

4/2023
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

JULI/AUGUST
JUILLET/AOÛT
LUGLIO/AGOSTO



Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes
Organo della Federazione svizzera di Aeromodellismo
Organe de la Fédération suisse d'aéromodélisme

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

04
9 771424 423003

modell flugsport





Insider Modellbau
www.elektroflug.ch
Bernstrasse 127 | 3052 Zollikofen | Tel. 031 911 73 22

M24 Veloce 1.5

SUPER-PNP NEON-GELB ELEKTROSEGLER

Unser neuester Zuwachs, der M24 Veloce 1.5, ein kleines wendiges und süsses Modell :-). Das kleinste und schnellste Modell aus unserer Familie. Ideal zum «immer dabei haben».

Beschreibung

Die einteilige Tragfläche wird von oben auf die Zentrierlaschen am Rumpf montiert und mit zwei Schrauben gesichert. Die Flügel- und Leitwerksflächen sind vakuumlaminiert auf einen XPS-Kern. Die Oberfläche besteht aus biaxialem Kohlefaserewebe mit unidirektionaler Kohlefaser darunter und in exponierten Bereichen. Das Biaxial-Gewebe verleiht dem Modell eine überragende Torsionssteifigkeit und einen deutlich höheren Oberflächenwiderstand im Vergleich zu Modellen mit Glasfasergewebe. Die unidirektionale Kohlefaser sorgt für eine ausgezeichnete Biegesteifigkeit. Insgesamt ist der Veloce sehr steif.

Super-PNP

Zusammenstecken, Empfänger anschliessen, Akku laden und anschliessen, flugfertig ist der M24 Veloce. Sender programmieren und ab geht es in die Luft.

Lassen Sie sich selbst überraschen, in welcher guten Qualität der M24 Veloce geliefert wird.

Technische Daten

- Spannweite: 1500mm
- Länge: 1030mm
- Fluggewicht: 600-700g - je nach Variante und Ausstattung.



Kite PnP
Soaringmodel



mini Dart 2 PnP
Soaringmodel



M24 V275



Kranich
Pichler



Samba
Extron



Bristol Scout
Pichler

modellmarkt24.ch

Wir haben die passenden Modelle für das Sommerwetter.

Passt auf euch auf und bleibt gesund! Bis bald im Ladenlokal oder Webshop.



Old Gliders – Nachbau und Flüge
Reproduction et vols de planeurs anciens (old gliders)

Seite 5

Seite 6



Markt – Info – Marché

Seite 14



Magazin

Seite 17



Pagine della Svizzera italiana

Seite 26



Aus den Regionen und Vereinen

Seite 28



Sport

Seite 38



SMV/FSAM

Seite 50



Agenda/Calendarium

Seite 52

Aus meiner Sicht/Impressum

Seite 55

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

Titelbild / Frontispice:
Gö-3 Minimoa von / de Daniel Hirscher.
Foto: Markus Nussbaumer

EC-1500 Twin 1.5m



Die E-flite EC-1500 Twin ist ein bahnbrechendes Flugzeug, das Piloten ein einzigartiges Flugerlebnis bietet! Dieser zweimotorige Schulterdecker erinnert an zivile oder militärische Transportflugzeugvorbilder, verfügt jedoch über eine unglaubliche Bandbreite an Flugeigenschaften und Optionen, mit denen kein anderes Flugzeug mithalten kann.



EFL15750 BNF Basic
EFL15775 PNP

FEATURES:

- Einzigartiges und bahnbrechendes Design, das langsames und vorbildgetreues Fliegen, Sportfliegen UND aggressiven 3D-Kunstflug ermöglicht.
- Leistungsstarkes 3S- und 4S-kompatibles Antriebssystem mit speziell entwickelten, gegenläufigen 5-Blatt-Luftschrauben.
- Aktualisierte mit dem Motor verschraubte Luftschraubenmitnehmer für eine einfachere und sicherere Propellermontage.



Spezifikationen

Spannweite: 1527 mm
 Länge: 1190 mm
 Fluggewicht: 2755 g
 Motor: Brushless
 Akku: 3S/4S - 3200-6400mAh LiPo

www.lemaco.ch



NX10

10-CHANNEL DSMX TRANSMITTER

SPMR10100 (nur Sender)

Optimiert mit hohem Qualitätsstandard für ein maximales RC-Erlebnis

Von seiner WLAN Konnektivität über das beleuchtete 3,2" Farbdisplay bis hin zur Smart Technologie Unterstützung bietet der NX10 10-Kanal Sender erfahrenen Piloten alle Vorteile der next Level Spektrum™ Fernsteuerungstechnologie.



Änderungen vorbehalten

HORIZON HOBBY

LEMACO SA - 1024 Ecublens



EDITORIAL



Sie fliegen wieder... wie lange noch?

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Modellflugveranstaltungen nehmen erfreulicherweise wieder zu. Auch auf den Modellflugplätzen, in den Vereinen steigt die Aktivität. Es wird präsentiert, was man im vergangenen Winter oder während der Covid-Zeit gebaut hat. Leider aber lassen einige Vereine ihren Anlass fallen, weil sich die Mitglieder nicht mehr motivieren können oder weil es schlichtweg zu wenig «aktive» Vereinsmitglieder hat. Woran liegt das? Auffällig ist sicher, dass der Modellflug in der Schweiz ein Nachwuchsproblem hat. Immer weniger Jugendliche engagieren sich in diesem vielseitigen Hobby. Warum ist das so? Stimmt das so überhaupt, oder was sind die Gründe? Die allgemeine Antwort beginnt oft mit: Die Jungen haben zu viel Ablenkung mit Handy, Onlinespielen, zu vielen Hobbys, Ausgang etc. Liegt es nicht auch an uns? Wer nimmt sich heute noch die Zeit, seinen eigenen

Kindern die Freizeitgestaltung, ein Hobby vorzuleben? Sicher gibt es da Ausnahmen; aber meistens wird die Freizeitaktivität der Kinder an Drittpersonen oder Vereine delegiert. Die Kinder werden zum Verein gebracht und später wieder abgeholt. Hat ein solches System Zukunft? Wo sind denn die zukünftigen Vorstandsmitglieder in den Vereinen, welche den Karren ziehen? Die Nachwuchsförderung des Schweizerischen Modellflugverbands (SMV) hat da keine leichte Aufgabe. Da sind gute Ideen und Engagement gefragt. Unser Hobby darf gerne als Lebensschule bezeichnet werden. Man kann sich da so viele Fähigkeiten aneignen, sei es während dem Bau eines Modells, wo man nach Plan etwas aufbaut. Beim Programmieren einer Fernsteuerung, dem Fliegen des Modells oder dann auch bei einem Schaufliegen oder einem Wettbewerb. Wir alle haben dabei

schon unsere Erfahrungen gemacht; wir haben unser Modell erfolgreich geflogen oder bei einem Crash zerstört. Auch das gehört zu Leben. Ohne schwarzmalen zu wollen – aber wenn es so weiter geht, könnte es durchaus sein, dass weitere Vereine ihren Modellflugplatz aufgeben oder sich auflösen, da kein Nachwuchs mehr zum Weitermachen motiviert ist. Wenn da noch die Einsprachen wegen Lärm etc. von wenigen Einzelpersonen oder Verbänden die Modellflugplätze mit deren Infrastruktur bekämpfen, wird es zusehends schwieriger, den Modellflug in unserem Land betreiben zu können. Parallel dazu müssen wir leider auch feststellen, dass einigen Modellbaufachhändlern die Luft zu dünn wird und sie ihr Geschäft aufgeben.

Markus Nussbaumer

Ils revolent... mais pour combien de temps encore?

Chère lectrice, cher lecteur,

Les manifestations d'aéromodélisme sont heureusement de nouveau en augmentation. L'activité augmente également sur les terrains d'aéromodélisme dans les clubs où on présente ce que l'on a construit l'hiver dernier ou pendant la période Covid. Mais malheureusement, certains clubs abandonnent leur manifestations parce que leurs membres ne sont plus motivés ou tout simplement parce qu'il n'y a pas assez de membres «actifs» du club. Quelle en est la raison? Il est frappant de constater que l'aéromodélisme en Suisse a un problème de relève. De moins en moins de jeunes s'engagent dans ce hobby aux multiples facettes. Pourquoi en est-il ainsi? Est-ce vrai ou quelles en sont les raisons? La réponse générale commence souvent par: les jeunes ont trop de distractions avec le téléphone portable, les jeux en ligne, trop de hobbies, de sorties, etc. N'est-ce pas aussi de notre faute? Qui prend encore le temps aujourd'hui de montrer à ses propres enfants comment pratiquer un loisir ou un hobby? Il y a bien sûr des exceptions, mais la plupart

du temps, les activités de loisirs des enfants sont déléguées à des tiers ou à des associations. Les enfants sont amenés à l'association et récupérés plus tard. Un tel système a-t-il un avenir? Où sont donc les futurs membres du comité directeur des associations qui tirent la charrette? La promotion de la relève de la Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM) n'est pas une tâche facile, il faut de bonnes idées et de l'engagement. Notre hobby peut volontiers être qualifié d'école de la vie. On peut y acquérir de nombreuses compétences, que ce soit lors de la construction d'un modèle, où lorsqu'on construit quelque chose selon un plan. De même lors de la programmation d'une radiocommande, du pilotage du modèle ou encore lors d'un vol de démonstration ou d'une compétition. Nous avons tous fait des expériences, nous avons piloté notre modèle avec succès ou nous l'avons détruit lors d'un crash. Cela fait aussi partie de la vie. Sans vouloir être alarmiste, il se pourrait bien que d'autres clubs abandonnent leur terrain d'aéromodélisme ou se dissolvent, faute de relève pour les motiver à poursuivre leur activité.

Si l'on ajoute à cela les oppositions pour cause de bruit, etc. de quelques individus ou associations qui luttent contre les terrains d'aéromodélisme et leurs infrastructures, il devient de plus en plus difficile de pratiquer l'aéromodélisme dans notre pays. Parallèlement, nous devons malheureusement constater que certains commerçants spécialisés dans l'aéromodélisme manquent d'air et mettent la clé sous la porte.

Markus Nussbaumer
(traduction libre: T. Ruef)



Old Gliders – Nachbau und Flüge

Emil Ch. Giezendanner

Reproduction et vols de planeurs anciens (Old Gliders)

Emil Ch. Giezendanner (traduction libre: T. Ruef)



Der Nachbau alter Segelflugzeuge erlebt zurzeit einen eigentlichen Boom. Dies hat nicht zuletzt mit der computergestützten Konstruktion CAD sowie der damit zusammenhängenden Produktion von Holzbauteilen – Fräs- oder Laserbausätzen – zu tun. Fertig hergestellte Rippen- und Spanntensätze erleichtern den Bau von oftmals komplizierteren Oldtimer- oder Vintage-Segelmodellen. Eine weitere Erleichterung stellt die grosse Zahl an Archiven mit Bildern, Texten sowie auch Originalplänen dar.

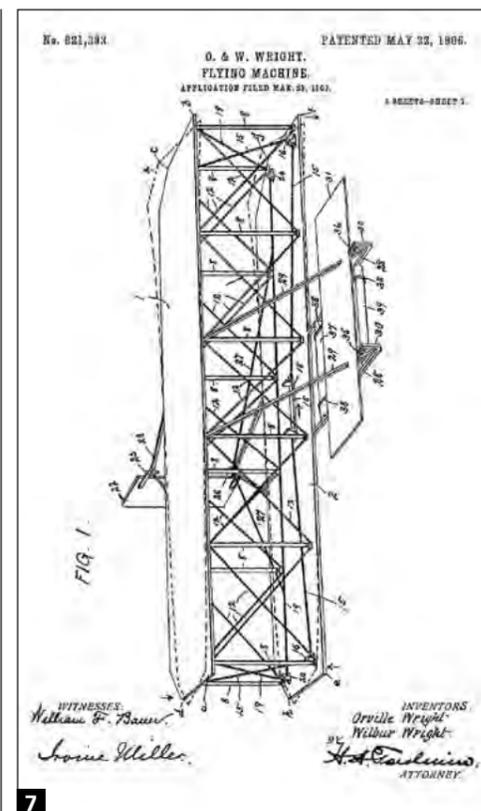
Die Vorgeschichte

Sir George Cayley, 6. Baronet, ein britischer Ingenieur, wird als «Erfinder» des Hängegleiters bezeichnet (1858). Otto Lilienthal (geboren 1848 in Anklam, Deutschland) gilt als eigentlicher Pionier des Segelflugs sowie auch als Vorbereiter der modernen Luftfahrt. Mit der Erfahrung von über 2000 Flugversuchen auf verschiedenen Geländen bis zu einer Höhe von 110 m und Gleitflügen von 20 bis zu 250 m entwickelte er 1893 ein Gleitflugzeug, das als erstes Flugzeug der Geschichte patentiert, produziert und verkauft wurde.

Die Pionierleistungen von Lilienthal sollen grossen Einfluss auf die Arbeiten der Gebrüder Wright (USA) gehabt haben. Bereits 1900 bauten die Gebrüder Orville und Wilbur Wright ein Doppeldecker-Gleitflugzeug. Dieses funktionierte ähnlich wie ein Drachen. Zu den grossen Neuheiten (1902) gehörte ihre Entwicklung der aerodynamischen Steuerung um alle drei Achsen. 1911 wurden weitere Versuche mit motorlosen Gleitern im Küstenwind der Dünen von Kitty Hawk unternommen. Am 24. Oktober gelang ein Flug von 9 Minuten und 45 Sekunden. Es mag viele erstaunen, dass die Erfinder des Motorflugs sich auch dem Gleit- und Segelflug gewidmet haben.

Die ersten Segelflugzeugkonstrukteure

Die Liste all dieser Pioniere ist lang. Der Deutsche Ferdinand Schulz (1892 bis 1929) gilt als Pionier des Segelflugs. 1927 soll er alle Segelflugweltrekorde gehalten haben. Sieben seiner Konstruktionen – «Besenkiste» – gingen in die Segelfluggeschichte ein. Zu den ganz Grossen müssen Alexander Schleicher mit seinem selbstgebauten «Hol's der Teufel» und die von ihm gegründete



- 2 Sir George Cayley, 6. Baronet: Nachbau eines Gleiters (um 1850).
Sir George Cayley, 6^e baronnet: reproduction d'un planeur (vers 1850).
- 3 Otto-Lilienthal
- 4 Lilienthal-Museum: Nachbau des ersten Segelflugzeugs um 1895.
Musée Lilienthal: reproduction du 1^{er} planeur vers 1895.
- 5 Gleitversuche Lilienthal.
Essais de vol en plané par Lilienthal.
- 6 Gleiter der Gebrüder Wright in den Dünen von Kitty Hawk.
Planeur des frères Wright dans les dunes Kitty Hawk.
- 7 Konstruktion Wright.
Construction Wright.

La reproduction de planeurs anciens connaît actuellement un véritable boom. Cela est dû en grande partie à la conception assistée par ordinateur (CAO) et à la production d'éléments en bois, kits de fraisage ou kits laser, qui y sont liés. Les nervures et couples découpés facilitent la construction de planeurs anciens et complexes. Le grand nombre d'archives contenant des images, des textes ainsi que des plans originaux soutiennent le phénomène.

Historique

Sir George Cayley, 6^e baronnet, est un ingénieur britannique considéré comme l'«inventeur» du deltaplane (1858). Otto Lilienthal (né en 1848 à Anklam, Allemagne) est considéré comme le véritable pionnier du vol à voile ainsi que précurseur de l'aviation moderne. Avec l'expérience de plus de 2000 vols sur différents terrains jusqu'à une hauteur de 110 m et des vols planés de 20 à 250 m, il a développé en 1893 un planeur qui a été breveté, produit et vendu comme le premier avion de l'histoire. Les performances du pionnier Lilienthal auraient eu une grande influence sur les travaux des frères Wright (États-Unis).



Schulz «FS.3 Besenstiel».

Schulz «FS.3 Besenstiel» («le manche à balai»).



«Grunau Baby III».



Schempp-Hirth «Gö-3 Minimoo».

«Gö-3 Minimoo» (1937) de Schempp-Hirth.

Alexander Schleicher GmbH gezählt werden. Nach Lockerungen des nach dem Krieg verhängten Flugzeugbauverbots hat die Firma verschiedene Segelflugzeuge gebaut, angefangen vom «Grunau Baby» bis zur «Rhönlerche I» – Alexanders Schleichers letzter Konstruktion. Weitere bekannte Namen sind Wolf

Hirth und Martin Schempp. Die von ihnen gegründete Firma Schempp-Hirth lancierte schon bald erfolgreich Flugzeuge, wie zum Beispiel die «Gö-1 Wolf» (1935), die «Gö-3 Minimoo» oder die «Gö-4» (1937). Die in Lizenz gebaute «Standard Austria S» wurde an der WM 1960 mit dem Wissenschaftspreis ausge-



Alexander Schleichers «Hol's der Teufel».

«Hol's der Teufel» de Alexander Schleicher.

Dès 1900, les frères Orville et Wilbur Wright ont construit un planeur biplan. Celui-ci fonctionnait de manière similaire à un cerf-volant. Parmi les grandes nouveautés (1902) figurait leur développement du pilotage aérodynamique autour des trois axes. En 1911, d'autres essais de planeurs sans moteur furent entrepris dans le vent côtier des dunes de Kitty Hawk. Le 24 octobre, ils réussirent un vol de 9 minutes et 45 secondes. Cela peut en étonner plus d'un que les inventeurs du vol motorisé se soient également consacrés au vol plané et au vol à voile.

Les premiers constructeurs de planeurs

La liste de tous ces pionniers est longue. L'Allemand Ferdinand Schulz (1892 à 1929) est considéré comme le pionnier du vol à voile. En 1927, il aurait détenu tous les records du monde de vol à voile. Sept de ses constructions – «Besenkiste (boîte à balais)» – sont entrées dans l'histoire du vol à voile. Parmi les plus grands, il faut compter Alexander Schleicher avec son «Hol's der Teufel» construit de ses propres mains et la société Alexander Schleicher GmbH qu'il a fondée. Après l'assouplissement de l'interdiction de construire des avions après la guerre, l'entreprise a construit différents planeurs, du «Grunau Baby» au «Rhönlerche I», la dernière construction d'Alexander Schleicher. D'autres noms connus sont Wolf Hirth et Martin Schempp. La société Schempp-Hirth qu'ils ont fondée a rapidement lancé avec succès des avions comme le «Gö-1 Wolf» (1935), le «Gö-3 Minimoo» ou le «Gö-4» (1937). Le «Standard Austria S»,

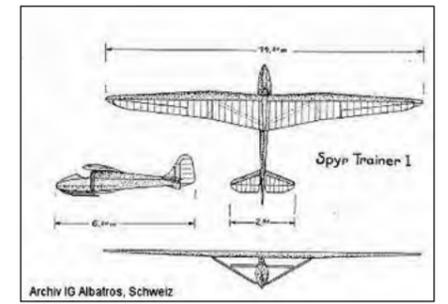
zeichnet. Der 1940 geborene Klaus Holighaus war für die Firma Schempp-Hirth ein grosser Gewinn. Er begann als Modellflieger und erzielte 1959 mit einem RC-Segelflugmodell einen Dauerflugrekord von 6 Stunden und 11 Minuten. Sein «Nimbus-1» mit 22 m und Wölbklappenprofil wurde 1970 Weltmeister. Nun folgte der «Cirrus» in mehreren Versionen. Damit soll er den Grundstein für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit gelegt haben. Dazu kamen diverse Europa- und Deutsche Meistertitel. 1977 wurde er zum Allein-inhaber der Firma Schempp-Hirth.

Die Schweiz im Fokus

Segelflugzeugbauer im «Nebenamt» könnte man den Segelflugzeugbau in der Schweiz nennen. Viele Flugzeuge entstanden in Kleinwerkstätten. Bereits 1926 baute Jakob Spalinger die «S9». 1929 gelang mit dem Flugzeug ein richtiger Segelflug mit Überhöhung ab Startstelle von 55 m. Von Spalingers «S15k» (1944) wurden 20 Stück gebaut. Schon früh 1930 konstruierte August Hug die «Spyr I». Im Rahmen des berühmten Segelflugstarts auf dem Jungfraujoch (1931) wurde mit der «Spyr I» ein Streckenrekord von 52 km geflogen. Seine «Spyr IV» (Erstflug 1941) war als Hochleistungsflugzeug konzipiert. Die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein entwickelten die «HBV Diamant», Erstflug 1964. Dabei kamen hauptsächlich Kunstharze zum Einsatz. Die Pilatuswerke bauten das Ganzmetallflugzeug «B-4». Der Erstflug des B-4-Prototyps fand 1966 statt. Verschiedene Lizenzen wurden vergeben und insgesamt sollen über 300 Stück verkauft worden sein.



Spalinger «S-15K» (1944), Bild Segelfluggeschichte. Spalinger «S-15K» (1944), image «Segelfluggeschichte».



August Hugs «Spyr 1» (1941). «Spyr 1» (1941) de August Hug.



«HBV Diamant» der FFA Altenrhein und Glasflügel. «HBV Diamant» du FFA Altenrhein et le «Glasflügel».

Modellflieger lassen die alten Zeiten neu aufleben

Bau- und Flugberichten können wir immer wieder entnehmen, dass Modellflieger auf ähnliche Probleme stossen, wie sie schon unsere Vorfahren kannten. Studium und Bau von Oldtimer-RC-Segelflugmodellen – ganz aus Holz – sind anspruchsvolle, aber wunderschöne Erlebnisse. Schon ab ca. 1970 und früher entstanden in der Schweiz mehrere Scale-Segelflugmodelle. Es waren Nachbauten alter Segelflugzeuge bis zurück in die Jahre 1920 bis 1950 (geschätzt). Die Szene der Vintage Gliders wächst stetig, wobei – wie eingangs erwähnt – CAD und Frästechniken in den letzten Jahren das Ganze beschleunigten. Schon früh mit Laubsäge, Balsamesser und alten Bauplänen wurden schöne Nachbauten hervorgebracht, deren Grössen beeindruckten. Modellflieger zeigen sich immer wieder überrascht, wie unsere Vorfahren konstruktive Lösungen erarbeitet haben, die sich bis zum heutigen Tag bewähren. Das muss uns tief beeindrucken.

Von Glanzlichtern und Leuchttürmen

Wie eingangs erwähnt, ist es schwierig, einen Überblick über die Old-Glider-

construit sous licence, a reçu le prix scientifique lors des championnats du monde de 1960. Klaus Holighaus, né en 1940, a été un grand atout pour la société Schempp-Hirth. Il a commencé comme aéromodéliste et a établi en 1959 un record de vol continu de 6 heures et 11 minutes avec un modèle de planeur RC. Son «Nimbus-1» de 22 m avec profil de volets, est devenu champion du monde en 1970. Le «Cirrus» a ensuite été décliné en plusieurs versions. C'est ainsi qu'il aurait posé la première pierre d'une activité commerciale réussie. À cela s'ajoutèrent divers titres de champion d'Europe et d'Allemagne. En 1977, il devint l'unique propriétaire de la société Schempp-Hirth.

Gros plan sur la Suisse

On pourrait qualifier la construction de planeurs en Suisse comme planeurs réalisés à «temps partiel». De nombreux planeurs ont vu le jour dans de petits ateliers. En 1926 déjà, Jakob Spalinger construisait le «S9». En 1929, il réussit un véritable vol à voile avec une surélévation de 55 m à partir du point de décollage. Le «S15k» de Spalinger (1944) a été construit à 20 exemplaires. Dès le début des années 1930, August Hug a



Beljajew BP-3. M 1:2 von Markus Frey.

Beljajew BP-3. M 1:2 de Markus Frey.

Szene mit ihren vielen RC-Segelflug-Scale-Modellen zu gewinnen. Dass einzelne erfolgreiche Kollegen dabei unerwähnt bleiben, lässt sich kaum vermeiden. Nahezu seit der Gründungszeit unserer Zeitschrift «modell flugsport» (1971) haben Liebhaber alter manntagender Segelflugzeuge immer wieder wunderschöne Nachbauten hervorgebracht – und zwar ohne Spannten- und Rippensätze. Vor 1980 sind mir leider keine Bauberichte von Oldi-Glidern bekannt. Danach aber ging's los. MFS kann auf eine lange Liste von erfolgreichen Bau- und Flugberichten zurückblicken. Hier ein paar Beispiele:

- MFS 5-1982: Fafnir von Hans Dürst. Titelbild und Kurzbeschreibung.
- MFS 4-1987: Moswey III. Bau- und Flugbericht von Georg Staub.

- MFS 3-1988: ASK 18 von Angelo Beltrame (1988). Titelbild und Kurzbeschreibung.
- MFS 2-1999: Spalinger S18 III. Bau- und Flugbericht von Georg Staub.
- MFS 4-2004: Maxi-Minimoo von Dominique Baer.
- Usw.

Später hat Georg Staub über Erfahrungen mit der «Spalinger S 18 III» berichtet (1999) oder über den Bau der Pfenninger Elfe 2 (MFS 4/2017). Erwähnt sind auch die Minimoo von Alois Bühlmann. Der «Zürivogel» – Konstruktion 1922 – wurde von Max Pfenninger erbaut. Dazu kommen Konstruktionen – meistens sehr grosser Modelle – von Patrick Trauffer und Markus Frey.



Pfenninger Elfe 2 von Georg Staub.

Pfenninger Elfe 2 de Georg Staub.



Erbauer Daniel Hirscher aus Österreich. Constructeur Daniel Hirscher d'Autriche.



Müswangen 23.

Initiant des Oldtimertreffens in Müswangen, Markus Frey, hat mit seinem wunderschönen Anlass Einblicke in die alten Zeiten gegeben und den modernen RC-Segelflug gefördert.

Initiateur de la rencontre des Oldtimers à Müswangen, Markus Frey a donné un aperçu des temps anciens avec sa magnifique manifestation et a encouragé le vol à voile RC moderne.

construit le «Spir I». Dans le cadre du fameux décollage en planeur sur le Jungfrauoch (1931), le «Spir I» a battu un record de distance de 52 km. Son «Spir IV» (premier vol en 1941) était conçu comme un avion de haute performance. Les ateliers «Flug- und Fahrzeugwerke» à Altenrhein ont développé le «HBV Diamant», premier vol en 1964, en utilisant principalement des résines synthétiques. Les usines Pilatus ont construit l'avion tout métal «B-4». Le premier vol du prototype B-4 a eu lieu en 1966. Diverses licences ont été accordées et plus de 300 exemplaires auraient été vendus au total.

Les aéromodélistes font revivre le passé

Les récits de constructions et de vols nous apprennent régulièrement que les aéromodélistes rencontrent des problèmes similaires à ceux que connaissent déjà nos ancêtres. L'étude et la construction de modèles anciens – entièrement en bois – sont des expériences exigeantes, mais magnifiques. Dès 1970 environ, et même avant, plusieurs modèles à l'échelle ont vu le jour en Suisse. Il s'agissait de répliques de planeurs anciens remontant jusqu'aux années 1920 à 1950 (selon les estimations). La scène des planeurs vintage ne cesse de croître, et – comme nous l'avons men-



Müswangen 23.



Müswangen 23.

IG Albatros: Zu den Leuchttürmen zähle ich die riesige Arbeit der IG Albatros. Man staune: Bereits vor mehr als einem Vierteljahrhundert (1997) hat Peter Ziegler den Bericht «Schleppfliegen der IG Albatros» verfasst. Darin wurden mit Bild und Text die Modelle

- Spalinger S 18 Chouka von Ernst Gerber,
- «Minimoo» von Bruno Hinnis,
- Föschung-Segelflugzeug «OBS» von Markus Hirschi,
- Spalinger S15 von Beat Jäggi,
- die Scheibe «Mü 13 E» von Alfred Genther
- und anderer ausländischer Piloten kurz vorgestellt.

Das Plan- und Fotoarchiv ist eine grossartige Leistung der IG Albatros und das jährliche Programm eindrucklich und abwechslungsreich (siehe auch MFS-Calendarium).

Internationales Oldtimer-Modellsegelflugtreffen Müswangen: Als zweiter Leuchtturm der Schweizer Oldtimerszene muss unbedingt das internationale Oldtimer-Modellsegelflugtreffen des MV Müswangen erwähnt werden. Der ganze vielgerühmte Anlass wird von Markus Frey geleitet. Er baut und fliegt selber spannende, oftmals ganz spezielle Oldtimer. Ein grosser Gewinn für den schönen Anlass ist die Zusammenarbeit mit der Stiftung Segelflug-Geschichte. Mir ist keine Organisation bekannt, wo Modellflug und manntagender Segelflug so eng zusammengehen – ein Blitzlicht war sicher die Jubiläumsfeier der Modellsegelfluggruppe Alp Scheidegg.

Geburt eines Oldtimer-RC-Seglers – gedacht zur Motivation

Der Appetit kommt mit dem Essen. Dieses Sprichwort scheint sich für Patrick

tionné au début – les techniques de CAO et de fraisage ont accéléré les choses ces dernières années. Très tôt, à l'aide d'une scie à chantourner, d'un couteau à balsa et de vieux plans de construction, de belles répliques dont les dimensions impressionnaient ont vu le jour. Les adeptes de l'aéromodélisme sont toujours surpris de voir comment nos ancêtres ont élaboré des solutions constructives qui ont fait leurs preuves jusqu'à aujourd'hui: ils nous impressionnent profondément!

Des lumières et des phares

Comme nous l'avons mentionné au début, il est difficile de retracer la vue d'ensemble du monde de ces Old Gliders avec ses nombreux modèles RC de planeur à l'échelle. Il est difficile de citer les acteurs principaux de cette époque sans en oublier. Depuis la création de notre magazine «modell flugsport» (1971), les passionnés de vieux planeurs ont toujours produit de magnifiques répliques, et ce, sans couples ni nervures préfabriquées. Avant 1980, je ne connais malheureusement aucun rapport de construction de planeurs anciens. Mais c'est après que tout a commencé. MFS peut s'enorgueillir d'une longue liste de rapports de construction et de vol réussis. En voici quelques exemples:

- MFS 5-1982: Fafnir de Hans Dürst. Page de couverture et brève description.
- MFS 4-1987: Moswey III. Construction par Georg Staub.
- MFS 3-1988: ASK 18 von Angelo Beltrame (1988). Page de couverture et brève description.
- MFS 2-1999: Spalinger S18 III Construction par Georg Staub.
- MFS 4-2004: Maxi-Minimoo de Dominique Baer.
- Etc.

Plus tard, Georg Staub a fait part de ses expériences avec le «Spalinger S 18 III» (1999) ou la construction du Pfenninger Elfe 2 (MFS 4/2017). Sont également mentionnés les Minimoo d'Alois Bühlmann. Le «Zürivogel», construction de 1922, a été construit par Max Pfenninger. S'y ajoutent des constructions, pour la plupart de très grands modèles, de Patrick Trauffer et Markus Frey.

IG Albatros: notons l'énorme travail de IG Albatros. On est surpris: il y a déjà plus d'un quart de siècle (1997), Peter Ziegler a rédigé le rapport «Schleppfliegen der IG Albatros». Il y présentait, en images et en textes, les modèles →



Erbauer Patrick Stahel.
Constructeur Patrick Stahel.



Kasten mit Holz. Boîte avec du bois.

Stahel zu bewahren. Nach verschiedenen gut gelungenen Bausätzen kam der Bausatz einer Bergfalke auf die Wunschliste. Das Modell kam dann nach längerer Wartezeit per Post an – und los ging's. Erstaunlich ist der sehr filigrane Aufbau des Modells. Sicher ist, dass die Konstrukteure schon sehr früh wussten, dass es sich lohnt, möglichst leicht zu bauen. Die nachfolgenden Bilder benötigen kaum Beschreibungen. Das Flugbild ist wunderschön. ■

Fotos: Markus Nussbaumer,
Patrick Stahel

Quellen

<https://www.ig-albatros.ch>
<https://www.mv-mueswangen.ch>
<https://www.segelfluggeschichte.ch>
<http://www.lilienthal-museum.de>
<https://wasserkuppe.net/segelflug-museum/>

Achtung!
Diverse Bilder sind eventuell urheberrechtlich geschützt.



Filigraner Rumpfbau.

Construction de coque en filigrane.



Geduldsprobe «Flügel».

Test de patience «ailes».



Eindrückliches Werk.

Travail impressionnant.

Technische Daten «Minimoa»:

Massstab: 1:1,7
Spannweite: 10 Meter
Länge: 4,2 Meter
Gewicht: 24,560 kg
Fläche: 600 dm²
Flächenbelastung: 40,9 g/dm²

Données techniques «Minimoa»:

Escalader: 1:1,7
Envergure: 10 mètres
Longueur: 4,2 mètres
Poids: 24,560 kg
Surface: 600 dm²
Charge alaire: 40,9 g/dm²

- Spalinger S 18 «Chouka» de Ernst Gerber,
- «Minimoa» de Bruno Hinnis,
- Planeur pour la recherche: l'«OBS» de Markus Hirschi,
- Spaliner S15 de Beat Jäggi,
- die Scheibe «Mü 13 E» de Alfred Genter
- et d'autres pilotes étrangers.

Les archives de plans et de photos sont une grande réussite produite par l'IG Albatros et son programme annuel d'activités est impressionnant et varié (voir aussi le calendrier MFS).

Rencontre internationale de modèles réduits de planeurs anciens à Müswangen: Le deuxième événement phare de la scène suisse des modèles réduits doit absolument être mentionné: le meeting international de planeurs anciens de l'association MV Müswangen. L'ensemble de cette manifestation très réputée est dirigé par Markus Frey. Il construit et fait voler lui-même des oldtimers passionnants, souvent très spéciaux. La collaboration avec la Fondation pour l'histoire du vol à voile est un grand avantage pour cette belle manifestation. Je ne connais aucune organisation où l'aéromodélisme et le vol à voile grandeur sont aussi étroitement liés. La fête d'anniversaire du groupe d'aéromodélisme Alp Scheidegg a certainement été un événement marquant.

Naissance d'un Oldtimer: rien que pour vous motiver!

L'appétit vient en mangeant. Ce proverbe semble se vérifier pour Patrick Stahel. Après plusieurs kits bien réussis, le kit d'un «Bergfalke» est venu s'ajouter à sa liste de souhaits. Après une longue attente, le modèle est arrivé par la poste... et c'est parti. Ce qui est surprenant est la construction très filigrane du modèle. Ce qui est sûr, c'est que les constructeurs ont su très tôt qu'il valait la peine de construire le plus léger possible. Les photos suivantes n'ont guère besoin de descriptions. L'impression en vol est magnifique. ■

Sources

<https://www.ig-albatros.ch>
<https://www.mv-mueswangen.ch>
<https://www.segelfluggeschichte.ch>
<http://www.lilienthal-museum.de>
<https://wasserkuppe.net/segelflug-museum/>

Attention!
Diverses images peuvent être protégées par le droit d'auteur.

Horizon Hobby / Lemaco-News:



E-flite EC-1500 Twin 1,5 m

Key Features

- Einzigartiges und bahnbrechendes Design, das langsames und vorbildgetreues Fliegen, Sportfliegen und aggressiven 3D-Kunstflug ermöglicht
- Leistungsstarkes 3S- und 4S-kompatible Antriebssystem mit speziell entwickelten, gegenläufigen 5-Blatt-Luftschrauben
- Aktualisierte mit dem Motor verschraubte Luftschraubenmitchnehmer für eine einfachere und sicherere Propellermontage
- Der 40-Ampère-Spektrum™ Avian™ Dual-Smart-Lite-Regler liefert Echtzeit-Akkuspannung, Reglertemperatur und andere Daten über kompatible Empfänger und Sender
- Inklusive Dekorbögen mit Ohio Air National Guard, Air Force, Army, Coast Guard, Marines, Navy und anderen Markierungen

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 6+ Kanal-Fernsteuerung und Empfänger
- (1) 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 3200–6400 mAh LiPo mit EC3™ - oder IC3™ -Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure: 1527 mm
 Länge / Longueur: 1190 mm
 Gewicht / Poids: 2755 g ohne Akku/sans accu
 Motor / Moteur: 3720-650 Kv 14-Pole (x2)
 Propeller / Hélices: 10x9, 5-Blade
 Regler / Régulateur: 40-Amp-Spektrum™ Avian™ Dual Smart-Lite-Regler mit IC3-Anschluss
 Akku / Accu: 14,8V 4000 mAh 4S 30C Smart LiPo Battery mit IC3-Anschluss/avec connecteur IC3



Play video ▶



E-flite EC-1500 Twin 1,5 m

Key Features

- Conception unique et révolutionnaire capable d'effectuer tant des vols maquette lents, que des vols sportifs acrobatiques, voire de la voltige 3D agressive
- Système d'alimentation compatibles 3S et 4S haute puissance avec hélices contrarotatives personnalisées à 5 pales



- Support-hélice et vissage amélioré pour une installation plus facile et sécuritaire de l'hélice
- L'ESC Spektrum™ Avian™ Dual Smart Lite de 40 ampères fournit la tension de la batterie en temps réel, la température de l'ESC et d'autres données via des récepteurs et des émetteurs compatibles
- Feuilles de décalcomanies incluses avec Ohio Air National Guard, Air Force, Army, Coast Guard, Marines, Navy et autres marquages
- Beliebte 3S- und 4S-Akkus mit 2200–3200 mAh bieten eine hervorragende Leistung und Flugzeit
- Der 70-Ampère-Spektrum Avian™ Smart Lite-Regler liefert über kompatible Empfänger und Sender Echtzeit-Akkuspannung, -strom, -drehzahl und andere Daten
- Spektrum-AR631-Empfänger mit Fly-By-Telemetrie und branchenführender DSMX®-Technologie
- Einfacher zu fliegen mit dem innovativen und optional einsetzbaren SAFE®-Select-Fluglagenschutz

Nécessaire pour compléter:

- (1) Émetteur et récepteur à 6 canaux et plus à gamme complète
- (1) LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V 3200–6400 mAh avec connecteur EC3™ ou IC3™
- (1) chargeur LiPo compatible

Händler-Liste und weitere Infos unter:
www.lemaco.ch

E-flite P-47 Razorback 1,2 m

Key Features

- Aktualisiert und aufgerüstet, um das bisher am einfachsten zu fliegende vollausgestattete P-47-Modell zu sein, das eine vorbildgetreue und sportliche Flugweise sowie Speed- und Kunstflug ermöglicht



Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum-kompatible Fullrange 6–7+ Kanal-DSMX®/DSM2®-Fernsteuerung
- (1) 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 2200–3200 mAh LiPo mit EC3™ - oder IC3™-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

E-flite P-47 Razorback 1,2 m

Key Features

- Mis à jour et amélioré pour être le modèle P-47 complet le plus facile à piloter à ce jour, permettant un vol réaliste et sportif, ainsi qu'un vol rapide et acrobatique
- Les batteries populaires 3S et 4S 2200–3200 mAh offrent d'excellentes performances et un temps de vol

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure: 1200 mm
 Länge / Longueur: 1066 mm
 Gewicht / Poids: 1778 g ohne Akku/sans accu
 Motor / Moteur: Motor, 880 Kv: P-47 1,2 m
 Propeller / Hélices: 10x9, 5-Blade
 Regler / Régulateur: Avian 70-Amp Smart Lite Brushless ESC, 3S-6S: IC3
 Akku / Accu: 14,8V 2200 mAh 4S 50C Smart G2 LiPo Battery with IC3 Connector Battery



- Le contrôleur Avian™ Smart Lite à spectre de 70 ampères fournit en temps réel la tension de la batterie, le courant, le régime et d'autres données via des récepteurs et des émetteurs compatibles
- Récepteur Spektrum AR631 avec télémétrie fly-by et technologie DSMX® à la pointe de l'industrie
- Plus facile à piloter grâce à la protection d'attitude de vol innovante et optionnelle SAFE®-Select

- (1) Émetteur compatible Spektrum DSMX®/DSM2® pleine gamme 6–7+ canaux
- (1) LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V 2200–3200 mAh avec connecteur EC3™ ou IC3™
- (1) chargeur LiPo compatible

Liste des revendeurs et plus d'info sur:
www.lemaco.ch

La rédaction est compétente pour «Markt – Infos – Marché»

Tous les documents tels que textes et illustrations haute définition, etc. doivent être envoyés directement et sous la forme appropriée sur CD ou e-mail à la rédaction: redaktion@modellflugsport.ch. Veuillez prendre en considération le fait que le service des petites annonces et la rédaction sont clairement séparés. Vous trouverez le bouclage de l'édition dans les mentions légales à la dernière page.

News bei Leomotion.com

Neue Antriebe

Leomotion Scale Spinner mit Magnetaufnahme

Ins ausgeklügelte neuste Spinnersystem von Lemotion haben wir unsere langjährigen Erfahrungen und neusten Trends kompromisslos einfließen lassen. Entstanden ist der exklusiv bei Leomotion erhältliche Scale Spinner für Klapppropeller. Die formschöne stumpfe Silhouette passt perfekt zu jedem Scale-Segler. Das versetzte 36-mm-Mittelstück sorgt für optimal anliegende Propellerblätter und ist für 5-mm-, 6-mm- und 8-mm-Motorwellen erhältlich. Das einmalige Spinnerkappendesign mit Kühlloch sorgt in Kombination mit einem offenen Motorspannten zu deutlich besserer Kühlung des Motors. Die beiden innenliegenden Aufnahmen nehmen je einen Ø 3-mm-Magneten direkt und sicher auf. Damit bleibt nicht nur der ruhi-



ge Rundlauf erhalten, sondern erfolgt die immer gössere Beliebtheit erlangende Propellerpositionierung auf kürzestem Wege. Die Spinnerkappe ist wahlweise mit 40 mm, 43 mm oder 45 mm Durchmesser erhältlich.

Serie LEO 6015 MkII/Dualsky GA2000R MkII

Die Serie Dualsky GA2000R Racing (LEO 6015) hat Zuwachs bekommen und setzt neue Massstäbe für Modellflieger bis 5 kg. Die leistungsfähige Motorenserie hat einen hohen

Leistungsdurchsatz dank einer hocheffizienten Kühlung bei geringem Gewicht. Die bewährte Motorenserie hat zusätzliche spezifische Drehzahlen erhalten und erweitert damit ihr Einsatzspektrum deutlich:

LEO 6015-465, 2200 W, 340 g
LEO 6015-405, 2200 W, 340 g
LEO 6015-240, 2200 W, 340 g

Mit dem roten Sensorhalter kann ein optionaler Temperatursensor zur Überwachung der Wicklungstemperatur angebracht werden. ■

Für «Markt – Info – Marché» ist die Redaktion zuständig

Sämtliche Unterlagen wie Texte und hochauflösendes Bildmaterial usw. sind direkt und in geeigneter Form auf CD oder per E-Mail der Redaktion zuzustellen: redaktion@modellflugsport.ch. Bitte beachten Sie, dass Inseratewesen und Redaktion klar getrennt sind. Den jeweiligen Redaktionsschluss finden Sie im Impressum auf der letzten Seite.



Baugruppe mit Christian Gugger.

Freiflug aktuell – Saalflug-F1D-Baukurs

Modellflugzeuge – und speziell Freiflugmodelle – sind heute hochkomplexe Produkte und werden oft von professionellen Herstellern geliefert. Eine Ausnahme ist der Saalflug, bei dem die Flugmodelle wenig Gramm wiegen und selber gebaut werden müssen. Dies ist einfacher gesagt, als getan.

Christian Gugger von der Modellfluggruppe Balsthal und Mitglied der Fachkommission «Freiflug» hat deshalb auch dieses Jahr einen Saalflug-Baukurs ausgeschrieben. Dieses Jahr für F1D, die Königsklasse des Saalflugs, bei dem die Modelle mindestens 1,4 Gramm schwer sind und einen Gummistrang von maximal 0,4 Gramm zum Antrieb haben. In der Schweiz gilt eine limitierte Grösse; denn es fehlen sehr grosse Hallen für diese Modelle. In einer Dreifachturnhalle fliegen die (mit maximal 55 cm Spannweite grossen) Modelle damit über 10 Minuten. Die Verwendung eines erprobten Bauplans und vorbereitete Komponenten sind wesentlich für den Bauernfolg. Ein Schlüssel zum gelungenen Modell ist auch die Verwendung von Hilfslehren und -verfahren. Wesentlich für den Saalflugbau ist ein sehr leichtes und doch stabiles Balsa mit C-Grain-

Faserstruktur. Dies ist aktuell schwierig zu beschaffen. Christian Gugger hat das nötige Balsa organisiert und die Komponenten für den Bau des F1D-Modells vorbereitet. Das Rumpfrohr wird aus drei gewickelten sehr dünnen Balsarohren hergestellt. Daran wird das Motorenlager für den Propeller und der Gegenhalter für den Gummistrang befestigt. Die beiden Propellerblätter werden auf speziellen Lehren herge-

stellt. Die Flügel, das Höhen- und Seitensteuer werden aus dünnen Balsaträgern hergestellt. Auch hier werden einfache Lehren für den Zusammenbau verwendet. Gelebt wird mit wenigen Tropfen eines Kleber-/Aceton-Gemisches. Die Bespannung wird aus einem extrem leichten Kondensatorfilm aufgebracht. Der extreme Leichtbau bei den F1D-Modellen erfordert ein sorgfältiges Handling der Kom-



Dem Baukursaufruf im Frühling 2023 folgten zehn Modellbauer. Unter kundiger Anleitung von Christian Gugger gelingt ein F1D-Modell während einiger Bauabende.

ponenten und der Modelle. Schnelle Bewegungen würden die extrem leichten Teile herumwirbeln und beschädigen. Saalflug-Bau ist also eine entschleunigende Tätigkeit. Zur Vermeidung von Transportschäden werden die Modelle in speziellen Transportboxen befördert. Um das optimale Aufziehen des Gummistranges von 0,4 Gramm zu überwachen, wird ein Drehmomentmesser verwendet. Der Gummistrang wird mit einer Kurbel 1:10 übersetzt auf ca. 800–1000 Umdrehungen aufgezogen. Ziel ist es nun, den Gummistrang während möglichst langer Zeit über den Propeller von bis zu 50 cm Durchmesser zu entladen. Die Drehzahl des Propellers liegt im Bereich von 40 bis 60 Umdrehungen pro Minute. Das ergibt eine maximal lange Flugzeit. Um das Drehmoment besser auf den Flugverlauf zu verteilen, setzen Spitzenpiloten sogar Verstellpropeller ein. Die Propellersteigerung wird dabei über das abgegebene Drehmoment gesteuert. Die dabei aufgewendete Leistung entspricht einigen mW. →



LEOMOTION



Bau eines Propellers für F1D mit der passenden Hilfslehre aus dem 3D-Drucker.

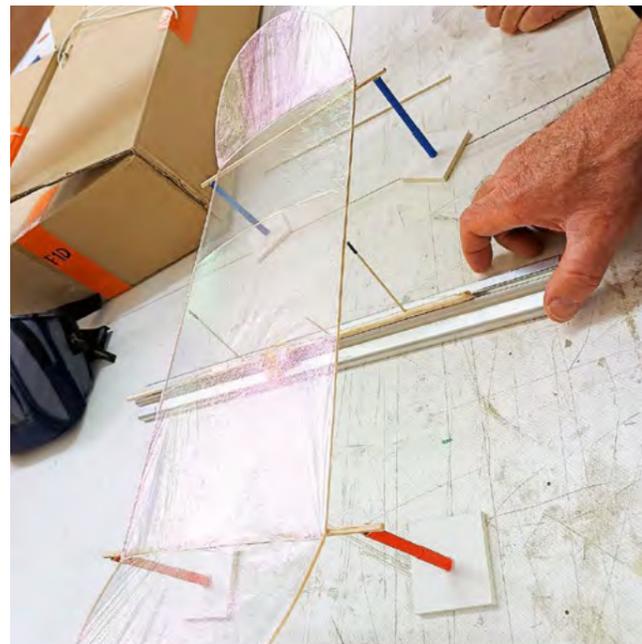
Wesentlich für den Erfolg im Saalflug ist eine geeignete Halle zum Fliegen. Da besteht ein grosses Manko in der Schweiz. Eine Lösung zeigte der Klubpräsident Rainer Saner, selber aktiver Saalflieger. Wird man Mitglied bei der MG Balsthal, steht dem Saalflieger an den Flugtagen in Balsthal die Halle offen. Seither hat die Balsthaler Modellfluggruppe einige Mitglieder mehr. Hier kann der Saalflieger auch von den erfahrenen Kollegen lernen und sein



Baulehre.



Detail Bauablauf – die Bestandteile des F1D-Modells, 1,4-Gramm-Fliegergerät.



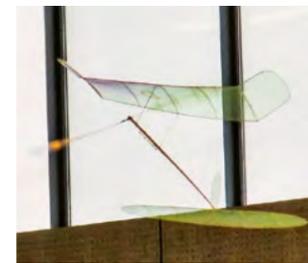
Justierungen.



Startklar.



Einfliegen.



Zum Staunen.

Saalflugmodell und dessen Flug verbessern. Da kommt dann auch ein Vorteil des Saalfluges gegenüber allen Flugsportarten zur Geltung: In der Halle ist immer Flugwetter! Für die Beschaffung des Materials für Saalflieger und einige passende Modelle haben die Saalflieger die Möglichkeit, dies bei speziellen Lieferstellen zu beziehen. Dieses «Saalflug-Depot» wird in Deutschland von Dr. Eder als Non-Profit-Unter-



Transportbox.

nehmen betrieben. Von Dr. Eder stammt auch ein Buch (im VTH-Verlag erschienen) über Saal-

flug. Es hat halt nicht überall einen Christian Gugger in Aktion. Das Engagement von Christian

Gugger und der MG Balsthal ist eine gute Möglichkeit, um eine sehr interessante Spezialität des Flugmodellbaus zu fördern. Saalflieger haben sich den Sonntag, 26. November, im Kalender angestrichen. Dann findet die Schweizer Meisterschaft im Saalflug in der Dreifachturnhalle «Haulismatte» in Balsthal statt. Dies ist eine gute Gelegenheit auch für interessierte Modellflieger, um einen ersten Kontakt und Einstieg in den Saalflug zu machen. Der Schreibende hat dies 2022 auch so gemacht. ■

*Urs Muntwyler, Freiflug-Newcomer
MG Balsthal/MV Bern/
MG Interlaken*

Bilder: Roland Kohler (MG Balsthal) und Urs Muntwyler

LEOMOTION.COM

CG-one Vario XL

Präzisions-Schwerpunktwaage modular anpassbar mit drei optionalen Brücken für Flügeltiefen von 19 bis 42cm zum Einführungspreis!

Segel- & Motorflug

Ob Indoor oder XXL, wir haben Ihre Traum-Modelle auf Lager: Samba, Braivo HQ, Sebart, Baudis, Glider_IT, Krill, Valenta, Tangent, Kavan, Aeronaut,...

Leomotion GmbH
Kirchgasse 3
8332 Russikon
Switzerland
info@leomotion.com
www.leomotion.com

LEOMOTION

suter-kunststoffe gg
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61
www.swiss-composite.ch info@swiss-composite.ch

Sicom
Epoxy Systems

CNC und Modellbau

STEP CRAFT.

Baumberger-Tech

Tel.: 062 544 74 44
www.baumberger-te.ch
info@baumberger-te.ch

Feldackerstrasse 2
5040 Schöftland

Ein Traum aus Schaum

MiG-29, Dual-80-mm-Impeller-Jet, Spw 1257 mm von Freewing

Markus Nussbaumer



Die MiG-29 «Fulcrum» von Freewing, ein EDF-Jet aus «Schaum», welcher kaum Wünsche offen lässt.

Erfahrungsbericht

Zusammenbau

Der Aufbau des Modells ist sehr einfach – man muss nur den vorderen Teil des Rumpfs beim Cockpit ankleben; die restlichen Teile sind passgenau und können einfach verschraubt werden. Sämtliche Servos sind bereits eingebaut. Ein Höhenruder-Servo reagiert jedoch nicht; zur Kontrolle bauten wir das Servo aus und stellten fest, dass die Steckverbindung unterbrochen war. (nicht zusammengesteckt). Die Höhenruder-Servos waren bei der Version 1 zu schwach, und dies führte zu zahlreichen Abstürzen. Die aktuelle Version ist mit 2x 30 g Servo auf den Höhenrudern ausgerüstet und macht einen stabilen Eindruck. Das elektronische Fahrwerk mit Landescheinwerfer am Bugrad ist ein echtes Highlight. Beim Ausfahren öffnen zuerst die Fahrwerksklappen, anschließend mit etwas Verzögerung erscheinen langsam die Fahrwerksbeine, wobei sich das

Hauptfahrwerk originalgetreu um 45° dreht. Das gefederte Fahrwerk aus Alu macht einen stabilen Eindruck, die grossen Räder versprechen problemlose Rasenstarts der MiG-29. Die Programmierung ist äusserst einfach, die Servos und Rudergestänge sind noch genau einzustellen; sonst ist alles gut vorbereitet. Die Ruderausschläge wählen wir analog zur Anleitung. Das Höhenruder stellen wir genau nach Beschrieb ein. Für die 2x 6S-6300-mAh-LiPo-Akkus ist genügend Platz vorhanden. Es besteht genug Raum, jedoch ist der Raum vorne im Rumpf nicht nötig, weil das Modell dann zu kopflastig wäre. Um den Schwerpunkt mit dem Platzen der Akkus genau zu treffen, sind unterhalb der Tragflächen hilfreiche Markierungen angebracht.

Flug

Auf dem Modellflugplatz sind nur noch die Tragflächen mit dem Rumpf zu verschrauben. Akkus rein, und schon ist die MiG-29 bereit.

Als Antriebs-Akkus kommen zwei 6S-6300-mAh-LiPo-Akkus von Swaytronic zum Einsatz. Diese wiegen je etwa 825 g, was zu einem Abfluggewicht von 5,9 kg führt. Wir planen für den ersten Flug eine Flugzeit von 4:30 Minuten, um genug Reserven zu haben. Zum Start müssen wir die MiG tragen, da auf dem Rollweg noch Wasser steht. Das Modell beschleunigt auf der Rasenpiste dank der zwei 80-mm-Impeller und der grossen Räder gut und hebt nach

geschätzten 40 Metern ab. Das Höhenruder müssen wir ganz wenig auf Höhe trimmen und die Querruder leicht nach rechts, alle anderen Ruder stimmen perfekt. Das Modell liegt nun ruhig in der Luft und reagiert präzise auf die Steuerbefehle. Bereits beim ersten Flug testet Rodito unter anderem Rückenflug, Rollen, Looping etc., welche problemlos gelingen, das Modell fliegt jetzt wie auf Schienen. Die tiefen, schnellen Überflüge (bis zu 120 km/h) sind ein Genuss, aber es geht



Akkus positioniert.



Perfekte Tarnung der MiG-29.

auch langsam. Nach den geplanten 4:30 Minuten steuert Rodito die MiG-29 zur Landung. Das Modell lässt sich trotz der 5,9 kg genügend «aushungern», bevor es aufsetzt.

Für die weiteren Flüge haben wir die Stoppuhr auf 4:20 Min. korrigiert, da nach dem Erstflug die Kapazität der Akkus etwa 25% anzeigt. Wenn man den Jet nicht immer mit Vollgas

fliegt und auch mal langsame Figuren einstreut, kann die Flugdauer mit gutem Gewissen um etwa 30 Sekunden verlängert werden; nur sollte dann die Landung im ersten Versuch funktionieren, um die Akkus auf lange Sicht nicht zu ruinieren, oder zu riskieren, dass das Modell die Landebahn nicht mehr erreicht. Das Flugbild wirkt sehr scale. Wir verzichten jedoch auf die Bewaffung, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Aus der Distanz betrachtet, erwartet man nicht, dass es sich bei diesem Modell um einen Jet aus «Schaum» handelt.

denkenlos übernommen werden. Rasenstart ist kein Problem; den Flug kann man geniessen, da der Jet über gutmütige Flugeigenschaften verfügt. Man kann den Jet schnell und langsam fliegen. Das Modell geht durch fast alle Figuren. Nicht zu unterschätzen ist die Tarnlackierung der MiG; wenn man nicht aufpasst, verliert man den Jet aus den Augen. Die Flugzeit von ca. 4:30 Minuten ist mit 6S-6300-mAh-Akkus ausreichend. Die Landung stellt für geübte Piloten kein Problem dar. Für 729 Franken erhält man eine vorbildgetreue MiG-29 aus Schaum, mit sehr vielen Details. Aus unserer Sicht ein fairer Preis.

Technische Daten

Mikojan-Gurewitsch MiG-29 «Fulcrum»

Massstab:	1:9
Spannweite:	1257 mm
Länge:	1878 mm
Akku:	2x 6S 6300 mAh Swaytronic je 825 g
Abfluggewicht:	5,9 kg
Motor:	2x Brushless Inrunner 3658-1920KV
Regler:	100A Brushless – EC5
Impeller:	2x 80 mm – 9-Blatt
Steuerung:	Motor, Seite, Höhe, Quer, Flaps und Fahrwerk
Preis:	Fr. 729.– bei www.hebu-shop.ch

Das Flugbild ist einzigartig! Die Angaben aus der Betriebsanleitung zu Schwerpunkt, Ruderausschlägen etc. stimmen perfekt und können be-



Modellflughänger

Bernd Vonbank

Mit grösseren Modellen gibt es laufend immer dieselben Herausforderungen. Alles, was demontierbar ist, muss weg, um im PKW (Kombi, SUV) Platz zu haben. Mir ging es so mit einer Decathlon von Pilot RC mit der Spannweite von 3810 mm. Ich musste die Höhenleitwerke, das Seitenruder und das Spornrad demontieren. In einem VW Touran dann musste ich zusätzlich die Sonnenblende vorklappen, sodass das Seitenleitwerk in der Vertiefung Platz fand. Nur so konnte ich das Modell und eben nur dieses eine Modell mitnehmen. Es ist auch schon vorgekommen, dass etwas vergessen wurde, und dann war eben kein Fliegen an diesem Tag! Zusätzlich konnte ich nie jemanden mitnehmen, und auch der Treibstoffgeruch im Auto... Alles Dinge, die mich beschäftigten. Gar nicht zu sprechen von den Transportschäden an den Modellen. Das geringe Gewicht, sodass

ich gegenüber einem schweren Hänger (eventuell sogar Tandemachser) diesen auch selbst in der Wiese bewegen kann, die beiden seitlichen Klapptüren in voller Hängertlänge und somit auch von beiden Seiten perfekt dazukommen. Der tiefe Schwerpunkt (Batterie der Solaranlage), die LED-Beleuchtung, die Einlade- und somit auch «Arbeitshöhe»! Ganz wichtig auch die Isolierung, die verhindert, dass es auch bei heissem Wetter zu hohen Temperaturen im Hänger und somit auch für die Modelle kommt! Ganz wichtig: Die beiden seitlichen Türen spenden Schatten und wenn es zu regnen beginnt, bleibt man darunter trocken bzw. kann trocken verladen! Der Hit dazu ist die Haube vorne, die beim Fahren den Hänger an den Boden drückt und stabilisiert. Diese spart sicher auch noch enorm Treibstoff gegenüber Hängern mit flacher



Front! Für dahinter entschied ich mich noch für ein leichtes Regalsystem für Utensilien, das ich bei einem Tischler in einer leichten, aber stabilen Weise anfertigen und montieren liess. Im Februar 2020 habe ich dann den Hänger bestellt, die Anzahlung geleistet und mich für folgende Ausstattung entschieden.

- Hänger Standard und in Weiss
- Klapp- und Kurbelstütze hinten (kein Kippen, wenn nicht am Auto angehängt und Leute sich im Schatten nach hinten setzen)
- Zylinderschlösser und Kastenschlösser
- Einen Innenausbau, wobei ich mich für vier senkrechte Steher entschieden hatte



- Genug Material und Streben für die horizontale Montage wie z.B. für die Flächen
- Das Solar Set 90 – mit einer Batterie von 90 Ampere-Stunden, die auf der Achse (wegen Schwerpunkt) liegt.
- Ersatzmaterial bzw. für verschiedene Modelle mit Halterung für die Räder.

Ich würde heute wieder die identische Ausstattung wählen. Wenn man dies anfangs so sieht, vermutet man, dass alles Zubehör eigentlich nur für Segelflugmodelle gemacht wurde – weit gefehlt – Schambeck hat für alle Arten von Modellen das ideale Befestigungsmaterial.

Fazit: Transportschäden gehören seither der Vergangenheit an. Die Schleppmaschine ist nun innerst gut 5 Minuten aufgebaut (anstatt bisher fast 30 Minuten). Somit kann ich «rasch» zum Platz gehen und mal einige Runden schleppen. Habe dann auch andere Modelle mit dabei. Kein Zeitverlust beim Beladen. Nichts zu Hause vergessen, und allein das schon – die Nutzung der Freizeit – ist die Investition wert. Ich komme nach Hause, hänge an und bin innerst Minuten flugbereit! Nicht zu vergessen ist der lange Abstand zwischen Anhängerkupplung und Achse des



Hängers. Da dieser auch etwas schmäler ist als der PKW, sieht man den Hänger gut beim Rangieren. Er lässt sich auch beim Rückwärtsschieben unheimlich leicht und übersichtlich, wo immer gewollt, auch hinstellen! Was ganz erstaunlich ist, ist das Fahrverhalten. 100 km/h sind, wenn nicht ein ganz massiver Seitenwind weht, absolut kein Problem. Man «merkt» den Hänger einfach nicht! Auch bei Spurwechsel folgt der Hänger sauber dem Zugfahrzeug. Sicher wird die Front, die den

Hänger auf den Boden «presst», viel dazu beitragen. Hier hat Schambeck das Beste rausgeholt.

Daten und Fakten: Mit zwei Modellen beladen (Waco und Decathlon), allem Werkzeug, zwei Benzinkanistern, meiner (gefüllten) Engel-Kühlbox, Koffer mit Ladegeräten, Stühlen und Modellständern – einfach alles – habe ich beim TÜV 570 kg gewogen. Problemlos bekam ich die 100-km/h-Zulassung!



Länge/Breite/Höhe in mm:	5010 x 1700 x 2030
Eigengewicht:	380 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht:	750 kg
Stützlast:	50 kg
Anzahl der Achsen:	1
Bereifung:	175/70 R 13 86N
Spurweite:	1350 mm
Radstand:	3400 mm
Achse:	Gummigefedert



A-9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
glocknerhof.at

Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur, Schleppwochen
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Flugschule mit Trainer Marco: Fläche & Heli
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness,
Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.



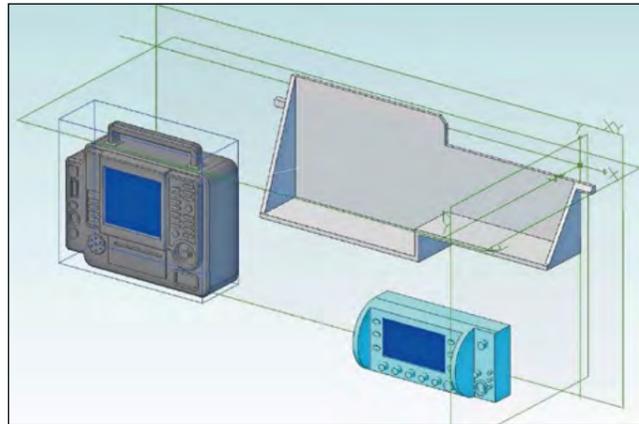
Mit Liebe zum Detail

3D-Drucker im Modellbau
 Beim Einsatz des 3D-Druckers im Modellbau ist es für Werner Hotz wichtig, alle Teile selbst zu entwerfen und individuell auf seine Modelle anzupassen. Dabei kann es zum Beispiel sein, dass die Inneneinrichtung eines Rettungshelikopters nicht ganz genau dem Original entspricht. Das Ziel ist es, später die Flug-Akkus gut verstecken zu können. Er nennt das «Functional Scale».

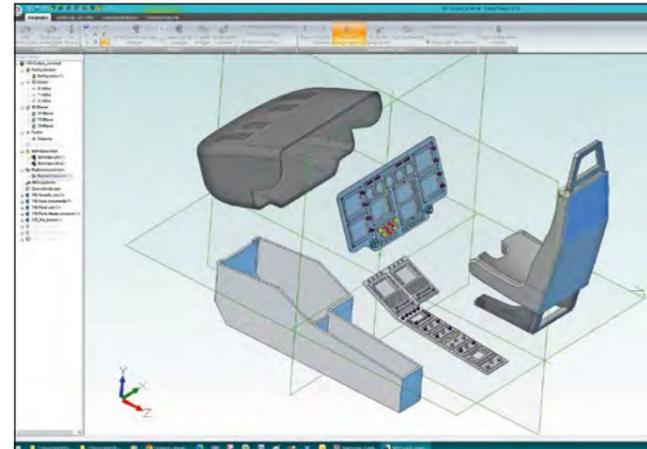
Sämtliche Scale-Teile werden nach dem Druck lackiert (Spray-

dose) oder bemalt. Cockpitinstrumente sind meist auf Papier gedruckt und dann in die entsprechenden Panels eingeklebt. Mit der richtigen Materialwahl können aber auch problemlos funktionelle, mechanisch belastbare Anbauteile hergestellt werden wie z.B. eine voll funktionstüchtige Rettungswinde oder ein Prop-Spinner komplett aus dem 3D-Drucker.

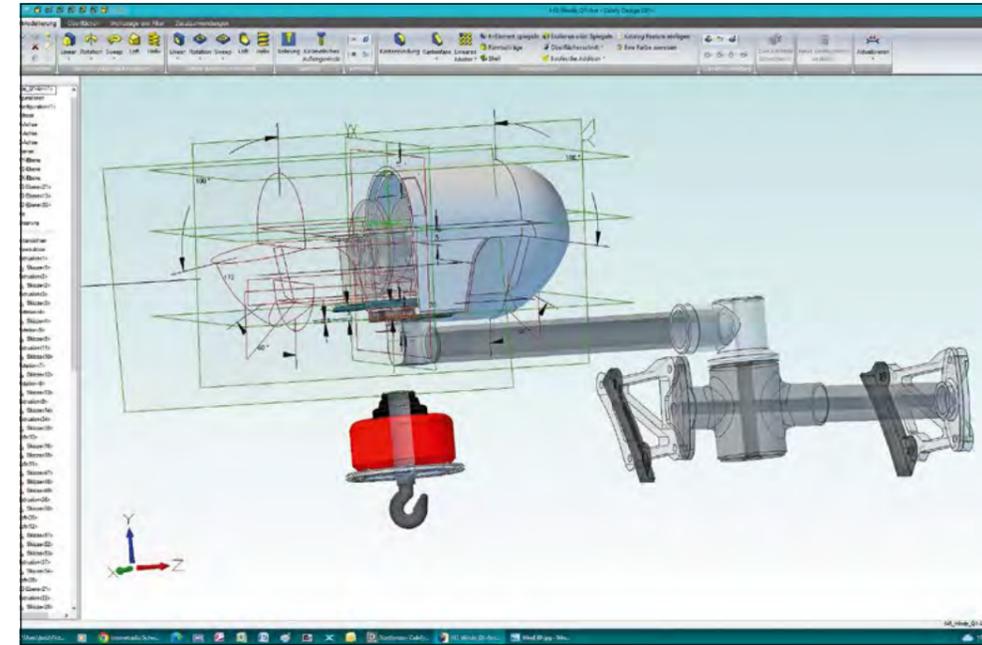
Mehr Infos unter: «Arn-Air» Modellhelikopter. ■



Medizinische Geräte.



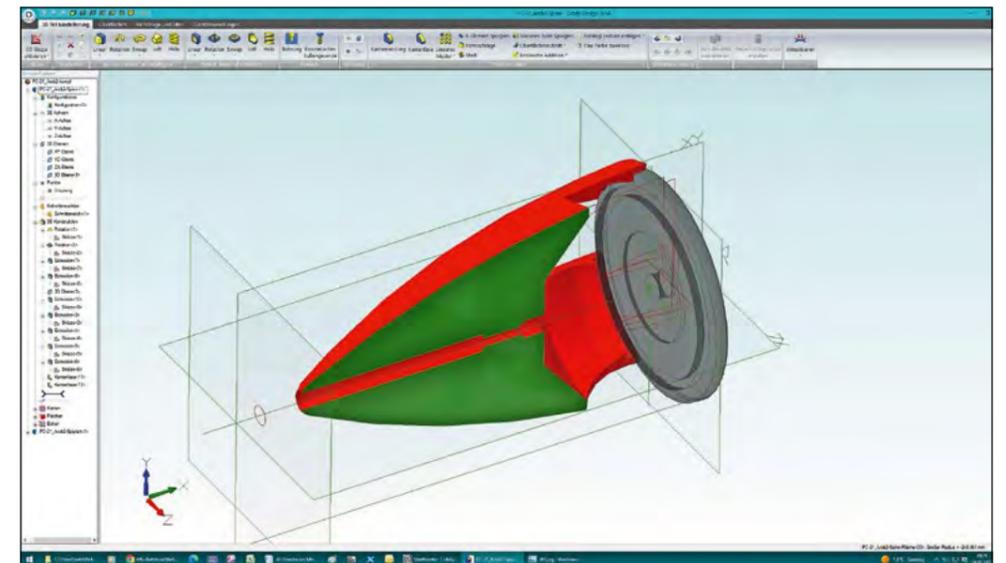
Cockpit-Instrumente.



Rettungswinde.



Prop-Spinner.



Play video ▶

Video Rettungswinde im Einsatz.



Homepage ▶

Scale-Teile scale-heliflug.ch



Swiss FPV Racing – Corsa campionato svizzero a Stabio

Wolfgang Völler

COS'È LA CORSA FPV?

FPV Racing, o First Person View Racing, è una forma di corsa in cui i partecipanti pilotano piccoli droni telecomandati con telecamere su piste di gara definite e protette.

I piloti vedono dalla prospettiva della telecamera e guidano il drone utilizzando trasmissioni video su uno schermo o speciali occhiali FPV. L'obiettivo in FPV Racing è quello di essere il primo a volare attraverso un determinato percorso o a superare determinati ostacoli. FPV Racing è uno sport veloce ed emozionante che sta crescendo in popolarità ed è praticato in molti paesi in tutto il mondo (Swiss FPV Racing).

Oggetto dell'evento: drone
Dimensioni: ca. 32–26–13 cm, peso: ca. 700 g, velocità: ca. 150 km/h.

Queste sono le dimensioni del drone Racer. E poi gli occhiali TV.

Il passaggio sul percorso ad ostacoli non è accompagnato da emozioni per lo spettatore. I

droni sono difficili da vedere in lontananza e per le dimensioni. Tanto più interessante è una visita al Service-Box. Come in una gara di Formula 1, ci sono innumerevoli manufatti tecnici: da apparecchiature elettroniche, strumenti di misura, cariche batterie e naturalmente i pezzi di ricambio dei droni.

Il 18 giugno 2023, con il bel tempo primaverile, si è svolta una gara del campionato svizzero, Swiss FPV Racing. Prevalentemente i partecipanti erano dei ragazzi dalla Svizzera tedesca. L'evento è andato liscio per tutta la giornata. I ticinesi figuravano in mezz'ora della classifica. Per il benessere culinario è stata pensata la cucina del club e anche con rinfresco tramite bevande fresche.

Il coronamento della giornata è stato naturalmente la celebrazione della vittoria nel tardo pomeriggio che ha portato anche alla fine dell'evento. Una grande giornata per la soddisfazione dell'organizzatore. Un grande ringraziamento alla GAM2000 che ha permesso di avvicinare al pubblico un nuovo sport nel mondo dell'aeromodellismo.



Punto di partenza.



Concorrenti con detti occhiali tv.



Posto dei concorrenti e direzione gara.



Service-Box.



Dettaglio braccio con motore e elica.



Passaggio dei droni.



Vincitori (da s. a.):
2° David Muller (Goatro), 1° Marvin Schäpper (Marv_FPV), 3° Björn Mathis (GodiFPV), 4° Florian Gluszka (FloFPV).

Jets over Dübendorf

IGEJS Interessengemeinschaft Elektro Jets Switzerland

Der Zutritt auf das Militärgelände ist nur mit einer Anmeldung möglich. Dieses Jahr konnten wir den Platz der MG Dübendorf nach der Zutrittskontrolle unkompliziert schnell erreichen. Nello Nero, der Präsident der IGEJS, begrüßte die 25 Piloten, welche den Weg nach Dübendorf auf sich genommen hatten. Mit Jörg Rehm und Rainer Zürn waren auch dieses Jahr zwei Piloten aus Deutschland dabei. Anfänglich war ein Bauer damit beschäftigt, Gülle auf die Wiese neben der Piste auszubringen; dank der Schleppschläuche und der Bise waren die Geruchsimmissionen kaum

wahrzunehmen. Mit gegenseitiger Rücksichtnahme störte dies den Flugbetrieb kaum, und schon bald hatte der Landwirt seine Aufgabe erledigt. Ein echter Augenschmaus war der Swiss Airliner A320neo von Martin Gassmann, welcher schon früh an die Reihe kam. Man musste zweimal hinschauen, um nicht zu denken, es hätte sich ein echtes Flugzeug vom Flughafen Zürich nach Dübendorf verirrt. Auf dem Militärflugplatz Dübendorf nahm die Bise nach und nach etwas zu, sodass die Landungen manchmal zu rechten Herausforderungen wurden.



Legendär: Amacker Impeller! «Wer hat's erfunden?»



Fliegendes «Goldstück»: Mirage von Daniel Gyr.



Der Storch im Hintergrund lässt sich nicht stören: Cougar von Daniel Dietziker «made by Amacker».



Butterweiche Landung der Mirage von Marcel Hotz.



Foto: Thomas Schmoll



Ein Stück Schweizer Luftfahrtgeschichte: die Arbalète von Beni von Arx.



Der Pilot der F9F Panther von Ueli Amacker kam ganz schön ins Schwitzen.

Eine wahre Meisterleistung vollbrachte Jörg Rehm, als bei einem schnellen, tiefen Vorbeiflug der Motor des Impellers blockierte; er brachte seine Fouga Magister mit einer perfekten Landung heil zurück auf die Piste. Während die «mantragende» Mirage vor Kurzem in der Schweiz ihren letzten Flug absolvierte, waren in Dübendorf fünf Mirage-Modelle zu bestaunen. Beim Debriefing erhielten alle Teilnehmer eine Urkunde und traditionell zwei Aufkleber, welche von Urs Mayländer gestaltet wurden. Ein grosses Dankeschön gilt den Organisatoren dieses Treffens! Den treuen Helfern in der Festwirtschaft gebührt ein grosses Merci. Wir treffen uns wieder 2025 auf dem Militärflugplatz Dübendorf.

Markus Nussbaumer



Nein, die A320neo von Martin Gassmann kam nicht vom Flughafen Kloten – dies ist ein Modell!

Retro-Flugtag beim Modellflugsport-Verein Wil

Die IG Albatros hat die Einladung bekommen, um ihren Retro-Modellflugtag beim Modellflug-Sportverein Wil abzuhalten. Bei herrlichem Sonnenschein trafen die ersten Teilnehmer ein und wurden mit Kaffee und Gipfeli begrüsst. Im Laufe des Tages wurden eifrig mit drei Schleppmaschinen die Segelflugzeuge in die Höhe gebracht, sodass jeder Teilnehmer sein Segelflugzeug in die Thermik fliegen konnte. Natürlich waren auch diverse Motormodelle dabei, welche eigenstartfähig waren und mit den leisen Elektroantrieben in luftige Höhen gebracht wurden. Modellfliegen macht hungrig, und so wurden alle Teilnehmer

am Mittag mit einer feinen Grilade und verschiedenen Salaten verköstigt. Natürlich durften auch Kaffee und Kuchen nicht fehlen. Der Nachmittag war fast zu kurz; es wurde eifrig geflogen mit all den vielen schönen Oldie-Modellen. Es waren viele glückliche und zufriedene Gesichter zu sehen. Zum Abschluss gab es eine Feierabendbratwurst, und so klang der wunderschöne Flugtag am späten Nachmittag aus. Der Modellflugsport-Verein Wil dankt allen Teilnehmern herzlichst für ihr Kommen und freut sich schon wieder auf das nächste Jahr. ■

Willi Kielholz



Retro-Modelle.



Seglerschlepp bei herrlichem Sonnenschein.



Seglerschlepp.



Warbird-Treffen in Oberkulm

Die IG Warbird hat zum 26. Treffen eingeladen und lockte damit 36 Piloten nach Oberkulm.

Bereits am frühen Morgen füllte sich der vorhandene Platz beim Modellflug-Verein Kulm mit Fahrzeugen, welche zum Teil bis unters Dach mit Modellflugzeugen gefüllt waren. Die IG Warbird Schweiz zählt aktuell 135 Mitglieder, so viele wie noch nie. Die Modelle wurden sorgsam zusammengesetzt und für den Einsatz vorbereitet. Beim obligatorischen Briefing, bei welchem das Thema Sicherheit im Vordergrund stand, waren 36 Piloten anwesend, welche etwa 60 Flugmodelle mitgebracht hatten. Bei Prachtswetter war die Stimmung ausgezeichnet. Die Flightline war dann auch schnell rappellvoll und Geduld war gefragt. Die Modellvielfalt war sehr breit, so waren die klassischen Warbirds aus dem Zweiten Weltkrieg noch in der

Überzahl, aber überraschenderweise waren diesmal zahlreiche Doppeldecker zu bestaunen. Der Wind war anfänglich kein Thema, jedoch am Nachmittag wechselte dieser mehrmals die Richtung, was einige Piloten etwas in Schwierigkeiten brachte. Da der Wind auch mal quer zur Pistenachse blies, gab es dann auch Modelle, welche bei der Landung Probleme bekundeten. Zwei Piloten hatten leider Pech: Eine Sea Fury hatte nach dem Start einen Motorabsteller zu beklagen und konnte nicht mehr abgefangen werden, eine Focke Wulf brach beim Start aus und überschlug sich nach der Berührung einer Tragfläche mit der Piste. Ansonsten gab es nur kleinere Schäden, wo da und dort mal ein Propeller zu Bruch ging. →



Andrang der Oldtimer.



Schnell wurde es eng.

Immer schön zu beobachten ist, wenn zwei Kollegen gemeinsam zusammen fliegen. Da sind die Gebrüder Kurt und Erich Wächter Meister ihres Fachs, sie flogen ihre AT-6 gekonnt synchron. Aber auch Urs Schirmer und Rolf Schönenberger zeigten mit ihren Hawker Tempest eine spektakuläre Show, der Motorensound der Modelle im Tiefflug erzeugte Hühnerhaut. Es waren aber auch Teilnehmer der Elektro-Fraktion am Start, diese Oldtimer waren etwas leiser unterwegs, das dürfte auf einigen Modellflugplätzen in der Schweiz die lärmempfindlichen Zeitgenossen etwas

beruhigen. Die Fokker D.VII von Rolf Fritschi, wunderschön sanft geflogen, war ein echter Höhepunkt am Schluss des Treffens. Einen kleinen Farbtupfer möchte ich noch erwähnen. Benjamin Fontana flog ausser Konkurrenz nach der Veranstaltung einen seltenen «Juni-Käfer». Ein riesiges Dankeschön gilt dem eingespielten Modellflugverein Kulm für die Gastfreundschaft und die ausgezeichnete Organisation. Wir kommen gerne wieder. ■

Markus Nussbaumer
Fotos: Rodito Nussbaumer



Wunderschöne SBD Dauntless (Zioli).



Heinkel Kadett von Markus Kindler.



Spitfire mit Elektro-Power von Hugo Peyer.



Lavochkin La-7.



Sopwith Triplane von Alain Fontana.



Fokker D.VII von Rolf Fritschi.



Fliegender «Juni-Käfer» von Benjamin Fontana.



Hawker Tempest von Rolf Schönenberger und Urs Schirmer.



Besonderheit in Oberkulm, der Kiesweg parallel zur Piste.



Start Hawker Tempest.



Tiger Moth von Kari Petz.



19. Bauplan- und Eigenbautreffen Huttwil

Mekka der Modellbauer

Markus Nussbaumer

Die eigentliche Pilgerfahrt nach Mekka beginnt am 26. Juni und endet am 1. Juli. Unser Modellbau-Mekka auf dem «Huttberg» startet bereits am 24. Juni!



Fokker D.VII von Benjamin Fontana.

Eigenbau-Bauplan-Treffen
Wir reisen, wie meist schon, am Freitag nach Huttwil, um uns in aller Ruhe im «Grüebli» einrichten zu können. Schon erstaunlich: Mitten am Freitagnachmittag wimmelt es von Mitgliedern der MG Huttwil, die schon wacker mit dem Einrichten der Infrastruktur beschäftigt sind. Da könnte sich mancher Verein ein Beispiel nehmen, wie eine Gruppe Gleichgesinnter harmonisieren kann.

Über 60 gemeldete Teilnehmer präsentieren am Samstag ihre

Eigenbauten, welche sie zum Teil selbst konstruiert oder nach Bauplan gebaut haben. Die MG Huttwil genießt großes Verständnis der Anwohner rund ums Fluggelände, was in der heutigen Zeit nicht als selbstverständlich angesehen werden darf. So werden die Piloten beim Briefing darauf hingewiesen, den erlaubten Luftraum möglichst einzuhalten und keine unnötigen Risiken einzugehen.

OK-Chef Christian Eggimann erzählt mir auch, dass die direkten Anwohner mit einem



Klein, aber fein.

Verpflegungsgutschein zum Modellflugtreffen eingeladen sind und davon auch rege Gebrauch machen. Da ist es doppelt sinnvoll, wenn die Regeln des Veranstalters befolgt werden.

Dieses Jahr sind am Samstag nicht wie gewohnt viele verschiedene Modelle in der Luft zu sehen, denn es weht eine starke Bise, welche in Huttwil schräg zur Piste bläst. Deswe-

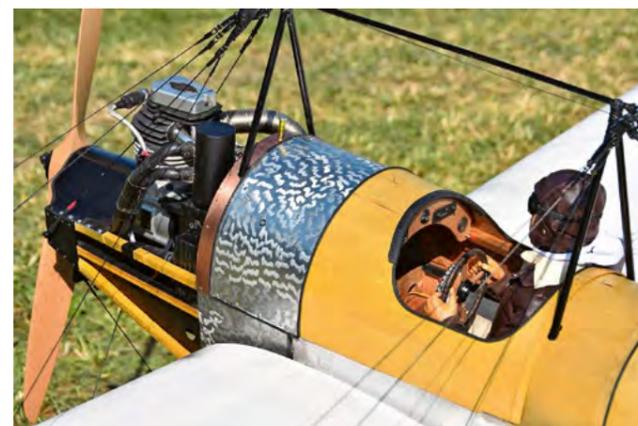
gen bleiben dann auch viele Modelle am Boden, da das Risiko eines Verlusts eines Flugmodells einigen Piloten zu gross ist. Was aber nicht bedeutet, dass man nichts zu sehen bekommt, denn im für alle Besucher zugänglichen Flugzeugpark sieht man die liebevollen Details an den «Kunstwerken» am besten. Spontan entstehen dann auch angeregte Diskussionen, wo Tipps und



Roussel R30 von Christian Eggimann.



Details aus der Nähe betrachtet.



Tricks ausgetauscht werden. Das Fachsimpeln hat in Huttwil sowieso langjährige Tradition; so nimmt ein mancher eine gehörige Portion Motivation mit nach Hause, ein eigenes Projekt zu beginnen oder ein angefangenes zu vollenden. Genau aus diesem Grund muss man sich keine Sorgen um das Eigenbautreffen in Huttwil machen; solange die

MG Huttwil den Aufwand auf sich nimmt, werden wir Modellflieger auf den Huttwiler Berg «pilgern».

Schaufliegen am Sonntag

Am Samstagabend verlassen üblicherweise einige Teilnehmer das Treffen und treten ihre, zum Teil lange, Heimreise an, es gibt aber auch welche, die im «Grüebli» übernachten.

Traditionell findet am Sonntag das Schaufliegen statt. Da werden auch Modelle, welche man als halbfertige Bausätze oder als komplett fertiggestellte Flugzeuge kaufen kann, dem Publikum präsentiert. Priorität haben jedoch die Eigenbaumodelle. Dies mobilisiert zahlreiche Zuschauer, welche ein reichhaltiges Programm bestaunen können. Am Sonntag treffen aber auch neue Piloten ein und ergänzen das Teilnehmerfeld. Der Wind ist am Sonntag wie weggeblasen, der Windsack hängt schlaff herunter und die Piloten sind wie junge Kälber, die den Stall zum ersten Mal verlassen dürfen: Jeder möchte fliegen.

Die Flugleitung verfügt über ein ausgeklügeltes System, welches seit Jahren ausgezeichnet funktioniert. Ab und zu ist auch mal etwas Fingerspitzengefühl gefragt, da es Piloten



Emil Giezendanner, MFS, erstmals in Huttwil dabei.

gibt, deren Geduldsfaden etwas dünn ist. Jeder Teilnehmer, der sein Flugmodell den Zuschauern präsentieren möchte, bekommt Gelegenheit dazu. Die Palette der ausgestellten Flugzeuge beginnt bei etwa 20 cm Spannweite und endet bei geschätzten 4 Metern. Das macht diese Veranstaltung so sympathisch. Es beginnt bei kleinen, erschwinglichen Modellen und führt uns zu grossen, komplexen Fluggeräten. →



Caravelle von Emil Giezendanner und Hermann Kistler.



Grumman Panther F9F-5 mit Holz-Impeller, gebaut von Ueli Amacker.



Douglas MD 83 von Hans Schneeberger – mit Propellerantrieb.



Douglas MD 83 von Hans Schneeberger – mit Propellerantrieb.

«Dankeschön» MG Huttwil!
Die MG Huttwil ist ein Vorzeigebispiel einer harmonischen Modellfluggruppe. Solch einen Verein in seiner Aktivität erleben zu dürfen, stimmt mich positiv für die Zukunft. Ich freue mich jetzt schon auf das Jahr 2024 – auf das 20. Treffen!
Markus Nussbaumer



Raketentart.

Modellbaubörse auf dem Flugplatz in Sitterdorf

Die diesjährige Modellbaubörse in Sitterdorf war erneut ein grosser Erfolg. Der Veranstaltungsort, ein Hangar, versetzte so manchen Besucher in eine nostalgische Stimmung, da sowohl alte Verbrennermotoren

als auch einige klassische Modellbaukästen zum Verkauf standen. In Begleitung meines langjährigen Fliegerkollegen begab ich mich – mit Kleingeld in der Tasche und voller Vorfreude – auf eine Krämertour. Er



konnte einen begehrten Topsy-Baukasten ergattern, während ich einen alten Taifun-Motor ersteigerte. Die Modellbaubörse bot eine hervorragende Gelegenheit für Modellbauenthusiasten, ihre Sammlungen zu erweitern und Raritäten zu entdecken. Die Atmosphäre war

geprägt von Begeisterung und Fachwissen, da sowohl erfahrene Modellbauer als auch Neulinge anwesend waren. Für uns steht bereits fest, dass wir auch im nächsten Jahr wieder dabei sein werden!

Hansjörg Rüegg

Sonnenhof-Modellbau GmbH
M. + M. Kammerlander
Rütlistrasse 14 • 8580 Amriswil
Telefon 079 817 79 25
www.sonnenhof-modellbau.ch
verkauf@sonnenhof-modellbau.ch

Neu: für den ehrgeizigen Modellbauer



Neu: für den Motorflieger Klemm-L-25 1:3,3



Spannweite: 3,95 m
Gewicht: 13,5 kg
Motor: 70 ccm Boxer



Neuer Schwung für alte Segler! eigenstartfähig, dynamisch, unabhängig.
Wir bauen sie für Sie ein >JETEC<

Wieser Modellbau GmbH
Die Welt des Modellbaus erleben / Expérimentez le monde des modèles réduits

Sehen, fühlen, erleben - alles für den Modellbau neu an der Badenerstrasse 731 auf 160 m²

Mo - Fr
10h00 - 18h30
Sa
09h00 - 17h00

Badenerstrasse 731
8048 Zürich
044 340 04 30
info@wiesermodell.ch

www.wiesermodell.ch

Aussterben der Plausch-Modellflug-Wettbewerbe?

Seit 55 Jahren führt die Modellfluggruppe Auenstein am ersten Novembersonntag den legendären «Benken-Wettbewerb» durch, bekannt als Plausch-Segelflug-Wettbewerb. Es gab Jahre, da durften wir über 100 begeisterte Modellflugpiloten auf dem Benken begrüßen. Jedes Mal ein riesiges Fest, wo nicht bei allen Teilnehmenden nur der Flugwettbewerb im Vordergrund stand. Aber auch ein «Plauschwettbewerb» will perfekt vorbereitet sein und ist mit einigem Aufwand verbunden. Diesen nehmen wir mit Freude in Kauf.

Kaffee, Nussgipfel, Kuchen und kalte Getränke gibt es ab Beginn der Veranstaltung, ebenso wird der Grill schon früh eingheizt. Schon weit vor dem Mittag können leckere Steaks und Würste geschmaust werden. Wir von der Modellfluggruppe stellen die ganze Infrastruktur inkl. Zeitnehmer etc. zur Verfügung – die Modellflugpiloten können einfach den ganzen Tag geniessen. Dank unserer sehr treuen Sponsoren können wir jeweils einen sensationellen Gabentisch anbieten, wo sich jeder Pilot letztlich einen Preis aussuchen kann, der oftmals weit mehr wert ist als das Startgeld von zehn Franken. **An dieser Stelle ein ganz herzlicher Dank an alle unsere treuen Sponsoren, die uns schon seit vielen Jahren unterstützen!** Die eigentliche Wettbewerbs- bzw. Flugaufgabe ist im Grunde einfach und kann von allen Piloten auch mit wenig Erfahrung gemeistert werden: zwei Bäume umkreisen, drei Minuten fliegen und im Landefeld landen. Spannend ist auf dem Benken, dass sich die Bedin-

gungen innert weniger Augenblicke völlig ändern können: Hat es in der Vorrunde überhaupt nicht getragen, trägt es in der nächsten Gruppe hammermässig. Es werden drei Durchgänge geflogen, jeder hat also mehrere Chancen. Das Wettbewerbsgelände auf dem Benkerjoch bietet zudem eine wunderbare Fernsicht bis hin zu den im November oft frisch verschneiten Alpen. Was will man denn noch mehr? Diese Frage stellen wir uns in letzter Zeit oft, denn leider sinkt seit einigen Jahren die Zahl der Teilnehmer stetig. Wenn wir die eigenen Vereinsmitglieder nicht mitrechnen, sind es noch 10 bis 15 Piloten, die den Weg auf den Benken finden. Ein Trend, der uns nachdenklich stimmt. Wir haben uns gefragt, ob wir unseren «Benken» einstampfen sollen. Gedanken, die, wie sich aus vielen Gesprächen zeigt, leider auch viele andere Vereine haben. Uns ist bewusst: Das Angebot im Modellflugsport hat sich in den letzten 50 Jahren enorm entwickelt. Es werden nationale und internationale Wettbe-



werbe in über 60 Modellflugklassen durchgeführt. Auf der SMV-Homepage waren im letzten Jahr über 70 «offizielle» Wettbewerbe ausgeschrieben. Mit dieser Angebotsfülle erstaunt es nicht, dass «Plauschwettbewerbe» am Absorbieren sind. Doch ist das nicht genau auch unsere Chance? Haben wir es in letzter Zeit einfach verpasst, unseren «Benken» zu bewerben und schmackhaft respektive attraktiver und zugänglicher zu machen? Wir nehmen uns selber in die Verantwortung und haben uns entschlossen – wir geben nicht auf. Nein, im Gegenteil, wir legen uns ins Zeug und bauen aus! Ab 2023 wird es neu zwei Kategorien auf dem Benken geben: «DLG» und «Classic», wobei sich die beiden Kategorien durch die Art des Starts und die eingesetzten Modelle unterscheiden. Die Kategorie «DLG» lässt – wie es der Name schon sagt – den typischen F3K-Schleuderstart zu, und die Modellwahl ist nicht eingeschränkt. Die Kategorie «Classic» beschränkt sich auf den Sperrwurfstart. Zudem darf es sich nicht um ein DLG-fähiges

Modell handeln. Es darf also kein DLG per Speerwurf gestartet werden. Die Piloten müssen sich bei der Anmeldung für eine der Kategorien entscheiden. Es kann nicht in beiden Kategorien angetreten werden. Mit dieser Massnahme erhoffen wir uns, der Vielfalt der Segelmodellflugzeuge Rechnung zu tragen und die Chancen auf einen vorderen Platz in der Rangliste auch für Anfänger oder Wiedereinsteiger erhöhen zu können. Sei es mit einem Schaummodell, einem Holzbausatz oder einer CFK/GFK-Maschine, ob mit 50 cm oder 3 m Spannweite. Egal – Chancen hat jeder die gleichen. Wir sind gespannt, ob wir euch mit diesem Artikel motivieren können, am 56. legendären «Benken» mitzumachen. Auf modellflug.ch könnt ihr euch bereits anmelden. Wir garantieren euch, es lohnt sich bestimmt – auf die eine oder andere Weise. Wir freuen uns auf euch! Modellfluggruppe Auenstein

Impressionen Benken 2022
(mehr auf www.mfgau.ch)



50 Jahre Fesselflug-Jura-Cup – Das unvergessliche Jubiläum

Vor 50 Jahren – im September 1973 – wurde der internationale Jura-Cup zum ersten Mal durchgeführt. Es war dies für den Fesselflug in der Schweiz ein historisches Ereignis und der Beginn einer neuen Ära. Erstmals konnte die neu erbaute Fesselflugganlage im Schwalbennest bei Büsserach SO einem internationalen Publikum präsentiert werden. Und der Erfolg war riesig: 80 Konkurrenten aus 12 Nationen kamen angereist und kämpften um die Pokale in den Kategorien Speed, Aerobatics und Team-Racing. Das Schwalbennest war mit einem Schlag das Zentrum der europäischen Fesselflugszene geworden. Voller Euphorie wurde damals vom Organisator – der Modellfluggruppe Breitenbach – beschlossen, den Wettbewerb als World-Cup-Event fortan alle zwei Jahre durchzuführen. Die Euphorie hat bis heute angehalten. Am Wochenende vom 23./24. Juni konnte der Jura-Cup sein 50-Jahre-Jubiläum feiern.

Vieles ist in diesen 50 Jahren geschehen. Die Modelltechnik hat enorme Fortschritte gemacht, neue Flugkategorien wurden entwickelt, und die Regeln für die Durchführung von internationalen Wettbewerben wurden von der Modellfluggdachorganisation (Ciam) laufend angepasst. In verschiedenen Ländern sind neue Fesselflugganlagen entstanden, und viele neue internationale Wettbewerbe wurden lanciert. Diese Entwicklungen hatten Auswirkungen auf die Austragung von Fesselflugwettbe-

werben. So ist es heute nicht mehr möglich, einen internationalen Anlass in verschiedenen Kategorien an einem Wochenende auf nur einer Piste (wie im Schwalbennest) durchzuführen. Denn dafür bräuchte es – unter anderem für offizielle Trainings – mehrere Pisten. Auch der Jura-Cup wurde laufend an die neusten Entwicklungen in der Szene angepasst. So wird er seit 2016 sogar jährlich durchgeführt, aber in wechselnden Kategorien: in einem Jahr in den Rennkategorien



Foto 2: Was für ein tolles Teilnehmerfeld!

Speed- und Team-Racing, im anderen Jahr in Aerobatics. Zum 50-Jahre-Jubiläum war der Jura-Cup Aerobatics an der Reihe. Und als besonderes Highlight wurde er nicht im Schwalbennest, sondern in Ciriè im italienischen Piemont ausgetragen (Foto 1). Eine Einladung der italienischen Fesselflugfreunde, den Jura-Cup zusammen mit dem ebenfalls traditionellen Franco-Ballesio-Cup zu organisieren, machte dies mög-

lich. Das bedeutete zwei World-Cup-Events an einem Wochenende: Jura-Cup am 23./24. und Franco-Ballesio-Cup am 24./25. Juni 2023. Das Interesse, an diesem Doppelwettbewerb teilzunehmen, war riesig. Um ihn ohne Stress durchführen zu können, musste sogar eine Limite von 25 Teilnehmern vorgegeben werden. In nur einem Tag war diese Anzahl Anmeldungen erreicht (Foto 2).

50 Jahre Jura-Cup-Jubiläumsmedaille.



Foto 1: Die prächtige Fesselfluggpiste von Ciriè lässt 21 m Leinenlänge zu.

Aus der Schweiz war eine grosse Delegation angereist (**Foto 3**), davon waren 6 Piloten am Start (**Fotos 4, 5**). Lauri Malila erreichte mit dem 5. Platz ein Spitzenresultat (**Foto 6**). Die anderen Schweizer belegten hintere Ränge – was zum Teil erklärbar war: Denn man benutzte den Doppelwettbewerb in Ciriè auch dafür, verschiedene Modelle und Techniken hinsichtlich der bevorstehenden Europameisterschaft in Polen zu testen.

Gewonnen wurde der Wettbewerb von Marco Valliera, Italien, einem der weltbesten Aerobatics-Piloten (**Fotos 7, 8**). Auf die Plätze 2 und 3 flogen die Chinesen Jun Yang und Bingchu Jiang. Ihre lange Anreise von Peking nach Ciriè hatte sich gelohnt (**Foto 9**). Die gesamte Rangliste des Jura-



Foto 3: Die Schweizer Delegation verfolgt gespannt den Wettbewerb.

Cups 2023 kann hier eingesehen werden:
<https://www.fesselflug.ch/>

Es war ein Anlass wie aus dem Bilderbuch: wunderbares Wetter, beste Organisation, motivierte Piloten, hochprofessionelle Leistungen, was will man mehr!

Die italienischen Freunde vom Club VO.LI Aeromodellistico, Ciriè, setzten alles daran, die beiden Wettbewerbe perfekt zu organisieren und dabei viel Fröhlichkeit und grosse Hilfsbereitschaft zu zeigen. Bemerkenswert war auch die Leistung der fünf Punkrichter, die an diesen drei Tagen je rund 2400 Noten für Flugmanöver



Foto 9: Für die beiden Chinesen hat sich die lange Reise gelohnt – sie belegten die Plätze 2 und 3.



Foto 4: Sicherheit muss sein: Peter Hofacker bei der Leinenkontrolle.



Foto 5: Ein eingespieltes Team: Monika und Dani Baumann vor dem Start.



Foto 6: Lauri Malila fliegt als Fünfter mitten in die Weltspitze.



Foto 7: Der italienische Sieger Marco Valliera im Flug ...



Foto 8: ...und mit seinem eleganten Modell.



Foto 10: Toni Borer verteilte als Punkrichter in den 3 Tagen rund 2400 Noten.

vergeben und dabei die Konzentration nicht verloren haben (**Foto 10**). Und schliesslich verdienten auch die piemontesische Gastfreundschaft und die leckere Küche ein grosses Kompliment.

Zusammenfassend darf gesagt werden, dass dieser Doppelwettbewerb ein würdiges Jura-Cup-Jubiläum war (**Foto 11**) – und wohl auch der schönste internationale Fesselflug-Aerobatics-Anlass in diesem Jahr in Europa. Alle Beteiligten sind sich einig, dass die Durchführung des Jura-Cups Aerobatics in Ciriè in zwei Jahren unbedingt wiederholt werden soll. Kommt

noch dazu, dass es die prächtige Fesselfluganlage in Ciriè erlaubt, mit 21 m Leinenlänge zu fliegen, was dem heutigen internationalen Standard für Aerobatics entspricht. Die Anlage Schwalbennest – als Rennpiste für Speed- und Team-Racing gebaut – ist auf eine kürzere Leinenlänge ausgerichtet, war für ausländische Aerobatics-Piloten ein Handicap bedeutet. Das Schwalbennest kommt aber im kommenden Jahr wieder zum Zug, wenn der Jura-Cup in Speed- und Team-Racing ausgerichtet wird.

Der Jura-Cup hat sich im Verlauf der letzten 50 Jahre ge-



Foto 11: Ein Prost auf diesen unvergesslichen Anlass.

wandelt – doch er hat seinen Stellenwert als einer der wichtigsten und traditionsreichsten Fesselflugwettbewerbe in Europa behalten. Darauf dürfen die

Schweizer Fesselflieger und die MG Breitenbach stolz sein.

Ursi Borer, MG Breitenbach,
Juli 2023

Allianz

Mut heisst
Leidenschaft leben

Lassen Sie sich durch nichts aufhalten. Und wenn doch einmal etwas passiert, sind Sie bei uns bestens versichert. Wir helfen Ihnen schnell wieder auf die Startbahn. Gerne berate ich Sie.

Marc Herzig

T 058 357 17 21
marc.herzig@allianz.ch
z.T. mit Vergünstigungs-
verträgen (AeCS)
modellflug.ch

Generalagentur Thun – Berner Oberland
Länggasse 2A | 3602 Thun
ALLIANZ.CH/THUN

unILIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

BLINKTS?

HEBU
www.hebu-shop.ch

10% Einführungsrabatt
09.08-09.09.2023

Militky Cup 2023

46. Internationales Elektroflug-Meeting

F5J-FAI-Welt-Cup 23



Spannende Startphase.

Der Name «Militky Cup» geht auf den grossen Elektroflugpionier Fred Militky zurück. In den frühen Siebzigerjahren begannen verschiedene Modellflieger in Europa und den USA mit der Entwicklung ferngesteuerter Elektroflugmodelle. Oftmals gingen solche Initiativen von Firmen der Modellflugbranche aus, bzw. deren Ingenieure. Zum Beispiel Astroflight, USA sowie Multiplex und Graupner, Deutschland. Fred Militky hat den Elektroflug unter die Leute gebracht. Seine Namensgebung für das Pfäffiker Meeting hatte auch damit zu tun. Eigentlich war eine Teilnehmerbegrenzung geplant. Wer schon möchte Angemeldeten eine Absage erteilen... Nach der 47. Anmeldung wurde den

Organisatoren schon etwas mulmig. Doch schon bald gab es wieder Absagen. Gestartet sind schliesslich deren 40. Das Fluggelände Pfäffikon ist alles andere als ein Traumwettbewerbsplatz. Die starke Bise hat die Konkurrenten zusätzlich gefordert, tiefes Fliegen über

dem Wald zu zahlreichen Baumlandungen geführt. Nach dem Fly-off gestaltete sich die Rangliste wie folgt: vier Italiener (Ränge 1 bis 3), drei Tschechen, je ein Rang an Österreich, die Niederlande und die Schweiz. Bester Schweizer war Thomas Wackerlin. Zweitbes-

ter der Junior Flavio Meier. Einmal mehr zeigte sich: Wer an einer Prüfung – oder an einem Wettbewerb – am besten mit einer schwierigen Situation umgehen kann, der gewinnt. ■

Bericht: E. Giezendanner
Bilder: Hans Schmuki



Hier hat's nicht ganz gereicht. Baumkletterer in Aktion.



Viel Kunststoff am Himmel.



Inklusive Schweiz: neun Länder am Start.



Die Gewinner, v.l.: Bebi Tommaso, ITA; Aramini, Alessandro, ITA; Ganassi Simone, ITA; Duchan Iri, CZE, und De Luca, Filippo, ITA.

Training macht den Meister

F5J-Trainingspass der Region NOS

Die ersten F5J-Wettbewerbe entstanden in der Region NOS. Den Konkurrenten wurden damals die Höhenlogger zur Verfügung gestellt – gedacht Starthilfe. Weiter wurden im Rahmen des Jugendförderungsprojekts Young Silent-Wings (YS) 2017 der Bau eines F5J-Seglers inklusive Einfliegen und Trainings ausgeschrieben (in den Jahren zuvor wurden Depron und Holzmodelle gebaut). Elf Junioren folgten dem Aufruf. In den folgenden Jahren kamen ein paar wenige dazu und rüsteten das F5J-Modell Grafas Maxi bis zur Einsatzfähigkeit aus. Drei von ihnen nahmen bereits an den F5J-Europameisterschaften 2018 in Bulgarien teil. Heute sind es «nur» noch vier. Die meisten

sind heute dem Juniorenalter (18) entwachsen – oder aus anderen Gründen nicht mehr aktiv. Sämtliche vier Teilnehmer der Junioren-Schweizer-Meisterschaft 2023 in Buttikon fanden durch YS den Weg zu einer der schönsten Junioren-Wettbewerbsklassen. Dass es nach dem Bau – beziehungsweise Ausrüsten – der Modelle mit einem regelmässigen Training weitergehen muss, war den Initianten schnell klar. Leider war dann – wie immer wenn's um regelmässige «Arbeitseinsätze» geht – die Zahl der Trainingsteilnehmer auf weniger als ein halbes Dutzend geschrumpft. Nimmt mich nur wunder, in welcher Ecke die durch die Region subventionierten Modelle verstauben?



Junioren-WM-2023-Teilnehmer Alain Schäd, MG Affoltern a.A. (links), und Flavio Meier, MV Pfäffikon (rechts), mit Trainer Andi Schwerzmann.

Nun, die Welt gehört den Aktiven. Dieses Jahr wurden in der Klasse F5J durch Andi Schwerzmann auf verschiedenen Plätzen bereits drei Trainings durchgeführt. Dazu möchte ich den Teilnehmern gratulieren sowie

den Vereinen, welche ihre Plätze zur Verfügung gestellt haben, danken. Unser Sportchef Andi Schwerzmann wird auch in Zukunft dranbleiben. Dafür sind wir ihm dankbar. ■

GZ



Das F5J-Trainingsteam auf dem schönen Flugplatz der MG Illnau-Effretikon. Ganz links: Leiter Andi Schwerzmann.

Birke Flugzeugsperrholz ab Lager lieferbar,
Stärke von 0.4 bis 5 mm,
Zuschnitte bis 1500 x 1500 mm

rik-modellbau
www.balsa.ch

Holzwerkstoffe für Modellbauer

Schulstrasse 4, 9607 Mosnang - rik@balsa.ch - T: 071 983 52 51

Swiss Akro Connection en Marche

Interregionale RCS-Meisterschaften – Regionen BOW, Nordwest und Romandie

CA du Seyon – Chézard-St-Martin

Im Mai trafen Organisatoren und Teilnehmer auf dem Gelände des CAS in Chézard-St-Martin ein. Nach Kaffee und Gipfeli und den üblichen Begrüssungen bauten die Piloten ihre Modelle auf. Geflogen wurde in zwei Kategorien, Rookie und Regio.

In der Rookie-Kategorie nahmen sechs Piloten teil, der jüngste war Gabriel Brun. Unser Club trat mit fünf Piloten

an: Justin Crevoiserat und Jérôme Richard in der Rookie-Kategorie und Michel Guye, Samuel Rouiller und der aufstrebende Stern des Clubs, der junge Timéo Richard, in der Regio-Kategorie. Die Punktrichter hatten keine leichte Aufgabe, waren doch die Unterschiede in den Leistungen oft kaum wahrnehmbar. Andreas Schaefer, der Schweizer Meister 2022, dominierte den ganzen Tag über. Die Kür war wie immer ein wunderbares Spektakel mit Rauch und Musik! →

Swiss Akro Connection en Marche

Championnat interrégionaux RCS – Régions BOW, Nord-Ouest et Romandie

CA du Seyon – Chézard-St-Martin

Les organisateurs et participants du premier concours interrégional de voltige planeur organisé en terre romande se sont retrouvés sur le terrain du CAS à Chézard-St-Martin. Deux catégories permettaient aux pilotes de s'aligner à ce concours. Les nouveaux se retrouvaient en rookie (débutant), et la catégorie régio réunissait les meilleurs avec un programme de vol un peu plus étoffé.

Six pilotes participaient en catégorie rookie, dont le plus jeune concurrent, Gabriel Brun aux commandes de son Pilatus B4. Quant à notre club, il alignait cinq pilotes: Justin Crevoiserat et Jérôme Richard en catégorie rookie et Michel Guye, Samuel Rouiller et l'étoile montante du club, le jeune Timéo Richard en catégorie régio. Les juges n'eurent la tâche facile, les différences de performances étant souvent à peine perceptibles. Andreas Schaefer, le champion suisse 2022, fit la



Contest Austria.



Bemerkenswert war die Leistung des jungen Timéo Richard. Er belegte am Ende den 5. Platz in der Kategorie Regio. Bei den Rookies verbesserte sich Justin Crevoiserat von Runde zu Runde und stand am Ende ganz oben auf dem Podest. Herzliche Gratulation den beiden Jungs. Der ausführliche Bericht von Jean-Michel Baertschi und die Rangliste sind auf der Webseite ersichtlich.

Jean-Michel Baertschi,
Übersetzung: Hans Gratwohl

RC-SK Contest Austria 2023

Die diesjährige «Euro Contest Tour Österreich» fand beim MFC Jungschlag in Niederösterreich statt (zwischen Linz und Wien).

Der Donnerstag wurde bei super Wetter mit viel Wind von einigen Piloten genutzt, um den Flugplatz kennenzulernen und noch ein paar Trainingsflüge zu absolvieren.

Das Fluggelände des MFC Jungschlag ist sehr grosszügig gestaltet und bietet eine optimale Infrastruktur. Mit der Ausrichtung der Piste kann meistens mit der Sonne im Rücken geflogen werden. Trotz unsicherer Wettervorhersagen nahmen insgesamt 25 Akropiloten, 3 Schlepppiloten und 5 Punktrichter und eine Punktrichter aus Österreich, Deutschland und der Schweiz teil. Die Swiss Akro Connection war mit sechs Segler-, einem Schlepppiloten und einer Punktrichter vertreten. Am Freitagmorgen versuchten die besten Piloten bei extremen Windverhältnissen ein paar

Schlepps durchzuführen. Es zeigte sich jedoch, dass bei diesen Wetterbedingungen kein regulärer Wettbewerb stattfinden konnte. Der Wettbewerbsleiter Martin Knasmillner nutzte diese Zeit, um mit seinen Punktrichterkollegen die Bewertung von Flugfiguren und ganzen Flugprogrammen nochmals zu besprechen und so gut wie möglich abzustimmen.

Da es am Samstagmorgen leider regnete, konnten wir mit den Wertungsflügen erst am Nachmittag beginnen. Bis zur Dämmerung flogen wir 3 Durchgänge Advanced und 2 Durchgänge Unlimited bei ganz passablen Windverhältnissen. Am Sonntag konnten wir den 3. Durchgang Unlimited und die Kürdurchgänge beider Klassen bei optimalen Verhältnissen fliegen. Um 14 Uhr fand die Rangverkündigung statt (Ranglisten auf der Homepage swissakro.ch). Wir bedanken uns für den super durchgeführten Wettbewerb und die wunderbare Verpflegung. So macht unser tolles Hobby – RC-Segelakro – so richtig Spass!

Andy Minnig



Les jeunes du CAS.

course en tête toute la journée. En catégorie régio, trois manches plus le programme libre permettaient de fixer le classement remporté par Andreas Schaerer. Les pilotes du CAS ne faisaient pas que de la figuration puisque Timéo Richard terminait à la 5^e place. En catégorie rookie, remontant gentiment au classement au fil des manches, c'est finalement Justin Crevoiserat qui terminera sur la plus haute marche du podium. Bravo les jeunes!

Jean-Michel Baertschi

RC-SK Contest Austria 2023

L'étape autrichienne du Contest Eurotour Glider Acro 2023 au MFC Jungschlag (entre Linz et Vienne).

Le terrain du MFC Jungschlag est très vaste et offre une infrastructure optimale. L'orientation de la piste permet la plupart du temps de voler avec le soleil dans le dos. Malgré des prévisions météorologiques incertaines, 25 pilotes de voltige, 3 pilotes de remorquage et 5 juges ont participé au total. La Swiss Akro Connection était représentée par six pilotes de planeur, un pilote de remorqueur et un juge.

Le vendredi matin, les meilleurs pilotes ont tenté quelques remorquages dans des conditions de vent extrêmes. Il s'est toutefois avéré qu'aucune compétition régulière ne pouvait avoir lieu dans ces conditions. Le directeur du concours, Martin Knasmillner, en a profité pour revoir avec ses collègues juges l'évaluation des figures afin de les ajuster au mieux. La pluie mit encore notre patience à rude épreuve tout le samedi matin, les vols de concours ne pouvant commencer qu'en début d'après-midi. Ensuite, les vols purent s'enchaîner jusqu'à la tombée de la nuit. Nous avons effectué au final trois manches advanced et deux manches unlimited dans des conditions toujours meilleures.

Le dimanche, la troisième manche unlimited et les manches libres des deux catégories purent être disputées avec une météo optimale. La proclamation des résultats a eu lieu à 14 heures. Les classements sont disponibles sur le site swissakro.ch.

Nous remercions les organisateurs pour le parfait déroulement de la compétition et l'accueil chaleureux! C'est ainsi que notre super hobby, la voltige planeur, devient un vrai plaisir!

Andy Minnig,
trad. Samuel Rouiller



Swiss Team.

Ausblick auf die nächsten Anlässe

SwissAkro-Pokal, 25.–27. August 2023 in Wil SG

Ein sehr bedeutender und wichtiger Termin in der Swiss-Akro-Agenda ist jedes Jahr der Swiss-Akro-Pokal (SAP) Schweiz. Er wird dieses Jahr vom 25. bis 27. August auf dem Flugplatz des MFSV Wil SG durchgeführt. Die Wertungsflüge finden am Freitag und am Samstagmorgen statt. Am Samstagnachmittag sind die sehenswerten Kürflüge mit Rauch- und Musikunterstützung vorgesehen. Sie sind jedes Mal ein besonderes Highlight und beim Publikum wie bei den Piloten äusserst beliebt. Anschliessend werden attraktive Showflüge und verschiedene Attraktionen ge-

boten. Darbietungen, die sich kein Modellfluginteressierter entgehen lassen darf.

OpenFly beim MFV Gäu, 9. und 10. September 2023 in Oberbuchsitzen

Beim traditionellen OpenFly und Sternmotorentreffen beim MFV Gäu in Oberbuchsitzen wird neben den vielen wunderschönen Modellen und Flugdarbietungen auch die Swiss Akro Connection mit einer einmaligen Flugdarbietung zu Gast sein. In kurzen Abständen werden mehrere Akrosegelflugmodelle von Motorschleppern auf Höhe gezogen, um anschliessend ihre Kunststücke vorzuführen beziehungsweise mit Rauch in den Himmel zu zeichnen – eine sehenswerte und spektakuläre Darbietung.



Martin Lüthi, Andreas Schärer und Andy Minnig.

Aperçu des prochains évènements

SwissAkro Pokal, 25–27 août 2023 à Wil SG

Chaque année, le Swiss Akro Pokal (SAP) est un rendez-vous majeur dans l'agenda de la Swiss Akro Connection. Le SAP aura lieu cette année du 25 au 27 août sur le terrain du MFSV Wil SG. Les vols de concours, programmes connus et inconnus, auront lieu le vendredi toute la journée, le samedi matin et le dimanche matin. Le samedi après-midi sera réservé aux programmes libres en musique. Ils constituent à chaque fois un moment fort et sont extrêmement appréciés du public et des pilotes. Le samedi soir, des vols de démonstra-

tion et diverses attractions seront proposés. Un spectacle qu'aucun amateur d'aéromodélisme ne peut manquer!

OpenFly au MFV Gäu, les 9 et 10 septembre 2023 à Oberbuchsitzen

Lors du traditionnel OpenFly et de la rencontre des moteurs en étoile du MFV Gäu à Oberbuchsitzen, la Swiss Akro Connection sera également invitée pour une présentation aérienne unique. À intervalles rapprochés, plusieurs modèles seront remorqués en altitude avant d'effectuer leurs acrobaties, mises en valeur par la musique et les fumigènes – un show spectaculaire qui vaudra le coup d'œil!



Das Ja und Nein zum Wettkampfsport

Würden wir in unseren Modellfluggruppen eine Umfrage zum Thema «Bedeutung der Wettbewerbsfliegerei» durchführen, könnten wir noch unsere Wunder erleben. In einem Grossteil unserer Vereine ist der Wettbewerb kein Thema. Das wäre kein Unglück; denn sollte jemand einen grossen Titel holen, dann kann diese Passivität jederzeit in Begeisterung umschlagen. Schwieriger wird's mit unseren notorischen «Wettbewerbs-Hassern». Wenn diese für die Jugendarbeit in den Vereinen zuständig sind, wird das auf den Nachwuchs von Modellflug-Sportlern nicht ohne Auswirkungen bleiben. Betrachtet man die Teilnehmer-

zahlen an SMV-Schweizermeisterschaften, können wir uns einer erstaunlichen Konstanz erfreuen. Kategorien, deren Teilnehmerzahlen abnehmen, werden durch andere kompensiert. Der «Fünfer-Club» mit seinen Teilnehmerminima kann uns fast etwas leidtun – entspricht jedoch dem bewährten Schweizer Minoritätenschutz. Neue Kategorien in grosser Zahl – ausserhalb der FAI-Klassen – beleben zum Glück die Szene.

Problem «Kommunikation»
Die Information über unseren Sport – zum Beispiel unsere Nationalmannschaften – ist je nach zuständigem Fachkommis-

sion hilflos bis inexistent, es sei denn, FAKO-Präsidenten können ihre eigenen Erfolge ins Netz stellen. Hier müssen minimale Standards verlangt werden. Der ganze Wettbewerbsbetrieb ist nicht gratis zu haben und unsere Mitglieder haben das Recht auf mehr Transparenz.

Junioren-Sportförderung

Ein grosses Wort und eine grosse Herausforderung. Die fast unzähligen Wettbewerbskategorien sowie die teilweise grossen Distanzen machen ein regelmässiges Training und Coaching aufwendiger. Es lohnt deshalb, Nachwuchssportler in kleine Gruppen zusammenzu-

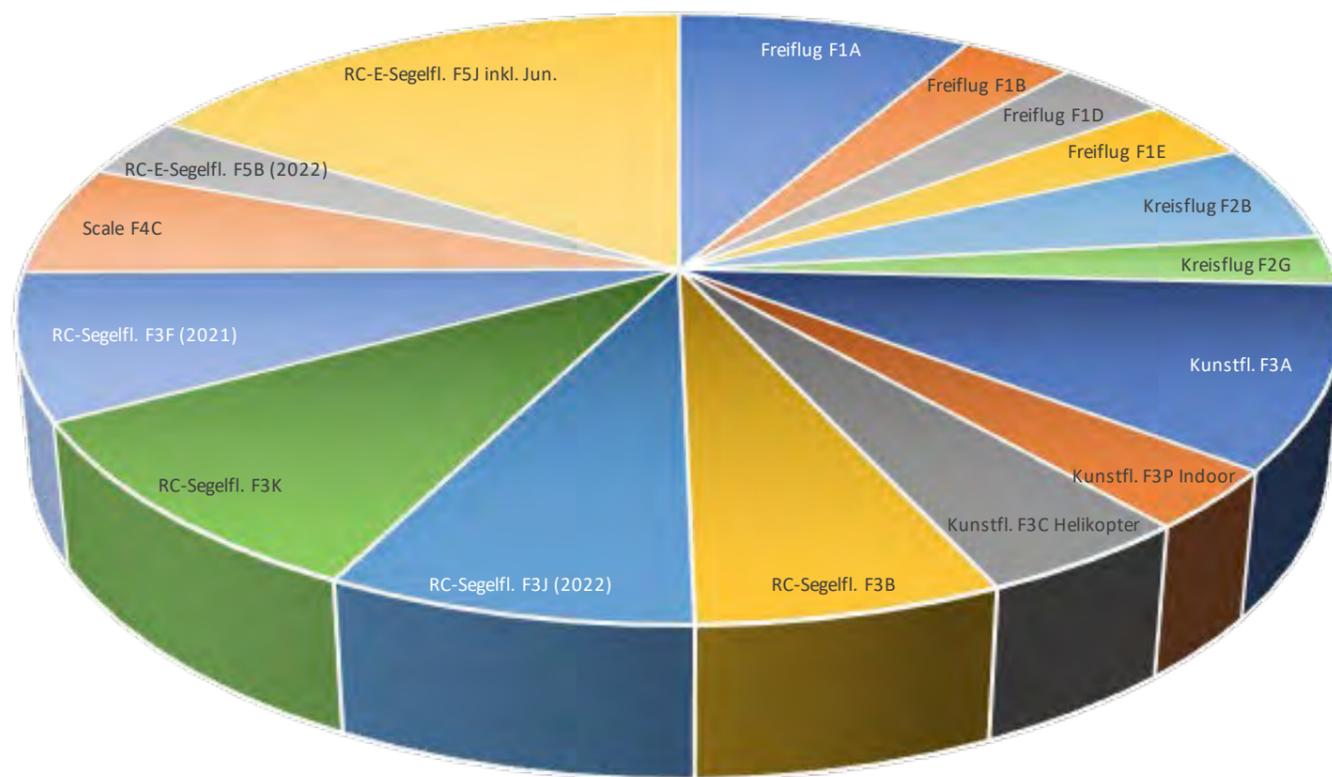
fassen. Jugendliche als Gruppen sind meistens sehr viel motivierter. Hier können die Regionen wirkungsvolle Plattformen bieten.

Planung, Organisation, Durchführung und Nachbearbeitung

Diese vier Schritte sind für Schweizer und internationale Meisterschaften eine Herausforderung und werden oftmals unterschätzt. Die Unterstützung der durchführenden Vereine durch die FAKOs oder andere Organisationen muss verbessert werden. ■

Emil Giezendanner

Teilnehmer Schweizer Meisterschaften FAI-WM/EM-Klassen



Diese Grafik zeigt die Verteilung der Teilnehmer auf die verschiedenen FAI-Klassen. Die Daten sind modellflug.ch entnommen. Leider sind nicht alle Resultate nachgeführt. Dort wo von diesem Jahr noch keine Daten vorhanden sind, wurde bis 2021 zurückgegriffen.

Beliebter RC-Kunstflug

Power of F3A Aerobatics

Kurz vor Sommerferienbeginn werden in Liechtenstein und der Schweiz die internationalen F3A-Kunstflugwettbewerbe – sie zählen zum FAI-Weltcup 2023 – ausgetragen. Mit über 40 Teilnehmern gilt der 55. Anlass im Fürstentum Liechtenstein als «kleine Europameisterschaft». Die Besetzung der Leistungsspitze kann sich auch an den kommenden F3A-Weltmeisterschaften in Australien sehen lassen. Der Anlass in der Schweiz – dieses Jahr bei der MG Flaachthal – dagegen ist eher ein Geheimtipp in der F3A-Szene und soll nächstes Jahr bereits das 50-jährige Jubiläum feiern dürfen. Auch hier waren einige Top-WM-Anwärter am Start. Sie zeigten uns die hohe Kunst des F3A-Sports. Wir wünschen allen viel Glück und Begeisterung. ■

GZ

Rangliste:

<https://www.mfgl.li>
(Liechtenstein)

Rangliste:

<https://www.modellflug.ch>
(Flaachthal)



Siegerbild vom Coupe des Alpes 2023 bei der MG Flaachthal. V.l. Philipp Schürmann, SUI (5.); Marc Rubin, SUI (2.); Sandro Matti, SUI (1.); Sebastiano Silvestri, RSM (3.); Reto Schumacher, SUI (4.).

Siegerehrung am FAI-Weltcup in Liechtenstein mit Pokalspender Prinz Hubertus von und zu Liechtenstein (links). Sandro Matti, SUI; Lassi Nurila, FIN; Stefan Kaiser, LIE; Christian Niklass, GER; Markus Zeiner, AUT; Marc Rubin, SUI.



Soll sich Ihr Unternehmen von den anderen abheben?

Eine Anzeige im «modell flugsport» ist die ideale Möglichkeit.

Wir informieren Sie gerne.
T +41 58 344 94 83,
modellflugsport@galliedia.ch



Hobby Shop Hässig
Breitstrasse 12 - CH-5610 Wohlen

Ihr Modellbauspezialist

www.hobbyshop.ch
Vor 16.00 Uhr bestellt - Versand per A-Post noch heute

Ein Mann ist kein Mann

Markus Nussbaumer

Begleitet man einen Jungpiloten, ist es selbstverständlich, dass dieser Jugendliche nicht allein am Pistenrand steht.

Warum machen wir aus Sicherheitsgründen daraus nicht eine Regel (natürlich freiwillig)? Es beginnt ja schon beim Bereitlegen des Modellflugzeugs. Ist es ein Modell mit Verbrennermotor, steht meistens eine Person bereit, welche das Modell sichert. Bei einem Elektromodell ist die Gefahr nicht minder, auch da ist es von Vorteil, einen Helfer zur Seite zu haben.

Während des Flugs ist der Pilot zu 100% auf sein Modell fixiert, da zählt jede Unterstützung, sei es die Beobachtung des Luftraums, andere Modelle, Vögel etc. Hindernisse wie Bäume, Stromleitungen oder wechselnde Windrichtung etc. sind wichtige Elemente, auf welche ein Helfer seinen Piloten aufmerksam machen kann. Ein Helfer hält seinem Piloten sozusagen den Rücken frei.

Bei den meisten Wettbewerbsflugveranstaltungen steht sowieso ein Helfer beim Piloten, gibt ihm die gewünschten Tipps zum Flugraum, zu den Figuren, zu Windrichtung, Lande-einteilung etc.

Vieraugenprinzip

Es muss aber nicht unbedingt an einem Wettbewerb sein, auch auf dem heimischen Modellflugplatz macht es Sinn, einen Freund und Helfer zur Seite zu haben. Das Vieraugenprinzip greift auch hier. Zudem sind manchmal vier Ohren bei einem Motorabsteller auch nicht schlecht.

Bei einer unplanmässigen Notlandung gibt ein Helfer eine gewisse Sicherheit. Er kann den Piloten bei der Stresssituation unterstützen. Im schlimmsten Fall, nach einem Crash, ist ein treuer Helfer auch hier eine wichtige Stütze!

Jeder Flugtag beginnt mit einem Briefing, dabei gibt es Informationen zum Flugraum, Flugzeiten, zum Verhalten während eines Flugs.

Schlussendlich unterschreibt jeder Pilot, dass er ausreichend versichert ist.

Während eines Show-Flugs sollte man nur etwa 90% zeigen von dem, was man kann, und nicht mehr Risiko eingehen, nur weil 100 Zuschauer hinter dem Sicherheitsnetz stehen. Zum Beispiel Alkohol erst nach dem Fliegen, alles logisch und sinnvoll.



Komplexes Modell.



Vor dem Start.



Nach dem Flug, manchmal leider auch ohne Happy End.



Beobachtung von Luftraum und Hindernissen.

Reportage en français: <https://www.modellflug.ch/FR/home>

Vorbereitung von komplexen Modellen.



Composite RC Gliders



Optional Ready to Fly möglich

E-Versionen verfügbar



Newsletter Anmeldung:

KST
DIGITAL SERVO
Offizieller Händler

+49 (0)152 31 700 200
compositercgliders
composite_rc_gliders
@compositercgliders
info@composite-rc-gliders.com
www.composite-rc-gliders.com

Schleppfliegen Oberkulm
 Modellflugverein Kulm
 Sonntag, 13. August
 Verein IG Albatros Oldtimer-Segelflugzeuge.
 Auskunft: <https://ig-albatros.ch>
 Anmeldung: ig-albatros@bluewin.ch

Modellflugshow Schüpfheim
 10. August, Flugplatz Furen
www.mgae.ch

18. Modell-Oldtimertreffen 2023
 19. August, Flugplatz MG Rohrbach
<http://www.mgrohrbach.ch>

Schweizer Meisterschaft F3L (RES)
 20. August bei der MG Signau
<https://www.mg-signau.ch>

Winterthurer Modellflugtag
 20. August, Segelflugplatz Hegmatten, Winterthur
 Kontakt: praesident@mgsu.ch
<https://www.mgsu.ch/pages/flugtag.php>

Swiss Akro Pokal
 25.–27. August auf dem Flugplatz des MFSV Wil SG
<https://www.swissakro.ch/>

Grosses Schaufliegen
 Sonntag, 27. August, Modellflugplatz in Eschen-Bendern (Fürstentum Liechtenstein) Organisator: Modellfluggruppe Liechtenstein (MFGL)
 Kontakt: Daniel Schierscher schaufliegen@mfgl.li
www.mfgl.li

SM F3B, Hohenstoffeln-Pokal
 27.–28. August, Binningen
 Kontakt: Thomas Kübler, tkuebler@swissonline.ch
 Anmeldung: www.f3b.de, <http://www.f3b.de>

Sportflyers und Jet Flyers
 Samstag, 2. September, Flugplatz Erlen
 RC-Motorkunstflug
<https://www.mgbreitenbach.ch>
 Anmeldung: felix.andres@bluewin.ch

Schaufliegen der MG Signau
 Sonntag, 3. September 2023, Steinen bei Signau i.E.
 Organisation: MG Signau
<http://www.mg-signau.ch>

Model Air Show Biel-Kappelen
 3. September
www.airshow-biel-kappelen

Concours Suisse
 F5B World Cup 2023
 8. September, Winterthur
 7. September ab 14 Uhr Training
www.silentwings.ch

Open Fly-in und Stemmotoren-treffen
 9. September, Open Fly-in
 10. September, Sternmotoren-treffen
 4625 Oberbuchsiten
 Kontakt: r.soom@bluewin.ch
www.mfvgaeu.ch

64 Concorso idromodelli
 9/10 settembre

Sportflyers und Staffelwett-kampf
 RC-Motorkunstflug
 Samstag, 9. September, Flugplatz MG Riggisberg
 Anmeldung: juerg.schmitter@bluewin.ch

Sportflyers und Jet Flyers 2023
 Samstag, 16. September
 Bei der MG Uster, Nänikon
 Infos: modellflug-nos.ch

Doppeldeckertreffen MG Hinwil
 16. September, Flugplatz MG Hinwil
 Briefing 10 Uhr
 Mit Mittagessen
 Kleine und grosse Modelle willkommen!
www.mg-hinwil.ch

Modellflugtag Grenchen
 Modellfluggruppe Grenchen
 17. September 2023, 8.00 Uhr
 Flughafen Grenchen
<https://www.mg-grenchen.ch>

Schweizer Meisterschaft RCS-Akro
 22.–23. September bei der MG Falknis
 Anmeldungen: modellflug.ch

Modellflugshow Schüpfheim



19.08.2023

Modellflugplatz Furen

WWW.MGAE.CH





So 3. Sept 2023

Jubiläums Modellflugshow Top Flightline!

SAVE THE DATE

85 Jahre MAC Seeland

Flugplatz Biel-Kappelen (LSZP)

Der Verein fliegt

ab 10:00 - 17:00 Uhr mit Festwirtschaft



www.airshow-biel-kappelen.ch

Danke HOPE Modellbau AG

Über 50 Jahre begleitete uns die HOPE-Modellbau AG in unserem Hobby Modellbau.
 Danke auch für die grosszügige Unterstützung in den zahlreichen Nachwuchsprojekten, wo sich HOPE stets für die Jugendförderung eingesetzt hat.
 Leider ist Ende August Schluss und das traditionelle Fachgeschäft verschwindet aus der Modellbauszene, was wir sehr bedauern.



Vom 31.07.23–12.08.23 bleibt der Laden und der Webshop jedoch wegen Betriebsferien geschlossen!
 Noch bis Ende August können wir HOPE Modellbau AG in Schöftland besuchen und uns bedanken und verabschieden.

Modellflugsport.ch sagt: «DANKE HOPE»




64° Concorso internazionale idromodelli radiocomandati

9 Settembre @ 09:00 - 10 Settembre @ 17:00

Möchten Sie modell flugsport abonnieren?

T 058 344 95 31
abo.modellflugsport@galliedia.ch

modell flugsport

Regio-Cup NW MFG Balsthal
 2. Bauschtu-Cup. Freundschaftliches Fliegen mit Wettbewerb
 Samstag, 23. September, Laupersdörfer Stierenberg
 Kontakt: bernard.peissard@hotmail.com; 077 409 96 60, mfg-balsthal.ch
 Anmeldung: modellflug.ch

Scale-Helitreffen im Loorholz
 23. September, Loorholz, 5316 Leuggern
 Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

Hangfliegen Herrendürren
 Urnäsch
 Sonntag, 24. September
 Verschiebedatum:
 Sonntag, 1. Oktober
 Verein IG Albatros Oldtimer-Segelflugzeuge.
 Auskunft: <https://ig-albatros.ch>
 Anmeldung: ig-albatros@bluewin.ch

41. Flugtag Hausen am Albis
 Samstag, 7. Oktober bis Sonntag, 8. Oktober
 Flugplatz Hausen a.A.
<https://www.mgaffoltern.ch/>

Concours Suisse
 F5J Elektroflug: Offene Regionalmeisterschaft NOS
 7. Oktober, MG Mörsburg, Wittenwil
 Anmeldung: www.silentwings.ch

Oktoberfestfliegen MG Hinwil
 14. Oktober, Flugplatz MG Hinwil
 Briefing 10 Uhr
 Mittag- und Abendessen
 Alle Modelle willkommen!
www.mg-hinwil.ch

Challenge Cup Breitenbach
 Samstag, 21. Oktober, Flugplatz Erlen
<https://www.mgbreitenbach.ch>
 Anmeldung: Felix Andres, felix.andres@bluewin.ch

Treffen Gummi-/CO₂-Motor angetriebener Modelle
 Herbsttreffen der Freunde Gummi- und CO₂-Motor angetriebener Flugmodelle
 21. Oktober, Flugplatz «Gheid», Olten
 Kontakt: gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch

56. Segelflug-Wettbewerb auf dem Benkerjoch
 5. November, Benkerjoch
 Infos/Anmeldung: modellflug.ch oder www.mfgau.ch

Modellbau 2023
 Modellbau in all seinen Facetten
 24.–26. November im Grien 4226 Breitenbach
 Romeo Spaar, spaar.hobby@bluewin.ch, <https://www.modellbau2023.ch>



Der Klassiker ist wieder da!! Lederhosenfliegen bei der MG Hinwil am 14 Oktober 2023.
 Traditionell gib es wieder Weisswurst und Brezel am Mittag.
 Am Abend wie gewohnt den Spaghettiplausch und Weissbier.
 Die Bar Mädels sind auch wieder im Einsatz und freuen sich auf euch.

14 Oktober 2023 ab 10 Uhr bei der MG Hinwil

41. Flugtag Hausen am Albis

Samstag, 7. Oktober bis Sonntag, 8. Oktober

Grösstes Modellflugshow-Fliegen der Schweiz.

Seit über 40 Jahren findet es am ersten Wochenende, das ganz im Oktober liegt, statt. Auf dem wunderschönen Flugplatz Hausen a.A.

- Flugvorführungen vom Feinsten
- Modellflugausstellung
- Verkaufsstände
- Verpflegung
- Festwirtschaft mit Zelt

<https://www.mgaffoltern.ch/>



Weisch, was-i meine?

Rede mitenand

Wer glaubt, eine Modellfluggruppe sei allein oder fast ausschliesslich mittels elektronischer Medien zu führen, wird kläglich scheitern. Ausnahmen gibt es nur, wenn eine zuverlässige Truppe im Hintergrund – statt allein mit Whatsapp und Co. – mit Kopf, Herz und Hand die realen Aufgaben übernimmt und mitträgt. Ich kann mich gut erinnern, wie sich ein Obmann bei Kollegen beklagte, dass sein Aufruf per E-Mail nichts gebracht habe – es ging um die Suche nach Wettbewerbshelfern. «Frag doch einmal die hier» – der Kollege zeigte auf ein paar Anwesende. Auch Junioren waren dabei. «Hättest du Zeit am nächsten

Sonntag?», spricht er sogleich den Ersten an. «Um was geht es?», war die Rückfrage. Als der Kollege ihm die Sache erklärt hatte, meinte der Angesprochene «das ist interessant» und quetscht sein Handy. «O.k., ich komme!» «Da mache ich auch mit», meint sein Freund neben ihm spontan – da waren's schon zwei. Ganz ohne E-Mail. Kürzlich habe ich eine Einladung an unsere Modellfluggruppen versandt. Mit zwei Anmelde-möglichkeiten: einmal über den Anmelde-link und als zweite Möglichkeit an unsere Geschäftsstellenleiterin. Resultat: zwei Anmeldungen via Link und sieben persönlich (Telefon

oder E-Mail). Die sieben Kollegen wandten sich an einen Menschen und die andern zwei an einen Roboter. Menschen ganz direkt und persönlich ansprechen ist heute die Erfolgchance. Mittlerweile haben dies auch die grossen Marketing- und Kommunikationskonzerne erfahren. «Personalisieren» heisst das Schlagwort. Trotz Onlinewerbung boomt die gedruckte und persönlich adressierte Werbung wie zu keiner Zeit. Kundenzeitschriften schiessen nur so aus dem Boden. Gedruckte, persönlich adressierte Medien wie Kataloge und Zeitschriften – teilweise im Verbund (crossmedial) mit elektronischen Medien wie TV,

Radio, Werbeaufträge usw. – bringen gemäss neuesten Studien den grössten Verkaufserfolg. «Zeitschriften liegen auf dem Küchentisch», meinte ein bekannter Marketingfachmann. Ich freue mich, wenn das MFS irgendwo in deiner Wohnung liegt und einige gelegentlich darin blättern. Deshalb wohl ist das Erscheinungsbild, die Verpackung, ein mitentscheidender Faktor. Wo liegt das neueste MFS bei dir zu Hause? Wann hast du vor, statt eines E-Mails deinen Freund persönlich zu treffen? Viel Glück!

Emil Ch. Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

EINTRITT FREI

OPEN FLY-IN
SAMSTAG 9. SEPT 2023

STERNMOTOREN-TREFFEN
SONNTAG 10. SEPT 2023

FESTWIRTSCHAFT
AB 18 UHR GRATIS RISOTTO
NUR SO LANGE VORRAT

VERSICHERUNGSNACHWEIS FÜR PILOTEN NOTWENDIG

MODELLFLUGPLATZ OBERBUCHSITEN
INFOS UNTER >>> mfvgaeu.ch

Ausstellung

MODELLBAU 2023

24. - 26. November
Im Grien - 4226 Breitenbach

Flugmodelle aller Sparten, Drohnen, Schiffsmodelle, Eisenbahnen und Nutzfahrzeuge

Festwirtschaft während der gesamten Ausstellung

Info- und Verkaufsstände

Flugsimulatoren, Lotterie, Bastecke für Kinder und Jugend Flugwettbewerb

Herausgeber
Stiftung «modell flugsport» Schweiz
Präsident: Dr. Peter Sutter
Gmeindweg 4, 9410 Heiden

SMV FSAM
www.modellflug.ch
Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)
Organo ufficiale della Federazione svizzera di Aeromodellismo (FSAM)
Organe officiel de la Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM)
c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeC
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Redaktionsleiter
Markus Nussbaumer
Stiefelgasse 19, 6417 Sattel
077 418 22 38
redaktion@modellflugsport.ch

Redaktionsleiter Stv.
Emil Ch. Giezendanner
Feldstrasse 25 B, 8330 Pfäffikon
043 288 84 30
redaktion@modellflugsport.ch

© Stiftung «modell flugsport»

Redaktionsschluss
Nr. 5/2023, September/Oktober
Redaktionsschluss: 21. August

Anzeigenverkauf
Galledia Fachmedien Frauenfeld AG
Zürcherstrasse 310, 8500 Frauenfeld
Peter Frehner, T 058 344 94 83
peter.frehner@galledia.ch

Anzeigenverkauf
WEMF/SW-beglaubigt, 7799 Expl.

Herstellung
Galledia Print AG

Erscheinungsdatum
Nr. 5/2023, September/Oktober
3. Oktober

Anzeigenschluss
Nr. 5/2023, September/Oktober
Anzeigenschluss: 4. September

Abonnemente
Preise: Jahresabo (6 Ausgaben), CHF 48.– inkl. 2,5% MwSt./TVA
Jahresabo Ausland CHF 60.–
Einzelhefte CHF 8.60
inkl. 2,5% MwSt./TVA

Bestellung:
T 058 344 95 31
F 058 344 97 83
abo.modellflugsport@galledia.ch

Fachredaktoren
Scale-Helikopter
Anton Laube
Gehrenweg 214, 5274 Mettau AG
079 401 04 00
info@swiss-scale-helikopter.ch

Redaktionsschluss
Anzeigenschluss: 4. September

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
Papier issu de sources responsables
Carta de fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C011710

SKF

Rillenkugellager

bis zu **30% Rabatt**



Entdecken Sie die Welt der SKF Rillenkugellager bei Toolster.ch - jetzt mit bis zu 30% Rabatt bis zum 31.08.2023!

SKF Rillenkugellager sind Synonym für Qualität, Leistung und Zuverlässigkeit. Wenn Sie nach erstklassigen Lagern suchen, dann sind Sie bei Toolster.ch genau richtig!

toolster.ch/de/brands/skf/

toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.



BRACK.CH

**LIEFERT
ELEKTRO-
SEGLER.**



279.-

D-Power | DERBEE ASW-28 PNP, E-Segelflugmodell, 2 m Spannweite, sehr wendiger und leistungsstarker Sportsegler, stabile und leichte EPO-Hartschaumkonstruktion mit Carbonverstärkungen, funktionelle Landeklappen, stabiles Fahrwerk

Art. 1580215

ENTDECKEN

Die Vielfalt von RC & Modellbau

Weitere RC-Modellbau Produkte finden Sie auf brack.ch/modellbau