

Modellflug im WLW / BWLV

Arthur Oswald: **Aus der Geschichte der Stuttgarter Modellflieger, bis 1945**

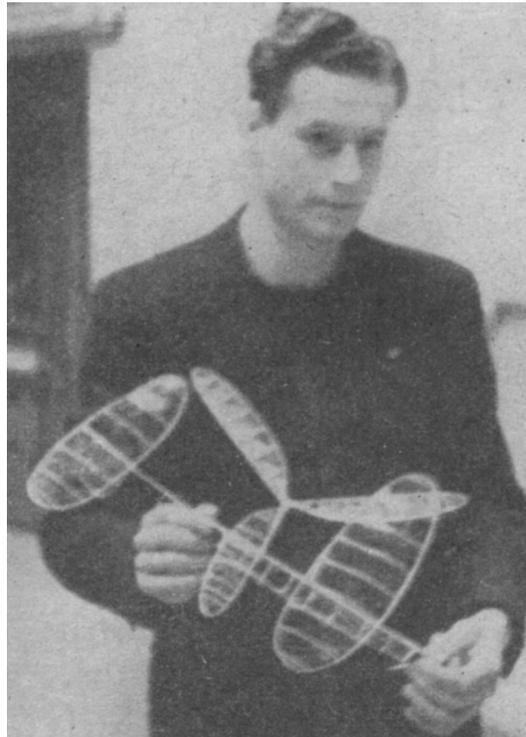
Im Sommer 1934 nahm ich, 14 Jahre alt, zum ersten Mal mit Modellfliegern Verbindung auf. Bald kannte ich alle Aktiven und Experten mit Namen, und ich hatte den Wunsch, es ihnen gleichzutun, oder sie in ihren modellfliegerischen Leistungen noch übertreffen zu können. So begann ich mit dem Studium der Fachliteratur und baute meine ersten Flugmodelle „Baby“ und „Grunau II“ nach Bauplänen. Ausschließlich wurde am Hang nach Handstart geflogen. Später kam der Hochstart, erst mittels Gummiseil, dann nur mit Schnurseil. Normal- und Ententypen konnte man öfters im Fluge beobachten, dagegen bedeuteten die sog. „Schwanzlosen“ praktisch noch Neuland.

Die Flugzeiten der besten Typen von Gustav Aldinger lagen bei einer bis 1½ Minuten. Balsaholz kannte man noch nicht. Von den nur auf der Oberseite des Tragflügels bespannten **Bambusmodellen** kam man ab, und die beiderseitig bespannten Tragflügelkonstruktionen setzten sich durch. Noch gab es sehr gut fliegende Bambusmodelle, und an dieser Stelle möchte ich den noch heute aktiven 68jährigen Sport-Modellflieger (kein Wettbewerbsflieger) Franz Hübner nennen, welcher immer mit gut fliegenden Eigenkonstruktionen verschiedener Typen aufwarten konnte. Hübner, Gustav Aldinger, die schon älteren Herren Knörzer, Renalder und Herter sowie wenig später Heinz Emmerich und G. Müller waren die Vorbilder der damaligen Zeit in Stuttgart und Umgebung ...

Hübner kam zum Fluggelände am **Burgholzhof** meist vom Talgrund her, wo er gleichzeitig sein Modell auf der großen Wiese im Gleitflug ausprobierte. G. Aldinger dagegen kam immer von der „Hochebene“ zum Startplatz. Sah man von der Anhöhe aus im 400 m entfernten Wiesental ein Modell in lang anhaltendem Gleitflug schweben, dann wusste man, das ist Hübners Modell.

War man aber selbst im Tal und sah über sich eine gutfliegende Konstruktion, denn wusste man, die ist von Aldinger.

Benalder war Schreinermeister und Werkunterrichts-Lehrer am Kepler Gymnasium zu Bad Cannstatt. Er hatte stets exakt gebaute Normalsegler in Kiefer-Sperrholzbauweise. Knörzer war mehr Flugpraktiker. Sehr oft startete er seine beiden



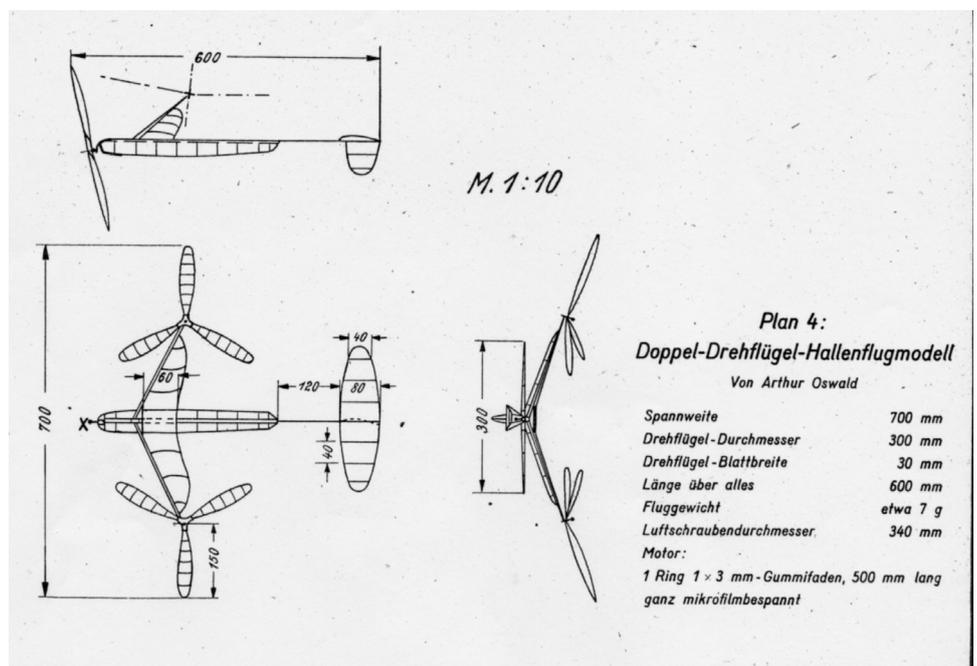
Arthur Oswald 1944 mit Drehflügler

Segler von etwa 1,70 m Spannweite auch bei böigem Wind. Selbst wenn es etwas „Kleinholz“ gab - am nächsten Sonntag war er wieder da. Bernhard, ein Schulkamerad von G. Aldinger, war ein ausgezeichnete Theoretiker. Er hatte nie viel Zeit, Modelle zu bauen. So z.B. eine sehr saubere „Himmelslaus“ als **Tandem** von 70 cm Spannweite nach einer bekannten französischen Konstruktion. Dieses Modell war ein interessanter Versuch, jedoch konnte damit keine größere Flugleistung erzielt werden.

An größeren Wettbewerben konnte ich als Neuling noch nicht teilnehmen. Der richtige Mann hierfür war G. Aldinger.

„Gustl“ bereitete sich für den Rhön-Segelflugmodell-Wettbewerb 1935 vor, bei

welchem er bereits 1954 unter den Preisträgern war. Auch diesmal war er einer, und hernach erzählte er uns Jungen vom Gesamtsieg und Rekordflug des Klaus Schmidtberg aus Frankfurt a.M., der mit einer „Schwanzlosen“ 37 min 41 sec erreicht hatte. G. Müller half mir beim Einfliegen meiner ersten Modelle, und er zeigte mir, wie man ein total verzogenes Flugmodell mit Hilfe einer Verspannschnur trotzdem noch zum Fliegen bringen konnte. Aldingers jüngerer Bruder Otto wurde nun im Flugmodellbau auch aktiv, ebenso die Gebrüder W. und H. Emmerich - jüngere Brüder von Heinz, der schon laufend Eigenkonstruktionen ausprobiert hatte.



Die Zahl der am schönen Modellflug Interessierten stieg rasch an, und jedes Mal war die Spannung auf dem „Burgele“ sehr groß, wenn ein neuer „Apparat“ seinem Element übergeben wurde. Hans-G. Beck, H. Barth, H. Ehrlich, H.-J. Dais sowie die Gebrüder Walter und Werner Fritz zählten leistungsmäßig gesehen noch zum ersten Dutzend auf dem Burgholzhof.

Mit dem Bekanntwerden von Horst Winklers „Handbuch des Flugmodellbaues“ im Jahre 1935 nahm die Entwicklung in Stuttgart einen steilen Aufstieg.

Der echte Modellflieger betrieb seinen Sport aus Liebe zur Sache, fernab gewerblicher oder politischer Ziele. Gesellschaftliche Unterschiede, Verschiedenheiten der Religion oder Rasse kannte er nicht. In diesem Geiste wurden damals Flugmodelle gebaut und geflogen.

Für die damalige Zeit war es typisch, dass die Leistungsflugmodelle fast ausschließlich in der eigenen Werkstätte, Dachkammer oder auch im Holzstall gebaut wurden.

Die Modellflieger kamen aus ganz verschiedenen Berufsständen. Freilich, das technische Zeitalter hatte längst begonnen, und so war es nicht verwunderlich, dass die meisten Modellflieger, von einigen Ausnahmen abgesehen, mindestens eine höhere Schulbildung in



Arthur Oswald mit „AO-S10“, 1943

Segler. Aldinger und Emmerich brachten einen gemeinsamen Bauplan ihrer Konstruktionen heraus. Auch G. Müller baute gut funktionierende doppelt wirkende Kompass-Steuerungen eigener Konstruktion und konnte diese mit Erfolg bei den kommenden Wettbewerben einsetzen.

Meine Vorliebe galt den **Schwanzlosen**, während sich O. Aldinger und H.-G. Beck mehr mit **Entenmodellen** befassten. H. Barth wurde durch seinen guten Normal-Segler mit so genanntem Zepelin-Rumpf populär.

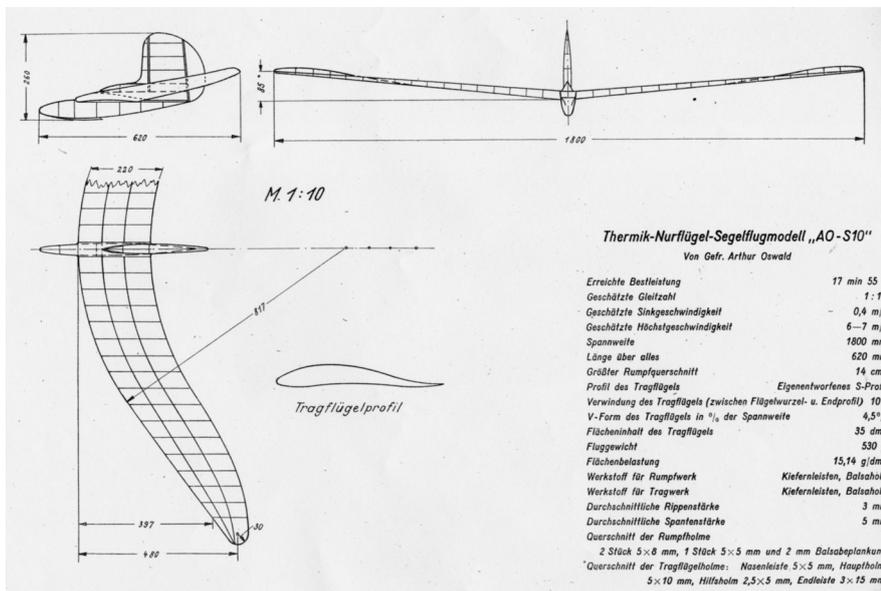
Hans-J. Dais kombinierte und brachte noch aus den Resten zu Bruch gegangener Modelle ein flugfähiges Gebilde zustande. Er baute übrigens auch am **Hängegleiter** von Gustav Aldinger im Jahr 1934

mit.

Man übte im **Hochstart** mit 25% Gummiband und 75% Schnur. An einem schönen Samstagmorgen erreichte ich mit meinem Nurflügel-Segler auf dem Burgholzhof eine Flugzeit von 4min 5sec. Sofort startete Otto Aldinger seine Ente und erreichte genau dieselbe Flugzeit. Wir waren uns klar geworden, dass eine günstige Luftströmung diese Leistungen bewirkte. Unsere Modelle flogen noch nicht die typischen Thermikkurven, sondern wie sie der Wind gerade trieb. Als Attraktion galt, dass ich mit meinem Nurflügel - 1,80 m Spannweite - den Looping am Hang aus dem Handstart heraus ausführte, wobei mein Modell in etwa 2 m über der Hangkante ankam, um dann einen normalen Flug auszuführen. 40 bis 50 sec Flugdauer waren hierbei die Regel...

Ende 1937 wurde dann noch von H. Emmerich und G. Müller der **Saal-Flugmodellsport** eingeführt. Hans und Wolfgang Emmerich eiferten ihrem älteren Bruder Heinz nach, und es kam vor, dass bei einem Vergleichsfliegen die ersten drei Gewinner alle Emmerich hießen. Während die ersten Saal-Flugmodelle noch aus Schilfrohr und Strohhalmen gebaut und mit Papier bespannt waren, brachte gerade hier die Einfuhr des viel leichteren **Balsaholzes** eine wesentliche Verbesserung der Flugleistungen. Von den seither etwas

eckigen Modellkonstruktionen in Kiefer und Sperrholz kam man bald ab, weil sich mit Balsaholz alles viel schneller und formschöner gestalten ließ. Die Leichtmetall-Bauweise setzte sich nicht durch. Auf Wettbewerben wurde viel von der Stuttgarter „Modellflieger-Hochburg“ geredet, und in der Tat hatten wir 1938 und 1939 einmalige Mannschaften. Eugen Rall und August Rüdle waren mehrfach als gut betreuende Mannschaftsführer mit großen Wettbewerben auf der Teck, auf der Wasserkuppe, in Frankfurt beim Saalflug-Wettbewerb, in Borkenberge bei den Motorflugmodellen usw., während Rieger, ein Gewerbeoberlehrer und Modellflug-Werkstattleiter, mehr in die Schreibtischarbeit vertieft war.

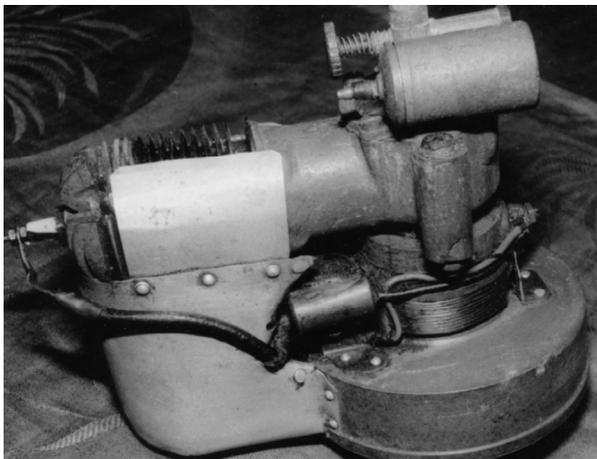
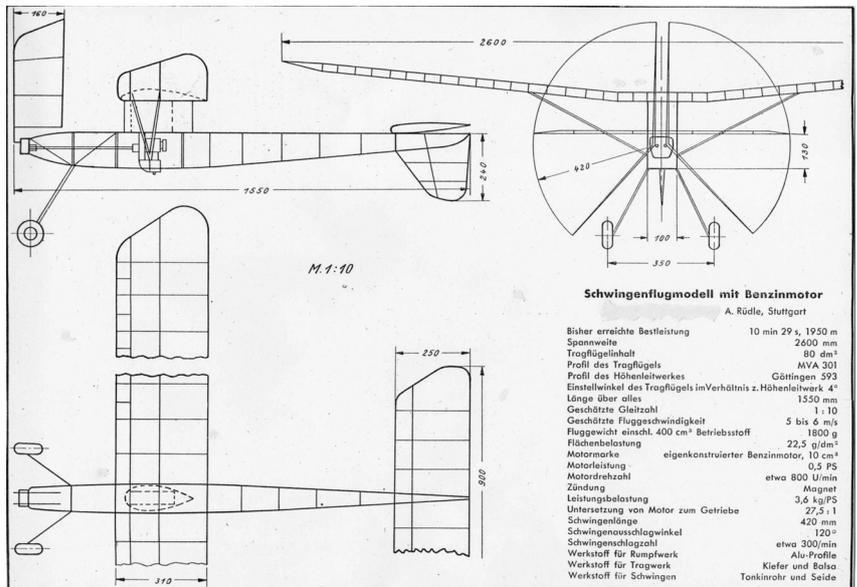


Betracht zogen und auch späterhin eine technische Berufsausbildung bevorzugten. Viele der damaligen Modellflieger sind heute angesehene Mechaniker, Zeichner, Konstrukteure, Ingenieure, Doktoren der Rechte und Techn. Wissenschaften, Kaufleute und Fabrikanten geworden.

In der Zeit von 1936-1944 erzielten wir unsere größten Erfolge, die in verschiedenen Fluggeländen um Stuttgart und auch auf Wettbewerben erfliegen wurden. G. Aldinger entwickelte eine einfach wirkende Kompass-Steuerung, die er in Enten-Segler einbaute und womit er auf verschiedenen Wettbewerben sehr erfolgreich war. H. Emmerich entwickelte die doppelt wirkende **Kompass-Steuerung** und baute hierfür Normal-

Im Großen und Ganzen lebten wir damals in einer sehr turbulenten Zeit. Der Modellflugsport war bei vielen Modellfliegern das einzige Steckenpferd. Ab 1939 gab es zum ersten Mal auf Wettbewerben die FAI-Klasse. Flugmodelle dieser Klasse waren nach den internationalen Regeln und Formeln fast ausschließlich in Balsaholz mit Papierbespannung gebaut. Die Einführung dieser Klassen wurde von den Leistungsmodellfliegern sehr begrüßt. Selbst in der FAI-Klasse setzten sich Modelle mit Kompasssteuerungen durch und als einziger versuchte ich es mit einem Nurflügel, teilweise sogar erfolgreich.

Im Juni 1939 fand dann in Hannover eine FAI-Segler-Ausscheidung statt. Die ersten fünf kamen nach England und kämpften dort um den König-Peter-Pokal. Unser Heinz Emmerich, der mit dabei war, hatte besonders Pech: Nach einem guten Probeflug fand er sein



Motor des Rekord-Schwingenflugmodells von August Rüdle

Modell sehr demoliert auf.

Der Motorflugmodell-Wettbewerb in Borkenberge brachte uns, trotz mancher Siege, eine sehr unangenehme Überraschung. Am letzten Wettbewerbstag wurde der Wettbewerb plötzlich abgebrochen, und um viele Hoffnungen ärmer geworden, vernahmen wir die Kunde von der „politisch äußerst angespannten Lage“ und zu Hause dann vom Ausbruch des Krieges.

Schon im Jahr 1939 wurde uns Modellfliegern das Einfluggelände der **Festwiese auf dem Cannstatter Wasen** zu klein, und so gingen wir in die Ebene nördlich des Burgholzhofes nach **Zazenhausen**, der heutigen Siedlung Rot. Hier wurden vor allem Hochstarts durchgeführt. Zum allgemeinen Spaß wurden auch sogenannte Mammuthochstarts durchgeführt, wobei das Modell in 200 m Höhe ausklinkte und selten vor 10 Minuten Flugdauer wieder zur Landung ansetzte. Leider wurde in diesem Gelände mit Straßenbau begonnen, und so gingen wir in die Gelände um **Korntal** und **Kornwestheim-Ludwigsburg**, dem einstigen großen **Exerzierplatz** und dem heutigen „Pattonville“. Dieses Gelände war für den Modellflug wie geschaffen, und viele Jahre hindurch war es auch Segelfluggelände. Der einzige Nachteil bestand darin, dass man von Stuttgart aus erst 20 Minuten mit dem Vorortzug fahren und dann noch einen fast ebenso langen Fußmarsch antreten musste.

Im Korntaler Gelände flogen die Experten Oskar Gerlach, German Buck und Ulrich Haigis schon seit längerer Zeit ihre rasant steigenden Gummimotor-Apparate, ohne Gummigewichtseinschränkung. Gerlach flog damals 3 min. mit seinem später als Bauplan erschienenen „Falter“. Haigis brachte zu der Zeit seinen „Rapid“ heraus... Im Jahre 1940 war dann noch ein Hallenflugmodell-Wettbewerb in Breslau in der „**Jahrhunderthalle**“. Bei Probeflügen erreichte ich u.a. eine Flugdauer von genau 12 min, wobei mein Modell in 6 m Höhe an die Hallenwand flog und abrutschte. Der Deutsche Rekord stand damals auf 17'27". Beim Wettbewerb selbst erreichte Walter Fritz mit 10'54" in Klasse C den 1. Preis und ich den 2. mit 10'10"...

Der letzte bedeutende Wettbewerb während der Kriegsjahre war dann noch die Schlussprüfung des Preisausschreibens von 1942, welche erst im Sept. 1945 in Wartin (Pommern) durchgeführt wurde.

August Rüdle konnte mit seinem erstklassigen **Schwingenflugmodell** in Wartin einen neuen Deutschen Rekord im Bodenstart mit 10'29" Flugdauer aufstellen. Die Streckenflugleistung seines Modells betrug 1930 m. Wenig später, im Juli 1944 überbot er seinen Rekord und schaffte in Kirchheim-Teck 41 min bei 7,7 km Strecke. Dies ist ein Meilenstein in der deutschen Modellfliegergeschichte überhaupt. Der Motor war eine Eigenkonstruktion mit neuartiger Wirbelstromspülung (patentiert), hatte 10cm³ Hubraum, Magnetzündung und 0,5PS bei 800U/Min.

Den nächsten Rekord flog H.-Chr. Scheiffele mit einem mikrofilmbespannten Hallentragschrauber, die Flugzeit betrug 2'28".



Walter Fritz 1947 mit Parasolmodell

Erst nach 1945 konnte dann der Modellflugsport verein- zelt und örtlich verschieden wieder aufgenommen wer- den. Leider kamen die Brüder Aldinger, Wolfgang Em- merich , Heinz Barth, Hans Günter Beck und German Buck aus dem Krieg nicht mehr zurück...

Arthur Oswald

Wolfgang Gerlach: **Ab 1950**

Die Gründung der „**Modellfliegergruppe Stuttgart e.V.**“ erfolgte im Jahre 1950 kurz nach Freigabe des Modellflugsports durch die Alliierten.

Die Gruppe war so groß, dass sie in zwei Abteilungen aufgeteilt werden musste: Die eine war im Zentrum stationiert, die andere in den Burgholzhof-Kasernen in **Zuffenhausen**. Schon damals begann das Nomaden- dasein die Modellflieger wild von einem Jugendhaus zum andern, in Nebenräume von Gaststätten und Knei- pen zu treiben. Die paar Schränke, die unsere Utensi- lien die Woche über von Bauabend zu Bauabend ein- halteten, waren schon zu viel; jeder liegendebliebene Balsaspan oder der Duft von Spannack im Jugendhaus erregte das Personal. Bald war jegliche Vereinsbauakti- vität wieder gestorben, die Modellflieger zogen es vor, individuell zu Hause zu bauen, wann immer Zeit und Lust dazu vorhanden waren.

Dennoch ging der Aufwärtstrend ungestüm weiter. Die Mitgliederzahlen in den 50er Jahren lagen bei 80, zeit- weise sogar fast bei 100. Wir galten als die „**aner- kannt beste Modellfliegergruppe ohne eigene Werkstatt**“(BWLV-Präsident **Dr.Seifriz**). Fliegen selbst war kein Problem, es gab genug Plätze, wo man noch ungestört war. In Korntal, unterhalb des Auffüll- platzes „Grüner Heiner“ (damals ein kleines Hügele...), im jetzigen Industriegebiet oder auf dem „Exe“ in Kornwestheim, oder auf der Hulb in Böblingen, natür- lich gab es auch viele Wettbewerbe in unmittelbarer Umgebung.

Die **Vereinsmeisterschaft** war jährlich ein großes Treffen. Beim sonntäglichen Fliegen traf man sich auf einem vorher bestimmten Gelände. Mit Anhang natürlich, Fesselflieger, Freiflieger, mit Teilnehmerzahlen, wie sie heute mancher Wettbewerb im Lande gerne hätte.

Der **erste Deutsche Meistertitel** fiel damals in der Motorklasse bis 5 ccm nach Stuttgart, das war, glaube ich, 1955. Die Landesmeisterschaft fand regelmäßig in Bruchsal statt, so lan- ge, bis die Leistungen der Modelle so gut wurden, dass sie je nach Wind über die Autobahn, in den Wald oder in die Häuser flogen. Die Leinenlänge war bei den Seglern schon lange von 100 m auf 50 m reduziert, der Boden- start der Motor- und Gummimotormodelle in den Hand- start übergeführt.

Die ersten Begegnungen der Stuttgarter Modellflieger mit dem **Aero Club Stuttgart** fanden schon sehr früh statt, als noch niemand eine Integrierung ins Vereinsle- ben ahnen konnte. Die Fliegerei auf dem „Exe“ ging so lange gut, wie der Wind richtig blies. Ging er quer über die Startbahn, musste man das Schleppseil beachten



Richard Eppler, 1947, mit Gummimotormodell beim Stuttgarter Wettbewerb in Korntal

und oft gab es freundschaftliches Gebruddel, wenn die Bremse das Modell direkt neben dem Startplatz der „Großen“ landete.

Beim Flugtag in **Korntal**, an dem auch der ACS beteiligt war und unter anderem der legendäre Kunstflieger Falderbaum mit seiner LO 100 auftrat, waren die Modell- flieger ohne Murren bereit, einen Tag lang nicht zu flie- gen (was sollten sie auch dagegen tun, sie waren in Korntal ja nur geduldet).

In Böblingen auf der **Hulb** stieg der Flugbetrieb durch die Motormaschinen so stark an, dass die Modellflieger im- mer mehr ins Abseits gedrängt wurden, und am Platz- rand war Fliegen nur außerhalb der Wachstumszeit oder kurz während der Heuernte möglich. 1958 gab es bereits zwei Europa-Cup-Sieger im Verein, die große Anzahl der Mitglieder ging aber schon wieder zurück, zugunsten einer kleineren Anzahl sehr guter Leute.

1. Stuttgarter Modellflugwettbewerb am 27./28. 9.1947

im Gelände nördlich Korntal bei Stuttgart.

(aus der „Modellflug-Post“ 1948)

Der Stuttgarter Modellflug Club erreichte durch die Aufnahme gegenseitiger Fühlungnahme, Erfahrungsaustausch und Anregungen den Zweck dieser Veranstaltung. Obwohl ihre Durchfüh- rung nur wenigen bekannt war, übertraf sie durch die eingegangenen 107 Meldungen aus allen westlichen Besatzungszonen die gestellten Erwartungen. In einem zusammenfassenden Bericht heißt es, daß der Leistungsstand bei den Segelflugmodellen ein sehr hoher ist, daß aber unter den Benzinmotormodellen nur wenige mit wirklich hervorragenden Flugeigenschaften aufwarteten. Vor allem muß dem Einfliegen der Modelle besondere Beachtung zukommen, um die volle Lei- stungsfähigkeit auszunutzen.

Die Gesamtwertung ergab folgendes Ergebnis:

Segelflugmodelle: Hermann Nägele (Bietigheim) mit 34 Min. Dauer, 30 km Strecke.

Gummimotoren: Hugo Leppert (Nürnberg) mit 101 Sek. Dauer.

Motormodelle: Lothar Scheffner (Göppingen), 23 Min.

Die **Fesselflieger** begannen wettbewerbsmäßig sehr aktiv zu werden. Aber als man z.B. im Kunstflug und im Mannschaftsrennen dazu übergang, den Handstart abzu- schaffen, wurde die Asphaltpiste immer dringlicher. In Walldorf versuchte man den Wiesenplatz durch Linole- umbahnen befliegbar zu machen. Die ersten Umwelt- schützer erwachten, der Bannkreis wurde immer weiter gezogen, die Trainingsmöglichkeiten immer weniger.

Durch Vergrößerung der Wohnflächen, durch Straßenbau und den Ausbau von Fluggeländen zu Verkehrslandeplät- zen („Exe“ in Ludwigsburg, „Hulb“ in Böblingen, Hahn- weide, Donaueschingen, Konstanz, Bruchsal, Schwäbisch Hall, Karlsruhe usw.) gab es immer weniger Vereine, die einen Wettbewerb veranstalten konnten. Mit Beginn der 60er Jahre begann der große Boom wieder abzuflauen.

Anschriften deutscher Modellfluggruppen 1948 :US-Zone

Flugmodellbauclub „Einkornspatzen“

A. Schittenhelm (14a) Schwäbisch Hall, Katharinenstraße 11

Modellflug-Club Stuttgart

H.Emmerich , (14) Stuttgart-Obertürkheim, Mirabellenstraße 29

„Ikarus“ (SMFC) Modellfluggruppe an der TH Stuttgart

Modellflug-Club Göppingen

L. Scheffner , (14a) Göppingen , Reuschstr. 20



August Rüdle auf der „Deutschen“ in Braunschweig 1955.
Ganz links Roland Stempfle, daneben Walter Wöhrle mit seinem A2.
Rechts Walter Müller (Klasse I)

Gerade rechtzeitig kam für die Modellflieger daher 1960 der **Zusammenschluss** mit dem **Aero Club Stuttgart**. Endlich hatten wir eine Dauerbleibe, der Freitag wurde der große Vereinsabend gemeinsam mit den Segel- und Motorfliegern. Es bildete sich eine hervorragende Gemeinschaft und ein Vereinsleben, um das uns viele im Land beneideten.

Die **Fesselflieger** stellten Teilnehmer für fast alle Welt- und Europameisterschaften in Russland, Ungarn, Finnland, ganz Europa. Es gab Deutsche Meister in allen Klassen, Deutsche Rekorde in Speed und einen für Düsenantrieb mit 267 km/h.

Auch im **Freiflug** wurde national und international kräftig mitgemischt. Europameister, Deutsche Meister, Gewinner der Jahresbestenlisten in fast allen Klassen, einen Deutschen Rekord für Saalflugmodelle mit 15 Min. Flugzeit.

Doch die Spitze wird trotzdem immer schmaler. Die von Anfang an Dabeigewesenen sind durch Studium, Familien- und Berufs-Gründung vielfach zeitlich nicht mehr in der Lage, weiterhin aktiv zu fliegen.

Die Zahl der Jugendlichen geht zurück, niemand kann sie mehr betreuen, ausbilden, zum Wettbewerb abholen und wieder heimbringen. Wo kann man noch fliegen? Der jährliche Wettbewerb in Rohrau fällt durch den Bau



1956: Manfred Rüdle „W“, Jürgen Hinze „A1“,
Werner Hamma „I“



der Autobahn A81 weg, der traditionelle Städtewettkampf Zürich-Stuttgart stirbt dahin, der Wurfgleiterwettbewerb in Büsnau ebenfalls, die neue Uni wird dort gebaut. Die **Fesselflug-Meisterschaft** auf dem Großmarkt und Parkplatz des Neckarstadions finden 1972 mit der Internat. Deutschen Meisterschaft ihr (vorläufiges?) Ende. Auch die zahlreich eintretenden Fernlenkflieger bringen nur eine vorübergehende Belebung. Mangels Fluggelände gelingt es nicht, diese Leute zu halten oder den RC-Flug auszubauen. Der Anstieg der Beitragskosten auf über 10 Mark im Monat (davon DM 0,80 für die Modellfliegergruppe und DM 0,50 für den Aero Club Stuttgart !) erreicht eine Traumgrenze. Sehr viele Kameraden treten aus oder melden sich beim BWLV ab. Die einzigen Veranstaltungen zurzeit sind der UHU-Wettbewerb und ein oder zwei Wochenendlehrgänge für Schüler mit der Modellbauschule des BWLV. Noch sind einige Mitglieder in der Gruppe. Ein aktiver Wettbewerbsflieger im Freiflug und noch drei im Fesselflug (wohnhafte in Stuttgart, Ulm, Schwäbisch Hall, Remscheid...) sind die traurigen Überreste. Wie lange noch?

1990 gab es nochmals eine **Deutsche Meisterschaft im Fesselflug-Kunstflug** in Stuttgart hinter dem Neckarstadion, die erste gemeinsame Meisterschaft nach der Wende. Das war gleichzeitig das Fest zum 40 jährigen Bestehen der „**Modellfliegergruppe Stuttgart e.V.**“ Zehn Jahre veranstalteten wir in Stuttgart die BWLV-Saalflug-Landesmeisterschaften.....

Ab 2000

Der Beitrag für die Mitglieder hat sich in 30 Jahren verdoppelt, aber wir existieren noch immer, auf relativ hohem Niveau.

So gab es 2003 einen Jugend-Europameister im Fesselflug-Kunstflug, 3 Landesmeister, einen 2. und 3. Platz auf Deutschen Meisterschaften und den ersten Platz in der Freiflug-Vereinswertung im BWLV.

Wir sind 30 Mitglieder, 25 beim BWLV gemeldet. Davon 9 Fesselflieger und 8 Freiflieger, die Wettbewerbe fliegen.

Und **2004** ist

- **Christian Fux** Teilnehmer an der Jugend-Weltmeisterschaft in Frankreich,
- **Richard Kornmeier** und **Claus Maikis** auf der Fesselflug-Weltmeisterschaft in USA,
- **Alfred Funk** und **Günter Chevalier** auf der Fesselflug-Scale-Weltmeisterschaft in Polen, und
- **Wolfgang Gerlach** auf der Freiflug-Europameisterschaft in Rumänien. ☺