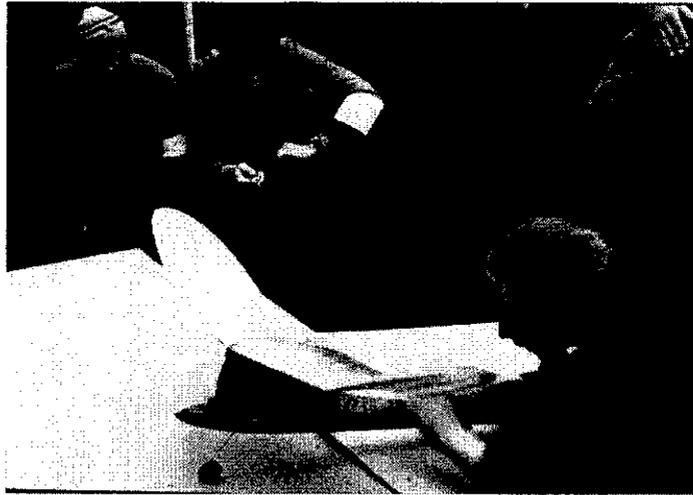
Seit 1954 beschränkt sich deshalb die Kontrolle auf Einhaltung der Bauvorschriften auf Stichproben während des Wettbewerbs und die Kontrolle der Siegerflugmodelle nach Ende des Wettbewerbs.

Der Wegfall der Bauprüfung führte auch zur Verbesserung des Startkartensystems. Ursprünglich hatte jeder Verein seine eigenen, natürlich untereinander verschiedenen Startkarten. Die Entwicklung und Einführung einheitlicher Startkarten begann im Freiflug und setzte sich später in allen Kategorien durch. Kopierbare Muster aus den Bestimmungen (ModSpO / BeMod) erleichtern die Durchführung der Wettbewerbe erheblich.

Der ab 1947 auf den Wettbewerben geforderte Bodenstart für freifliegende Motorflugmodelle stammte ebenfalls noch aus der Anfangszeit der Flugmodellwettbewerbe im Jahr 1907. Es gab nur wenige Flugplätze, die über eine glatte Beton- oder Teerdecke als Startbahn verfügten. Deshalb wurden für die jeweiligen Wettbewerbe und Meisterschaften Startbahnen aufgestellt. Nicht alle hatten so viel Glück, wie ein niedersächsischer Modellflugverein, der vom Sportverein des Ortes einen halben Boxringboden ausleihen konnten

Meist wurden die Startbahnen aus Holzplatten auf einem Lattengerüst aufgebaut. Die Mindestmaße betragen zunächst 1,5 x 5 Meter, später 2 x 6 Meter.

Bei der Freigabe mussten die Hände nach hinten oben vom Modell weggenommen werden, da „Anschieben“ zur Disqualifikation führte



Bodenstart

Siegfried Strojek beim Bodenstart mit seinem Klasse II-Modell „Cumulus“ (Konstruktion Karl Goldberg, USA) auf der niedersächsischen Modellflugmeisterschaft 1952 in Unterlüß. Das Modell hatte ein Bugrad, das unmittelbar nach dem Abheben einklappte und das Modells sofort in einen steilen Spiralsteigflug brachte. Die beiden Zeitnehmer sind Peter von Schalscha-Ehrenfeld und Willi Grass, der später lange Jahre als Sportreferent der Modellflugkommission des DAeC tätig war. (Foto MFCO Jung - 13)

Die Regeln besagten, dass das Modell im Augenblick des Starts die Startbahn an drei Punkten berühren musste, Diese drei Punkten dienten auch zu einer „Standprobe“, das Modell musste frei stehen können.

Die steigenden Motorleistungen ließen die Modelle nach dem Start durch Ausnutzung des Motordrehmoments in einen steilen Spiralfflug übergehen, was nicht ungefährlich war.

Da in den Regeln nicht vorgeschrieben war, an welcher Stelle des Modells sich die drei Auflagepunkte befinden mussten, kamen findige Modellflieger auf die Idee, drei 1 mm starke kurze Stahlsporne an den Endleisten von Höhen- und Seitenleitwerk zu befestigen. Auch diese Modelle absolvierten die „Standprobe“. Der Senkrechtstart erfolgte durch Loslassen des oft verwendeten Rohrrumpfes, das Modell ging sofort in die Steilspirale hinein.



Gefährliche Situation

Der seit Beginn der Modellflugwettbewerbe im Jahr 1907 vorgeschriebene Bodenstart für freifliegende Flugmodelle wurde mit der Entwicklung leistungsstarker Flugmodelle immer gefährlicher, wie der Start eines Wakefield-Gummimotormodells auf der Niedersächsischen Modellflugmeisterschaft 1952 beweist. (Foto MFCO Archiv - 14)



Moderner Schlangenbeschwörer

Die Bodenstartregel besagte, dass das Flugmodell im Augenblick der Freigabe den Boden mit drei Punkten berühren musste. Bernhard Middeldorf vom MFC Osnabrück verzichtete auf das bisher übliche Fahrwerk. Er verlegte die drei Punkte an die Endleisten von Höhen- und Seitenleitwerk und erfand damit den Senkrechtstart, der die Bodenstartregel ad absurdum führte. Der Bodenstart wurde mit Beginn der Flugsaison 1956 aufgehoben. (Foto MFCO Archiv - 15)

Mit dieser Startform war der Bodenstart für Freiflugmodelle endgültig „ad absurdum“ geführt worden. Obwohl die CIAM in ihren Regeln den Bodenstart erst ab 1.1.1957 abschaffen wollte, beschließt die 7. Modellflugtagung in Wetzlar am 18./19. 2. 1956 den Bodenstart schon ab 1956 für den Freiflug ersatzlos zu streichen.

Der Modellflug hat den größten Entwicklungssprung aller Luftsportsparten gemacht. Im Jahr 1951 begann er mit der Kategorie F1 (Freiflug) und 11 Wettbewerbs-Klassen. Die Kategorien und Klassen wurden von der CIAM der FAI ständig erweitert. Fesselflug, Fernlenkflug, Raketenmodellflug und Elektroflug stießen hinzu.

Der **FAI Sporting Code, Sektion 4 (Modellflug)** umfasst heute sechs Kategorien: F1 (Freiflug), F2 (Fesselflug), F3 (Fernlenkflug), F4 (Flugzeugmodelle), F5 (Elektroflugmodelle) mit 37 Wettbewerbs-Klassen, die durch 23 Ergänzungsklassen auf insgesamt 60 Klassen erweitert werden.

Der Raketenmodellflug umfasst weitere 10 Klassen mit jeweils 6 nach Schubstärke geordnete Unterklassen.

Als gutes Beispiel für die Entwicklung im Modellflug kann die Klasse F1B dienen, das ehemalige **Wakefield-Flugmodell**:

Im Jahr 1927 stiftete der **Lord of Wakefield** den noch heute ausgeflogenen Pokal, der speziell für Flugmodelle mit Gummimotor ausgeschrieben wurde.

Bei festgelegter Gesamtfläche (17 – 19 dm²) war zunächst das Gewicht des Gummimotors unbegrenzt und betrug, bei 230 g Fluggewicht, um die 180 Gramm. Das Zellengewicht kam somit auf ca. 50 Gramm. Leichteste Bauweise bei höchstmöglicher Festigkeit war erforderlich. Die Modelle waren aber so empfindlich, dass es schnell zur Beschädigungen oder zur Zerstörung kam.

Gustav Sämann stellte schon 1952 die Behauptung auf, dass annähernd gleiche Flugleistungen mit 80 Gramm Gummigewicht geflogen werden könnten, wenn die freier-

denden 100 Gramm Gewicht in verbesserte Aerodynamik und Luftschraubentechnik umgesetzt würden. Die These wurde durch Versuche untermauert, an denen außer **Gustav Sämann** auch die Hannoveraner Modellflieger **Heidmüller, Lichte und Lipinski** teilnahmen.

In der englischen Fachzeitschrift „**Aeromodeller**“ wurde diese Herabsetzung des Gummigewichts als „**Deutsche Kindergartenfliegerei**“ glossiert. Auch in der Ausgabe 4/53 der Modellflugzeitschrift „**lkarus**“ veröffentlichte der Hamburger Gummimotorflieger **Herbert Tlach** einen emotionsgeladenen Leserbrief für die Beibehaltung der unbegrenzten Gummimenge.

Die CIMR entschied aber nach der Meinung der Mehrheit der Gummimotor-Modellflieger. Auf ihrer Sitzung am 6./7.12.1952 wurde das Gummigewicht mit Wirkung vom 1.1.1954 auf 80 g herabgesetzt.

Auf der Weltmeisterschaft 1955 in Mainz-Finthen wurde **Gustav Sämann** Weltmeister in dieser Klasse und bewies damit die Richtigkeit seiner Theorie.

Das Gummigewicht wurde dann ab 1.1.1957 auf 50 g vermindert, 1966 auf 40 g und 1997 auf 35 g. Noch immer sind die Flugleistungen fast die gleichen geblieben.

Auch die Motorlaufzeit der Verbrennungsmotorflugmodelle wurde ohne Flugleistungsverlust von ehemals 30 Sekunden (1947) über 20 Sekunden (1951), 15 Sekunden (1954), 10 Sekunden (1961), 7 Sekunden (1980) auf 5 Sekunden (1998) gesenkt. Auch hier blieb die Flugleistung durch verbesserte Motoren und ausgeklügelte Aerodynamik annähernd gleich.

(See)

5. Weltmeisterschaften und Internationale Wettbewerbe

Der DAeC entsendet die ersten Teilnehmer und Mannschaften

Mit der Aufnahme des Deutschen Aero Clubs in die FAI am 10. Juli 1951 war eine Teilnahme deutscher Modellflieger an Internationalen Modellflug-Wettbewerben wieder möglich geworden.

Zuvor hatten deutsche Modellflieger nur am 2. Internationalen König-Peter-Pokal für Segelflugmodelle vom 19. – 24. Juli 1939 in England teilgenommen.

An der Gestaltung des internationalen Modellfluggeschehens konnte auch der Vertreter des DAeC, **Hans Justus Meier** (Bremen), Vorsitzender der Modellflugkommission, führend mitwirken.

Bereits am 09.12.1951 nahm er als Vertreter des DAeC an der Sitzung der damaligen „**Commission Internationale des Modèles Reduits (CIMR)**“ der FAI teil.



Erste Sitzung der Commission Internationale des Modèles Reduits (CIMR) der FAI mit Teilnahme eines deutschen Delegierten am 09.12.1951 in Den Haag.

Sitzend: Links: H. R. Gillman, Generaldirektor der FAI. Rechts: A. F. Houlberg, Vorsitzender der CIMR und englischer Delegierter. Stehend von links die Delegierten: A. Roussel (Belgien), A. Degen (Schweiz), H. J. Meier (West-Deutschland), J. Boeker und J. van Hattum (Niederlande).

(Foto Smit, Den Haag - 17)

Wegen seiner hervorragenden Kenntnisse und sachlicher Mitarbeit in der CIMR wurde er von 1955 bis 1960 zum Vizepräsidenten und von 1960 bis 1961 zum Präsidenten der CIMR gewählt. Somit war ein lückenloser Kontakt der deutschen Modellflieger zur FAI gewährleistet.

Alle Modellflug-Weltmeisterschaften im Freiflug (spätere Kategorie F1) entstanden aus Internationalen Wettbewerben zu denen Pokale gestiftet wurden.

Offiziell wurden Weltmeisterschaften von der CIMR erst ab 1955 beschlossen.

Bis dahin wurden in den einzelnen Freiflugklassen Internationale Wettbewerbe ausgeflogen, die jedoch den Rang von Weltmeisterschaft einnahmen.

Der älteste Internationale Wettbewerb ist der **International Wakefield Trophy Contest**. Er wurde ab 1927 mit Unterbrechungen während des 2. Weltkrieges jährlich ausgeflogen.

Erste Kunde von diesem Wettbewerb erhielten wir 1949 durch das „**AEROMODELLER ANNUAL**“; in dem die Siegerliste des 1949 ausgetragenen Wettbewerbs abgedruckt

war. Den Pokal gewann **Aarne Ellila** aus Finnland mit drei Flügen von 122“, 235“ und 192,9“.

Die Wakefield-Formel lautete: 17 – 19 dm² Gesamtfläche, Mindestgewicht 230 g und Mindestrumpfquerschnitt 65 cm². Die verwendete Gummimenge war nicht begrenzt. Das Land des Siegers hatte Anspruch auf die Durchführung des nächsten Wettbewerbs.

Die Weltmeisterschaft der Segelflugmodelle hat eine Vorgeschichte: Die nordischen Länder Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden hatten 1945 unter Führung des Chefinstruktors der dänischen Modellflieger, **Per Weishaupt**, die folgende Klasseneinteilung für Segelflugmodelle eingeführt: A 1 = 0 – 18 dm² Gesamtfläche. A 2 = 32 – 34 dm² Gesamtfläche. A 3 = 40 – 150 dm² Gesamtfläche.

Diese Einteilung wurde auch ab 1951 in die DAeC-Modellflug-Bestimmungen aufgenommen.

Das Hauptinteresse konzentrierte sich aber sehr schnell auf die A 2-Modelle. Schweden stiftete den „**SWEDISCH GLIDER CUP für A2**“ und veranstaltete 1950 den ersten Internationalen Wettbewerb, auf dem 28 Teilnehmer aus 8 Ländern vertreten waren. Der Jugoslawe **S. Bernfest** gewann mit 920“ Flugzeit (100 m Startschnur, 6' Höchstflugzeit, 3 Durchgänge) den Pokal.

Vom 23.-26.8.1951 wurde dann der nächste Internationale A2-Wettbewerb zusammen mit dem neu gestifteten „**JUGOSLAV AERONAUTICAL UNION CUP**“ für Kraftflugmodelle in Les Bled, Jugoslawien, ausgetragen.

Die deutsche Mannschaft für den „**Swedish Glider Cup 1951**“ bestand aus **Hugo Leppert**, (7. Platz), **Hermann Seissler**, (30. Platz), **Gustav Sämann**, (33. Platz) und **Karl Barth**, (36. Platz).

Die Mannschaft für den „**Jugoslav Aeronautical Union Cup 1951**“ für Kraftflugmodelle setzte sich aus **Hugo Leppert**, (7. Platz), **Karl Barth**, (8. Platz) und **L. Schrattenberger**, (17. Platz) zusammen.

Eine Mannschaftswertung wurde noch nicht durchgeführt. Auch eine direkte Qualifikation zur Teilnahme fand auf der 1. Deutschen Modellflugmeisterschaft am 17./19.8.1951 in Borkenberge nicht statt.

Oscar Czepa aus Österreich gewann mit seinem legendären „Zahnstocher“ den „**Swedish Glider Cup**“, wodurch Österreich den Anspruch auf die nächste Austragung hatte. Diese wurde vom 13. 08 – 16.08.1952 in Graz-Thalerhof durchgeführt.

An diesem Wettbewerb nahm erstmals eine volle DAeC-Mannschaft teil. Sie bestand aus, **Max Hacklinger**, **Gustav Sämann**, **Karl-Heinz Denzin** und **Hansjörg Pegel**. Mannschaftsführer war **Horst Jung**.



Die deutsche Mannschaft mit ihren Flugmodellen bei der "Weltmeisterschaft der Segelflugmodelle" in Graz-Thalerhof 1952.

Von links: Max Hacklinger, Gustav Sämann, Horst Jung, Karl-Heinz Denzin, Hansjörg Pegel.
(Foto Fischer, Graz - 18)

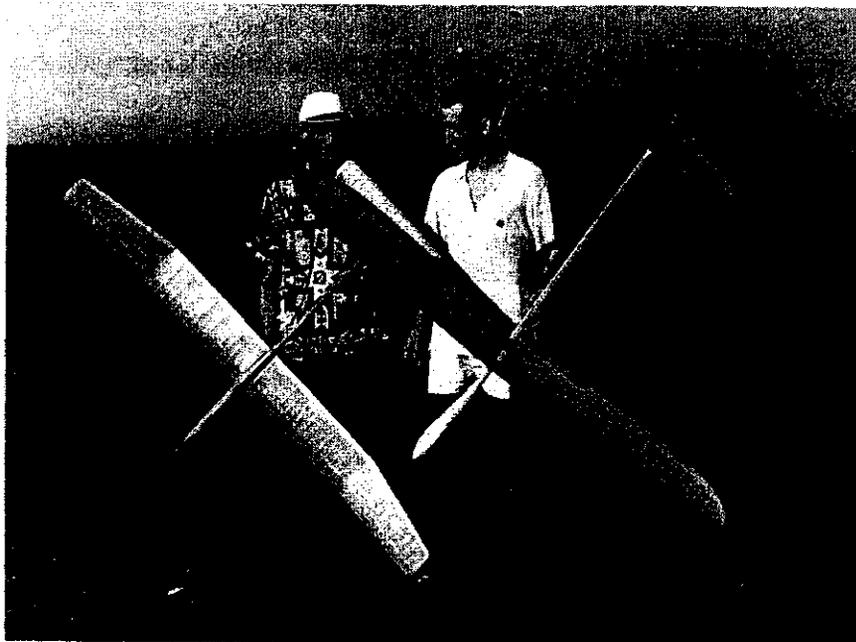
Der gesamte Wettbewerb war abenteuerlich. Schon die Bahnreise von Hannover nach München im überfüllten Zug mit großem Gepäck war kein Vergnügen. In München erschien es dann fast aussichtslos, im überfüllten „Tauernexpress“ noch einen Platz zu bekommen. Der rettende Engel nahte in Gestalt der britisch-neuseeländischen Mannschaft, die bereits von Ostende her Plätze belegt hatten. Sie griffen schnellstens ein, verstaute unser Gepäck und boten uns von Zeit zu Zeit auch ihre Sitzplätze an.

Da man 1952 der Ansicht war, dass ein Leistungsvergleich möglichst bei ruhender Luft ohne Thermik geflogen werden sollte, wurde der Start an allen Tagen um 5 Uhr morgens angesetzt. Leider hatten wir aber auch die heißesten Tage seit Beginn der Grazer Wetteraufzeichnungen erwischt. Die Temperaturen stiegen auf 38° im Schatten. Die Warmluft des Tages sammelte sich in den 3 Meter hohen Maisfeldern, die den Flugplatz umgaben. Eine ein Meter hohe Bodennebelschicht trieb diese Warmluft genau zum Startbeginn aus dem Mais und sehr stark steigende Thermikblasen führten zum Reißen der Hochstartleinen. Außerdem wehte der schwache Wind ab 20 Meter Höhe aus der entgegengesetzten Richtung. Die Mannschaft wurde aber mit diesen Schwierigkeiten fertig und schnitt erfolgreich ab.

Sieger wurde **Bora Gunic** aus Jugoslawien, **Max Hacklinger** belegte den 2. Platz und **Gustav Sämann** wurde Dritter. Zusammen mit dem 13. Platz von **Hans-Jörg Pegel** wurde die Deutsche Mannschaft Sieger der (noch inoffiziellen) Mannschaftswertung.



Der Sieger der Weltmeisterschaft 1952 in Graz, Bora Gunic, Jugoslavien.
(Foto Fischer, Graz - 19)



Weltmeisterschaft 1952 in Graz:
Gustav Sämann und Max Hacklinger mit ihren Flugmodellen.
(Foto Fischer, Graz - 20)

Von Leistungsvergleich in ruhender Luft war also keine Rede.

Auch beim zuvor ausgetragenen Wakefield-Wettbewerb in Norköpping/Schweden vom 10. – 14.07.1952, bei dem sogar nachts um 2.30 Uhr bei Mitternachtssonne gestartet wurde, erfüllten sich diese Erwartungen nicht.

Die deutschen Teilnehmer **Günter Maibaum** (20.), **Gustav Sämann** (26.), **Gerd Lipinski** (60.) und **Martin Lichte** (64.) kamen mit der windigen und feuchten Witterung nicht zurecht.

Für die folgenden Weltmeisterschaften war der Startbeginn 5 Uhr deshalb kein Thema mehr. Dagegen wurden Überlegungen angestellt, ob die Auswahl der Teilnehmer unter den Wetterbedingungen erfolgen kann, die bei der Weltmeisterschaft voraussichtlich zu erwarten sind.

Das Auswahlsystem der Teilnehmer zu den internationalen Wettbewerben bereitete in der Anfangszeit große Schwierigkeiten. Viele Systeme wurden ausprobiert und wieder verworfen, das ideale System schien es nicht zu geben.

Zunächst wurden die Mannschaften auf Vorschlag der Fachreferenten von der MFK bestimmt. Herangezogen wurden dazu die Ergebnisse auf der Deutschen Modellflugmeisterschaft (DMM). Einigkeit herrschte jedoch darüber, dass die Tagesform auf der DMM zur Qualifikation nicht ausreichend war.

Ab 1954 wurden dann zusätzliche Ausscheidungsflogen zur Qualifikation für die Teilnahme an den Weltmeisterschaften (WM) und Europameisterschaften (EM) durchgeführt. Dieses Auswahlverfahren wurde bis 1972 beibehalten, es war aber auch noch mit Mängeln behaftet.

Mit Schreiben des Fachausschusses Freiflug wurde am 13.09.1972 das erste A-Liga-System eingeführt. Es wurde später den Qualifikationsregeln des Deutschen Sportbundes angeglichen und zum Leistungsklassen-System ausgebaut, das noch heute angewendet wird.

Maßgebend für die Qualifikation ist die Teilnahme an einer festgelegten Anzahl von Wettbewerben, bei denen die jeweilige Höchstflugzeit mit 100% der Punkte bewertet wird und die nachfolgenden Flugzeiten prozentual entsprechend eingeordnet werden. In der Endauswertung werden die Punkte jedes Teilnehmers zusammengezählt und ergeben die Rangfolge für die Teilnahme an WM und EM.

Ausländische Modellflieger halten dieses Auswahlssystem für das beste der Welt und beneiden uns um dieses Verfahren.

Der Gewinn des F1B-Mannschaftpokals und der Einzel- und Mannschaftssieg in Klasse F1C durch die U.S.A. 1954, gaben der A.M.A. den Anspruch auf die Veranstaltung der nächsten WM in diesen Klassen. Gleichzeitig hatte der DAeC durch den WM-Sieg in der Klasse F1A durch **Rudolf Lindner** Anspruch auf Veranstaltung der nächsten F1A-WM.

Ein Veranstaltung in den USA erschien wegen der knappen Finanzen in allen europäischen Aero-Clubs nicht durchführbar, da die europäischen Aero Clubs den Löwenanteil der Teilnehmer stellen würden. Die A.M.A. nahm daraufhin Kontakt zur MFK des DAeC auf und man kam zu der Lösung, die nächste WM in allen drei F1-Klassen auf einem amerikanisch genutzten Flugplatz in Deutschland zu veranstalten. Nach Gesprächen mit der USAFE stellte diese die Kasernen auf dem Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim für Unterkunft und Verpflegung der Teilnehmer zur Verfügung. Der nahegelegene, aber wenig genutzte Flugplatz Mainz-Finthen wurde als Fluggelände vorgesehen.

Nachdem die CIMR der FAI auf ihrer Herbsttagung dem Plan zustimmte, fand dann vom 3. – 5. 9. 1955 die erste gemeinsame Weltmeisterschaft der F1-Klassen statt. Es sollte aber noch 6 Jahre dauern, bis die gemeinsame WM aller F1-Klassen im Zwei-Jahres-Turnus zur Regel wurde denn der zweijähriger WM-Turnus sollte nur „angestrebt“ werden.

Die erste WM aller F1-Klassen nach der außerordentlichen WM von 1955 wurde vom DAeC vom 01.-04.09.1961 in Leutkirch/Allgäu durchgeführt.
Einen Überblick zeigt die Aufstellung im Anhang D.

6. Modellflugsport redivivus

(Wiedergeburt des Modellfluges)

Im „Jahrbuch der Luftfahrt 1951/1952“ veröffentlichte **Hans Justus Meier**, Bremen, auf den Seiten 91 bis 98 unter der Überschrift „**Modellflug redivivus**“ einen Grundsatzartikel. Er setzte sich mit der Vergangenheit des Modellfluges in den 12 Jahren des NS-Flieger-Korps auseinander und zeigte Wege für die Zukunft auf. Dieser Beitrag beleuchtet auch die großen ideologischen Gegensätze zu den übrigen Flugsportlern, denen sich die damalige Modellflug-Kommission (MFK) beim Wiederaufbau des Modellfluges gegenüber sah.



„Hoher Besuch“

Der erste Präsident des Deutschen Aero Club, Wolf Hirth, war sowohl auf der 1. Deutschen Modellflug-Meisterschaft in Borkenberge 1951 als auch auf der 2. DMM 1952 in Forchheim anwesend. Das Bild zeigt Wolf Hirth mit dem 1. Vorsitzenden der MFK, Hans Justus Meier, 1952 in Forchheim. (Foto BPMA - 16)

Hans Justus Meier war zur Zeit der Abfassung 1. Vorsitzender der MFK des DAeC und erster Delegierter des DAeC bei der CIMR (später CIAM) der FAI.

Hier nun der Text der Veröffentlichung:

Hans Justus Meier

Modellflug redivivus

(Wiedergeburt des Modellfluges)

Das Kontrollratsgesetz Nr. 43 setzte nach Kriegsende einen unmissverständlichen Schlussstrich unter die Entwicklung der vorhergehenden zwölf Jahre. Durch dieses Gesetz wurde das Flugmodell mit dem Düsenjäger auf eine Stufe gestellt. Beide fielen unter die Kategorie „Kriegsmaterial“ und wurden als solches verboten.

Diese für unsere Begriffe reichlich seltsame Einstufung des Flugmodells war die nachträgliche Quittung der Alliierten für das im Dritten Reich eingeführte Ausbildungsprogramm, durch das der zukünftige Luftwaffensoldat schon in früher Jugend durch die Modellbaugruppen erfasst und von diesen später an die Segelfluggruppen weitergeleitet wurde, um nach entsprechender weiterer Ausbildung im Motorflug für den Dienst in der Luftwaffe vorbereitet zu sein.

Dieses Programm, mit bekannter deutscher Gründlichkeit durchgeführt, brachte entsprechende Erfolge. Das gilt, mit erheblichen Einschränkungen, auch für den Modellflug. Auch dieser wurde in mancherlei Hinsicht gefördert, aber aus reinen Zweckmäßigkeitsgründen und mit einer Zielsetzung, die mit dem Modellflugsport als Solchem wenig oder gar nichts zu tun hatte. Er war vielmehr, wie man damals immer wieder betonte, nichts anderes als ein Mittel zum Zweck. Im Laufe der Jahre wurde er so immer mehr seinem eigentlichen Zweck entfremdet. Übrig blieb zum Schluss praktisch nur die vormilitärische Erziehung und in Verbindung damit die Vorschulung für den Segelflug.

Dass dies nicht nach dem Geschmack vieler Modellflieger war, störte dabei genau so wenig wie die Tatsache, das unter den obwaltenden Umständen von Sport kaum die Rede sein konnte. Für die Initiatoren des Ausbildungsprogramms war es wichtiger, dass ihr Ziel, die Breitenarbeit, erreicht wurde. In diesem Sinne war das Programm offensichtlich ein Erfolg, denn während man 1930 nur etwa 19000 Modellflieger zählte, sollen es 1942 mehr als 130000 gewesen sein.

Mit dem 8. Mai 1945 wurde das anders. Statt einiger 100000 waren es ein paar Dutzend oder Hundert Unentwegte, die sich für die Wiederzulassung des Modellflugsportes einsetzten. Die Definition des Flugmodells als „Bomber-Embryo“ war zu absurd, als dass ein Modellflieger sie hätte ernst nehmen können. Nach der Kapitulation vergingen daher auch nur wenige Wochen, bis die ersten von ihnen zur Militär-Regierung gingen und versuchten, eine Lockerung des Verbotes zu erreichen. In dem Durcheinander der ersten Zeit ist das örtlich verschiedentlich geglückt und so flogen bereits 1945, wenn auch mit sehr wackeligen „permits“, die ersten Flugmodelle wieder. Es waren zwar nur Segelflugmodelle, aber immerhin: man durfte....

Damals fehlte zunächst noch fast jeglicher Kontakt der einzelnen Modellflieger und -gruppen untereinander, aber es begannen sich doch schon verschiedene Dinge herauszukristallisieren, die den Charakter des deutschen Modellflugwesens in der Folge entscheidend beeinflussen sollten. Man war sich jedenfalls im klaren darüber, dass manches erheblich anders werden musste, wenn der Modellflugsport seine eigentliche Bedeutung bei uns wiedergewinnen sollte.

So tauchte sehr bald die Forderung nach einer selbständigen Fach-Organisation für den Modellflugsport auf. Sie konnte in Anbetracht des Verbotes zur Gründung von Vereinen oder Verbänden dieser Art damals natürlich noch nicht erfüllt werden. Aber auch ohne solch ein übergeordnetes Organ bestand eine überraschende Einmütigkeit darüber, dass es in Zukunft nicht wieder auf die deutschen Verhältnisse besonders zugeschnittene Wettbewerbsvorschriften geben dürfe, sondern dass die international gültigen FAI-Vorschriften für uns bei zukünftigen Wettbewerben verbindlich sein sollten.

In ursächlichem Zusammenhang mit dieser Forderung nach einer eigenen Modellflugorganisation stand die Tendenz zu einer klaren Trennung von Modellflug und Segelflug. Einer der Gründe hierfür war, dass der Segelflug noch verboten, der Modellflug aber immerhin geduldet war und manche ehemaligen Segelflieger sich deshalb „umständehalber“ mit diesem zu trösten versuchten. Sie betrachteten ihn im allgemeinen zwar nur als Not- und Übergangslösung, nahmen aber trotzdem Einfluss auf Dinge, die sie erklärlicherweise aus einer anderen Perspektive sehen mussten als die Modellflieger, deren ungeteilten Beifall es ebenso wenig fand, als sie erfuhren, dass vereinzelte, besonders Ungeduldige unter dem Deckmantel von Modellflugvereinen versucht hatten, Segelflugzeuge zu bauen.

Aber während diese Gründe gewissermaßen nur temporäre Bedeutung hatten, denn sie mussten ja spätestens im Augenblick der Freigabe des Segelflugsportes mehr oder weniger hinfällig werden, gab es einen anderen und wesentlicheren: Es sollte endgültig mit der Idee der „Ausbildungsreihenfolge“ aufgeräumt werden, deren psychologische Nachwirkungen zum großen Teil für die oft völlig schiefen Vorstellungen verantwortlich sind, die leider auch heute noch in manchen Kreisen über Sinn und Zweck des Modellflugsportes und sein Verhältnis zu den anderen Luftsportarten herrschen. Und der darüber hinaus die Modellflieger auch die bittere Pille des anfänglichen Verbotes zu verdanken hatten.

Zwei Jahre nach Kriegsende, als die Dinge sich etwas zu ordnen begannen, stiegen die ersten Modellflugwettbewerbe. Während die Einkornspatzen das in Schwäbisch-Hall noch in kleinerem Rahmen machten, fand wenig später die erste Großveranstaltung dieser Art unter Leitung von Heinz Emmerich in Korntal statt. Wenn man bedenkt, dass zu dieser Zeit noch immer nur wenig Kontakt zwischen den einzelnen Modellfliegern, Gruppen und Grüppchen bestand und dass es keine Zeitschriften gab, die derartige Ereignisse hätten bekannt geben können, dann ist es erstaunlich, dass soviel Modellflieger hier doch schon wieder zusammentrafen und wie weit sie

gereist kamen, um zu starten und zuzusehen. Die Verbindungen, die hier angeknüpft wurden und der anschließende Erfahrungs- und Gedankenaustausch brachten die Entwicklung nun richtig in Fluss „die wettbewerbsmäßig in dem Vorläufer der Deutschen Modellflugmeisterschaften, dem von Alfred Gymnich ausgeschriebenen und 1950 trotz mancher Widerstände auf dem Dörnberg bei Kassel ausgeflogenen Wettbewerb um das „Blaue Band“ ihre vorläufige Krönung fand“.

In Göttingen war um diese Zeit der erste offiziell von den Besatzungsbehörden zugelassene Modellflugverein entstanden, dessen Beispiel viele andere bald darauf folgten. H. G. Waschkowitz gab zunächst im Vervielfältigungsverfahren, seine „Modellgleitflugpost“ heraus, die - wie „Cumulus“, „Flugmodell“ und manche andere -, zwar wieder einging, aber trotz vieler Mängel in erheblichem Maße dazu beitrug, die zunächst noch sehr losen Fäden zwischen den Modellfliegern des Bundesgebietes untereinander und zu denen der Ostzone enger zu knüpfen. Außer der „Thermik“, die damals nur gelegentlich Modellflugnachrichten brachte, überstand nur die ursprünglich „Segelflug-Modellbau“ benannte und später in „Flugmodellbau“ umgetaufte Korrespondenz von Gymnich die Stürme der Zeit.

Im Zuge dieser Entwicklung mit ihren vielen Vereinsgründungen tauchte um 1948/49 erneut das Projekt einer Dach- und Fachorganisation für den Modellflugsport auf, für die man den Namen „Arbeitsgemeinschaft deutscher Modellflugvereine“ wählte. Dabei schwebte den Modellfliegern ein direkter Anschluss dieses Organs an die FAI vor. Bevor diese Pläne jedoch verwirklicht werden konnten, kam das Vereinsverbot. –

Die örtlichen Stellen der Militär-Regierung, die ab 1945 einzelnen Modellfliegern eine Genehmigung zum Fliegen von Flugmodellen gegeben und später sogar die Bildung von Vereinen genehmigt hatten, mussten auf Anordnung „von oben“ diese Genehmigungen zurückziehen. Da diese Anordnungen anscheinend nicht bei allen Dienststellen gleichzeitig ankamen, manche Dienststellenleiter auch wohl gar nicht wussten, was ihre Vorgänger erlaubt hatten, entstand nun ein furchtbares Durcheinander von Vereinszulassungen und -verboten. So geschah es oft, dass am gleichen Tag unter Berufung auf die gleiche Anordnung der eine Verein verboten, der andere aber neu zugelassen wurde. Am Schluss dieser wahrhaft nervenzerfetzenden Zeit waren dann glücklich fast alle Vereine zur Strecke gebracht. Trotzdem war der Erfolg dieser Aktion gering, denn der persönliche Kontakt und das gemeinsame Interesse hielten die bis dahin gebildeten Gruppen auch ohne Vereinsrahmen zusammen.

Das Jahr 1950 brachte nicht nur die ersehnte Möglichkeit zur freien Ausübung des Modellflugsportes, sondern auch zur Gründung von Vereinen und Verbänden wieder.

Die Gründung des DAeC und die Tatsache, dass sein provisorischer Vorstand fast ausschließlich aus Segelfliegern bestand, waren Anlass zu erneuten Forderungen nach einer eigenen Dachorganisation für den Modellflug. Nicht nur die schlechten Erfahrungen der Vergangenheit und die Befürchtungen, dass sie sich in Zukunft wiederholen könnten, ließen diesen Wunsch wieder aufleben, sondern auch die Annahme, dass eine reine Modellflugorganisation viel eher Aussicht auf eine Anerkennung seitens der FAI haben würde, als der DAeC mit seinen zwei damals noch verbotenen Sparten Segel- und Motorflug. Die Diskussionen um das Thema: Eigene Organisation oder Anschluss an den DAeC zogen sich ungefähr ein halbes Jahr hin. Im Januar 1951 trafen sich auf Einladung des Präsidenten des DAeC in Frankfurt a. Main eine Anzahl Modellflieger, um mit ihm Bedingungen und Voraussetzungen für einen eventuellen Anschluss der Modellflieger an den DAeC zu besprechen. Nach längerer Debatte wurde von Wolf Hirth die prinzipielle Berechtigung der von den Modellfliegern geforderten Änderungen der Satzung anerkannt, durch deren Neufassung die absolute Selbständigkeit der Modellflieger in allen fachlichen Fragen und ihr paritätisches Mitbestimmungsrecht in allen allgemeinen Angelegenheiten des DAeC in dessen Satzung verankert werden sollte. Das verständnisvolle Eingehen des Präsidenten des DAeC auf die Wünsche der Modellflieger brachte damit die gewünschte Einigung zustande.

Seit dem 14. Januar 1951 besteht die im Anschluss an diese Verhandlungen ins Leben gerufene Modellflugkommission, die als oberste nationale Sportbehörde für den Modellflugsport im Rahmen des DAeC fungiert. Trotz des völligen Fehlens einer finanziellen Grundlage hat sich die MFK bemüht, gestützt auf die Mitarbeit und Beratung der ihr zur Seite stehenden Modellflugarbeitsgemeinschaft, in kürzester Zeit die Voraussetzungen für einen Wiederaufbau des deutschen Modellflugwesens zu schaffen. Sie hat inzwischen u. a. in enger Anlehnung an die international gültigen FAI-Vorschriften für alle deutschen Wettbewerbe verbindliche Wettbewerbsvorschriften sowie Bestimmungen für eine neue Rekordliste, für die Anerkennung von Rekorden und Sportzeugen erlassen, eine deutsche Modellflugmeisterschaft ausgeschrieben und gleichzeitig zum weiteren Aufbau des Modellflugsportes erforderliche Schritte unternommen. Aber es bleibt noch sehr viel zu tun. Der Erfolg aller bisherigen und zukünftigen Maßnahmen wird in hohem Maße von der Mitarbeit aller Modellflieger und Gruppen abhängen,

die an dieser Stelle noch einmal gebeten werden, die Arbeit der MFK in jeder Hinsicht zu unterstützen und zu fördern.

Diese Arbeit wird sich nicht auf rein organisatorische Dinge beschränken dürfen, sondern wird in gleichem Maße der Aufgabe gewidmet sein müssen, dem Modellflugsport seinen eigentlichen Charakter wieder zu geben. Dafür ist es u. a. erforderlich, die teilweise völlig überholten Ansichten vieler Nichtmodellflieger über unseren Sport zu berichtigen und im Zusammenhang damit dessen Stellung zu den anderen Luftsportarten zu klären.

Die Propaganda ist ein bewährtes Mittel zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung. Wie in anderen Ländern wurde sie auch im Dritten Reich für alle dem Staat dienlich scheinenden Zwecke verwandt. Zu diesen gehörte als Teilgebiet der Luftfahrt auch der Modellflug. Er wurde jedoch, wie schon erwähnt, nicht als Sport gewertet, sondern als erste Stufe des Ausbildungsprogramms und nur in diesem Sinne propagiert.

Eines der für den Modellflieger wenig erfreulichen Ergebnisse jahrelanger Zweckpropaganda ist die noch immer weit verbreitete Vorstellung, dass ein luftfahrtbegeisterter Junge durch seine Beschäftigung mit dem Flugmodellbau Vorkenntnisse für den Segelflug erwerben muss. Diese Vorstellung trifft eben so wenig zu wie etwa die, dass ein Aquariumsbesitzer durch das Halten von Goldfischen wertvolle Erfahrungen für die Hochseefischerei oder den Walfang sammeln könnte.

Jeder Flugsportler muss sich darüber im klaren sein, dass der Modellflugsport eine ebenso selbständige Sparte des Flugsportes ist, wie Ballonfahrt, Segel- und Motorflug auch. Es ist ein Sport, der von seinen Anhängern um seiner selbst Willen betrieben und nicht von ihnen als Vorschule für eine andere Sparte angesehen wird.

Der Modellflugsport ist zwar in gewissem Sinne ein natürliches Sammelbecken für die luftfahrtbegeisterte Jugend, aber das ist eine für den Modellflieger ziemlich nebensächliche Funktion seines Sportes, die von den anderen Sparten, die keine eigene Jugendarbeit leisten, mit Vorliebe betont und überschätzt wird.

Es sei hier gerne zugegeben, dass sich die am Flugsport interessierte Jugend häufig zunächst einmal mit dem Modellbau befasst und dass ein Teil davon später zu den Segel- oder Motorfliegern abwandert. Aber während dies Abwandern im Dritten Reich programmatisch vorgesehen und geregelt war und demzufolge auch entsprechende Ausmaße annahm, hat es ohne eine solche Lenkung von oben, wie das Beispiel des Auslandes beweist, keine größere Bedeutung als in anderen Sportarten. Auch dort wird je nach erkannter Befähigung die Sparte nach Bedarf gewechselt, ohne dass deswegen jemand auf die Idee käme, die alte Sportart als Vorschule oder Reservoir für die andere anzusehen.

Die landläufige Vorstellung, dass der typische Modellflieger ein Halbwüchsiger ist, hängt damit eng zusammen. Die Jugend ist jedoch nicht der Modellflug. Sie ist vielmehr, wie in jedem Sport, auch für den Modellflugsport der Nachwuchs, der ihn jung erhält und ihm ständig neue Kräfte zuführt. Vom Leistungsmodellflieger werden heute wesentlich umfassendere Kenntnisse der Mechanik, Statik, Aerodynamik und Stabilitätsgesetze usw. verlangt, als sie der durchschnittliche Motor- oder Segelflieger zu besitzen braucht, muss er doch sein Flugmodell selbst berechnen, zeichnen, bauen und einfliegen können. Die zur Erzielung von Höchstleistungen erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten kann man sich nicht von heute auf morgen erwerben, sondern nur in jahrelanger Praxis. So kann es nicht wundernehmen, dass heute auch in Deutschland das Durchschnittsalter des Modellfliegers wieder bei 25 bis 35 Jahren liegt. Im Ausland war es bekanntlich seit jeher so.

Die Auffassung, dass „Bauemadler“, „Olympia-Meise“ oder überhaupt Flugzeuge das Vorbild des Modellfliegers seien, ist ebenfalls weit verbreitet, trifft aber auch nicht zu. Vorbild ist ihm vielmehr der segelnde oder gleitende Vogel, dessen Aerodynamik der des Flugmodells weitgehend entspricht. Es ist auch heute noch für viele in ihrem Gebiet durchaus sachkundige Flugsportler unbekannt und unvorstellbar, dass der gleiche laminare Strömungszustand, der beim Flugzeug angestrebt wird, für das Flugmodell durchaus unerwünscht ist und dass dieses erst bei turbulenter Umströmung des Tragflügels - die oft künstlich herbeigeführt wird - seine volle Leistung erreicht. Dieses scheinbare Paradoxon erklärt sich aus der Tatsache, dass bei den niedrigen Reynold'schen Zahlen des Modellfluges die physikalischen Voraussetzungen ganz andere als beim Segel- oder Motorflug sind.

Neben anderen Faktoren sind es insbesondere die Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeiten auf dem Gebiet der Aerodynamik des Flugmodells von Studienrat Ingenieur F. W. Schmitz, die im Begriff sind, Modellflugsport und Flugmodell ein völlig neues Gepräge zu geben. Im Jahre 1942 hat sich infolge dieser Erkenntnisse eine Entwicklung angebahnt, durch die sich das Flugmodell in seinen ganzen Charakteristiken immer mehr vom Segelflug-

zeug entfernt, ähnlich wie die Kluft zwischen diesem und dem Motor- und Düsenflugzeug sich - so will es mir jedenfalls erscheinen - auch rapide vergrößert.

Die in der Technik überall zu beobachtende Spezialisierung wirkt sich erklärlicherweise nicht nur im Flugmodellbau selbst aus, sondern in ebenso starkem Maße auch auf sein Verhältnis zu den anderen Luftsportarten und ihrer Technik. Das wird letzten Endes dazu führen, dass sich Flugmodell, Segelflugzeug und Motorflugzeug nicht nur äußerlich und innerlich infolge ihrer verschiedenen Zweckbestimmung immer unähnlicher werden, sondern dass auch die Ziele, die man in den einzelnen Sparten verfolgt, immer mehr auseinanderstreben werden.

Diese, für die Modellflieger nicht mehr gerade neuen Gedankengänge scheint man sich noch nicht überall zu eigen gemacht zu haben. Nachdem erfreulicherweise in diesen Tagen der Segelflugsport wieder freigegeben worden ist, erheben sich nämlich schon wieder Stimmen, dass die Modellflieger, weil das einmal zwölf Jahre lang so war, die Nachwuchsschulung für die Segel- und Motorflieger wieder übernehmen sollten.

Die Frage, woher der Nachwuchs für diese beiden Sparten kommen soll, ist verständlich, da sie in absehbarer Zeit wieder aktiv werden wird, aber sie ist bei den Modellfliegern, nach deren Auffassung, an die falsche Adresse gerichtet. Es ist dies ein Problem, das, nachdem die Verhältnisse sich so entscheidend geändert haben, in erster Linie von den daran interessierten Sparten selbst gelöst werden muss. Sie werden in Zukunft entweder die Arbeit, die nun einmal mit der Nachwuchsschulung verbunden ist, selbst auf sich nehmen müssen, oder sie werden eben keinen Nachwuchs haben.

Die frühere Methode, wonach der Modellflug wenig mehr als die vorgeschriebene erste Stufe der fliegerischen Ausbildung war und wonach ihm damit die Erfassung und Weiterleitung des Nachwuchses oblag, war für die anderen Sparten sehr bequem. Sie war jedoch nur durchführbar und wirksam, solange ein entsprechender hauptamtlich tätiger Apparat und viel Geld vorhanden waren und die Möglichkeit bestand, bei Bedarf auch die divergierendsten Ziele wieder parallel laufend zu machen. Heute ist das anders. Die Arbeit des DAeC wird ehrenamtlich erledigt und Geld ist äußerst rar. Im übrigen geben die Dinge wieder ihren natürlichen Gang. Jede der vier Sparten des DAeC wird sich daher ihrer besonderen Eigenart gemäß entwickeln und die Ziele verfolgen, die ihr zweckmäßig erscheinen.

Allen gemeinsam ist nur der Wunsch, ihrem Sport wieder Geltung und Bedeutung zu verschaffen. Der Modellflugsport steht damit vor einer Aufgabe, die seine ganze Kraft verlangt und es ihm nicht erlaubt, nebenher noch eine zugunsten anderer Sparten künstlich aufgeblähte Breitenarbeit zu betreiben. Nur durch intensive Spitzenarbeit, Ausnutzung wissenschaftlicher Arbeiten, Teilnahme an internationalen Wettbewerben und Beschränkung auf eine normale, d. h. für seine Zwecke ausreichende Breiten- und Jugendarbeit wird der Modellflug das gesteckte Ziel erreichen. Er wird damit den besten Beitrag zur Arbeit des DAeC leisten, den er zu leisten vermag, und dazu beitragen, dessen Ziel zu erreichen:

Die Wiedergeburt des deutschen Flugsportes.

Hans Justus Meier

(Aus BPMA-DOKUMENTATION Nr. 009:

© 2000 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück.)

Anmerkung des Bearbeiters zu vorstehendem Beitrag:

Nach gründlicher Information und Diskussion hatten die Modellflieger sich 1951 offensichtlich als einzige Sportfachgruppe Gedanken über die Neugestaltung ihres Sportes gemacht.

Der vorstehende Beitrag enthält alle Begebenheiten und Fakten, die für diese Neugestaltung des Modellflugsportes erforderlich waren.

Der Beitrag hat seinerzeit sehr viel Wirbel erzeugt, liefen doch die geäußerten Ansichten der Meinung der Mehrzahl der Führungskräfte im DAeC und den Landesverbänden konträr entgegen.

Der aufpolierte „Rhönggeist“ herrschte noch in den Köpfen der meisten Segelflieger, er war jedoch keine brauchbare Grundlage zur Neuorganisation des Luftsportes.

Das böse Wort von der „**Spielzeugabteilung die sich emanzipieren wolle**“, kam auf und war noch bis weit die 60iger Jahre gebräuchlich.

Die MFK der Sportfachgruppe Modellflug musste sehr viel ihrer kostbaren Zeit aufwenden, um ihre Position ihren Gegnern klar zu machen.

Als einziger scheute sich **Hans Deutsch** nicht, als Herausgeber der Zeitschrift „**THERMIK**“, zu diesen Vorgängen in seiner Zeitschrift „**THERMIK-MODELLFLUG**“, Heft Dezember 1951, auf Seite M 77 Stellung zu nehmen.

Hier sein Beitrag:

Nachdruck der Seite M77 aus der Zeitschrift „**THERMIK-MODELLFLUG**“, Ausgabe Dezember 1951:

Mit dem Holzhammer

In dem neu herausgekommenen „Jahrbuch der Luftfahrt“ schreibt der Vizepräsident des DAeC, Dr. K. F. Reuss, auf Seite 66 zum 1. Luftfahrttag in Frankfurt a. M. am 4. 3.1951:

„.....dazu kamen die Modellflieger, die sich in schöner Einmütigkeit - entgegen gewissen Emanzipationsbestrebungen in den eigenen Reihen - als gleichberechtigte Partner ihren Kameraden der anderen Sparten zugesellten.....“

Solche den Tatsachen nicht entsprechenden und offensichtlich verdrehten Ausführungen sind nun nicht gerade geeignet, das in den DAeC gesetzte Vertrauen zu untermauern. Es handelte sich damals nicht um „gewisse Emanzipationsbestrebungen“; verantwortungsbewusste Modellflieger machten vielmehr dem DAeC-Präsidenten Wolf Hirth bei einer Tagung in Frankfurt a. M. in freier Aussprache klar, unter welcher Voraussetzung einer zuzusichernden Freiheit in rein modellfliegerischen Dingen die Modellflieger den DAeC auch als ihre Organisation anerkennen könnten. Wolf Hirth, der vor 1920 selbst Modellflieger war, zeigte volles Verständnis für die sachlichen Beweggründe zu dieser Forderung, die dann von Dr. Reuss selbst in dem damaligen Satzungsentwurf des DAeC berücksichtigt wurde. Die gleiche Garantie verschafften sich damals übrigens auch die Ballonfahrer, die Ihre Forderung mit den vorbereiteten Gründungsunterlagen für einen Ballonfahrerverband als allerdings etwas schwererem Geschütz durchdrückten. - Die Selbständigkeit der Sportsparten in fachlichen Dingen innerhalb des DAeC ist damals geschaffen worden. Es ist sehr unklug, die gleichzeitig erreichte Vertrauensbasis durch verdrehte offizielle Ausführungen zu stören.

H. Deutsch.

(Aus BPMA-DOKUMENTATION Nr. 009:

© 2000 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück)

Es darf in diesem Zusammenhang nicht verschwiegen werden, dass in dieser Zeit (1952 / 1953) in den Köpfen vieler Luftsportler die noch aus dem Dritten Reich stammende Ansicht vorherrschte, dass der Modellflug Vorstufe zur manntragenden Fliegerei zu sein habe

„**Vom Pimpf zum Flieger**“ lautete 1940 der Titel eines Buches aus dem Zentralverlag der NSDAP, in dem dieser Weg eingehend beschrieben wurde.

Dieser, teilweise bis in die 60er Jahre vertretenen Ansicht, sollte mit einer Broschüre entgegnet werden.

Zur 4. Arbeitstagung der MFK am 15./16. 11 1952 in Frankfurt (Main) stellte deshalb **Hans Justus Meier**, damaliger Fachreferent für FAI und Ausland der MFK, den folgenden Antrag:

„dass in Zusammenarbeit sämtlicher MFK-Mitglieder und geeigneter anderer Modellflieger die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Zwecke und Ziele des deutschen Modellflugwesens in einer möglichst kurzen und leicht verständlichen Formulierung präzisiert werden können.“

Die Idee zur Broschüre "**Modellflug als Aufgabe**" war geboren.

Die Tagung beschloss den ausführlich begründeten Antrag in seiner Grundform zu genehmigen und bildete zu diesem Zweck einen Ausschuss für "Werbung und Propaganda", mit dessen Vorsitz **Werner Thies**, Kaltenkirchen, beauftragt wurde. Zur Mitarbeit wurden **Dr. Dabrock** (HGSt DAeC), **Heinrich Pempe** (Modellflugreferent der

HGSt DAeC), **Kurt Nickel**, (Pressereferent der MFK), sowie alle anwesenden Landesmodellflugreferenten, die "keine Funktion in der MFK ausüben", aufgerufen.

Werner Thies entwarf einen 10 Punkte umfassenden Fragebogen in dem um die Beantwortung der Fragen bis zum 1. Februar 1953 gebeten wurde. Somit kann als Erscheinungstermin März 1953 angenommen werden.

Federführender Bearbeiter der Broschüre, die aufgrund der Antworten zusammengestellt wurde, war ebenfalls **Werner Thies**. Die Einsender der Antworten wurden in der Broschüre namentlich genannt, sofern ihre Beiträge verwendet wurden. Modellflugsekretär **Heinrich Pempe** sorgte dann in der HGSt des DAeC dafür, dass die Ausarbeitung (auf Wachsmatrize?) in die Maschine geschrieben wurde.

Die Broschüre stellt die erste grundlegende Veröffentlichung der MFK über Aufgaben und Ziele des Modellflugsports nach Gründung des DAeC dar. Sie befasste sich mit folgenden Themen:

Vorwort und Zweck der Broschüre. Welchen Sinn hat der Modellflug? Welchen Zweck hat der Modellflug? Ist Modellflug Sport? Modellflug und Luftfahrt. Verhältnis Modellflug – Segelflug. Modellflug und Staat. Modellflug und Jugend. Modellflug und Schule. Modellflug als Aufgabe. Werbeplan 1953.

Auflage und Verteiler der Broschüre konnten bisher nicht ermittelt werden.

Die Original-Broschüre war im umfangreichen Grundbestand des BPMA leider nicht vorhanden.

Ein Originalexemplar wurde jedoch im Archivstück "**Anwesenheitsbuch des Anhaltischen Vereins für Luftfahrt**" gefunden und stammt aus dem Nachlass von **Gerd Heyne**, Hannover.

Dieses Original ist auf Format DIN A5 geschrieben und auf DIN A4 im 2 x DIN A5 Querformat gedruckt. Da es infolge des damals mangelhaften Druckverfahrens teilweise schlecht lesbar ist, musste der erste Nachdruck nachgebessert werden. Das BPMA erstellte dann die Dokumentation Nr. 001 über diese Broschüre in einem reproduzierbaren und kopierfähigen Text. Der vollständige Wortlaut ist im Anhang E wiedergegeben.

(cert)

7. In Memoriam

Im Abschnitt 7 soll noch zwei Modellfliegern gedacht werden, die nicht mehr unter uns weilen, die aber bahnbrechende Arbeiten für den deutschen Modellflug geleistet haben:

Hans A. Pfeil

Hans Justus Meier, Bremen, schreibt hierzu:

„**Hans A. Pfeil** aus Schlochau / Pommern gehörte von Anfang an als Einzelmitglied der Modellflugkommission des DAeC an.

Er begann aus eigenem Antrieb kurz nach dem 2. Weltkrieg (schon 1945) eine Ein-Mann-Aktion zur Verbesserung des Ansehens der wieder entmilitarisierten und von politischen Ideologien freien deutschen Modellfliegerei, eine Aufgabe, die er dank seines integren Charakters, seines Fleißes, ausgezeichneter Fachkenntnisse und seines trockenen Humors äußerst erfolgreich löste.

Nicht zuletzt als Folge seines großen Einsatzes dürfte es den Delegierten der MFK des DAeC erspart geblieben sein, dass sie bei ihrer Arbeit in der Internationalen Modellflugkommission (CIMR) der FAI Ressentiments begegnet sind.

Die Zusammenarbeit mit diesem Internationalen Gremium war immer einwandfrei.

Wie sehr man den Menschen **Hans Pfeil** und seine Arbeit im Ausland geschätzt hat, zeigt der untenstehende Nachruf, der vom Redaktionsteam der englischen Fachzeitschrift AERO MODELLER im Heft Juni 1959 veröffentlicht wurde“:

Hans A. Pfeil,

einer der aktivsten Förderer des Flugmodellbaus starb am 5. April (1959) in Deutschland. Er war verantwortlich für soviel Fortschritt in seinem Land (Freiflug, Pylonmodelle, Anfänge des Fesselfluges, Verwendung von Balsaholz usw.) und sorgte für soviel „Good Will“ in den Nachkriegsjahren durch seinen umfangreichen Briefwechsel (mehrsprachig und immer anregend), dass wir überzeugt sind, dass er für alle Welt bei den Modellfliegern eine Legende bleiben wird. Aus eigenem Antrieb betätigte er sich als Publizist für unser Hobby und die Modellbauindustrie. Er lieferte praktisch sämtliche Meldungen, die uns in den letzten zehn Jahren aus Deutschland erreichten. Wir schätzten ihn sehr als unseren Deutschland-Korrespondenten. Die in Deutschland verkauften wunderbaren Baukästen und Baupläne, neuerdings mit Baubeschreibungen in englischer Sprache geliefert, werden uns immer an seine, oft unter schwersten Schmerzen entstandene Arbeit erinnern. Sein Pflichtgefühl und sein Durchhaltewillen waren eine Inspiration für uns, seine Arbeit war beispielhaft für alle, die das Glück hatten, mit ihm zu korrespondieren.

Hans Pfeil, den ich nie vergessen werde, war ein guter Botschafter der deutschen Modellflieger. Wir haben ihm viel zu verdanken.



Hans A. Pfeil.

Zeichnung von Erwin Holstein dem Onkel von Hans Pfeil.
(Archiv Hans Justus Meier - 22)

Horst Jung ergänzt wie folgt:

Hans A. Pfeil hat maßgeblich in der Modellflugliteratur mitgearbeitet und teilweise auch übersetzt. An folgenden Modellflugbüchern war er beteiligt:

Zaic, Frank u. **Hans A. Pfeil (Bearb):**

Die besten Freiflugmodelle der Welt. Model Aeronautique Year Book 1955/56. Ravensburg: Otto Maier, 1956.

Bruss, Helmut, H.G. Hundleby, **Hans-A. Pfeil:**

Funk-Fernsteuerung für den Modellbauer. Praxis der Ein-Kanal-Steuerungen mit besonderer Berücksichtigung der Transistorentechnik. Ravensburg: Otto Maier, 1956

Hattum, J. van, E. Kreulen, **Hans-A. Pfeil:**

Kleinst- Motoren und –Triebwerke für den Modellbauer. Ravensburg: Otto Maier, 1954. Aus dem Niederländischen. Originaltitel: Miniaturmotoren voor de Modellbouwer.

Im **AEROMODELLER ANNUAL** der Jahre 1949 bis 1952 sorgte **Hans A. Pfeil** dafür, dass bahnbrechende Flugmodelle von deutschen Spitzenmodellfliegern (meist mit Übersichtszeichnung) veröffentlicht wurden.

Für diese Modellflieger beschaffte er auch in Deutschland noch nicht wieder erhältliche ausländische Baupläne, Motoren, Luftschrauben, Balsahölzer und Bespannstoffe.

Hans. A. Pfeil hat einen wesentlichen Anteil daran nach der „Sackgasse“ der NS-Zeit den Leistungsstand des deutschen Modellfluges wieder auf internationales Niveau zu bringen.

Berthold Petersen

Berthold Petersen war einer der engagiertesten Idealisten, der sich für die Belanges des Modellflugportes schon seit 1947 eingesetzt hat.

Als Teilnehmer der DAeC-Gründungsversammlung 1950 und Mitbegründer des Luftsportverbandes Niedersachsen, war er von Anfang an in die Organisation des Modellflugportes eingebunden. Die Organisation und die Aufstellung der Statuten waren sein

Fachgebiet. Seit Bildung der ersten MFK am 14.01.1951 war das Rechts- und Versicherungsreferat sein Arbeitsbereich.

1951 wurde er zum Landesmodellflugreferenten des Landesverbandes Niedersachsen gewählt. Er hatte diese Amt bis 1971 inne und übergab es dann an **Helmut Rohde**.

Er wurde bereits im Jahr 1957 als Nachfolger von **Hans Justus Meier** als Vorsitzender in die MFK des DAeC gewählt. Diese doppelte Belastung (Landesverband und DAeC) war auf die Dauer nicht tragbar.



Denkpause bei der Niedersächsischen Modellflugmeisterschaft 1963 in Achmer.

Am Auto lehnd: Berthold Petersen (DAeC- und LVN-MFK Vorsitzender). Sitzend v. l.: Willi Borchers Jugendreferent der LVN-MFK, Lothar Feuker, Willi Grass DAeC- und LVN- Sportreferent). Das Auto gehörte der MFK des LVN. Sportleiter W. Grass beförderte darin die komplette Wettbewerbsausrüstung für unzählige Landes- und Bundeswettbewerbe zu den Veranstaltungen.

(Foto BPMA Jung - 23)



Spitzengespräch auf der Weltmeisterschaft in Leutkirch 1961.

Berthold Petersen (rechts) mit dem Modellflugsekretär der Bundesgeschäftsstelle Kurt Wolf Jacobsen.

(Foto MFCO Jung - 24)

Im Dezember 1981 gab er den MFK- Vorsitz aus beruflichen Gründen an **Willi Wahl** ab, beriet und unterstützte die MFK aber in seiner Eigenschaft als Ehrenvorsitzender bis zu seinem Tode am 30.10.1988.

Seine vorgesehene Ruhestandstätigkeit, die Schaffung eines Modellflugmuseum und Modellflugarchiv konnte er nicht mehr durchführen. Sein bereits zusammengetragenes Modellflugarchiv wurde durch die Sportfachgruppe Modellflug übernommen

und zu seinen Ehren als **BERTHOLD-PETERSEN-MODELLFLUG-ARCHIV** eingerichtet.

Fast sämtliche Ordnungen, Richtlinien, Vorschriften und Satzungen zeigen bis heute seine Handschrift.

Schon früh kümmerte er sich um eine **Wahlordnung für die MFK**. Er konnte diesbezügliche Meinungsverschiedenheiten auf den ersten drei Modellflugtagungen schlichten.

Auf der 8. Modellflugtagung am 1./2.12.1956 legte **Berthold Petersen** eine **Wahlordnung und eine Geschäftsordnung für die Modellflugkommission des DAeC** zur Abstimmung vor. Diese Ordnungen werden später zur **Wahl- und Geschäftsordnung (WGO)** zusammengefasst und gelten in ihren Grundzügen noch heute. Wegen der vorbildlichen und praktikablen Fassung wurde die WGO auch von den anderen Sportfachgruppen des DAeC übernommen.

Die anfangs noch jährlich erscheinenden Wettbewerbsvorschriften werden ab 1955 von ihm unter Mithilfe des Sportreferenten **W. Grass** zur **Modellflugsport-Ordnung (ModSpO)** als Dauervorschrift zusammengefasst. Um den Flugbetrieb auf den Modellflugplätzen zu regeln, arbeitet er die **Modellflug-Betriebs-Ordnung (ModBO)** aus und betreibt die Veröffentlichung aller Sportbestimmungen in einem handlichen DIN A6-Format, in dem die Seiten im Loseblatt-Verfahren bei Änderungen ausgetauscht werden können.

Ab 1983 erfolgte durch den damaligen Referenten für Modellflug-Bestimmungen, **Horst Jung**, die Überführung der „ModSpO“ in die „**Bestimmungen für den Modellflugsport (BeMod)**“, die nun unter Einschluss des **SPORTING CODE der FAI** erscheint.

Auch die „**Verfahrensordnung für die Aufstellung und Änderung der Modellflug-Sportbestimmungen**“ stammen aus der Hand von Berthold Petersen.

Im Jahr 1966 veröffentlichte er erstmals die Broschüre „**Luftrecht für Modellflieger**“, die zunächst als Sonderdruck der Zeitschrift „**Mechanikus**“ erschien und später von der **Fa. Graupner** herausgegeben wurde. Bis zu seinem Tode im Jahr 1988 verbesserte er diese Broschüre in ständigen Neuauflagen. Die Bearbeitung wurde dann von **Willi Wahl** übernommen, kürzlich erschien die 15. Auflage. Die Broschüre enthält alle für den Modellflug relevanten Rechtsvorschriften und ist deshalb neben der BeMod ein unentbehrliches Nachschlagewerk für den Modellflugsport.

Im Januar 1976 veröffentlichte **B. Petersen** in Zusammenarbeit mit **Werner Thies** und vierzehn weiteren Mitarbeitern die Broschüre „**25 Jahre Modellflug im DAeC e. V.**“.

Diese Veröffentlichung wurde zum Standard-Nachschlagewerk über die Geschichte des Modellfluges, zumal sich auch mehrere Kapitel mit den Vorläufern des Modellfluges vom Beginn an beschäftigen.

In die mehrfachen Neuordnungsdiskussionen des DAeC konnte **Berthold Petersen** maßgeblich eingreifen:

Ein Stimmrecht für die Sportfachgruppen in der Hauptversammlung des DAeC gab es nicht. Die Sportfachgruppen sollten 1965 sogar ganz ausgeschaltet werden. Dazu wurde klammheimlich ein Satzungsentwurf vorgelegt, der nicht einmal die Existenz der Sportfachgruppen erwähnte. Die Modellflieger wurden zu diesem Entwurf wie üblich nicht befragt.

Zur Beruhigung des sich anbahnenden Unwillens wurde der Sportrat erfunden, dessen Vorsitzender nach kurzer Zeit **Berthold Petersen** wurde. Der Sportrat durfte aber nur beratend tätig werden, später dann auch Anträge stellen. Erst mit der DAeC-Satzung von 1982 sind die Vorsitzenden der Sportfachgruppen dann wieder im Präsidium vertreten.

1973 wird von **Berthold Petersen** und **Fred Weinholz** ein Antrag zur Neuordnung ausgearbeitet, der das Stimmrecht auf der Hauptversammlung zu 50% den Landes-

verbände und 50% den Sportfachgruppen zuteilt. Die Stellung des Sportrats soll gestärkt und die Mitgliedschaft von Fachverbänden ermöglicht werden. Die Hauptversammlung lehnt jedoch diesen Antrag ab und verspielt eine große Chance.

Dies sind nur die wichtigsten Punkte von Berthold Petersens Arbeit, über viele andere Dinge wäre noch zu berichten.

Fest steht, dass Berthold Petersen maßgeblich, wie kein zweiter, an Aufbau und Organisation des DAeC mitgewirkt hat.

(100)

8. Schlusswort

„**Wie war das eigentlich damals?**“, diese Frage nach 50 Jahren Modellflug im DAeC zu stellen, ist durchaus berechtigt.

Diese Ausarbeitung beschränkt sich nur auf den Neuanfang des Modellfluges nach dem 2. Weltkrieg. Der Autor ist sich bewusst, dass er nicht alle Dinge erfassen konnte, die sich damals ereigneten.

Mit dieser Ausarbeitung konnten zumindest die Basis und die Beweggründe des Wiederbeginns dargestellt werden. Dabei können wir nur als „Zeitzeugen“ des damaligen Geschehens fungieren, und das Geschehen nach unserem Wissen und auch aus unserer Sicht darstellen. Beim Vergleich mit dem jetzigen Stand lässt sich aber erkennen welche gewaltige Entwicklung der Modellflug inzwischen erlebt hat.

Die endgültige dokumentarische Geschichtsschreibung werden wir unseren Nachfolgern überlassen müssen. Von vielen Seiten wurde schon angeregt, die Broschüre „25 Jahre Modellflug im DAeC“ für die nächsten 25 Jahre weiter zu ergänzen. Dies ist jedoch nicht so ohne weiteres möglich, da zur Bearbeitung wieder ein „Team“ erforderlich wäre, das aber im Augenblick nicht vorhanden ist.

Aus dem (z. T. noch ungesichteten) Material des BPM-Archiv könnten voraussichtlich noch viele Fakten zur Ergänzung der weiteren 25 Jahre Modellflug zu Tage gefördert werden. Vielleicht findet sich demnächst ein „Team“ von Mitarbeitern zur Bewältigung dieser Aufgabe zusammen.

Osnabrück im Oktober 2001

Horst Jung

(left)

**Anhang A: Gründungsurkunde der Modellflug-Kommission:
BPMA-DOKUMENTATION Nr. 011:**

© 2001 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück.

**Bericht
über die Modellflieger-Tagung: am 13. / 1. 1951 in Frankfurt**

Am 13. und 14. Januar 1951 fand im Restaurant „Unterschweinstiege“, Frankfurt, neben einer Tagung des Präsidiums des Deutschen Aero Clubs, der Vorsitzenden der Landesverbände und der juristischen Berater, eine konstituierende Versammlung namhafter Modellflieger und bereits gewählter Modellflugreferenten aus dem ganzen Bundesgebiet auf Einladung des Deutschen Aero Clubs statt.

Die Besprechung dauerte am 13.1.1951 von 14.00 Uhr bis 22.30 Uhr und am 14.1.1951 von 10.00 Uhr bis 14.30 Uhr.

Die Erschienenen wurden durch den Präsidenten des Deutschen Aero Clubs, Herrn Wolf Hirth, begrüßt. Er hatte für die Tagung auf dem Tisch eine Pyramide mit dem Motto "Einigkeit macht stark" aufgestellt.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten des DAeC wurde die grundsätzliche Einstellung des DAeC zum Modellflug und der Modellflieger zum DAeC erörtert. Herr Hirth gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Modellflieger sich während der Tagung zusammenfinden und entsprechend dem Motto mit den anderen Sparten des Fliegersportes im DAeC zusammenschließen möchten.

Für die Modellfliegertagung wurde zunächst Herr Petersen gebeten, die Diskussion zu leiten.

An der Tagung nahmen teil:

Hans Justus Meier	Bremen, Kirchweg 33
Gustav Sämann	Hannover, Jakobstraße 61
Alfred Schittenhelm	Frankfurt, Ratsweg 6
Kurt Webermeier	Hannover-Buchholz, Brandmeierstraße 18
Richard Eppler	Stuttgart-Obertürkheim, Mirabellenstraße 29
Hans Flug	Göttingen, Wiesenstraße 2
Alfried Gymnich	Hamburg-Wellingsbüttel, Rabenhorst 28
Hugo Leppert	Erlangen, Stubenlohstraße 26
Berthold Petersen	Göttingen, Gronertorstraße 12
Horst Jung	Osnabrück, Schürenstraße 7
Karl-Heinz Stadler	Nürnberg, Burgstraße 6
Werner von Livonius	Dortmund, Rheinische Straße 173
Kurt Nickel,	Berlin-Schöneberg, Brunhildstraße 3
Hans Kowitz,	Großbottwar/Wttbg.
Josef Altmann	Nürnberg, Füll 8
Walter Lang	Darmstadt, Mollerstraße 19
Edmund Hermann	Frankfurt, Unter den Eschen 7
Alfred Ledertheil	Augsburg-Haunstetten, Buchenstraße 12 Technik und Handwerk)
Hans Deutsch	Göttingen, Obere Maschstraße 8 Thermik)
Klaus Schneider	Clausthal-Zellerfeld, Sorge 56 (Luftsport in Niedersachsen)

Mehrere eingeladene Modellflieger waren verhindert und hatten Vertretungen bestimmt.

Nicht erschienen oder zum Teil durch andere vertreten waren:

Karl Abhau – Reichensachsen, Karl Dannenfeld – Uelzen, Lothar Feuker – Oldenburg, Benno Gramlich

– Karlsruhe, Hermann Nägele – Bietigheim, Hans Pfeil – Bad Pyrmont, F. W. Schmitz – Göttingen, Siegfried Strojek – Osnabrück, Karl Barth – Schwäbisch Hall, Oswald Mischler – Unna, Richard Reichelt – Hameln, P. v. Schalscha-Ehrenfeld – Celle, Klaus Schmidtberg – Frankfurt, Werner Thies – Kaltenkirchen.

Nach eingehender Beratung wurde im allgemeinen einstimmig folgendes beschlossen:
Das oberste Organ der deutschen Modellflieger ist die "Modellflug-Kommission im Deutschen Aero Club".

Sie besteht aus:

Dem Vorsitzenden: Hans Justus Meier
seinem Vertreter Hugo Leppert

den Fachreferenten:

Rechts- und Versicherungsangelegenheiten	Berthold Petersen
Finanz- und Ehrenpreisangelegenheiten (Bestimmungen und Termine)	Josef Altmann
Rekordlisten, Sportzeugen u. Statistik	Horst Jung
Auslandsverbindungen	Hans Justus Meier
Presseverbindung, Literatur und Bauplanangelegenheiten	Alfred Gymnich
Technische Angelegenheiten	Richard Eppler

und den Modellflugreferenten der Landesverbände mit einem

Vorsitzenden:	Karlheinz Stadler
Modellflugreferent Bayern	Karlheinz Stadler
Modellflugreferent Berlin	Kurt Nickel
Modellflugreferent Bremen	Hans Justus Meier
Modellflugreferent Hamburg	Alfred Gymnich
Modellflugreferent Hessen	Walter Lang
Modellflugreferent Niedersachsen	Kurt Webermeier (zunächst. kommissarisch)
Modellflugreferent Nordrhein-Westfalen	Werner v. Livonius
Modellflugreferent Schleswig-Holstein	Werner Thies
Modellflugreferent Württemberg-Baden und Südbaden	Hans Kowitz
Modellflugreferent Rheinland-Pfalz	

Um 18.00 Uhr wurde dem Präsidenten des DAeC das bisherige Ergebnis über die Beratungen, nämlich die Bildung der Modellflug-Kommission und die Benennung ihres Vorsitzenden in den Vorstand des DAeC übermittelt und in Anwesenheit des Rechtsberaters des DAeC, Herrn Dr. Reuss, die einstimmig beschlossenen Wünsche der Modellflieger für die neuen Satzungen des DAeC durch Herrn Petersen mitgeteilt.

Diese Wünsche umfassen im wesentlichen:

Der Vorstand des Deutschen Aero Clubs besteht aus dem Präsidenten, den Vizepräsidenten und den Vorsitzenden der Spartenkommissionen.

Die Spartenkommissionen **müssen** gebildet werden.

Alleiniges Entscheidungsrecht der Modellflieger in allen fachlichen Angelegenheiten

Paritätisches Mitbestimmungsrecht der Modellflieger in sämtlichen allgemeinen Angelegenheiten.

Der Präsident geht schließlich auf die Wünsche der Modellflug-Kommission ein und erkennt deren Willen.

Er befürwortet wärmstens ihr Verlangen in Bezug auf die Satzungen und beteuert mehrmals, den Modellfliegern seine vollste Unterstützung in jeder Beziehung zuteil werden zu lassen, um dem Modellflug im DAeC die Stellung einzuräumen, die ihm gebührt. Andererseits sei es Sache der Modellflieger selbst, die den Vorzug genießen, ihren fliegerischen Sport bereits ausüben zu können, sich immer mehr die Achtung der anderer Spartenangehörigen zu erarbeiten und den Modellflug zur vollen Entfaltung zu bringen.

Herr Dr. Reuss teilt abschließend mit, dass gegen den Einbau der Wünsche der Modellflug-Kommission in die Satzungen des DAeC keine Bedenken bestehen. Herr Petersen wird Herrn Dr. Reuss die Formulierung schriftlich vorlegen. Den Satzungsentwurf wird Herr Dr. Reuss der Modellflug-Kommission – Herrn Petersen – vor dem Luftfahrttag am 3. März 1951 zuleiten. An dieser Tagung wird der Vorsitzende der Modellflugkommission mit einigen Mitgliedern anwesend sein und sämtliche deutschen Modellflieger vertreten

Einstimmig wurden dann einzelne Punkte für die Durchführung eines Deutschen Modellflug-Wettbewerbes und für den Einbau in allgemeine amtliche Wettbewerbsbestimmungen der Modellflug-Kommission im Deutschen Aero-Club beschlossen.

Die Modellflug-Kommission wird Richtlinien und Bestimmungen für die Austragung von offiziellen Wettbewerben ausarbeiten.

Die offiziellen Wettbewerbe der örtlichen Vereine, der Landesverbände und des Deutschen Aero Clubs müssen nach diesen Richtlinien durchgeführt werden.

Sie werden als solche in der Ausschreibung und in Terminbekanntgaben bezeichnet.

Die Modellflug-Kommission im Deutschen Aero Club veranstaltet einen Bundeswettbewerb.

Er wird als "Deutsche Modellflug-Meisterschaft 1951" ausgeschrieben.

Der Wettbewerb dauert drei Tage.

Er soll sich über alle Klassen erstrecken.

Von dem Präsidenten des DAeC und anderen Tagungsteilnehmern sind wertvolle Ehrenpreise in Aussicht gestellt.

Als Termin wird der 17., 18. und 19. August 1951 festgesetzt.

Austragungsort ist Borkenberge.

Mit der Durchführung des Wettbewerbes wird der Luftsportverband Nordrhein-Westfalen betraut.

Bis 17.8.1951, 18.00 Uhr sollen die Teilnehmer eingetroffen, Anmeldungs- und Quartierangelegenheiten erledigt und die Bauprüfung abgeschlossen sein.

Die Bauprüfung erstreckt sich lediglich auf die Prüfung der Einhaltung der Vorschriften (FAI-Vorschriften, Wakefield-Regeln).

Am 18.8.1951 Austragung der Meisterschaften für Segelflugmodelle in 4 Klassen:

Segelflugmodelle bis 32 qdm Gesamtflächeninhalt

Segelflugmodelle von 32 bis 54 qdm Gesamtflächeninhalt
und 410 g Mindestgewicht (internationale A 2 Klasse)

Segelflugmodelle von 54 bis 150 qdm Gesamtflächeninhalt
Nurflügel u. schwanzlose Segelflugmodelle (eine Klasse)

Am 19.8.1951 Austragung der Meisterschaften für Kraftflugmodelle in 5 Klassen:

Gummimotormodelle	FAI - Klasse
	Wakefield - Klasse
Verbrennungsmotormodelle	Klasse bis 2,5 ccm Motor-Hubraum
	Klasse von 2,51 bis 5 ccm Motor-Hubraum
	Klasse von 5,01 bis 10 ccm Motor-Hubraum

Grundsätzlich werden die FAI-Bestimmungen eingehalten.

Die Höhe der Startschnurlänge wird auf 50 m begrenzt.

Es werden 5 Flüge gewertet.

Die maximale Wertungszeit für alle Klassen beträgt 5 Minuten.

Sollten nach dem 4. Durchgang mehrere Teilnehmer vier 5 Minuten-Flüge erzielt haben, wird der 5. Durchgang bei diesen Teilnehmern bis zur Landung bzw. zum Außersichtkommen des Modells unter Wegfall der 5-Minutenbegrenzung voll gewertet.

Jeder Flug muss von 2 Zeitnehmern gestoppt werden.

Für die Zeitnehmer wird durch den Fachreferenten (Horst Jung), eine Zeitnehmeranweisung ausgearbeitet.

Kraftflugmodelle müssen vom Boden aus dem Stillstand auf drei Punkten von einer 1,2 m x 5 m großen Fläche starten.

Gummimotormodelle dürfen vor dem Start nur an Luftschraube und Tragflügelspitzen gehalten und an den Tragflügelspitzen geführt werden.

In allen Klassen wird in 5 Durchgängen gestartet.

Die einzelnen Durchgänge sind zeitlich begrenzt.

Bei Zeitnot hat die Wettbewerbsleitung das Recht, zum Start innerhalb 3 Minuten aufzurufen.

Jeder Teilnehmer darf in jeder Klasse nur ein Modell pro Durchgang starten, jedoch 3 Modelle melden und ganz oder teilweise gegeneinander austauschen (FAI 1950).

Die Motorlaufzeit der Verbrennungsmotormodelle darf höchstens 20 Sekunden betragen.

Flüge mit über 20 Sekunden Motorlaufzeit werden nicht gewertet; der Start zählt.

Bei Kraftflugmodellen wird die Gesamtflugzeit (mit 5-Minuten-Begrenzung) gewertet.

Die Startfläche darf nur mit laufendem Motor betreten werden.

Wertungsbeginn bei Kraftflugmodellen: Abheben vom Boden.

In Bezug auf leinengesteuerte Modelle und Saalflugmodelle sollen Richtlinien und Austragungstermin bei der Tagung der Modellflug-Kommission am 17.8.1951 festgelegt werden. Innerhalb des Borkenberge-Wettbewerbes 1951 werden diese Klassen nicht gestartet.

Die Landesmodellflugmeisterschaften, die gleichzeitig Ausscheidung für die Deutschen Meisterschaften sind, sollen bis zum 22.7.1951 stattgefunden haben.

Das Kampf-, Preis- und Auswertungsgericht setzt sich aus Alfred Gymnich, Alfred Schittenhelm und je einem, bis zum 22.7.1951 zu benennenden Vertreter aus den Ländern zusammen.

Die Ausarbeitung der genauen Ausschreibung erfolgt durch den Referenten und wird baldigst veröffentlicht.

Die Veranstaltung von Wettbewerben möchte der Modellflugkommission - Fachreferent Josef Altmann - jeweils so schnell wie möglich zur Abstimmung und Bekanntmachung der Termine mitgeteilt werden.

In jedem Verein sollen ca. drei provisorische Sportzeugen benannt und die Namen von den Landesre-

ferenten zur Begutachtung an die Modellflugkommission - Referent Horst Jung – weitergeleitet werden.

Die Auswahl von Teilnehmern an internationalen Wettbewerben obliegt der Modellflug-Kommission.

Die nächste Modellfliegertagung findet anlässlich des Wettbewerbes in Borkenberge statt.

Es ist geplant, allgemeine Bestimmungen für die Durchführung von Modellflugwettbewerben drucken zu lassen und zur Verteilung zu bringen. Kostenvoranschläge werden von der Modellflugkommission eingeholt.

Im Schlusswort gibt der Vorsitzende der Modellflugkommission seiner Freude darüber Ausdruck, dass man ein gutes Stück vorwärtsgekommen und an diesem Tage ein Resultat erzielt worden ist, das sich hoffentlich zum Nutzen der Modellflieger auswirken möge.

Er bittet alle zur aktiven Mitarbeit und hebt besonders die Einigkeit in allen Angelegenheiten hervor. Allen Tagungsteilnehmern sei die Sache als solche am Herzen gelegen und nur so konnte die Tagung ein schöner Erfolg werden.

Bei der Verabschiedung betont der Präsident des DAeC, dass er sich nach Kräften dem Modellflug widmen wolle und sagt sein Erscheinen und seine Unterstützung zu den Deutschen Meisterschaften 1951 in Borkenberge zu.

Mit der Zusammenstellung dieses Berichtes von der Modellflug-Kommission beauftragt:

Hugo Leppert.

Anmerkung:

Der „Wissenschaftliche Ausschuss: F.W. Schmitz, Richard Eppler, Werner Thies“ wurde in diesem Bericht nicht aufgeführt, da dies unter Umständen wegen des Verbots, wissenschaftliche Modellflugforschung zu treiben anstoßen könnte.

Es wurde dafür „Technische Angelegenheiten: Richard Eppler“ eingesetzt.

(200)

**ANHANG B: 10 Jahre Modellflugkommission des DAeC -
Rückblick und Ausblick -
BPMA-DOKUMENTATION Nr. 012:**

© 2001 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück.

Anlage 1 zum Protokoll der 12. Modellflugtagung: des DAeC

**10 Jahre Modellflugkommission des DAeC
- Rückblick und Ausblick -**

von Berthold Petersen, 1. Vorsitzender der MFK des DAeC

Am 15. und 14. Januar 1951 trafen sich auf Einladung des Präsidenten des DAeC, wie es im Protokoll wörtlich heißt, "namhafte Modellflieger und bereits gewählte Modellflugreferenten aus dem ganzen Bundesgebiet", um grundlegende Beschlüsse über die zukünftige Entwicklung ihres Sports und insbesondere seine organisatorische Gestaltung zu treffen. Nachdem nunmehr fast auf den Tag genau 10 Jahre seit dieser Versammlung vergangen sind, erscheint es an der Zeit, einen Rückblick zu halten über das, was sich von den damaligen Plänen und Forderungen hat verwirklichen lassen, was noch der endgültigen Erfüllung harret und was sich im Laufe der Zeit als ungeeignet und verbesserungsbedürftig erwiesen hat.

Um die damaligen Pläne und Wünsche richtig zu verstehen, ist es notwendig, zunächst einmal die besondere Situation zu betrachten, in der sich der Modellflug - im Gegensatz zu anderen Luftsportarten - damals befand.

Der erste bemerkenswerte Umstand scheint dabei zu sein, dass irgendwelche Vorbilder für eine große freie Modellflugorganisation – auf die man gegebenenfalls hätte zurückgreifen können - in Deutschland nicht zu finden waren. Bereits kurze Zeit nachdem der Modellflug etwa ab 1930 durch die Entwicklung des Hangsegelflugmodells sich begann zu einer Jugendbewegung von größerer Breite als bisher zu entwickeln, kam mit dem Jahre 1933 die totale Gleichschaltung aller luftsportlichen Organisationen. In der größten luftsportlichen Organisation vor 1933, dem Deutschen Luftfahrt-Verband, gab es jedenfalls keine besondere Spitzenvertretung des Modellflugs. Seine Betreuung erfolgte vielmehr durch den Segelflug- und den Jugend-Ausschuss des DLV. Auch der wesentlich kleinere Deutsche Modell- und Segelflugverband war, wie schon der Name sagt, keine ausgesprochene Modellflugorganisation. Im Aufbau des Luftsports nach 1933 stand der Modellflug zwar formal gleichberechtigt neben den anderen Sportarten. Dass diese Organisationsform für einen Neuaufbau nicht infrage kam, bedarf aber keiner weiteren Begründung. So konnten entsprechende Vorbilder nur dem Aufbau der FAI und ausländischer Aero Clubs entnommen werden.

Das zweite Moment, das bei den damaligen Verhandlungen eine vielleicht noch größere Rolle spielte, war der Tatbestand, dass der Modellflug in der Vergangenheit für außerhalb seiner Interessen liegenden Zwecke gröblich missbraucht worden war. Dieser Missbrauch selbst und vielleicht noch mehr die sich hieraus ergebende Folge, dass man nämlich nach dem Kriege den Modellflug mit Bomben-, Jagd- und anderen Kriegsflugzeugen auf eine Stufe gestellt und mit diesen zusammen restlos verboten hatte, führte zu einer radikalen Ablehnung aller Versuche, die verhängnisvolle "Vorstufen-Theorie", d. h. der Auffassung, dass der Modellflug die Vorstufe zum Segelflug, dieser zum Motorflug und dieser zur Militärfliegerei sei, wieder - wenn auch in abgeschwächter Form - aufleben zu lassen. Auch die Tatsache, dass sich während der Verbotszeit manche anderweitigen Interessen unter dem Deckmantel der zeitweise erlaubten Modellflug-Vereine verborgen hatten und dadurch zu einer Verschärfung und Verlängerung auch des Modellflugverbots führten, trug zu dieser Einstellung bei.

Der dritte Faktor schließlich, der im Modellflug im Gegensatz zu den anderen Luftsportarten zu einer besonderen Situation führte, war der Tatbestand, dass es nach dem Kriege einen ausgeübten und zum Teil auch schon organisierten Modellflugsport vor Gründung des Deutschen Aero Clubs gegeben hat,

während bei den anderen Sparten die Aufnahme der aktiven Betätigung erst kurze oder längere Zeit nach der DAeC- Gründung erfolgen konnte. Aus diesem Grunde bestanden, im Modellflug wesentlich konkretere Vorstellungen über das, was man zukünftig wollte, ja selbst einige Versuche zu einer überregionalen Organisation waren schon vorhanden. Andererseits war es durch das Auf und Ab der Militärregierungs-Verbote nicht möglich gewesen, eine wirklich festgefügte und rechtlich fundierte Modellflug-Organisation aufzubauen, die bei der Gründung des DAeC sich diesem nur hätte anschließen brauchen. So standen die Modellflieger der neugegründeten Dachorganisation letztlich genauso vereinzelt bzw. in losen Gruppen gegenüber wie die anderen Sparten.

Welche Fragen ergaben sich nun in dieser Situation für die vor 10 Jahren in Frankfurt versammelten Vertreter des Modellflugs? Wenn man den Gesamtkomplex in zwei Teilbereiche gliedert, ergab sich zum einen die Frage nach der Eingliederung des Modellflugs in die Gesamtorganisation des Luftsports und zum anderen die Frage nach dem Aufbau der eigentlichen Modellflugorganisation selbst.

Wenn zunächst die erste Frage einer näheren Betrachtung unterzogen wird, so bestanden damals für den Modellflug grundsätzlich drei Möglichkeiten: 1. Anschluss an die allgemeine Luftsportorganisation, 2. reiner Modellflugverband, 3. Anschluss an eine allgemeine Modellbauorganisation. Da die dritte Möglichkeit ernsthaft überhaupt nicht verfolgt und auch die zweite Möglichkeit nur vereinzelt vertreten wurde, stand bei der dann nur noch verbleibenden ersten Möglichkeit weniger das ob, als vielmehr das wie zur Debatte. Es unterliegt dabei wohl kaum einem Zweifel und soll hier auch offen ausgesprochen werden, dass von dem überwiegenden Teil der damals maßgeblichen Modellflugvertreter in der Schaffung eines dem DAeC angeschlossenen, aber sonst selbständigen Modellflug-Verbandes die Ideallösung gesehen wurde. Die bei der Gründung des DAeC beschlossene sehr liberale vorläufige Satzung ließ, obwohl von Modellflugseite an ihrer Aufstellung kaum mitgewirkt worden war, alle Möglichkeiten offen und bereits 14 Tage nach der Gründung des DAeC ergab sich für den Modellflug die einmalige Möglichkeit, diese Chance zu nutzen. Während in dieser kurzen Zeit kaum ein Verein und kein Landesverband hatte gegründet werden können, ja die Tatsache einer DAeC- Bildung kaum in das Bewusstsein der westdeutschen Luftsportler eingedrungen war, trafen sich anlässlich des „Blauen-Band-Wettbewerbs“ auf dem Dörnberg bei Kassel erstmalig nach dem Kriege Modellflieger aus Nord- und Süddeutschland zu einer großen Veranstaltung. Leider wurden die Chancen, die in dieser Vereinigung aller namhaften Modellflieger an einem Orte lagen, nicht genutzt. Die anschließend von einigen Seiten unternommenen Versuche, doch noch zu einem selbständigen Modellflugverband nach dem Vorbild vergleichbarer westlicher Staaten zu kommen, konnten nicht mehr zu einem Erfolge führen, denn inzwischen hatten sich die meisten Vereine und Landesverbände gebildet und eine große Anzahl von Modellfliegern sich diesen angeschlossen. Außerdem trug auch die uneinheitliche Auffassung in den Reihen des Modellfluges, verschwommene Vorstellungen von einer "Arbeitsgemeinschaft" usw. zu diesem Ergebnis bei.

Als dann im Januar 1951 verschiedene Gremien des DAeC zu den für die Zukunft des Verbandes entscheidenden Sitzungen zusammentraten, stand die Alternative eines selbständigen Modellflugverbandes praktisch schon gar nicht mehr zur Debatte. Als verbleibende Möglichkeit ergab sich nur nach die Schaffung einer Modellflug-Kommission mit eingeschränkter Wirkungsmöglichkeit nach dem Vorbild der FAI und des Aero Clubs der Schweiz. Trotz dieser Sachlage wurde aber - und nach Überwindung verschiedener Widerstände schließlich mit Erfolg - versucht, einige Forderungen für den Aufbau des DAeC durchzusetzen ohne die den maßgeblichen Vertretern des Modellflugs eine ihren Vorstellungen entsprechende Stellung des Modellflugs nicht möglich erschien. Diese Forderungen wurden damals in zwei Sätze zusammengefasst:

1. Alleiniges Entscheidungsrecht der Modellflieger in allen fachlichen Angelegenheiten.
2. Paritätisches Mitbestimmungsrecht der Modellflieger in sämtlichen allgemeinen Angelegenheiten.

Heute ist nun zu prüfen, inwieweit diese Forderungen sich haben in die Wirklichkeit umsetzen lassen.

Eine Prüfung des Komplexes der ersten Forderung ergibt, dass diese überwiegend - allerdings mit einer sehr wesentlichen Einschränkung - verwirklicht worden ist. In sachlicher Hinsicht, d. h. in bezug auf die Selbstbestimmung der Modellflieger über ihre Sportvorschriften, die Form und Durchführung ihrer Veranstaltungen und ähnliche Fragen kann man wohl behaupten, dass die Forderung absolut erfüllt worden ist. Das gleiche gilt mit geringen Ausnahmen auch in personeller Hinsicht, d. h. für das Recht, die eigenen Vertreter, Fachgremien usw. selbst zu bestimmen. Während es auf Bundesebene und bei der weitaus überwiegenden Zahl der Landesverbände voll verwirklicht ist, bestehen auf örtlicher Ebene vereinzelt immer noch Schwierigkeiten. Jedoch muss man hierbei objektivweise zugeben, dass die Schuld nicht immer und nicht nur bei verständnislosen Vereinsvertretern, sondern sehr oft auch in der mangelnden Initiative der Modellflieger selbst liegt.

Keineswegs so günstig sehen dagegen die Verhältnisse in finanzieller Hinsicht aus. Die nur beschränkte Zuständigkeit der Modellfluggremien in dieser Beziehung ist eine Folge des Verzichts auf einen eigenen Verband und die Beschränkung auf ein reines Fachorgan. Dieser Mangel schränkt aber die Selbstverwaltungsrechte der oben genannten Art nicht unerheblich ein, da sich der größte Teil der durchzuführenden Maßnahmen nur verwirklichen lässt, wenn entsprechende Mittel vorhanden sind. Entscheiden aber letztlich andere Gremien über die Höhe der für den Modellflug zur Verfügung stehenden Mittel, so entscheiden damit letztlich auch über die Maßnahmen selbst. Dieser Umstand hat bis jetzt nicht nur eine wirklich langfristige Planung auf dem Modellflugsektor verhindert, sondern auch durch die ständigen Auseinandersetzungen über tatsächliche oder auch nur vermeintliche Benachteiligungen die Verhandlungen und die Zusammenarbeit auf allen Ebenen des DAeC wesentlich erschwert. Sollen die Selbstverwaltungsrechte auf den anderen Gebieten nicht auch weiterhin ein Torso bleiben, wäre Abhilfe auf diesem Sektor dringend erforderlich. Etwas günstiger dagegen sieht das Bild in bezug auf die Entscheidungsfreiheit über die Verteilung der dem Modellflug grundsätzlich zur Verfügung gestellten Mitteln im einzelnen aus.

Während also bezüglich der ersten Forderung die Dinge im großen und ganzen den Vorstellungen der Modellflugvertreter entsprechen, kann dies von der zweiten Forderung keineswegs behauptet werden. Nachdem durch die gewählte Konstruktion des DAeC die Mitgliederversammlung als oberstes Organ nur aus Vertretern der Landesverbände besteht und im Präsidialrat schon rein zahlenmäßig ein Übergewicht der regionalen Seite vorhanden ist, sollte wenigstens in einem Gremium eine entscheidende Mitarbeit der Sportkommissionen möglich sein, im Präsidium. In den ersten Jahren hat es nicht an Versuchen gefehlt, durch eine Änderung der Satzung die sportlichen Vertreter aus diesem Organ zu entfernen, Wenn auch diesen Versuchen ein Erfolg in formeller Hinsicht versagt geblieben ist, führte die praktische Handhabung letztlich doch zu diesem Ergebnis. Es lässt sich also der paradoxen Zustand feststellen, dass in einem Luftsportverband ausgerechnet den Vertretern der sportlichen Interessen der geringste Einfluss auf die Geschicke der Organisation eingeräumt wird. Diese Voraussetzung für den Anschluss der Modellflieger an den DAeC ist bis jetzt also am wenigsten in die Tat umgesetzt worden.

Zusammenfassend lässt sich zur Stellung des Modellfluges im und zum DAeC sagen, dass sich auch die Modellflieger eindeutig und entschieden zu einer starken Gesamtvertretung des Luftsports - konkret gesprochen; zum Deutschen Aero Club - bekennen. Dieses Bekenntnis bedeutet aber nicht eine vorbehaltlose Zustimmung zur derzeitigen Organisationsform des Verbandes.

Zu behandeln wäre nun noch der interne Aufbau des Modellfluges selbst. Die Lösung der hiermit verbundenen Probleme haben sich die Modellflieger nicht leicht gemacht, sondern lange und zum Teil

heftig darum gerungen. Dabei haben sich nicht alle idealen Vorstellungen von einer möglichst weitgehenden Beteiligung auch des einzelnen Modellfliegers an der Willensbildung praktisch verwirklichen lassen. Die Gründe hierfür liegen einmal in der allgemeinen Erscheinung, dass die Dinge der Organisation und Verwaltung immer komplizierter und für den nicht direkt Beteiligten immer weniger überschaubar werden. Zum anderen hat sich auch im Modellflug durch die Herausbildung verschiedener Fachsparten ein immer stärkerer Zug zum Spezialistentum ergeben, der die Entscheidung weniger durch Volksbefragungen als durch Sachverständigen-Gremien erfordert. Und zum weiteren ist die Bereitschaft zur Beteiligung an der Willensbildung, die ja im allgemeinen mit der Übernahme nicht unerheblicher Arbeit für die Allgemeinheit verbunden ist, im Laufe der Jahre immer geringer geworden. Im großen und ganzen kann man aber wohl sagen, dass das jetzt gefundene System der Verteilung der Befugnisse und der Aufgaben auf die Modellflugkommission, deren geschäftsführenden Vorstand, die mit weitgehender Selbstverwaltung in fachlicher Beziehung ausgestatteten Fachausschüsse und die Modellflugtagung als oberstes Organ sich bewährt hat, wenn auch selbstverständlich Verbesserungen und insbesondere Anpassung an die ständig fortschreitende Entwicklung jederzeit möglich und notwendig sind.

**Anhang C: Allgemeine Deutsche Wettbewerbsvorschrift der Freiflugmodelle,
gültig bis zum 31.12.1953
BPMA-DOKUMENTATION Nr. 006:**

© 1996 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück.

**Allgemeine Deutsche Wettbewerbsvorschrift
der Freiflugmodelle, gültig bis zum 31.12.1953**

A. Anschreiben an die Mannschaftsführer

Deutscher Aero Club
Modellflug-Kommission
Referat: Modellflugvorschriften

Osnabrück, den 15. Dezember 1952
Schürenstrasse Nr. 7

An die Herren
Schittenhelm, { in Ihrer Eigenschaft als
Meier, { Mannschaftsführer
Sämänn

Sie empfangen anbei die fertig abgefasste Wettbewerbsvorschrift für Freiflugmodelle für das Jahr 1953 zur gefälligen Kenntnisnahme. Sofern bis zum 21. Dezember 1952 keine Stellungnahme zu dieser Wettbewerbsvorschrift vorliegt, geht diese Vorschrift in dem vorliegenden Wortlaut zur Bestätigung und anschliessenden Veröffentlichung dem Vorsitzenden der Modellflug-Kommission zu. Die auf der Tagung der C.I.M.R. am 5. und 6. Dezember 1952 in Paris beschlossene Aenderung der Fehlstartzeiten, sowie der Teilnehmerstärke der internationalen Mannschaften, wurden in den entsprechenden Absätzen bereits eingebaut. Mit Rücksicht auf die für das Jahr 1954 geplante internationale Beschränkung der Hochstartsnurlänge auf 50 m wurde die Seillänge entgegen dem Beschluss der vierten Arbeitstagung in der Klasse A 2 ebenfalls auf 50 m festgesetzt. Gleichzeitig wurde jedoch im Anhang Absatz 5 die Klausel eingefügt, dass die Modellflug-Kommission berechtigt ist, einen Nachweis der Hochstartfähigkeit der betreffenden A 2 Modelle mit 100 m Seillänge zu verlangen. Eine nur für das Jahr 1953 geltende Hochstartsnurlänge von 100 m für die Klasse A 2, wie sie auf Grund des Protokolls, das besagt, dass für die internationalen Klassen die internationalen Bestimmungen gelten sollen, hätte festgesetzt werden müssen, wurde als unzweckmässig und irreführend verworfen. Die für das Jahr 1954 geplante Herabsetzung des Gummigewichtes für Gummimotormodelle auf 80 g wurde ebenfalls noch nicht in die Bestimmung eingebaut, da diese Bestimmung zwar einen Vorsprung in der Konstruktionsentwicklung für Gummimotormodelle gehabt hätte, gleichzeitig aber als schweres handi-cap für die diesjährige Wakefield-Mannschaft gewertet werden muss. Ich werde versuchen, noch möglichst in der Januarausgabe einen erläuternden Artikel zur Abfassung der Freiflugvorschriften für das Jahr 1953 der Fachpresse zu übermitteln.

Mit den besten Grüßen
Unterschrift Horst Jung
(Horst Jung)
als Fachreferent für Modellflugvorschriften

FDR
gez. Lothar Feucker
Sport-Referent der Modellflug-Kommission.

B. Wortlaut der Vorschrift:

Allgemeine Deutsche Wettbewerbsvorschrift der Freiflugmodelle, gültig bis zum 31.12.1953

Die Wettbewerbsvorschrift ist bindend für sämtliche Modellflugwettbewerbe im Bereich des DAeC.

Inhalt:

Allgemeine Vorschrift.

- I Allgemeines
- II Teilnahmeberechtigung
- III Bauvorschriften
- IV Bauprüfung
- V Startvorschriften
- VI Startdurchführung
- VII Amtlicher Flug
- VIII Fehlstarts
- IX Ungültige Flüge
- X Zeitnahme und Wertung
- XI Zeitbegrenzung
- XII Regelverstösse und Beschwerden

I. Allgemeines

- 1.1 Für die Durchführung der Wettbewerbe gelten die Bestimmungen des „Code Sportif“ der F.A.I. nebst Anhang sowie den allgemeinen Vorschriften zur Organisation von Freiflugwettbewerben.
- 1.2 Mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen wird der jeweilige vom DAeC eingesetzte Sportleiter betraut. Der Sportleiter entscheidet über Einsprüche und Beschwerden, soweit diese gemäss Kapitel VIII des Code Sportif eingereicht wurden, in erster Instanz.
- 1.3 Massgebend für alle Entscheidungen ist das beim Fachreferenten für Modellflugvorschriften vorliegende Exemplar des Code Sportif bzw. der Wettbewerbsvorschriften.
- 1.4 Termine und Austragungsorte aller übrigen Wettbewerbe sowie alle organisatorischen Belange werden vom Fachreferenten für Wettbewerbe in den „Nachrichten des DAeC“ bekanntgegeben. Für die Geländeauswahl kommen nur ebene Gelände in Frage, da der Code Sportif bindend vorschreibt, dass der Höhenunterschied zwischen Start- und Landestelle nicht mehr als 9 m je Flugminute betragen darf.
- 1.5 Aenderungen dieser Vorschrift sind nach Erscheinen nicht möglich. Sofern die CIMR der F.A.I. eine Aenderung der bestehenden Vorschriften beschliessen sollte, treten diese erst zu Beginn der nächsten Saison am 1. Januar 1954 in Kraft.

II. Teilnahmeberechtigung

- 2.1 Teilnahmeberechtigt an einem Wettbewerb ist jedes Mitglied des DAeC, das im Besitz einer gültigen Modellfluglizenz (Dauerstartnummer) ist und dessen ausgefüllte Start- und Meldekarte bei Meldeabschluss am Meldeort vorliegt. Ausgenommen sind Wettbewerbe, für die ausserdem noch eine besondere Qualifikation gefordert wird.
- 2.2 Jeder Wettbewerber kann ein Modell und ein Ersatzmodell melden. Die Modelle dürfen ganz oder teilweise gegeneinander ausgetauscht werden, sofern das so entstandene Modell noch den Bestimmungen der Klasse entspricht.

III. Bauvorschriften

Normale Flugmodelle

3.1	Klasse A 1	Gesamtfläche 0 - 18 dm ² Mindestflächenbelastung 12 g/dm ² Mindestrumpfquerschnitt $\frac{\text{Gesamtfläche dm}^2}{100}$
	Klasse A 2	Gesamtfläche 32 - 34 dm ² Mindestgewicht 410 g Mindestrumpfquerschnitt 34 cm ²
	Klasse A 3	Gesamtfläche 0 - 150 dm ² Mindestflächenbelastung 12 g/dm ² Mindestrumpfquerschnitt $\frac{\text{Gesamtfläche dm}^2}{100}$
	Klasse F	Gesamtfläche 0 - 150 dm ² Mindestflächenbelastung 12 g/dm ² Mindestrumpfquerschnitt $\frac{\text{Gesamtfläche dm}^2}{80}$
	Klasse W	Gesamtfläche 17 - 19 dm ² Mindestgewicht 230 g Mindestrumpfquerschnitt 65 cm ²
	Klasse I	Mindestgewicht gleich dem 200fachen des Motorenhubraums (gemessen in g und cm) Höchstzulässiger Motorhubraum gleich 2,5 cm ³ Mindestflächenbelastung 12 g/dm ² Mindestrumpfquerschnitt $\frac{\text{Gesamtfläche dm}^2}{80}$
	Klasse II	Motorhubraum 2,5 - 10 cm ³ Mindestflächenbelastung 12 g/dm ² Mindestrumpfquerschnitt $\frac{\text{Gesamtfläche dm}^2}{80}$

Nur-Flügelflugmodelle:

Klasse N I	<u>Segelflugmodelle:</u> Gesamtfläche 0 - 150 dm ² Mindestflächenbelastung 12 g/dm ²
Klasse N II	<u>Nurflügelmodelle mit Gummimotor:</u> Gesamtfläche 0 - 150 dm ² Mindestflächenbelastung 12 g/dm ²
Klasse N III	<u>Nurflügelmodelle mit mechanischem Motor:</u> Gesamtfläche 0 - 150 dm ² Motorhubraum 0 - 10 cm ³ Mindestflächenbelastung 12 g/dm ²
Klasse K	<u>Sonderflugmodelle:</u> Nähere Definition siehe 3.4.

- 3.2 Für alle Klassen muss der Teilnehmer der Erbauer seines Modells sein, wobei folgende Teile ausgenommen sind:
Motor und Zubehörteile (wie Tank, Zündausrüstung), Kugellager, Zahnräder, Luftschrauben für Modelle der Klassen I und II und N III, Räder und Zeitauslöser.
- 3.3 Das vorgeschriebene Mindestgewicht der Modelle muss ohne Trimmgewichte und bei Kraftflugmodellen ohne Kraftstoff erreicht werden. Ist zur Erreichung des Mindestgewichtes ein zusätzlicher Ballast erforderlich, so muss dieser im Innern des Modells unlösbar (verleimt) befestigt sein.
- 3.4 Als Konstruktion der Klasse K gelten alle Modelle, die nicht in den Rahmen der üblichen Klassen einzuordnen sind. Ausgenommen davon sind Modelle allgemeiner Bauart, mit geringerer Flächenbelastung, Gewichts- und Leistungsbelastung, geringerem Rumpfquerschnitt sowie alle Flugmodelle, die in ihrem Flächeninhalt zwischen A 1 und A 2 liegen. Die Bewertung erfolgt nicht nach der Flugzeit, sondern auch nach Art und Wert der Konstruktion. Die Bewertung erfolgt durch den technischen Ausschuss der M.F.K. Die Klasse K kann von den Länderverbänden außer der Quote beschickt werden. Eine Qualifikation auf den Landesmeisterschaften ist nicht erforderlich. Die Auswahl der Teilnehmer ist den Ländern überlassen.

IV. Bauprüfung

- 4.1 Die Bauprüfung wird von zwei anerkannten Sportzeugen im Heimatort des Bewerbers durchgeführt und von diesen auf der Start- und Meldekarte beurkundet. Eine Prüfung auf Einhaltung der Vorschriften erfolgt auf dem Wettbewerb nur stichprobenweise. Vor jedem Start muss das Fluggewicht des Modells überprüft werden.
- 4.2 Zum Wettbewerb wird jedem Teilnehmer empfohlen, eine Zeichnung mit Darstellung des Umrisses der senkrechten Projektion von Fläche und Leitwerk, weiter die Darstellung des grössten Rumpfquerschnittes im Masstab 1:1 zur Hand zu haben, um gegebenenfalls eine schnelle Ueberprüfung des Modells zu ermöglichen.
- 4.3 Die Sportzeugen haften dafür, dass das Modell den Vorschriften entspricht. Beurkundungen von Meldungen für regelwidrig gebaute Flugmodelle sowie regelwidrige Abänderungen von Flugmodellen nach Abnahme durch den Sportzeugen werden nach den Strafbestimmungen Kapitel VII "Code Sportif" geahndet. Die Sportzeugen müssen über die von ihnen geprüften Modelle Zeichnungen verlangen und aufbewahren, damit gegebenenfalls festgestellt werden kann, ob die Sportzeugen ihre Prüfpflicht vernachlässigt haben, oder ob der Modellflieger nachträglich Aenderungen vorgenommen hat.
- 4.4 Die Siegerflugmodelle werden nach dem letzten Start von der Wettbewerbsleitung sichergestellt und auf Einhaltung der Bauvorschriften überprüft.
- 4.5 Alle Flugmodelle müssen bereits bei der Abnahme durch die Sportzeugen die Dauerstartnummer tragen, die von den Modellfliegern rechtzeitig bei den Referenten zu beantragen ist. Die Dauerstartnummer ist auf beiden Seiten des Rumpfes oder des Seitenleitwerks anzubringen, Schriftgrösse 20 mm. Bei Nurflügelflugmodellen ist die Dauerstartnummer auf der rechten Tragfläche nahe der Mitte in gleicher Schriftgrösse anzubringen. Flugmodelle ohne Dauerstartnummer sind nicht startberechtigt.

V. Startvorschriften

- 5.1 Jeder Teilnehmer hat das Recht auf 5 amtliche Flüge, die in fünf zeitlich begrenzten Durchgängen durchgeführt werden. Die Dauer der Durchgangszeiten müssen vor Wettbewerbsbeginn bekanntgegeben werden, dürfen nicht nachträglich geändert und auf keinen Fall während des Wettbewerbs verlängert werden. Das Schema der Startzeiten für die DMM ist im Anhang aufgeführt; Gleiche oder ähnliche Durchgangszeiten werden für alle anderen Wettbewerbe ebenfalls empfohlen.

- 5.2 Die Flugmodelle der Klassen A 1, A 2, A 3 und N I werden mit Hilfe eines (1) nicht dehnbaren Seiles, dessen Höchstlänge 50 Meter betragen darf und das in dieser Länge abgeschnitten sein muss, gestartet. Das Seil muss am Ringende mit einem gut sichtbaren Wimpel in der Mindestgröße von 1,5 dm² gekennzeichnet sein. Der Starter muss sich unmittelbar auf dem Erdboden befinden und die Startvorrichtung selbst bedienen. Jede Handlungsfreiheit zur Höchstausnutzung der Seillänge ist gestattet. Eine Zwischenschaltung von Gummi im Hochstartseil ist nicht gestattet.
- 5.3 Der Start hat an den festgelegten Startstellen durch den Wettbewerber selbst zu erfolgen. In Fällen, wo dem Wettbewerber dieses unmöglich sein sollte, hat die schriftliche Zustimmung des Sportleiters vorzuliegen, dass einer anderen Person die Vertretung des Wettbewerbers gestattet ist.
- 5.4 Die Flugmodelle der Klassen F, W, I, II, N II und N III starten von einer Startbahn mit der Mindestgröße 2 mal 6 Meter, die nicht höher als 30 cm über dem Erdboden angebracht sein darf. Im Moment der Freigabe muss das Modell mit drei Punkten die Startbahn berühren. Jedes Anschieben oder Führen, auch nur eine Andeutung davon, ist nicht gestattet. Den Startern wird empfohlen, im Moment der Freigabe die Hände nach hinten oben vom Modell zurück(zu)nehmen.
- 5.5 Verbrennungsmotormodelle müssen mit stehendem Motor zum Startplatz gebracht werden.

VI. Startdurchführung

- 6.1 Gestartet wird in allen fünf Durchgängen in der Reihenfolge selbständiger Meldung. Die Meldung erfolgt mündlich beim Startstellenleiter, der in der Reihenfolge der abgegebenen Meldungen die bei ihm verbleibenden Startkarten sortiert und zum Start aufruft. Der Start muss für alle Klassen innerhalb von 2 Minuten nach Aufruf erfolgen, lediglich bei Gummimotormodellen innerhalb von 3 Minuten.
- 6.2 Auf Beginn und Ende der Durchgänge wird von der Wettbewerbsleitung eine Viertelstunde vorher hingewiesen. Die bei Durchgangsschluss nicht ausgeführten Starts sind verfallen; der Startstellenleiter ist verpflichtet, auf den Startkarten die Abschnitte für die betreffenden Starts, die nicht wahrgenommen sind, zu entwerten. Bei Verzögerung des Startbetriebes seitens der Teilnehmer ist der Startstellenleiter verpflichtet, ohne Rücksicht auf die Wetterlage 30 Minuten vor Startschluss innerhalb der in 6.1 angegebenen Frist zum Start aufzufordern. Sogleich nicht ausgeführte Starts verfallen für den Durchgang.
- 6.3 Nur der Wettbewerber und sein Helfer haben Zutritt zum Startplatz. Der Wettbewerber ist verpflichtet, das für die Ausführung seiner Starts notwendige Startseil in der von der Wettbewerbsleitung vorgeschriebenen Länge von 50 m mitzubringen. Der Veranstalter stellt kein Startseil zur Verfügung!! Startplatz und Startbahn sind unverzüglich vom eigenen Startseil oder sonstigem Hilfsgerät zu räumen.

VII. Begriffsbestimmung des amtlichen Fluges

- 7.1 Als amtlicher Flug wird bezeichnet:
- a) Für Flugmodelle mit Gummimotor:
Jeder Versuch über 20 Sekunden Dauer.
 - b) Für Flugmodelle mit Verbrennungsmotor:
Jeder Versuch, in dessen Verlauf die Laufzeit des

Motors 20 Sekunden oder weniger beträgt.
 - c) Für Segelflugmodelle:
Jeder Versuch über 20 Sekunden Dauer.
- 7.2 Jeder Wettbewerber hat das Recht auf 5 amtliche Flüge.

VIII. Fruchtlose Versuche oder Fehlstarts

8.1 Ein Versuch wird als fruchtlos betrachtet:

- a) Wenn sich ein Wettbewerber auf die Startbahn begibt, den Start beim Startstellenleiter und Zeitnehmer beantragt hat und aus irgendeinem Grunde der Start innerhalb der gesetzten Frist nicht gelingt.
- b) Wenn ein Modell mit einem anderen Modell oder einer Person zusammenstösst, oder sich in einem Startseil verfängt. Falls in einem dieser Fälle das Modell seinen Flug fortsetzt, kann der Wettbewerber jedoch verlangen, dass er als amtlicher Flug abgenommen wird, selbst wenn dieses Verlangen erst nach Beendigung des Fluges ausgesprochen wird.

8.2 Als Fehlstart wird bezeichnet:

a) Für Flugmodelle mit Gummimotor:

Jeder Versuch von weniger als 20 Sekunden Dauer nach Freigabe des Modells.

b) Für Flugmodelle mit mechanischem Antrieb:

1. Jeder Versuch von weniger als 20 Sekunden Dauer nach Freigabe des Modells.

2. Jeder Versuch, bei dem die Motorlaufzeit 20 Sekunden übersteigt.

c) Für Segelflugmodelle:

1. Jeder Versuch von weniger als 20 Sekunden Dauer nach dem Ausklinken des Hochstartseils.

2. Jeder Versuch, in dessen Verlauf das Startseil reisst oder die Startvorrichtung unbrauchbar wird.

3. Jeder Versuch, in dessen Verlauf das Modell wieder zu Boden geht, ohne dass die Startschnur abgefallen ist.

8.3 Jeder Wettbewerber hat das Recht auf drei fruchtlose Versuche bzw. Fehlstarts für jeden amtlichen Flug.

IX. Ungültig Flüge

9.1 Ein Versuch zählt nicht und macht den Flug ungültig, ohne dass derselbe wiederholt werden kann:

- a) Wenn die Hände beim Freigeben von Motorflugmodellen nicht in Ruhe verbleiben oder nicht nach hinten weggenommen werden.
- b) Wenn ein Teil des Modells oder einer Vorrichtung, die zum Start oder Flug des Modells gehört oder beiträgt, während des Starts oder Fluges abbricht oder verloren geht.
- c) Wenn der Wettbewerber nach der Kontrolle sein Modell abändert. Dieser Fall kann die im „Code Sportif“ Kapitel VIII vorgesehenen Strafen nach sich ziehen.
- d) Wenn drei Versuche ohne Ergebnis verlaufen sind.

X. Zeitabnahme und Wertung

10.1 Zur reibungslosen Abwicklung der Durchgänge ist an jeder Startstelle für je 10 Teilnehmer ein Zeitnehmerpaar erforderlich.

10.2 Die Flüge müssen von zwei Sportzeugen oder Hilfszeitnehmern gemessen werden, die mit Stoppuhren ausgerüstet sind, die mindestens 1/5 Sekunde genau anzeigen. Die ermittelte Durchschnittszeit wird gewertet. Während der Zeitnahme dürfen die Teilnehmer das Startfeld nicht verlassen und keine optischen Geräte zur Verfolgung des Flugmodells benutzen.

10.3 Die Flugzeiten der bei Durchgangsschluss in der Luft befindlichen Modelle werden voll gewertet, sofern diese bis Durchgangsschluss vom Modellflieger freigegeben worden sind. Gewertet wird bei jedem Flug die Dauer vom Zeitpunkt der Freigabe durch den Modellflieger oder Abfallen des Startseiles bis zum Ende des Fluges durch

- a) Berühren des Erdbodens oder eines mit dem Erdboden fest verbundenen Gegenstandes,
- b) Aussersichtkommen des Modells gleich welcher Art.

10.4 Die Motorlaufzeit der Verbrennungsmotoren darf höchstens 20 Sekunden betragen. Sie wird gemessen vom Zeitpunkt der Freigabe des Modells durch den Wettbewerber bis zum Stillstand der Luftschraube. Den Motorlaufzeitnehmern ist die Benutzung optischer Hilfsgeräte gestattet.

10.5 Normale Brillen und Sonnenbrillen gelten nicht als optische Hilfsgeräte.

XI. Zeitbegrenzung

11.1 Gewertet wird mit Zeitbegrenzung. Die Wertungsgrenze für jeden einzelnen Flug beträgt:

- a) Für die Klassen der Segelmodelle A 1, A 2, A 3, und N I eine Flugzeit von 3 Minuten.
- b) Für die Klassen der Gummimotormodelle F, W und N II eine Flugzeit von 4 Minuten.
- c) Für die Klassen der Verbrennungsmotormodelle I, II und N III eine Flugzeit von 4 Minuten.

11.2 Im Falle, dass mehrere Modelle einer Klasse in den ersten fünf Durchgängen jedesmal die volle Zeit geflogen haben, wird für diese Modelle zur Entscheidung ein sechster Flug mit voller Flugzeit gewertet und in Anrechnung gebracht.

11.3 Bei allen sonstigen Flügen wird die Zeitnahme nach Erreichen der Wertungsgrenze von den Zeitnehmern abgebrochen.

XII. Regelverstöße und Beschwerden

12.1 Bei Regelverstößen finden die Strafbestimmungen des „Code Sportif“ nach Kapitel VII Anwendung. Der Sportleiter ist berechtigt, gemäss 6.2.3 des „Code Sportif“ bei festgestellten Regelverstößen den Wettbewerber für einen Durchgang oder auch für den ganzen Wettbewerb auszuschliessen.

12.2 Einsprüche von Wettbewerbern gegen eine Anordnung oder Veröffentlichung der Wettbewerbsleitung müssen gemäss Kapitel VIII des „Code Sportif“ dem Sportleiter eingereicht werden.

12.3 Die Entscheidung über das Strafmass oder über einen Einspruch wird vom Sportleiter nach Prüfung in erster Instanz ausgesprochen. Das endgültige Strafmass und die endgültige Entscheidung eines Einspruches wird vom Sportgericht der Modellflug-Kommission entschieden. Die Entscheidung des Sportgerichts ist nicht anfechtbar.

C. Anhang

Ergänzende Bestimmungen für die Durchführung der Deutschen Modellflugmeisterschaft für 1953

1. Termin, Ort und Durchführung der Deutschen Modellflugmeisterschaften 1953 ist Gegenstand einer gesonderten Veröffentlichung der Modellflug-Kommission in den Nachrichten des Deutschen Aero Clubs.

2. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt an der Deutschen Modellflugmeisterschaft ist jedes Mitglied des Deutschen Aero Club, das im Besitz einer gültigen Modellfluglizenz (Dauerstartnummer) ist und für die DMM 1953 von seinem Landesverband gemeldet wird.

Die Meldung muss enthalten:

- a) Name, Anschrift und Dauerstartnummer der Teilnehmer,
- b) Anzahl der Begleiter
- c) Anzahl und Namen sowie Ausweis-Nummer der zur Verfügung gestellten Sportzeugen.

Die Meldung muss bis zum 6. Juni 1953 beim Fachreferenten für Wettbewerbe vorliegen. Die ausgefüllten Startkarten sind zur DMM wegen der Kurzfristigkeit von den Teilnehmern persönlich mitzubringen und beim Eintreffen bei der Wettbewerbsleitung abzugeben.

3. Länderquoten

Den einzelnen Landesverbänden stehen in den einzelnen Klassen folgende Höchstquoten zu:

Klasse	A1	A2	A3	N I	W	F	N II	I	II	N III	Gesamt
Nordrhein-Westf.	4	8	4	8	7	4	2	8	4	1	50
Niedersachsen	2	7	3	7	7	3	1	6	3	1	40
Bayern	2	7	3	7	6	3	1	6	2	1	38
Schlesw.-Holst.	2	7	3	7	6	3	1	6	2	1	38
Wttg.-Baden	2	7	2	6	6	3	1	6	2	1	36
Hessen	2	5	3	6	5	2	1	5	3	1	33
Berlin	2	4	2	4	4	2	1	4	2	1	26
Hamburg	2	4	2	4	4	2	1	3	2	1	25
Bremen	1	3	1	2	3	1	1	3	1	1	17
Baden	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	12
Rheinl.-Pfalz	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11
Klassenstärke	21	56	25	54	50	25	12	49	23	11	326

Die Auswahl der Mannschaften ist Angelegenheit der Länder. Sofern sich die Gewinner der Wanderpokale der Deutschen Modellflugmeisterschaft 1952 ohnehin auf den Landesmeisterschaften qualifizieren, steht Ihnen die Teilnahme zur Verteidigung der Wanderpokale auch ausserhalb der Länderquote zu.

4. Durchgangszeiten:

Die Ausführung der Deutschen Modellflugmeisterschaft erstreckt sich für alle Klassen über zwei Tage. Es starten:

Am Sonnabend, den 13. Juni 1953 die Klassen:

A 2 N I W I

1. Durchgang 4.30 - 5.30 Uhr

2. Durchgang 5.45 - 6.45 Uhr

3. Durchgang 7.00 - 8.00 Uhr

für die Klassen

A 1 A 3 F N II II N III

1. Durchgang 10.00 - 11.00 Uhr

2. Durchgang 14.00 - 15.00 Uhr

3. Durchgang 15.30 - 16.30 Uhr

Am Sonntag, den 14. Juni 1953 die Klassen:

A 2 N I W I

1. Durchgang 4.45 - 5.45 Uhr (4. Durchgang)

2. Durchgang 6.00 - 7.00 Uhr (5. Durchgang)

A 1 A 3 f N II II N III

1. Durchgang 10.00 - 11.00 Uhr (4. Durchgang)

2. Durchgang 11.30 - 12.30 Uhr (5. Durchgang)

Für die Landesmodellflugmeisterschaften sind gleiche Durchgangszeiten zu wählen.

5. Zweck der Deutschen Modellflugmeisterschaft:

Die Deutsche Modellflugmeisterschaft 1953 dient zur Ermittlung der jahresbesten Modellflieger in den Freiflug-Wettbewerbsklassen und zur Auswahl der Mannschaften für die internationalen Wettbewerbe des Jahres 1953.

Die drei Besten der Klasse A 2, die drei Besten der Klasse N I, die vier Besten der Klasse W und die drei Besten der Klasse I erwerben sich in der Reihenfolge der Bewertung das Recht, Mitglieder einer Deutschen Mannschaft zu sein, vorausgesetzt, dass der DAeC eine Mannschaft zu diesem Wettbewerb entsendet und der Bewerber im Besitz einer gültigen Modellfluglizenz ist.

Die Modellflug-Kommission kann ausserdem für die Teilnehmer der Klasse A 2 den Nachweis der Hochstartfähigkeit der Modelle der Klasse A 2 mit 100 Meter Hochstartschnurlänge verlangen.

Der zweite Sieger der Weltmeisterschaft für Segelflugmodelle 1952, der sechste der Weltmeisterschaft für Verbrennungsmotormodelle 1952 und der Sieger des ersten internationalen Nurflügelwettbewerbes 1952 sind auf Grund eines Beschlusses der dritten Arbeitstagung der Modellflug-Kommission vom 3. Februar 1952 automatisch Mitglieder der entsprechenden Mannschaften im Jahre 1953. Sofern sich bei den internationalen Wettbewerben des Jahres 1953 auf den ersten 10 Plätzen deutsche Teilnehmer befinden werden, so ist der Bestplacierte wiederum automatisch Mitglied der entsprechenden Mannschaft im Jahre 1954, auch wenn er auf Grund seiner Placierung auf den Deutschen Modellflugmeisterschaften nicht dafür in Frage käme. Sobald die Teilnehmer an einem internationalen Wettbewerb bestimmt sind, sind diese in den betreffenden Klassen für alle weiteren Wettbewerbe gesperrt, bis dass der internationale Wettbewerb stattgefunden hat.

Ausser dieser Mannschafts-Ermittlung werden folgende Titel, verbunden mit Preisen bzw. Wanderpokalen vergeben:

In jeder geflogenen Klasse die Klassensieger.

In Zusammenfassung der Klassen A 1, A 2 und A 3 nach der besten Gesamtflugzeit der Deutsche Meister für Segelflugmodelle.

In der Klasse N I der Deutsche Meister für Nurflügelflugmodelle.

In der Zusammenfassung der Klassen F, W, und N II nach der besten Gesamtflugzeit der Deutsche Meister für Gummimotormodelle.

In Zusammenfassung der Klassen I, II und III nach der besten Gesamtflugzeit der Deutsche Meister für Verbrennungsmotormodelle.

Für die Ermittlung der besten Gesamtleistung der DMM werden die Zeiten je einer beliebigen Motor- und einer Segelflugmodellklasse, die der Bewerber belegt hat, addiert, und zwar ohne Rücksicht auf die in den betreffenden Klassen belegten Plätze. Für diese in Kombination zweier Klassen erreichte beste Leistung wird der Titel Kombinationssieger der Deutschen Modellflugmeisterschaft verliehen.

(leer)

Anhang D: Tabelle: Weltmeisterschaften von 1951 – 1961

Weltmeisterschaften von 1951 – 1961

Erläuterung:

Klasse F1A = Nordic A2.

Klasse F1B = Gummimotormodelle Wakefield-Formel.

Klasse F1C = Verbrennungsmotormodelle bis 2,5 cm³

Jahr	Klasse	Ort	Datum	Sieger	Bester DAeC-Teilnehmer
1951	F1A	Les Bled / YU	23.-26.08.1951	Oskar Czepa / A	7. Hugo Leppert / BY
	F1B	Jamijärvi / Fin	07.-08.07.1951	Sune Stark / S	Keine Teilnahme
	F1C	Les Bled / YU	23.-26.08.1951	J. Morriset / F	7. Hugo Leppert / BY
1952	F1A	Graz Thalerhof / A	13.-16.08.1952	Bora Gunic / YU	2. Max Hacklinger / BY
	F1B	Norköpping / S	10.-14.07.1952	Arne Blomgreen / S	21. Günter Maibaum / NW
	F1C	Zürich / HB	13.-14.09.1952	B. Weehler / GB	6. Günter Rupp / BY
1953	F1A	Les Bled / Yu	21.-23.08.1953	Hans Hansen / DK	2. Karl-Heinz Denzin / SH
	F1B	Cranfield / GB	01.-03.08.1953	Joe Foster / USA	8. Ingeborg Sämman / NI
	F1C	Cranfield / GB	01.-03.08.1953	Dave Kneeland / USA	10. Günter Rupp / BY
1954	F1A	Odense / DK	24.-28.06.1954	Rudolf Lindner / D	1. Rudolf Lindner / BY
	F1B	Washington / USA	25.-26.07.1954	Alan King / AUS	Keine Teilnahme
	F1C	Washington / USA	25.-26.07.1954	Carl Wheeley / USA	Keine Teilnahme
1955	F1A	Mainz-Finthen / D	03.-05.09.1955	Rudolf Lindner / D	1. Rudolf Lindner / BY
	F1B	Mainz-Finthen / D	03.-05.09.1955	Gustav Sämman / D	1. Gustav Sämman / NI
	F1C	Mainz-Finthen / D	03.-05.09.1955	Gaster / GB	8. Maria Rudolph / BW
1956	F1A	Florenz / ITA	06.-07.10.1956	Brems / B	13. Rainer Papendorf / BL
	F1B	Högenäs / S	17.-19.08.1956	Lennart Petersson / S	21. Klaus Hertsch / HE
	F1C	Cranfield / GB	03.-06.08.1956	Ron Draper / GB	9. Maria Rudolph / BW
1957	F1A	Mladá Boleslaw/CSSR	08.-09.08.1957	Slobodan Babic / YU	7. Helmut Kunz / BW
1958	F1B	Cranfield / GB	02.-04.08.1958	Reginald Baker / AUS	13. Bruno Heidmüller / NI
	F1C	Cranfield / GB	02.-04.08.1958	E. Frigyes / HU	4. Rolf Stäbler / BW
1959	F1A	Brustern / B	22.-23.08.1959	Ritz / USA	18. Helmut Kunz / BW
	F1B	Brienne / F	18.-19.07.1959	Frantisek Dvorak / CSSR	15. Hans-Günter Schilling / NW
1960	F1C	Cranfield / GB	01.-02.08.1960	S. Pimenoff / FIN G. Guerra / ITA J. Shephard / Neu Seeland R. Hagel / S L. Conover / USA Gemeinschaftssieger nach je 17 Maximalflügen	16. Hans Beck / BY
1961	F1A	Leutkirch/Allgäu / D	01.-04.09.1961	Averjanow / UDSSR	13. Klaus Günther / NI
	F1B	Leutkirch/Allgäu / D	01.-04.09.1961	Scheeberger / HB	15. Günther Rupp / BY
	F1C	Leutkirch/Allgäu / D	01.-04.09.1961	George Reich / USA	19. Karl-Heinz Rieke / BL

Wes

**Anhang E: Broschüre Modellflug als Aufgabe
BPMA-DOKUMENTATION Nr. 001:**

© 1996 by Berthold-Petersen-Modellflug-Archiv, Horst Jung, Osnabrück.

Modellflug als Aufgabe

Herausgegeben von der

MODELLFLUGKOMMISSION des DEUTSCHEN AERO CLUB e.V.

Modellflug - eine Form unseres technischen Zeitalters, der uralten Sehnsucht der Menschheit, die in Ikarus ihr Sinnbild fand - wer kann seine Grenzen und Werte bestimmen und beschreiben? Wohl wenige, und das mag gut sein so.

Modellflug ist - wie das Fliegen - Erlebnis. Gerade aber die tiefen und beglückenden Erlebnisse bedürfen nicht der Worte des Heraushebens.

Das darf uns als Modellflieger aber nicht dazu verleiten, diese Gabe immer wieder passiv über uns ergehen zu lassen:

Aus den Wenigen, die um die Werte des Modellfluges wissen, müssen Viele werden, aus unserem passiven Verweilen ein aktives Handeln!

All unser Tun wird aber von vornherein zum Scheitern verurteilt sein, wenn es uns nicht gelingt, eine klare Linie zu finden, ein Ziel zu setzen. Hier aber soll die vorliegende Broschüre helfen einen Weg gangbar zu machen.

Aus einem Fragebogen, der verschiedenen Leuten vorgelegt wurde, hat nun **Werner Thies** in einer Zusammenstellung diese Arbeit entstehen lassen. Sie will keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, soll aber doch den Einzelnen dazu anregen, sich mit den Grenzen und Werten des Modellfluges zu beschäftigen. Sie will noch mehr, sie will, dass aus dem passiven Verweilen nach Beschäftigung mit den vorliegenden Problemen der Einzelne ganz von selbst sich dazu veranlasst sieht, zu einem aktiven Handelnden zu werden. Wenn Du, lieber Kamerad, das vorliegende Heftchen von vorne bis hinten durchgelesen, und was weit wesentlicher ist, Dich innerlich darauf eingestellt hast, so beginne hinten im Heftchen Deine Tat. Wenn Du dann mit **Deinem** neuen Kameraden - nach intensiver Beschäftigung mit den Dingen - wieder vorn auf der ersten Seite angelangt bist, so wird er sicher **unser** Kamerad sein. Von Deinem Handeln hängt es ab, ob uns ein Doppeltes gelingt:

Die Werte und Grenzen unseres Sportes eindeutig zu propagieren und möglichst viele, alte und neue Kameraden zu diesen Quellen zu führen, damit sie eine neue Keimzelle des Erlebens Fliegen werden können.

Ein steter Tropfen höhlt den Stein und eine stetige und planmäßige Werbearbeit wird den Erfolg haben, den wir uns wünschen.

WELCHEN SINN HAT DER MODELLFLUG?

Es sei mir gestattet, an den Anfang meines Berichtes ein Wort unseres Präsidenten **Wolf Hirth** zu stellen, das wie kaum ein anderes den Sinn des Modellfluges kennzeichnet:

„Modellflug ist kein Broterwerb, aber den technischen Menschen unserer Tage so schön und so beglückend, wie Musik für Gefühlsmenschen vergangener Tage“.

Auch **Kurt Nickel** antwortete in ähnlichem Sinne:

„Es handelt sich bei der Liebe zum Flugmodell meines Erachtens mehr um eine Angelegenheit des Gefühls, als des Verstandes. Man treibt Modellflug, weil man am Konstruieren, Bauen und Fliegen Freude hat, vielleicht ebenso, wie der Briefmarkensammler seine Marken sortiert und seine Freude daran hat“.

Hans Justus Meier sieht den Sinn des Modellfluges wie folgt:

„Der Sinn des Modellfluges ist es, in den Menschen zwischen 7 und 70 Jahren die Sehnsucht nach dem Fliegen-Können und nach dem Besser-Fliegen-Können zu wecken und wach zu halten, ihre natürliche Lust am Werken und Experimentieren zu fördern, sie spielend dazu zu bringen, sich mit längst vergessenen mathematischen Formeln zu befassen, zu zeichnen, zu bauen, zu trimmen, unter unermüdlichen Eifer und unerschöpflicher Geduld zu lernen, sich mit anderen Gleichgesinnten bei Sonnenschein und Wind und Wetter in freier Natur zu tummeln und im sportlichen Wettkampf das beste Modell zu ermitteln“.

Horst Jung meint, dass der Modellflug für ihn eine Freizeitgestaltung und Erholung sei. Er schreibt dann weiter: „Er ist gleichzeitig eine Art Ausgleichssport, denn er erhält die geistige und handwerkliche Regsamkeit, die sonst durch eine eintönige Arbeit am Fließbandsystem verkümmern würde. Durch die Konstruktion und den Bau von Modellen werde ich immer wieder aus der Eintönigkeit der Arbeit herausgerissen“.

Während einige der Befragten den Flugmodellbau bewusst oder unbewusst mit der Jugend in Verbindung bringen

die Jugend mit den Grundbegriffen des Fliegens vertraut machen oder
die Jugend für die Fliegerei zu begeistern.

Das Interesse der Jugend für den Flugsport zu wecken,
spricht doch die Mehrheit der Befragten von dem Freude erwecken, von dem Beglücktsein durch den Modellflug.

Dies scheint mir auch das Primäre zu sein:

Freude wecken durch Modellflug!

WELCHEN ZWECK HAT DER MODELLFLUG?

Die Beantwortung dieser Frage lässt sich in zwei Gruppen einteilen. Die eine Gruppe, die nach den Gedanken des Philosophen Wilhelm Oswald folgern, dass alles einen Zweck habe und die anderen, die diese Theorie ablehnen und dem Menschen jede Freizügigkeit gewähren.

Doch hier Die Einen:

Erziehung der Jugend zur sorgfältigen Präzisionsarbeit, Geschicklichkeit, Handfertigkeit, Überlegung, Disziplin und Kameradschaft,
den Modellbauer handwerklich weiter schulen und ihn gleichzeitig mit den Gesetzen der Aerodynamik und der Wetterbeobachtung vertraut machen

und die Anderen:

Der Modellflug ist Selbstzweck (**Saalfeld**).

Der sportliche Modellflug ist zweckfrei, wie es alle Sportarten sein sollten und auch sind, solange sie nicht durch staatliche oder andere Lenkungsmaßnahmen direkt oder indirekt beeinflusst und für bestimmte Zwecke eingespannt werden (**Meier**).

Zweck des Modellfluges liegt in der Befriedigung, die der Modellbauer durch sein Tun gewinnt (**Ohlerich**).

sollte am Besten gar keinen Zweck haben, denn er sollte um seiner selbst willen ausgeübt werden, aus Liebe zur Sache (**Nickel**).

Wie auch die Theorie Oswalds heute allgemein abgelehnt wird, so sollten wir uns hüten, dem Flugmodellbau einen besonderen Zweck zu unterschieben. Er ist, wie letzten Endes auch das Leben, zweckfrei! Alle anderen und oft auch sehr wertvollen Eigenheiten des Modellfluges, die Erziehung zur sorgfältigen Arbeit, das Erlernen mathematischer und physikalischer Gesetze, die Möglichkeit, eigenschöpferisch zu arbeiten, kurz alles, was wir unter dem Begriff **spielend lernen** zusammenfassen können, ist nur eine Begleiterscheinung, wenn auch wundervolle, des Modellfluges als Sport: **Modellflug ist zweckfrei!**

IST MODELLFLUG SPORT?

Ist Modellflug Sport? Diese Frage, so einfach sie auf den ersten Blick zu sein scheint, hat doch manches Kopfzerbrechen bereitet. Dies mag zum Teil daher rühren, dass der Begriff des Sportes äußerst unbestimmt ist und als eine Liebhaberei, als Zeitvertreib, aber auch als körperliche Tätigkeit, die um ihrer selbst willen ausgeübt wird und auch eine dem entsprechende Deutung erfährt. Beigetragen mag hierzu auch die Tatsache haben, dass sich die Form des Sportes im Laufe der Zeit gewandelt hat. War der antike Sport **Herrensport**, - Sport des Herzens -, so ist der „moderne“ Sport **Massensport**, Sport des Verstandes.- Mir scheint, als wenn der eigentliche Sinn des Sportes im „Kräftevergleich“ liegt. Dabei ist es gleichgültig, ob es sich um Gewichtheben, um einen Hundertmeterlauf oder um ein Schachspiel handelt. Der Soldat, der einst die Botschaft vom Sieg über die Perser nach Athen brachte, war noch kein Sportler im heutigen Sinne, wohl aber das Vorbild der heutigen Marathonläufer. Erst der Vergleich mit den Anderen (oder mit der Zeit, als einem der Vergleichsmaße) ergibt den Sport, wenn, und auch das ist von Bedeutung, er nicht unmittelbar dem Erwerb und der Bedürfnisbefriedigung dient, kurz, wenn er zweckfrei ist.

Wenn man den Sport nur an zwei Bedingungen knüpft, an körperliche und geistige Anstrengung, so wird man oft ein falsches Bild erhalten. So arbeitet, um nicht zu sagen schuftet, der Mann im Ruderboot ohne irgendeine besondere geistige Anstrengung und der Mann im Sportwagen wird seinen Geist, seine Nerven bis aufs Äußerste anstrengen, ohne dabei schwere körperliche Arbeit zu leisten. Und doch ist beides Sport, wenn es um seiner selbst willen und um des Kräftevergleichs wegen geschieht. So etwa sind auch die Antworten auf die Fragen zu verstehen.

„Modellflug ist kein Sport im Sinne des „citius, altius, fortius“, wohl aber ist er Sport, wenn man darunter eine Tätigkeit versteht, die keinen, außer in ihr liegenden Zwecken dient“ (**Stud. Rat Ohlerich**).

„..... eine Freizeitgestaltung, die den Menschen aus seinen Alltags- und Berufssorgen herauslöst, die also der körperlichen und geistigen Entspannung dient und dabei doch gleichzeitig Geist und Körper spielend schult, die eine gewisse Geschicklichkeit und Fertigkeit verlangt, in freier Natur, bei Sonnenschein, Wind und Wetter betrieben wird und einen sportlichen Vergleich der Leistungen ermöglicht, verdient die Bezeichnung „Sport“ sicherlich mit ebensoviel Recht, wie etwa Golf, Segeln oder Hochspringen“ (**Meier**).

Nur den Leistungsvergleich lässt hier **Heinz Saalfeld** als Sport gelten, wenn er schreibt:
„Höchstes Ziel des Modellfluges ist der Wettkampf und der Leistungsvergleich. Da Wettbewerb und Wettkampf Sport sind, ist auch der Modellflug Sport“.

In ähnlicher Weise betrachtet auch Dipl. Ing. **Walter Lang** den Luftsport. Er schreibt:
„Was aber ist Luftsport? Hierunter ist die Leistungsfliegerei zu verstehen, zum Beispiel Trainingsflüge für Wettbewerbe, Rekordversuche, Erlangung von Leistungsabzeichen und ähnliches“.

Worte, denen ich mich anschließen möchte. Über diese Frage schrieb **Alfried Gymnich** in seinem Buch „Der Segelflug-Modellbau“:

„..... jetzt, wissen wir es also, der Sport hat sich aus dem Spiel entwickelt. Sport ist Spiel nach festgelegten Regeln und Bewertungsmethoden, bei dem Können und Geschicklichkeit den Ausschlag geben. Seine eigentliche Bedeutung findet demnach der Sport auf Wettbewerben“.

MODELLFLUG UND LUFTFAHRT

Welche Bedeutung kommt dem Modellflug in der Luftfahrt - im Luftsport - zu? Oft wurde diese Frage falsch verstanden und in Verbindung mit irgendeinem Zweck gebracht. Der Modellflug aber ist, wie bereits festgestellt, zweckfrei und doch hat er eine Bedeutung in der Luftfahrt und im Luftsport, wie wir es aus den folgenden Betrachtungen ersehen können:

Der Flugsport ist ein Zusammenklingen von mehreren Sportarten ganz verschiedener Prägung, die alle nur eines gemeinsam haben, nämlich das Fliegen in irgendeiner Form und die deshalb in ganz ähnlicher Weise zusammengefasst worden sind, wie die Sprinter, Hochspringer, Kugelstoßer, Speerwerfer usw. unter dem Sammelbegriff „Leichtathletik“ auch. Trotz aller Unterschiedlichkeit ihrer Zielsetzung sind die 5 Sparten Modellflug, Segelflug, Motorflug, Ballonfahrt und Fallschirmspringen die Säulen des Luftsports. Wollte man die Bedeutung einer dieser Sparten des Luftsports für die Luftfahrt herausstellen, so würde dies ein schiefes Bild abgeben,

ebenso, als wenn man - statt von der Leichtathletik zu sprechen - zum Beispiel die Bedeutung des Kugelstoßes für die körperliche Kondition des Durchschnittseuropäers zu ermitteln suchte. Der Beitrag der einzelnen Sparte mag gering erscheinen oder auch sein. Wichtig und entscheidend ist jedoch die Frage, ob der Flugsport in seiner Gesamtheit eine Bedeutung für die Luftfahrt hat - und darüber dürften wohl kaum Zweifel bestehen (**H.J. Meier**).

Eine große Bedeutung sehen die folgenden Ausführungen in der werbenden Kraft des Modellflugs:

Der Modellflug hat sich von seiner ursprünglichen Bedeutung als Vorschule des Fliegens überhaupt, zu einem selbständigen Zweig der Luftfahrt ausgewachsen, der voll und ganz seine Eigengesetzlichkeit hat. Diese Entwicklung war unvermeidlich, sobald erkannt wurde, dass nicht dieselben aerodynamischen Gesetze für alle Formen des Fliegens gleichmäßig gelten. Trotzdem hat er durch seine werbende Kraft nach wie vor seine Bedeutung für die Luftfahrt überhaupt. Außerdem ist er nach wie vor die billigste Form, sich mit dem Fliegen zu beschäftigen (**Ohlerich**).

Dem Modellflug kommt in der Luftfahrt eine sehr hohe Bedeutung zu, weil er eine außerordentlich hohe geistige und technische Anregung gibt, vor allen Dingen für junge Menschen, die gerade in der heutigen Zeit für technische Probleme so aufgeschlossen sind (**Seff Kunz**).

Diese Antwort ließe sich noch durch die Worte **Alfried Gymnichs** ergänzen:

„In der Tat beschäftigen sich mit dieser „beschwingten Materie“ nur jugendliche Naturen, wobei aber nicht verschwiegen werden darf, dass die Ältesten dieser Jugendlichen längst zu würdigen Familienvätern herangereift sind“.

Kurt Nickel hebt ebenfalls den werbenden Charakter des Modellfluges hervor, wenn er schreibt:

„Es ist ein Bestandteil der allgemeinen Luftfahrt und eine gleichberechtigte, selbständige Luftsportart. Er vermittelt einer großen Menge von Menschen Verständnis und Begeisterung für die Luftfahrt und gibt vielen jungen Leuten die Anregung, ihren Weg in der Luftfahrt zu suchen“.

In einer Denkschrift für die (General-) Konferenz der FAI, vorgelegt von der Internationalen Modellflugkommission, wird ebenfalls auf den hohen Wert des Modellfluges und seine Bedeutung für die Luftfahrt allgemein hingewiesen, wenn dort zu lesen ist:

„In einer Stunde, in der die Ausübung der privaten Luftfahrt in der ganzen Welt auf große Schwierigkeiten stößt, scheint es, dass der Flugmodellbau das vollkommenste Mittel zur Propaganda ist. Wenn die Rekorde der großen Verkehrsmaschinen für einige Dutzend Leute von Bedeutung sind, die Rekorde der Sportflugzeuge einige hundert Piloten interessieren, und die der Segelflugzeuge einige Tausend, so kann man sagen, dass diejenigen der Flugmodelle Millionen von jüngeren Menschen in aller Welt berühren können. Der Modellflugsport spielt, neben seiner Bedeutung für die Propagierung der Fliegerei unter der Jugend, aus sich selbst heraus eine wunderbare erzieherische Rolle, da er zum Studium der Gesetze der Aerodynamik, zum Gebrauch von Zeichnungen, zur Handarbeit, zur Entwicklung der Tugenden der Geduld und der Ausdauer zwingt. Der Modellflug ist außerdem ein wirklicher Freiluftsport, der zu den besten Sportarten gehört. Nachdem er viel zu lange Zeit vernachlässigt oder als geringwertige Tätigkeit im Rahmen der Fliegerei betrachtet wurde, freuen sich die Mitglieder der Internationalen Modellflugkommission, dass ihre Arbeit anerkannt und geschätzt wird“.

Aber nicht nur werben kann der Modellflug. Er hat trotz aller Unterschiede der Reynold'schen Zahl auch noch eine große wissenschaftliche Bedeutung, die sich zwar nur auf bestimmten Gebieten der Luftfahrt bewegt, aber keineswegs unterschätzt werden sollte. Nicht nur die Wissenschaft, auch die Randgebiete der Luftfahrt, wie die Meteorologie könnten durch die Verwendung von ferngesteuerten Flugmodellen eine wesentliche Bereicherung der Mittel zur Beantwortung bisher noch ungelöster Fragen erfahren.

MODELLFLUG - SEGELFLUG

Ist der Modellflug die Vorstufe zum Segelflug? In der nahen Vergangenheit spielte ein fest umrissenes Ausbildungsprogramm im Luftsport eine große Rolle. Gut propagiert, hatte es auch entsprechende Wirkung und noch heute wird die Meinung selbst vieler Luftsportler und vor allen Dingen der breiten Öffentlichkeit davon beherrscht. Um festzustellen, in welchem Maße man den veränderten Verhältnissen Rechnung getragen hat, wurde obige Frage gestellt. Hier einige Antworten, die von der Bejahung bis zur grundsätzlichen Verneinung führen:

„ Vorstufe zum Segel- und Motorflug“ (**Dir. Persyn**).

Ähnlich, jedoch schon wesentlich abschwächend:

„ er wird von vielen jungen Leuten, die jetzt in immer stärkerem Maße zum Modellflug strömen, als Vorstufe zum Segelflug und auch zum Motorflug, ja zu einer Betätigung in der Luftfahrt überhaupt, betrachtet werden. Darüber muss man sich klar sein. Es ist aber unsinnig zu verlangen, dass ein zukünftiger Segelflieger erst Modellflug machen muss, bzw. dass die Arbeit des Modellfluges zwangsläufig in den Segelflug münden muss. Meines Erachtens wird der Segelflug nicht mehr die Bedeutung erlangen, die er einmal hatte und damit wird der Gegensatz Modellflug - Segelflug von selbst aussterben“ (**Nickel**).

Wie hier, so macht auch die folgende Antwort Einschränkungen:

„ der Modellflug kann eine Vorstufe zum Segelflug sein, aber er braucht es nicht zu sein“ (**Seff Kunz**).

Bezugnehmend auf die Vergangenheit schreibt **Stud. Rat Ohlerich**:

„ es sollte nicht wieder den vorgeschriebenen Zwangsweg Modellflug - Segelflug - Motorflug geben. Keine Einbahnstraße! Man kann den Weg je nach Alter, Geldbeutel und Interesse an einer beliebigen Stelle beginnen, fortschreiten oder stehen bleiben“.

Ablehnend und oft gut begründet sind jedoch der Großteil der Antworten:

„ der Modellflug ist keine Vorstufe des Segelflugs! Die in der nationalsozialistischen Zeit proklamierte Fliegerausbildung hat dem deutschen Modellflug unermesslichen Schaden sowohl in ideeller, wie auch in technischer Hinsicht zugefügt“ (**Jung**).

Von der philosophischen Seite her befasst sich die Antwort des **Dipl.-Ing. Lang** mit dieser Frage, wenn er schreibt:

„Die Freude am technischen Gestalten ist nicht nur eine Kraft, ohne die der Flugmodellbau nicht zu denken wäre, sie charakterisiert ihn auch als selbständiges Wesen und widerlegt die Auffassung, ihn als Vorstufe zur Segelflugausbildung anzusehen. Als ein Teilgebiet der Luftfahrt veranlasst er seine Anhänger, sich mit den allen Sparten gemeinsamen Grundlagen des Fliegens (Aerodynamik, Aerostatik) zu befassen. Die Erarbeitung dieser Kenntnisse als Vorbereitung für eine andere Sparte anzusehen, wäre ebenso verfehlt, wie die Betrachtung, die Flugwissenschaft als alleiniges Privileg einer einzigen Luftsportart anzusehen.“

Eingehend erläutert **Hans Justus Meier** noch einmal die Gründe, die zu den eingangs erwähnten Vorurteilen führten, er schreibt unter anderem:

„Die Propaganda ist ein bewährtes Mittel zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung. Wie in anderen Ländern, so wurde sie auch im Dritten Reich für alle dem Staat dienliche Zwecke eingesetzt. Zu diesen gehörte als Teilgebiet der Luftfahrt auch der Modellflug, der damals nicht als Sport gewertet wurde, sondern nur als erste Stufe des Ausbildungsprogramms: Modellflug - Segelflug - Motorflug - Luftwaffenpersonal, und auch nur in diesem Sinne propagiert wurde. Eines der für den Modellflieger weniger erfreulichen Ergebnisse dieser jahrelangen und intensiven Zweckpropaganda ist die immer noch verbreitete Ansicht, dass ein luftsportbegeisterter Junge durch seine Beschäftigung mit seinem Flugmodellbau quasi eine Vorschule des Segelfluges durchläuft und damit für den Aufstieg in die nächsthöhere Sparte besonders vorbereitet sei. Diese Ansicht ist absolut irrig. Ein Jugendlicher kann ohne alle Schwierigkeiten im Segelflug ausgebildet werden, ohne je etwas mit dem Modellflug zu tun gehabt zu haben.“

Der Modellflieger betreibt seinen Sport nicht, weil er später einmal ein Flugzeug selber fliegen will, sondern weil er im Modellflug Befriedigung findet, die er in der Fliegerei sucht. Er betreibt ihn also um seiner selbst willen. Als Parallele hierzu sei nur darauf hingewiesen, dass die Schiffsmodellbauer, die Auto- und Eisenbahnmodellbauer auch nicht Binnenschiffer, Kraftfahrer oder Lokomotivführer werden wollen, wozu sie auch meistens zu alt sind, genau wie die Modellflieger, deren Durchschnittsalter bei etwa 30 Jahren liegen dürfte.

Ich möchte diesen Worten noch hinzufügen, dass selbst erfahrene Flieger sich noch oft in ihrer Freizeit mit dem Flugmodellbau beschäftigen. So meinte zum Beispiel ein Schweizer Flugkapitän, dass das Fliegen über den Ozean eine „stinklangweilige Sache“ sei und er sich nach diesem Fliegen immer wieder zu dem interessanten

Modellflug hingezogen fühle. Eine große amerikanische Luftverkehrsgesellschaft scheint ähnliche Erfahrungen gemacht zu haben, denn sie sah sich genötigt, den Bau von Flugmodellen im Führerraum von Verkehrsmaschinen zu verbieten!!!“

Wir aber können aus den angeführten Tatsachen mit gutem Gewissen festhalten, dass der Modellflug weder eine Vorstufe für den Segelflug noch irgendeiner anderen Sportart ist, noch sein soll.

MODELLFLUG UND STAAT

Welches Interesse sollte der Staat an einer Unterstützung des Luftsportes haben? Welches an einer Unterstützung des Modellfluges? Wie stellen Sie sich eine staatliche Unterstützung vor?

Die Antworten, und das ist sehr erfreulich, begnügen sich keineswegs mit einem konsequenten Ja, wie man es vielleicht im ersten Augenblick zu sagen geneigt ist, sondern wägen das Für und Wider sorgfältig gegeneinander ab.

Hier die Antwort des 1. Vorsitzenden der MFK, **Alfred Schittenhelm**:

„Welches Interesse der Staat an einer Unterstützung des Luftsportes allgemein haben soll und haben darf, wird wohl in der ganzen Tragweite aus dem Beispiel der Vergangenheit klar. Nichts ist gefährlicher, als wenn der Staat an einer eigenständigen, sportlichen Sache interessiert ist. Wo nämlich Licht ist, ist auch Schatten. Wenn nämlich Unterstützung gemeint ist, so ist doch in erster Linie sicher an eine finanzielle Unterstützung gedacht. Aber gerade hier heißt es Vorsicht, man könnte eines Tages mehr von uns fordern, als man uns gegeben hat. Es besteht die Gefahr, dass wir unsere mühsam aufgebaute eigene Existenz verkaufen und wieder zur Staatsjugend gestempelt werden können! Diese Gedankengänge gelten in finanzieller Hinsicht für den gesamten Luftsport genau so, wie für den Modellflug. Viel wichtiger erscheint es mir aber, dass der Staat indirekt ein Interesse haben könnte und müsste im Hinblick auf eine eigene Deutsche Verkehrsflugfahrt, die ideellen Grundlagen der deutschen Sportfliegerei und des Modellfluges in ihrer neuen Formulierung zu propagieren und zu untermauern. Was uns das eine System vernichtet hat, kann uns das andere wieder aufbauen helfen. In diesem Sinne wären verschiedene Schritte mehr als nur eine Geste. Für den Deutschen Modellflugmeister den Silberlorbeer des Herrn Bundespräsidenten, für den deutschen Modellflug überhaupt über die wissenschaftlichen Institute wieder den Lilienthal - und den Ludwig-Prandtl-Preis.“

Alfred Schittenhelm endet dann mit den Worten: „Im Übrigen sollten wir uns lieber auf unsere eigene Kraft verlassen und bauen - in finanziellen Dingen, wie im Ideellen - als auf den Staat.“

Vielleicht sieht Herr Schittenhelm das Interesse des Staates zu sehr an den negativen Beispielen der Vergangenheit. Er scheint dabei zu vergessen, dass der Staat auch andere als militärische Interessen verfolgen kann, die dem Volke sehr wohl zum Vorteil gereichen können.

So meint **Hans Justus Meier** dazu:

„Im Zeitalter des Flugzeuges kann der Staat auf eine Förderung des Flugsportes, ganz gleich welcher Art, nicht verzichten. Der Flugsport ist geeignet, ein Volk für den Fluggedanken aufgeschlossen zu machen. Die Fliegerei ist ein Element unseres heutigen Verkehrswesens, genau so, wie Schifffahrt, Eisenbahn und Kraftverkehr. Das Flugzeug ist darüber hinaus das Verkehrsmittel und Transportgerät der Zukunft. Die Amerikaner haben die sich daraus ergebenden Situationen und Folgen in einem Schlagwort definiert, das besser als lange Ausführungen die Lage kennzeichnet und dem Staat eine klar umrissene Aufgabe stellt:

Fly or die! - Fliege oder sterbe!

Das Ausland zeigt an mancherlei Beispielen, wie sehr der Staat sich mit diesen Fragen befasst, und welche Unterstützung der Flugsport erfährt. Diese Unterstützung erfolgt nicht nur durch die Gestellung finanzieller Mittel, sondern auch durch die Hergabe von Flugfeldern, Anlagen etc. für flugsportliche Zwecke usw.

Der Modellflugsport ist ein integrierender Bestandteil des Flugsportes. Dadurch, dass er - wenn auch unfreiwillig - als Sammelbecken der flugsportlich interessierten Jugend wirkt, kommt ihm eine ganz besondere Bedeutung zu. Der Jugendliche sammelt durch seine Beschäftigung mit dem Flugmodell ganz ohne Zwang ein umfangreiches Wissen flugtechnischer und flugsportlicher Fachfragen, das ihn nicht nur aufgeschlossen für Fragen der Luftfahrt macht, sondern ihm, falls er später beabsichtigt beruflich in der Luftfahrt tätig zu werden, sehr dienlich sein kann. Beides ist darüber hinaus aber für den Staat ein Aktivum.

Eine staatliche Unterstützung muss ohne detaillierte Zweckbindung erfolgen und zwar in der Form, dass derartige Gelder „für Zwecke des Luftsports“ an den DAeC ausgezahlt werden, der sie dann paritätisch an die einzelnen Sparten weitergibt. Bei einer solchen Methode der Zuweisung der Gelder „für Förderung des Luftsports“ nimmt der Staat keinen direkten Einfluss auf den Flugsport, der einer solchen Einflussnahme und eventuellen Lenkungsmaßnahmen entzogen bleiben muss, wenn er zweckfrei und Sport im wahren Sinne des Wortes bleiben will. Gerade beim Flugsport, der in der Vergangenheit durch gewisse Maßnahmen unter den Verdacht fiel, der vormilitärischen Ausbildung zu dienen, ist es besonders wichtig, auch nach außen hin ganz klar zu dokumentieren, dass eine staatliche Einflussnahme weder beabsichtigt, noch möglich ist. Bei der großen augenblicklichen politischen Konstellation kommt gerade diesem Punkt große Bedeutung zu. Fast alle weiteren Antworten befürworten eine staatliche Unterstützung des DAeC, ähnlich, wie es auch aus den Gedanken von Hans-Justus Meier hervorgeht.

So schreibt zum Beispiel **Horst Jung**:

„..... die staatliche Unterstützung des Modellfluges würde hauptsächlich in der Jugendarbeit liegen. Sofern eine staatliche Unterstützung für den Modellflug gegeben würde, so sollte diese ohne Zweckbindungen zur freien Verfügung der MFK des DAeC gestellt werden. Aus diesen Mitteln sollten dann finanziert werden: Teilnahme an internationalen Wettbewerben, Durchführung von nationalen Veranstaltungen, Zahlung von Reisekosten für die Teilnahme an Modellflugveranstaltungen, Forschung für den Modellflug, Ausbildung von geeigneten Lehrkräften für den Modellflug, Modellflugschulen u. a. m.“

Eine Unterstützung von „Oben“ und auch von „Unten“ schlägt **Karlheinz Denzin** vor:

„Der Modellflug sollte wegen seiner Vielseitigkeit mit an erster Stelle unter den Jugendorganisationen stehen, die für den Staat in jugendpflegerischer Hinsicht förderungswürdig sind. Eine staatliche Förderung sollte sowohl von oben (über die MFK des DAeC) wie auch von unten (durch die Stadt- bzw. Kreisjugendpfleger) erfolgen. Dadurch wäre eine wirklich arbeits- und leistungsfähige Organisation gewährleistet, die alle gemeinsamen Interessen wahrnimmt, während auch die ganz verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Gruppen gebührend berücksichtigt werden könnten.“

Übereinstimmend wird aus allen Antworten klar, dass es sich bei den staatlichen Unterstützungen nur um Zuschüsse, nur um eine Subventionierung des Luftsportes und damit auch des Modellfluges handeln sollte. Wir alle wissen, dass der Luftsport Geld kostet, sehr viel Geld sogar, aber wir sind gerne bereit für unsere Leidenschaft Opfer zu bringen. Nur in den Fällen, wo diese Opfer die Kraft des Einzelnen überschreiten und die Bereiche von Staat und Luftsport sich berühren, da sollte der Staat helfend eingreifen.

MODELLFLUG UND JUGEND

Welche Bedeutung kann der Modellflug in der Jugendarbeit haben?

Obwohl der Modellflug zweckfrei ist, kann er doch eine große Bedeutung für die Jugendarbeit haben.

So schreibt **Alfred Schittenhelm**: „Ich kann mir vorstellen, dass die Bedeutung des Modellfluges für die Jugendarbeit eine ganz beträchtliche sein kann, wenn Dieses „Wenn“ setzt bei uns einiges voraus und bedarf größter Beachtung. Die Voraussetzungen ein Rolle in der Jugendarbeit zu spielen, sind beim Modellflug ohne weiteres gegeben. Denken wir nur an die Beschäftigung mit den Dingen der Natur (Wind- und Wetterkunde), der Technik (Statik), Zeichnen, Konstruieren, Befassen mit der Physik, wie sie der Modellflug erfordert und es ist auf Anhieb klar, wo wir einzuheften haben. Durch den Wettkampf und die Arbeit in der Gemeinschaft sind weitere wissens- und charakterbildende Momente gegeben, die in der allgemeinen Jugendarbeit eine erhebliche Rolle spielen. Alle diese Dinge werden aber nicht auf theoretischer Basis vermittelt, sondern am großen Vorbild der Natur gesammelt und vertieft.“

Aber auch die anderen Befragten sehen die Bedeutung des Modellfluges vor allem in der Möglichkeit der Erziehung des jungen Menschen, so zum Beispiel **Fritz Carius**:

„Durch den Modellbau wird der Jugend ein Ziel gesetzt und durch dieses von der Straße und von Schundliteratur ferngehalten, lernen sie schon in diesem Kreise, dass dem Erfolg des Lebens eine intensive Arbeit gesetzt ist. Jeder Jugendliche, mag er auch später einen geistigen Beruf ergreifen, lernt er hier die Arbeit des Handwerks schätzen.“

Oder hören wir **Hans Justus Meier** zu diesem Thema:

„Dem Modellflug kommt eine große erzieherische Bedeutung zu. Wer sich mit ihm beschäftigt, nimmt eine Tätigkeit auf, die immer wieder sein Vorstellungsvermögen, seine Geduld, seine Erfindungsgabe und seine Geschicklichkeit vor neue Aufgaben stellt und damit Charaktereigenschaften in ihm aufbaut, welche die erfolgreichen Männer der Vergangenheit auszeichneten und auch in der Zukunft ihre große Bedeutung haben werden. Der Wunsch, herauszufinden, warum etwas fliegt und sich bewegt - oder nicht fliegt und sich bewegt, erzieht zum Selbermachen, zur eigenen Arbeit, zum Forschen, Probieren, zum noch einmal machen und damit zur Geduld, Ausdauer und Fertigkeit, während Teilnahme an den Wettbewerben ihn zum sportlichen Denken und Handeln, zur Toleranz, erzieht.“

Auch **Klaus Ohlerich** sieht die Bedeutung des Modellfluges auf jugendpfelegerischem Gebiet, wenn er schreibt: „Hier handelt es sich vor allem um ideelle Werte, Interesse an einer eigenschöpferischen aktive Tätigkeit (im Gegensatz zu dem passive Kinobesuch und dem Schmökern, wie dem Herumtreiben auf der Straße) zu wecken.“

Seff Kunz, der Vorsitzende der Segelflugkommission meint, dass die Bedeutung des Modellfluges für die Jugendarbeit von außerordentlich hoher Wichtigkeit sei. Er schreibt dann wörtlich:

„Der Modellflug gibt dem Jungen eine Aufgabe, die ihn innerlich anregt und für technische Dinge heranreifen lässt. Sie bringt die Jungen weg von der Straße und gibt ihnen eine anständige und moralische Aufgabe.“

Alle diese Argumente glaube ich aber in dem Wort zusammenfassen zu dürfen, das alle diese Anschauungen vertritt:

Modellflug hilft erziehen!

MODELLFLUG UND SCHULE

Ist eine Einführung des Flugmodellbaus an den Schulen erstrebenswert?

Beim Lesen der Antworten auf diese Fragen müssen wir bedenken, dass sie von Luftsportlern geschrieben wurden. Im Vordergrund stehen daher in den Begründungen luftsportliche Interessen. Dies schließt natürlich nicht aus, dass der Flugmodellbau auch für die Schule von sehr großem Wert sein kann, wie wir es tatsächlich auch aus den Antworten auf die vorherige Frage ersehen konnten.

So schreibt z. B. der Vorsitzende der Freiballon-Kommission des DAeC (**Bernard Brickwedde**):

„Die Einführung des Flugmodellbaus an den Schulen ist unbedingt zu begrüßen und als Bestandteil der handwerklichen Betätigung sehr gut möglich. Dadurch würde die gesamte Jugend der Luftfahrt näher gebracht, aus der sich dann die Geeigneten herauschälen.“

Auch **Seff Kunz** vertritt eine ähnliche Ansicht:

„Im Hinblick auf die Bedeutung des Flugmodellbaus halte ich die Einführung in den Schulen für Erstrebenswert. Begründung: Weil damit die Zahl der Modellfluginteressenten außerordentlich vergrößert werden kann.“

Dr. med. habil. Schneider meint, dass das Flugmodellbauen an den Schulen erstrebenswert sei, zwar nicht für jeden, aber für alle, die sich dafür interessieren.

Alfried Gymnich schreibt in der Zeitschrift „Der Flugmodellbau“ u. a. :

„..... Die Schulen tragen diesen für die Erziehung und Ausbildung bedeutsamen Erkenntnissen durch Einrichtung des Werkunterrichtes Rechnung, wobei das Hauptaugenmerk auf handwerkliche Unterweisung und Anleitung gelegt wird, während die Wahl des Faches freigestellt ist. Aber der Flugmodellbau, einst von oben befohlenes Pflichtfach, hat bisher im Werkunterricht kaum wieder Eingang finden können, obwohl seine Anhängerschar gerade unter der Schuljugend von Jahr zu Jahr wächst. Man verstehe uns recht: Wir halten nichts vom Flugmodellbau als Pflichtfach; wir wissen welche verheerenden Folgen der Zwang gehabt hat und welche falschen Vorstellungen zum Teil noch heute über den Wert des Modellfluges verbreitet sind. Wir plädieren deshalb für eine Gleichberechtigung des Flugmodellbaus im Rahmen des üblichen Werkunterrichts auf Grund freier Entscheidung von Lehrer und Schüler.“

Auf den eventuellen Mangel an Lehrkräften geht **Alfred Schittenhelm** ein. Er schreibt:

„Die Einführung des Modellfluges an den Schulen ist durchaus erstrebenswert, diese setzt aber voraus, dass in jedem Fall auch entsprechend vorgebildete Fachkräfte vorhanden sind. Es wird Aufgabe des DAeC und vor allem der MFK in Verbindung mit den Kultusministerien sein, für diese Kräfte zu sorgen. Dass diese Maßnahme unter gar keinen Umständen nach Schema F gehandhabt werden darf, und auf jeden Fall auf freiwilliger Basis beruhen muss, dürfte wohl unter Hinweis auf die Vergangenheit auch ohne Kommentar verständlich sein. Wenn ich eingangs anstelle von Flugmodellbau das Wort Modellflug gesetzt habe, so hat das seinen Sinn und ist keine leere Verwechslung. Mit der Einführung des Flugmodellbaus haben wir nämlich nur einen Teil dessen erreicht, was wir wollen. Es ist nämlich sicher auch im Dienste der Sache wesentlich besser, wenn anstelle der reinen handwerklichen Tätigkeiten und Fertigkeiten, die der Flugmodellbau vermittelt, das Ganze gleich in den allgemeinen großem Rahmen gestellt wird und der Modellflug als Ganzes in den Schulen eingeführt wird. Man kann nicht auf die Dauer nur rein handwerkliche Dinge lehren ohne sich irgendwie totzulaufen und das Interesse an der Sache zu zerstören. Ganz anders verhält es sich aber, wenn es einer Lehrkraft möglich ist, im Zusammenhang einer ganzen Sache einen Stoff behandeln zu können. Vergessen wir nicht, dass die Zeiten heute wesentlich schneller geworden sind. Ein Junge will heute nicht mehr als 80 Stunden an einem Modell bauen und es hinterher dann doch ohne sachkundige Leitung fliegen müssen. Wir müssen heute mehr Wert auf die Dinge legen, die den gemeinschaftsbildenden Wert des Fliegens in den Schulen erkennen lassen. Ein Lehrer muss in der Lage sein, mit seinen Kindern in ein paar Stunden ein Modell bauen zu können und dann sollte er - vor allen Dingen - die Fähigkeit haben, diese Dinge auch theoretisch zu untermauern. Neben dem rein Handwerklichen muss bei einer Wiedereinführung des Modellfluges an den Schulen vor allen Dingen darauf Wert gelegt werden, dass die rein theoretischen Grundlagen auch in der Physik und Naturkunde vermittelt werden können. Dies stellt eine ungemaine Bereicherung des Lehrstoffes mit aktuellem und lebensnahem Material dar. Dass natürlich größter Wert auf den praktischen Modellflug mit Fliegen und Schulwettbewerben gelegt wird, versteht sich am Rande der Notwendigkeiten der Sache. Leider wird nicht jeder Lehrer ein Leistungsmodellflieger mit der entsprechenden Begeisterung sein, aber ein Idealzustand wäre das. Vor allen Dingen muss das Lehrpersonal das innere Bedürfnis der Jugend nach solchen Dingen befriedigen, ja sogar ihre Begeisterung noch erweitern und vertiefen können. Erst wenn es uns gelingt, auf dieser Basis in den Schulen den Modellflug aktiv zu betreiben, wird es auch in diesem Punkt für unsere Sache aufwärts gehen, Es liegt nun an uns, die nötigen Schritte vorzubereiten und auszuführen. Modellflug in der Schule sollte aber auf jeden Fall zu einem stehenden Begriff werden, schon aus Gründen der Jugenderziehung auf weite Sicht in einem technischen Zeitalter.“

Ob hier nicht der Wunsch der Vater des Gedankens ist und die Tatsache, dass sich durchaus nicht alle Jungen für den Werkunterricht und für den Modellflug interessieren, auch genügend berücksichtigt wurde? Lassen wir noch einmal einen erfahrenen Schulmann, den **Stud.-Rat Klaus Ohlerich** zu Wort kommen. Auch er hält die Einführung des Flugmodellbaues an den Schulen wegen der Möglichkeit, weite Kreise der Jugend für den Luftsport zu begeistern, für zweckmäßig, macht dann aber einige wesentliche Einschränkungen und schreibt:

„Allerdings ist die Durchführung im Rahmen des normalen Unterrichts auch des Werkunterrichts kaum möglich und auch nicht erstrebenswert. Allein freiwillige Arbeitsgemeinschaften sind der gegebene Rahmen, da man den Modellbau nicht zu einem Schulfach degradieren sollte, in dem es womöglich eine „Fünf“ gibt; der Ballast der Uninteressierten und Ungeschickten muss fortbleiben, schon im Interesse einer sparsamen und sinnvollen Werkstoffverwendung.“

Die Grundtendenz ist denn auch m. E. die, dass der Flugmodellbau möglichst im Werkunterricht der Schulen eingebaut oder aber außerhalb des Unterrichts in freiwilligen Arbeitsgemeinschaften betrieben werden sollte. Für die Schule, und damit auch für den Staat, kann er aber nur den einen Zweck haben, die Jugend erziehen zu helfen. Der sportliche, zweckfreie Modellflug muss Sache des DAeC mit seinem Landesverbänden und Vereinen bleiben. Dann muss es aber auch den Schulen freigestellt werden, sich unter gleichen Bedingungen wie die Vereine an den Wettbewerben zu beteiligen. Um nun eine einwandfreie Betreuung der Schüler zu gewährleisten, wird eine enge Zusammenarbeit zwischen der MFK und den Schulen angestrebt werden müssen. In diesem Rahmen wäre auch die Ausbildung von Lehrkräften auf einer vom DAeC noch zu schaffenden Flugmodellbauschule von großer Bedeutung.

MODELLFLUG ALS AUFGABE

Wie können wir unsere Auffassung vom Wesen des Modellfluges zweckmäßig propagieren und welche Mittel stehen uns dafür zur Verfügung? Nachdem wir aus den bisherigen Antworten alle Dinge herausgearbeitet haben, die u. E. die Grundgesetze des Modellflugs darstellen, die sein Wesen, seine positive Eigenschaften in

der Jugendpflege kennzeichnen, kurz alle die Dinge erwähnten, die für die technisch interessierten Menschen so schön und so beglückend sind, erscheint es nun wichtig zu ergründen, wie wir dies alles der breiten Öffentlichkeit propagieren können, um der Jugend ein Ziel und den anderen noch abseits stehenden Menschen die Möglichkeit einer idealen Freizeitgestaltung zu geben.

Der Möglichkeiten gibt es viele, lassen wir zuerst **Alfred Schittenhelm** sprechen. Er schreibt u. a.:

„Wenn ich sage, wir können zumindest versuchen, Presse, Rundfunk und Film zu gewinnen, so ist damit aber noch lange nicht der Rahmen des Möglichen erschöpft.

Über die DPA-Nachrichtenagenturen können sämtliche Tageszeitungen auf unsere Aktion in einer allgemeinen Notiz hingewiesen werden. Ferner kann über die MFK eine gesonderte Nachricht an alle Zeitungen verbreitet werden. Der Rest entzieht sich dann leider unserem Bereich und muss über die Länder und Vereinsinstanzen an die regionale und örtliche Presse weitergegeben werden. Dass deshalb die Länder und Vereine vorher auf einen Nenner gebracht werden müssen, ist eine weitere zusätzliche Arbeit. Dieser Schritt wird sich aber in jedem Fall lohnen. Es wird im Wesentlichen nicht so wichtig sein, dass der genaue Wortlaut einer Verlautbarung bis in die kleinste Provinzzeitung dringt, viel wichtiger ist, dass auch dort im Rahmen einer großen Aktion etwas über den Modellflug kommt, was natürlich nicht der großen Linie entbehren darf. Ich glaube kaum, dass es ein Erscheinungsort einer Tagespresse gibt, an dem es nicht auch Modellflieger gibt. Eine eindeutige Lösung wäre hier natürlich der Weg über einen Presse- und Informationsdienst, auf den solche Zeitungen zurückzugreifen pflegen, oder die an die Zeitungen herantreten. Notizen im Sportteil der Tageszeitungen, Reportagen über den Flugmodellbau und Berichte über Wettbewerbe und Erfolge deutscher Modellflieger im Ausland liegen da in derselben Richtung und können bei entsprechender Bearbeitung und persönlicher Fühlungnahme mit den entsprechenden Redaktionen bestimmt in den Zeitungen untergebracht werden. Reporter wollen etwas sehen, sie sollen beim Fliegen dabei sein, wollen beim Bau zusehen, kurzum bei allen diesen Gelegenheiten lassen sie sich gerne Dinge erzählen, die alle in unserer großen Linie liegen können. Eine weitere gute Gelegenheit, in der Presse ein Echo zu finden, wäre das, die Fragen, wie sie uns vorgelegt wurden, einmal einem Reporter an verschiedenen großen Zeitungen zur Beantwortung zu geben. Solche Leute lassen sich bestimmt finden. Dass unsere eigene Fachpresse natürlich auch einmal dieses Experiment durchmachen sollte, versteht sich für mich nur am Rande. Wegen Flugblattaktionen sollte auf alle Fälle der Flugmodellbau-Fachhandel eingespannt werden, auch mit der Finanzierung, denn letzten Endes haben die Händler ja auch den Nutzen von unserer Aktion. Doch alle diese Dinge werden im Sande verlaufen, werden sie nicht zu einem einheitlichen Zeitpunkt gestartet. Dies ist der Hauptpunkt für alle Maßnahmen und das Gelingen der Aktion überhaupt.“

Hans Justus Meier weist darauf hin, dass das Programm der Aufklärung und Werbung sich nicht auf die Modellflugzeitschriften beschränken, sondern, dass auch andere Zeitschriften dazu herangezogen werden sollten, wie z. B. Kosmos, Orion, Umschau in Wissenschaft und Technik und andere, deren Inhalt mehr populärwissenschaftlich ist.

M. E. ließe sich diese Liste noch wesentlich erweitern. Manche Firmen der Lebensmittelbranche oder solche, die Dinge des täglichen Verbrauchs produzieren, geben Werbezeitschriften heraus, die sich oft nur an Jugendliche wenden oder zumindest eine Jugendbeilage führen. An diese Firmen gilt es heranzutreten, ihnen Pläne von einfachen Pappmodellen, von einfachen Segelflug- und Motormodellen zu liefern, damit diese in ihren Zeitschriften veröffentlicht werden können. Wenn notwendig, sollten wir sogar auf Honorare verzichten. Ein kleiner Hinweis von Seiten des Herausgebers der Zeitschrift auf das Wesen des Modellfluges und auf den DAeC wird sich sicher immer erreichen lassen.

Vergessen wir nicht, diese Werbung ist billig. Sie bedeutet für uns kein Risiko. Sie spricht einen sehr großen Verbraucherkreis an und wird viel gelesen. Vor allen Dingen aber, sie dringt über unseren Kreis hinaus, spricht nicht nur wieder Modellflieger an, sondern erfasst darüber hinaus Leute, die bislang noch nicht angesprochen wurden und in denen bestimmt neue Kräfte zu finden sind. Die beste Werbung wird für uns jedoch ohne Erfolg bleiben müssen, wenn nicht die örtlichen Vereine und die dortigen Modellflieger in der Lage sind, die interessierten Menschen zu beraten und zu helfen. Nur wenn dies gewährleistet ist, dann werden sich unsere Reihen auffüllen, dann wird sich die Zahl derjenigen, die im Modellflug ihr „hobby“ sehen, vervielfachen.

Klaus Ohlerich schreibt darüber:

„Man muss sich darüber klar sein, dass sich nur ein Teil der früher im Modellbau tätig gewesenen Lehrkräfte wiedergewinnen lassen wird. Ein großer Teil wird aus Alters- familiären oder anderen Gründen verzichten. Deshalb ist es wesentlich, auf dem Weg über die Hochschulen an den Nachwuchs heranzukommen. Gerade der junge Lehrer ist immer bereit gewesen, Aufgaben zu übernehmen, die ihn aus der Rolle des reinen Wissensvermittlers heraushebt und ihm ein näheres Verhältnis zur Jugend bringt und in dieser Beziehung ist der

Flugmodellbau ein idealer Weg. Eine der wichtigsten Aufgaben des DAeC sollte daher die Schaffung einer Flugmodellbauschule sein.“

Eine andere Möglichkeit sieht **Hans Justus Meier** in dem Vertrieb von Baukästen mit einfacheren Flugmodellen. Er schreibt u. a.:

„Nun ist es aber so, dass der Laie, der zum ersten Mal ein Flugmodell sieht, unweigerlich dieses Ding als Flugzeug bezeichnet. Er sieht zwar die Größenunterschiede, weiß aber nichts von den Verschiedenheiten der physikalischen Verhältnisse am Flugmodell und Flugzeug. Das ist auch gar nicht anders zu erwarten, wenn man bedenkt, dass selbst alte und in ihrem Fachgebiet durchaus erfahrene Flugsportler es nicht besser wissen. Als Modellflieger stehen einem bei solchen Definitionen die Haare zu Berge, aber statt den Anfänger durch langatmige und für ihn zunächst unverständliche Belehrungen zu ermüden und abzuschrecken, wird man dies „Flugzeug“ zunächst einmal als Faktum hinnehmen und darüber hinaus praktisch verwerten müssen, wenn man Außenstehende für den Modellflugsport gewinnen will. Dass diese Gedankengänge nicht ganz falsch sein können, zeigt am besten das Beispiel der USA mit seinen drei Millionen Modellfliegern, denn dort wird nach dem gleichen Rezept verfahren. Als man dahinter kam, was der Laie kaufen wollte, nämlich ein naturgetreues Flugmodell, bekam er es und nicht nur das; es wurde ihm in Baukastenform vorgearbeitet, dass der Zusammenbau ein Kinderspiel geworden ist. In diesen Baukästen sind fertige Kunstharz-Luftschrauben, Propellerhauben, Motorhauben, Führersitzverkleidungen usw. Selbst die Fahrwerksstreben sind fertig vorgebogen. Papierbespannung fällt in den meisten Fällen ganz weg, beschränkt sich in den anderen Fällen auf die Flügelunterseite. Rumpfsseitenwände sind sämtlich formgerecht zugeschnitten und haben sauber gestanzte Ausschnitte für die Spanten, so dass ein schiefer oder falscher Zusammenbau unmöglich ist. Sämtliche Balsateile sind mit rasiermesserdünnen Stanzschnitten aus Brettchen ausgestanzt, in denen sie aber noch lose haften. Die Tragflächen sind aus dickeren Brettchen geschnitten, haben die obere Profilseite fertig geformt, auf der Druckseite Ausschnitte (gefräst) in die entweder Rippen und darunter als untere Bespannung Balsabrettchen geklebt werden oder aber dünne Stäbchen mit Papierbespannung. Im letzteren Falle sind durch stehen gebliebene Felder (Zwischenräume zwischen den Fräsen) Holme gebildet worden. Eine Bauzeichnung mit Abmessungen fehlt, dafür sind perspektivische und explodierte Zeichnungen in Fülle vorhanden. Damit die Rippenabstände einwandfrei gleich werden, sind entsprechende „rib-gauges“ (Abstandshölzer) im Kasten enthalten, ebenso ein entsprechend großes Stückchen Balsa als V-Form-Lehre.“

Da die Flugleistungen dieser amerikanischen Baukästen nicht sehr gut sind, schlägt **Hans-Justus Meier** ein etwas größeres und flugleistungsmäßig besseres Modell vor. Seiner Ansicht nach, müsste ein solcher Kasten im Preis noch unter DM 5,- liegen. Ein weiterer Schritt wäre dann ein Werbewettbewerb dieser Baukastenmodelle, bei denen namhafte Preise gewonnen werden könnten. Er schreibt dann weiter:

„Sinn eines solchen Werbewettbewerbs ist aber nicht unbedingt eine besondere Leistung, sondern das Zusammentrommeln von möglichst vielen Leuten, die sich mit dem Modellflugsport infizieren sollen und ich bin - auch wenn man mich steinigt - der Auffassung, dass man ihnen beim ersten Mal den Gefallen tun und sie ein „Flugzeug“ fliegen lassen soll. Wenn man zum Abschluss eines solchen Wettbewerbs durch ein paar bewährte alte Hasen eine Anzahl Wakefieldmodelle vorführen lässt, werden sie schnell dahinterkommen, dass es doch wohl nicht unbedingt ein Flugzeug sein muss und wenn sie weitermachen sind sie dem Flugmodell, genau wie wir, mit Haut und Haaren verfallen - was zu erreichen war.“

Klaus Ohlerich schlägt neben einer umfangreichen Pressearbeit und eines Versuches Rundfunk und Film für uns zu interessieren, Ausstellungen in Schaufenstern und einheitliche Rahmenplakate, die vom DAeC zu entwickeln wären und in die Vereins- und Ortsnamen nachträglich eingedruckt werden können, vor. Außerdem empfiehlt er in Verbindung mit den Kultusministerien der Länder kurze, evtl. werbende Wochenendlehrgänge zu veranstalten bzw. zu bereits geplanten Lehrgängen interessierte Lehrkräfte auf dem Wege über die Kultusministerien einzuladen.

Eine engere Zusammenarbeit der Modellflieger mit anderen Luftsportarten auf dem Gebiet der Werbung schlägt **Bernard Brickwedde** vor. Er schreibt:

„Eine Verbindung mit anderen Veranstaltungen, die einen großen Zuschauerstrom zu erwarten haben, wird also schon aus finanziellen Gründen zweckmäßig sein. Alle kostspieligen Vorbereitungen entfallen, dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten auch bei solchen Veranstaltungen zu einem finanziellen Ergebnis zu kommen.“

Nach diesem kurzen Streifzug durch die Meinung einiger Herren des Präsidiums des DAeC und der Modellflugkommission über die Möglichkeiten einer zweckmäßigen Werbung, möchte ich alle Antworten noch ein mal zusammenfassen und daraus einen **Werbeplan entwickeln**.

Nur wenn wir **planmäßig** und **fortlaufend** werben, können wir mit **Erfolg** rechnen.

Zunächst müssen wir die Werbearbeit in zwei Teile teilen, die **AUFKLÄRUNG**, deren Aufgabe es ist, unsere Ansichten über den Sinn und über die erzieherischen Werte des Modellfluges in alle Schichten der Bevölkerung zu tragen, und in die **WERBUNG** neuer Modellflug-„fans“, Modellflugenthusiasten!

Bei der Betrachtung **UNSERER** Werbearbeit müssen wir berücksichtigen, dass uns nennenswerte Geldmittel nicht zur Verfügung stehen. Das, was uns an Geld fehlt, müssen wir durch intensivere Arbeit ersetzen. Betrachten wir einmal die Möglichkeiten, die uns für eine **AUFKLÄRUNG** zur Verfügung stehen:

1. Aufklärung in den Fachzeitschriften (Freude erwecken durch Modellflug - Der Modellflug ist zweckfrei - Modellflug ist Sport, denn er ist Spiel nach festgelegten Regeln und Bewertungsmethoden, bei denen Können und Geschicklichkeit den Ausschlag geben - Der Modellflug ist Selbstzweck und keineswegs eine Vorstufe zu einer anderen Luftsportart - Modellflug hilft erziehen-) zur „Rückenstärkung“ der Modellflieger. Dieser Artikel sollte bei besonderen Gelegenheiten der Tagespresse ganz oder auszugsweise zur Verfügung gestellt werden.
2. Aufklärung in populärwissenschaftlichen Zeitschriften. Hierfür bestimmte Aufsätze sollten nur von anerkannten Fachleuten mit Rang und Namen geschrieben werden. Einer Anzahl guter Fotos würde sehr viel zum Erfolg beitragen.
3. Aufklärung der für unsere Belange zuständigen Ministerien. Durch Sonderdrucke der unter 1. und 2. aufgeführten Aufsätze an die Kultus- und Innenministerien der Länder ist auch dieser Punkt durchzuführen. Aber auch die Stadt- und Kreisjugendringe sowie die Schulleiter aller sich in unserem Bezirk befindenden Schulen sollten nicht vergessen werden. Bei größeren Wettbewerben und Vorträgen Einladungen an alle obigen Dienststellen zu versenden, wird auch die Wirkung nicht verfehlen.
4. Aufklärung der Bevölkerung durch aktuelle Berichte über unsere Werkstattarbeit, unsere Wettbewerbe und andere Veranstaltungen. Die Berichte müssen fortlaufend erscheinen, vielleicht monatlich oder vierteljährlich (oft genügen kleinere Meldungen). Es dürfte zweckmäßig sein, die Journalisten immer wieder einzuladen, ihnen unsere Gastfreundschaft zu zeigen und für ihre Arbeit möglichst vollständige schriftliche Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Gute Fotos sind nicht zu vergessen und werden stets ihre Wirkung erzielen.
5. Aufklärung durch Rundfunk und Film. Im Kinderfunk und in aktuellen Tagesberichten sind schon wiederholt Berichte über unsere Arbeit gebracht worden. Bei derartigen Gelegenheiten sollten wir immer wieder versuchen, einige unserer Grundthesen einzuflechten.

Für einen abendfüllenden Modellflug- oder auch Luftsportfilm dürften im Augenblick keine Mittel zur Verfügung stehen. Jedoch sollte man Anregungen zu wissenschaftlichen Kulturfilmen über den Vogelflug, über Windkanalmessungen und über den sportlichen Modellflug an die Kulturfilmgesellschaften herantragen. Die Erfolgsaussichten sind zwar gering, dennoch sollte man es ruhig und immer wieder versuchen.

Die Wochenschauen werden sich wahrscheinlich, wenn überhaupt, nur für die großen nationalen und internationalen Modellflugmeisterschaften interessieren, trotzdem sollten sie aber unbedingt immer wieder eingeladen werden.

Diese unter **AUFKLÄRUNG** zusammengefassten Punkte schließen natürlich eine Werbung von neuen Modellfliegern und auch Luftsportlern nicht aus. Die folgenden Maßnahmen dürften jedoch erfolgversprechend sein:

1. Werbung durch den Vertrieb der von H.J. Meier vorgeschlagenen Flugzeugmodelle als Baukästen (durch Privathand). Im Zusammenhang damit großzügige Werbewettbewerbe.
2. Vertrieb von Wurfgleitern, als Baukästen und als Zugabeartikel auf Gutscheine anstelle der jetzt üblichen Bilderserien usw. Das System der Abgabe auf Gutscheine kann auch für die unter 1. genannten „Flugzeugmodelle“ gelten.
3. Anregung zur Fertigung jeglicher Art von fliegerischem Spielzeug (Schleudergleiter, Hubschrauber, Raketenflugmodelle usw.).
4. Werbeabende, verbunden mit Ausstellungen von Flugmodellen, Vorträgen und Vorführung von Filmen. Starts von Saal- und Zimmerflugmodellen.

5. Werbeveranstaltungen mit Vorführungen von freifliegenden und Fesselflugmodellen. Eine Lautsprecheranlage zur Unterrichtung der Zuschauer wird dabei von großem Wert sein.

6. Bastelabende der Volkshochschule.

Oft wird sich, bedingt durch örtliche Gegebenheiten, nur ein Teil der hier genannten Werbemaßnahmen durchführen lassen, oft aber wird man noch durch andere Ideen Erfolg haben können. Wir wollen uns daher nicht streng an die hier gemachten Ausführungen halten, sondern das heraussuchen, was für uns am erfolgversprechendsten sein wird. Ein altes Sprichwort besagt, dass man aus allen Blüten saugen muss und das wollen wir bei unserem Werbeplan beherzigen. Vergessen wir aber nicht, je volkstümlicher wir uns publizieren, um so durchschlagender wird unsere Werbung sein.

WERBEPLAN 1953

März - April

Berichte in der Tagespresse über die Werkstattarbeit und Vorbereitung für die Landes-Modellflugmeisterschaften.

April - Mai

Berichte über Ausscheidungsfiegen als Qualifikation für die Landes-Modellflugmeisterschaften.

10. -24. Mai

Vorankündigung der Landes-Modellflugmeisterschaften möglichst mit guten Fotos, die schon jetzt angefertigt oder herausgesucht werden sollten. Diese Berichte sollten über die Pressereferenten der Landesverbände an dpa und die Presse weitergegeben werden. Wenn dies einheitlich im gesamten Bundesgebiet zu der oben angegebenen Zeit geschieht, können wir hiermit eine beachtliche Wirkung erzielen. Als Abschluß dieser allgemeinen Werbezeit nach den in diesem Heftchen herausgearbeiteten Grundsätzen, soll der Bericht über die Landes-Modellflugmeisterschaft erscheinen. Neben groß angelegten Zeitungsartikeln in den örtlichen Zeitungen kurze Berichte mit Angabe der Siege, die der örtliche Verein errungen hat.

Juni

Vorbereitung zur Deutschen Modellflugmeisterschaft, Berichte über die Deutsche Modellflugmeisterschaft über dpa, Reportagen in den großen Illustrierten, Besondere Beachtung dürfte bei letzteren die neue Klasse „K“ finden, desgleichen mehrmotorige Fesselflugmodelle, die zwar offiziell nicht starten, dennoch aber mitgenommen werden sollten um Schauflüge für die Zuschauer, für die Wochenschau - Rundfunk- und Bildreporter zu machen. Erfahrungsgemäß werden derartige Bilder weit eher gebracht, als die nüchternen Leistungsmodelle, da die große Masse der Leser und Hörer dieser Reportagen sowieso keinen Unterschied zwischen Flugzeug und Flugmodell machen kann.

Juli - September

Berichte über örtliche Wettbewerbe und Vergleichsfiegen, Werbeveranstaltungen mit Fesselflugmodellen evtl. in Verbindung mit anderen Luftsportsparten oder anderen Sportveranstaltungen.

Oktober - März 1954

Veranstaltung von Werbeabenden, Ausstellungen von Flugmodellen, Saalflugwettbewerbe, Bastelabende in der Volkshochschule.