Grußwort des 1. Vorsitzenden des Aero-Club Wolfsburg e.V.

Die Modellflugsparte des Aero-Club Wolfsburg feiert in diesem Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Als Vorsitzender des Vereins möchte ich der Modellflugsparte, seinen Mitgliedern und deren Angehörigen im Namen des Vorstandes aber auch persönlich die herzlichsten Glückwünsche übermitteln.

Mein besonderer Dank und meine Anerkennung gelten denjenigen, die mit viel Engagement und Idealismus die Geschicke der Modellflugsparte zur Zufriedenheit seiner Mitglieder und des Vorstandes lenken.

Allen aktiven und passiven Mitgliedern der Sparte für die Zukunft alles Gute und in jedem Jahr eine erfolgreiche und bruchfreie Saison.

Jürgen Möhle

1.Vorsitzender

Aero-Club Wolfsburg e.V. - Der Verein

Der Aero-Club Wolfsburg hat seine Wurzeln im Christlichen Jugenddorf in Wolfsburg. Dort wurde 1958 der Flug und Modellsport Club F.M.C. gegründet.

Flug- und Modellsportclub Wolfsburg e.V.
im Deutschen Aero-Club e.V.

Im Jahre 1976 wurde der Flug- und Modellsportclub Wolfsburg e.V. umbenannt in Aero-Club Wolfsburg e.V.

Am 31.03.2001 wurde die Verschmelzung der beiden Wolfsburger Luftsportvereine Aero-Club Wolfsburg e.V. und der Luftsportgemeinschaft Wolfsburg e.V. unter dem Namen Aero-Club Wolfsburg e.V. beschlossen.

Der Aero-Club Wolfsburg hat zwei Sparten, der Segelflugsparte und der Modellflugsparte. Die Geschäftsstelle des Aero-Club Wolfsburg ist in der Stadt Wolfsburg im vereinseigenen Vereinsheim am Amselweg ansässig.

Die Segelflugsparte betreibt den Flugplatz in Stüde und hat dort ihren Flugzeugpark bestehend aus modernen Segelflugzeugen und einem Motorsegel stationiert. Die Modellflieger haben ihren Flugplatz in Sülfeld. Beide Flugplätze sind mit Clubhäusern und Funktionsgebäuden sehr gut ausgestattet und bestehen schon viele Jahre.

Entwicklung der Modellflugsparte

Im Juli 1963 gründeten eine Gruppe Wolfsburger Modellflieger mit Helmut Bode vom Christlichen Jugenddorf die Modellflugsparte des FLUG- UND MODELLSPORT CLUB WOLFSBURG e.V.. Die Modellflieger präsentierten sich noch im November desselben Jahres mit einer ersten Ausstellung ihrer Modelle im Jugenddorf.

Die Modellflieger waren schon länger auf der Suche nach einem geeigneten Flugfeld und wurden schließlich in Sülfeld fündig. Ortsbürgermeister Hermann Hennies verpachtete ihnen vom 1.1.1964 an eine seiner Wiesen und ermöglichte so die Gründung des heutigen Modellflugplatzes.

Abbildung 1 Professor Nordhoff zu Gast beim Schaufliegen 1967

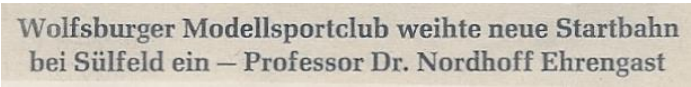
Wolfsburger Modellsportclub weihte neue Startbahn bei Sülfeld ein – Professor Dr. Nordhoff Ehrengast

Abbildung 2 Schlagzeile der Presse am 19. Juni 1967

1967 konnte der Flugplatz mit Hilfe des Volkswagenwerkes und einer Spende von Professor Heinrich Nordhoff ausgebaut und mit einer Asphaltstartbahn ausgestattet werden, die im Rahmen einer großen Schauflugveranstaltung im Beisein von Professor Nordhoff am 18. Juni 1967 eingeweiht werden konnte. Die Presse berichtete mit großen Artikeln darüber.

Mit Hilfe der Volksbank konnte 1968 ein nicht mehr benötigtes Zweigstellengebäude erworben werden. In einer beispiellosen Aktion von Eigenleistung wurde dieses Holzgebäude in Detmerode abgebaut und auf dem Modellfluggelände wieder errichtet und dient dort noch heute als Clubhaus.

Am 3. Juni 1975 wurde eine offizielle Genehmigung zum Betrieb eines Landeplatzes für Flugmodelle erteilt. Diese Genehmigung entsprechend der Luftverkehrszulassungsordnung wurde 1993 neu gefasst und ist bis heute die Grundlage für den Flugbetrieb auf dem Modellflugplatz in Sülfeld.

Nach der Umbenennung des Vereins im Jahre 1976 war die Modellflugsparte fortan eine Sparte des Aero-Club Wolfsburg.

Die Modellflugsparte kaufte 1995 das Modellfluggelände vom Verpächter, der Aero-Club Wolfsburg wurde auf diese Weise Eigentümer des Modellflugplatzes in Sülfeld.

Aufgrund der stürmischen und vielseitigen technischen Entwicklung ist das allgemeine Interesse an Modellflugzeugen und deren Betrieb seit langem sehr groß, so dass die Modellflugsparte seit vielen Jahren einen regen Zuspruch hat und auf eine solide Mitgliederzahl stolz sein kann.

Modellflugsport

Schon 1965 nahmen Mitglieder der Modellflugsparte an Luftsportveranstaltungen teil und konnten beispielsweise bei den niedersächsischen Freiflugmeisterschaften vordere Plätze belegen. Zu dieser Zeit begann auch eine intensive Jugendarbeit in deren Rahmen alljährlich die bekannten „UHU-Wettbewerbe“ durchgeführt wurden.

Abbildung 3 : Siegerehrung zum Freiflugwettbewerb „Der kleine UHU“, 24 Teilnehmer aus dem Jugenddorf (Presse 1969)

Beginnend mit dem ersten Kunstflugwettbewerb 1966 entwickelten sich die sportlichen Aktivitäten mit ferngesteuerten Flugmodellen in Sülfeld in den Folgejahren zu Teilwettbewerben der niedersächsischen Meisterschaften, bei denen die Teilnehmer aus Wolfsburg immer vordere Plätze belegten.

RC1 Bundesliga und F3A-Wettbewerbe

Der erste Kunstflugwettbewerb der 1973 ins Leben gerufenen „RC1-Bundesliga“ wurde vom FMC-Wolfsburg in Sülfeld ausgerichtet. Zu diesen dann alljährlich über Jahrzehnte ausgeführten Qualifikationswettbewerben zur Deutschen Kunstflugmeisterschaft trafen sich in Sülfeld die besten Modellflugpiloten der Bundesrepublik und der Wolfsburger Verein wurde schnell über die Landesgrenzen hinaus bekannt.

Abbildung 4 : Werner Prilop und Gerhard Bock: Konzentration beim RC-1 Kunstflugwettbewerb

Diese Kunstflugwettbewerbe setzten auch vereinsintern wichtige Impulse, so dass über viele Jahre Spitzenpiloten in die RC1 Bundesliga nachwuchsen und dort mit vorderen Platzierungen erfolgreich waren. Bei diesen Wettbewerben werden Kunstflugprogramme aus aneinandergereihten Figuren mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden geflogen, die von einem

Abbildung 5 : Die Wettbewerbspiloten mit ihren Maschinen in den 70er Jahren

Abbildung 6 : Im Vordergrund ein Punktwerterteam bei der Arbeit. Im Hintergrund v.l. Horst Forg, Günter Hoppe, Werner Prilop und Gerhard Bock

fünfköpfigen Punktwerterteam innerhalb einer Werteskala von 1 bis 10 beurteilt werden. Die Rangfolge der Piloten ergibt sich in der Endauswertung aus der erreichten Gesamtpunktzahl der gewerteten Durchgänge.
Zur schnelleren Auswertung der Wertungszettel wurde 1982 in Sülfeld erstmals ein Computer eingesetzt.

Abbildung 7: F3A-Rechenzentrum im Clubhaus 1982

Die F3A-Wettbewerbe wurden von der Bundesmodellflugkommission ausgeschrieben und sportlich durchgeführt. 1982 wurde der F3A-Wettbewerb von Luftsportprominenz begleitet. Es waren der Bundesmodellflugreferent des DAEC Bertold Petersen und Helmut Rohde als Modellflugreferent des Landesverbandes Niedersachsen anwesend sowie der 1. Vorsitzende des Aero-Club Wolfsburg Walter Leuenberger. Die Siegerehrung wurde vom Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg Rolf Nolting durchgeführt.

Abbildung 8: F3A-Siegerehrung 1982: v.l. Walter Leuenberger, Dietrich Altenkirch, Oberbürgermeister Rolf Nolting, Werner Schweiker, Bertram Lossen, Franz Mayr

Abbildung 9: F3A-Piloten in Sülfeld 1984: v. l. Bertram Lossen, Dietrich Altenkirch, Karl Liese

Abbildung 10: F3A 1995 in Sülfeld In den Günter Ulsamers Revolution

Der letzte F3A- Wettbewerb wurde 1996 in Sülfeld durchgeführt, es gab keine Teilnehmer aus dem eigenen Verein. Die Wettbewerbsteilnahme ist in den letzten Jahren aufgrund der sehr anspruchsvollen Kunstflugprogramme sehr aufwendig geworden. Das betrifft sowohl das Training als auch die eingesetzte Modelltechnik.

Eine entsprechende Qualifikation im Rahmen der F3A Kaderwettbewerbe ist nach wie vor der Schlüssel zur Teilnahme an der FAI-Weltmeisterschaft.

In den letzten Jahren hat Werner Prilop, inzwischen in hohem Alter, an ähnlichen F3A- Wettbewerben des Deutschen Modellfliegerverbandes und anderen Cup-Wettbewerben erfolgreich teilgenommen.

Abbildung 11: Werner Prilop bei Startvorbereitungen zu einem Trainingsflug. Das Kunstflugmodell ist eine Balsaholzkonstruktion mit Elektroantrieb und Einziehfahrwerk.

F3A-X Wettbewerbe, Kunstflug mit großen Modellen

Der mehrfache TOC-Teilnehmer Günter Hoppe brachte die F3A-X Klasse 1980 aus Las Vegas mit, wo seit 1974 das Tournament of Champions (TOC) als Einladungswettbewerb für die besten Kunstflugpiloten der Welt ausgetragen wurde. Der Besitzer des Circus Circus Hotels Bill Bennet lud alljährlich zur diesem bedeutenden Wettbewerb ein und stattete ihn mit hohen Preisgeldern aus.

Ab 1978 wurde das TOC für originalähnliche Kunstflugmodelle ausgeschrieben. Um eine Grenze und ein Kriterium für die

eingesetzten Modelle zu definieren, wurde die Leermasse auf 10 kg festgesetzt. Dieses Auslegungskriterium hatte in Deutschland in der F3A-X Klasse über 25 Jahre Bestand.

Im Jahre 1981 wurde in Lemgo die „Kleeberg Trophy“ mit von Bill Bennet gestifteten Pokalen ausgeflogen.

Von 1982 an wurden aufgrund der hohen Teilnehmerzahlen alljährlich an vier Standorten zweitägige Teil-Wettbewerbe in einer Jahresrunde zum F3A-X Deutschland Cup ausgetragen, einer davon über mehr als 25 Jahre in ununterbrochener Folge in Sülfeld und immer auch mit sehr erfolgreicher Beteiligung der Wolfsburger Modellflieger.

Abbildung 12: Das F3A-X Starterfeld 1984 in Sülfeld

Abbildung 13: Dietrich Altenkirch und Ernst-Bodo Dedolf beim „Trockentraining“ eines unbekannten Kunstflugprogramms (1984)

Abbildung 14: Dietrich Altenkirch und Ernst-Bodo Dedolf bei Startvorbereitungen(1984)

Von Anfang an nahmen an den offenen F3A-X Wettbewerben auch Modellflieger aus den Nachbarländern Schweiz, Frankreich und den Niederlanden teil.

Abbildung 15: Henk Jalving aus den Niederlanden mit der Vigens

Abbildung 16: F3A-X Piloten vom Aero-Club Wolfsburg mit den Extras

Alexander Heindel aus Baden-Würtemberg war viele Jahre als Wettbewerbsteilnehmer F3A-X in Sülfeld dabei. Er gewann mehr als 10 mal den Deutschland-Cup. Oft war der Abschlusswettbewerb der Jahresrunde in Sülfeld und oft holte Alexander hier den Siegerpokal. Sein Bruder Gerald war ebenfalls ein Spitzenpilot in F3A-X und auch immer vorn dabei.

Abbildung 17: Alexander Heindel mit Familie 1991 in Sülfeld

Abbildung 18: F3A-X Alexander Heindel mit der Metterhausen EA-260 1991 in Sülfeld

Starkes Feld beim Deutschland-Cup

Kunstflug: Modellclub trägt wieder Wettbewerb aus – Altenkirch vorne

(tas) Gut besucht war der Kunstflug-Modellwettbewerb, den am Wochenende der Aero-Club Wolfsburg in Sülfeld veranstaltete. Über 40 Starter kamen zum Abschlussvergleich des Deutschland-Cups, der inoffiziellen Deutschen Meisterschaft. Zugleich feierten die Wolfsburger ihr 20-jähriges Bestehen.

„In den 20 Cup-Jahren waren wir als einziger Verein immer einer der vier Ausrichter eines Jahres", berichtete Dietrich Altenkirch. Der Pressewart des Aero-Clubs holte sich auch zwei Mal den Pokal des Jahresbesten der A- oder Experten-Klasse.

Am Wochenende traten insgesamt 16 Starter in der Expertengruppe an, die übrigen 25 waren in der B-Klasse dabei. An den Start durften nur originalgetreue Nachbauten existierender Kunstflieger. Ihre Spannweite misst bis zu 2,5 Metern, ihre Motoren haben bis 80 Kubikzentimeter Hubraum und leisten bis zu acht PS. Die Kraft brauchen die Flieger für Loopings, Schrauben und Trudelflüge.

„Das Teilnehmerfeld ist sehr stark", sagte Dieter Beulcke aus Ratzeburg. „Die Flugvorgaben sind anspruchsvoll", fand Ralf Knecht aus Ditzingen.

Sieger in der A-Klasse wurde Alexander Heindel (Baden-Württemberg). Bester Wolfsburger: Dietrich Altenkirch auf Rang 3. In der B-Klasse siegte Peter Lumpe aus Nordrhein-Westfalen. Bester Wolfsburger: Thomas Löser auf Platz 8.

Flügellänge 2,5 Meter: Mächtig groß sind die Modellflugzeuge, mit denen über 40 Hobbypiloten am Wochenende beim Aero-Club um den Deutschland-Cup antraten. Photowerk (js)

Abbildung 19: F3A-X 2001:Zum 20zigsten Mal X-Wettbewerb in Sülfeld. Werner Prilop mit EA 300

Wenn auch solche sportlichen Veranstaltungen aus Naturschutzgründen in Sülfeld nicht mehr durchgeführt werden können, so beteiligen sich Mitglieder der Modellflugsparte nach wie vor mit großem Erfolg an den bundesweit stattfindenden Motorkunstflugwettbewerben.

Kunstflug mit Hubschraubern, F3C in Sülfeld

In den 70er Jahren lernten die Modellhubschrauber das Fliegen, sie wurden schnell zu markfähigen Produkten weiterentwickelt, die präzise made in Germany gefertigt und entsprechend teuer waren. In den 80er Jahren entwickelten sich die Modellhubschrauber schließlich zu kunstflugfähigen Sportgeräten für den Wettbewerbseinsatz.

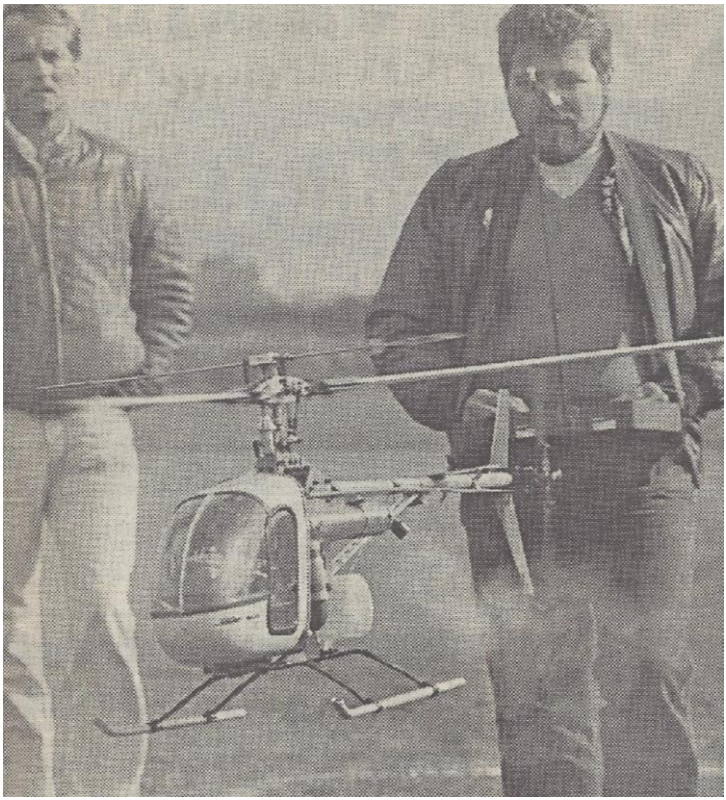

Abbildung 20: Beim Schwebeflugteil des Kunstflugprogramms

In unserer Region wurden 1985 in Uetze und Sülfeld in der FAI Kunstflugkategorie für Hubschrauber F3C Wettbewerbe in den Klassen A, B und C ausgetragen. Darin werden in einem Schwebeflugteil

präzises Schweben mit Aufnehmen und Absetzen von kleinen Lasten gefordert und in einem Schnellflugteil Kunstflugfiguren ähnlich denen, die von den Flächenfliegern bekannt sind, absolviert. In der A-Klasse schließt das Programm üblicherweise mit einer Autorotationslandung.

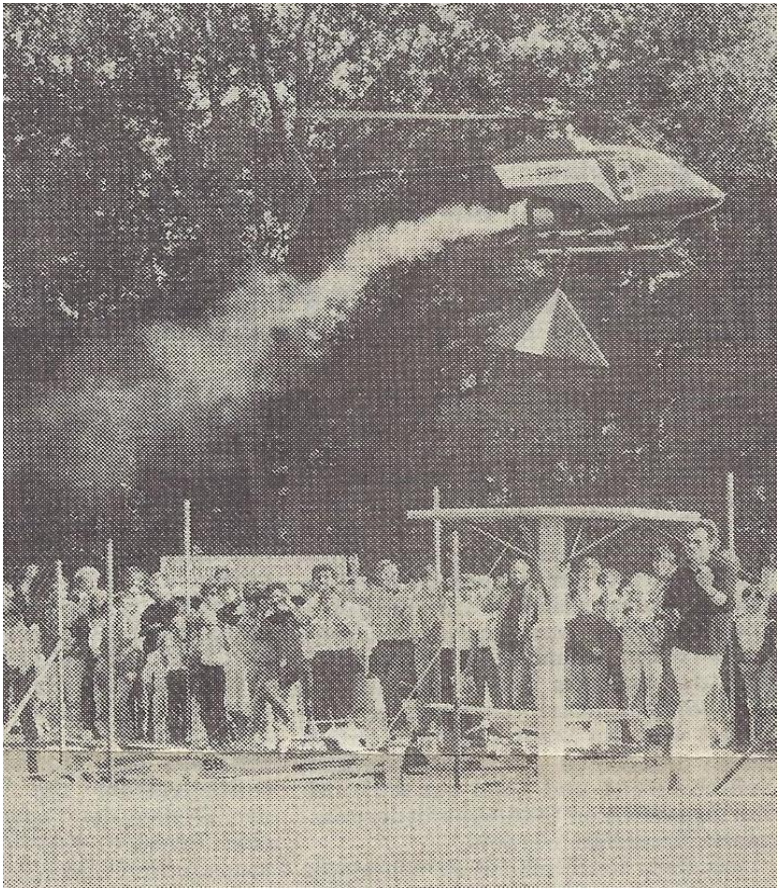

Abbildung 21: Lastaufnahme und –absetzen nach Zeit

In Uetze nahmen 1985 Reinhard Gruß und Reiner Prost teil und in Sülfeld waren Frank Denecke, Reiner Prost, Axel Schamscha und Jens

Lorke vom Aero-Club Wolfsburg dabei. Reinhard Gruß nahm an der Deutschen Meisterschaft des DMFV in Frotheim teil. Er war der einzige

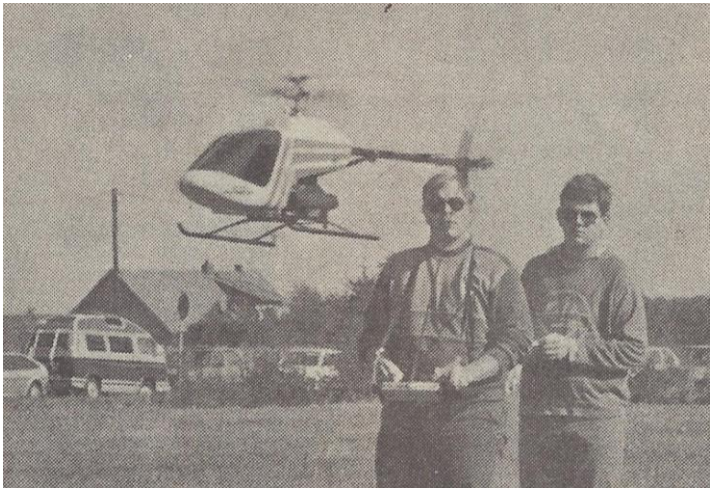

Abbildung 22: Schwebeflug im Wettbewerb 1985

Teilnehmer des Vereins beim Hubschrauberwettbewerb 1986 in Sülfeld.

In der Folgezeit gab es keine Hubschrauberwettbewerbe mehr in Sülfeld. Die Aktivitäten mit Modellhubschraubern wurden im wesentlichen von Klaus Wilke, Manfred Fichler und Burkard Pieper weitergetragen bis sich vor etwa 7 bis 8 Jahren eine größere Gruppe von Huschrauberpiloten zusammenfand, die bis heute stetig wächst.

Die Technik der Hubschrauber hat sich stark gewandelt. Derzeit werden die meisten Helis elektrisch angetrieben und sie verfügen über

eine sehr fein justierbare Stabilisierungselektronik. Große Entwicklungsschritte auf dem Gebiet der Mikroelektronik machen den Fernsteuerflug von winzigen Hubschraubern mit wenigen Gramm Abflugmasse möglich, die aufgrund preiswerter Herstellung und weltweiten Vertriebs sogar kostengünstig zu erwerben sind.

Dank der weniger komplexeren Technik und der geringeren Anschaffungs- und Betriebskosten erfreut sich die Hubschrauberfliegerei eines wachsenden Zuspruchs

Abbildung 23: Adam Malyska fliegt seinen Modellhelikopter im Rückenflug

Jugend- und Nachwuchsarbeit

Am Modellflug interessiert Jugendliche und Erwachsene sind bei den Modellfliegern in Sülfeld immer willkommen, ob sie nur Fragen haben oder fliegen lernen wollen, sie finden einen Ansprechpartner.

Das Fliegenüben kann im Lehrer-Schüler- Betrieb geschehen, um zu Beginn einen Schaden am Modell und größeren Frust zu vermeiden, ganz gleich, ob es mit einem Flächenmodell oder einem Helikopter sein soll. Für Einsteiger bietet der Aero-Club eine wichtige Informationsplattform, wo Erfahrungen ausgetauscht und Rat eingeholt werden kann. Das hilft bei der Auswahl von geeignetem Fluggerät wie auch später bei der Vermeidung von technischen Fehlern zum Beispiel beim Einbau von Motoren oder Komponenten der Fernsteuerung.

Gelegentlich finden an der Fliegerei Interessierte über den Modellflug auch den Weg in die Segelflugsparte und lernen dort das Segelfliegen.

Zur Intensivierung der Jugendarbeit wurde am Theodor-Heuss-Gymnasium von 2003 an über mehrere Jahre im Rahmen des Schulunterrichts ein Wahlpflichtkurs durchgeführt, bei dem Schüler der neunten Klasse unter Anleitung von Mitgliedern der Modellflugsparte selbst ferngesteuerte Modellflugzeuge bauten und auf dem Modellflugplatz fliegen ließen. Zu diesen Veranstaltungen gehörten auch Exkursionen unter anderem zum Luftfahrtmuseum in Laatzen und dem Flughafen Hannover. Darüber hinaus wurden allen Schülern und auch ihren Eltern die Möglichkeit gegeben, in Segelflugzeugen der Segelflugsparte des Aero-Club Wolfsburg in Stüde mit zu fliegen.

Abbildung 24:Wahlpflichtkurs „Modellflug“ am Theodor-Heuss-Gymnasium 2004

Schauflugveranstaltungen

Auch die Schauflugveranstaltungen haben bei den Wolfsburger Modellfliegern eine lange Tradition. Nachdem anlässlich des zweiten Schauflugtages 1967 die Startbahn eingeweiht werden konnte, gab es 1968 neben einem dritten Schaufliegen auch eine Modellflugvorführung im VFL-Stadion beim Stadtfest zum dreißigjährigen Bestehen Wolfsburgs. 1971 wirkten die Modellflieger ebenfalls im VFL-Stadion bei der Veranstaltung „Ein Platz an der Sonne“ mit.

Gelungene Flugmodellschau des FMC im VfL-Stadion – Fast 2 000 Zuschauer sahen Meister des Kunstfluges

Abbildung 25: Schauflugtag 1969 im VFL-Stadion (Presse 22. Juni 1969)

Die Brockenhexe stürzte ab

Die fliegende Brockenhexe des Braunschweiger Modellfliegers Renneke (Foto unten) machte sich selbständig: Beim Schaufliegen aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens der Modellflug-Sparte des Wolfsburger Flug- und Modellsport-Clubs auf dem Gelände in Sülfeld sauste die Hexe auf den Boden. Besitzer Renneke wußte wenig später auch warum: Die übergroße Hitze verzog das Höhenruder, so daß der Pilot vom Boden aus den lustigen Flugkörper nicht mehr manövrieren konnte.

Fast 50 Flieger hatten sich für das Schaufliegen angemeldet. FMC-Spartenleiter Horst Forg: „Wir konnten gar nicht alle fliegen lassen, das Programm wäre sonst zu lang geworden." Rund 550 Zuschauer verfolgten die Schauflüge, die viel Abwechslung brachten. Überraschend viele Besucher hatten sich auch zum Nachtfliegen eingefunden. Sie konnten lediglich die Beleuchtung des Flugzeuges erkennen. Beim Landeanflug wurden die Modellflugzeuge jedoch mit Handscheinwerfern angestrahlt. Zu diesem ersten Nachtfliegen des FMC war die Landebahn beleuchtet worden.

Unter den Zuschauern befanden sich auch der Vorsitzende des Sportausschusses Helmut Thomas, der stellvertretende Ortsbürgermeister von Fallersleben/Sülfeld, Dietrich Fiedler (er überreichte dem Club einen Blumenstrauß zum Jubiläum), der ehemalige Sülfelder Bürgermeister Hennjes, der sich seinerzeit für die Einrichtung des Flugplatzes in Sülfeld stark gemacht hatte, und Stadtrechtsrat Otto Haag in Vertretung des Oberstadtdirektors.

Unser Bild links zeigt einige der Schauflugmodelle (links Spartenleiter Horst Forg mit einer „Phantom", unten knieend der Wolfsburger Wolfgang Roth mit einem ADAC-Hubschrauber. hei/Fotos: Fritz Rust

Abbildung 26: Schauflugtag 1973 ein exotisches Fluggerät

Zum zehnjährigen Jubiläum der Modellflugsparte wurde 1973 dann ein zweitägiges Schaufliegen vor einer großen Zuschauerkulisse veranstaltet. Wie die Bilder zeigen gab es exotische Modelle wie einen motorisierten Ragallodrachen in Form einer Brockenhexe zu sehen Wolfgang Roth flog seinen ADAC-Hubschrauber vor. Schwebeflug und ein wenig gemächlicher Rundflug waren damals eine Sensation.

Abbildung 27: Hubschrauber und Phantom beim Schaufliegen 1973

Diese Schauflugtage wurden traditionell über viele Jahre fortgesetzt. 1986 fand dann das letzte Schaufliegen mit der Beteiligung von manntragenden Flugzeugen und Fallschirmspringern statt. Diese Flüge mussten damals von der Luftaufsichtsbehörde in Frankfurt genehmigt werden, weil Sülfeld in der Flugverbotszone ADIZ längs der Grenze zur DDR lag. Aus Gründen mangelnden und geeigneten Parkraums sowie aus Gründen des Naturschutzes wurde diese Form der publikumswirksamen Präsentation des Modellflugs aufgegeben.

In den Folgejahren wurden die Schaufliegen, bei denen ein ca. dreistündiges Flugprogramm gezeigt wurde, durch Tage der offenen Tür ersetzt, an denen ganztägig Flugvorführungen geboten werden und darüber hinaus interessierte Zuschauer die Möglichkeit bekommen unter Anleitung eines geübten Piloten, selbst ein Flugmodell zu steuern und sich eingehend über den Modellflug zu informieren.

Abbildung 28: Tag der offenen Tür auf dem Modellflugplatz Sülfeld 2012

Die Technik im Modellflug hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Es gibt nur noch wenige Enthusiasten, die ihre Fernlenkmodelle in Balsaholz oder Verbundfaserstoffen komplett selbst herstellen. Ob Einsteigermodelle, Hubschraubermodelle in allen Größen, Jetmodelle mit Kerosin betriebenen Strahltriebwerken oder auch Wettbewerbsmodelle aller Leistungsklassen, alles lässt sich

.Abbildung 29: Klaus Wilke Schüler-Lehrer-Betrieb mit einem Hubschrauber Tag der offenen Tür 2009

Abbildung 30:Ehrenfried Schulze und Reinhard Gruß bei Startvorbereitungen mit der Norman Islander

derzeit flugfertig kaufen. Die Elektronik der Fernsteuersysteme ist wesentlich sicherer und deutlich leistungsfähiger geworden. So hat sich auch der Modellflug in Sülfeld über die Jahre stark gewandelt

Vom dreißig Gramm leichten Mikromodell mit Elektroantrieb bis zum mehrmotorigen Großmodell mit über drei Metern Spannweite, vom Mikrohelikopter bis zum vorbildgetreuen Hubschrauber mit Turbinenantrieb und einem Rotordurchmesser von über zwei Metern ist beim Flugbetrieb in Sülfeld alles zu sehen.

Abbildung 31:Hughes 500 mit Turbinenantrieb – Ein Modell von Michael Clöer

Modellhubschrauber mit mehreren Kilowatt Antriebsleistung werden von Piloten der Modellflugsparte sicher durch extreme Kunstflugfiguren bewegt und vorbildgetreue Segelflugzeuge mit sechs Metern Spannweite werden von ebenso vorbildgetreuen Schleppflugzeugen auf Höhen gebracht, in denen sie wie die manntragenden Segelflugzeuge der Kameraden aus der Segelflugsparte stundenlang in der Thermik kreisen können.

Abbildung 32: Dietrich Altenkirch steuert seine ASH 26 E mit 6 Metern Spannweite zur Landung

Abbildung 33: Die ASH 26 in voller Größe am Boden

Abbildung 34: Die Turbinen- Hughes nach der Landung mit „Bodenpersonal“

Abbildung 35: Die Helikopter warten auf ihren Einsatz beim Tag der offenen Tür 2012

Abbildung 36:An Helikoptern muss schon mal geschraubt werden

Abbildung 37: Adam Malyska mit seinem T-Rex beim 3D-Fliegen

Abbildung 38:Dietrich Altenkirch und Manfred Fichler bei Startvorbereitungen mit dem Turbinendelta

Indoorfliegen, Modellflug im Winter in der Ballspielhalle in Mörse

In der Winterzeit wird in der Halle geflogen. Dort werden besondere Anforderungen an die Flugmodelle und das Reaktionsvermögen und den Flugstil der Piloten gestellt. Auch in einer großen Halle muss der Raum für Kunstflugfiguren und Wendemanöver sehr gut eingeteilt werden. Oft sind mehrere Modelle gleichzeitig in der Luft, dann kommt

es leicht zu Kollisionen. Um diese zu vermeiden, ist es notwendig ein Gefühl auch für die Flugbahnen der anderen Modelle zu entwickeln.

Für das Indoorfliegen werden Modelle mit einer Abflugmasse zwischen 100 und 200 Gramm aus leichtem Schaumstoff (z. B. Depron)

Abbildung 39: Die Piloten beim Indoorfliegen 2013

eingesetzt. Mit Spannweiten zwischen 80 und 100 cm lassen sich solche Silhouettenmodelle relativ langsam und kontrolliert durch die Kunstflugfiguren steuern.

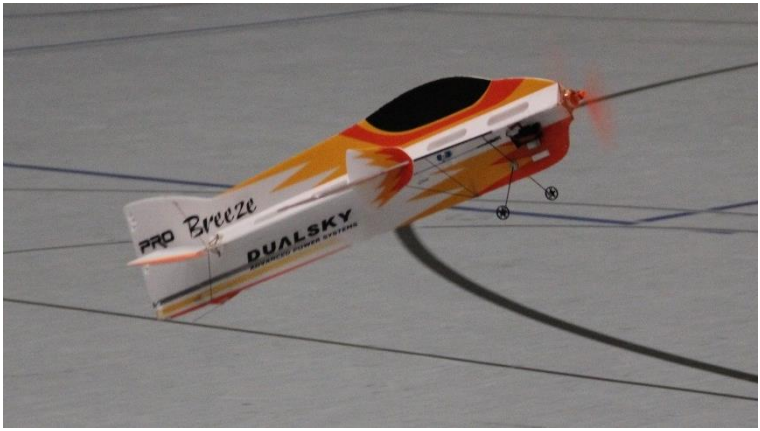

Abbildung 40: Der neue Indoorflieger von Ernst-Dieter Leyer 2013

Abbildung 41: Dietrich Altenkirch beim Torquen in der Halle

Schäden nach Kollisionen mit anderen Modellen oder den Hallenwänden lassen sich meist vor Ort schnell beheben. Danach kann der Flugbetrieb weitergehen.

Abbildung 42: Henrik Dombrowski und Artan Akpinar - Schnellreparatur nach dem Crash

Mit Mikrohelikopter oder auch kleine Multikopter sind aufgrund ihrer geringen Masse in der Halle neben Rund- und Schwebeflügen auch Kunstflugfiguren möglich.

Abbildung 43: Reinhard Gruß und sein Blade 120 in der Halle

Aus dem Vereinsleben

Abbildung 44:Braunkohlwanderung 2013 am Mittellandkanal bei Calberlah

Nach den Versammlungen zu Beginn des Jahres wird traditionell eine mehrstündige Braunkohlwanderung veranstaltet. Etwa bei Halbzeit ist eine Jausenstation eingerichtet, an der es heiße Getränke und Süssigkeiten gibt.

Ziel ist jedesmal ein Gasthaus wo dann das gemeinsame Grünkohlessen stattfindet In gemütlicher Runde wird dabei zum Beispiel über die Modellprojekte für die neue Flugsaison geplaudert.

Abbildung 45: Wanderpause an der Jausenstation 2013

Abbildung 46: Warten auf den Grünkohl in der Gaststätte

Ebenso traditionell gibt es am Himmelfahrtstag ein Frühstück, bei dem auch die Angehörigen der Mitglieder eingeladen sind. Nach der Stärkung vom Buffet ist der Rest des Tages dem Flugbetrieb vorbehalten.

Abbildung 47: Dietrich und Eva am Buffet beim Himmelfahrtsfrühstück

Am ersten Sonntag im September steht die Veranstaltung „Tag der offenen Tür“ auf dem Plan. Dazu sind alle Vereinsmitglieder aufgerufen ihre Modelle auszustellen und den Zuschauern im Fluge vorzuführen. Im Clubhaus gibt es dazu wieder Getränke und frisch gebackene Waffeln.

Zum Saisonschluss wird das traditionelle Lagerfeuer veranstaltet. Nach einem vom Küchenteam vorbereiteten warmen Abendessen mit mehreren Gängen wird beim Dunkelwerden das Lagerfeuer

angezündet. Bis spät in die Nacht wird das Feuer beobachtet und geplaudert.

Abbildung 48: Zum Saisonschluss Plaudern am Lagerfeuer

Schlusswort

Zum fünfzigsten Jubiläum der Modellflugsparte des Aero-Club Wolfsburg habe ich diese Broschüre zusammengestellt und mit Text versehen.

Ein wesentliches Ziel war es, einen Überblick über das Vereinsgeschehen der vergangenen 50 Jahre darzustellen, aber auch einen Einblick in die aktuellen Aktivitäten auf den wichtigsten Gebieten des Modellflugs im Aero-Club Wolfsburg zu geben.

Dazu mussten eine Menge Informationen, Fotos und Zeitungsausschnitte gesammelt und ausgewertet werden. Sehr hilfreich waren dabei Sammlungen von Zeitungsausschnitten meiner Vorgänger im Amt des Spartenleiters, private Fotos und Broschüren, die zu früheren Jubiläen erstellt wurden. Es bleiben jedoch auch Lücken in der Chronologie und viele Dinge konnten nicht detailliert dargestellt werden. So ist es keine Chronik, sondern eher eine Festschrift geworden.

Zum Schluss möchte ich meinen Spartenleitungskollegen Werner Prilop, Ernst-Bodo Dedolf, Manfred Fichler und Dietrich Altenkirch , sowie allen anderen , die mitgewirkt haben, dafür danken, dass wir als Team gemeinsam über mehr als 25 Jahre die Sparte Modellflug auf einem guten Kurs gehalten und ein solides Fundament für die zukünftige Entwicklung geschaffen haben.

Wolfgang Möllenstädt im Mai 2013

Spartenleiter