

9 771424 423003

0.5

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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



SEPTEMBER / OKTOBER
SEPTEMBRE / OCTOBRE
SETTEMBRE / OTTOBRE

5/2018
CHF 7.10 / € 4.80

modell flugsport



Die Bausaison kommt schnell, sei vorbereitet!

Kaum ist die Hitzewelle vorbei, wird es auch schon kälter. Bereite dich auf die Bausaison vor. Wir haben die passenden Baukästen.

Das könnte der superleichte Floater «Inside» von Höllein sein oder auch einer der genialen Digs von PM-Soaring (ehemals Decker-Planes). Diese Baukästen werden alle in Deutschland auf modernsten CNC-Maschinen gefertigt und überzeugen durch ihren genialen Aufbau und die super Passgenauigkeit. Auch die Flugleistung kommt nicht zu kurz.

Reizt dich eher ein Motorflugzeug? Dann wäre vielleicht eine Spitfire von RBC-Kits etwas für dich. Vielleicht aber auch der Klassiker schlechthin, eine PC-6 von E*Star Models.

Falls du wieder einmal ein schönes, robustes Scale-Modell bauen willst, dann hätten wir für dich eine grosse Auswahl der Topp-Rippin-Modelle. Natürlich Made in Germany.



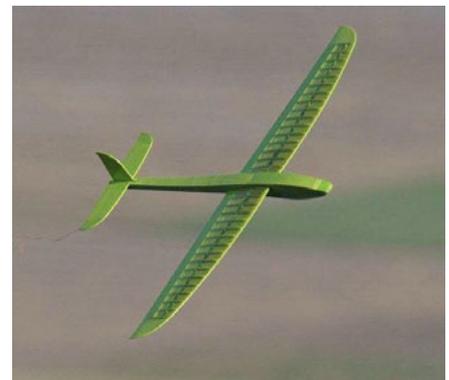
Selbstverständlich haben wir auch das passende Zubehör lagernd. Von Klebstoff, Bespannfolie über die passenden Motoren zu den Servos, halt alles, was benötigt wird.

Falls du dich aber an einen totalen Eigenbau wagen willst, bieten wir auch einen Styroporschneideservice, CNC-Frässervice und einen Laserschneideservice. Fragen sie uns einfach.



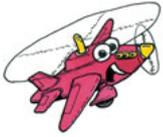
Bernstrasse 127
3052 Zollikofen
Tel: 031 911 73 22

Öffnungszeiten: Mo – Mi 14.00 - 19.00
Fr. 14.00 - 21.00
Sa 09.00 - 16.00



Alles für den Modellbauer
Von Top-Baukästen bis Zubehör haben wir alles da, sogar zum anfassen.

www.Elektroflug.ch



 Editorial Seite 3



Huttwil als Mekka der Modellbauer
Huttwil, Mecque du modéliste Seite 4



 Markt Seite 11



 Magazin Seite 14



 Pages Romandes Seite 27



 Aus den Regionen und Vereinen Seite 34



 Resultate Seite 50



 Agenda und Calendarium Seite 59

 Impressum Seite 64

Wie erreiche ich unsere Redaktoren?

Für Berichte und Korrespondenz erreichst du unser Redaktions-Team ausschliesslich über die folgenden E-Mail-Adressen:

Aéro Thierry Ruef:	thierry.ruef@bluewin.ch
BOW Ruedi Steinle:	ruedi.steinle@alpines.ch
ZEN Urs Keller:	ukeller@bluewin.ch
NWS Roland Schlumpf:	kommunikation@schlumpf.ch
Gross-Segelmodelle Georg Staub:	forestdust@bluewin.ch
Gesamt Emil Giezendanner:	editor@modellflugsport.ch

Titelbild / Frontispice:

Huttwil, das Mekka der Modellbauer / *mecque du modéliste*.

HANDLEY PAGE Typ E 1911 von / de Rainer Mattle.

Foto: Markus Nussbaumer

READY TO THE NEXT LEVEL

HoTTrigger 1400s Competition



Best.Nr. 13400.C

Spannweite	1400 mm
Länge	1350 mm
Gesamthöhe	370 mm
Gewicht	1760 g

YOU ARE IN CONTROL!

mz-32 HoTT

32 Kanäle – Deine Displays –
Deine Sprachausgabe –
Dein Sender



32 Steuerfunktionen

64 Schaltfunktionen

999 Modellspeicher

16 Kurvenmischer

2 HF-Module

12 Phasen

Graupner

E-flite

V900

EFL7450 - BNF Basic
EFL7475 - PNP

200 km/h TOP SPEED!

FEATURES

- Top Speed mit 4S um die 200 km/h und mit 3S 160 km/h
- High-Power 3S und 4S-kompatibler Brushlessmotor und 60A ESC
- Spektrum™ 6-Kanal DSMX Empfänger (BNF Version)
- Volle Präzision der AS3X® Technologie für beste Flugperformance (BNF Version)
- Einfach zu starten und zu landen mit dem optionalen SAFE Select Fluglagenschutz (BNF Version)
- Magnetgesicherte Akkuklappe für einfachen Akkuwechsel
- Composite verstärkte EPO Konstruktion
- Einfach zu montierende, einteilige Karbon verstärkte Tragfläche
- Kein Kleben erforderlich, in kürzester Zeit flugfertig
- Optionaler Aluminium Spinner erhältlich

BENÖTIGT WIRD:

- 5+ Kanal DSMX®/DSM2® Fernsteuersender
- 4+ Kanal DSMX®/DSM2® Empfänger (PNP)
- 1800-2200mAh 3-4S LiPo Flugakku
- Kompatibles LiPo Ladegerät



Spezifikationen

Spannweite.....	900 mm
Länge:	808,5 mm
Gewicht:	840 g
Motor:	Brushless Outrunner
Akku (empfohlen):	1800-2200mAh 3-4S LiPo



www.lemaco.ch



DX8e

8 Kanäle für jeden Geldbeutel Flexibel und programmierbar

SIMPLICITY. POWER. VALUE.

Der Aufstieg von einer einfachen 6-Kanal Fernsteuerung auf eine budgetorientierte 8-Kanal Anlage mit Computer-Funktionalität bietet erheblich mehr. Die SPEKTRUM DX8e bietet die unschlagbare Sicherheit der DSMX-Verbindung, die Einfachheit der Spektrum Airware, sowie viele weiteren Features, die bei anderen günstigen Sendern nicht zu finden sind. Die DX8e passt sich dabei den wachsenden Fähigkeiten seines Nutzers an, gleichgültig was man fliegen oder programmieren möchte. Mit der Spektrum Airware kann selbst die Modellprogrammierung mit anderen Piloten geteilt werden. Die Flexibilität einer 8-Kanal Anlage bietet umfangreiche Möglichkeiten. Flugzeuge mit Klappen, Einziehfahrwerk und der SAFE Select Funktion können nun ihr volles Potential nutzen. Dank der extra Kanäle können auch Zusatzfunktionen wie Licht oder Abwurfsysteme realisiert oder Einstellungen am AS3X vorgenommen werden.

FEATURES

- Flugzeug, Hubschrauber, Segelflugzeug und Multirotor Programme
- 4-fach gelagerte Steuerknüppel mit Frontzugang und Einstellmöglichkeiten
- Super einfacher patentierter Modwechselschalter
- Eingebaute Telemetrie und Warnsystem
- Kabelloser Trainerlink für eine einfache Verbindung zwei kompatibler Fernsteuerungen
- 250 eingebaute Modellspeicher plus externer SD Kartenspeicher
- Hochauflösendes, hintergrundbeleuchtetes LCD Display
- Praktisch unverwüstliches Gehäuse- und Antennendesign
- Direkt wählbare Videokanäle mit VTX Control
- Adaptive Digitalschalter
- Integrierte FPV Racing Lap Timer Funktion
- Die AS3X®-Technologie ermöglicht die Anpassungen ohne PC
- Multirotor Flight Mode Setup
- 7 Flugzeug Tragflächentypen und 6 Leitwerksstypen
- 2 Taumelscheiben Typen
- 4 Segelflugzeug Tragflächentypen und 3 Leitwerksstypen
- 7-Punkt Gaskurven für Flugzeug und Hubschrauber
- 7-Punkt Pitch und Heckkurven für Hubschrauber
- 4 AA Batterien im Lieferumfang
- EN328 kompatibel



SPMR8100



LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten

HORIZON H O B B Y



Wenn Reglemente Fortschritt verhindern

Liebe Leserin, lieber Leser

Regeln, Reglemente und Gesetze sollen sowohl im zivilen Leben als auch in der Sportwelt Chancen und Voraussetzungen für den Einzelnen einigermaßen angleichen. Dass dies nicht immer und ganzheitlich gelingen kann, liegt in der Natur der Sache beziehungsweise in uns Menschen selbst. Die vielfältigen Reize und Versuche, für sich einen kleinen Vorteil herauszuholen, sind fast grenzenlos; eine Steigerungsform wäre dann die Kriminalität. Im Sport sind in den letzten Jahren leider mehr und mehr gigantische Dopingstrukturen ans Tageslicht gekommen – die hässlichste Fratze eines Sports, der viel zu sehr am Geldtropf der Sponsoren hängt. Die Regel, die leider noch zu wenig diskutiert wird, heisst: Je mehr Geld in den Sport fliesst, desto gefährdeter ist seine Unabhängigkeit.

Zum Glück ist der Modellflug bis jetzt vor dem zweifelhaften Segen der gros-

sen finanziellen Zuwendungen verschont geblieben. Allerdings sind heute – besonders international – Kräfte am Werk, die den Modellflug in zwei Klassen teilen: Auf der einen Seite für Zuschauer attraktiver Sport, der Sponsoren und Geld generieren soll, sowie auf der anderen der idealistisch geprägte Ansatz, den ich kurz «Sport für Sport» nennen möchte; wo die Motivation aus Freude am Tun besteht – sei es nur zur eigenen Befriedigung oder im Wettkampf mit anderen. Die Welt des internationalen Modellflugsports wird zum weitaus grössten Teil durch den internationalen Luftsportverband FAI betreut, in dessen Modellflugkommission CIAM die Reglemente aktualisiert werden. Diese eher bürokratische Arbeit kann leider auch technische Fortschritte verhindern. So fürchten sich zum Beispiel die RC-Segelflieger – mit und ohne Schnüre – vor elektronischen Errungenschaften wie Vario, Stabilisierungssystemen usw. mehr als der Teufel vor dem Weihwasser. Ähnliches ist von der F3A-Szene bezüglich Gyros zu berichten. Während die RC-Elektro-Segelflieger eine lange Tradition im Einsatz elektronischer Systeme haben und im Verbot solcher eher einen musealen Weg sehen. Unsere Jugend wächst mit all den Neuerungen auf und die Miniaturisierung macht zudem eine Kontrolle fast unmöglich. Nun, letztlich müssen alle von ihren eigenen Regeln überzeugt sein. Ungemütlich wird's erst dann, wenn die eine «Fraktion» der andern ihre Weisheiten sozusagen aufzwingen will. Wer mit starren Regeln technischen Fortschritt verhindern will, soll dafür auch Verantwortung übernehmen müssen, insbesondere dann, wenn die Attraktivität für die junge Generation abnimmt.

Mit freundlichen Grüessen

Emil Ch. Giezendanner

Quand les règles empêchent le progrès

Chère lectrice, cher lecteur

Tant dans la vie civile que dans le monde du sport, les règles, règlements et lois ont pour but d'harmoniser les chances et les conditions préalables entre les individus. Le fait que cela ne puisse pas toujours réussir de manière universelle réside dans la nature des choses ou de nous-mêmes. Les multiples tentations et tentatives d'obtenir un petit avantage pour soi-même sont presque illimitées, dans un cas extrême, on pourrait même parler de criminalité. Dans le sport, de plus en plus de gigantesques structures de dopage sont malheureusement apparues ces dernières années. C'est le visage le plus triste d'un sport qui dépend trop de l'argent des sponsors. La règle, malheureusement encore trop peu abordée, est que plus on trouve d'argent investi dans un sport, plus son indépendance est vulnérable.

Heureusement, jusqu'à présent, le modélisme a été épargné de la bénédiction douteuse des dons financiers importants. Cependant, aujourd'hui, surtout au niveau international, des forces sont

à l'œuvre qui divisent le modélisme en deux classes: d'un côté, un sport attrayant pour les spectateurs, qui doit générer des sponsors et de l'argent, et de l'autre, une approche idéaliste que j'appellerais «sport pour le sport», où la motivation consiste en «la joie de faire», que ce soit seulement pour sa propre satisfaction ou en compétition avec les autres. La plus grande partie du monde du modélisme international, géré par la fédération aéronautique internationale (FAI) et son comité international d'aéromodélisme, CIAM, actualise la réglementation. Malheureusement, ce travail plutôt bureaucratique peut aussi empêcher le progrès technique. Par exemple, les pilotes de planeurs RC ont

aussi peur que le diable de l'eau bénite, de l'arrivée des éléments électroniques comme le vario, les systèmes de stabilisation, etc. Une histoire similaire peut être observée en F3A concernant les gyroscopes. Les pilotes de planeurs électriques RC ont une longue tradition dans l'utilisation des systèmes électroniques et voient l'interdiction d'une telle voie plutôt anecdotique. Notre jeunesse grandit avec toutes les innovations et la miniaturisation rend le contrôle presque impossible. En fin de compte, chacun doit être convaincu de ses propres règles. Cela ne devient inconfortable que lorsqu'une «fraction» veut imposer sa sagesse à l'autre, pour ainsi dire. Ceux qui veulent utiliser des règles rigides pour empêcher le progrès technique devraient également en assumer la responsabilité, surtout si on constate que l'attrait de la jeune génération diminue.

Avec mes salutations les meilleures

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

MFS-Meinungsvielfalt

Die auf dieser Seite durch den Redaktor – sowie andere Autoren dieses Heftes – zum Ausdruck gebrachten Meinungen decken sich nicht zwingend mit der Verbandsmeinung des SMV. Offizielle Verbandsmitteilungen findet der Leser in der Rubrik «SMV».

Diversité d'opinions

Les opinions exprimées sur cette page par le rédacteur – ainsi que les autres auteurs de ce numéro – ne coïncident pas forcément avec celles de la FSAM en tant que fédération. Le lecteur trouvera les communications officielles de la fédération dans la rubrique «FSAM».

Huttwil als Mekka der Modellbauer

Markus Nussbaumer



Huttwil, Mecque du modéliste

Markus Nussbaumer (traduction libre: T. Ruef)





15. Eigenbautreffen

Huttwil, das Mekka der «echten» Modellbauer von ausgefallenen Modellflugzeugen, alle gebaut als «Eigenbau». Dieses Jahr bereits zum 15. Mal. Zudem feiert die MG Huttwil den 40. Geburtstag.

Die Piloten reisen aus der ganzen Schweiz und auch aus dem Ausland zu diesem Treffen, wo auf hohem Niveau gefachsimpelt werden kann und auch wird. Der Flugzeugpark ist ganz unkompliziert gestaltet und für alle Zuschauer zugänglich. Die Modellbauer geben auch gerne Auskunft über ihre «Modellbau-Kunstwerke». Am Samstag werden ausschliesslich Eigenbau-Flugmodelle geflogen. Trotz starkem, recht kaltem Ostwind, aber bei sonnigem Wetter flogen einige unerschrockene Modellbauer ihre Kunstwerke. Dies animierte auch weitere Piloten dazu, ihre Modelle am Himmel über Huttwil zu zeigen. Es sind aber auch Modelle zu bestaunen, die vergangenes Jahr noch in einer früheren Bauphase waren und jetzt beinahe fertiggestellt sind, oder noch auf den Erstflug warten. Gezeigt werden sie zum Glück trotzdem.

Im «Grüebli» geniessen die Piloten ein gemeinsames Abendessen. In der Festwirtschaft der MG Huttwil kochte man feines Risotto und zudem gabs noch Fleisch vom Grill. Nachdem die Sonne am Horizont verschwunden war, begann eine bemerkenswerte Nachtflugshow, welche die warm gekleideten Zuschauer begeisterte. Viele der angereisten Modellbauer schlafen vor Ort im Wohnmobil oder im Zelt.

Am Sonntag früh fliegen einige Piloten schon wieder, obwohl der Ostwind noch nicht sonderlich nachgelassen hat. Der Besucheraufmarsch zum kommentierten Schaufliegen ist sehr gut.

Die MG Huttwil hat erneut ein grandioses Eigenbautreffen organisiert. ■

Danke!

Weitere Bilder auf den Seiten 8, 9 und 10 →
Plus de photos à les pages 8, 9 et 10 →



Die Me 232 Gigant mit sechs Elektromotoren wird zusammengebaut.
Assemblage du Me 232 Gigant avec ses 6 moteurs électriques.



Viel näher ran kann man nicht...

Plus près n'est pas possible...



Welch ein Traum von einem Modellflugzeug! Aichi D3A1 von Heinrich Weber (Nürnberg).

Un rêve de modèle réduit. Aichi D3A1 de Heinrich Weber (Nürnberg).



Dieses Prunkstück wartet noch auf seinen Jungfernflug, Gloster Gladiator MK 1 von Walter Danz.
Cette pièce maîtresse attend toujours son premier vol: Gloster Gladiator MK 1 de Walter Danz.



Fokker FVII A SWISSAIR von Christian Eggimann (2018). Erstflug steht noch bevor ...
Fokker FVII A SWISSAIR de Christian Eggimann (2018). Le premier vol reste à effectuer ...



Fokker FVII A von /de Christian Eggimann (2017).

15^e rencontre de constructions personnelles

Huttwil est la Mecque des «vrais» modélistes présentant des avions insolites, tous construits «sur mesure». Cette année se déroulait déjà la 15^e édition et le GAM Huttwil fêtait également son 40^e anniversaire.

Les pilotes sont venus de toute la Suisse et de l'étranger pour participer à cette réunion, où ils peuvent et veulent échanger simplement à un haut niveau. Le parc d'avions est conçu de manière très simple et accessible à tous les spectateurs. Les maquettistes sont également à votre disposition pour vous renseigner sur leurs «œuvres d'art». Partout, de superbes maquettes. Mais on admirait aussi des modèles qui étaient dans une phase de construction antérieure l'année dernière et qui sont maintenant presque terminés, ou qui attendent toujours leur premier vol. Heureusement qu'ils sont aussi exposés. Dans le «Grüebli», les pilotes soupent ensemble. L'équipe de cuisine du GAM Huttwil a mijoté du risotto et grillé de la viande. Après la disparition du soleil à l'horizon, un spectacle aérien nocturne remarquable a commencé. Il a fait vibrer les spectateurs habillés chaudement. Beaucoup de maquettistes ont dormi sur place dans leurs camping-cars ou leurs tentes.

Dimanche matin, certains pilotes volaient déjà à nouveau, bien que le vent d'est ne se soit pas encore vraiment calmé. Les visiteurs affluent déjà en ordre vers le spectacle aérien commenté.

Le MG Huttwil a une fois de plus organisé une réunion grandiose de constructions personnelles. ■

Encore un grand merci!



Wunderschöne Geburtstagstorte der MG Huttwil – beinahe zu schade, um anzuschneiden, wenn da nicht der «Gluscht» wäre.

Beau gâteau d'anniversaire du GAM Huttwil, presque trop beau pour être coupé, mais tellement irresistible...



«Freitags-Modell» Bucker Jungmeister von Karl-Heinz Freitag.
 «Pour des vols le dimanche» – le Bucker Jungmeister de Karl-Heinz Freitag.



Karl-Heinz Freitag – ein treuer Teilnehmer aus Deutschland.



Im Fokus: Rockwell RPRV-870 HiMAT von Erich Liechti.

Dans le colimateur: le Rockwell RPRV-870 HiMAT de Erich Liechti.



Mit der Rockwell RPRV-870 HiMAT hat Erich Liechti ein ehemals streng gehütetes Geheimnis gelüftet.

Avec le Rockwell RPRV-870 HiMAT, Erich Liechti a dévoilé un secret qui était autrefois bien gardé.



Glänzende Vorstellung: MB 339 AL FURSAN von Beat und Daniel Eichenberger.
 Brillante démonstration: MB 339 AL FURSAN de Beat et Daniel Eichenberger.



Die tollkühnen Männer mit einer wunderschönen Demoiselle.



Karl-Heinz Freitag – un fier participant fidèle venu d'Allemagne.



Des hommes intrépides avec une belle Demoiselle.

Den Virus des Selberbauens verbreitet

Christian Eggimann, Kassier der MG Huttwil, konnte seinen Verein vor 15 Jahren problemlos für das Eigenbautreffen gewinnen. Heute ist seine Idee zu einer blühenden Tatsache geworden. Allerdings fiel dem Verein der Erfolg nicht einfach in den Schoß. Inserate allein bringen wenig, meint Christian; es gehe nur mit persönlichen Kontakten. Die Teilnehmerzahlen schwankten – doch haben letztlich der gute Ruf und die Mund-zu-Mund-Werbung dem Ganzen auf die Beine geholfen. Am diesjährigen Treffen sind 50 Teilnehmer aus dem In- und Ausland mit rund 100 Modellen ins Emmental gereist. Die Flugzeuge werden so präsentiert und beschriftet, dass die Zuschauer die handwerklichen Leistungen aus nächster Nähe bestaunen konnten. Christian Eggimann lässt es sich nicht nehmen, die Modelle während ihrer Flüge über Lautsprecher selber zu kommentieren. Ganz besonders freut sich Christian, dass immer wieder auch Jugendliche mit Eigenbauten am Meeting erscheinen. Der Einstieg ins Bauen sollte vermehrt in den Vereinen gefördert werden, ist Christian überzeugt. Leider gebe es Vereine, wo in diesem Bereich gar nichts laufe. Wie überall, ist der Erfolg eines Vereins auch von dessen Anerkennung in der Gemeinde abhängig. So hat die Gruppe mit einem finanziellen Beitrag geholfen, eine alte Eiche zu retten. Vorbildlich! Dem Verein ist für das grosse Engagement zugunsten des Flugmodellbaus ganz herzlich zu danken.

Gz



Christian Eggimann, MG / GAM Huttwil.

Le virus de la construction personnelle se répand

Sans aucun problème, Christian Eggimann, trésorier du GAM Huttwil, a convaincu son club il y a 15 ans d'organiser des réunions de constructions personnelles. Aujourd'hui, son idée est devenue une réalité florissante. Mais le succès ne tombe pas simplement du ciel. La publicité seule n'apporte pas grand-chose, dit Christian: elle n'est possible qu'avec des contacts personnels. Le nombre de participants a fluctué, mais en fin de compte, la bonne réputation et la publicité de bouche-à-oreille ont aidé l'ensemble à se mettre sur pied. Cette année, 50 participants suisses et étrangers se sont rendus dans l'Emmental avec plus de 100 modèles. Les avions sont présentés et étiquetés de manière à ce que les spectateurs puissent s'émerveiller des réalisations en pouvant les admirer de près. Par haut-parleur, Christian Eggimann ne manque pas l'occasion de commenter les modèles lors de leurs vols. Christian est particulièrement heureux que les jeunes qui ont construit leur propre avion soient toujours présents à la réunion. Christian est convaincu que les débuts dans la construction devraient être plus encouragés dans les clubs. Malheureusement, il y a des clubs où il ne se passe rien dans ce domaine. Comme partout, le succès d'une association dépend aussi de sa reconnaissance dans la communauté. Le groupe a fait par exemple une contribution financière pour aider à sauver un vieux chêne. Exemple! Nous tenons à remercier le groupe modéliste pour son grand engagement au service de la construction de modèles réduits d'avions.

Gz

Liebe zum Detail – L'amour du détail:



Horizon Hobby / Lemaco-News

E-FLITE® VIPER 70 mm EDF – BNF Basic EFL7750 / PNP EFL7775

DER ERSTE HIGH PERFORMANCE JET MIT AS3X! Die E-flite® Viper 70 mm EDF ist der perfekte High Performance Jet zum Einstieg in die Impeller-Fliegerei (EDF). Ultimative Steigleistung, High Speed und Kunstflugtauglichkeit sowie der Einsatz auch von unterschiedlichen Pisten zeichnen die Viper aus.

Features

- Erster High Performance EDF Jet mit SAFE-Select-Technologie
- Ein Scale-Jet-Modell mit Sportflugzeughandling und unglaublicher Kunstflugtauglichkeit
- 12-Blatt-70-mm-Impeller bietet exzellenten Topspeed und Steigleistung plus Turbinensound
- Ab Werk eingebauter 6S kompatibler Brushless-Motor und 70-A-Regler
- Funktionsfähige Landeklappen für kürzere Start- und Landestrecken
- Digitalservos mit Metallgetriebe
- Elektrisches Einziehfahrwerk mit gefedertem Bugrad ermöglicht auch Starts von Grasbahnen
- Spektrum-6-Kanal-Empfänger mit DSMX-Technologie (nur BNF-Version)
- Einfach zu fliegen und zu landen mit SAFE Select (nur BNF-Version)
- Stabilität und Präzision im Flug dank AS3X (nur BNF-Version)
- Kein Verkleben zum Zusammenbau nötig
- Stabile einteilige Tragfläche

- Stabile und feste EPO-Konstruktion

Benötigt wird:

- 6+ Kanal DSMX®/DSM2® Fernsteuerung
- 6+ Kanal Empfänger (PNP)
- 6S 3200–4000 mAh LiPo mit EC5-Stecker
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

LE PREMIER JET HAUTE PERFORMANCE AVEC AS3X! L'E-flite® Viper 70 mm EDF est un jet haute performance, idéal pour entrer dans le monde des avions à turbine (EDF). Le Viper se caractérise par ses performances de montée, de vitesse et d'acrobatie exceptionnelles, ainsi que par son utilisation sur de différents terrains.

Features

- Premier jet EDF haute performance avec technologie SAFE Select
- Une maquette répondant comme un avion de sport et une capacité acrobatique incroyable
- Turbine à hélice de 12 pales de 70 mm, offrant une excellente vitesse de pointe et des performances de montée, ainsi que le son d'une turbine
- Moteur Brushless compatible 6S déjà installé et régulateur 70 A
- Volets d'atterrissage fonctionnels pour des distances de décollage et d'atterrissage plus courtes
- Servos numériques avec engrenages en métal
- Le train d'atterrissage électrique rétractable avec roue avant à ressorts permet



également de décoller sur des pistes en herbe

- Récepteur Spektrum à 6 canaux avec technologie DSMX (version BNF uniquement)
- Facile à voler et à atterrir avec SAFE Select (version BNF uniquement)
- Stabilité et précision en vol grâce à AS3X (version BNF uniquement)
- Pas de collage nécessaire pour l'assemblage
- Construction stable et solide de l'EPO et aile monobloc robuste

Sont nécessaires en plus:

- Télécommande Spektrum à 6 canaux ou plus DSMX®/DSM2®
- Récepteur Spektrum 6 canaux (version PNP)
- Accu LiPo 3200–4000 mAh 6S avec prise EC5
- Chargeur LiPo compatible

BLADE® 230S – RTF blh1400 / BNF Basic BLH1450

Mit dem neuen Blade 230S gelingt der Aufstieg auf einen Kollektiv-gesteuerten Hubschrauber spielend und bringt die eigenen Fähigkeiten auf das nächste Level. Als Nachfolger des erfolgreichen ersten Blade 230 haben wir Verbesserungen in das Design mit einfließen lassen, mit denen sich der Flugerfolg noch schneller einstellt.

Neuer Regler

Die neuen entwickelten Drehzahlsteller erlauben eine noch

bessere Stabilität im Heading und sorgen so für eine präzise Steuerung. Der neue AR636-Empfänger mit Aluminiumboden verbessert die Dämpfung auf die Sensoren und gibt ein vollkommen neues Steuerungsfühl. Mit der Technologie und Sicherheit des AS3X-Systems fliegt sich dieser Hubschrauber so einfach wie der klassische Einsteigerheli. Der verstärkte Rahmen und das Hauptzahnrad sorgen gemeinsam mit den Servos mit Metallgetriebe für eine stabile Lenkcurve und ein gesundes Vertrauen in die Ausrüstung, sodass es eine echte Freude ist, diesen Hubschrauber zu fliegen.

Features

- SAFE®-Technologie mit Selbstausrichtung
- Die Progressive Flight Modes erlauben das Wachsen mit den eigenen Fähigkeiten
- Der Panic Button bringt den Hubschrauber zurück in eine stabile Fluglage
- Neue Drehzahlsteller sorgen für bessere Flugperformance und Zuverlässigkeit
- Spektrum™ AR636: Neues Gehäusedesign und verbesserter Algorithmus bieten eine vollkommen neue Flugerfahrung
- Verbesserte Zuverlässigkeit mit neuem Getriebe
- Neue AR636-Empfänger mit Aluminiumboden verbessern die Dämpfung auf die Sensoren
- Hochstabile ABS-Rotorblätter
- High-Speed-Servos mit Metallgetriebe
- Direkt angetriebener Heckrotor für verbesserte Heading-Hold-Eigenschaften →

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	1100 mm
Rumpflänge / Longueur de fuselage:	1025 mm
Gewicht / Poids:	1819 g
Motor / Moteur:	1850 kV Brushless
Akku / Accu:	3200–400 mAh 6S LiPo, EC5



- 5–6 Minuten Flugzeit
- E-flite® 800 mAh 3S Li-Po Flug-Akku und Ladegerät (nur RTF-Version)
- Spektrum™ -DXe-Fernsteuerung mit DSMX® 2,4 GHz-Technologie (nur RTF-Version)

BLADE® 230S – RTF blh1400/BNF Basic BLH1450

Le nouveau Blade 230S facilite l'entrée dans le monde de l'hélicoptère à pas collective et porte les compétences du pilote au niveau supérieur. En tant que successeur du Blade 230 initiale, des nettes améliorations dans la conception ont été intégrées dans cette version et qui garantissent un succès de pilotage encore plus rapide.

Nouveaux contrôleurs

Les contrôleurs de vitesse nouvellement développés permettent une stabilité encore meilleure de la commande de

direction et assurent ainsi un contrôle précis. Le nouveau récepteur AR636 avec fond en aluminium améliore l'amortissement des capteurs et donne une toute nouvelle sensation de pilotage. Avec la technologie et la sécurité du système AS3X, cet hélicoptère vole aussi facilement qu'un hélicoptère classique pour débutants. Le châssis renforcé et la transmission principale, ainsi que les servos à engrenages métalliques, assurent un apprentissage stable du pilotage et une confiance saine dans l'équipement, ce qui provoque un réel plaisir de piloter cet hélicoptère.

Features

- Technologie SAFE® avec auto-alignement
- Les modes de vol progressifs permettent de grandir avec ses propres capacités

- Le bouton panique ramène l'hélicoptère à une position stable
- Les nouveaux contrôleurs de vitesse offrent une meilleure performance de vol et une meilleure fiabilité
- Récepteur Spektrum™ AR636: une nouvelle conception du boîtier et un algorithme amélioré offrent une toute nouvelle expérience de vol
- Fiabilité améliorée avec une nouvelle transmission
- Le nouveau récepteur AR636 avec fond en aluminium améliore l'amortissement des capteurs
- Pales de rotor en ABS à haute stabilité
- Servos haute vitesse avec engrenages en métal
- Rotor de queue à entraînement direct pour des caractéristiques de maintien de direction améliorées
- Autonomie de 5 à 6 minutes de vol
- Accu LiPo E-Flite® 800 mAh 3S et chargeur (inclus dans la version RTF)
- Télécommande Spektrum™ DXe avec technologie DSMX® 2,4 GHz (inclus dans la version RTF).

BLADE® OZONE™ – RTF BLH9700/BNF Basic BNF9750

AUF ZU NEUEN UFFERN! Egal ob drinnen oder draussen. Mit der Blade® Ozone™ gelingt jedem Piloten sowohl der Einstieg als auch der Umstieg in die Multirotor-Klasse. Dank der patentierten und bewährten Spektrum-SAFE®-Technologie erlernt sich das Fliegen praktisch wie von selbst, was diesen Copter in Verbindung mit den hochwertig verarbeiteten Komponenten zum perfekten Trainer macht.

Features

- Die verbauten Brushed-Motoren sorgen für eine äusserst effiziente Energieverteilung und lange Flugzeiten
- Die schlichte Bauweise des Ozone erlaubt Wartungs- und Reparaturarbeiten im Handumdrehen
- Dank des wechselbaren 1S-LiPo-Akkus kommt der Copter in Windeseile wieder in die Lüfte
- In- oder Outdoor, durch den Garten oder das Wohnzimmer, die Grösse des Ozone lässt die Wahl beim Piloten

Benötigt wird:

- 6+ Kanal-DSMX®/DSM2®-Fernsteuerung (BNF Basic)
- 500 mAh 1S LiPo
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

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

Technische Daten / Données techniques:

Hauptrotordurchmesser/	
Diamètre rotor principal:	536 mm
Länge/ Longueur:	474 mm
Höhe/ Hauteur:	164 mm
Breite/ Largeur:	90 mm
Motor/ Moteur:	Brushless



Technische Daten / Données techniques:

Rotordurchmesser / Diamètre rotors:	65 mm
Länge / Longueur:	172 mm
Breite / Largeur:	172 mm
Höhe / Hauteur:	56 mm
Gewicht / Poids:	75 g
Motoren / Moteurs:	4 × Brushed
Akku / Accu:	500 mAh 1S LiPo

**BLADE® OZONE™ – RTF
BLH9700 / BNF Basic
BNF9750**

VERS DE NOUVEAUX HORIZONS! Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur, avec le Blade® Ozone™, chaque pilote gère à la fois l'entrée en la matière ou la transition vers la classe multirotor. Grâce à la technologie Spektrum SAFE® brevetée et éprouvée, le pilotage s'apprend pratiquement tout seul, ce qui fait de ce Copter un traîné parfait en liaison avec les composants de haute qualité.

Features

- Les moteurs Brushless intégrés assurent une distribution d'énergie extrêmement efficace et de longs durées de vol
- La conception simple de l'Ozone permet un travail de maintenance et de réparation en un rien de temps.
- Grâce à l'accu LiPo 1S échangeable, ce drone peut reprendre l'envol en un clin d'œil
- Pour le vol à l'intérieur ou à l'extérieur. À travers le jardin ou dans le salon, la taille de l'Ozone laisse le choix au pilote.

Sont nécessaires en plus:

- Télécommande à 6 canaux ou plus DSMX®/DSM2®
- Accu LiPo 500 mAh 1S
- Chargeur LiPo compatible

Händlerliste und weitere Infos unter:
www.lemaco.ch

E-flite Mini Convergence VTOL – BNF Basic EFL9350 / PNP EFL9375
VTOL FUN IM MINI-FORMAT!
Die E-flite® Mini Convergence® VTOL ist die kleinere Version des beliebten Convergence-Senkrechtstarters. Die Steuerungssoftware wurde in dieser Version verbessert und angepasst, sodass die Umstellung zwischen Schwebeflug und Vorwärtsflug auch auf deutlich kleineren Flugflächen möglich ist.

Features

- Multirotor Fun und Sportflieger in einem
- Start- und Landemöglichkeiten auf kleinstem Raum
- Kompakte Grösse, für indoor geeignet
- Neue Software macht das Fliegen noch einfacher
- Automatischer Übergang zwischen Schwebeflug und Vorwärtsflug
- Stabilitäts- und Acro-Mode
- Super einfache Programmierung
- Eingebauter Spektrum-Empfänger (BNF Basic)
- Leistungsfähige Brushless Motoren für 3S-800 mAh-Akkus
- Überraschende Speed- und Acro-Performance

**Technische Daten / Données techniques:**

Spannweite / Envergure:	410 mm
Länge / Longueur:	419 mm
Gewicht / Poids:	253 g
Motor / Moteur:	Brushless Outrunner
Akku / Accu:	3S 800 mAh 11.1V LiPo

- Inklusive Dekorbogen
- Leichter und stabiler EPO-Rumpf
- FPV Ready (Komponenten separat erhältlich)

Benötigt wird:

- Min. 6-Kanal-Spektrum-DSMX®-Fernsteuerung
- 6-Kanal-Spektrum-DSMX®-Empfänger (PNP)
- 800 mAh 11,1V 3S LiPo
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

E-flite Mini Convergence VTOL – BNF Basic EFL9350 / PNP EFL9375
VOL VTOL AU FORMAT MINIA-TURE! L'E-flite® Mini Convergence® VTOL est la version miniature de l'avion à décollage vertical Convergence. Le logiciel de pilotage a été amélioré et adapté dans cette version, de sorte que le changement du

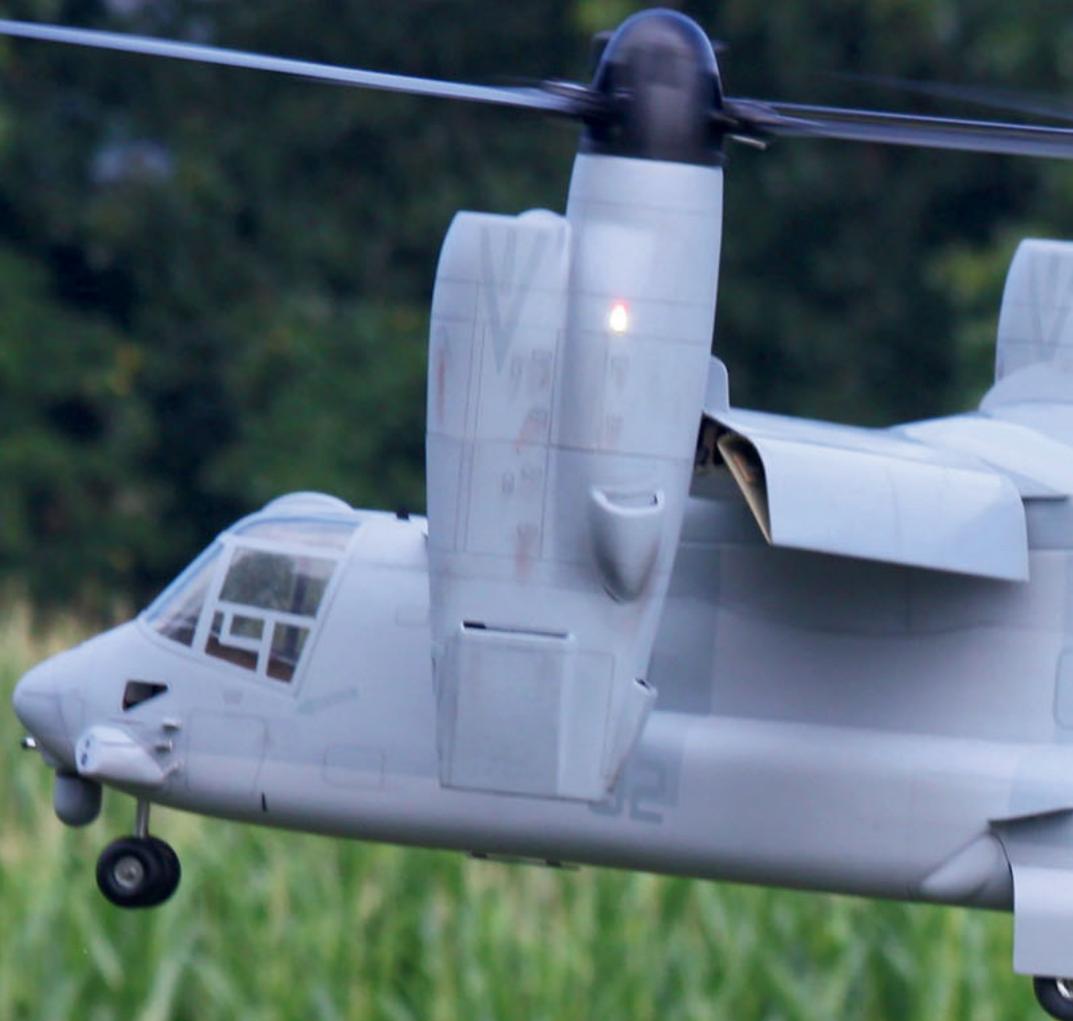
stationnaire vers le vol de croisière est également possible sur des terrains de vol beaucoup plus petits.

Features

- 2 en 1: multirotor Fun et avion de sport
- Décollage et atterrissage sur de petites espaces
- Taille compacte, adapté pour une utilisation à l'intérieur
- Un nouveau logiciel rend le vol encore plus facile
- Transition automatique entre vol stationnaire et vol de croisière
- Deux modes: stabilité et acrobatique
- Programmation très facile
- Récepteur Spektrum monté (version BNF Basic)
- Puissants moteurs Brushless pour accus 3S 800 mAh
- Vitesse exceptionnelle et performances voltige
- Y compris les décalques
- Fuselage en EPO légère et stable
- FPV Ready (composants vendus séparément)

Sont nécessaires en plus:

- Télécommande Spektrum à 6 canaux ou plus DSMX®
- Récepteur Spektrum 6 canaux DSMX® (version PNP)
- Accu LiPo 800 mAh 11,1V 3S
- Chargeur LiPo compatible



Bell-Boeing V-22 Osprey VTOL
(Seeadler) von Norbert Schürz.



Der direkte Weg nach oben

Vor 50 Jahren gelang dem Dornier-Versuchsflugzeug Do 31 mit dem heute 94-jährig in den USA lebenden Testpiloten Drury Wood die erste VTOL-Platzrunde mit vollständiger Start- und Landetransition.



Schwenkbare Haupttriebwerke (in Flug durch Gitterblech verdeckt) ermöglichen vertikales Starten und Landen. Die unter Rumpflappen arbeitenden Hilfstriebwerke dienen hauptsächlich der Lagestabilisierung.

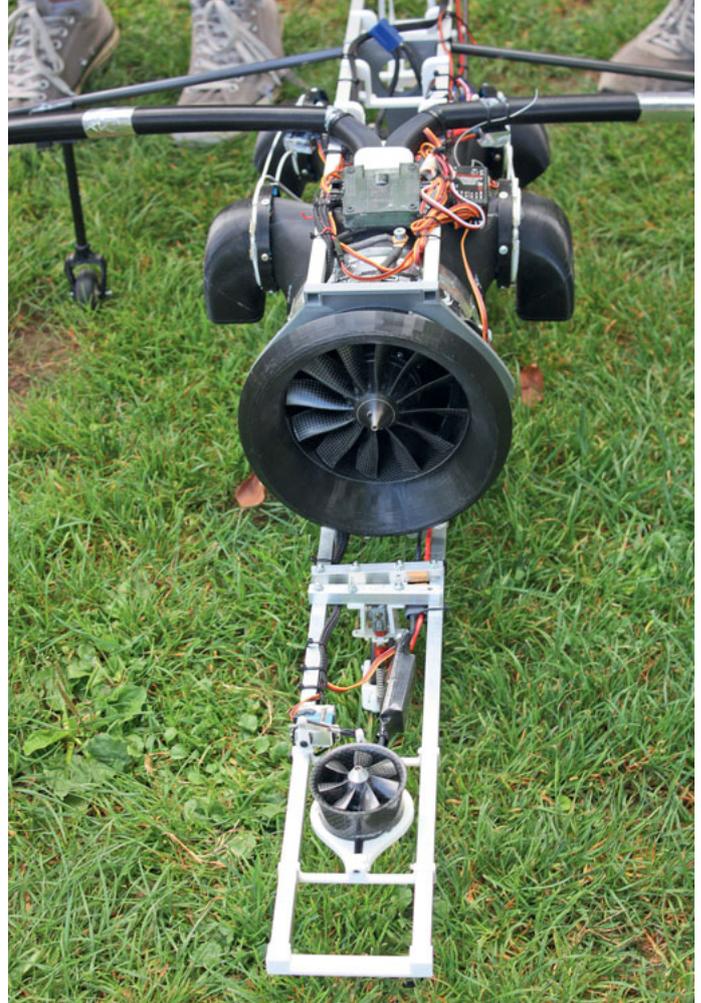
Ausschliesslich Elektroantriebe

Von der Fachpresse wenig beachtet fand das international ausgeschriebene VTOL Meeting auf dem Modellflugplatz des AEMC Friedrichshafen statt. Aufgabe für die Modellflieger war es, diese Leistung mit einem Flugmodell zu schaffen. Letztlich beteiligten sich neun Modellpiloten aus Deutschland, Italien, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz. Geflogen und für die Preisvergaben gewertet wurde in zwei Kategorien: Propeller- und Strahltriebwerke, Letztere in Form von Impellern, denn obwohl die Ausschreibung die Antriebsart offen liess, waren alle Modelle elektrisch ange-

trieben. Neben der Bauausführung wurden zwei von drei Flugvorführungen bewertet.

Obenaus geschwungen

Klarer Sieger in der Impellerkategorie war René Rosenträger (D) mit seiner SU-X, einer von Kurz- zur Senkrechtstartfähigkeit hin modifizierten SU-47 Berkut. Das nach vorne gepfeilte Versuchsflugzeug mit Entensteuer basiert in der Modellversion auf zwei in Rumpfmittle schwenkbaren 90 mm-Impellern mit schubvektorgesteuerten Düsen sowie drei Stütztriebwerken für Längs- und Nickachse, die im Horizontalflug durch Rumpflappen verschlossen werden. Das Modell ist in extrem gewichtopti-



Vertikal fliegbares Harrier-Tragegestell des Niederländers Joel Valshof.

mierter Wabenbauweise konstruiert und es war äusserst bedauerlich, dass es beim letzten Wertungsflug während der Rücktransition kurzzeitig ausser Kontrolle geriet und nasenseitig (zum Glück reparabel) beschädigt wurde.

Vielseitiger Modellpark

Dass Erfolge bisweilen auch mit Rückschlägen erkauf werden, musste auch Joel Valshof (NL) erfahren, als er wenige Tage vor dem Meeting seinen Harrier beschädigte. Kurzerhand baute Joel die Kompo-



René Rosenträgers modifizierte SU-47 beim Senkrechtstart.



Ettore Quaglia beim Aufbau der Pogo.

nenten auf ein Tragegestell und führte damit überzeugende vertikale Starts und Landungen vor, ohne freilich mangels aerodynamischer Auftriebsflächen in den Horizontalflug übergehen zu können. Der Harrier hat es auch Beat Sigrüst (CH) ange-

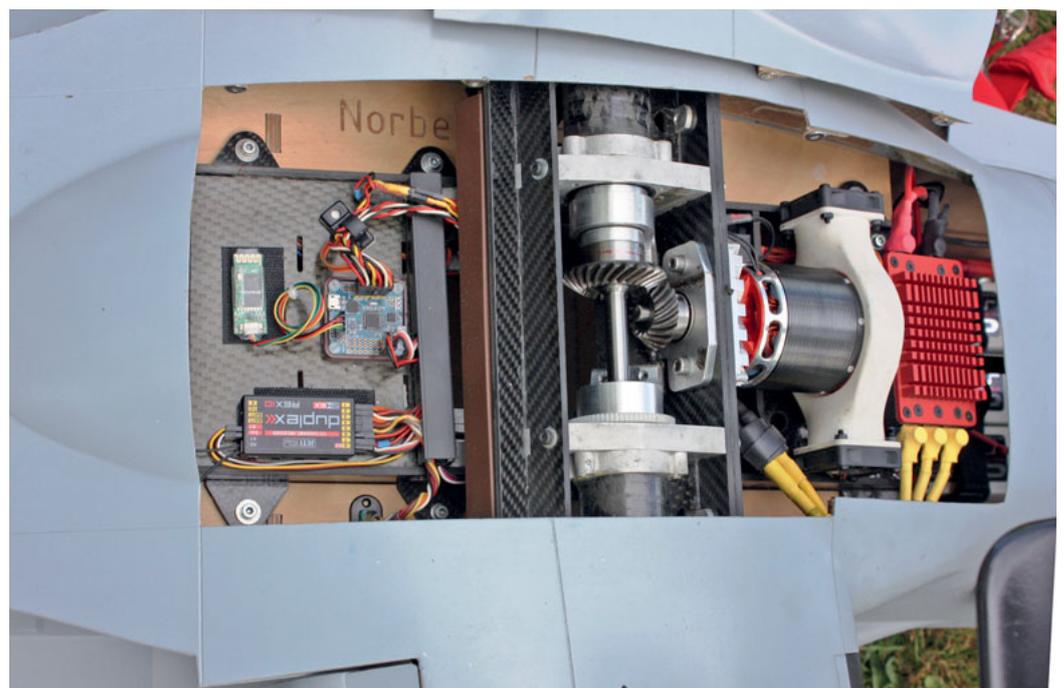
tan. Er ersetzte das Pegasustriebwerk mit schwenkbaren Auslässen durch vier schwenkbare Impeller und zeigte beeindruckende Manöver. Alois Wesseler (D) hat den Harrier nach eigener Aussage zum Lebenswerk erkoren. Vorerst



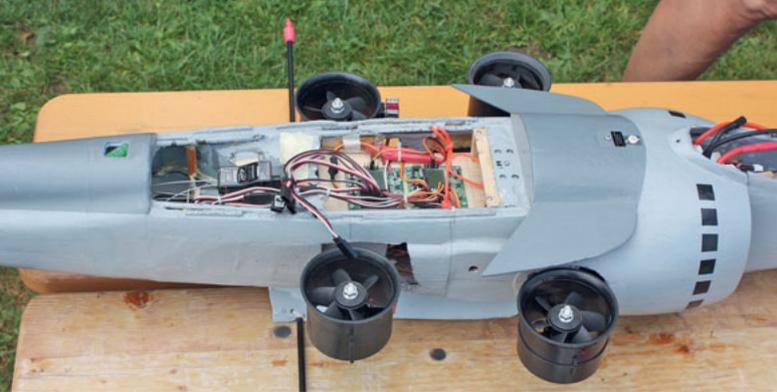
Es geht steil aufwärts. Pogo von René Kunipatz. Das 1947 fertiggestellte Original war damals über die Flugerprobung nicht hinausgekommen.

noch konnte das eher konventionell sehr nah am Vorbild gebaute Modell wegen Ausfall des Motorkontrollers noch am Boden bewundert werden. Alois arbeitet mit einem selbstlaminieren Zweiblatt-Carbon-Impeller und bewegt sich hart

an der Grenze des derzeit mit elektrischem Antrieb Möglichen (vorgeheizte 14 s-Lipos, Strom > 200 A, Lehnermotor). Johannes Huser hatte mit dem Nachbau seiner EWR VJ 101, im Original ein strahlgetriebenes, senkrechtstartendes, über-



Antriebseinheit und Lagesteuerung der Osprey von Norbert Schürz.



Der Schweizer Beat Sigrist ersetzt das Schwenkdüsen-Pegasustriebwerk durch vier Schwenkimpeller.



Anton Thomas' AgustaWestland AW609 hatte nur einen Wertungsflug.

schallschnelles deutsches Experimentalflugzeug von Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH, der Messerschmitt AG und der Bölkow GmbH, eigenen Angaben zufolge nur spass- und informationshalber an dem Meeting teilgenommen und trotz ambitionierter Baubewertung auf zwei Wertungsflüge verzichtet. Auch rote Laternen können glanzvoll strahlen.

Bei den Propellerflugzeugen ho(o)verte sich Norbert Schürz (A) mit seinem vorbildtreuen Nachbau des legendär-berühmten US-Kipprotorflugzeugs Bell Boeing V-22 Osprey in die Poleposition. Ein in Flächenmitte eingebauter Kontronikmotor des Typs Pyro 850-400 – von einem 12s-LiPo gespeist – treibt zentral über eine gemeinsame Antriebswelle via Winkelgetriebe beide Aussenrotoren an. Die Rotoren an den



Der sehr vorbildnahe Harrier von Alois Wesseler schaffte es mit seinen eng an das Original angelehnten Schwenkdüsen noch nicht in die Luft.

Flächenenden werden von einem Schneckengetriebe gekippt und über Taumelscheiben angesteuert. Die Schürz-Osprey, im Original eine eher fragwürdige Berühmtheit, stellt

eine Ansammlung von genialen Detaillösungen dar und beweist erneut, dass Modelle ihren Vorbildern auch Schritte voraus sein können.

Ähnliches gilt wohl auch für die bereits 1947, also vor mehr als 70 Jahren, entstandene Convair XFY-1 Pogo, die sich René Kunipatz (D) und Ettore Quaglia (I) zur Aufgabe machten. Dieses Heckstarterprojekt kam im Original nicht über das Erprobungsstadium hinaus. Beide Modelle wiesen unterschiedliche Größen und Vorbildtreue auf. Knapp gewonnen hat aufgrund der Flugbewertung dann doch das kleinere und einfacher gehaltene Exemplar von René Kunipatz. Er hatte sich vor allem mit dem keineswegs trivialen Problem der gegenläufig rotierenden Propeller intensiv beschäftigt und zeigte rasante Flächenflüge mit sauberen Übergängen zur Heckstart- und Landephase.

Anton Thoma konnte mit seiner AgustaWestland AW609, einem (senkrechtstartenden) VTOL Kipprotor-Wandelflugzeug mit selbst entwickelter Lageregelung, hervorragende



Heckstartendes Versuchsflugzeug, ausserhalb des Wertungsbereichs vorgeführt.

Baupunkte einheimen, brachte aber nur einen Wertungsflug zustande.

Es geht weiter

Insgesamt ein hoch spannendes Modellflugmeeting, das ein wenig an die Veranstaltungen der Pionierzeiten des Elektroflugs, wie etwa an die frühen Jahre von Pfäffikon oder Aspach (D), erinnerte. Die Piloten konnten hier kaum auf vorgefertigte Lösungen zurückgreifen und nutzten den Wettbewerb deshalb vor allem zu intensivem Erfahrungsaustausch. Am Schluss noch eine gute Nachricht: Derzeit wird vom Dornier-Museum angedacht, das Meeting in zwei Jahren zu wiederholen, verbunden allerdings mit dem Wunsch, dann doch Nachbauten der Do 31 dabeizuhaben. Wie zu erfahren, wurden derartige Projekte von den hoch motivierten Teilnehmern bereits mehrfach gestartet. Diese Museumsinitiative ist umso höher zu bewerten, als fast jedes private Museum in ein enges finanzielles Korsett gezwängt ist. ■

Ludwig Retzbach

Bell-Boeing V-22 Osprey VTOL (Seeadler)

Am 19. März 1989 fand der Erstflug in Arlington, Texas, statt. Die erste «Transition» (der Übergang zwischen Schweben- und Horizontalflug oder umgekehrt) wurde am 14. September 1989 durchgeführt. Das erste Serienflugzeug entstand am 5. Februar 1997. Nach zahlreichen Rückschlägen mit Unfällen startete die V-22 2005 offiziell die Serienproduktion.



Im September 2007 wurde die mit zehn Ospreys ausgerüstete Staffel des Marine Corps in den Irak verlegt. Die Staffel ist damit die erste Einheit, die das Flugzeug unter Kampfbedingungen einsetzt. Im November 2008 verlegte die US Air Force vier Ospreys nonstop (mit Luftbetankung) zu einer Übung nach Mali. Ab November 2009 wurde sie auch in Afghanistan eingesetzt.^[4] Ospreys der USS Kearsarge retteten im März 2011 ein Besatzungsmitglied einer über Libyen abgestürzten F-15. Die Stationierung in Japan begann 2012.

Technische Daten

Länge	17,48 m	Höchstgeschwindigkeit	565 km/h
Spannweite	13,97	Reichweite	bis 1760 km
Rotordurchmesser	11,58	Stückzahl (bis 2017)	350
VTOL Startmasse	21,546 kg		

Revolution in der 2-Komponenten-Lackierung

MASTON 2K TWO ist eine wahre Revolution. 2-Komponenten-Lackierung ist jetzt einfach und benutzerfreundlich wie das Sprühen mit jeder gewöhnlichen 1-Komponenten-Sprayfarbe. MASTON muss nicht aktiviert werden. Es ist immer einsatzbereit, so oft wie nötig, mit einer Haltbarkeit von mehreren Jahren. Wie eine herkömmliche Spraydose.

Der chemische Härtingsprozess findet sofort bei atmosphärischem Druck statt. In Bezug auf Haftung, Kratzfestigkeit, Korrosions- und Chemiebeständigkeit weisen die «MASTON 2K TWO»-Lacke die gleichen Eigenschaften wie herkömmliche 2K-Lacke auf. Sie sind insbesondere resistent gegen alle im Modellbau verwendeten Treibstoffe wie Methanol/Nitro/Öl, Benzin und Kerosin.



«MASTON 2K TWO»-Lacke haften auf fast allen Oberflächen: Metalle, Chrom, Holz, Stein, Keramik, Glas und die meisten Kunststoffe. Auch bestehende Lackoberflächen und alle Bügelfolien können damit problemlos und dauerhaft gespritzt werden.

MASTON 2K TWO ist erhältlich in den Glanzstufen matt, seidenglanz und hochglanz in allen RAL- und NCS-Farbtönen. Lieferbar sind auch Primer und Klarlacke. Gebindegrößen 150 ml und 400 ml.



Wieser Modellbau GmbH
Wiesergasse 10
8049 Zürich

MASTON

MASTON TWO – 2K Sprühlack

Professionelle 2-Komponenten-Sprühdosen. In der Anwendung ist sie so einfach und Benutzer freundlich wie eine gewöhnliche Sprühdose. Beim Sprühen erfolgt die chemische Härtung sofort unter atmosphärischem Druck. Damit wird sichergestellt, dass **MASTON TWO** die gleichen Eigenschaften in Bezug auf Haftung, Korrosionsschutz, Kratzer und chemische Beständigkeit aufweist wie herkömmliche 2-K-Lacksysteme.



- **Keine Tropfzeit – Wiederverwendbar.**
Keine Härtung innerhalb der Dose.
- **Einzigartige Haftung auf schwierigen Untergründen wie Metall, Alu, Kunststoff, Bügelfolie etc.**
- **Chemische Beständigkeit, benzinfest**
- **Enorme Kratzfestigkeit / Flexibilität**
- **Hoher Korrosionsschutz und Glanzgrad**
- **Haltbarkeit der Sprühdose: min. 3 Jahre**

Gebinde: 400ml / 150ml

Sortiment: Primer, RAL- NCS – Farbtöne, Klarlacke
Glanzstufen: Hochglanz, Sd.glanz, Matt



 **Wieser Modellbau GmbH**

Wiesergasse 12
8049 Höngg
www.wiesermodell.ch

Bau der Pilatus PC 24

Ich fühlte mich als Schweizer

Ich wurde öfters gefragt, was mich zum Nachbau dieses PC 24 bewogen hat. Für mich als Schweizer war dies auch eine patriotische und emotionale Entscheidung. Als engagierter Modellbauer fühlte ich mich geradezu verpflichtet, dieses Flugzeug als Modell in einer ansprechenden Grösse zu bauen.



verpflichtet



Ab einem A4-Blatt

Über den Bau und die Entstehung dieses Modells mit 3000 Konstruktions- und Arbeitsstunden gäbe es viel zu berichten. Ich möchte lediglich erwähnen, dass ich die Konstruktion mit Massen und Form aus einem A4-Prospektblatt mit der Umrechnung der bekannten wichtigsten Masse, geschossenen Fotos in Genf und anlässlich des Rollouts am 1. August 2014 errechnete. Als ich mich zum Nachbau dieses PC 24 entschloss und über die Presse und speziell am 21. Mai durch die Tagesschau im



Diese Tagesschau-Sendung gab den Anlass unverzüglich nach Genf an die Ausstellung EBACE der European Business Aviation Convention zu fahren.

Schweizer Fernsehen erfuhr, dass ein Modell in voller Grösse an der EBACE in Genf zu sehen sei, machte ich mich am 22. Mai 2013 per SBB mit meiner Kamera auf den Weg. An der Ausstellungskasse angekommen, erfuhr ich den Eintrittspreis von Fr. 240.-. Zuerst musste ich mich einmal für 10 Minuten hinsetzen und überlegen, ob ich nicht unverrichteter Dinge gleich wieder nach Hause fahren sollte. Heute kann ich sagen, glücklicherweise kramte ich dann die Kreditkarte doch hervor und schluckte die bittere Pille des hohen Eintrittspreises.

Unterstützung durch Pilatus

Bei meinem Besuch bei Pilatus konnte ich über mein Vorhaben des PC 24 RC Modell-Nachbaus orientieren. Ich kann mir vorstellen, dass den Leuten diese Sache seinerzeit schon etwas überzogen vorkam. Ich möchte mich bei Pilatus für die grosse Hilfe und Unterstützung wäh-



So präsentierte sich das Ausstellungs-Modell in voller Baugrösse an der EBACE 2013.

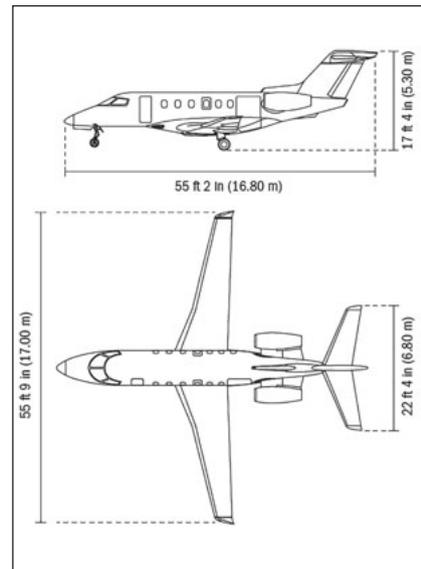
rend der Bauzeit herzlich danken. Es ist mir ein Bedürfnis, meine beiden Freunde Julius Jezerniczky und Dani Vogt in das Dankeschön einzubeziehen. Neben der grossen Hilfe bei der Bemalung und dem Outfit sind diese beiden kompetenten Jet-Modellflieger unter der Initiative von Julius verantwortlich, dass dieses Modell anstelle des ursprünglich vorgesehenen Im-

peller-Antriebs mit Mini-Turbinen inklusive der Elektronik umgebaut wurde. Julius sagte, ein solch schöner «Vogel» müsse unbedingt auch den richtigen Jet-Sound und -Geruch haben. Julius als erfahrener Modell-Jet-Pilot flog zusammen mit Dani als Co-Pilot das Modell in bewundernswerter Perfektion.

Arnold Meier

Wichtigste technische Daten

Flügelspannweite:	3040 mm
Rumpflänge:	2800 mm
Höhe:	870 mm
Gewicht (Take Off):	20 kg
Turbinen: 2 × Kolibri 50T, Total:	10 kg (100N) Schub



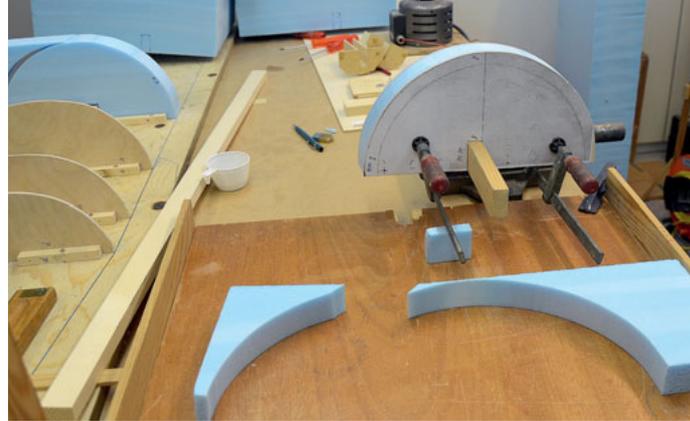
Aus diesen 2 A4-Prospektseiten errechnete ich die Modellgrösse im Massstab 1:6.



Dann machte ich mich an die Konstruktion in voller Modellgrösse nach alter Methode am Zeichnungsbrett.



Die genauen Masse der Schablonen können mit der Grund- und Seitenkonstruktion errechnet werden, dagegen müssen die Masse in den Schablonenrundungen mangels eines CAD-Programms (hatte man früher auch nicht zur Verfügung) mit Kurvenschablonen «nach Augenmass» und zur Kontrolle mit einer Leiste erarbeitet werden.



Ausschneiden der einzelnen Halbumpfssegmente aus Styropor mit heissem Drahtbügel.



Der Rumpf besteht aus total 75 Einzelteilen.



Aus transporttechnischen Gründen wurde der Rumpf in zwei Hälften hergestellt.



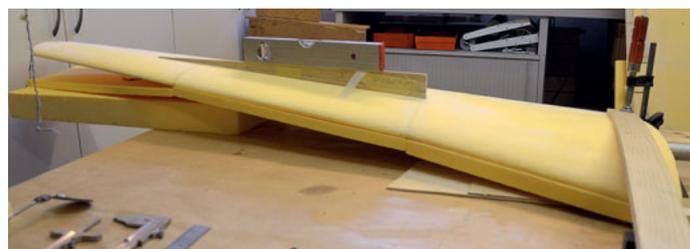
Schneiden eines Flügelsegmentes nach beidseitig aufgesetzten Schablonen.



Einzeichnen der Ruder-, Servokasten- und Fahrwerk-Positionen in die Flügelunterseite.



Einharzen eines Glasfasergewebes zur Verstärkung des Flügels.



Auf diese Weise wird die Flügelschräglage eingestellt, um die Steckrohrbohrung in der genauen Position zu bohren.

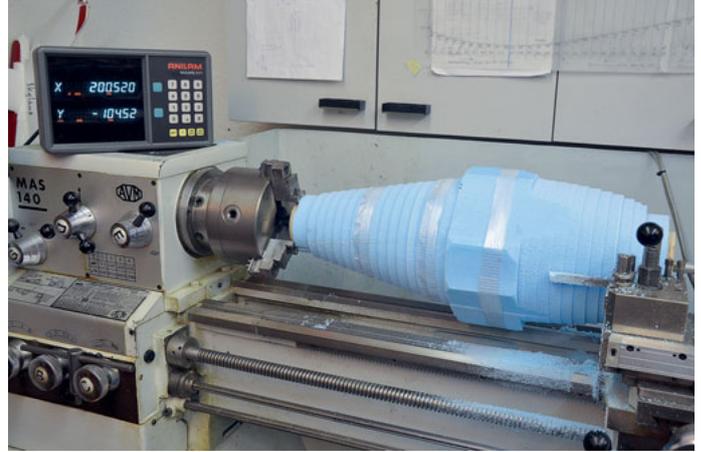


Bohren der Steckrohrhalterung mithilfe einer Gleitführung.

Weitere Bilder auf den nächsten 3 Seiten →



Fertig bearbeiteter Flügel mit Querruder, Landeklappen und Fahrwerkhalterung.



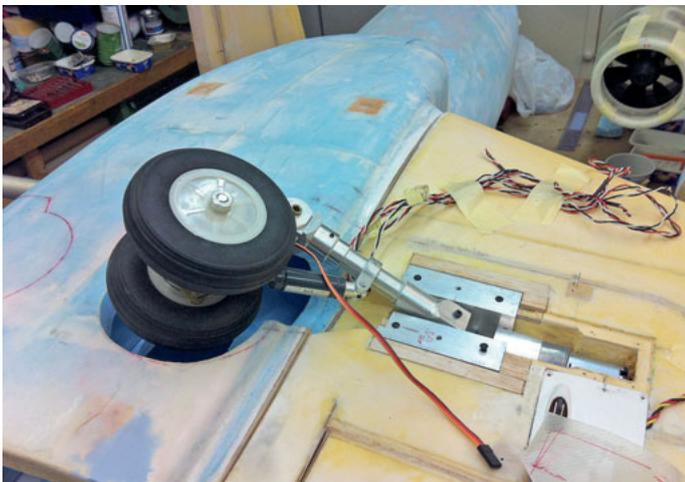
Herstellung der Gondel-Urform auf Drehbank entsprechend den Koordinatenpunkten nach Zeichnung.



Giessen der zweiten Gondelhälfte auf vorbereitete erste Hälfte.



Fertige GFK-Glasfaser-Gondelhälften in Negativformen.



Einpassen des elektrischen Fahrwerks (Eigenkonstruktion) in den Rumpfschacht.



Abdekarbeiten für die weisse Partie der Bemalung.



Letzte Finish-Arbeiten genauestens ausgeführt durch meine Freunde Julius und Dani.



Welch glückliches Gefühl nach vollendeter Arbeit, das Modell ist absolut Scale.



Noldi besuchte vier Jahre später nochmals die EBACE 2017 des nun erstmals ausgestellten PC 24.



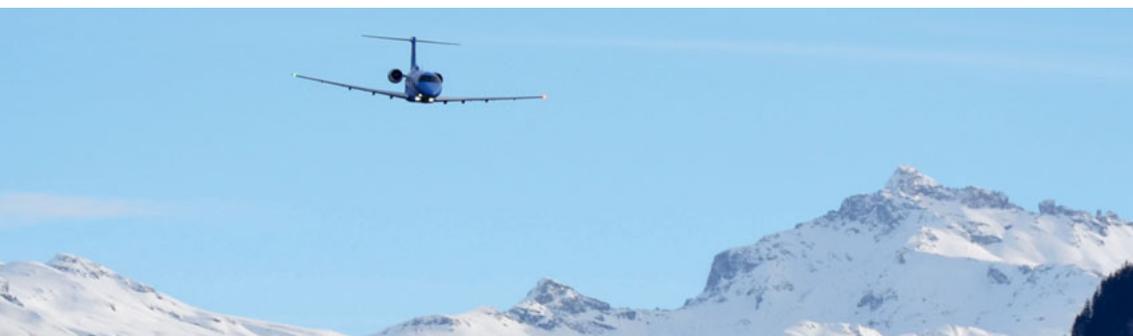
Noldi nutzt die Gelegenheit, das Modell wiegen zu lassen, es ist genau 20 kg inkl. Treibstoff.



Eine grosse Hilfe ist die speziell von Dani hergestellte Turbinen-Start-Check-Liste.



Maiden-Flug am 8. März 2018 auf dem Flugplatz Schänis, pilotiert von Julius Jezerniczky.



Maiden-Flug ohne jegliche Probleme super gelungen, fliegt originalgetreu.



Teilnahme an der Flugshow in Meiringen zur Eröffnung der Scale-Weltmeisterschaft. Startvorbereitung. Letzter Funktionstest der Ruder.



Der Start ist perfekt gelungen.



Die Geschäftsleitung, angeführt von Herrn Oskar Schwenk, bestand auf einem Gruppenbild.



Dann ein Rundgang durch die Werkshallen, dieser gab uns einen unvergesslichen Einblick in die Produktion der Pilatus-Flugzeug-Werke.

Rohnbussard

La construction du planeur Rohnbussard a commencé il y a 2 ans grâce à Stéphane du GAM Yverdon. Stéphane, passionné de planeur «vintage», m'a proposé de faire du remorquage et du planeur. J'ai ainsi monté un PC6 de 1,70 m pour remorquer et cela m'a bien plu et nous nous divertissions bien. Par la suite, de fil en aiguille, nous sommes arrivés à la conclusion de «voir plus grand». La bonne idée de construire un Bussard ne s'est pas fait attendre, passé commande en fin d'année 2017, le kit est arrivé un peu en retard, fin janvier 2018. Aussi, j'ai mis la compresse pour pouvoir voler encore cette année.

Avant la construction, j'ai effectué quelques recherches sur le Rohnbussard pour trouver des photos et informations sur ses spécifications car le plan de celui-ci est très sommaire. Une des grandes adaptations a été de copier le système de fixation de l'aile de l'original puis élaborer un système pour la fixer sur le fuselage. Ceci fait, j'ai retroussé les manches et me suis mis au travail.

Sur le modèle, il n'y a pas grande explication car que la notice de montage n'existe

pas(!) et de plus il n'y avait dans le kit que des couples de fuselage et les nervures d'aile: assez sommaire. Pour un short kit, c'était un kit très short! Il reste encore à fixer les servos dans les ailes et le fuselage. Pour faciliter, j'ai monté des guignols en aluminium pour les gouvernes. J'ai dû reprendre des pièces, fabriquer un système d'assemblage des ailes, installer les servos et mettre une platine dans le fuselage. L'électronique de bord reste très simple: régulateur de tension, un accu LiPo 3S, trois



servos et un récepteur. Pour ajuster le CG, il m'a fallu 2 kg de plomb juste derrière le 1^{er} couple du fuselage et malgré tout, le planeur pèse 7 kg 800 en ordre de vol pour une envergure de 4767 mm.

Il m'aura fallu environ 400 heures de travail pour fabriquer cette belle plume à l'échelle 1:3 dont l'original a effectué son premier vol en 1933.

Jean-Luc Zogg



Nuit de la construction 2018

(n.d.l.r.: la nuit de la construction réunit des constructeurs qui, selon le thème proposé, construiront pendant une seule nuit, un engin répondant au cahier des charges. Les boîtes de construction sont proscrites, seuls quelques éléments semi-finis peuvent être utilisés. La bataille finale se fait en vol où les projets sont confrontés).

Placée sous le thème du soulevé de charge, cette 12^e édition de la nuit de la construction nous a tous marquée par une météo exceptionnelle. Bien que le nombre de participants ne soit pas à la limite des capacités de l'infrastructure, la mo-



Ça découpe, ça colle, ça transpire...



C'est dans la tente que jaillissent les projets les plus fous!



Toute la nuit on peaufine.

tivation des participants, confirmés ou débutants, était au-delà de toutes attentes: 13 constructeurs-pilotes ont assemblé leurs modèles, tous très différents les uns des autres. Qu'il s'agisse de constructions traditionnelles en structure, en expansé coupé au fil chaud et autres solutions ingénieuses, il aura néanmoins fallu un supplément de 30 minutes pour que tous terminent. L'objectif de soulever un maximum de poids avec un avion de 1,50 m d'envergure et une hélice de 12" maximum n'a pas été simple. Les résultats entre 0,5 et 1 kg sont nombreux, exception pour les 2 premiers; 2,1 kg pour Magnus et 5,1 kg pour Eric. Ainsi le prix s'envole vers le GAM Romont pour être remis en jeu l'été prochain. Bilan extraordinaire pour cette édition avec de nombreux modèles aux idées farfelues. Rendez-vous début juillet 2019 pour une nouvelle édition. ■

Martin Reichert



Fatigués par une nuit sans sommeil, ils sont fiers du résultat (au sol et en vol).

abheben

mit modell flugsport

- Ich bestelle eine Gratis-Probnummer
 - Ich bestelle ein Jahresabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)
 - Ich bestelle ein Geschenkabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)
- Sie erhalten die Rechnung sowie einen repräsentativen Geschenkgutschein, den Sie dem Beschenkten überreichen können an Adresse 1. Das Heft wird dann jeweils direkt an den Beschenkten (Adresse 2) geschickt.



Adresse 1

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Adresse 2 (für Empfänger des Geschenkabonnements)

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Coupon einsenden an ... Stiftung modell flugsport
 Redaktion, E. Giezendanner
 Feldstrasse 25 B
 8330 Pfäffikon ZH

oder per E-Mail an ... editor@modellflugsport.ch

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
 SCHWEIZ Suisse

SB 14 – un planeur pour voler partout

Après plusieurs planeurs maquettes de 3 à 4 mètres, je cherchais un modèle plus grand pour le vol en plaine, mais assez léger pour le lancer seul à la pente. La maquette du SB 14 d'Akaflieg Braunschweig à l'échelle 1:3,5 (envergure 5,14 m) a déjà été présentée en détail dans «Aufwind», mais il manquait un résumé en français de ce planeur moderne. L'original n'existe qu'en un seul prototype (envergure 18 m et finesse évaluée à 50).

En Suisse, Georges Staub a fabriqué un premier prototype maquette du planeur, développant un profil moderne plus mince que les habituels HQ à 13% ou 15% de nos maquettes. Le profil HN-474 a été retravaillé avec un aérodynamicien, pour diminuer la courbure à 1,6%, gardant l'épaisseur de 11% à l'emplanture évoluant jusqu'à 9% au saumon.

Ce prototype se montrant très polyvalent et performant, Chocofly (ZH) a investi dans sa production en République tchèque. Le résultat est magnifique: les ailes tout fibre sont lisses et brillantes, articulées en RDS, le fuselage est léger et solide. Le kit de ma version alpine avec train amorti pèse 4700 g, la version light fait moins de 4 kg!

Mon planeur tout équipé, avec pilote et cockpit maquette, pèse 5730 g: bien léger pour un planeur de 5 mètres. Fait remarquable: il est centré seulement avec son pilote, sans rajouter du plomb, juste deux accus LiFe de 2500 mAh! En montant le pylône moteur amovible et son accu 5S, on rajoute environ 1 kg, pour arriver à un poids en vol de 6800 g. On arrive à un poids comparable en remplaçant la clé d'aile en carbone par la clé acier en option, qui rajoute 1320 g, pour arriver à 7050 g.

Je vole le SB 14 depuis 2014 en remorquage, à la pente ou encore en décollage autonome



On peut aussi lisser le profil pour foncer ou remonter contre le vent. Des bandes de couleur sombre permettent de voir le modèle lorsqu'il est très haut.

avec son pylône amovible. À 5,7 kg, le planeur est excellent en thermique. Il m'est arrivé plusieurs fois d'attraper une bulle alors que j'étais en vent arrière pour poser, de l'enrouler, incliné à 45°, puis de repartir en altitude. Il faut toujours garder un peu de vitesse en spirale, environ 50 km/h au GPS. En croisière, on est vers 70 km/h et on peut lisser le

profil pour filer à 130 km/h sans perdre beaucoup d'altitude. Pour les piqués à fond, il faut rester raisonnable, c'est un planeur de performance, pas un Fox. Avec la clé en acier, ou avec son pylône moteur (amovible, mais pas rétractable), le poids de 7 kg rend le planeur bien stable dans les conditions de vent plus soutenu, ou dans les turbulences.

Un moteur dans le nez (FES) est aussi une option.

La transformation du SB 14 de planeur pur en moto-planeur autonome se fait en 5 minutes: bien pratique si l'avion remorqueur fait défaut ou si les conditions à la pente sont incertaines. Au début, il faut s'entraîner plusieurs fois pour décoller seul dans l'axe de la piste, en tirant la profondeur à



Même avec son pylône moteur, le SB 14 pèse moins de 7 kg, ce qui est très raisonnable pour une envergure dépassant 5 m.



Le SB 14 est facile à poser, une fois le mix crocos bien réglé.



En planeur pur, un pilote à la bonne échelle (1:3,5) suffit pour le centrage, qui se fait donc sans plomb. Pour sa position naturelle, j'ai refait un baquet plus profond.

En option, tous les servos peuvent être déjà montés et il ne restera plus qu'à monter le récepteur et une alimentation double LiFe. →



fond et en montant les gaz progressivement. Le planeur s'élève de façon assez réaliste, avec un angle de 20°, pour arriver rapidement à bonne hauteur. Avec un accu LiPo 5S1P 5000 mAh, on fera 4 à 5 montées, suffisant pour 1 à 2 h de vol, selon les thermiques.

Quand on enlève le pylône, on peut masquer le trou avec un petit capot préalablement moulé sur le dessus du fuselage et muni d'un autocollant style «panneau solaire» pour retrouver un planeur bien maquette. Le SB 14 est facile à poser, une fois le mix crocos bien réglé. (Je reste à dispo des pilotes francophones, pour plus de renseignements)*.

Conclusion: un planeur certes plus cher que la moyenne, mais tellement performant (la version au tiers [6 m] de Daniel Aeberli a fait plusieurs podiums en vol GPS) et agréable, qu'il en remplace plusieurs. ■

Robert Slooves,
GAM Genève



Pas de remorqueur? En quelques minutes, le pylône amovible, l'accu et le contrôleur sont montés et on est prêt pour le décollage autonome.

Toujours en quelques minutes, on peut retrouver le planeur pur et son poids plume: pour le remorque ou le lancer seul à la pente.

* (president@gamgeneve.ch)

HEBU

Russacher 19-CH-6162 Entlebuch

www.hebu-shop.ch



REAL ADDED VALUE ⁺ since 1997

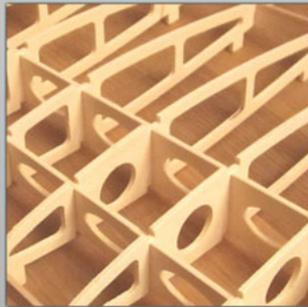
UV Blue light Visible light Color recognition

Modellflieger benötigen mehr als nur einen 100% UV-Schutz.

Modellflieger genügt eine Sonnenbrille mit einem 100% UV Schutz nicht. Um den vorderen und hinteren Teil der Augen inklusive Makula und Netzhaut zu schützen, ist es wichtig zusätzlich einen Blaulicht und IR Schutz zu haben.

Besuchen Sie uns an der Jetpower Donauwörth Sept. 2018
und an der Faszination Modellbau in Friedrichshafen 1-4 Nov. 2018

www.carusofreeland.com / freeland@bluewin.ch / Tel. +41526724325



Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau

www.balsa.ch

- Balsaholz in Längen von 1.0, 1.5 und 2.0 m
- Abachi- und Balsafurniere nach Mass
- Flugzeugsperholz bis 150 x 150 cm
- Kieferleisten in beliebigen Abmessungen
- Spezialanfertigungen und Sondermasse

RiK Modellbau • Kläger AG • Schulstrasse 4 • 9607 Mosnang • www.balsa.ch • rik@balsa.ch • T: 071 983 52 51 • F: 071 983 52 52



Print

Wirkungsvolle Druckprodukte



Galledia



modell flugsport

Bei uns ist Ihre Anzeige
am **richtigen** Ort!

Kontaktieren Sie mich für
eine unverbindliche Beratung,
ich bin gerne für Sie da!

T 058 344 94 83 |
peter.frehner@galledia.ch



R&G-Schweiz
Sicom
Epoxy Systems

suter-kunststoffe ag

swiss-composite.ch

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





BOW

Kleben, schleifen, färben

Ferienpass 2018, Wattenwil

Vom 6. bis 10. August wurde in unserem Baulokal anlässlich des Ferienpasses 2018 das Anfängermodell Starter gebaut. Sechs Buben mit drei Helfern klebten, färbten und schlifften das Modell zu einem kleinen Prunkstück. Dem Modell wurde die Multiplex SX-Smart eingebaut, was absolut genügend ist für ein Anfängermodell und erst noch sehr handlich, falls es schnell gehen muss!

Von 9 bis 17 Uhr dauerte der Baukurs. Am Mittag stärkten wir uns für den Nachmittag in unserem Beizli. Am Mittwochnachmittag konnten wir die Modelle auf dem Hornusserplatz bei unserem Hüttli noch

einfliegen, bevor – seit Langem – das erste Gewitter auch in Wattenwil ankam.

Am Donnerstag entschieden wir uns, auf den Gurnigel an einen Westwindhang zu fliegen. Leider frischte der Wind ein wenig zu früh auf, sodass nach dem Mittagessen nicht mehr geflogen werden konnte. Wir waren fürs Erste zufrieden. Alle Modelle konnten mehrere Starts und Landungen machen und die Schäden hielten sich in Grenzen.

Von Donnerstag auf Freitag, sah das Wetter nicht vielversprechend aus. Unsere Bergkette war bis weit hinunter verhangen. Um 10 Uhr hatten wir den Anhänger mit den Modellen geladen. Danach ging es wieder Richtung Gurnigel zum selben Platz wie am Vortag; der



Wetterbericht hatte ja Besserung und Westwind gemeldet. Es klarte auf, der Wind kam aus Nordwesten, aber wir konnten fliegen. Dominik flog über fünf Minuten und Niklas folgte ihm auf dem Fuss.

Wir – Peter Oppliger, Pole Schär, Peter Kohler und ich – genossen die Woche mit den Buben.

Wir danken den Eltern für das Vertrauen und hoffen, dass der eine oder andere Teilnehmer am Modellbau Gefallen gefunden hat und sicher am Modellfliegen – haben doch alle jungen Modellpiloten an den zwei Tagen über fünfzig Starts und Landungen «manchmal auch Ankunft» gemacht! Der Firma Insider Modellbau danken wir für die grosszügige Unterstützung sowie der Stiftung Dammweg in Biel für das ausgezeichnete Anfängermodell Starter!

Anton Humbel





Region BOW

Sportlicher Modellflugsport

Besucherimpressionen vom Alpinen Modellfluglager Hahnenmoos 2018

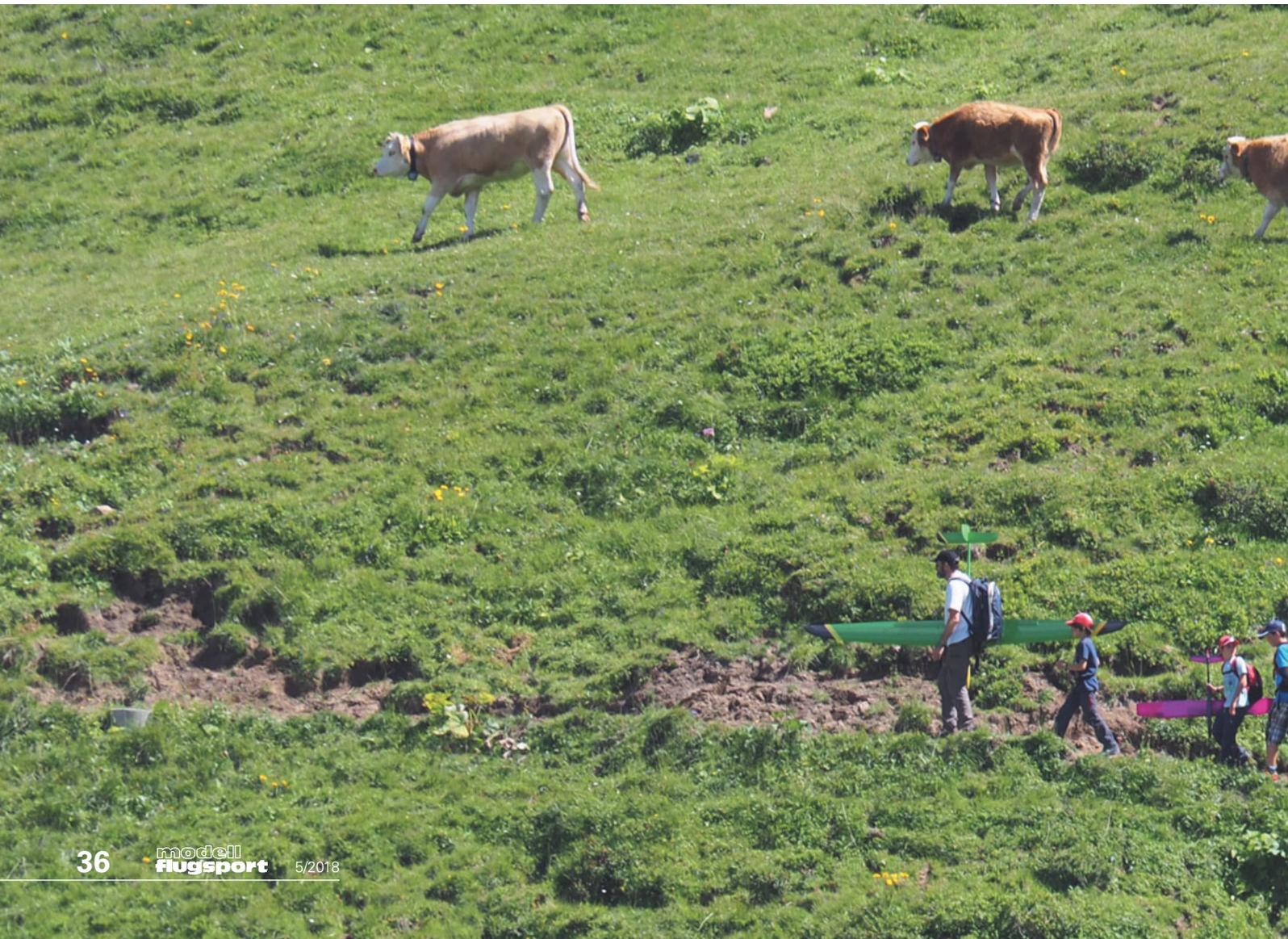
An einem jener heissen Tage des Sommers 2018 suchte ich etwas Abkühlung in den Bergen und machte mich auf den Weg zum Hahnenmoospass, welcher auf 1956 müM. liegt. Bereits die Fahrt über Adelboden nach Geils und mit der Seilbahn hoch zum Pass war beeindruckend und wunderschön.

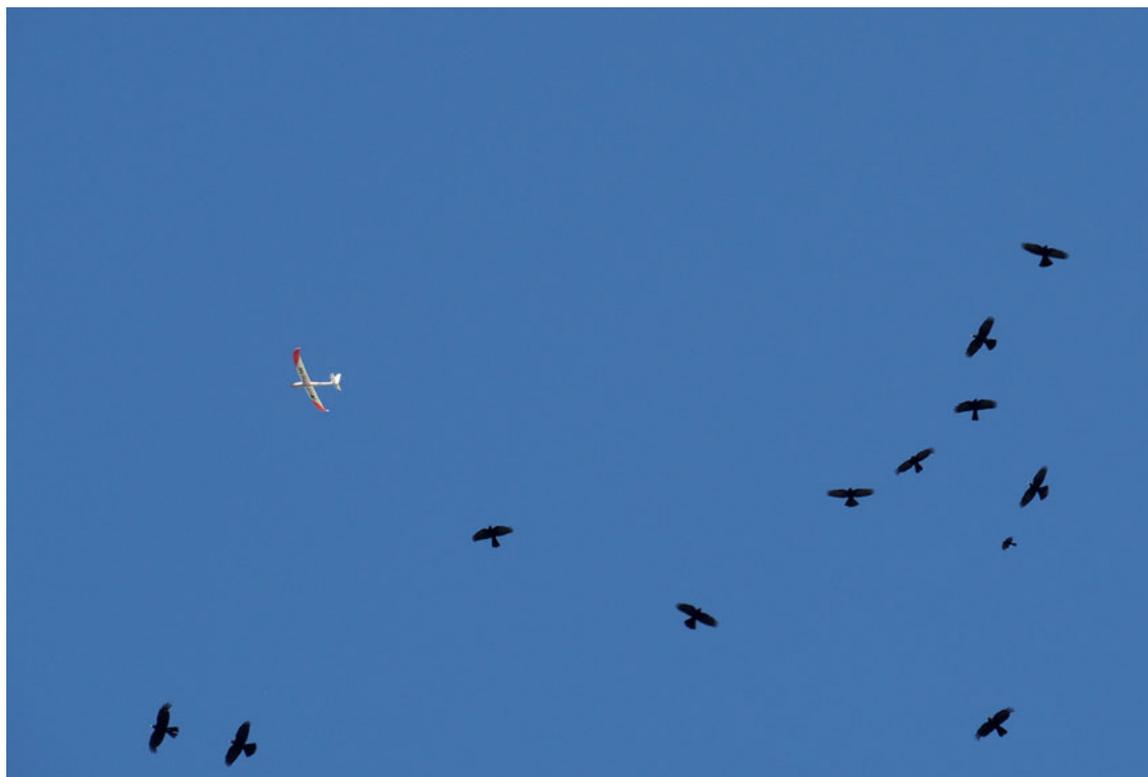
Oben angelangt, wunderte ich mich über die vielen Jugendlichen, welche mit Modellfliegern beschäftigt waren. Wie man mich aufklärte, handelte es sich um das 26ste Modellfluglager für Jugendliche, welches von einem achtköpfigen

Leiterteam begleitet wurde und jedes Jahr in den Schulferien auf dem Hahnenmoospass stattfindet.

Voller Eifer wurde da debattiert, geflogen, gelacht, geflickt und gefachsimpelt. Ich war beeindruckt vom Engagement des Leiterteams, welches diesen Aufwand jedes Jahr ohne Entschädigung betreibt.

Die Jugendlichen konnten sich nicht nur technisch weiterbilden, sie waren auch sportlich unterwegs und an der frischen Luft. Musste doch der eine oder andere abgestürzte Modellflieger weit unten gegen das Tal wieder heraufgeholt werden. →





Wie mir erzählt wurde, sei auch das Essen im Berghotel Hahnenmoospass super gut und überaus ergiebig, und vor allem das Frühstücksbuffet wurde sowohl von den Teilnehmern als auch vom Leiterteam sehr geschätzt und gelobt. Die Krönung meines Ausfluges und wohl auch für alle Teilnehmer des Modellfluglagers 2018 war die Mondfinsternis, wel-

che bei einer wunderschönen, klaren und milden Nacht stattgefunden hat. Schön, dass Jugendliche für ein solches Lager begeistert werden können und mit sichtbarem Stolz ihr Wissen erweitern konnten. ■

Text: E. Jegerlehner
Fotos: Ruedi Steinle



Kompetenzzentrum für Jeti, Futaba und Elektroantriebe

www.leomotion.com

LEOMOTION

Region NOS

Den RC-Kunstflug ab 1960 nachempfunden

8. Retro Day Pfäffikon

Die ersten Weltmeisterschaften für ferngesteuerte Kunstflugmodelle fanden 1960 auf dem Flugplatz Dübendorf statt. Dort fand auch der erste Retro Day statt. Urs Leodolter hat diesen Anlass in der Folge jährlich auf dem Pfäffiker Fluggelände durchgeführt.

Sehenswerte Modelle

Rund 25 RC-Kunstflugmodelle (meistens aus der heutigen F3A-Klasse) wurden bei prächtigem Wetter ausgestellt, geflogen und auch bewundert. Der Versuch einer Übersicht könnte etwa so lauten:

1. Originalmodelle zwischen 1960 und zirka 1980

- Originalzustand inklusive Ölresten. Sind heute genau so laut wie damals:
- Sorgfältig revidiert, teilweise auf Elektroantrieb umgerüstet.

2. Gelungene Nachbauten in Holz und Kunststoff

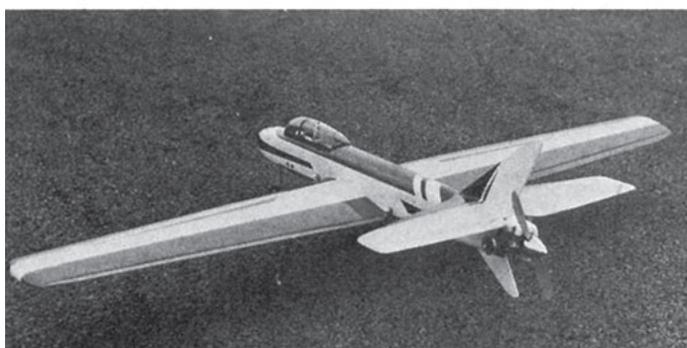
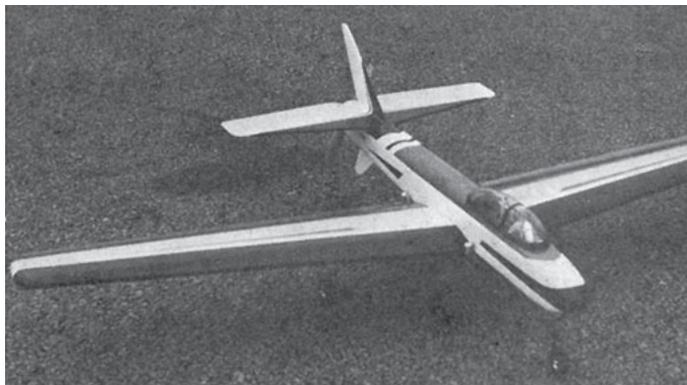
- Wunderschön gebaute Holzmodelle nach Originalplänen.
- Laminierte Rümpfe aus Originalformen und Styro-Balsa-Flügeln.

3. Günstige Replika – meistens aus Asien

Mehr oder weniger gut gelungene Replika. Flügel und Rumpf aus Holz und – fast eine Sünde – mit Bespannfolie beklebt. Schaummodelle zähle ich nicht dazu.

Den Reichtum alter Kunstflugmodelle nicht ausgeschöpft

Wenn da nicht der Holzbaukünstler Guido Patroncini aus Uster fast jährlich mit neuen Oldies den Anlass bereichern würde, könnte das Ganze fast monoton werden. Das liegt in der Natur der Sache. Genaue Bauunterlagen liegen nicht auf



Die Beschaffung für den Nachbau geeigneter Unterlagen ist nicht einfach. Das Bild zeigt das Original der Druckpropeller-version von Kazmirskis Taurus.



Erster Teil des Modellparks am 8. Retro Day Pfäffikon.



Urs Leodolter (links), Initiant Retro Day Pfäffikon, und Guido Patroncini mit seinem Nachbau von Kazmirskis «Taurus Pusher».



Gut gelungener Nachbau von Guido Patroncini. Motor-Attrappe mit elektrischem Innenleben.



F3A-Turmalin von Ewald Trumpp.



Original-Saphir von Wolfgang Matt, bereits mit Zweibeinfahrwerk aus den frühen «Turn-around»-Jahren.

der Strasse und Bausätze aus dieser Zeit sind nur noch bei ganz wenigen Sammlern vorhanden. Die meisten Kunstflugpioniere der 60er- und 70er-Jahre leben nicht mehr. Weltweit sammeln ganz wenige Organisationen mit grossem





Sehr schöner Pelikan-Holzbau mit Elektroantrieb.



Das Weltmeistermodell 1973 von Yoshioka war als KATO-Baukasten ganz in Holz erhältlich.



Curare von Hanno Prettnner, chinesis. Flog noch vor der Wendefigurenzeit.

Idealismus Unterlagen über Kunstflugmodelle vergangener Zeiten. Der Zugang zu diesen Dokumentationen – ganz besonders zu einigermaßen brauchbarem Fotomaterial – ist aufwendig. Vielleicht müssten besondere, nachgebaute Kunst-

flugmodelle mit einem Preis ausgezeichnet werden. So oder so gebührt Kollegen, welche die alten Zeiten des RC-Kunstflugs aufleben lassen und würdigen, ein ganz besonderer Dank.

Emil Giezendanner



Elektro-Marabu, Holzbau.



Original-Matador von Peter Erang, aus der Anfangszeit der Wendefiguren.



Region NWS

Ein Flugzeug bauen und fliegen

Unter diesem Titel hat die Modellfluggruppe Wangen bei Olten (MGWA) diesen Sommer am Ferienpass Region Olten teilgenommen. Bereits zum vierten Mal haben wir in den Sommerferien mit einer Gruppe Primarschülern aus der Region Olten ein Freiflugmodell gebaut und selbstverständlich auch eingeflogen.

Grosses Interesse

Das Interesse am Baukurs war wieder so gross, dass wir nur die Hälfte der Angemeldeten (12) berücksichtigen konnten und die Restlichen auf der Warteliste auf einen freien Platz hoffen mussten. Das Alter war auf zehn bis vierzehn Jahre beschränkt.

Kursmodell Aero-Falke

Aus der guten Erfahrung der letzten Kurse haben wir wieder dasselbe Modell eingekauft. Mit dem Aero-Falke von Aero-naut konnten wir unsere Ziele für die beiden Tage gut erreichen. Das Modell lässt sich unter Mithilfe eines Leiters an ei-



nem Tag zusammenbauen, lackieren und verzieren. Zum Glück haben wir im Moment ein paar Pensionäre, die mit genauso grosser Begeisterung wie die Schüler am Kurs mitgeholfen haben. Bei der Auswahl

haben wir darauf geschaut, dass nicht nur ein paar Teile zusammengesteckt werden müssen. Die Schüler sollen auch einige neue Erfahrungen mit Werkstoffen, Leim und Werkzeugen machen. Nach einem

Tag im Werkraum war der Falke flugbereit.

In einem Werkraum, der uns von der Schule Wangen zur Verfügung stand, wurde das Flugzeug gebaut, lackiert und ausgetrimmt. Die ersten Erfahrungen mit Balsaholz, Schleifklotz, Cutter, Winkel und Massstab wurden gesammelt. Auch das erste Mal vor einem grossen Bauplan mit Zeichnungen, mit Anleitungen, die man zuerst lesen und verstehen muss, mit einer Stückliste, war nicht ganz einfach. Der Plan ist aber sehr detailliert, der Ablauf genau gehalten und mit ein wenig Unterstützung auch für Zehn- bis Zwölfjährige verständlich.

Mit viel Interesse und Vergnügen wurde geklebt, gemessen und zusammengebaut. Das Schleifen der Rundungen und Kanten hat ein wenig Ausdauer erfordert. Am Nachmittag konnte dann die Grundierung gepinselt werden. Während dem Trocknen wurden viele verschiedene Verzierungen und Beschriftungen vorbereitet und hergestellt.

Viel Zeit haben am Schluss die Einstellarbeiten gebraucht. Das





wendigen Feingefühl in den Wind zu setzen und einen schönen Gleitflug fertigzubringen. Jetzt war auch noch Gelegenheit, kleine Korrekturen anzubringen oder das erste herausgebrochene Balsastück zu flicken. Alle haben gestaunt, wie weit und schön ein gut eingestelltes Freiflugmodell fliegt. Am Nachmittag durften alle die ersten Versuche mit einer Hochstartschnur machen und neue Erfahrungen sammeln. Ein kleiner Spaziergang beim Zurückholen oder eine Baumlandung gehörten selbstverständlich auch dazu. Einige El-

tern und Grosseltern haben uns am Nachmittag besucht und sich von den stolzen Erbauern ihr Flugzeug vorführen lassen. Dazwischen durften alle Jungpiloten einen ersten ferngesteuerten Flug im Lehrer-Schüler-Betrieb erleben. Der ganze Anlass war mit so vielen tollen Erfahrungen und Erlebnissen angefüllt, dass wir ihn im nächsten Jahr wieder ins Jahresprogramm aufnehmen werden.

*Text: Toni Käser,
Jugendförderung MGWA
Fotos: Jürg Beyeler, MGWA*

Einzeichnen des Schwerpunktes, das Füllen der Bleikammer und das genaue Ausbleien auf der Waage hat alle gefordert. Den zweiten Tag haben wir auf dem klubeigenen Flugplatz der MG Wangen verbracht. Schnell wurde ein Depron-Modell vom SMV zusammengeklebt. Auch dass bei diesem kleinen Flieger der Schwerpunkt richtig eingestellt sein muss, wollte zuerst ausprobiert sein. In einer Pause wurden anhand eines Elektromodells die wichtigsten Funktionen erklärt und gezeigt. Auch das Thema Aerodynamik und warum ein Flugzeug überhaupt fliegt, stand auf dem Programm. Sogar ein wenig Geschichte über die Luftfahrt hatte Platz. Endlich konnten die Piloten ausprobieren, wie schwierig es ist, den Flieger mit dem not-



Berge und Wasser

Wasserfliegen auf dem Heidsee

Schon seit geraumer Zeit hegte ich den Gedanken, einmal selber einen Wasserflug-Event zu veranstalten. Als ich am letztjährigen Wasserfliegen in Davos mit Hugo Peyer diesbezüglich ins Gespräch kam, stellten wir fest, dass wir beide den gleichen Gedanken hatten. Entstanden ist daraus der 1. Wasserflug-Event auf dem Heidsee / Lenzerheide, welcher von uns organisiert und durchgeführt wurde.

Arbeitsteilung

Da ich aus meinem Showpiloten-Workshop bereits Erfahrung hatte in der Organisation eines Modellflugbetriebs und Hugo über ein gutes Beziehungsnetz zu den Gemeindebehörden von Lenzerheide verfügte, waren die Aufgaben schnell verteilt: Hugo kümmerte sich um alle Bewilligungen und organisatorischen Belange, während ich die Flugbetriebsorganisation erarbeitete.

Rekognoszieren

Drei Wochen vor dem Austragungsdatum reisten wir mit unseren Modellen im Gepäck nach Lenzerheide, um uns mit der Situation vor Ort vertraut zu machen und unsere Detailplanung auf ihre Durchführbarkeit hin zu prüfen. Dazu gehören so wichtige Punkte wie die Umsetzbarkeit der Sicherheitsregeln, Ein- und Auswassern der Modelle, Einsatz von Rettungsboot und Löschmitteln für allfällig «heissgelaufene» LiPos, Notfallplanung, Unterbringung der Modelle über Nacht usw.

Seitens der Gemeinde durften wir auf wohlwollende Unterstützung zählen. Besonders erwähnen möchte ich, dass uns der Jagd- und Fischereiaufseher, Beat Kilgus, tatkräftig zur Seite stand und uns vor Ort äusserst grosszügig unterstützt hat. So standen uns neben dem Badi-Kiosk und dem nahe gelegenen Seerestaurant auch ein Grillplatz inklusive



Das zur Verfügung gestellte «Klein-Kraftwerk» von Hugos Schwager liess keine Wünsche offen.

Brennholz (!) zur Verfügung. Einige von uns liessen es sich denn auch nicht nehmen, ihre Grillladen über der Glut in

knusprige Leckereien zu verwandeln. Weiter hat Hugos Schwager, welcher in Parpan wohnt, uns seine private





Ladegeräte.

«POWER»-Elektro-Verteilung zur Verfügung gestellt, welche wohl auch zum Befeuern eines mittleren Festzelts ausgereicht hätte! So durften wir mit Befrie-

digung feststellen, dass unsere Planung den vielfältigen Anforderungen gerecht wurde und reisten voller Zuversicht und Vorfreude wieder nach Hause. →



Hans Wüthrich bewegt seine Carbon Cup gekonnt übers Wasser und durch den Himmel...



Schick und bestechend gut fliegend: Pilatus PC-6 Turbo Porter, pilotiert von Hugo Peyer.



Stefan von Bergen mit Bellanca.



Philipp Lüthy wassert Franz Waltis Curare ein.



Die beiden Initianten Daniel Dietziker (links) und Hugo Peyer beim Probefliegen.

Der Event

Am Samstagmorgen des 23. Juni fanden sich 14 Piloten bei herrlichem Sonnenschein am Heidsee ein und eröffneten nach dem obligatorischen Briefing den Flugbetrieb. Die angesagte Bise bescherte uns aber schon bald einen steifen Wind, der unsere Flug- und vor allem Fahrkünste ziemlich herausforderte. So wurde auch schon bald einmal das Rettungsboot zu Wasser gelassen und es sollte im Verlaufe des Tages noch einige Male zum Einsatz kommen... Es ist schon erstaunlich, wie die Modelle die Rückenschwimminlagen und teilweise gänzlichen Untertaucher der gesamten Antriebs-Elektrik scheinbar arglos wegzustecken schienen... Kein Rauch, keine brennenden Li-Pos, nichts. Derselbe Wind, der die Modelle überstellte, erwies sich da-



nach wenigstens als ideales Trocknungsgebläse für nasse Regler und Motoren... Am Abend trafen wir uns alle zum gemeinsamen Apéro und Nachtessen in einem nahe gelegenen Hotel. Dabei zeigte sich, dass einige von uns über reichlich «Sitzleder» verfügen!

Mir schien jedenfalls, dass die Wirtin sichtlich erleichtert war, als wir uns endlich von unseren Stühlen erhoben. Der Sonntag erwartete uns mit merklich abgeflautem Wind und leichter Bewölkung. Dies hatte den angenehmen Nebeneffekt, dass das Rettungsboot

im Trockendock bleiben konnte. Wir konnten denn auch viele schöne Flüge absolvieren, dazwischen das süsse Nichtstun geniessen und gegen Abend zufrieden unsere Sachen wieder in die Autos verladen.

Fazit

Dank des reibungslosen Ablaufs und der sehr positiven Rückmeldungen der Teilnehmer dürfen wir auf einen gelungenen Anlass zurückschauen, der alles beinhaltet hat, was es an Zutaten braucht: eine tadellose Organisation, eine tolle Infrastruktur, Zeit für Geselligkeit und Musse und natürlich viele schöne Flüge in einer einzigartigen Kulisse!

Einmal ist keinmal?

Der Zeitpunkt im Juni liegt genau zwischen dem Frühlings-Wasserfliegen der MG Wohlen und den Herbst-Wasserfluganlässen der Bündner Modellflieger und ergänzt den Veranstaltungskalender für Wasserflug-Events ideal. Auch war der Badebetrieb – wie von den Behörden vorausgesagt – um diese Zeit praktisch noch nicht aktiv. Es ist also sehr gut möglich, dass im kommenden Jahr die zweite Ausgabe des Wasserflug-Events auf dem Heidsee im gleichen Rahmen wieder stattfinden wird. Infos hierzu wie immer unter www.modellflug.ch/Veranstaltungen.

See you there!
Daniel Dietziker

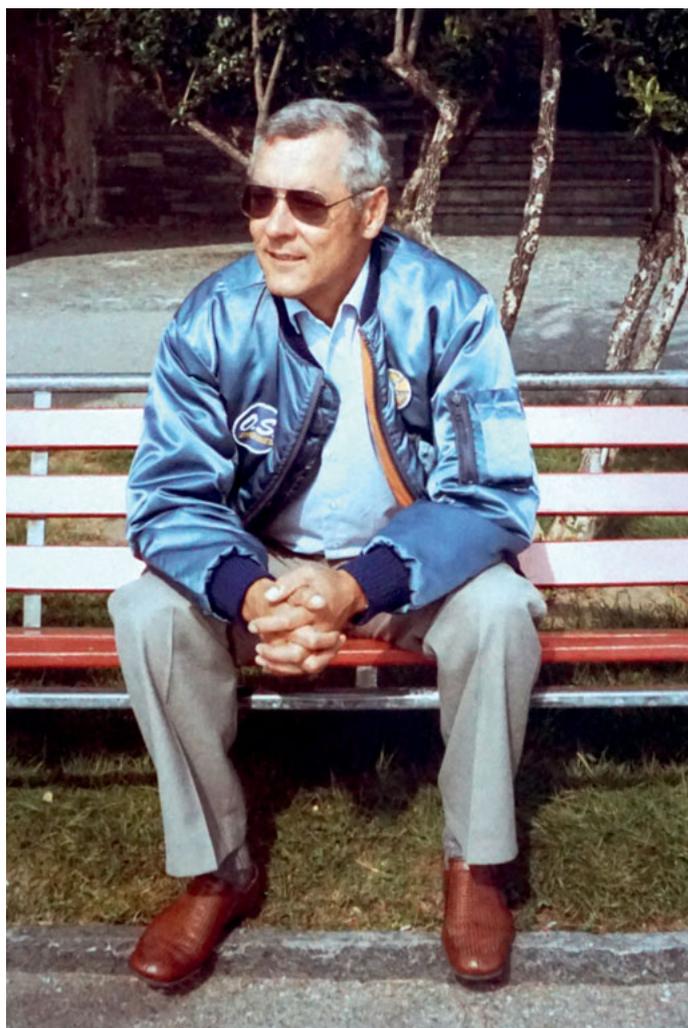


Nachruf Ruedi Hadorn

Am 3. Juli 2018 ist Ruedi Hadorn 82-jährig verstorben. Vielen, vor allem den Heli-Fliegern, war er weltweit ein Begriff, jahrzehntelang amtierte er als FAI-Punktrichter. In dem Amt war er praktisch auf jedem Kontinent, unter anderem an WMs und EMs, unterwegs. Es spricht sehr für ihn, dass er immer und immer wieder eingeladen wurde, er war ein strenger, aber sehr fairer und beliebter Punktrichter.

Einige Jahre war er auch Präsident der MG-Bern, da wurde er zum Ehrenmitglied. Bei unserer Clubgründung in Riggisberg war er mit dabei, wir waren sehr froh um seine Hilfestellung, wir waren ja damals jung und unerfahren. Modellmotoren sammeln war eben-

falls eine Leidenschaft von Ruedi, stolz zeigte er die sehr seltenen Antriebsaggregate. Meines Wissens war er auch mal Schweizermeister in der Klasse RCM, so nannte man zu der Zeit die Kategorie der Motorflieger ohne Querruder. Er war auch ganz von Anfang an bei der Heli-Fliegerei mit dabei. Da wurde seinerzeit die EHA (European Helicopter Association) gegründet, die Sparte war damals noch nicht FAI-offiziell. Es wurde ein riesiger Figurenkatalog erstellt, da brauchte es natürlich die Sicht eines erfahrenen Punktrichters. Hier war Ruedi gefragt, Figuren wurden zu Papier gebracht, Koeffiziente zugeteilt. An fast jedem Heli-Wettbewerb in Europa sass er bei jedem Wetter



Werner Koelliker (links) und Ruedi Hadorn.

stundenlang auf dem Punktrichterstuhl. Bei uns am Heli-Treffen Riggisberg ab und zu auch bei Schneegestöber, Seite an Seite mit den legendären Gustav Sämann und Lars Wegner. So kam er selber gar nicht mehr allzu oft zum Fliegen, aber an Silvester das Jahr ausfliegen mit seinem Falke war lange Jahre ein Muss für ihn. Ich hatte das grosse Glück, Ruedi nicht nur an den Fliegerwochenenden zu treffen, sondern jeden Tag, er war mein Chef im Beruf. Wir waren noch mit Lochkarten unterwegs, wie es halt damals noch war in der EDV. Da wurde aber unter Ruedis Leitung auch sehr rasch modernisiert. Zwischendurch konnten wir natürlich noch die Heli-Wettbewerbe etwas aufarbeiten. Immer gut gelaunt, positiv eingestellt, so geht's halt auch auf der Arbeit deut-

lich ringer. Viel haben wir gelacht und das auf der Arbeit, heute kaum mehr denkbar... Motorradfahren war eine weitere Leidenschaft von Ruedi, Passfahrten mit den Töffkollagen war bei schönem Wetter ab und zu auf dem Programm. In letzter Zeit kamen dann gesundheitliche Probleme immer stärker zum Vorschein, traurig, das mit anzusehen. Am Schluss muss man dann oft von einer Erlösung sprechen, aber trotz allem sei er friedlich eingeschlafen, sagte Heidi, seine Frau. Den Hinterbliebenen, Kindern, Grosskindern, spreche ich im Namen der ganzen Modellfliegergemeinschaft mein tiefes Beileid aus. Wir alle werden Ruedi so in Erinnerung halten, wie wir ihn auf den Flugplätzen erleben durften. ■

Ueli von Niederhäusern

Leserbrief

Sehr geehrter Herr Giezendanner

Als Obmann der Modellfluggruppe Rothrist ist mir das Weiterbestehen des Modellfluges sicherlich ein Anliegen. Leider stehe ich, so scheint es mir oftmals, alleine da. Viele Modellflieger haben das Gefühl, die Welt warte auf sie und könne ohne sie nicht sein. Dazu zwei kleine Geschichten.

Erste Geschichte, Segelflugwochenende auf der Grosse Scheidegg 2017

Da das Wetter nicht so zum Segelfliegen einlud, packten einige Modellflieger (keine Rothrister) ihre Elektro-Motormodelle aus und flogen im Bereich des Bergrestaurants um die Ecken, dass Gott erbarm. So kam, was kommen musste. Die Kollegen des Piloten stachelten diesen an, immer schneller und tiefer zu fliegen. Am besten zwischen dem Info-Häuschen und dem Wegweiser-Pfosten hindurch. Das Modell touchierte, zerlegte sich in seine Bestandteile und der Motor schlug nur Zentimeter oberhalb des Kopfes eines Kollegen des Piloten in die Hüttenwand ein und blieb dort stecken. Sie können sich selber ausmalen, was es für Folgen

haben könnte, wenn einmal der Motor etwas tiefer zu fliegen kommt.

Zweite Geschichte, auch wieder Segelflugwochenende auf der Grosse Scheidegg 2018

Die gleichen Piloten wie im Vorjahr kamen einfach auf die Grosse Scheidegg, obwohl die Wirtin, auf unser Bitten hin, diesen gesagt hatte, dass kein Platz mehr im Hotel sei. Ich bin nicht gegen Modellflugkollegen, aber nach den Erfahrungen vom Vorjahr waren wir gebrannte Kinder. Auf der Grosse Scheidegg muss man ca. 10 bis 20 Minuten zu den Fluggeländen laufen. Zusammen mit den in sehr grosser Zahl vorhandenen Touristen und Wanderern. Es gibt zwar eine Strasse, aber dort herrscht Fahrverbot für nicht Berechtigte. Ungeachtet dieses Verbotes und des guten Willens, die Touristen und Wanderer nicht zu ärgern, haben unsere «Kollegen» den VW-Transporter mit Modellen und eigenen Kollegen gefüllt und sind zu einem Startplatz gefahren. Darauf angesprochen, warum sie aus

Rücksicht auf den eh schon durch Wildflieger und Drohnen-Rowdies angekratzten Ruf auf solche Transportfahrten im Gebirge nicht verzichten, erhielt ich nur ein Schulterzucken. Der Gesichtsausdruck meines Gegenübers sprach jedoch Bände. «Du bist doch ein Knallkopf. Wir machen hier, was wir wollen, wir sind schliesslich Modellflieger und die Touristen und Wanderer haben ihre Freude an uns», sagte er zu mir. «Weisst du, bei uns auf unserem Modellflugplatz, da haben die Spaziergänger Freude daran, wenn wir fliegen.» Uneinsichtig!

Nun zu den Schlussfolgerungen aus diesen Geschichten. Ja, es sind nur kleine, punktuelle Geschichten und vermutlich nicht flächendeckend zutreffend, jedoch tendenziell sicherlich mit einem nicht geringen Quäntchen Wahrheit durchzogen. Durch die Anhäufung von Drohnen-Rowdies und das Aufbauschen von Zwischenfällen mit Drohnen durch die, oftmals, ahnungslosen Medien sowie mit Anflügen von Grössenwahnsinn gesegneten Modellpiloten gerät un-

ser Hobby in Gefahr, von der Nicht-Modellflug-Welt als nicht notwendiges Übel betrachtet zu werden. In einigen Gebieten wurde ja schon durchgegriffen und das Modellfliegen untersagt. Dadurch, dass es Modellflieger gibt, welche das Gefühl haben, Modellflug sei die wichtigste Sache überhaupt, und alle anderen müssten das akzeptieren, könnte das Ansehen der Modellfliegerei Schaden nehmen.

Ich weiss nicht, ob Sie diese Geschichten veröffentlichen wollen. Es würde jedoch sicherlich nicht schaden, der Modellfluggemeinde wieder in Erinnerung zu rufen, dass zwar für uns das Modellfliegen sehr wichtig ist. Wenn wir unser Hobby jedoch weiterhin betreiben wollen, werden wir je länger, je mehr auf den guten Willen von Behörden und, fast noch wichtiger, der Bürger angewiesen sein. Der falsche Bürger im falschen Moment am falschen Ort kann verheerende Auswirkungen auf unser Hobby haben. ■

Freundliche Grüsse
E. Japichino

Schweizer Stiftung Pro Aero

Sandro Matti erhält den Förderpreis Nachwuchs 2018

Sandro Matti heisst der Empfänger des Förderpreises Nachwuchs 2018 der Schweizer Stiftung Pro Aero. Der 24 Jahre junge Modellflugpilot aus Emmen (LU) blickt bereits auf eine bemerkenswerte sportliche Karriere in der Kategorie F3A Motor-Kunstflug zurück. Mit 10 Jahren kam Sandro Matti durch seinen Vater und seinen Onkel in Kontakt mit Modellflugzeugen. Mit 14 Jahren

nahm Sandro Matti am ersten F3A-Wettbewerb teil, damals noch auf regionalem Niveau. Mit 16 an der ersten Schweizermeisterschaft schaffte er gleich den Sprung in den Final. Mit 18 lockte die Europameisterschaft und Sandro Matti wurde auf Anhieb Junioren-Vize-Europameister. Schon ein Jahr später stand er bei seiner ersten Weltcupteilnahme auf dem Podest mit Rang 3. Mit 20 Jah-

ren errang er den Schweizermeistertitel, und 2016, mit 22 Jahren, wurde er Weltcup-sieger in Holland. ■



Flugmodell-Workshop für junge Flugbegeisterte

Fünf Knaben im Alter zwischen neun und elf Jahren nahmen dieses Jahr am Flugmodell-Workshop des Sommerferienprogramms Elsau teil. Pünktlich um 9 Uhr wurde gestartet – in der fünften Ferienwoche für manch einen noch etwas früh am Morgen. Zum Aufwärmen wurde ein kleiner Wurfgleiter aus Depron gebaut. Die bereits vorgefertigten Teile für den Rumpf, die Flügel und die Leitwerke mussten lediglich mit Filzstiften individuell bemalt und mit UHUpor zusammengeklebt werden. Nach rund eineinhalb Stunden wurde mit dem zweiten, grösseren Modell begonnen. Hierfür hat sich der Quicker von aeronaut

schon im Vorjahr bestens bewährt. Die einzelnen Rumpfteile wurden mit schnell trocknendem Weissleim verklebt und anschliessend verschliffen. Für die Verbindung der Leitwerke wurde die im Bausatz enthaltenen Leimtuben verwendet. Vor dem Mittagessen mussten noch die Flügel sowie die Winglets entsprechend der Vorgabe des Bauplanes geschliffen werden.

Die traditionelle Wurst vom Grill konnte dieses Jahr aufgrund des Feuerverbotes leider nicht serviert werden. Stattdessen gab es wahlweise selbst gemachte Hamburger oder Hot Dogs, was bei den Kindern nicht weniger Begeis-

terung auslöste wie die Grilladen aus den Vorjahren. Nach der Stärkung war das Verkleben der Leitwerke sowie der Flügel mit dem Rumpf und das Ausbalancieren der Modelle an der Reihe. Die Spannung bei den Jungs stieg: Welches Modell wird am besten und weitesten fliegen? Wie jedes Jahr zeigte sich auch in diesem Jahr das Wetter von seiner besten Seite. Und so verlegten wir den Workshop für den Wettbewerbsteil mit Sekundenkleber, Trimmgewicht und unseren Modellen im Gepäck auf die nahe gelegene Schulhauswiese. Nach einer kurzen Einführung zur Wurftechnik und zur definitiven Einstellung des

Schwerpunktes wurden die Modelle eingeflogen und mit dem Seitenruder getrimmt. Das Wettfliegen konnte beginnen. Jeder Teilnehmer hatte mit jedem Modell je einen Versuch. Die Wertung der beiden Flüge wurde zusammengezählt. Der Sieg ging an einen Knaben aus der Nachbargemeinde, dicht gefolgt von vier Elsauern. «Ein cooler Workshop, der Spass gemacht hat», waren sich die Teilnehmer einig. Ich danke allen fürs Mitmachen und meiner Frau Karoline für die Unterstützung und die super Hamburger! ■

Christoph Ulmann



Eine Olympiade für Fesselflieger

Vom 14. bis 19. Juli hat in Landres, Frankreich, die Fesselflug-Weltmeisterschaft stattgefunden. Mit rund 320 Konkurrenten und noch mehr Supportern aus 45 Ländern war es wohl die weltweit grösste Modellflug-Meisterschaft 2018. Und es war ein Anlass der Superlative. Alles hat gestimmt: Das Wetter, die perfekten Fluganlagen, die Rekordbeteiligung, die Organisation der Wettbewerbe, das Rahmenprogramm, die Atmosphäre. Es war wie eine Olympiade für Modellflieger.

In Landres wurden alle gängigen Fesselflug-Kategorien geflogen: Speed F2A, Aerobatics F2B, Team Racing F2C und Combat F2D. Auch fünf Schweizer Konkurrenten waren am

Start: Lauri Malila, Peter Germann, Dani Baumann in Aerobatics sowie Gina und Cesare Saccavino im Team-Racing. Die Schweizer Konkurrenten waren für die Wettkämpfe gut vorbereitet. Alle absolvierten sie vorher unzählige Trainingsläufe und nahmen nach Möglichkeit an internationalen Wettbewerben teil.

Die Eröffnung der Weltmeisterschaft begann mit einem Paukenschlag. Die französischen Organisatoren hatten den Termin dafür perfekt gelegt, nämlich auf ihren Nationalfeiertag, den 14. Juillet. Somit war ein grosses Fest garantiert mit dem absoluten Höhepunkt am Schluss: ein gigantisches Feuerwerk – eine halbe Stunde lang! Das nächste Fest folgte gleich am Tag danach: das Fussball-



Dani Baumann mit seinem besten Modell – da war es noch intakt – nach dem ersten Flug leider nicht mehr...





Dani macht sein Ersatzmodell startklar.



Die weiteren Flüge gelingen – trotz Ersatzmodell.



WM-Endspiel zwischen Frankreich und Kroatien. Der Match wurde auf Grossbildschirmen auf dem Wettbewerbsgelände übertragen. Der Jubel nach jedem französischen Tor – vor allem aber nach dem Sieg – war grenzenlos, und die Hupkonzerte in den Strassen dauerten die ganze Nacht hindurch.

Doch in Landres wurde nicht nur gefeiert, sondern auch auf höchstem Niveau geflogen. Und wenn gerade kein Wettkampf stattfand, wurde unermüdlich trainiert. Die Leistungen der Konkurrenten aus der ganzen Welt waren sehr beeindruckend.

Auch die Schweizer Teilnehmer zeigten ihr Können. Nach anfänglichem Pech konnten sich die Aerobatics-Piloten Peter Germann und Daniel Baumann von Durchgang zu Durchgang verbessern und belegten schliesslich Plätze im Mittelfeld.

Lauri Malila verpasste den Final der besten 15 gar nur um wenige Punkte und blieb in der Rangliste unter den besten 20. Ein erfreuliches Resultat gab es für die Schweizer Aerobatics-Piloten auch bei der Mannschaftswertung. Sie erreichten den guten 15. Platz und lagen damit in der ersten Tableau-Hälfte!

Im Team Racing sorgte das Schweizer Team für viel Aufmerksamkeit. Ein Team aus Tochter und Vater hat es in der Szene noch nicht oft gegeben. Gina als Team-Racing-Pilotin ist derzeit auch die einzige Frau, die sich auf internationalem Parkett an diese fast unlösbare Aufgabe wagt. Für sie war es der erste grosse Auftritt an einer Weltmeisterschaft. Vater Cesare als Team-Racing-Mechaniker betreibt diese Sportart hingegen schon seit Jahrzehnten auf höchstem Niveau. →



Peter schreitet zur Tat bzw. zum Flug.

Die Spannung vor dem ersten Rennen war denn auch gross, und das Publikum aller Nationen rund um die Piste fieberte mit dem Schweizer Team mit. Das Rennen startete – und zur Freude aller setzte sich Gina mutig und gekonnt gegen ihre Gegner durch. Ihr Rennen endete schliesslich mit der Superzeit von 3.17,1. Es war das schnellste Rennen, das Gina je geflogen hatte – und das ausgerechnet an der Weltmeisterschaft. Spätestens jetzt war Gina zum Liebling der internationalen Team-Racer-Szene geworden.

Doch beim Team-Racing braucht es immer zwei. Auch Cesare erledigte seine Arbeit als Mechaniker perfekt. Als ehemaliger Weltmeister hat er nichts von seinem Können verlernt. Die Zeit von 3.17,1 reichte schliesslich knapp nicht für den Halbfinal der besten Zwölf. Mit Schlussrang 16 waren die beiden jedoch mehr als happy.



Lauri verpasst den Final nur knapp!



Die Schweizer Mannschaft vor dem «Basislager».



Gina bekommt vor dem Rennen letzte Tipps vom Weltmeister aus Frankreich.

Die Fesselflug-Weltmeisterschaft in Landres ist mittlerweile Geschichte. Es war ein Anlass, der lange in bester Erinnerung bleiben wird und kaum zu überbieten ist. Und obwohl die Schweizer Teilnehmer nicht zuvorderst in den Ranglisten erscheinen, so haben sie doch alle sehr gute Leistungen gezeigt und dürfen mit dem Erreichten zufrieden sein – vor allem natürlich Gina Saccavino, die 19-Jährige, die mit ihrem beherzten, professionellen Auftritt als Team-Racing-Pilotin die Achtung und Sympathie der weltweiten Team-Racer-Szene wahrlich im Fluge erobert hat.

Link zu den Schlussranglisten:
<http://www.f2cdbl.org/index.php/fr/wc2018>

*Ursula Borer,
 Team-Managerin*



Welch ein tolles Rennen – Vater Cesare Saccavino und Tochter Gina dürfen stolz darauf sein!



Cesi ist und bleibt als Team-Racing-Mechaniker ein Profi!

Region NWS

Gelungene Premiere in Büren

Hagmattencup

Im Juni führte die Modellfluggruppe Büren den ersten Hagmattencup für Elektrosegler durch. 17 Piloten folgten der Ausschreibung des rührigen Vereins. Sie wurden mit einem schönen Flugtag auf dem tollen Gelände der Bürener Kollegen belohnt. Um es vorwegzunehmen: Die ebenso emsige wie kompetente Mannschaft um Präsident Paul Stürchler machten einen guten Job. Der ganze Tag verlief organisatorisch wie geschmiert, die kleine, aber feine Festwirtschaft fand regen Zuspruch. Die Stimmung war entsprechend. Viele Teilnehmer hielten es auch nach dem Wettbewerb noch lange auf den Festbänken auf dem Flugfeld aus, zum Teil bis in den Abend hinein.

Ziellandung auf Zeit

Geflogen wurde nach der beliebten, im Prinzip immer gleichen Formel. Dauer und Höhe des Aufstiegs mit Elektroantrieb kann der Pilot selbst wählen. Ist der Motor einmal abgestellt, darf er nicht wieder eingeschaltet werden und es gilt, möglichst genau nach 180 Sekunden möglichst zentral auf dem Landefeld zu landen.

Unter- und Überschreiten der Flugzeit gibt ebenso Strafpunkte wie die Distanz vom Zentrum des Landefelds.

Die guten Wetterverhältnisse liessen fünf Durchgänge zu, wobei für jeden Piloten der schlechteste Durchgang gestrichen wurde. Das kam manchem Teilnehmer entgegen, waren doch die Verhältnisse anfänglich alles andere als ein-

fach. So startete Büren-Präsident Stürchler gleich mit einer Aussenlandung. Er vermochte sich allerdings im Verlauf des Wettbewerbs zu rehabilitieren und landete schliesslich auf dem dritten Platz. Noch besser waren einzig Eugen Baumann vom MFV Brislach als Zweiter sowie Nico Sauter von der MFG Büren, der als erster Hagmattencup-Sieger in die Modellfluggeschichte eingeht (vollständige Resultate: <http://rmvnordwest.ch/data/documents/Rangliste-Hagmatten-Cup-2018.pdf>). Interessant war die breite Palette von Modellen, mit denen die Piloten ihr Glück versuchten. Da war alles vertreten – F5J, F3J, F3B, Zweckmodelle ohne Wettbewerbsformat, CFK-Hangfräsen und Schaumwaffeln. Auffallend waren die vielen Funrays.

Nordwest-Cup

Neben dem Schwarzbubencup in Brislach und dem Erlencup in Breitenbach ist der Hagmat-



Paul Stürchler, Präsident der organisierenden MFG Büren und erfolgreicher Wettbewerbsteilnehmer.



Eine fast perfekte Ziellandung.

tencup nun der dritte derartige Wettbewerb im Regionalen Modellflugverband Nordwest. RMV-Präsident Romeo Spaar hatte an der letzten Präsidentenkonferenz die Idee lanciert, eine RMV-Tour mit mehreren gleichartigen Wettbewerben zu schaffen, die dann Ende Saison aufaddiert werden. Doch mit nur zwei Wettbewerben, Brislach und Breitenbach, war das wenig sinnvoll. Mit dem Hagmattencup sind es nun schon drei – der Saisonpokal kann al-



Pokale gabs für die besten Drei, Sachpreise für alle Teilnehmer.

so vergeben werden. Zielvorstellung wären allerdings vier oder fünf Wettbewerbe – mit einem Streichresultat. Das wäre fair für Piloten, die trotz Interesse und gutem Willen einfach nicht an jedem Cup teilnehmen können. Gesucht sind also weitere Vereine, die einen solchen Wettbewerb ausrichten. Romeo ist zuversichtlich und er liess es sich nicht nehmen, selbst am Hagmattencup zu starten.

Roland Schlumpf

Erfolgreiche Junioren

F3K-Europameisterschaft 2018 Slowakei: Die F3K-Nationalmannschaft bestritt die Europameisterschaft in der Slowakei und konnte mit zwei Podestplätzen brillieren.

Selektion der Nationalmannschaft

Um in die F3K-Nationalmannschaft von 2018 aufgenommen zu werden, mussten sich die Schweizer F3K-Piloten im Jahr 2017 an verschiedenen Wettkämpfen behaupten. Dabei bestritten sie drei F3K-Wettbewerbe in der Schweiz und zwei Wettbewerbe im Ausland. Die drei besten Resultate wurden zusammengezählt und aus der Rangierung wurden die ersten drei Senioren und drei Junioren für die F3K-Nationalmannschaft für 2018 nominiert. Diese setzte sich zusammen aus Cederic Duss, Markus Minger und Christoph Ogi als Senioren und Loris Blickensdörfer und Moriz Urwyler als Junioren. Um sich für die Europameisterschaft 2018 vorzubereiten, nahm die Nationalmannschaft an zwei internationalen und einem nationalen Wettbewerb teil.

Gut vorbereitet reiste die Nationalmannschaft, mit den Helfern Eveline Blickensdörfer und Stephan Urwyler und mir als Teammanager, in die Slowakei. Nach 1200 km erreichten wir am Donnerstag den Segelfluggelände am Stadtrand von Martin. Sofort wurde ein geeigneter

Platz ausgesucht, damit die Teamzelte und die Wohnmobile nahe am Flugfeld aufgestellt werden konnten, um den besten Überblick über das Wettkampfgeschehen zu haben. Die ersten Flugzeuge wurden zusammengebaut und eingeflogen.

Vorwettbewerb als Training

Am Freitag startete der zweitägige F3K-Eurocontest-Martin-Cup. Dieser Vorwettbewerb war wichtig für die Nationalmannschaft, um das Gelände und die Windbedingungen

kennenzulernen. Während der Tasks im Vorwettbewerb versuchte man das Risiko eines Zusammenstosses zu minimieren, um nicht ein EM-Flugzeug zu verlieren. Ab 10.30 Uhr frischte der Wind auf und die Bedingungen wurden viel schwieriger. Die flugtaktischen Entscheidungen waren meistens eine Lotterie. Mit dem ersten Rang von Moriz und dem zweiten Rang von Loris in der Kategorie Junioren beendeten wir aus Schweizer Sicht den Eurocontest erfolgreich. Der Sonntag war ein Ruhetag.

Auf dem Tagesprogramm standen die Anmeldung der Nationalmannschaft und das Registrieren der F3K-Modelle. Die Segelflugmodelle dürfen eine maximale Spannweite von 1,5 m aufweisen. Am Abend fand die Eröffnungszeremonie auf dem Fluggelände statt. Der Organisator Miroslav Majercik, «Miro», hielt die Eröffnungsrede vor den Teilnehmern aus 18 verschiedenen europäischen Nationen mit insgesamt 67 Piloten (52 Senioren und 15 Junioren).



F3K-Nationalmannschaft 2018 mit den Helfern, TM und Organisator «Miro».

Europameisterschaft

Die Europameisterschaft startete am Montag um 9.00 Uhr bei schönem Wetter. Geplant war, dass pro Tag vier Runden Senioren und vier Runden Junioren geflogen werden. Eine Runde besteht aus verschiedenen Gruppen. In jeder Gruppe sind ca. zehn Piloten, welche gleichzeitig auf dem Feld stehen, um einen definierten Task zu absolvieren. Es gibt zehn verschiedene F3K-Tasks, welche ein Flugfenster von zehn Minuten oder weniger aufweisen. In diesem Flugfenster müssen alle Piloten der Gruppe die gestellte Aufgabe gleichzeitig absolvieren. Zum Beispiel müssen die Piloten innerhalb des 10minütigen Flugfensters drei Flüge absolvieren von maximal drei Minuten Flugdauer. Das heisst, nach dem Startsignal des Flugfens-



Loris beim Abfangen des Modells um es sofort wieder zu werfen.

ters werfen die Piloten in einem Diskuswurf die Segelflugzeuge in die Höhe und versuchen, eine 3minütige Flugzeit mit Unterstützung von thermischen Aufwinden zu absolvieren. Sobald die drei Minuten vorbei sind, landet der Pilot und wirft das Modell erneut in die Luft, um den zweiten Flug zu absolvieren usw. Am Ende des Flugfensters gewinnt der Pilot mit der längsten zusammengezählten Flugzeit (maximal 3×180 Sekunden) und erhält 1000 Punkte.

Am Dienstag war im Verlauf des Tages Gewitter vorhergesagt. Schon am Morgen frischte der Wind auf und die Piloten diskutierten rege vor jeder Runde: Welches Modell, das leichtere oder das Windmodell, um wie viel aufballastieren? Es wurden mehrere verschiedene Ballaste auf das Flugfeld mitgenommen, um die Flugzeuge während dem Task entsprechend dem Wind aufzuballastieren. Wir werden vom Gewitter verschont, aber sehr zum Erstaunen der Piloten wechselte der Wind innerhalb von zehn Minuten mit seiner Stärke von 20 km/h um 180° von Richtung Südwest auf Nordost.

Die Wetterprognose für den Mittwoch war nicht vielversprechend. Ab 11.00 Uhr setzte der Landregen ein und die Flugzeuge blieben am Boden. Glücklicherweise konnten wir den Contest um 17.00 Uhr wei-

terführen, aber die Bedingungen waren nicht mehr so spektakulär. Wer hoch wirft, kann die Vorgabezeit im Gleitflug erreichen. Mit nicht spektakulären Bedingungen und nur fünf geflogenen Runden wurde der dritte EM-Tag beendet.

Der Donnerstag begann mit freundlichem Wetter, aber ab Mittag war mit zunehmendem Wind von bis zu 25 km/h zu rechnen. Die Wetterbedingungen in Martin sind nicht einfach zu lesen, was sich in den erfliegenen Punkten aller Konkurrenten widerspiegelte. Christoph und Coach Cederic waren auf dem Feld mit einem sicheren Plan. Doch grosses Fragezeichen, wo ist jetzt der Thermikschlauch? Gemäss Wetterbericht war für Freitagnachmittag Regen vorhergesagt. Der

Organisator wollte am Freitag das Fly-Off mit insgesamt sechs Runden definitiv durchführen. Er entschied sich, dass die Vorrunde mit dem vierten EM-Tag beendet ist. Am Ende des Tages zeigte das Gesamtergebnis der Vorrunde, dass wir mit drei Piloten, Cederic mit Platz 6 bei den Senioren und Moriz mit Platz 2 und Loris mit Platz 6 bei den Junioren, für das Fly-Off qualifiziert waren. Somit war für die anderen Schweizerpiloten die F3K-EM 2018 beendet. Christoph erreichte Platz 13 und Markus Platz 28.

Fly-Off

Am Freitag eröffneten die Junioren das Fly-Off mit dem Task «Poker». Zwei Junioren gingen «all in», das heisst ein Flug von

zehn Minuten Flugdauer. Wird dies nicht erreicht, gibt es keine Punkte. Sie erwischten eine gute Thermik und konnten den Task erfolgreich mit 1000 Punkten abschliessen. Moriz und Loris gingen lieber auf sicher. Moriz flog fünf mal zwei Minuten, Loris 1:30, dann «end off working time». Beide erzielten gute Punkte. Im zweiten Flug des fünften Tasks «3 mal 320» hatte Moriz eine Kollision mit einem anderen Flugzeug. Dennoch konnte er diesen Teil des Tasks fertigfliegen. Nach der Landung stellte er fest, dass die Kollision eine 1,5 cm lange Kerbe in der Nasenleiste des Flügels hinterlassen hatte. Er entschied sich für das Ersatzmodell, um den letzten Flug dieses Tasks zu absolvieren. Alle sechs Runden bestritten die Junioren mit Bravour und brachten sich somit am Ende des Fly-Offs aufs Podest. Loris erreichte Platz 1 als Junior F3K-Europameister 2018 und Moriz Platz 2 als Junior F3K-Vize-Europameister 2018.

«Wer nicht wagt, der nicht gewinnt», das dachten sich acht Senioren in der ersten Runde beim Task «Poker» und gingen «all in». Nach dem Start versetzten sich die Flugzeuge rasch kreisend Richtung Norden und die Piloten verliessen das Flugfeld, um sie zu verfolgen. Mehrere Piloten kehrten früher zurück, um vielleicht noch einen Aufwind in der Nähe des Flugfelds zu erreichen.



EM-Siegerehrung der Junioren, Platz 1 Loris und Platz 2 Moriz.



Cederic.

Doch fünf Piloten landeten ausserhalb oder zu früh im Flugfeld vor der persönlichen vorher angesagten Flugzeit. Unter diesen Piloten war auch Cederic. Der Podestplatz war für Cederic weit in die Ferne gerückt. Nur noch ein Wunder oder ein grober Fehler der anderen Piloten könnte ein Podestplatz noch möglich machen. Die drei erstplatzierten Piloten flogen konstant weiter und am Schluss erreichte Cederic Platz 7.

Wie schon die Eröffnungszere-
monie fand auch die Siegerehrung auf dem Flugfeld statt. Die ersten Preisträger waren die drei National-Teams der Junioren und Senioren mit den höchsten zusammengezählten

Gesamtpunktzahlen der Vorrunde. Mit dem guten vierten Platz verpassten wir leider in beiden Kategorien das Podest. Danach wurden die Junioren prämiert und Loris und Moriz bestiegen gemeinsam das Podest, um den F3K-EM-Pokal entgegen zu nehmen. Nach der Senioren-Prämierung wurde durch den Präsidenten der Jury, Herrn Tomas Bartovsky, die F3K-Europameisterschaft offiziell als beendet erklärt. Am Abend fand das Bankett im nahegelegenen Restaurant statt. «Miro» eröffnete mit einer kurzen Rede das Bankett, welches wir alle zusammen mit tosendem Applaus an ihn und seinen unermüdlichen Einsatz während der ganzen EM ver-



Rückkehr vom Flugfeld nach beendetem Task.



Feldreparatur am Flügel durch Cederic.

dankten. Das Buffet wurde sofort gestürmt, und mit guter Stimmung unter den 18 Nationen wurde die F3K-Europa-

meisterschaft 2018 kameradschaftlich abgeschlossen. ■

Hans-Ruedi Ogi



Vom Geheimtipp zum festen Bestandteil der F3B-Saison

Der sechste Hohenstoffeln-Pokal mit Contest Eurotour und World-Cup-Wertung

Bereits zum sechsten Mal trafen sich F3B-Fans aus ganz Europa auf dem Segelflugplatz in Binningen (DE). Bei der Klasse F3B geht es um Thermik-, Strecken- und Speed-Flug mit Segelflugmodellen. Vor jeder Flugaufgabe werden die Modelle mit Elektrowinden gestartet.

Gefragt sind topmoderne voll CFK-Modelle mit maximaler Festigkeit bei minimalem Gewicht. Nach dem Motto: Tüfteln, Entwickeln, Testen, Trainieren und Optimieren für den perfekten Flug.

An den beiden Wettbewerbstagen zeigten die aus sieben verschiedenen Ländern angereisten Piloten Modellsegelflug auf höchstem Niveau. Dank einem perfekten finalen

Speed-Flug in schneller Luft, schaffte Denis Duchesne (BEL) den Sprung an die Spitze und sicherte sich so den Sieg. Gefolgt von Andreas Herrig (DE) auf Rang zwei und Martin Weberschock (DE) auf Rang drei.

Die F3B-Schweizermeisterschaft gewann abermals Andreas Böhlen vor Roland Hofmann und Teamkollege Niklaus Huggler.



Das erfolgreiche Konzept der Veranstalter aus den Modellfluggruppen Diessenhofen und Weinland, Mörsburg und Schaffhausen überzeugte auf der ganzen Bandbreite. Wertungen gab es für die Contest Eurotour, den F3B-FAI-World-Cup sowie die nationale CH-Meisterschaft für SMV-Mitglieder.

Ich hoffe, dass das Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl von 55 Piloten (mehr lassen die Platzverhältnisse nicht zu) alle Beteiligten motiviert, den Wettbewerb in der nächsten Saison erneut auszurichten.

Niklaus Huggler



Vom Kleinen zum Grossen

Drohnen und Modellflugzeuge
in Forschung und Lehre

NOS
Modellflug
Region Nordostschweiz

Informationsveranstaltung der ZHAW
School of Engineering und der Modellflug
Region Nordost

Donnerstag, 15. November 2018, 18.15 Uhr
an der ZHAW Winterthur, Technikumstrasse 9,
Gebäude TL, Raum TL 201–203 (zhaw.ch/engineering)



- | | |
|--------------|--|
| Ab 17.45 Uhr | Eintreffen der Gäste, Kaffee und Getränke |
| 18.15 Uhr | Begrüssung
Emil Giezendanner, Präsident Modellflug Region Nordost |
| 18.30 Uhr | Bachelor-Studiengang in Aviatik
Christoph Regli, Leiter Studiengang Aviatik
Angewandte Forschung und Entwicklung
Michel Guillaume, Leiter Zentrum für Aviatik |
| 19.30 Uhr | Laborrundgang in Gruppen:
– Forschungssimulator ReDSim
– Windkanal ALFA
– Remote Pilot Station RPS |
| 20.30 Uhr | Der Unterschied zwischen Modellflugzeugen und Drohnen
und warum Sie ihn nicht kennen
Kurt Moll, Rechtsanwalt, Lehrbeauftragter |
| 21.00 Uhr | Schlussdiskussion und Fragen
Apéro |
| 22.00 Uhr | Schluss |

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

zhaw School of
Engineering

Bei mehr als 75 Teilnehmern werden die ersten zwei Referate und der
Laborrundgang parallel/zweimal durchgeführt.

Der Anlass ist öffentlich. Anmeldung erforderlich: <http://modellflug.ch/zhaw>

Eintritt frei.

Ein viertägiges Wahnsinns-Modellbau-Eventpaket! Die 17. Faszination Modellbau, vom 1.–4.11.2018 in Friedrichshafen

Ein gigantisches Modellbau-Spektakel mit erstklassiger Flugshow, Action-geladenen Mitmach-Events für Besucher, topaktuellen Competitions von Profis und neuen sowie branchenführenden Ausstellern aus dem In- und Ausland: Das alles erwartet die internationale Modellbau-Community auf der Faszination Modellbau 2018, der Leitmesse der Branche in Europa. Auf dem populären, für den Modellbau prädestinierten Messegelände in Friedrichshafen wird in sieben Messehallen, im Foyer West, auf dem Aussengelände mit Messe-See und im Innenhof sowie auf dem direkt angrenzenden Fluggelände die Welt der Miniaturen zu Lande, zu Wasser und in der Luft zelebriert. Technikneheiten, aktuelle Produktrends und atemberaubende Shows präsentieren die Markenhersteller, spezialisierten Kleinserienhersteller, versierten Zubehöranbieter sowie die internationalen Clubs und Vereine aller Modellbausparten an den zahlreichen Messeständen und in den Mitmach- sowie Action-Bereichen. Die Internationale Messe für Modellbahnen und Modellbau ist damit der mega Erlebnis-Event für die ganze Familie.

Filigrane Eigenbauten schweben erhaben durch die Lüfte, um wieder kunstvoll zu Boden zu schweben. Etwas gewagtere Manöver, hinter denen ordentlich Power und Technik steckt, zeigen bärenstarke Miniaturfahrzeuge auf den schwer befahrbaren Truck- und Militär-Parcours. Gerade noch blitzblank und schon wieder vom Kampf gegen die bösen Mächte gezeichnet, flitzt R2D2 mit seinen Buddies durch die Messehallen mit piepsenden Geräuschen. Eher zischend, dampfend und tutend, aber



auch elegant, digital gleitend kommen die wunderschön klassischen Modellbahnen daher. Sie entführen die Besucher in herrlich originalgetreue Miniaturscenarien oder auch mal märchenhafte Welten – Jim Knopf lässt grüssen! Actionreich und mit grosser Show tanzen die Jets der Profipiloten über dem Outdoor-Flugareal und legen atemberaubende Stunts hin. Hoch her geht es auch bei den zwei neuen Spitzenwettbewerben, der Carrera Fun Tour und dem Drone-

Championship-Finale, die den Erlebnisfaktor des Modellbaus nochmals in die Höhe steigen lassen. Und das ist noch nicht alles: 2018 kann sich die Modellbau-Community auf ganze vier Tage ultimatives Modellbauspektakel für die ganze Familie freuen, inkl. drei Tage (Freitag bis Sonntag) der renommierten Highlight-Flugschau «Stars des Jahres» mit internationaler Besetzung aus den höchsten Kreisen. Damit erwartet die Besucher aus aller

Welt vom 1. bis 4. November 2018 in Friedrichshafens Dreiländereck auf der Faszination Modellbau ein Wahnsinns-Modellbau-Eventpaket!

Die «Stars des Jahres» sind «Ready to Fly»

Spektakuläre Show-Acts und die besten Piloten der Saison treffen sich jedes Jahr auf der Faszination Modellbau 2018 zur Highlight-Flugschau «Stars des Jahres», um ihre gelungene Saison zu feiern. Dieses Jahr darf sich das flugbegeisterte Publikum sogar auf drei Tage (Freitag bis Sonntag) erstklassige Flugvorführungen der internationalen Modellflugelite freuen. Das riesige Platzangebot unter freiem Himmel auf dem beliebten Flugareal in Friedrichshafen ist für das Air-Programm der Welt-, Europa- und deutschen Meister sowie der gefeierten Showflugpiloten geradezu ideal, um Höchstleistungen zu vollbringen. Die Mischung aus wilden Himmelsvorführungen der verschiedenen Wettbewerbsklassen, der Präsentation aufwendiger Eigenbauten und Kunstflugeinlagen turbinengetriebener Modelle ist einzigartig und zieht Tausende passionierte Anhänger des Flugmodellsports in ihren Bann. Das macht in jeder Hinsicht einfach Fun beim Zuschauen und Mitfeiern.

«Magic in the air» bei der himmlischen Indoor-Flugshow

Es ist Funfly-Action-Time bei der Indoor-Flugshow im lichtdurchfluteten Foyer West! Zahlreiche Spassmaschinen versprühen ihre unwiderstehliche Magie in der 30×30 Meter grossen und 13 Meter hohen Indoor-Flugarena. Ein märchenhaftes Spektakel vor allem für die jüngsten Modellbau-Fans, denn hier sind der Kreativität der eigens konstruierten Flugmodelle und ihrer Präsen-

Messetermin 2017:	1.–4. November 2018
Veranstaltungsort:	Messe Friedrichshafen Neue Messe 1 88046 Friedrichshafen Deutschland www.messe-friedrichshafen.de
Öffnungszeiten:	Donnerstag bis Samstag 09.00–18.00 Uhr Sonntag 09.00–17.00 Uhr
Eintrittspreise an der Tageskasse:	Tageskarte Erwachsene 15,00 € Tageskarte Ermässigte 12,00 € (Jugendliche zw. 9 und 17 Jahren, Schüler, Studenten, Rentner und sonstige Berechtigte mit Ausweis) Happy-Hour-Karte 10,00 € (ab 15 Uhr) Zweitageskarte Erwachsene 26,00 € Familienkarte 35,00 € (2 Erwachsene und 2 eigene Kinder von 9 bis 17 Jahren) Kinder bis 8 Jahre haben freien Eintritt

tation keine Grenzen gesetzt: Da schwebt an Meister Jodas Podracer eine aufblasbare Puppe mit Schwingen auf dem Rücken vorbei – seltsam? Bei der Indoor-Action auf der Faszination Modellbau einfach normal und mega unterhaltsam! Ausserdem zeigen Top-Piloten der Szene mit ihren neuesten RC-Showflyern, RC-Elektromodellen und Paraglidiern technisch perfekt koordinierte Flug-Choreografien, die in Kombination mit den passenden Beats und Lichteffekten «Magic in the air» zaubern!

Good News! Neues Action-Event mit ordentlich Power

Die Faszination Modellbau ist dieses Jahr erstmals Gastgeberin des Drone-Championship-Finales 2018. In Halle A6 liefern sich die kleinen Power-Drohnen mitreissende Challenges und packende Verfolgungsjagden.

Für die besten drei Piloten der Serie, die mit geübter Hand, Konzentration und robustem Material den Indoor-Parcours bezwingen, winkt ein ansehnliches Preisgeld. Trainingsläufe finden am Messe-Donnerstag und Freitag statt, in die Vollen geht es dann am Samstag mit den ersten Qualifikationsläufen, um dann am Sonntag in einem spannenden Highspeed-Finale den Sieger zu küren. Mehr POWER geht nicht!

Aktiv die Kids für den Modellbau begeistern

Die vielen hundert Quadratmeter grossen Spielflächen, Mitmachbereiche und Bastelstation aller Modellbau-Sparten stehen für die grossen und kleinen Gäste bereit! Bei der aktiven Nachwuchsarbeit der Hersteller, Clubs und Vereine auf der Faszination Modellbau werden die Kids mit Spiel und



Spass an das Thema Modellbau herangeführt und deren Begeisterung hierfür geweckt. Auf der Erlebnismesse arbeiten die Kids und engagierten Aussteller, die es lieben, ihr Wissen und ihre Leidenschaft weiterzugeben, Hand in Hand für ein gemeinsames Messerlebnis in und mit der Modellbau-Community!

Teilen Sie den Messefilm auf Ihrem Portal: <https://youtu.be/39AKUYOv0M4>

Alle Informationen zur 17. Faszination Modellbau, der Internationalen Messe für Modellbahnen und Modellbau, finden Sie unter www.faszination-modellbau.de

BRACK.CH

Modellflugsport. Fliegen. Jeti.

Q SUCHEN

- ① **Personalisierbarer Handsender Jeti** Fernsteuerung DS-24 Carbon Line Dark Orange Multimode, Umfangreiche Telemetrie Unterstützung, Anzeige der Daten auf dem Display in Echtzeit, kugelgelagerte Multimodelknüppel aus Aluminium und haptischem Feedback für Timer/Alarmer
- ② **Hochwertiger Empfänger Jeti** Duplex REX 6 Assist, drei einstellbare Flugmodi mit Optionen für Horizontstabilisierung und Flughöhe, integrierte Telemetrie: Drehwinkel auf 3 Achsen, G-Force und Temperatur, integriertes ASSIST Stabilisationssystem

① CHF **2299.-**
Art. 724948



Perfekt für schwierige Bedingungen oder Kunstflugmanöver!

② CHF **149.-**
Art. 724782



Die Marke Jeti

Das tschechische Unternehmen ist bekannt für ihre **kompromisslose Qualität** und ihre **durchdachten Produkte**. Sie produzieren auf höchstem Standard Sender, Empfänger und Regler. Entdecken Sie jetzt das umfangreiche Sortiment auf BRACK.CH!



Preise inkl. 7,7% MwSt., Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten. Statt-Preise sind reguläre BRACK.CH-Verkaufspreise vom 07. September 2018. BRACK.CH AG · Hintermättlistrasse 3 · 5506 Mägenwil · brack.ch · info@brack.ch · 062 889 80 80 · f/brack.ch · t/@brack · i/brackch



Lieferung gegen Rechnung



Bis 17 Uhr bestellt, morgen geliefert – portofrei!



Bis 10 Uhr bestellt, heute noch abholen



Besten Kundenservice, kompetente Beratung

powered by

hoelleinshop.com

...taking you higher!



FAI Associate Event Organizer

F3B · F3J · F3K · F3F · F5B · F5F · F5J · Glider Acro · GPS Triangle

junior program

Unsere Medienpartner



Gerben van Berkum (NL), Sieger der Klassen F5B und F5F 2017, mit seinem F5B-Modell „Avionik B16“



www.contest-eurotour.com



CONTEST Eurotour
aeromodelling at its best!



Modellfluggruppe Wimmis

2018 Modellbörse Wimmis

Flug- Auto und Schiffmodelle
Fernsteuerungen, Motoren, Baukästen

Eintritt frei

Wo: Schulhaus (Chrümig) 3752 Wimmis

Wann: Freitag 23. November 18:00 – 22:00 Uhr
 Samstag 24. November 10:00 – 21:00 Uhr
 Sonntag 25. November 10:00 – 17:00 Uhr

Annahme und Verkauf während der ganzen Zeit

Grosse Festwirtschaft

**!! Bitte nur ausgeschilderte Parkplätze benutzen, Danke!
 (Niesenstrasse Trottoirseite, oder Parkplätze Nitrochemie)**

Fragen und Anregungen?
www.mgwimmis.ch → Kontakt



Flugtag Hausen 2018
 6./7. Oktober,
 Flugplatz Hausen a.A.
 MG Affoltern mgaffoltern.ch,
 info@mgaffoltern.ch

Börse Dübendorf
 3. November, Fliegermuseum
 Dübendorf
 Infos: mg-duebendorf.ch/

**51. Benkenwettbewerb der
 MG Auenstein**
 Sonntag, 4. November,
 Treffpunkt um 9.30 Uhr
 Ausweichdatum:
 Sonntag, 11. November,
 Anmeldungen bis Mittwoch,
 31. Oktober, an:
 mfgau@gmx.ch

Vom Kleinen zum Grossen
 Drohnen und Modellflugzeuge
 in Forschung und Lehre
 Donnerstag, 15. November 2018,
 18.15 Uhr, ZHAW Winterthur
 Anmeldung:
<http://modellflug.ch/zhaw>

Modellflug Symposium 2018
 Nicht alltägliche Flugmodelle
 15. Dezember,
 Technorama Winterthur
www.modellflug-nos.ch

Nichtalltägliche Flugmodelle haben eine Geschichte

34. Internationales Modellflug Symposium 2018 im Technorama Winterthur

Anreise: www.technorama.ch/de/besuchen/anreise

**Samstag, 15. Dezember,
 9.30 bis 17 Uhr. Kaffee ab
 8.15 Uhr im Restaurant.**

**Wir bestaunen Flugmodelle
 und Helikopter die nicht auf
 jedem Flugplatz oder in jeder
 Halle vorkommen. Zu einzel-
 nen davon werden die Kon-
 struktoren, Erbauer und Ein-
 flieger selber über ihre Arbei-
 ten und Erfahrungen berichten.**

Liebe Flugmodellbauer, meldet
 euch. Wir freuen uns auf eure
 Flugzeuge und Helikopter von
 ganz klein bis ganz gross. Auch
 wer vor unserem Publikum da-
 rüber berichten möchte, ist
 herzlich willkommen. Anmel-
 dungen so bald wie möglich
 bei:

Pierre Bartholdi,
pierre.bartholdi@bluewin.ch,
 und Emil Giezendanner,
ebi.giezendanner@bluewin.ch

Unkostenbeitrag für Besucher/
 innen: CHF 30 (Aussteller und
 Referenten gratis). Keine An-
 meldung erforderlich.

Organisation:
 Modellflug Region Nordost

Auskunft erteilt:
 Emil Giezendanner,
ebi.giezendanner@bluewin.ch
 oder 043 288 84 30





Wann und wo:
Samstag, 3. November 2018,
in der JU-Halle Nr. 7 des
Fliegermuseums
 Anfahrt mit dem PKW über
 die Kantonsstrasse Dübendorf
 nach Volketswil (bitte Signali-
 sierung beachten). Jedermann
 kann Flugmodelle, Baukästen,
 Steuerungen und Modellflug-
 zubehör zum Kauf anbieten.
 Tische stehen bereit.

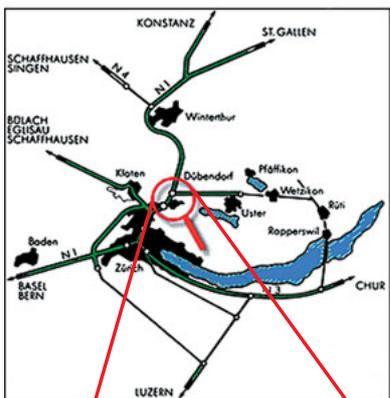
Zeit:
8.00 bis 17.00 Uhr (Türöffnung
 nicht vor 7.30 Uhr)

Im Eintrittsticket inbegriffen:
 – Freier Eintritt Modellbaubörse
 – Freier Eintritt im Flieger-Flab-
 Museum
 – Gratisteilnahme an der Ver-
 losung von zwei JU-Flügen
 (gesponsert durch die JU-AIR).

Adresse und Lageplan:
 Air Force Center
 Überlandstrasse 255
 CH-8600 Dübendorf

Koordinaten: 47° 23' 52" N
 8° 37' 49" O

Kontakt:
 Modellfluggruppe Dübendorf
 Jürg Schwendimann, Obmann
 Grünenstrasse 13
 CH-8600 Dübendorf
 Telefon +41 (0)79 241 29 79
 juerg.schwendimann@
 mg-duebendorf.ch
www.mg-duebendorf.ch



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

Herausgeber
 Stiftung «modell flugsport» Schweiz
 Dr. Peter Sutter, Präsident
 Paradiesweg 2, Postfach, 9410 Heiden

Das MFS-Redaktions-Team

Stiftung Modell Flugsport
Redaktion
 E. Giezendanner
 Feldstrasse 25 B
 8330 Pfäffikon
 043 288 84 30
 editor@modellflugsport.ch
www.modellflugsport.ch

Regionalredaktion NWS
 Roland Schlumpf
 4102 Binningen
 kommunikation@rslumpf.ch
 079 639 72 35

Regionalredaktion ZEN
 Urs Keller
 5443 Niederrohrdorf
 ukeller@bluewin.ch
 079 432 26 14
 056 496 87 70
 056 496 87 71

Rédaction Aéro
 Thierry Ruef
 1350 Orbe
 thierry.ruef@bluewin.ch
 079 487 70 93

Regionalredaktion BOW
 Ruedi Steinle
 3652 Hilterfingen
 ruedi.steinle@alpines.ch
 033 222 00 14

**Fachredaktion Segelflug,
 spez. Gross-Segler**
 Georg Staub
 8706 Meilen
 forestdust@bluewin.ch



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
 Lidostrasse 6, 6006 Luzern

Anzeigenverkauf
 galledia frauenfeld ag
 Zürcherstrasse 310, 8500 Frauenfeld
 Peter Frehner, T 058 344 94 83
 peter.frehner@galledia.ch

WEMF/SW-beglaubigt, 8282 Expl.

Herstellung
 galledia ag, 9230 Flawil

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

Erscheinungsdatum Nr. 6
November/Dezember
 7. Dezember

Redaktionsschluss 2018 für die
Nr. 6, November/Dezember
 Redaktionsschluss: 4. November

Anzeigenschluss 2018 für die
Nr. 6, November/Dezember
 Anzeigenschluss: 9. November

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–

Einzelhefte CHF 7.10
 inkl. 2,5% MwSt./TVA



MIX
 Papier aus verantwortungsvollen Quellen
 Papier issu de sources responsables
 Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C011710

Treffpunkt Modellflieger!



Berghotel Hahnenmoospass AG
Bernhard und Marianne Spori-Beutter
CH-3715 Adelboden

Telefon +41 (0)33 673 21 41
www.hahnenmoos.ch

hahnenmoos
Adelboden – Lenk... dänk!

Hahnenmoos - die Wiege des alpinen Modellsegelflugs!



Qualität **KÄRNTEN**
Beherbergung

Glocknerhof ****
FERIENHOTEL

Familie Adolf Seywald
A - 9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721-0 Fax -168
hotel@glocknerhof.at
www.glocknerhof.at

Fliegen in Österreich

Am Hang & am Platz: Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur: Tische, Strom, Wasser, Toiletten, WLAN, E-Tankstelle, Schwebelplatz; Bastelräume, Flugsimulatore, **Modellflugschule** für Segel- und Motorflug mit Peter Kircher, Hangflug-Seminare: April & September, Seglerschlepp-Woche im Frühling. **Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl:** Gute Küche, Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.
Tipp: Geschenk-Gutscheine und alle Termine auf www.glocknerhof.at



90 mm

63 mm

Interessiert an einer Anzeige?

Mehr Infos unter:
T 058 344 94 83
peter.frehner@galledia.ch

MFV

Gegen Vorlage
dieser Anzeige erhalten Sie
den ermäßigten Eintrittspreis
von 12€ statt 15€

Faszination Modellbau

Internationale Leitmesse für
Modellbahnen und Modellbau

1.-4. November 2018
MESSE FRIEDRICHSHAFEN



Öffnungszeiten:

Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

[instagram.com/faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau) [youtu.be/39AKUYOV0M4](https://www.youtube.com/watch?v=39AKUYOV0M4)

[facebook.com/Faszination.Modellbau](https://www.facebook.com/Faszination.Modellbau)

VERANSTALTER:

Messe Sinsheim GmbH · T +49 (0)7261 689-0 · modellbau@messe-sinsheim.de

MFV

Sonnenhof-Modellbau GmbH

M.+M. Kammerlander

Rütistrasse 14 • 8580 Amriswil
Telefon/Telefax 071 411 21 30

www.sonnenhof-modellbau.ch

Nicht irgendein Modellflieger ...



PILATUS PC-9-M

Masstab: 1:4 / Spannweite: 2,53 m

Gewicht ab 16,5 kg

Antrieb: Turbine SPT-5 oder Benziner 85 ccm

Mit Montage-Service

z.B. Montage von Auspuffanlagen
und Krümmer von Krumscheid,
Einbau von Jetec-Turbinen in
Segelmodelle, System Schamberger.



E-120

Nutzen Sie die Erfahrung vom Fachgeschäft.

Nicht nur gekauft, beschädigt, weggeworfen.

Irgendwann bleibt nur noch die Beratung vom Hauswart bei Hobby-King.

HOPE
Modellbau AG

HOPEmodell.ch

in 5040 Schöffland

in 6928 Manno

Grosse RC-Anlagen und Zubehör Auswahl!



NEU HOPE Onlineshop!

Lieferung immer innert 24 - 48h (je nach Warenbestand)
ab 80.- Warenwert gratis Lieferung!

Bei uns finden Sie ein umfangreiches Sortiment, unter anderem von:



5040 Schöffland - 062 721 11 70 / 6928 Manno - 091 610 86 79

Inh. Hildbrand und Perdrizat

Wieser Modellbau-Artikel
Die Welt des Modellbaus entdecken / Découvrez le monde des modèles réduits

*Ihr Fachgeschäft mit persönlicher Beratung,
Service und einem über 16'000 Artikeln
umfassenden Sortiment*



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



Wiesergasse 10
8049 Zürich-Höngg
044 340 04 30
info@wiesermodell.ch

www.wiesermodell.ch