

6/2023
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

NOVEMBER / DEZEMBER
NOVEMBRE / DICEMBRE
NOVEMBRE / DICEMBRE



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

06
9 771424 423003

modell flugsport





Slick 580 91" V2

von Extreme Flight

Wettbewerbserprobt und weltbekannt als eine der wendigsten und fähigsten Kunstflugmaschinen der Welt, hat Extreme Flight dieses Design auf den immer beliebteren 70-76ccm Markt herunter skaliert.

Ausgestattet mit allen unseren neuesten Konstruktionsmaterialien und -methoden sowie allen aktuellen Kohlefaser- und Verbundstoffkomponenten, stellt die Slick 580 den Gipfel moderner Kunstflugleistung, Ausstattung und Ästhetik dar.

Die neueste Generation von gefrästen Aluminium Flügel-, Leitwerk- Verriegelungsmechanismen sorgen dafür, dass der Slick am Flugplatz schnell zusammengebaut und genauso schnell wieder abgebaut werden kann.

Erleben Sie mit dem Extreme Flight Slick 580 in Kombination mit unserem Scorpion A-6528-200KV PNP Combo die absolute Spitze der Extremkunstflug-Performance!



Passend dazu:

**Scorpion A-6528-200kV
Antriebs-Combo**

Technische Daten Slick 580 91"

- Spannweite: 2311mm (91")
- Länge: 2260 mm
- Gewicht: 8-9 kg

Lieferumfang Scorpion Antriebs-Combo

- 1 x Scorpion A-6528 BLDC-Motor,
- 1 x A-65 Cross Mount (50 cc-76 cc) (montiert),
- 1 x A-Serie Abstandhalter-Set (30 cc-76 cc) (montiert)
- 1 x Tribunus II+ 14-200 A Regler,
- 2 x Scorpion 550 mm ESC/BEC-Kabel,
- 3 x Scorpion-Aufkleber,
- 2 x M10-Muttern



Grunau Baby
Pichler



Minimoa
Pichler



Micro Sinbad
Pichler



Tiger Moth DH82
Pichler



Fokker D7
Pichler




Piper PA-25
Pichler

modellmarkt24.ch

Winterzeit = Bauzeit, wir haben das Material und Zubehör dafür.

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




	Editorial	Seite 5
---	-----------	---------



	Glanzvolle Schweizer Freiflugsportler <i>Sportifs suisses de vol libre brillants</i>	Seite 6
--	---	---------




	Markt – Info – Marché	Seite 14
---	-----------------------	----------




	Magazin	Seite 19
---	---------	----------




	Pagine della Svizzera italiana	Seite 22
---	--------------------------------	----------




	Pages romandes	Seite 24
---	----------------	----------



	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 25
---	-------------------------------	----------




	Sport	Seite 41
---	-------	----------



	SMV/FSAM	Seite 56
---	----------	----------



	Agenda/Calendarium	Seite 58
---	--------------------	----------

	Aus meiner Sicht/Impressum	Seite 59
---	----------------------------	----------

Apprentice STOL S 700mm



Die HobbyZone Apprentice® STOL S 700 mm ist der bisher leistungsfähigste, langlebigste und am einfachsten zu fliegende Ultra-Micro-Trainer! Die verkleinerte Version der beliebten Apprentice-Modelle mit 1,5 m und 1,2 m Spannweite eignet sich perfekt für Anfänger, die an mehr Orten und auf kleineren Flächen fliegen möchten. Die Apprentice STOL S 700mm ist mit der exklusiven und innovativen SAFE®-Technologie von Horizon Hobby ausgestattet, die es fast jedem ermöglicht das Modellfliegen erfolgreich zu erlernen. Unter dem robusten Äusseren verbirgt sich ein effizienter Brushless Motor sowie ein werkseitig installierter Regler.

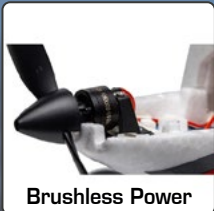
HBZ6100 RTF
HBZ6150 BNF Basic

FEATURES:

- Der leistungsfähigste, langlebigste und am einfachsten zu fliegende Ultra-Micro-Trainer für Einsteiger und erfahrene Piloten/Fluglehrer.
- Ausgestattet mit der exklusiven SAFE®-Technologie, die hilft, Abstürze zu verhindern und das Erlernen des Modellflugs zu erleichtern.



Einzigartig optimiert



Brushless Power



Robustes Fahrwerk



Langlebiges Design

Spezifikationen

Spannweite: 700 mm
Länge: 490 mm
Fluggewicht: 157 g
Motor: Brushless
Akku: 7.4V - 300mAh 30C LiPo

www.lemaco.ch



NX7e

7-CHANNEL DSMX
TRANSMITTER

SPMR7100 (nur Sender)

FEATURES

- 7 Kanäle und BNF-Modellvorlagen zur einfachen Programmierung der meisten BNF-Flugzeuge.
- Modernes Sendergehäusedesign in neuer weisser Farbstellung.
- Einklappbare Antenne für kompakte Lagerung und Transport.
- Einfache Spektrum™ AirWare™-Programmierung und sofort einsatzbereit.
- Speicher für 250 Modelle.
- Höchste Reaktionsgeschwindigkeit der DSMX-Technologie.
- 2,8-Zoll-Farbdisplay mit 320 x 240 Pixeln.
- USB-C- und Micro-SD-Konnektivität.
- Mehrere Display-Farbpaletten zur Auswahl und individuell anpassbare Farben.

Für Anfänger bis Fortgeschrittene, BNF-Piloten und preisbewusste RC-Piloten

Mit einem modernen Sendergehäusedesign und der neuen weissen Farbgebung sieht dieser Sender nicht nur hochwertig aus, sondern liegt auch angenehm in der Hand. Das Programmieren der Fernsteuerung sollte weder komplex sein noch einen Ingenieursabschluss erfordern.



Änderungen vorbehalten



LEMACO SA - 1024 Ecublens



Was für ein Jahr geht bald zu Ende?

Liebe Leserin, lieber Leser

Ohne jetzt vom Klimawandel sprechen zu wollen, aber was uns Modellflugbegeisterten der Sommer an schönem Wetter geboten hat, ist schon fast unglaublich. Zugegeben, für Lebewesen wie Socken und Amphibien, die den Regen lieben, war es ziemlich hart. So folgten Modellflugveranstaltungen dicht aufeinander, sei es bei Flugwettbewerben oder an den zahlreichen Flugtagen übers ganze Land verteilt, es war viel los, Covid ist weit weg.

Grösser, schneller, teurer...

Was aber auffällig ist: An den Flugtagen sind weiter mehrheitlich grosse und schnelle Modellflugzeuge anzutreffen, oft mit Turbine angetrieben oder mit Sternmotoren, welche die Luft vibrieren lassen. Das widerspiegelt das Geschehen auf unseren Modellflugplätzen jedoch nur zum Teil. In vielen Modellflugvereinen in der Schweiz werden Propellerflugzeuge und Jets mit Elektroantrieben geflogen. Diese Sparte ist leider an den Flugtagen nur sehr schlecht, wenn überhaupt, vertreten, was ich nicht ganz verstehe.

Die Plattform Modellflugshow wird aus meiner Sicht zu wenig genutzt, um den interessierten Zuschauer für einen Einstieg ins Hobby Modellflug zu begeistern. Wie soll da zum Beispiel ein Familienvater mit seinem Sohn für den Modellflugsport animiert werden, wenn die gezeigten Modelle jenseits der 5000-Franken-Grenze zu kaufen sind? Es wird aus meiner Sicht an den meisten Flugtagen zu wenig Zeit für die Animation zum Modellflugsport eingeplant. Wohin führt uns das?

Markus Nussbaumer

Une année clémente s'achève bientôt...

Chère lectrice, cher lecteur

Sans vouloir parler de changement climatique, le beau temps que l'été nous a offert, à nous les passionnés d'aéromodélisme, est presque incroyable. Il est vrai que pour les êtres vivants comme les escargots ou les amphibiens qui aiment la pluie, cela a été assez dur.

Ainsi, les manifestations d'aéromodélisme se sont succédées à un rythme soutenu, que ce soit lors de compétitions aériennes ou lors des nombreux meetings aériens répartis dans tout le pays. Elles ont aussi attiré du monde: la Covid est loin.

Plus grand, plus rapide, plus cher...

Mais ce qui est frappant, c'est que l'on continue de voir dans les meetings aériens une majorité de grands modèles

réduits rapides, souvent propulsés par des turbines ou des moteurs en étoile qui déchirent l'air. Mais cela ne reflète que partiellement ce qui se passe sur nos terrains d'aéromodélisme. De nombreux clubs d'aéromodélisme en Suisse font voler des avions à hélice et des jets à propulsion électrique. Cette branche n'est malheureusement que très peu, voire pas du tout, représentée lors des

journées de vol, ce que je ne comprends pas vraiment.

La plateforme des shows d'aéromodélisme est à mon avis trop peu utilisée pour inciter les spectateurs intéressés à s'initier au hobby de l'aéromodélisme. Comment, par exemple, inciter un père de famille et son fils à pratiquer l'aéromodélisme si les modèles présentés sont vendus à des prix dépassant les 5000 francs? De mon point de vue, lors de la plupart des journées de vol, trop peu de temps est consacré à l'information aux débutants dans le domaine de l'aéromodélisme. Où cela nous mène-t-il?

Markus Nussbaumer
(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».



Glanzvolle Schweizer Freiflugsportler

Weltmeisterschaft Freiflug, Klasse F1A/B/C 2023

Alfred Andrist

Die Freiflug-Weltmeisterschaften wurden in Monocontour, Frankreich, ausgetragen. Für die Schweizer Delegation war dies die erfolgreichste: zwei Einzel-Medaillen und weitere gute Ergebnisse.

Mit viel Optimismus gestartet

Piloten F1A: Lauri Malila, Michael Bleuer, Christian Andrist, F1B: Alfred Andrist, Christian Andrist, Dominik Andrist, F1C: Peter Maurer. Eine Weltmeisterschaft der Superlative für die Schweiz ist vorbei. Mustergültig vom französischen Veranstalter organisiert. Gelände, auf denen eine solche Meisterschaft durchgeführt werden kann, gibt es nicht mehr viele.

F1A: Anspruchsvoller Hochstart an der Schnur

In der Klasse F1A brauchte es 41 Startstellen. Bei einem Abstand von 10 Metern zur nächsten Startstelle bedeutet dies eine Startlinie von 410 Metern Länge. Von den Piloten wird einiges an Auf-

merksamkeit verlangt. Schnurkreuzungen waren immer wieder zu sehen. So war bei uns immer ein zweiter Pilot beim Startenden, um die Konkurrenz im Auge zu behalten. Der Startende konnte sich so auf das Modell und die Luft konzentrieren. Unsere Mannschaft war mit einigem Optimismus an den Start gegangen. Leider versagte im fünften Durchgang das Höhenservo bei Christian seinen Dienst und das Modell ging in den Rückenflug und konnte nicht mit der Funkbremse gestoppt werden. Lauri und Michael flogen in allen Durchgängen die volle Flugzeit. Somit waren sie mit 46 weiteren Piloten im Fly-off. Dies bedeutet eine weitere Herausforderung für den Veranstalter. Gemäss Reglement müssen pro Fly-off-Teilnehmer 3 Zeitnehmer gestellt werden. Die Fly-offs wurden in den frühen Abend verlegt. Dies hatte zur Folge, dass nur noch sehr schwache Thermik vorhanden war. 15 Piloten, darunter Lauri, erreichten die geforderten sechs Minuten im ersten

Les championnats du monde de vol libre se sont déroulés à Monocontour, en France. Pour la délégation suisse, ce fut le plus réussi. Deux médailles individuelles et d'autres bons résultats.

Démarré avec beaucoup d'optimisme

Pilotes F1A: Lauri Malila, Michael Bleuer, Christian Andrist, F1B: Alfred Andrist, Christian Andrist, Dominik Andrist, F1C: Peter Maurer. Un championnat du monde de tous les superlatifs pour la Suisse est terminé. Organisé de manière exemplaire par l'organisateur français, il n'existe plus beaucoup de terrains sur lesquels un tel championnat peut être organisé.

F1A: Une mise en altitude délicate par treuillage à la main

Dans la classe F1A, il fallait 41 places de départ. Avec une distance de 10 mètres entre chaque point de départ, cela signifie une ligne de décollage de 410 mètres



Wettkampfbetrieb an den Freiflug-Weltmeisterschaften.

Sur le lieu des compétitions aux championnats du monde de vol libre.

Sportifs suisses de vol libre brillants

Championnat du monde de vol libre, classe F1A/B/C 2023

Alfred Andrist (traduction libre: T. Ruef)



Der neue F1A-Weltmeister Lauri Malila.
Le nouveau champion du monde F1A Lauri Malila.

Fly-off. Michael hatte einen schlechten Start und so reichte es nicht, um diese Zeit zu erreichen. Lauri investiert sehr viel Zeit, um den Start zu optimieren. Immer wieder hat er in den Trainings seine Modelle hochgezogen, um die Startse-

quenz noch genauer einzustellen. Seine Starts in den Fly-offs waren sehr gut. Die Einstellung war so getimt, dass ohne Nachdrücken das Modell sofort in den Gleitflug überging. Mit der erreichten Höhe konnte er so die maximale Gleitflugzeit erzielen und wurde verdient neuer Weltmeister in der Klasse F1A.

Höhere Drehzahl heisst mehr Kraft

In der Klasse F1B (Gummimotormodelle) war ebenfalls ein komplettes Team am Start. Hier hat Alfred in der zweiten Runde die geforderte Zeit um 20 Sekunden verpasst. In dieser Klasse ist der Gummi ein wichtiger Teil. 30 Gramm darf dieser maximal wiegen. Er wird mittels einer Aufziehmaschine aufgezo-

gen. Spitzenpiloten erreichen bis 480 Umdrehungen. Aber noch wichtiger als die Umdrehungen ist die Drehzahl. Diese gibt an, welche Kraft der Gummi abgibt. Höhere Drehzahl heisst mehr Kraft und die Ausgangshöhe ist um einiges komfortabler. Dominik und Christian erreichten mit 46 weiteren Konkurrenten das Fly-off.

Das Fly-off wurde auf halb neun angesetzt. Somit war davon auszugehen, dass die Thermik nur noch schwach ist. Die Flugzeit war 8 Minuten. Bei den Fly-offs wird es für die Piloten in dieser Klasse bei einer Arbeitszeit von 7 Minuten eng. In dieser Zeit muss der Gummi auf-

de long. Les pilotes doivent faire preuve d'une grande attention. Des croisements de fils ne sont pas rares. Ainsi, dans notre équipe, un deuxième pilote était toujours présent auprès de celui qui décolle, afin de garder un œil sur la concurrence. Le pilote au départ pouvait ainsi se concentrer sur le modèle et sur l'air. Notre équipe avait pris le départ avec un certain optimisme. Malheureusement, lors de la cinquième manche, le servo d'altitude de Christian a rendu l'âme et le modèle s'est mis à voler à l'envers, sans pouvoir être stoppé par le frein radio. Lauri et Michael ont effectué le temps de vol complet lors de toutes les manches. Ils se sont donc retrouvés en fly-off avec 46 autres pilotes. Cela représentait un autre défi pour l'organisateur. Selon le règlement, trois chronomètres doivent être mis à disposition par participant au fly-off. Le fly-off a été déplacé en début de soirée. Cela a eu pour conséquence qu'il n'y avait plus que de très faibles thermiques. 15 pilotes, dont Lauri, ont atteint les six minutes requises lors du premier fly-off. Michael ayant pris un mauvais départ, cela n'a pas suffi pour atteindre ce temps. Lauri investit beaucoup de temps pour optimiser son décollage. Il n'a cessé de noter chaque modèle lors des entraînements afin de régler la séquence de décollage avec encore plus de précision. Ses décollages



Die Schweizer Mannschaft nach dem Sieg von Lauri Malila.
L'équipe de Suisse après la victoire de Lauri Malila.



Start eines F1B-Modells.
Lancement d'un modèle F1B.



F1B-Bronzemedailengewinner Dominik Andres beim Aufziehen des Gummis.

Le médaillé de bronze F1B, Dominik Andres, prépare son élastique.

gezogen werden und das Modell gestartet sein. Dominik hatte den Gummi schnell aufgezogen und startete sein Modell als Erster. Christian hatte seine liebe Mühe. Zwei Gummirisse kosteten ihn viel Zeit. Er übergab sein Modell als einer der Letzten. Die gestoppte Flugzeit



Peter Maurer startet sein F1C-Modell (mit Verbrennungsmotor).

Peter Maurer lance son modèle F1C à moteur thermique.

von 7 Minuten und 7 Sekunden bei Dominik war gut. Als dann bekannt wurde, dass dies für den dritten Rang reichte, war die Freude bei der Schweizer Mannschaft riesig. Im F1C hatten wir mit Peter nur einen Piloten am Start. Es war nicht sein Tag.

lors des fly-offs étaient très bons. Le réglage était réglé de telle sorte que, sans accélérer, le modèle se mettait immédiatement en vol plané. L'altitude atteinte lui a ainsi permis d'obtenir le temps de vol plané maximal et il a mérité de devenir le nouveau champion du monde dans la classe F1A.

Un nombre de tours plus élevé signifie plus de puissance

Dans la classe F1B (modèles à moteurs en caoutchouc), une équipe complète était également au départ. Alfred a manqué le temps requis de 20 secondes lors du deuxième tour. Dans cette classe, le caoutchouc est un élément important. Il doit peser au maximum 30 grammes. Il est enroulé à l'aide d'une machine particulière. Les pilotes de haut niveau atteignent jusqu'à 480 tours. Mais la vitesse de rotation est encore plus importante que le nombre de tours. Elle indique la force que délivre le caoutchouc. Un nombre de tours plus élevé signifie plus de puissance et la hauteur de départ est beaucoup plus confortable. Dominik et Christian ont atteint le fly-off avec 46 autres concurrents.

Le fly-off était prévu à 8h30. Il fallait donc s'attendre à ce que les thermiques soient faibles. Le temps de vol était de 8 minutes. Lors des fly-offs, avec un temps de travail de 7 minutes, les pilotes de cette classe sont sous pression. Pendant ce temps, l'élastique doit être enroulé et le modèle doit avoir décollé. Dominik a rapidement préparé l'élastique et démarré son modèle en premier. Christian a eu beaucoup de mal. Deux déchirures de l'élastique lui ont coûté beaucoup de temps. Il a été l'un des derniers à passer. Le temps de vol chronométré de 7 minutes et 7 secondes de Dominik était bon. Lorsqu'on a appris que cela suffisait pour la troisième place, la joie de l'équipe suisse était immense.

En F1C, nous n'avions qu'un seul pilote au départ, Peter. Ce n'était pas son jour. Les départs étaient très moyens et il lui manquait l'altitude de départ nécessaire. Lors de ce championnat du monde, il est apparu que les modèles ont aujourd'hui atteint un niveau qu'il est difficile d'améliorer. Les modèles F1A atteignent une hauteur de départ de plus de 100 mètres avec une longueur de ligne de 50 mètres. Dans les deux autres classes également, les hauteurs de départ sont énormes. Ceux qui n'atteignent pas le temps de vol requis dans les premiers tours se retrouvent dans la deuxième partie du classement. Avec ces places de



Das Schweizer Freiflug-Team.

L'équipe suisse de vol libre.



41 Startstellen entlang einer Linie von 410 m.

41 places de départ réparties le long d'une ligne de 410 m.

Die Starts waren sehr mässig und ihm fehlte die notwendige Ausgangshöhe. Bei dieser Weltmeisterschaft hat sich gezeigt, dass die Modelle heute ein Level erreicht haben, das nur noch schwer verbessert werden kann. F1A-Modelle kommen bei einer Schnurlänge von 50 Metern auf eine Ausgangshöhe von über 100 Metern. Auch in den beiden anderen Klassen sind die Ausgangshöhen enorm. Wer in den normalen Runden die geforderte Flugzeit nicht erreicht, findet sich im zweiten Teil der Rangliste. Mit diesen grossen Fly-off-Feldern sind

nebst den Piloten auch der Veranstalter und die Zeitnehmer gefordert. Ohne zusätzliche Hilfsmittel (Blinklicht) ist es fast nicht mehr möglich, bei Dämmerung die Modelle zu verfolgen.

Unter den Freifliegern wird heftig diskutiert, wie diese grossen Fly-off-Felder in Zukunft verhindert werden können. Es wird sich zeigen, in welche Richtung die Verantwortlichen die Weichen stellen werden. Die Schweizer Freiflieger müssen sich nicht verstecken. Die Leistungen, die an dieser Weltmeisterschaft erzielt wurden, sind aussergewöhnlich. ■

vol immenses, outre les pilotes, l'organisateur et les chronométreurs sont également mis à l'épreuve. Sans moyens supplémentaires (lumière clignotante), il est presque impossible de suivre les modèles à la tombée de la nuit. Parmi les adeptes du vol libre, on discute à l'avance de la manière d'éviter à l'avenir ces désagréments. Nous verrons dans quelle direction les responsables poseront les jalons. Les pilotes de vol libre suisses n'ont pas à se cacher. Les performances réalisées lors de ces championnats du monde sont exceptionnelles. ■

Im Gespräch mit Lauri Malila, F1A-Weltmeister 2023

Emil Giezendanner

Entretien avec Lauri Malila, champion du monde de F1A 2023

Emil Giezendanner (traduction libre: T. Ruef)

Es ist schon nicht so, dass meine Kenntnisse über diese Modellflugklasse irgendwo in den 60er-Jahren stehen geblieben sind. Trotzdem muss ich nach dem Gespräch mit Lauri einiges neu justieren: F1A-Freiflug ist eine hoch anspruchsvolle Wettbewerbsklasse. Sie verlangt eine gute körperliche Verfassung – die Modelle werden an der Schnur (50 m) hochgezogen und auf dem Gelände herumgeschleppt – bis der Konkurrent eine Aufwindzone spürt, um dann klinken zu können. Lauri meint dazu: *«Ich kann so lange schleppen, wie ich kann, aber wenn ich halbe Stunden in einem Wettbewerb verbringe, werden mich diejenigen, die auf ihren Einsatz warten, hassen. Aber ja, eine gute körperliche Verfassung ist notwendig, sowohl für die explosiven Starts (ca. 40 kg Leinenspannung) als auch, um sich während des gesamten Wettbewerbs konzentrieren zu können. Während eines typischen Wettkampfs gehe/laufe ich etwa 30 bis 40 km!»*

Die Modelle selber sind eigentliche Hi-Tech-Geräte geworden. Zwar ist die Technologisierung im Modellflug weit verbreitet, sogar so, dass viele bei ihrem

neu erstandenen Modell gar nichts davon wissen. Freiflug-Wettbewerbsmodelle sind mit ihrer Technik kaum zu überbieten. Auf kleinstem Raum und geringstem Gewicht. Die Segler können während des Fluges nicht beeinflusst werden – Ausnahme ist das Bremsen, um das Modell nicht zu verlieren –, das heisst, die ganzen Phasen und Abläufe während des Fluges müssen programmierbar sein. Lauri zeigt, welche Überlegungen und Situationen nicht nur die Wahl des zum Einsatz gelangenden Modells bestimmen, sondern welche Einstellungen er aufgrund der vorherrschenden Bedingungen (Wind, Thermik, Temperatur usw.) vornimmt. Die Einstellung der Klappen kommentiert Lauri wie folgt: *«Die Hauptidee der Flaps ist es, den Flügel während des vertikalen Reisefluges (zwischen Leinenfreigabe und Bunt) flach zu halten (Klappen oben). Im Gleitflug werden die Klappen heruntergefahren, um eine schöne Unterwölbung des Flügels zu erreichen. Das er-*

Ce n'est quand même pas comme si mes connaissances sur cette catégorie d'aéromodélisme étaient restées dans les années 60. Néanmoins, après avoir parlé avec Lauri, je dois réajuster cer-



Lauri Mailia an der Freiflug-WM 2023 in Monocontour, Frankreich.

Lauri Malla aux championnats du monde F1A à Monocontour, France.

Fortsetzung auf Seite 11 →



Transport und Übersicht Modelle sind nummeriert.
Transport et aperçu des modèles qui sont numérotés.



taines choses: le vol libre F1A est une catégorie de compétition très exigeante. Elle demande une bonne condition physique car les modèles sont treuillés au bout d'un fil de 50 m et parcourent ainsi le terrain accrochés, jusqu'à ce que le concurrent sente une zone de vent ascendant pour pouvoir alors le larguer. Lauri précise: *«Je peux treuiller aussi longtemps que je le peux, mais si je passe une demi-heure dans une compétition, ceux qui attendent leur tour vont me détester. Mais oui, une bonne condition physique est nécessaire, à la fois pour les départs explosifs (environ 40 kg de tension sur le fil) et pour pouvoir se concentrer pendant toute la compétition. Typiquement, pendant une compétition, je marche/cours environ 30 à 40 km!»*



Elektronik und Mechanik in der Rumpfbeule. Einstellungen werden hier vorgenommen. Ein GPS-Ortungssystem hilft beim Aufsuchen des Modells. Eine LED (Unterseite) unterstützt bei schlechter Sicht.

Electronique et mécanique logés dans l'avant du fuselage. Les réglages se font ici. Un système de localisation GPS aide à retrouver le modèle. Une LED pour le soutien en cas de faible luminosité.



Gut ersichtlich die Mechanik zur Flugeinstellung des Höhensteuers sowie auch zum Bremsen.

On aperçoit le mécanisme de la commande de profondeur, ainsi que celui pour déthermaliser.

gibt 20 bis 30 m mehr Starthöhe im Vergleich zu Modellen mit «festem» Flügel. Aber der Preis dafür ist eine viel höhere mechanische und strukturelle Komplexität.»

Eine detaillierte Matrix auf seinem Handy, die ihm über hundert Schritte die Einstellungen vorgibt, ist wohl das wichtigste Instrument dazu. Aus meiner Sicht hat sich diese Seite des Freiflugs stark in Richtung Forschung bewegt. Beruflich baut Lauri Malila mechanische Hi-Tech-Uhren. Die bei den Freiflugmodellen äussert wichtige und anspruchsvolle

Umsetzung elektronischer Signale in Mechanik dürfte ihm daher zugutekommen.

Das Trainieren stellt die Freiflugklassen vor grosse Herausforderungen. Fluggelände während der Vegetationszeit zu finden ist nicht einfach. Lauri besucht deshalb grosse Wettbewerbe in Europa und Übersee. Auf geeigneten Wettbewerbsplätzen trainiert er mehrere Tage. Ich wünsche ihm weiterhin viel Glück und Erfolg.

Fotos: Lauri Malila

Les modèles eux-mêmes sont devenus de véritables appareils hi-tech. La technologie a certes évolué énormément dans l'aéromodélisme, à tel point que beaucoup n'en ont même pas conscience lorsqu'ils achètent un nouveau modèle. Mais les modèles de compétition de vol libre sont difficilement égalables en termes de technologie. Ils sont très peu encombrants et très légers. Les planeurs ne peuvent pas être

continuation à la page 13 →

Die Matrix

Hier ist eine Matrix/ein Programm des aktuellen Gewinnerfluges. Ich werde versuchen, zu erklären, wie es funktioniert: Die horizontalen Linien stellen die verschiedenen Flugphasen dar. Die ersten 3 sind für den Schleppflug:

- STR (gerader Schlepp)
- CIR (Kreisschlepp)
- OLA (On-line Acceleration).

Am Ende von OLA wird die Leine aus der Hand gegeben, dann beginnt der Timer. Nach dem Loslassen sind:

- PU (Pitch-up), um das Modell mit der Nase nach oben zu drehen,
- CR (Cruise), wobei das Modell aufgrund der Übergeschwindigkeit aus der OLA senkrecht nach oben fliegt,
- BNT (Bunt), wenn das Modell in die horizontale Lage zurückkehrt. Am Ende des Bunts sollte die Geschwindigkeit des Modells gleich der Gleitgeschwindigkeit sein. Das bedeutet, dass die gesamte potenzielle Energie der Übergeschwindigkeit in Höhe umgewandelt wurde.

- FG (Fast Glide) ist eine etwas «sichere» Gleitflugeinstellung während der ersten 10 Sekunden. Sie dient der Stabilisierung des Modells vor der endgültigen, eher «spitzenmässigen» Gleitflugeinstellung (GL).
- Die letzte Position, DT (De-thermalizer), soll das Modell nach der maximalen Flugzeit zum Fallen bringen.

- Die erste vertikale Linie, T, steht für die Zeit.
- Die zweite, STA, ist die Servostellung für den Stabilisator.
- Die dritte, RUD, ist die Servoposition für das Seitenruder.
- Die letzten beiden, RF & LF, sind die Servopositionen für die rechten und die linken Klappen.

Der Timer verfügt auch über ein integriertes GPS zum Auffinden des Modells nach dem Flug und einen Höhenmesser. Die beigegefügte Höhenmesserkurve stammt von dem Siegerflug in Frankreich. Lauri

La matrice

Voici une matrice/un programme du vol gagnant actuel. Je vais essayer d'expliquer comment cela fonctionne:

Les lignes horizontales représentent les différentes phases de vol. Les trois premières correspondent au vol de remorquage:

- STR (remorquage en ligne droite)
- CIR (remorquage circulaire)
- OLA (On-line acceleration).

À la fin d'OLA, la ligne est larguée et le chronomètre démarre. Après le relâchement sont:

- PU (Pitch-up), pour faire tourner le modèle avec le nez vers le haut,
- CR (Cruise), le modèle volant verticalement vers le haut en raison de la survitesse de l'OLA,
- BNT (Bunt), lorsque le modèle revient en position horizontale. À la fin du Bunt, la vitesse du modèle devrait être égale à la vitesse de glissement. Cela signifie que toute l'énergie potentielle de la survitesse a été convertie en altitude.

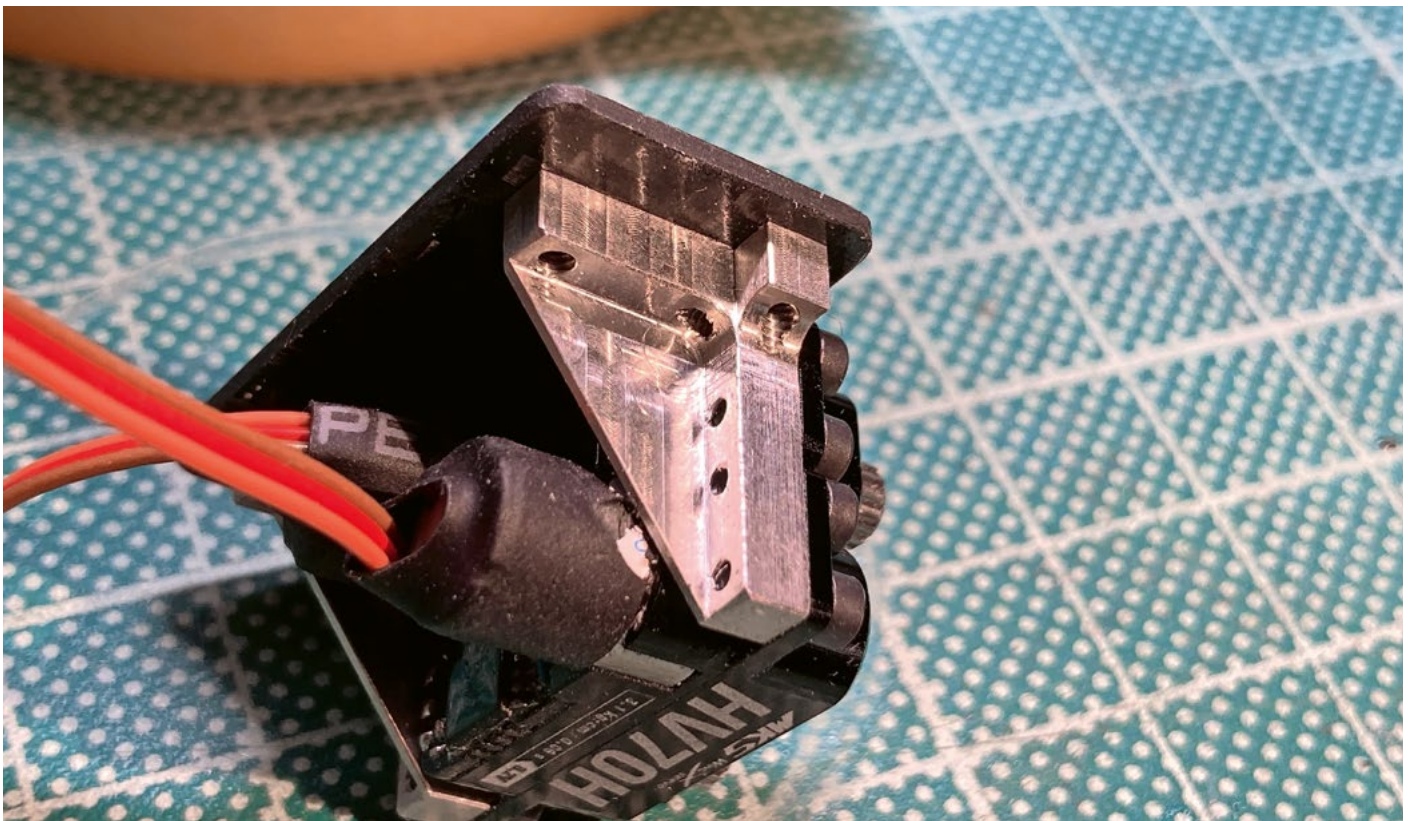
Cela signifie que toute l'énergie potentielle de la survitesse a été convertie en altitude.

- FG (Fast Glide) est un réglage de vol plané un peu plus «sûr» pendant les 10 premières secondes. Elle sert à stabiliser le modèle avant le réglage de vol plané final, plus «pointu» (GL).
- La dernière position, DT (De-thermalizer), est destinée à faire tomber le modèle après le temps de vol maximal.

- La première ligne verticale, T, représente le temps.
- La deuxième, STA, est la position du servo pour le stabilisateur.
- La troisième, RUD, est la position du servo pour la gouverne de direction.
- Les deux dernières, RF & LF, sont les positions de servo pour les volets droits et gauches.

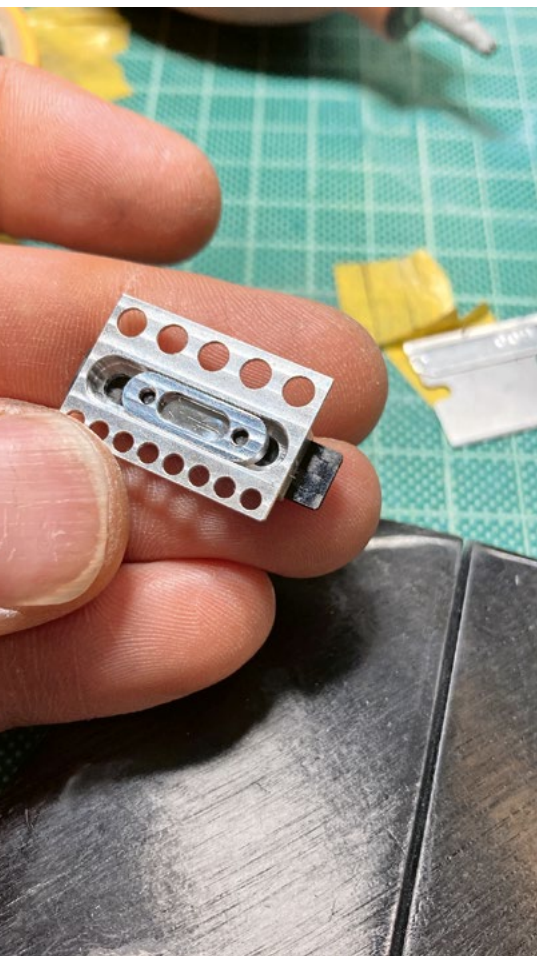
La minuterie dispose également d'un altimètre et d'un GPS intégré pour retrouver le modèle après le vol. La courbe altimétrique ci-jointe provient du vol gagnant en France. Lauri

	T	STA	RUD	RF	LF
STR		54	54	219	215
CIR		40	135	237	205
OLA		14	84	220	207
PU	0	8	66	0	0
CR	0.26	75	67	3	0
BNT	2.09 2.35	208	85	0	0
FG	1.20 3.55	77	84	211	220
GL	10.00 13.55	75	78	211	220
DT	485	251	85	211	220

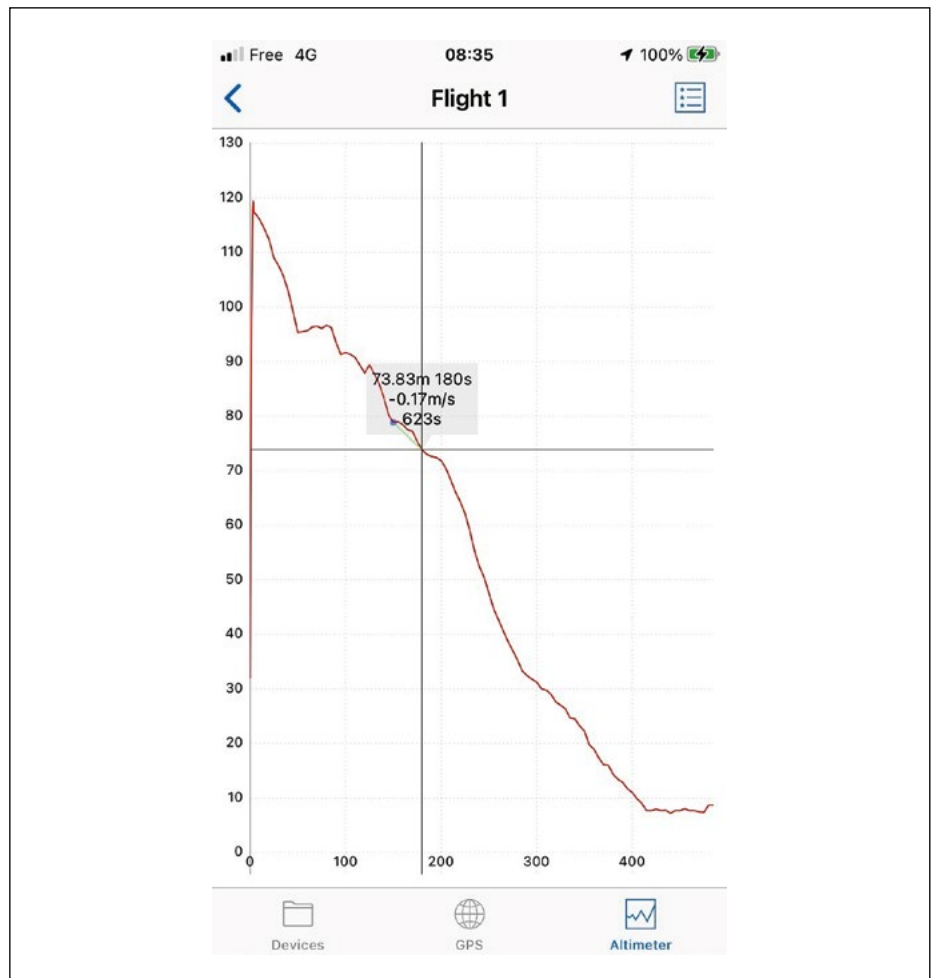


Servohalterung für den Stabilisator. Das Servo ist geklebt und mit Kevlarfaden umwickelt, anstelle der üblichen Befestigungsschrauben, um Platz zu sparen und die Flexibilität zu reduzieren.

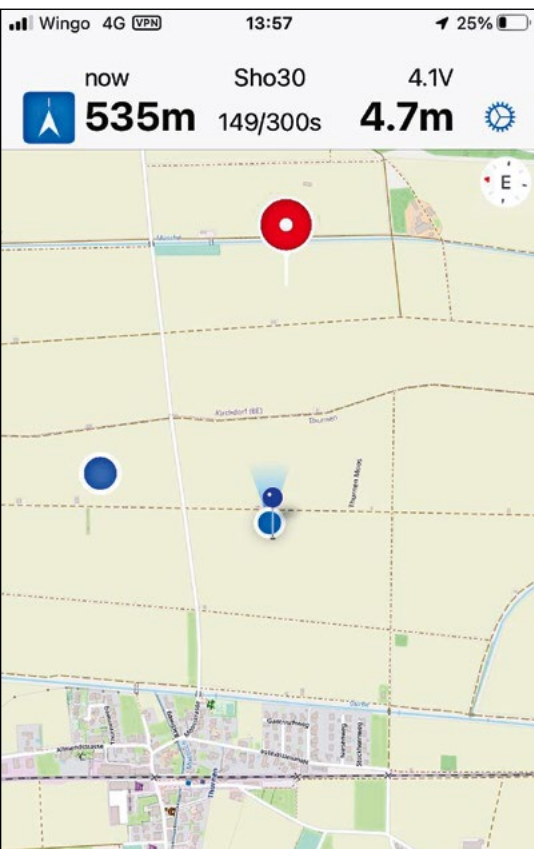
Fixation de servo pour la profondeur. Le servo est collé puis entouré d'un fil de Kevlar remplaçant les vis habituelles pour un gain de place et empêcher toute flexibilité.



Klappenservohalterung.
Klappenservohalterung Fixation du servo de volet.



Die Höhenmesskurve stammt vom Siegesflug an der WM.
Courbe de profondeur correspondant au vol gagnant aux CM.



GPS zum Auffinden des Modells.
Image GPS pour la récupération du modèle.

influencés pendant le vol, à l'exception de la déthermalisation pour sortir d'un courant ascendant et revenir au sol pour ne pas perdre le modèle. Cela signifie que l'ensemble des phases et des processus pendant le vol doivent être programmables. Lauri explique quelles réflexions et situations déterminent non seulement le choix du modèle à utiliser, mais aussi quels réglages il effectue en fonction des conditions dominantes (vent, thermiques, température, etc.).

Lauri explique le réglage des volets comme suit: *«L'idée principale des volets est de maintenir l'aile à plat (volets en haut) pendant le vol vertical (entre la libération du fil de treuillage et l'amorce). En vol plané, les volets sont abaissés pour obtenir une belle courbure sous l'aile. Cela donne 20 à 30 m de hauteur de décollage en plus par rapport aux modèles à aile fixe». Mais le prix à payer est une complexité mécanique et structurelle beaucoup plus élevée.»*

Par exemple, les volets doivent-ils être plutôt réglés pour la vitesse ou pour le thermique? Une matrice détaillée sur son téléphone portable lui indiquant les réglages sur une centaine d'étapes est sans doute l'instrument le plus important pour cela. De mon point de vue, cet aspect du vol libre s'est fortement orienté vers la recherche. Professionnellement, Lauri Malila construit des montres mécaniques hi-tech. La conversion de signaux électroniques en mécanique, très importante et exigeante pour les modèles de vol libre, lui est bénéfique. L'entraînement pose de grands défis aux classes de vol libre. Il faut obtenir des autorisations pour l'utilisation de terrains appropriés. C'est pourquoi Lauri participe à de grandes compétitions en Europe et outre-mer. Il s'entraîne plusieurs jours sur des sites de compétition appropriés. Je lui souhaite bonne chance et beaucoup de succès.

Photos: Lauri Malila

drawn 2023
by Allard van Wallene

Weights		Areas		Wing span:		
Wing:	235 g	30.13 dm ²		2320 mm	SSM:	23.1 %
Stabilizer:	8 g	3.84 dm ²		AR:	18.4	
Joiner:	20 g			MAC:	126.0 mm	
Fuselage:	170 g					GF Nose pod carbon fibre moulded
Total:	435 g	33.97 dm ²				

GF FCL
Gorskiy-Favionics
World Champion 2023
Lauri Malila
(Flapper Carbon Long)

Features:

- GF FX12SB electronic timer
- GF EInertia hook, 5 servos, GPS, altimeter, RDT, charger, LED flash
- Stabilizer, rudder, 2 flaps and hook latch servo controlled
- Warping: left V-break -0.2 mm, right V-break +0.2 mm, left tip -3 mm, right tip -2.0 mm.
- All carbon construction
- Stab covering: aluminized Mylar

Materials and Construction:

- Spar: caps Mitsubishi Pyrofil HS40 carbon, Rohacell 71 core covered in carbon braid
- 5 mm wide D-box 93 g/m² carbon fabric @ 45°
- IMS 65 carbon tow
- Core material: Rohacell 31 CNC milled
- Skin: 60 g/m² CF Aspro A60 spread tow fabric, Aspro A60 on flap, Epoxy Larit 267 cured 24 hrs @ 45°C then 12 hrs @ 65°C
- Top surface spray-painted in mixture of clear lacquer and texturizer
- Joiner 15 x 8.7 mm tapered to 7.8 x 2 mm length 200 mm
- DPP MR70 pultruded MR70 carbon strips glued with 3M DP460.
- tape turbulator 0.5 mm thick
- Ribs 1.1 mm balsa with 0.1 mm capstrips
- Balsa
- Spar tube: carbon braid and UMS-45 uni-directional layers inside
- 1.8 x 0.5 mm CF

Dimensions:

- Wing span: 2320 mm
- Wing chord: 126.0 mm
- Wing area: 30.13 dm²
- Stabilizer area: 3.84 dm²
- Fuselage length: 442 (unprojected)
- Wing length: 736
- Stabilizer length: 225
- Stabilizer width: 85.2
- Stabilizer thickness: 2.8
- Stabilizer gap: 2.4
- Incidence 3°
- C.G.: 74 mm from LE at root
- Tail boom: UMS-45 carbon UD, inside Aspro A60 spread tow outside
- Weight: 435 g

More info at:
<https://www.facebook.com/GorskiyFa>
<https://www.Gorskiyfa.com>

News bei LEOMOTION.com

Neue Antriebe

Dualsky CRS3000 Mk II – weiterentwickelt aus Erfahrung
Aus den Erfahrungen der diesjährigen F3A-Weltmeisterschaft und in enger Zusammenarbeit mit Juan Rombant haben die Ingenieure von Dualsky den gegenläufigen Antrieb CR3000 weiterentwickelt und bringen die nächste Generation auf den Markt – den CRS3000 Mk II. Die Robustheit und Haltbarkeit wurden weiter erhöht. Dank dem ausgeklügel-

ten Getriebe lassen sich zwei Propeller in gegenläufiger Drehrichtung betreiben, was das Drehmoment bei Pitch-Änderungen eliminiert und ein äusserst neutrales Verhalten hervorruft.

Dieser Antrieb in Kombination mit der regenerativen Bremse der Serie Dualsky SUMMIT Regler wird der Knaller der F3A-Saison 2024 mit hervorragendem Preis-Leistungs-Verhältnis.



Dualsky
CR3000 Mk II.

Neue Modelle

HQ Joy F5J – in neuem Design
Der HQ Joy ist ein leichter Voll-Carbon-Segler 2,5 m F5J von höchster Fertigungsqualität. Mit seinem hervorragenden Oberflächenfinish und dem modernen, zeitgemässen Design wird dies sicherlich ein sehr erfolgreiches Modell werden. Die bewährten AG Trag-

flächenprofile, kombiniert mit der hohen Streckung des Flügels und der widerstandsarmen Oberfläche, verleihen diesem Modell eine grossartige All-round-Performance, mit einfachem Thermikfliegen und hoher Gleitzahl. Leomotion bietet den Joy in zwei Ausbaustufen an: ARF (~350 g) oder RTF (~470 g) mit 6 bereits verbauten KST X08 und angelenkten Ruderflächen.



HQ Joy F5J.

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	2495 mm
Länge / Longueur:	1256 mm
Flügelfläche / Surface de l'aile:	39,6 dm ²
Abfluggewicht / Masse au décollage	ab 680 g



KST X10 Pro.

Diverses

KST X10 Pro mit erhöhter Stellkraft

Die neueste Generation der KST X10 in der Variante Pro

vermag trotz kompakter Bauweise seine Stellkraft weiter zu erhöhen. Die X10 Pro gibt es in zwei Grössen für stehenden (Pro-B) oder liegenden (Pro-A) Einbau.

Technische Daten / Données techniques:

KST X10 mini Pro:

Stellkraft / Forcer:	8,0 kg*cm, 0,08 s/60° (@8,4 V)
Abmessung / Dimension:	30 × 10 × 23 mm
Gewicht / Poids	20 g

KST X10 Pro:

Stellkraft / Forcer:	11,5 kg*cm, 0,10 s/60° (@8,4 V)
Abmessung / Dimension:	30 × 10 × 33,5 mm
Gewicht / Poids	25 g

Leomotion GmbH geht in neue Hände

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu dürfen, dass wir, Urs Leodolter, Guido Patroncini und Markus Müller, die Leomotion GmbH per 1. Januar 2024 an Mario Rupper übergeben werden. Diese Entscheidung wurde nach sorgfältiger Überlegung und Planung getroffen, um den langfristigen Fortbestand und das fortlaufende Wachstum unseres Unternehmens zu gewährleisten und Ihnen als Kunde und Lieferant Kontinuität zu bieten.

Die Leomotion GmbH hat sich stets durch ihre Kundennähe und Beständigkeit ausgezeichnet. Wir haben uns darauf konzentriert, unseren Kunden qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen zu bieten und gleichzeitig unsere Geschäftsprozesse fortlaufend zu verbessern und auszubauen. Diese Werte werden auch unter der neuen Führung gelebt.

Mario Rupper bringt eine Fülle an Erfahrungen und Kenntnissen mit, die die Leomotion GmbH in die nächste Phase ihrer Entwicklung führen werden. Mario Rupper ist nicht nur

ein versierter Modellbauer, sondern auch ein begnadeter Modellpilot. Wir sind zuversichtlich, dass unter seiner fachkundigen Führung unser Unternehmen weiterhin erfolgreich sein wird und unsere langfristigen Ziele nachhaltig verfolgt werden.

Der Geschäftssitz verbleibt in Russikon ZH. Während der Übergangsphase werden alle Geschäftsprozesse wie gewohnt weiterlaufen und für Sie als Lieferant und Kunde wird sich nichts ändern. Ihre Gutschriften und Gutscheine werden auch weiterhin ihre Gültigkeit behalten. Unser Team ist bestrebt, den Geschäftsübergang so reibungslos wie möglich zu gestalten.

Urs Leodolter, Guido Patroncini und Markus Müller werden Mario Rupper weiterhin beratend zur Seite stehen und vor Ort anzutreffen sein. Sie werden operationell bei Leomotion GmbH etwas kürzertreten, um sich vermehrt auf die Entwicklung und Produktion der eigenen Motorenlinie zu konzentrieren. Für diesen Zweck



wurde die Motorenproduktion aus der Leomotion GmbH rausgelöst und in die Leomotion Drives AG (www.LeomotionDrives.com) überführt, welche durch Urs Leodolter geführt wird. Die Leomotion Drives AG wird künftig nicht nur den RC-Bereich über den RC-Fachhandel bedienen (B2B), sondern auch Dienstleistungen und Produkte für industrielle Anwendungen anbieten. Die Leomotion GmbH bleibt der exklusive Vertriebskanal der Leomotion-Drives-Motoren in

der Schweiz für RC-Anwendungen.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, Mario Rupper herzlich willkommen zu heissen, Ihnen für Ihre langjährige Unterstützung und Ihr Vertrauen in die Leomotion GmbH zu danken und Sie weiterhin bei uns begrüßen zu dürfen. ■

*Freundlichen Grüsse
Urs Leodolter, CEO,
Guido Patroncini,
Markus Müller*

HORIZON HOBBY / LEMACO News:



Viper 70 mm.

E-flite – Viper 70 mm EDF Jet BNC Basic mit AS3X und SAFE Select (EFL077500)

Key Features

- Aktualisiert und verbessert mit einem leistungsstärkeren Antriebssystem, Smart-Elek-

tronik, gedämpften Fahrwerksbeinen und weicheren Reifen sowie einem besser sichtbaren Farbschema

- Extrem grosser Leistungs- und Geschwindigkeitsbereich, der einen Topspeed von bis zu 193+ km/h ermöglicht →



- Beliebte 6S 3200–4000 mAh 30+C-Akkus bieten hervorragende Leistung und Flugzeiten
- Spektrum AR631-Empfänger mit Fly-by-Telemetrie und branchenführender DSMX®-Technologie
- Optionale Schubumkehr zur Verkürzung des Rollwegs nach der Landung und für andere spezielle Rollmanöver

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 6–8+ Kanal Spektrum DSMX®/DSM2® kompatible Fernsteuerung
- (1) 6S 22,2 V 3200–4000 mAh 30+C LiPo mit EC5 oder IC5 Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

E-flite – Viper 70 mm EDF Jet BNC Basic mit AS3X et SAFE Select (EFL077500)

Key Features

- Mis à jour et amélioré avec un système d'entraînement plus puissant, une électronique intelligente, des jambes de suspension amorties et des pneus plus souples, ainsi qu'une palette de couleurs plus visible
- Plage de puissance et de vitesse extrêmement large, permettant une vitesse de pointe allant jusqu'à 193+ km/h
- Les batteries 6S 3200–4000 mAh 30+C populaires offrent d'excellentes performances et temps de vol
- Récepteur Spektrum AR631 avec télémétrie de survol

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	1100 mm
Länge / Longueur:	1026 mm
Gewicht / Poids:	1856 g
Motor / Moteur:	3060–1900 Kv
Akku / Accu:	22,2 V 3200 mAh 6S 50C LiPo Battery mit EC5 oder IC5 Connector

et technologie DSMX® de pointe

- Inversion de poussée en option pour raccourcir la voie de circulation après l'atterrissage et pour d'autres manœuvres de roulage spéciales

Nécessaire pour compléter:

- (1) Radiocommande Full-Range 6–8+ Voies Spektrum DSMX®/DSM2® compatible
- (1) 6S 22.2V 3200–4000 mAh 30+C LiPo avec connecteur EC5 oder IC5
- (1) Chargeur LiPo compatible

Hobbyzone – Duet S 2 RTF, mit Akku und Ladegerät (HBZ05300)

Key Features

- Eine aktualisierte und verbesserte Version eines der meistverkauften und

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	523 mm
Länge / Longueur:	368 mm
Gewicht / Poids:	43 g
Motor / Moteur:	Brushed
Akku / Accu:	3,7 V 150 mAh 1S 25C LiPo Battery: PH 1,25 (Ultra Micro)

- kostengünstigsten Trainermodelle in Hobbyqualität, die zum Erlernen des Modellflugs erhältlich sind
- 100 % vollständig und sofort flugbereit – es gibt nichts extra zu kaufen, bereit-zustellen oder zusammen-zubauen
- Jetzt mit der exklusiven SAFE®-Technologie ausgestattet, die hilft, Abstürze zu verhindern und das Erlernen des Fliegens noch einfacher zu machen
- Ultra-Micro-Grösse, um draussen in Parks, auf Sportplätzen oder sogar drinnen in Turnhallen zu fliegen
- 3-Kanal-Steuerung für vollständige Kontrolle von Steigen/Sinken, «Lenkung» und Gas

Zusätzlich benötigt wird:

Nichts! Alles, was Sie benötigen, um zu fliegen und Spass zu haben, ist enthalten!

Händlerliste und weitere Infos unter: www.lemaco.ch



Duet S 2 RTF

Hobbyzone – Duet S 2 RTF, avec accu et chargeur (HBZ05300)

Key Features

- Une version mise à jour et améliorée de l'un des modèles d'entraînement de loisir les plus vendus et les plus rentables disponibles pour l'apprentissage du vol sur modèle réduit.
- 100% complet et prêt à voler – il n'y a rien de plus à acheter, à fournir ou à assembler
- Désormais équipé de la technologie exclusive SAFE® pour aider à prévenir les accidents et rendre l'apprentissage du vol encore plus facile
- Taille ultra-micro pour voler à l'extérieur dans les parcs, les terrains de sport ou même à l'intérieur des salles de sport
- Commande à 3 canaux pour un contrôle complet de la montée/descente, de la «direction» et de l'accélérateur

Nécessaire pour compléter:

Rien! Tout ce dont vous avez besoin pour voler et vous amuser est inclus!

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

E-flite

Apprentice STOL S 700 mm RTF mit SAFE (HBZ6100) Apprentice STOL S 700 mm BNF Basic mit SAFE (HBZ6150)

Key Features

- Der leistungsfähigste, langlebigste und am einfachsten zu fliegende Ultra-Mikro-Trainer für Erstpiloten und erfahrene Piloten, die anderen das Fliegen beibringen
- Bereit für den Einsatz mit Ihrem kompatiblen Spektrum DSMX- oder SLT-Sender, Akku und Ladegerät (separat erhältlich)

- Ausgestattet mit der exklusiven SAFE®-Technologie, die hilft, Abstürze zu verhindern und das Erlernen des Fliegens zu erleichtern
- Ultra-Mikro-Grösse zum Fliegen in grossen Höfen, Parks, auf Sportplätzen und darüber hinaus
- Vollständige 4-Kanal-Steuerung für das Training zur vollen Kunstflugfähigkeit

Was zur RTF mit SAFE-Select-Version zusätzlich benötigt wird:

Nichts! Alles, was Sie benötigen, um zu fliegen und Spass zu haben, ist enthalten!

Was zur BNF Basic mit SAFE-Select-Version zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum DSMX oder SLT-kompatible 6+ Kanal-Fernsteuerung
- (1) 2S 7,4 V 300 mAh LiPo-Akku mit 3-Pol JST-PH-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

Apprentice STOL S 700 mm RTF avec SAFE (HBZ6100) Apprentice STOL S 700 mm BNF Basic avec SAFE (HBZ6150)

Key Features

- L'ultra-micro-entraîneur le plus performant, le plus durable et le plus facile à



RTF Basic avec SAFE (HBZ6100).

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	700 mm
Länge/Longueur:	490 mm
Gewicht/Poids:	157 g (inkl. Akku)
Motor/Moteur:	1810–2000 Kv 12-Pole
Akku/Accu:	7,4 V 300 mAh 2S 30C LiPo-Akku mit PH-Anschluss/avec connecteur PH

- piloter pour les pilotes débutants et les pilotes expérimentés qui apprennent aux autres à voler
- Prêt à l'emploi avec votre émetteur, batterie et chargeur compatibles Spektrum DSMX ou SLT (vendus séparément)
- Équipé de la technologie exclusive SAFE® qui aide à prévenir les accidents et facilite l'apprentissage du vol.
- Taille ultra-micro pour voler dans les grands jardins, les parcs, les terrains de sport et au-delà
- Contrôle complet à 4 canaux pour l'entraînement à la

pleine capacité de vol acrobatique

Nécessaire pour compléter la version RTF SAFE Select:

Rien! Tout ce dont vous avez besoin pour voler et vous amuser est inclus!

Nécessaire pour compléter la version BNF SAFE Select:

- (1) télécommande à 6 canaux compatible Spektrum DSMX ou SLT
- (1) batterie LiPo 2S 7,4 V 300 mAh avec connexion JST-PH
- (1) chargeur LiPo compatible



BNF Basic avec SAFE (HBZ6150).

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



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



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

www.wiesermodell.ch

Sonnenhof-Modellbau GmbH

M. + M. Kammerlander

Rütistrasse 14 • 8580 Amriswil
Telefon 079 817 79 25

www.sonnenhof-modellbau.ch
verkauf@sonnenhof-modellbau.ch



Neu: für den ehrgeizigen Modellbauer



Neu: für den Motorflieger

Klemm-L-25 1:3,3

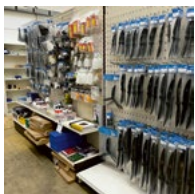


Spannweite: 3,95 m
Gewicht: 13,5 kg
Motor: 70 ccm Boxer

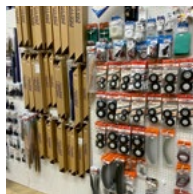


Neuer Schwung für alte Segler!
eigenstartfähig, dynamisch,
unabhängig.
Wir bauen sie für Sie ein >JETEC<

CNC und Modellbau



Mo, Di, Do, Fr
09.00 - 11.30 Uhr
14.00 - 18.30 Uhr
Sa
09.00 - 12.00 Uhr



BAUMBERGER-
TE.CH

Feldackerstrasse 2
5040 Schöffland
062 544 74 44
www.baumberger-te.ch
info@baumberger-te.ch

Finde die 7 Unterschiede

LEOMOTION.COM

CG-one Vario XL



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

Reach
new
heights

Leomotion GmbH
Kirchgasse 3
8332 Russikon
Switzerland

info@leomotion.com
www.leomotion.com

Segel- & Motorflug



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

 LEOMOTION

Erfahrung mit Monsun V2 PNP

Es soll ein Allroundmodell sein, gut in der Thermik, nicht mehr als 3000 mm Spannweite haben und auch flott am Hang zu fliegen sein. Nach sorgfältigem Stöbern im Web fiel mir der Monsun V2 von Robbe Modellsport auf.

Zwei Saisons im Einsatz

Ich flog bereits zwei Saisons den Monsun und war recht zufrieden, bis mein Modell am Haushang von einem Baum «angesprungen» wurde. Die Beschreibung des Monsun V2 war vielversprechend, hier ein kurzer Ausschnitt: Der Monsun V2 ist der Nachfolger und die Weiterentwicklung des berühmten Monsun. Es handelt sich um einen Thermik- und Allroundsegler in der kompakten 3-m-Klasse mit 4-Klappen-Flügel. Das T-Leitwerk wird spielfrei mit einem direkt eingebauten Servo angelenkt. Die PNP-Version verfügt über bereits fertig eingebaute Servos, elektrische Steckverbindung und originale Multilocks als Tragflächensicherung sowie Regler, Motor, Luftschraube und Spinner.

Der Rumpf

Der rot lackierter GfK-Rumpf besticht durch makellose Oberfläche. Alle Holzspanten sind bereits geklebt und die CFK-Verstärkungen sind genau dort, wo sie hingehören. Der Spant für die Lipo-Halterung muss, je nach dem zur Verwendung kommenden Lipo, noch verklebt werden (Schwerpunkt). Die grosse Kabinenhaube ermöglicht einen guten Zugang zu den werkseitig eingebauten Komponenten wie Servo, Regler und Verkabelung.

Die Verbindung zu den Flächen servos erfolgt über montierte und verlötete MPX-6-Pol-Stecker. Auch der Akkuwechsel (Ultra 4S/4200) wird durch die grosse Kabinenhaube erleichtert.

«Befeuert» wird der Monsun mit einem Ro-Power-Torque-3526-870-K/V-Aussenläufer, geregelt durch einen Ro Control 6–80 80 A. Der eloxierte 38-mm-Alu-Spinner und ein 12×8"-Kohlefaser-Propeller, natürlich bereits alles montiert, machen den Monsun in kurzer Zeit startklar.

Der Flügel

Auf den ersten Blick besticht er durch sein aussergewöhnliches Design und man meint, einen CFK-Flügel in der Hand zu haben. Die Flächen (Styro/GFK/Abachi) sind mit Oracover in Rot, Weiss und Schwarz sehr aufwendig und sorgfältig gebügelt. Die Unterseite der Flügel ist weiss bespannt und trägt in grossen roten Lettern den Flugzeugnamen «Monsun». Die Tragflächen sind aus Styroporkern, Glasfaserlagen, Abachi-Beplankung und einem



Technische Daten

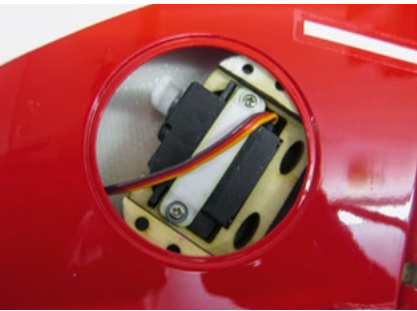
Spannweite:	3000 mm
Fluggewicht:	ca. 2950 g
Steuerung:	H,S,Q,M,WK
Hersteller:	Robbe Modellsport
Rumpf:	GFK/CFK
Flächen:	Styro/GfK/Abachi
Ausführung:	PNP – PLUG N PLAY
Empf. Akku:	4S/4200 mAh LiXX
Länge (mm):	1480 mm
Motor:	Ro-Power Torque 3526–870 kv
Profil:	HQ 2,5/9
Flugerfahrung:	Fortgeschritten
Bauerfahrung:	Anfänger

kohlefaserverstärkten Holm aufgebaut und machen einen hochfesten Eindruck. Die Servos (Robbe-Servos FS-277 mit Kugellagern und Metallgetriebe) für Querruder und Wölbklappen sind inklusive Gestänge, Verkabelung und Abdeckungen flugfertig montiert.

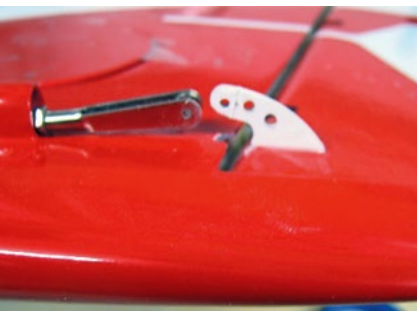
Das T-Leitwerk

Wie die Flächen ist auch das Leitwerk fertig in passendem Design gehalten. Das Höhenruder wird durch ein im Seitenleitwerk eingebautes Servo an-



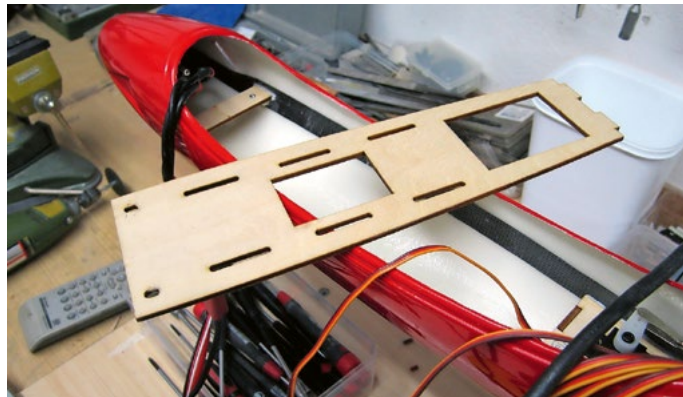


Servo für Höhenruder bereits werkseitig verbaut.



Das Seitenruderhorn muss, um den vollen Ausschlag zu bekommen, auf Bohrung eins verkürzt werden.

gesteuert. Das Seitenruder wird konventionell über einen Bowdenzug angelenkt. Alle Ruder sind bereits werkseitig angeschlagen.



Das Akkubrett wird geschraubt und gesteckt eingebaut. Eine Sicherung durch Einharzen ist jedoch zu empfehlen.

Der Bau des Monsun

Durch den hohen Vorfertigungsgrad beschränkt sich der Bau des Monsun auf den Einbau der Fernsteuerungskomponenten, das Einstellen der Ruderwege (nach Bauanleitung) und das Einstellen des Schwerpunktes (je nach verwendeten Lipos ist eine Bleizugabe notwendig). Nochmals alles überprüfen und einem Erstflug steht nur mehr ein unpassendes Wetter im Wege.

Erstflug

Ein Erstflug ist immer eine spannende Sache für die Zuschauer, aber besonders für den Piloten.

Also nochmals alles überprüfen, Motor auf volle Leistung und Harry übergibt den Monsun seinem Element. In einem Winkel von mehr als 60 Grad geht es himmelwärts. Die Motorleistung ist mehr als ausreichend. Nach etwa 10 Sekunden Motorlaufzeit hat der Monsun seine Ausgangshöhe erreicht und geht mit einem sehr angenehmen Gleitflug in die Platzrunde. Die Fluggeschwindigkeit ist, lässt man das Modell «laufen», etwas höher als erwartet, aber durchaus annehmbar. Der Monsun ist ja kein «Wiesenschleicher». Die in der Bauanleitung angegebenen Ruderwege sind genau richtig

und der Monsun reagiert sehr gut auf die Ruder. Auch in den Flugphasen Thermik und Speed sind die Ruderwege der Querruder und Wölbklappen als Ausgangsbasis für die ersten Flüge recht gut. Die eingestellte Schwerpunktlage liegt natürlich auf der sicheren Seite und kann in weiterer Folge individuell reduziert werden. Mit den angegebenen Grundeinstellungen ist der Monsun gut fliegbar und bereitet sicher auch weniger geübten Piloten grossen Flugspass. Die angegebenen «Butterfly»-Einstellungen sind entsprechend und ermöglichen gute Landeeigenschaften. Nach einigen Flügen, der 4S-Lipo reicht für einen ganzen Nachmittag, beweist der Monsun, dass er ein guter Allrounder ist und auch durchaus Thermik annimmt.

Monsun V2 am Hang

Als passionierter Hangflieger war ich sehr neugierig, wie sich der Monsun am Hang fliegen lässt. Ich konnte den Monsun an verschiedenen Hängen und bei wechselnden Wetterbedingungen testen. Weder beim Start noch beim Fliegen musste ich den «Flautenschieber» einsetzen. Der Monsun überzeugte





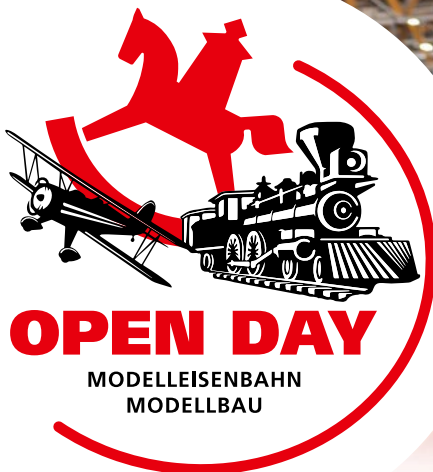
auch am Hang durch seinen grossen Geschwindigkeitsbereich und tadelloses Ansprechen auf Thermikbärte. Das sehr ansprechende Design kommt mit dem alpinen Hintergrund sehr schön zur Geltung und erfreut Piloten und Zuschauer.

Resümee

Der Monsun V2 ist natürlich keine Wettkampfmachine. Er überzeugt jedoch durch sein breites Einsatzspektrum und natürlich durch sein sehr günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis.

Der Monsun V2 ist natürlich kein Anfängermodell, jedoch für den fortgeschrittenen Modellpiloten zu empfehlen. ■

*Manfred Dittmayer
Fotos: Harry Bingl,
Clemens Strausky,
Steffen Knecht und
Manfred Dittmayer*



Samstag 3. Feb 2024 | 10–17 Uhr

Der Tag für Eisenbahn- und Modellbau-Fans!

Normalerweise ist der Besuch der Spielwarenmesse nur für Fachhändler. Für Fans des Bereichs Modelleisenbahnen und Modellbau öffnen sich erneut die Türen der Halle 7A auf dem Nürnberger Messegelände. Am 3. Februar 2024 können Modell-Begeisterte bei namhaften Ausstellern, wie Faller, Märklin, Busch, Herpa, Noch, Preiser, IXO-IST, Tamiya Carson und Schuco die neuen Modelle der kommenden Saison als erste begutachten. Eine Neuerung für 2024: es ist erstmals Handverkauf gestattet.



Erwachsene und Kinder ab 6 Jahren erhalten nur am 3. Feb 2024 von 10 bis 17 Uhr Zutritt für die Halle 7A. Tickets ab 2. Dez 2023 erhältlich.



www.spielwarenmesse.de/openday



GAM2000: Raduno elicotteri internazionale, agosto 2023, Stabio

Weekend 19/20 agosto, un promettente weekend estivo con temperature intorno ai 34 gradi. La mattinata si svolse ancora in un clima abbastanza gradevole, dal punto di vista della temperatura. È stato quindi utilizzato molto dai piloti presenti. Dato che ogni anno arrivano più o meno gli stessi piloti con i loro modelli più o meno identici, vorrei rinunciare a nominarli. Vale la pena menzionare in particolare i modelli – Hughes 300 – e Kaman HH-43B Huskie.

Lo Hughes 300 è un modello molto bello e interessante. Particolarmente interessante è la parte tecnica della trasmissione, motore elettrico con trasmissione a cinghia cuneiforme sul rotore. Il Kaman HH-43B Huskie è un modello di Giorgio Schuler, una volta diverso dal classico Kaman, in quanto assomiglia più a una scatola da scarpe che a un elicottero.

È in fase di completamento, ma ha fatto il suo volo inaugurale tecnico con successo.

Un modello che valga la pena di osservare sembra un po' utopistico. È un elicottero rosso che è segnato con l'emblema della Rega.

Siamo stati ben serviti dalla cucina del GAM2000 che aveva anche una scorta di varie bevande fresche, in quel giorno di enorme importanza, a disposizione.

Dopo pranzo, una siesta come nel sud, dato che la temperatura era diventata insopportabile per volare. Il che ha reso il campo d'aviazione come un deserto.

Un fine settimana, ancora una volta un successo con un grande ringraziamento a GAM2000 per la loro organizzazione.

Grazie. ■

Testo e foto: Wolf Völler

Foto +: Giorgio Schuler e Internet

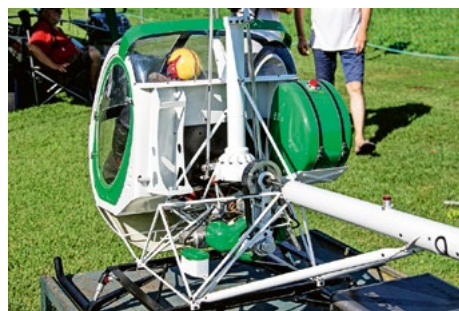


Volo tecnico.



Kaman HH-43B Huskie.





Hughes 300 – dettagli.



Originale in volo.



Parte posteriore di un Lama.



Cabina, vista interna Lama.



In attesa del volo.



Utopia.



Un veterano: Ewald Heim.



Kaman in costruzione.



Interesse per una dimostrazione.



Dialogo tra Kaman e Puma.

Jula 2023: Une semaine inoubliable pour de jeunes passionnés

Le Jula (Jugendlager) s'est déroulé pour sa 39^e édition à S-chanf dans les Grisons. Rappelons que ce camp s'adresse au jeunes, filles et garçons, qui partagent la passion de l'aviation et désirent évaluer la possibilité d'en faire un métier.

Sous le patronage de la Fondation Pro Aéro, des jeunes de 14 à 16 ans ont passé une semaine inoubliable, rythmée par des ateliers de construction, des théories, du sport, des jeux et une visite de l'aéroport de Samedan.

Ils venaient de toutes les régions linguistique de la Suisse et étaient donc intégrés dans de petits groupes de maximum 16 personnes dont 2 groupes de Romands. Des présentations vivantes d'aérodynamisme, Forces aériennes suisses, Skyguide, Swiss, MétéoSuisse, AÉCS, Swiss Space Association dans leur langue sont réparties dans la semaine. Un jour de visite de l'aéroport de Samedan leur présente d'autres aspects du monde de l'aviation: sauvetage aérien par la Rega, aéromodélisme, vol à voile, vol libre, éclaireurs parachutistes, sans oublier la visite des principaux aéronefs

militaires: Puma/Cougar, PC7, EC635 présents sur le tarmac de Samedan. Ils ont droit à des démonstrations en l'air d'hélicoptères civils (Heli-Bernina) pour des missions utilitaires, une démonstration de Super Puma, des sauts en parachute et un passage de FA/18 de l'armée suisse ... bref de quoi s'en mettre plein les yeux!

La tranche d'âge de 14 à 16ans est idéale pour s'inscrire dans le programme SPHAIR, instruction préparatoire de l'aviation, qui se glisse dans leur temps d'études. Pendant toute la semaine, les intervenants ont répondu à toutes les questions des intéressés.

Pour mieux intégrer les notions aérodynamiques enseignées rien ne vaut que de construire des engins volants et les tester en pratique. Chaque participant est reparti avec ses objets réalisés dans la semaine: boomerangs, planeur, fusée, montgolfière, cerf-volant.

Et comme si tout cela ne suffisait pas pour assouvir l'énergie et l'enthousiasme inépuisable de ces jeunes, des surprises leur ont été réservées: notons un vol à l'aube en montgolfière captive ou un simulateur de vol et des parties de sport endiablées!



Essais pratiques des constructions.



Atelier de construction de fusées.

L'ambiance dans ce camp contribue à cette atmosphère inoubliable car les jeunes cultivent l'amitié au sein de leur groupe et en partageant



Sur l'aéroport de Samedan, les participants pouvaient s'imaginer aux commandes des aéronefs.

avec les autres groupes linguistiques. Ils mangent à leur faim et même plus grâce aux petits plats concoctés par une cuisine généreuse à la hauteur. Une équipe de bénévoles conséquente est là pour assurer le bon fonctionnement de toute l'infrastructure, réparer les éventuels bobos, veiller au bien-être de tous. Eux aussi ont plaisir à se retrouver chaque année dans une bonne ambiance et offrir leur temps sans compter.

Les inscriptions sont ouvertes pour la 40^e édition anniversaire du Jula, du 28 juillet au 3 août 2024:

<https://www.jula-proaero.ch>



Le groupe des Romands cultive la camaraderie devant les appareils de leurs rêves.

Thierry Ruef

42. Flugtag Hausen a.A. 2023



Was war das für ein spätsommerliches Modellflugfest am diesjährigen Flugtag Hausen a.A.! Die Organisatoren des Anlasses, die Modellfluggruppe Affoltern a.A. (MGAF), wurden für manche Events vergangener Jahre, wo die Sonne nicht so oft vorbeikam, fürstlich entschädigt.

Über 40 Piloten trafen sich so am gewissermassen zum Saisonfinale der Modellflieger emporstilisierten Showfliegen der Cracks in Hausen a.A. Pünktlich um 10.00 Uhr hob Wolfgang Auth vom OK Hausen 2023 mit dem Logo des Vereins, der Papierschalbe, vom Boden

ab und eröffnete damit den 42. Flugtag Hausen a.A. Mit seidenweichen Klängen aus den perfekt angeordneten Lautsprechern gleitete der «Papierschalbe» lautlos wieder gegen den Boden und setzte sanft neben der 700 m langen Piste auf der Wiese auf. →



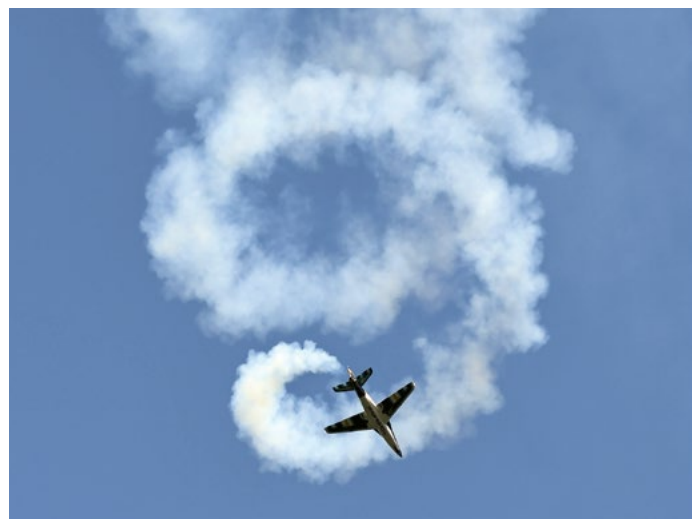
→ Papierschalbe.



Briefing.



Danach war aber für lange Zeit Schluss mit ruhig, den von da an dröhnten zahlreiche Turbinen, Rotoren und Propeller mit immer mal farbigem Rauch in den schönen Herbsthimmel hinein. Nach zwei erfolgreichen Programmdurchläufen ging der erste Tag des Events zu Ende. Das Wochenende wäre aber nicht der Flugtag Hausen a.A. ohne das bereits zur Tradition gehörende Chäsfondue für alle teilnehmenden Piloten und vielen Helfer im Festzelt der MGAF. Der nächste Tag startete wieder optimal vom Wetter her nach dem feuchtföhlichen Abend. Wieder wurde das angepasste Programm zwei Mal spektakulär, aber sicher vor dem begeistert in Scharen aufmarschierten Publikum vorgetragen. Für alle





angereisten Personen war et-
was im abwechslungsreichen
Showflugprogramm vorhan-
den. Auch die Kleinsten hatten
richtiggehend Freude am bun-
ten Treiben am Boden und in
der Luft. Der Flugtag Hausen
a.A. ist eben ein richtiger Fami-
lienanlass.

So viel Spannendes zu bewun-
dern machte nicht nur Hunger
auf noch mehr Modellbau, son-
dern auch auf Essbares, für das
mit zahlreichen verschiedenen
Essensmöglichkeiten durch die
MGAF gesorgt war.

Viele Marktstände und auch In-
fostände informierten Wiss-
begierige über die schöne
Freizeitbeschäftigung bis zum
Schluss des Flugtages, als
eine ansprechende und lustige
Fuchsjagd mit vielen Berüh-
rungen den Anlass beendete.

*Wolfgang Auth,
OK Hausen 2023 (Text)
Valentin Bodmer,
MGAF (Fotos)*

Glocknerhof ****
FERIENHOTEL

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

Fliegen in Kärnten



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



Neu:
- Bau-Seminare
- Bau-Service
- Helikurse

Marco



Open Fly-In und Sternmotortreffen beim Modellflugverein Gäu

Der Modellflugverein Gäu hat zum 13. Open Fly-In und 4. Sternmotortreffen eingeladen.



Bei schönstem Wetter konnte der Modellflugverein Gäu am Samstag 56 Piloten begrüßen. Nach dem Briefing konnten sich die Piloten einschreiben. Danach ging es zügig mit dem Flugbetrieb los. Zu Gast war auch die Swiss Akro Connection, die ihr Programm, das «Akro-Karussell», zweimal den zahlreich erschienenen Besuchern vorführte. Es waren auch Gäste aus DE angereist. Unter anderem hat Marc Petrak seine Fiat G91 (57 kg) Scale weiträumig vorgeflogen. Unsere beiden Mitglieder Maik Stuber und Dani Affolter vom Swiss Formation Team waren natürlich auch da. Sie zeigten mit ihren Albatros L39 (82 Kg) wie immer, zweimal an beiden Tagen, ihr perfektes Programm, bei dem auch Smileys in den blauen Himmel geflogen wurden. Vergessen darf man natürlich nicht die vielen anderen Piloten, die ihre Modelle perfekt vorgeflogen haben. So waren 3D-Helikopter und Akromaschinen, Fallschirmspringer und Depronmodelle zu sehen. Es war auch für Kinder etwas dabei. Mit einem Modell wurden Täfelchen abgeworfen, die die zahlreichen Kinder aufsammeln konnten.



Fiat G91 von Marc Petrak.



Play video ▶

Am **Samstagabend** gab es um 18.00 Uhr noch Pilzrisotto gratis für alle Piloten und die zahlreich anwesenden Gäste und Besucher, solange Vorrat, was sehr gut ankam. In kurzer Zeit waren die 35 kg Risotto gegessen.

Am **Sonntag** fanden insgesamt 38 Piloten den Weg zu uns. 26 Modelle hatten einen Sternmotor die Scale vorgeflogen wurden. Auch an diesem Tag wollten wir wieder die ganze Palette vom Modellflug zeigen, sodass die schon erwähnten Piloten noch einmal ihr Programm vorfliegen konnten. Es hat an beiden Tagen alles bestens geklappt. Die Piloten





bedanken sich für die Organisation und die Sicherheit, die bei der MfV Gäu grossgeschrieben wird. Leider gab es drei Abstürze, bei denen die Modelle zerstört wurden. Aber das gehört leider auch zum Modellflug.

Der Modellflugverein Gäu bedankt sich bei allen Piloten, Gästen und Besuchern für das zahlreiche Erscheinen und freut sich jetzt schon auf das nächste Jahr. Dieser Anlass ist schon festgelegt. Er findet am Wochenende vom 7./8. September 2024 statt. ■

Heinz Grossmann

Das Swiss-Akro-Showteam zu Gast am OpenFly im Gäu

Am traditionellen OpenFly und Sternmotortreffen des MFV Gäu in Oberbuchsiten war die Swiss Akro Connection als Showblock eingeladen. Vier Mal an den zwei Tagen wurde vor dem zahlreich erschienenen Publikum das «Akro-Karussell» präsentiert.

Vier grosse Akrosegler, die gleichzeitig in einer eng definierten Akrobox ihre Flugfiguren mit Rauch an den Himmel zeichnen – das funktioniert nur mit einem exakten «Drehbuch» und acht Piloten und Helfern, die diese Vorgaben auch präzise umsetzen.

Mit einem Höhenversatz von 250 Metern startet ein Schleppespann nach dem andern. Dabei fliegt der Schlepper mit seinem Segler eine genau vorgeschriebene Route, um ihn dann auf einer Höhe von rund 600 Metern in die Akrobox zu entlassen.



Die Pyrotechnik wird vorbereitet: Die Rauchpatronen und Thunder werden während des Fluges elektrisch gezündet.



Safety first: Vor jedem Start werden die Startreihenfolge, die Flugrouten, die Notfallszenarien usw. besprochen.



In dieser Abfolge muss jeder Schlepp gelingen, darf kein Motor ausgehen, keine Schleppschur reissen.

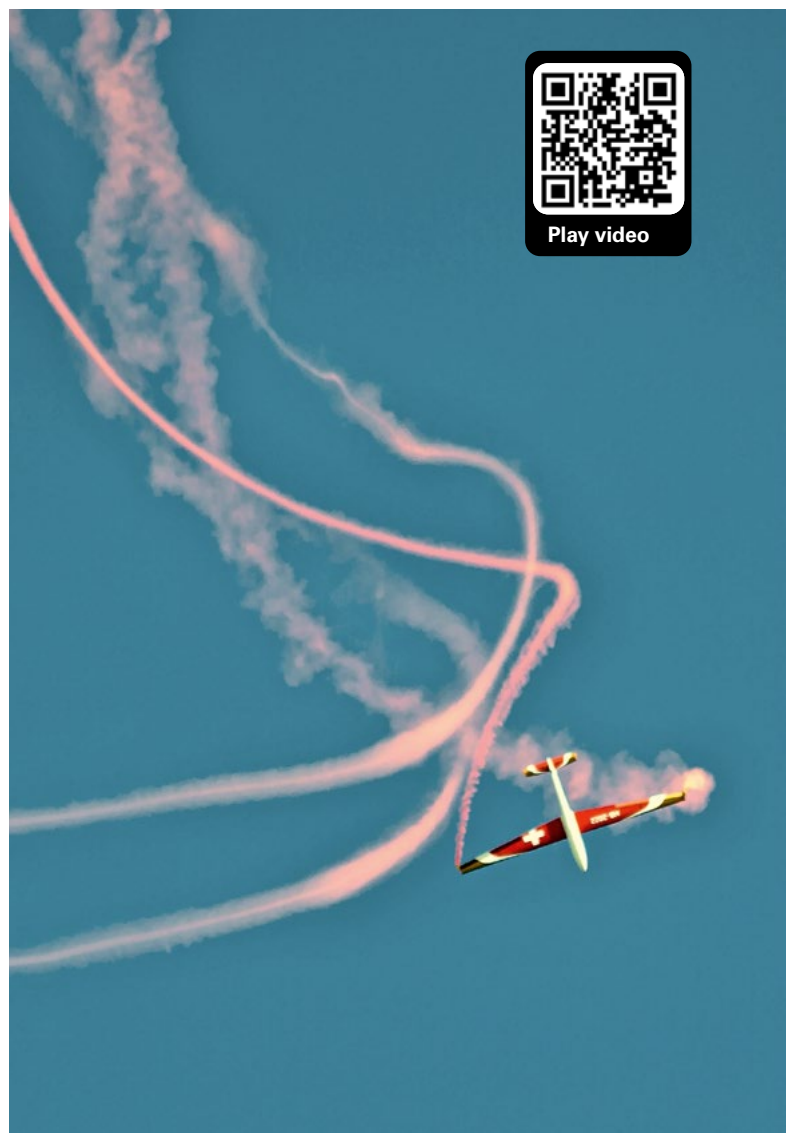
Während die Seglerpiloten nun ihre harmonischen Flugmanöver in den Himmel zeichnen, kreisen die Schlepper abseits in einer Warteschleife. Erst wenn alle Segler sicher auf der Piste gelandet sind, kehren auch die Motorschlepper zum Ausgangspunkt zurück.

Im Gäu haben diese Präsentationen bestens geklappt, was vom Publikum jeweils mit grossem Applaus honoriert wurde. Neben den fantastischen und sehenswerten Jet- und Motor-

modellen und den spektakulären Flugdarbietungen war es uns von der Swiss Akro Connection wichtig, dem Publikum mit unserem Segelflugkarussell eine andere, ebenso faszinierende Sparte des Modellfliegens vorzustellen. Auch für uns SAP-Piloten ist diese Flugdarbietung jedesmal ein tolles, unvergessliches Erlebnis.

Wir danken dem MFV Gäu für die Gastfreundschaft und freuen uns auf weitere Einsätze für unser SAC-Showteam. ■

*Bericht: Hans Gratwohl
Fotos von Rodito Nussbaumer
und Sarah Göggel*



Start über die gepflegte Rasenpiste

Schlepptag bei der MG Büren

Aus dem Jahr 2018 als Geschenk für unser 40-Jahr-Jubiläum stammte sie, die Einladung der Modellfluggruppe Büren zum Freundschaftsfliegen und Grillfest, und dann kam Corona. Um so mehr freuten wir, die Modellfluggruppe Gaset, uns auf den Schlepptag im September 2023.

Ab 9.00 Uhr war Eintreffen mit Kaffee und Gipfeli angesagt. Der Parkplatz beim Flugplatz Hagmatten füllte sich und bald konnte Gaston Strebel die zahlreichen Piloten offiziell begrüßen und gleichzeitig das Platzbriefing durchführen. Bald hallten die ersten «Start»-Ankündigungen über die gepflegte Rasenpiste. Fredy Gass



Fachsimpeln im Schatten, links Flugleiter Nico.

von der MG Unterburg war mit seiner Schleppmaschine regelmässig unterwegs und brachte Segler um Segler in die Thermik.

Im Nu war Mittagszeit und Peter Heid, Platzwart, zauberte ein hervorragendes Mittag-

essen auf die bereitstehenden Tische. Gegrilltes und Salat mundeten, später auch die selbst gebackenen Kuchen zum Kaffee.

Den ganzen Nachmittag waren wieder Fliegen, Fachsimpeln und Fliegerlatein angesagt. Pe-



Ein reger Austausch...





Minimoa von Ernst Gerber am Seil.



Ein Schlepp am Start.

trus zwang uns allerdings gegen Abend zu einer kurzen Pause. Mit dem Feierabendbier konnten wir dann schon wieder unter trockenem Himmel auf einen tollen und kameradschaftlichen Schlepptag anstossen.

Wir von der Modellfluggruppe Gauset durften einen «chilligen» Tag im Kreis unserer Zürcher Kollegen verbringen. Herzlichen Dank für eure Gastfreundschaft!

*Peter Wagner,
Präsident MG Gauset*

Jugendarbeit der Modellfluggruppe Schaffhausen

Die Modellfluggruppe Schaffhausen (MGSH) lud am Samstag, dem 16. September, zum traditionellen «Reiatplausch» ein. Ziel dieses Anlasses ist es, den Jugendlichen aus dem Kanton die Vielseitigkeit des Modellflugs zu demonstrieren in der Hoffnung, junge Piloten/-innen für die Juniorenabteilung zu gewinnen. Eine Schar von 17 Schülern/-innen aus der Region Schaff-

hausen folgte der Einladung und fand sich am Samstagnachmittag bei strahlendem Herbstwetter auf dem Modellflugplatz «Oberi Ticki» bei Büttenhardt ein. Die Teilnehmer/-innen hatten die Gelegenheit, am Doppelsteuer mit einem erfahrenen Modellpiloten ein Segelflugzeug zu steuern, auf dem PC mit dem Simulator zu trainieren oder beim Drohnenflug mit

First-Person-View die Vogelperspektive aus dem Modell zu erleben. Gleichzeitig vermittelten die MGSH-Piloten die Grundlagen des Fliegens und Kenntnisse darüber, wie ein Flugzeug gesteuert wird. Nach Wurst und Brot vom Grill zeigten die Modellpiloten der MGSH einen kurzen Showblock mit den eigenen Modellen, um bald darauf mit dem Gruppenfoto den Anlass aus-

klingen zu lassen. Die MGSH dankt allen Teilnehmern/-innen für das rege Interesse. Wir freuen uns schon auf das nächste Mal.

*Roger Fässler,
im Namen der Modellfluggruppe Schaffhausen
www.mg-schaffhausen.ch*



Schweizweit bekannter Event

Airlebnistage auf dem Flugplatz Sitterdorf

Neben beeindruckenden Flug-Displays der schweizerischen Luftwaffe waren an diesen Tagen auch die atemberaubenden Showeinlagen von manntragenden Flugzeugen zu bestaunen. Vom Kunstflugzeug, Oldtimerflugzeug bis hin zum Kunstsegelflug begeisterten diese Piloten mit unglaublichem Können und ausgefeilter Präzision. Sensationelle Flugmanöver und unvergessliche Momente liessen die Zuschauer die Faszination der Fliegerei erleben.

Modellflugschau

Ebenfalls verwandelten die Modellflugpiloten den Flugplatz abermals in einen absoluten RC-Hotspot! Dieser schweizweit bekannte Event ist seit einigen Jahren auch ein fester Bestandteil in der Modellbaubranche und steht für Modellflugsport der Spitzenklasse. Die Modellflugshow mit den besten Modellflugpiloten der Szene hat sich zu einem einzigartigen RC-Festival mit grosser Anerkennung entwickelt. Die Kombination aus spektakulärer RC-Action und atemberaubenden Full-Size-

Acts liess auch in diesem Jahr die Herzen aller Flugbegeisterten höherschlagen.

Geladene Modellflugpiloten

Wir sind stolz, einige der weltbesten Modellflugpiloten an den Airlebnistagen getroffen zu haben. Diese stehen seit vielen Jahren im Rampenlicht der RC-Welt und scheinen mit ihren Fähigkeiten die Grenzen des Machbaren versetzen zu können. Mit unglaublicher Präzision, Geschwindigkeit und Kreativität haben diese Piloten mit ihrer Performance Erinnerungen für die Ewigkeit geschaffen. Von jungen, aufstrebenden Stars bis hin zu erfahrenen Altmeistern der Modellfliegerei stehen diese Piloten für die Besten der Besten in der RC-Community. Dabei spürte man auch die Spannung, das Adrenalin und die Emotionen bei ihren Vorführungen. Nicht zu vergessen ist auch die professionelle Moderation des Speakers Meinrad Kammerlander, welcher die Vorführungen der Piloten mit deren Flugmodellen bestens kommentierte.

Jene Gäste, die nur am Samstag anwesend waren, bekamen die unvergessliche Flug-



schau des mehrfachen Weltmeisters, Vizeweltmeisters und mehrfachen Europameisters Wolfgang Matt aus Liechtenstein zu sehen, welche in ihrer Art der Modellfliegerei eine einzigartige Exklusivität war. Ebenfalls wurde Wolfgang Matt zweimal zum Sportler des Jahres in Liechtenstein gewählt. Er ist seit über 60 Jahren in der nationalen und internationalen Modellfliegerei dabei und hat sich seit 1967

in der absoluten Weltspitze an 25 Weltmeisterschaften einen bleibenden Namen gemacht. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Helfern und Modellflugpiloten bedanken, welche zum guten Gelingen der Airlebnistage beigetragen haben. ■

*Erich Baggenstos: OK Mitglied
Flugplatz Sitterdorf,
Ressort Modellflug*



Modellflugtag der MG Sulzer oder Grossanlass in Perfektion?

Carlo Fornasier

Die MG Sulzer veranstaltet alle 2 Jahre ihren Modellflugtag auf dem Segelfluggelände Hegmatten in Winterthur. Dass auf diesem Gelände mehr als ausreichend Platz für die Flugvorführungen vorhanden ist, versteht sich von selbst.



Dieser fand am Sonntag, 20. August, bei bestem Wetter, strahlendem Sonnenschein und sehr heissen Temperaturen statt. Aufgrund der brütenden Hitze überlegten sich wohl viele Zuschauer, ihren Tag lieber in der Badi zu verbringen, als auf dem Flugfeld zu erscheinen, was sich leider auch auf die moderaten Zuschauerzahlen auswirkte. Dies wiederum war sehr schade, denn die MG Sulzer hatte dafür im Vorfeld einen Riesenaufwand betrieben. Später dazu mehr. Der umtriebige Obmann und OK-Präsident Andy Kläui hatte an die 30 Showpiloten für diesen Tag eingeladen, und diese waren zum Teil aus Deutschland, Österreich und dem Tessin angereist. Auf dem Gelände wurde auch an die kleinen Besucher gedacht, so war eine Hüpfburg

(am Schatten!) vorhanden, es fand auch ein Kinderwettbewerb mit Überraschungspreisen statt, und die Kinder konnten sich auch schminken lassen oder ihre Fähigkeiten an einem Flugsimulator unter Beweis stellen, wobei sich da auch sicherlich mal ein Erwachsener herangetraute. Das Showflugprogramm begann nach dem obligatori-

schen Briefing um 10.00 Uhr und wurde ohne Unterbruch bis ca. 17.00 Uhr durchgeführt. Die Speaker kommentierten jeden Flug auf professionelle Art und Weise und das Publikum wurde sowohl über die technischen Daten der einzelnen Modelle sowie die Flugvorführung informiert. Erfreulicherweise war während des ganzen Tages kein einziger Absturz

oder sonstiger Schaden zu vermelden. Die Showflüge umfassten die ganze Palette der Fliegerei, angefangen beim Segelflugzeug, diversen Jets, Warbirds oder historischen Flugzeugen über leistungsstarke Kunstflugmaschinen bis zum Pulsojet, der mit seinen extremen Geschwindigkeiten auch noch kilometerweit zu hören war, oder



Programmablauf.





Pulso.



Showpilotin Chiara Pedretti aus dem Tessin.



Grossmodellen mit über 8 m Spannweite, die die Zuschauer beeindruckten. Erfreulicherweise wurde auch ein Infostand für den SMV und den NOS aufgebaut, wo für jeden/jede diverse Broschüren und Infomaterial bereitlagen. Selbstverständlich wurde bei dieser Gelegenheit den Besuchern und Interessierten jederlei Frage zu unserem schönen Hobby beantwortet. Wie im Hintergrund zu sehen ist, wurde auch der Simulator rege von Gross und Klein genutzt. Was an einem solchen Anlass natürlich auch nicht fehlen darf, ist eine gut organisierte und funktionierende Festwirtschaft. Mit dem Aufbau bei noch kühleren Temperaturen kamen die einen oder anderen schon recht ins Schwitzen. Auf jeder Festbank wurde ein entsprechender QR-Code angebracht, auf dem das Menü ersichtlich war. Selbstverständlich konnte an der Kasse auch mit Twint bezahlt werden, und da sieht man, dass das moderne Zeitalter auch hier Einzug gehalten hat.

Schlusswort

Als Mitglied des NOS-Vorstandes betreue ich das Resort Umwelt, Sicherheit und Anlässe, wobei ich die letztere Funktion, wann immer es mir möglich ist, zum Anlass nehme, solche Events auch persönlich zu besuchen.



SMV- und NOS-Infostand.

Vorweg sei gesagt: Was der OK-Präsident Andy Kläui und seine zuständigen Resortleiter Tage und Wochen in unzähligen Stunden im Vorfeld dieses Grossanlasses schon geleistet haben, ist schlichtweg enorm! Sie verdienen meines Erachtens ein grosses Kompliment. Die MG Sulzer besteht aus ca. 140 Mitgliedern, wovon am Samstag ca. 40 und am Sonn-

tag 60 Mitglieder bereits schon um 8.00 Uhr anwesend waren, um am Briefing teilzunehmen. Der Obmann erklärte zuerst ausführlich das Sicherheitsdispositiv, das an keinem Anlass fehlen darf, und die zuständigen Resortleiter versammelten die ihnen zugewiesenen Mitglieder und verteilten jedem einen Spick (heutzutage würden man «To-do-Liste» sagen),

sodass jedes Mitglied dann wusste, was zu tun ist. Einen grösseren Posten haben sicher die Mitglieder gefasst, die das Sicherheitsnetz und die Lautsprecher aufstellen mussten, waren es doch an die 225 Meter, die montiert und entsprechend fixiert werden mussten... Am Nachmittag waren dann auch das lokale TV-Team von Toponline und die lokale Zeitung «Landbote» vor Ort und führten Interviews durch. Auf der Homepage der MG Sulzer unter www.mgsu.ch können Hunderte Fotos vom Flugtag eingesehen und via entsprechende Links die Reportagen angesehen und gelesen werden.



R&G
R&G-Schweiz

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

Sicomin
Epoxy Systems

Modellbau Rapperswil
glooramsler.ch

Das vielseitige Modellbaugeschäft für Segel-,
Elektro- und Verbrennerflugmodelle

glooramsler@bluewin.ch
Bruggerstrasse 35, 5102 Rapperswil
Tel. 062 897 27 10

Fliegen für Zusatzpunkt

An einem Samstag im September konnte die Modellsegelfluggruppe Alp Scheidegg ihren internen Wettbewerb durchführen. Dieser sollte etwas aus der Norm fallen und so plante Flugleiter Rolf Huber zusammen mit Obmann Jürg Eichenberger, ein spezielles Programm auf die Beine zu stellen.

Die Einladung zum Wettkampf erfolgte mit dem Vermerk, «drehfreudige» Modelle mitzubringen, weitere Informationen gab es keine. Das Programm umfasste dann einen theoretischen Teil mit 6 Fragen über und rund um unser Gelände. Der Praxisteil bestand aus einem Flug von 5 Minuten und einem Landefeld von 10

Metern, aufgeteilt in 5 Felder, wo man sich nochmals Zusatzpunkte holen konnte.

Natürlich war das nicht alles, innerhalb der 5 Minuten konnten sich die Piloten Zusatzpunkte ergattern, indem sie den Start von Hand und nicht von der Flitsche machten, im Weiteren gab es für geflogene Loopings und für Rückenflug Zusatzpunkte, auch ein tiefer Überflug normal oder auf dem Rücken konnte absolviert werden, um das Punktekonto aufzubessern. Die doppelte Punktzahl wurde für diejenigen vergeben, welche den Landeanflug in der gegengesetzten Richtung machten.

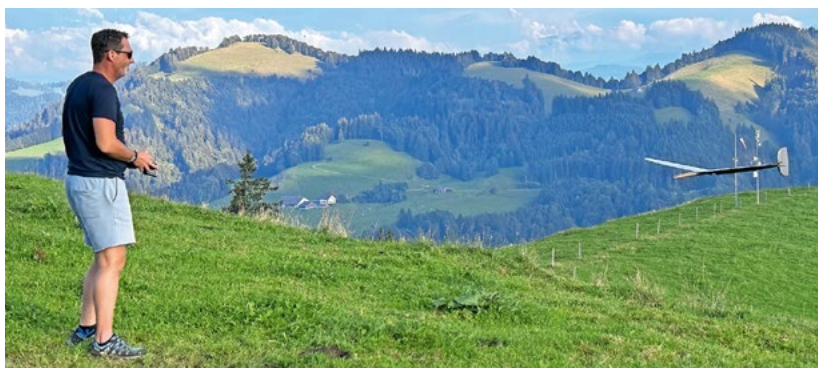
Der Sieger des Wettbewerbs, Christian Gremper, ist mit einem DLG angetreten und



konnte in seinen geflogenen 4.56 Minuten 47 Loopings und 15 Sekunden Rückenflug absolvieren. Im Anschluss an den Wettkampf wurde grilliert und die Preisverteilung durchgeführt. Der Wettbewerb machte allen Teilnehmern sehr viel Spass und einer Wiederholung

sollte nichts im Wege stehen. Geplant wäre, dass wir, die MSGAS, diesen Wettbewerb auch für auswärtige Gruppen öffnen, die sich gerne beim Obmann über www.msgas.ch melden können.

Mit den besten Fliegergrüssen,
Jürg Eichenberger



Wettbewerb auf der Alp Scheidegg.

Auf höchstem Niveau

Internationaler F3B-World-Cup-/Eurotour-Wettbewerb, der gleichzeitig als Schweizermeisterschaft 2023 gewertet wird

Seit 2014 zum neunten Mal haben wir für die Durchführung des internationalen F3B-Wettbewerbes um den Hohenstoffeln-Pokal Gastrecht genossen auf dem Segelfluggplatz Binningen im Grenzgebiet zur Schweiz, in der Nähe von Thayngen SH.

Die schwierige Aufgabe der Gesamtorganisation und die jeweils acht Helfer unter den Visieren für die zwei Tage zu finden, wurde von Thomas Kübler mit viel Zeitaufwand optimal gelöst. Er konnte auch den Obmann der MG Diessenhofen, Andreas Beetschen, mit seinen Kindern für die Wirtschaft gewinnen.

Im Gegensatz zu «Vor-Corona-Zeiten», als bei der Ausschreibung eine maximale Teilnehmerzahl definiert wurde, verlangten wir eine minimale Anzahl von 30 Piloten. Der Aufwand für die Organisation, für das Rekrutieren von zwölf Helfern und für das Aufstellen der Anlage ist so gross, dass er sich für nur acht bis zehn Schweizer Piloten nicht lohnt. Da jedoch das Interesse an internationalen F3B-World-Cup-/Eurotour-Wettbewerben immer noch vorhanden ist, konnten wir genau 30 Teilnehmer aus der Schweiz, Deutschland,

Österreich, Holland und Tschechien mobilisieren.

Leider war dann das Wetter nicht optimal, doch wir schätzen uns glücklich, dass während der zwei Tage trotz des Regens noch zwei komplette Durchgänge und zwei Disziplinen geflogen werden konnten. Der Wind wehte meist ganz schwach von Südwesten, so dass wir die Ostwindlinie schliessen konnten. Alle drei Speed-Flüge waren ähnlich schnell; die schnellste Zeit flog Steffen Besemer (D) mit 15,05 s. Mit 29 Strecken schaffte Andreas Herrig (D) den Distanz-Rekord. So wenige Pannen und Flugwiederholungen hatten wir noch nie. Dazu, und auch zu einem beschleunigten Ablauf, hat der Wettbewerbsleiter Kurt Strasser massgeblich beigetragen. Ein weiteres Mal hat sich auch unsere Messanlage bestens bewährt, mit der wir über eine der modernsten in der Szene verfügen. Eine von der SMV dankenswerterweise finanzierte Revision hat sie vor einiger Zeit auf den neuesten Stand gebracht.

Die Anlage war 1990 vom damaligen Tarantula Team Luzern (TTL) mit Rainer Amman, Roland Müller und Erwin Dahinden entwickelt worden und war schon damals das mo-



Auf dem Wettbewerbsgelände in Binningen.



Die Sieger v. l.: Thomas Kübler, Andreas Böhlen und Hansruedi Zwingli.



F3B-Wettbewerbsbetrieb.

dernste System weltweit. Eine echte Pionierleistung, deren Software aber mit der Zeit unbrauchbar wurde, da sie in alten Programmiersprachen geschrieben war. 2015 schrieb unser MG-Mörsburg- und MG-Winterthur-Mitglied David Bender das Programm neu in zeitgemäßem Java und in C und entwickelte dazu eine neue, leicht bedienbare CPU. Dies ermöglicht uns, Flugzeiten und Anzahl Strecken automatisch zu erfassen und in die Ranglisten einfließen zu lassen. David bedient die Anlage auch während der Wettbewerbe.

Der Hohenstoffeln-Pokal, ebenso wie die Schweizer Meisterschaft, wurde ein weiteres Mal von unserem Spitzenpiloten Andreas Böhlen (F3F Swiss Pilots) gewonnen, Er rangierte vor Thomas Kübler (MG Diesenhofen) und Hansruedi Zwingli (MG Altstätten).

Bei den Modellen scheint das Ende der Entwicklung langsam erreicht, seit vier Jahren gibt es nichts Neues mehr auf dem



Die F3B-Anzeigetafel wurde 1990 vom Tarantula Team Luzern gebaut.

Markt. Am häufigsten waren der Freestyler 6 von TUD Modelltechnik zu sehen und einige Pike Precision 2 von Samba

Model, während der Device von Weberschock Development wohl verschwinden wird, weil der Hersteller in der Ukrai-

ne infolge des Krieges nicht mehr produzieren kann.

R. Schaub

Herbstliches Gespräch

Ganz herzlichen Dank und Gratulation, lieber Ruedi Schaub

Unzählige F3B-Segelflugwettbewerbe hast du organisiert; denn seit 50 Jahren hat dich die FAI-Klasse «F3B-Segelflug» in Besitz genommen. Unser schweizerische Modellflugverband mit seinen RC-Segelflugsportlern hat dir viel zu verdanken.

Verantwortung übernommen

Viel zu wenig wird darüber nachgedacht oder diskutiert, welche grosse Verantwortung ein Wettbewerbsorganisator auf sich zu nehmen hat. Im Gespräch mit Ruedi Schaub war das kein Thema – aber zu spüren. Jeder Wettbewerb benötigt ein hohes Mass an Vorbereitung. Wenig Zeit, über Gutes zu reden. Das Meiste läuft bei Ruedi im Kopf ab, unspektaku-

lär eben. Das beginnt beim Aufsuchen geeigneter Wettbewerbsgelände inklusive Einrichten der ganzen Infrastruktur. Ganz besonders für FAI-Weltcup-Anlässe nimmt der Aufwand zu. Das alles hängt nicht an der grossen Glocke, kann aber schlaflose Nächte bereiten. Ruedi lebt mit Haut und Haar in seinen Organisationen. Auch die Durchführung selbst verlangt ein kompromissloses Zutun, was nur dank Unterstützung seiner Freunde gelingen kann. Fast eine Selbstverständlichkeit, könnte man meinen. Das ist aber nicht so.

Grosser Leistungsnachweis

Seit 2002 organisierte Ruedi zusammen mit seinen Helfern sämtliche F3B-Schweizer-Meis-



Ruedi Schaub mit seiner geliebten Anzeigetafel. Diese geht noch auf das Tarantula Team Luzern (TTL) zurück und funktioniert nach wie vor.

terschaften. Zudem beteiligt er sich an F3J-Wettbewerben und Nationalmannschaftsausscheidungen. Ein Grossteil des dafür benötigten technischen Materials ist bei ihm eingelagert und wird mit seinem Tesla transportiert. Die von ihm geplanten und geleiteten F3B-Weltmeisterschaften auf dem Flugplatz Emmen (2007) haben ihm weit über die F3B-Szene hinaus grosse Anerkennung gebracht.

Ein leises Bedauern nach 50 Jahren F3B

Ruedi erzählt anhand verschiedener Beispiele vom Rückgang der Teilnehmer und damit auch der Anzahl Wettbewerbe. Der Oktoberfest-Pokal in München habe drei Tage gedauert und bis zu 130 Konkurrenten ange-lockt. Die begrenzte Teilneh-

merzahl habe dazu geführt, dass das Kontingent innerhalb von zwei bis drei Minuten auf der Anmeldeplattform ausgebucht war. Während sich früher die Konkurrenten über die Regional- und Interregionalmeisterschaften für die Schweizer Meisterschaft qualifizieren mussten, ist heute jedermann erwünscht. Viele schöne Wettbewerbe seien verschwunden.



Ruedi am NOS-RCS-Hang-Wettbewerb auf dem Hochhybrig.

Auch beim Nachwuchs ortet Ruedi Probleme. Was, wenn der Weltspitzenmann Andreas Böhlen seine Karriere beendet? Auch weitere NM-Mitglieder werden irgendwann die aufwendige Wettbewerbsfliegerei stoppen oder reduzieren. Die von der FAI 1973 neu ins Leben

gerufene erste RC-Segelflugglasse war ein grosser Erfolg. Heute existieren neben F3B drei weitere Weltmeisterschaftsklassen für ferngesteuerte Segelmodelle. Zusätzlich ist die noch junge Elektroflug-kategorie F5J eine willkommene Ergänzung. Einige sind komplett umgestiegen.

Das Feuer brennt weiter

Nach wie vor organisiert Ruedi seine Wettbewerbe. Besonders bemerkenswert dabei ist, er fliegt oft auch selber mit. Was dabei von aussen locker wirken mag, leichter fallen ihm die immer aufwendigeren Anlässe bestimmt nicht. Selbst wenn gewisse ältere Herren F3B-Modelle mit einem Motor ausrüsten, die Aufgaben mögen sich zwar verändern, der Aufwand wird bleiben. Auf meine Frage, wie lange er sich weiterhin in den Dienst der spannenden Wettbewerbsfliegerei stellen will, meint er spontan, solange ihm dies seine Gesundheit erlauben würde. Nicht nur die Wettbewerbspiloten wünschen ihm dazu viele schöne fliegerische und kameradschaftliche Erlebnisse und danken. ■

Emil Giezendanner,
diverse Fotografen



Verdiente FAI-Auszeichnung.

Balsaplatten bis 1000 x 500 mm in Stärken von 1 bis 10 mm ab Lager lieferbar

rik-modellbau
www.balsa.ch

Holzwerkstoffe für Modellbauer

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

Die Schweizer Meisterschaft RC-Segelakro im Wetterglück

Alle angereisten Piloten und Funktionäre schauten skeptisch und ein wenig ungläubig an den wolkenverhangenen Himmel und zu den frisch verschneiten Berggipfeln, als der Wettbewerbsleiter René Koblet den Beginn der Schweizer Meisterschaft um 11 Uhr verkündete. Doch tatsächlich: Nach tagelangem Dauerregen und miserablen Wetterprognosen starteten wir zu dieser Zeit trocken mit den Wertungsflügen. Trotz der Verspätung konnten alle Durchgänge wie geplant geflogen werden. Punkt 17 Uhr absolvierte der letzte Pilot seine Kür.

Vor dem offiziellen Rangverlesen dankte der Wettbewerbsleiter René allen Seglerpiloten für ihr konzentriertes und diszipliniertes Verhalten, den Schlepppiloten für ihren zuverlässigen, professionellen Einsatz, den Punktrichtern und der Punktrichterin für ihre wertvolle Arbeit und vor allem dem gastgebenden Verein MFG Falknis. Unter der Leitung von Silvio Meier mit seinen Helferinnen und Helfern wurden wir während des Anlasses mit hervorragendem Essen und

einem leckeren Kuchenbuffet verwöhnt. Mit grossem Applaus dankten alle Teilnehmer der Crew von der MFG Falknis. Beim Verlesen der Ränge erhielten alle teilnehmenden Piloten neben einem Diplom von Silvio noch eine Flasche Wein aus dem hiesigen Weinanbaugebiet. Vielen herzlichen Dank! Die Medaillengewinner der Kategorie Elite sind: 1. Rang und Schweizer Meister 2023 Andreas Schaerer, 2. Rang Lokalmatador Silvio Meier, 3. Rang Adrian Eggenberger.

In der Kategorie Sportsmen stand im 1. Rang Oliver Rentsch, im 2. Rang Claude Rouiller und im 3. Rang Jérôme Richard. Die weiteren Rangierungen sind auf der Webseite des MSV ersichtlich.

Für einmal war das Wetterglück definitiv auf unserer Seite. Wer hätte am Vortag oder am frühen Samstagmorgen gedacht, dass wir bis am Abend die komplette Schweizer Meisterschaft mit 5 Durchgängen trocken und bei sehr guten Bedingungen durchführen können. ■

Bericht: Hans Gratwohl

Le championnat suisse de voltige planeur profite d'une embellie de dernière minute

Tous les pilotes et officiels ayant fait le déplacement regardaient le ciel couvert et les sommets fraîchement enneigés avec scepticisme lorsque René Koblet, le directeur d'épreuve, annonça que le championnat suisse allait commencer à 11 heures. Mais effectivement, après des jours de pluie incessante et des prévisions météorologiques déplorables, les vols de concours purent débiter à cette heure précise et au sec. Malgré le retard, toutes les manches ont pu être effectuées comme prévu. À 17 heures tapantes, le dernier pilote terminait son programme libre.

Avant la proclamation des résultats, René a tenu à remercier tous les pilotes pour leur concentration et leur discipline, les pilotes de remorquage pour leur engagement sans faille et leur professionnalisme, les juges pour leur précieux travail et surtout le club hôte, le MFG Falknis. Silvio Meier et ses bénévoles nous ont gâtés lors de cette journée. Le repas était excellent et le

buffet de dessert valait à lui seul le déplacement à Balzers. Lors de la lecture des classements, tous les pilotes ont reçu de Silvio, en plus de leur diplôme, une bouteille de vin de la région. Un grand merci au MFG Falknis!

Les médaillés de la catégorie Élite sont: Andreas Schaerer, 1^{er} et champion suisse 2023, Silvio Meier, «local legend», 2^e, et Adrian Eggenberger, 3^e.

Dans la catégorie Sportsmen, le 1^{er} rang a été remporté par Oliver Rentsch, le 2^e rang par Claude Rouiller et le 3^e rang par Jérôme Richard. Les autres classements sont disponibles sur le site web de la FSAM.

Pour une fois, dame météo fut avec nous. Qui aurait osé espérer la veille ou tôt le samedi matin que nous pourrions organiser un championnat suisse complet avec 5 manches disputées au sec et dans d'aussi bonnes conditions? ■

Récit: Hans Gratwohl,
trad. Samuel Rouiller





Funktionäre an der SM: «Danke schön!»



Unsere bewährten und routinierten Schlepppiloten.



Kategorie Sportsmen (v.l.): 2. Rang Claude Rouiller, 1. Rang Oliver Rentsch, 3. Rang Gérôme Richard, 4. Rang Gabriel Brun (jüngster Teilnehmer).

Die LO 100, das Modell von Oliver Rentsch, Sieger Kategorie Sportsmen.



Das Modell von Andreas Schaerer, Sieger Kategorie Elite.



Kategorie Advanced (v.l.): 2. Rang Silvio Meier, Schweizer Meister Andreas Schaerer, 3. Rang Adrian Eggenberger.

8. Staffeltreffen der MG Riggisberg

Text: Res Dauwalder

Fotos: Ueli Niederhäusern,

Thomas Kindler und Roland Huchthausen



Welch Gegensatz: Während die Wetterprognosen 2022 alles andere als ideal waren, durften die Teilnehmer am Staffel- und F3A-Anlass in Riggisberg mit idealen Bedingungen rechnen, die Vorfreude war entsprechend gross!

Immer wieder spannend ist, welche Staffeln teilnehmen werden: Sind alle Kollegen vom letzten Jahr dabei? Gibt es neue Teams? Wie werden die Flüge wohl gelingen?

Der vorliegende Bericht sollte die eine oder andere Frage hoffentlich beantworten.

Die meisten Teilnehmer von 2022 waren wieder dabei. Auch im Modellpark waren die bewährten Modelltypen wie Trojan, Cessna und Venom im Einsatz zu bewundern. Dazu gesellten sich aber erstaunlich viele neue Modelltypen, teilweise sogar selbst gebaut. Aufgefallen sind da die Classics-Formation mit einer DC-3 und drei Beech 18, ein wunderschö-

nes Bild am Boden wie auch in der Luft. Ebenfalls neu war die Staffel aus Thun: drei Udet Flamingo, entstanden aus einem Baukasten; die Modelle flogen ausgezeichnet und – der Auftritt der Piloten im Flamingo-Kostüm war ein echter Hingucker und vermutlich auch ein Härtestest für die Piloten – es war auch ohne Kostüm seeehr heiss...!! Auch wenn die Flugdarbietungen der Iskras aus der MG Münchenbuchsee noch deutlich verbesserungswürdig

sind, so fand der einfache Aufbau der Modelle aus Deppron Beachtung. Zudem wurde die «Pilatus-Story» weitergeschrieben: Nach dem Auftritt der Pilatus PC-7 im letzten Jahr tauchten nun neben der orangen PC-7 zwei neue P-2 auf; da gelangen im letzten Staffelflug einige schöne Flugbilder, vor allem wenn man bedenkt, dass diese Formation während des Wettbewerbs erstmals miteinander flog!



Iskra-Eigenbaumodelle aus Depron.



Präsentation DC-3 und Beech 18.



Siegerstaffel vor dem nächsten Einsatz.

Auch wenn ich bezüglich F3A überhaupt nicht vom Fach bin, so waren die Wertungsflüge der F3A-Piloten eindrucklich. Sicher waren nicht alle Figuren perfekt; was es aber heißt, Akrofiguren korrekt zu fliegen und zu platzieren, weiß man erst, wenn man es selbst versucht hat! Das Nebeneinander der beiden Wettbewerbe bewährt sich meiner Meinung nach sehr gut: Aus Sicht eines Staffelpiloten ermöglichen die F3A-Flüge eine willkommene Verschnaufpause!

Schon bald wurde klar, dass die Siegerstaffel entweder aus Riggisberg oder aus Worb kommen müsste – ja, ich weiß: Ich habe dies bereits in meinem Bericht 2022 so geschrieben – geändert hat sich da auch 2023 nichts.

Hinter diesen beiden Staffeln sind die Punkteabstände dann eher kleiner geworden. Auffallen ist auch, dass die Flugvorführungen im Verlaufe des Tages mehrheitlich besser geworden sind. Das ist sicher

nicht zufällig: Die Abläufe, die Flugmanöver und vor allem auch die Kommunikation sind im Verlaufe des Tages innerhalb der Staffelteams besser geworden. Die MG-MU-Staffelpiloten waren sich jeden-

falls einig: Wenn man mehr trainieren würde, wenn die Kommandos unter den fliegenden Piloten vertrauter wären, na dann...!

Damit ein solcher Anlass überhaupt entstehen kann, braucht



Eigenbaumodelle Doppeldecker Udet Flamingo mit Piloten.



Pilatus P-2 und PC-7.



Teamwork beginnt bei der Bekleidung.

es sehr viel Engagement. Angefangen bei der Wettbewerbsleitung über die grossartige Verpflegung bis zum Punktrichterteam braucht es zahlreiche Leute, welche ihre Freizeit in den Dienst des Anlasses stellen. Nebst dem «Chrampf» und hoffentlich vielen schönen Begegnungen haben sie nichts – deshalb: **Merci viu mau!**

Zudem braucht es ganz viele Modellflieger, welche die

«Komfortzone» verlassen und sich zu einer Teilnahme bewegen lassen! Das ist beim Gedankenaustausch in Riggisberg auch klar geworden: Innerhalb der Modellfluggruppen braucht es Kollegen, welche solche gemeinsamen Anlässe gut und wertvoll finden, welche die Vereinskollegen deshalb zu einer Teilnahme bewegen wollen und welche deswegen bisweilen

auch etwas nerven; ohne diese Beharrlichkeit werden diese Treffen von Gleichgesinnten immer weniger – die sinkenden Teilnehmerzahlen an Wettbewerben und die verschwindenden Anlässe sprechen Bände...! Umso mehr gebührt allen, welche in irgendeiner Art zum Gelingen des Anlasses beigetragen haben, ein grosses **Dankeschön!!**



Staffelfliegen ist Teamwork: Wichtig beim Start!



F3A-Podium.



Die Mitglieder der MG Münchenbuchsee danken den Organisatoren und den Helfern/-innen!

Fotobeweis – zu Recht Siegerstaffel.




Ah ja: Eine Rangliste gab es auch noch. Schöne Flüge mit entsprechenden Punktzahlen bedeuten für die Piloten viel Freude, ev. auch Ansporn, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen; ich denke

da an die Staffeln, aber auch an die F3A-Piloten, insbesondere an den Sieger Rodito – wyter so!! Ich wünsche dafür allen die dafür nötige Beharrlichkeit und viel Freude an den verschiedenen Erfolgen,

mögen sie klein und ganz persönlich sein.

Einmal mehr bin ich nach einem Modellflughaus müde, aber zufrieden nach Hause gefahren, den Kopf voller schöner Bilder und Gedanken – alles

unbezahlbar, weil nicht käuflich, schon gar nicht online bestellbar...! Ich freue mich jedenfalls auf das Staffeltreffen 2024, für welches sich hoffentlich viele Modellflieger begeistern lassen...! 

Composite RC Gliders



Optional
Ready to Fly
möglich




E-Versionen
verfügbar



Newsletter Anmeldung:

KST[®]
DIGITAL SERVO
Offizieller Händler

+49 (0)152 31 700 200 
compositercgliders 
composite_rc_gliders 

@compositercgliders 
info@composite-rc-gliders.com 
www.composite-rc-gliders.com 

D-6484

Die F3K-Weltmeisterschaft in Rumänien

Beni Reusser und Cedric Duss hatten die Ehre, die Schweiz an der F3K-Weltmeisterschaft 2023 in Rumänien zu vertreten.

Cedric Duss



Teamfoto (v.l.): Beni Reusser, Cedric Duss.

Ausgerüstet mit je vier Yoda und einem Snipe2 von Vladimir's Model, begannen wir die Reise nach Rumänien. Als Reisemittel entschieden wir uns für das Flugzeug.

Die Reise war problemlos und so konnten wir den Mittwoch vor Ort mit Einkaufen und Einrichten verbringen. Es war sogar noch genügend Zeit, um den hoteleigenen Pool zu nutzen. Unser Flugfeld lag mitten auf dem lokalen Flugplatz. Daher waren erste Testflüge erst ab 16.00 Uhr möglich. Das Feld versprach mit seinen unterschiedlichen Begebenheiten eine spannende WM. Vor der WM wurde ein Vorwettbewerb durchgeführt, welchen wir nutzten, um erste Erfahrungen auf dem Fluggelände zu sammeln, und der auch

eine Hauptprobe für den Organisator war.

So begannen wir am Donnerstagmorgen mit einem kurzen Briefing und danach direkt mit dem Vorwettbewerb. Dieser wird zwei Tage dauern. 12 Runden sind mit 69 Piloten in 5 Gruppen geplant. Es werden bis zu 14 Modelle auf einmal in der Luft sein.

Das Wetter war heiss und fast ohne Wind. Die Thermik hatte kein klares Zentrum. Dadurch entstanden viele Zusammenstösse. Wir versuchten, uns fernzuhalten, jedoch erwischte es mich mit meinem Yoda. Beide haben den Kollisionskurs festgestellt und dieselbe Ausweichstrategie gehabt, so tauschten wir trotzdem die Nasenleisten in der Luft aus. Zum Glück konnten wir beide

den Flug mit je einem 1000er beenden.

Da ich nur die WM-Modelle habe, musste ich dieses wieder reparieren. Dazu durfte ich Rob's Workshop nutzen. Denn unsere deutschen Nachbarn, mit Robert, haben ein eigenes Zelt namens «Rob'sWorkshop» für Reparaturen eingerichtet. Bestens ausgestattet, er hatte einfach alles dabei! So konnte ich mein Modell schnell wieder einsatzbereit machen. Rob stand die ganze WM für jegliche Reparaturen aller WM-Modelle der Junioren zur Verfügung! An dieser Stelle ein grosses Lob an Rob für seinen Einsatz!

Nach zwei harten Tagen konnte Henri Sander aus Deutschland mit 10997,5 Punkten von maximal 11000 den Vorwettbewerb

für sich entscheiden. Ich war ihm jedoch dicht auf den Fersen und konnte mir mit 1,9 Punkten Rückstand den zweiten Platz sichern. Beni beendete seinen ersten Vorwettbewerb auf dem 50. Platz.

Nun rückt die WM näher. Am Samstag stand für uns um 12.00 Uhr das Modell-Processing an. Davor gönnten wir uns noch schnell eine Abkühlung im Pool. Anschliessend sind wir auf den Platz gefahren und haben das Processing sowie die Anmeldung hinter uns gebracht. Am Abend wurde die WM dann offiziell im kleinen Rahmen auf dem Platz eröffnet. Es haben 22 Nationen mit 61 Seniorpiloten, davon zwei Damen, und 15 Junioren den Weg nach Brasov auf sich genommen.

Bevor ich an das TM-Meeting musste, haben wir noch ein Teamfoto mit unseren Teamshirts gemacht.

Beim Abendessen analysierten wir den Vorwettbewerb nochmals und machten uns letzte Gedanken zur WM. Es sind 18 Vorrunden geplant, verteilt über 4,5 Tage, somit haben wir maximal vier Durchgänge pro Tag. Ziel ist, in den Top 14 zu stehen und somit am Fly-off teilnehmen zu können.

Um dies zu erreichen, ist eine konstante gute Leistung gefragt. Auch die Wettervorhersagen sind typisch für eine WM. Die ersten beiden Tage waren, wie am Vorwettbewerb, heiss, mit wenig Wind. Am berühmtesten dritten Tag sollte jedoch dann der Wind ankommen. Der Rest ist noch sehr unsicher und unbeständig.

Dies bedeutet für uns, an den ersten beiden Tagen keine grossen Fehler zu verbuchen, denn die WM beginnt erst am dritten Tag so richtig. Viele sind sich dessen nicht bewusst und fliegen bereits vom ersten Tag an am Limit, so macht sich ab dem dritten Tag langsam die fehlende Konzentration und Konstanz bemerkbar. Ich selbst versuche daher, die Vorrunde etwas zurückhaltender anzugehen und wirklich nur wenn nötig ein Risiko einzugehen. Lieber einmal ein Flug einige Sekunden zu kurz, als mit der vollen Zeit nicht mehr zurück ins Feld zu kommen. Nun aber genug Theorie, schauen wir, was die WM mit sich bringt.

Am Sonntag konnten wir pünktlich um 9.00 Uhr mit der WM starten, die Bedingungen waren sehr wechselhaft. Sie haben sich von Gruppe zu Gruppe komplett geändert. Für uns verlief der Start in die WM gut. Etwas Unruhe kam bei den anderen Nationen auf, als der Wettbewerbsleiter alle CX5-Pro-Piloten darüber informierte, dass der Nasenradius nicht dem Reglement entspreche. Dies wurde beim Modell-Processing nicht überall korrekt gemessen. Somit mussten alle CX5-Pro-Piloten ihren Nasen anpassen.



Ich mit meinem Yoda und Ryan Höllein als Helfer.

Tag 2 der WM war nicht gross anders als der erste. Für mich verlief dieser fehlerfrei. Beni musste einige Punkte liegen lassen. Die WM ist aber ja noch lange nicht zu Ende. Also konstant weiterfliegen!

Nun ist auch schon der dritte Tag da, jetzt gilt es, die Konzentration nicht zu verlieren. Wie ich bereits gesagt habe, beginnt die WM in der Regel erst jetzt so richtig. Gemäss

Wettervorhersage sollte um den Mittag Wind aufkommen. Böen mit über 40 km/h wurden gemeldet. In der ersten Gruppe am Morgen war ich bereits an der Reihe. Wenige Minuten vor dem Durchgang frischte der Wind stark auf. Die Aufgabe wurde dadurch deutlich anspruchsvoller und ich musste einige Punkte abgeben. Auch Beni hatte, wie auch ich, zu kämpfen und

musste einige Punkte hergeben.

Schon fast geschafft, der vierte Tag steht bevor. Leider wurde es ein nasser Tag. Der Vorabend war bereits geprägt von Gewittern und heftigen Regenfällen. Ein Blitzeinschlag in der Nähe hatte uns den Strom abgestellt, somit blieb auch die Küche kalt. Zum Glück hatten wir uns bereits verpflegt. →



Nach einem erfolgreichen Flug mit Beni Reusser.

Der Blick am Morgen aus dem Fenster war mehr ein Blick ins Nichts. Es herrschte dichter Nebel und die Sichtweite betrug maximal fünf Meter. Wir haben uns deshalb etwas später auf den Weg zum Platz gemacht. Ich habe sehr schlecht geschlafen und fühlte mich nicht fit. Mit dem Leiden war ich nicht allein, weitere Teilnehmer haben über Beschwerden geklagt.

Bis um 13.00 war keine Besserung da. So verbrachten wir die Hälfte des vierten Tages im Zelt.

Um 13.30 Uhr ging es dann endlich weiter. Für mich verlief der halbe Tag ohne grössere Verluste. Bei Beni hat man die Nerven langsam gespürt und er ist in der Rangliste leider etwas zurückgefallen.

Für morgen stehen noch die letzten zwei Vorrunden an. Um meinen Fly-off-Platz halten zu können, analysierte ich die Rangliste erneut. Mein Streicher ist so hoch, dass ich diesen schlimmstenfalls in die Wertung nehmen kann, ohne aus dem Fly-off zu fallen. So konnte ich die letzten zwei Runden fokussiert, aber ohne

Druck angehen. Ob ich als Erster oder Letzter ins Fly-off komme, ist irrelevant. Die sechs Fly-off-Runden sind dann entscheidend. So stand ich nach 17 Vorrunden auf Platz 2 und durfte das Fly-off fliegen.

Für Beni war seine erste WM nach 17 Runden auf dem 35. Platz zu Ende. Diese Rangierung ist eine beachtliche Leistung. Eine WM mit 4,5 Tagen und allen möglichen Wetterlagen ist nicht zu unterschätzen, körperlich wie auch mental. Somit war es eine grossartige Leistung von Beni! Es blieb uns nicht viel Zeit und wir begannen mit dem Fly-off. Die sechs Fly-off-Tasks wurden ausgelost und versprochen ein spannendes Fly-off, besonders mit dem sehr instabilen und schnell wechselnden Wetter. Die ersten fünf Runden waren überraschend gut. Obschon nach zwei Runden eine Regengfront über uns hinwegzog. Der Wind sorgte auch immer wieder für Überraschung und beginnt aus dem Nichts, deutlich stärker zu werden.

Nach fünf Runden stand ich auf dem 6. Platz. Dies ist nicht weiter überraschend, da ich total



Cedric während und kurz nach dem Start. Starthöhe von über 70 m.



4,3 Sekunde abgegeben hatte. Doch es wussten alle, dass die letzte Runde mit Poker die ganze Rangliste nochmals komplett durchmischen kann. Das Wetter war nicht stabil genug, um ein sogenanntes «All-in» sicher durchzufliegen. Sprich, ganze 15 Minuten in der Luft zu sein. So sah ich meine Chance mit der defensiven Taktik: die drei frei wählbaren Zeiten so hoch anzusagen, dass ich diese Erfüllmassen sicher erfüllen konnte. In meinem Fall waren das 4 Minuten, 4 Minuten und 3 Minuten 18 Sekunden. Auch wenn ich so nur auf 11 Minuten und 18 Sekunden komme, bin

ich sehr zufrieden. Denn ich glaubte nicht daran, dass jemand die 15 Minuten füllt. Jedoch wurde ich eines Besseren belehrt. Sechs Piloten haben das «All-in» riskiert, und tatsächlich schaffte es Anthony Rotteleur aus Frankreich. Mit diesem unglaublichen Flug hat er sich den Weltmeistertitel mehr als verdient.

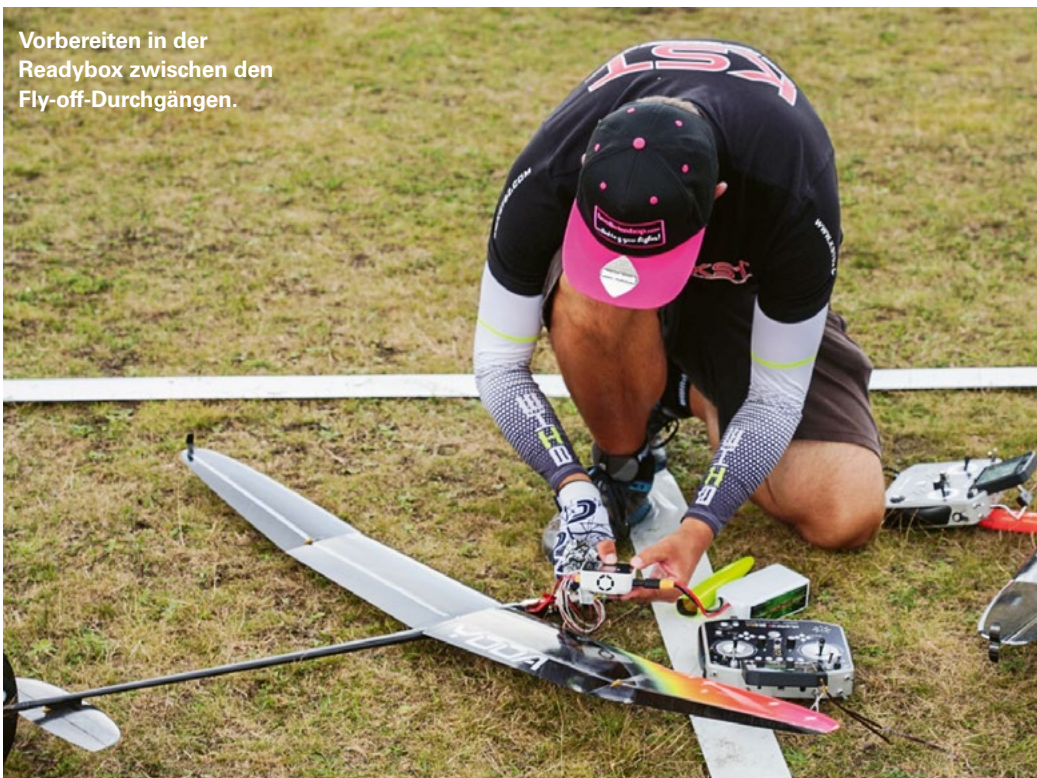
Mein Plan ging sehr gut auf, denn alle anderen Piloten vor mir hatten zu viel riskiert und sich so aus dem Rennen genommen. So hat sich meine Entscheidung, defensiv zu fliegen, ausbezahlt und ich konnte das Fly-off mit dem zweiten Platz verlassen. Der dritte Platz ging an Eitan Rotbart aus Kanada.

Am Abend fand die Siegerehrung auf dem Vorplatz des Hangars statt. Zum Glück hatte der Regen erst ganz am Schluss der Siegerehrung eingesetzt. Das Bankett fand im Anschluss statt. Dieses wurde leider nicht so toll organisiert. Wenig Platz im Hangar und das Essen kam stark verzögert in kleinen Mengen.

Trotzdem war es ein schöner Abschluss dieser WM!

Den Freitag haben wir genutzt, um uns zu erholen, das Material sauber und sicher zu verpacken. Am Abend sind wir nach Brasov gefahren, um in der Stadt essen zu gehen. Am Samstag stand die Rückreise an. So sind wir wieder in den Flieger gestiegen und zurück nach Zürich geflogen. Dort wurden wir von Stefan Fluck herzlich empfangen. Vielen Dank für

Vorbereiten in der Readybox zwischen den Fly-off-Durchgängen.





Klaus und ich während des Fly-off.



Siegerehrung.



Nach der Siegerehrung (v.l.): Klaus Schlömmer, Cederic Duss, Beni Reusser.

deinen Shuttle-Dienst, Stefan! Somit war das Abenteuer Weltmeisterschaft für uns beendet. Noch eine amüsante Feststellung zur WM. Die Zahl 2 hat mich sehr eng begleitet. 2. Platz am Vorwettbewerb, 2. Platz in der Vorrunde, 2. Platz im Fly-off, und all das mit der Pilotennummer 2.

An dieser Stelle möchte ich mich noch bei allen Beteiligten für die Unterstützung bedanken. Besonders Beni Reusser, Ryan Höllein und Klaus Schlömmer für die Unterstützung auf dem Feld.

Dem SMV für die organisatorische Unterstützung, aber auch meinem Arbeitgeber, dem Armeelogistikcenter Thun, für die flexible Ferienplanung und Un-

terstützung. Natürlich auch allen weiteren Sponsoren wie Vladimir's Model, KST Digital Technology und Der Himmlische Höllein.

Ohne euch alle wäre ein solches Vorhaben nie möglich! Herzlichen Dank!

Izabella Krawczyk aus Polen hat für uns die WM mit genialen Bildern festgehalten. Einige davon möchten wir euch nicht vorenthalten und dürfen euch diese hier präsentieren! Vielen Dank, Iza!

Wir freuen uns schon auf die WM 2025 in Berlin, Deutschland. Wer teilnehmen darf, wird die nächste Saison zeigen. Wir sind gespannt!

Somit verabschieden wir uns in die Winterpause. Bis bald! ■



Ohne Sponsoren und zuverlässiges Material wäre dies nicht möglich!



Erste Schweizer Meisterschaft der FAI-Kategorie F3L

Modellfluggruppe Signau

Nach dem Briefing konnte die erste Schweizer Meisterschaft der FAI-Kategorie F3L (bisher RES) von Wettbewerbsleiter Reto Bucher eröffnet werden. Die 32 Piloten, welche am 21. August 2023 nach Bowil auf den Flugplatz der Modellfluggruppe Signau angereist waren, starteten ihre Modelle gemeinsam in Neunergruppen am Gummiseil. Alle Modelle erfüllten die Bauvorgaben der FAI-Kategorie F3L¹⁾.

Vor dem Fliegen war allerdings etwas Arbeit angesagt. Die Modellfluggruppe Signau hat sich dank der Initiative von Niklaus Huggler an der HV 2022 dazu entschieden, diese erste F3L-SM auf ihrem Modellflugplatz auszutragen. Im Vorfeld wurden die angrenzenden Landbesitzer kontaktiert, weil der Platzbedarf laut FAI-Reglement grösser war, als es unser Flugplätzli bieten kann. Wir sind den Landwirten sehr dankbar für ihr Entgegenkommen. Eine

Küchenmannschaft organisierte die Verpflegung und eine ganze Reihe von Helfern rund ums Geschehen waren am Tag vor der SM für den Aufbau und dann am Austragungstag selber im Einsatz. Das Wettbewerbsgelände wurde vermessen, die Startlinie für zehn Bahnen festgelegt und die Anker für die Hochstartseile gesetzt. Eine Lautsprechanlage wurde installiert, damit die 100 Meter lange Startlinie mit den entsprechenden Ansagen der Wettbewerbsleitung und der Flugzeiten bedient werden konnte.

Kurz vor dem Start wurden alle Gummiseile jeweils mit der Zugwaage auf denselben Wert eingemessen und fixiert, damit jeder Startende möglichst die gleichen Bedingungen hat. Der Start erfolgte auf Kommando und neun Modelle stiegen fast gleichzeitig in den Himmel. Jeder Teilnehmer hat Anspruch auf mindestens vier offizielle Vorrundenflüge. Die Wertung für jede Runde setzt sich aus der Flugzeit und den Landepunkten zusammen. Innerhalb der Rahmenzeit von 9 Minuten wird eine Flugzeit von 6 Minuten gefordert. Für längere Flugzeiten werden pro Sekunde Punkte abgezogen. Es darf mehrmals gestartet werden, es zählt jedoch der letzte Flug innerhalb der Rahmenzeit. Die Landepunkte werden abgestuft vergeben: von 100 Punkten im Radius von 0,2 Meter bis 0

Punkten bei einem Abstand über 15 Meter. Um aber das Wichtigste nicht zu vergessen: das Modell selber! Geflogen werden ferngesteuerte Thermiksegler RES/F3L ohne Antrieb. Die bis auf den Heckausleger aus Holz gebauten Thermiksegler werden nur über Seiten- und Höhenruder sowie über Bremsklappen geflogen und ganz bewusst so minimalistisch gehalten. Durch die Bauweise und die Ausrüstung bietet die F3L-Klasse einen kostengünstigen Einstieg in die Welt der RC-Wettbewerbe, der für jeden mit durchschnittlichen Fähigkeiten zum Erfolg führen kann. Gestartet wird mit Gummibungee-Hochstart und einer Leine. Es sind keine Variometer und keinerlei Telemetrie erlaubt. Diese Kategorie lebt von Minimalismus und Augenmass und soll junge

¹⁾ F3L ist eine provisorische FAI-Wettbewerbsklasse



alles ergibt in der Summe Bedingungen, welche sehr oft zu erstaunlich vielen und auch starken Thermikablösungen führen. Trotz hohen Lufttemperaturen konnten die Piloten am Wettbewerb von diesen Bedingungen profitieren und manch einer erreichte schnell Höhen von mehr als 100 Metern und konnte sich so komfortabel positionieren, um die sechs Minuten Flugzeit gelassen auszufliegen. So sah man wiederholt Modelle, die nach der mahnen- den Zeitansage am Lautsprecher aus grosser Höhe im Schnellflug zum Landepunkt eilten. Gleichzeitig andere, wie der später als Sieger Gekürte, die sich in relativ geringer Höhe von Thermikschläuchlein zu Aufwindchen hangelten, um zur richtigen Zeit in die Nähe des Landepunkts zu gelangen, um den Flug mit minimalem Zeitpunktabzug mit einer Punktlandung zu beenden. Taktik und Teamarbeit sind hier angesagt und Erfahrung hilft dabei offenbar sehr. Nach vier Durchgängen flogen die Bestplatzierten in drei Fly-

offs gegeneinander, um die Rangliste im einstelligen Bereich in die Reihenfolge zu bringen.

Gross war die Spannung an der abschliessenden Rangverkündigung durch Reto Bucher. Sie fand etwas später statt als geplant, weil Windrichtungswechsel zum mehrmaligen Umbau der Startvorrichtung führten und Seilrisse durch sich überschneidende Leinen Reparaturen erforderten und somit Zeit verstrich.

Sieger wurde Cedric Duss der MG Wimmis, gefolgt von Reto Schmid der MG Zugerland und Hans Kühni von der austragen- den MFG Signau. Ehre, wem Ehre gebührt: Der Initiator aus unseren Reihen, Niklaus Huggler, platzierte sich auf dem verdienten vierten Platz. Die Stimmung war prächtig, die Freude gross. Beim Abschied der 32 Piloten und der Helfercrew nach dem Abbau und Aufräumen schaute man in strahlende, freudige Gesichter. Freudiges Erstaunen kam auch auf, wenn man die Nummernschilder der Autos betrachtete: Ein Blick auf die Rangliste auf der SMV-Web- site zeigt, dass doch einige von weit angereist waren. Ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten! Wir blicken auf eine gefreute erste F3L-SM zurück! Gerne begrüssen wir euch wieder hier bei der MFG Signau. ■

Michel Wirz

Bilder: Hanspeter Lüthi



Modellbauer ansprechen und sie für den Sport inspirieren. So wurde an diesem Sonntag, begleitet von unsäglich hohen Lufttemperaturen, um Punkte und letztlich um den Sieg gekämpft. Der Flugplatz der Modellfluggruppe Signau liegt in einer weiten Talebene im bernischen Emmental, welche an beiden Seiten von steilen, bewaldeten Bergflanken gesäumt wird. Dazu kommen in der Ebene Reihen von Büschen und Bäumen, welche Schatten spenden, und ein Flüsschen, das auch mithilft, Temperaturunterschiede zu erzeugen. Das

Sportlich ein sehr erfolgreiches 2023

Die Uhren sind schon wieder auf Winterzeit umgestellt und mit den kurzen Tagen verschieben sich die fliegerischen Aktivitäten auf die Wochenenden. Das ist die beste Zeit, neue Bauprojekte zu beginnen, aber auch der richtige Zeitpunkt für einen sportlichen Rückblick auf die zu Ende gehende Saison.

Insgesamt 9 Podestplätze!

Die Resultate unserer verschiedenen Nationalmannschaften können sich wirklich sehen lassen.

- Teilnehmer an 12 Europa- und Weltmeisterschaften auf 4 Kontinenten
- 2 Weltmeistertitel in der

- Einzelwertung (F1A und IJMC 15 kg)
- 1 Team-Weltmeistertitel IJMC
- 3 Vizeweltmeistertitel (IJMC 20 kg, F3C, F3K)
- 1 Team-Vizeweltmeistertitel F3C
- 1 x 3. Platz Team-Weltmeisterschaft F3P
- 1 x 3. Platz Weltmeisterschaft F1B

Jeder von uns kann sich sicher gut vorstellen, welche immensen Anstrengungen und Aufwendungen nötig sind, um auf diese Treppen zu steigen. Die treibende Kraft, den Modellflugsport auf diese Höhen zu bringen, steckt in jedem Einzelnen ganz tief drin, aber oh-



F1A.



IJMC Jet World Masters.

ne das passende Umfeld wäre es beinahe unmöglich.

Da sind die Vereine, welche die nötige Infrastruktur bereitstellen und dafür sorgen, dass die sportlich ambitionierten Mitglieder auch die Möglichkeit haben, zu trainieren. Das ist nicht immer selbstverständlich, weil für ein seriöses Training oft der Platz für die anderen Piloten nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Wir leben heute in einer Zeit, wo viele am liebsten nur konsumieren wollen. Viele wollen einfach ungestört auf einem perfekt gepflegten Modellflugplatz ihrem Hobby nachgehen. Am liebsten, wann sie gerade wollen. Ein Trainingstag, an dem dann der Platz einen Tag lang blockiert ist, wird widerwillig aufgenommen.

Da sind die Fachkommissionen, die jedes Jahr alle Schweizer Meisterschaften (zum Teil mehrere Läufe), Nationalmannschafts- und Ausscheidungswettbewerbe durchführen, diverse Elitetrainings etc. organisieren müssen. Alles in allem mehr als zwei Dutzend Veranstaltungen! Da muss manchmal sehr lange ein Verein gesucht werden, der seinen Platz für einen solchen Anlass zur Verfügung stellen möchte.



F1B.

Unvermeidbar hinter allem ist der notwendige Papierkrieg. Die Fachkommissionen müssen die internationalen Reglemente bei unseren nationalen Meisterschaften umsetzen und im Gegenzug unsere nationalen Interessen auf CIAM-Ebene durchbringen.

Die Punktrichter in den Kunstflugklassen sind immer schwieriger zu finden, und die Fachkommissionen müssen diese



F3A.

ausbilden, pflegen und während der Anlässe betreuen. In den Frei- und Segelflugklassen werden teilweise fast so viele Helfer wie Piloten benötigt. Auch das ist unter anderem eine Aufgabe der organisierenden Fachkommission.

Wenn alle genannten Faktoren zusammenspielen und passen, haben unsere Teams die optimalen Voraussetzungen, die erhofften Leistungen zu erbringen. Wenn wir jetzt wieder auf die oben erwähnten Resultate zurückschauen, können wir da-

von ausgehen, dass wir vielleicht noch nicht alles, aber vieles richtig gemacht haben. Einen ganz grossen Dank an alle Sportler und Beteiligten, die zu diesem grossartigen Resultat in irgendeiner Form beigetragen haben. Das ist nicht selbstverständlich und bedarf einer grossen Disziplin und viel Engagement, um solche Resultate erzielen zu können. ■

Faruk Yeginsoy, Leiter Ressort Sport SMV, im Oktober 2023

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

Rapporto in italiano:
<https://www.modellflug.ch/IT/home>



F3C.



F3K.



Unterstützung der Redaktion

Matthias Bosshard, Präsident Stiftung Modellflugsport

Auch die aktuelle Ausgabe der Zeitschrift «Modellflugsport», die ihr in den Händen haltet, ist von «Modellfliegern für Modellflieger» geschrieben worden, wie schon seit vielen Jahrzehnten üblich. Ohne die aktive Mithilfe und die Bereitschaft von Kollegen, etwas für die anderen Modellflieger zu fotografieren und zu beschreiben, wäre die Gestaltung der Beiträge und die Herausgabe dieser Zeitschrift undenkbar.

Im Hintergrund verantwortet die Stiftung Modellflugsport als Vertragspartner die regelmässige Herstellung der Zeit-

schrift. Alle Stiftungsräte arbeiten ehrenamtlich und sorgen für schlanke Strukturen. Die Redaktionsleitung wie auch die Autoren der Artikel werden honoriert.

Diese Zeitschrift lebt von interessanten Artikeln und schönen Fotos. Die Redaktionsleitung möchte gemäss ihrem Leitbild möglichst alle Modellflugsportarten berücksichtigen und benötigt dazu die Mitarbeit von Spartenexperten.

Hast du Interesse, an zukünftigen Ausgaben des «Modellflugsport» mitzuarbeiten? Bist du eine Sparte, die in letzter Zeit mit Artikeln eher zu

kurz kam? Hast du Interesse, in der Redaktionsleitung mitzuarbeiten und zu lernen, wie eine Fachzeitschrift entsteht?

Die Redaktionsleitung sucht deine Unterstützung:

- als freier Mitarbeiter, der gelegentlich einen Artikel schreibt.
- als Fachredaktor, der über seine Sparte als Experte entweder selber schreibt oder seine guten Kontakte spielen lassen kann.
- als stellvertretender Redaktionsleiter, der die eingehenden Beiträge sichtet und für die Gestaltung vorbereitet.



Die Redaktoren Markus Nussbaumer und Emil Giezendanner freuen sich auf eure Anfragen unter redaktion@modellflugsport.ch.

Modellflug-Symposium

9. Dezember, Technorama Winterthur
Elektromotoren und ihre Entwicklung
Impeller – Stand heute
Anmeldung nicht erforderlich
modellflug-nos.ch

RC-Kunstflug Infotag

6. Januar Technorama Winterthur
Neue F3A-Programme
Neues aus der Kunstflugszene
Anmeldungen auf
<https://www.modellflug-nos.ch/>

Experten Treff 2024

Kleine Messe von Modellfliegern für Modellflieger
3. Februar Böschhof,
6331 Hünenberg/ZG
Kontakt: Werner Glanzmann
www.gla-rc.ch

Jubiläumsausstellung

33 Jahre MfG
Modellausstellung, Geschichte MfG, Festwirtschaft
10. März, Turnhalle Oberstufenzentrum, 9607 Mosnang
Kontakt: christian.aberer@thurweb.ch
www.mfvgmosnang.ch

Frühjahrs-Helitreffen im Loorholz

Modellhelikoptertreffen mit allen Kategorien
6. April, 5316 Leuggern
Kontakt: Anton Laube,
079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

Young SilentWings 24

24.–26. April
Ausrüsten eines Kunstflugmodells oder RC-Seglers
<https://www.modellflug-nos.ch>

MILITKY CUP

47. Internationales Elektroflug Meeting
10.–12. Mai, Pfäffikon
<https://www.silentwings.ch>

Coupe des Alpes

50. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen
24./25. August, Pfäffikon
<https://www.modellflug.ch>

Open fly-In und Stemmotoren-treffen

7. September, Open Fly-In
8. September, Sternmotortreffen
Modellflugplatz, 4625 Oberbuch-siten
Kontakt: r.soom@bluewin.ch
www.mfvgaeu.ch



38. Modellflug-Symposium

9. Dezember, 9.30 Uhr, im Technorama Winterthur

Begrüßungskaffee ab 8.30 Uhr im Auditorium

Beginn der Präsentationen um 9.30 Uhr

Zukunft der Aviatik

Nick Steiner, Robin Peter

Evolution des Elektromotors

Ludwig Retzbach

Impeller in Theorie und Praxis

Daniel Schübeler

Ausstellung und Präsentationen

Selberbauten mit Impellerantrieben

Organisatorisches

Keine Anmeldung erforderlich: Eintritt CHF 40.– inkl. Begrüßungskaffee, Junioren gratis.

Ab 8.30 Uhr Auditorium geöffnet.

Mittagsverpflegung Selbstbedienungsrestaurant Technorama.

Anfahrt mit öV: ab Winterthur HB mit Stadtbus Nr. 5 bis

Technorama oder mit Nr. 1 bis Römertor, Fussweg ca. 7 Min.

Parkplätze kostenpflichtig.

Weisch, was i meine

Der Perfektionsgrad der im Markt erhältlichen Modellflugzeuge, vom Segler bis zum Jet, hat heute ein Mass erreicht, das ich jedes Mal als nicht zu überbieten bestaunen muss. Kaum so gedacht, kommt schon die neueste Generation. Noch realistischer, noch mehr genaue Details. Die Oberfläche wie ein Spiegel. Und erst die Leistungen: schneller, trotzdem «gutmütiger» beim Landen. Stabilität kein Problem – eine Schar Sensoren wird's richten. Vor vielen Jahren hat der damalige SMV-Präsident Jürg Schmitter die Frage aufgeworfen, ob der grenzenlose Perfek-

tionismus dem Modellflug letztlich nicht schaden würde. Kann mich gut erinnern, wie einige Spitzenpiloten kurzfristig in den Schnappmodus fielen. Betrachte ich zum Beispiel Wettbewerbskunstflugmodelle, lassen sich solch kritische Fragen nicht schönreden. Können Mütter/Väter für ihre kunstflugbegabten Töchter oder Söhne einfach ein paar Tausend Franken investieren? Oder nehmen wir den Wettbewerbssegelflug, wo gute Modelle schnell einmal gegen zehntausend und mehr Franken kosten. Haben einfachere und billigere Modelle an wichtigen

oder gar internationalen Anlässen überhaupt eine Chance? An Weltmeisterschaften, sei es im Kunstflug oder Elektroflug/Segelflug, kann ich auch bei den Junioren immer nur beste und teuerste Kampfmaschinen entdecken. Ich muss zugeben, dass es mir dabei nicht ganz wohl ist. Vertreter ärmere Länder sind an solchen Anlässen kaum anzutreffen. Mit anderen Worten: Ich sehe leider keinen Ausstieg aus dieser Spirale. Gewiss, es gibt bescheidene Gegenbewegungen, wie zum Beispiel die ganzen Schaumstoffmodelle oder Wettbewerbsklassen RES (Segler oh-

ne Querruder). Trotzdem, wer im Sport nach oben will, muss sich anpassen. Eine zunehmend populärere Chance bleibt uns: Ich meine das Angebot an neuen Holzbausätzen – oder nur Spantensätzen. Wer ein solches Projekt anpackt, hat es im begrenzten Rahmen in der Hand, den finanziellen Aufwand zu steuern. Oftmals heisst teurer nicht unbedingt besser. Ich wünsche viele wunderschöne und gemütliche Stunden im Hobbyraum, schöne Festtage und viel Glück im neuen Jahr. ■

Emil Ch. Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

Herausgeber

Stiftung «modell flugsport» Schweiz
Präsident: Matthias Bosshard
Balmerstrasse 81, 8331 Auslikon



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

MFS-Redaktions-Team

Regional-Redaktoren

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

BOW Ueli v. Niederhäusern
3123 Belp
079 367 61 12
huck21@2wire.ch

ZEN Urs Keller
5443 Niederrohrdorf
079 432 26 14
ukeller@bluewin.ch

NWS Roland Schlumpf
4102 Binningen
079 639 72 35
roland.schlumpf@gmx.ch

FGASI Wolfgang Völller
6900 Lugano
079 440 89 53
wolfovoller.aeroflyti@bluewin.ch

Fachredaktoren

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

Redaktionsleiter

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

Redaktionsleiter Stv.

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

© Stiftung «modell flugsport»

Aero Club der Schweiz AeC

Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf

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

WEMF/SW-beglaubigt, 7799 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 1/2024, Januar/Februar
6. Februar

Anzeigenschluss

Nr. 1/2024, Januar/Februar
Anzeigenschluss: 8. Januar

Redaktionsschluss: 22. Dezember

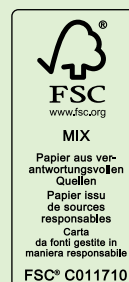
Nr. 1/2024, Januar/Februar

Abonnemente

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–
Einzelhefte CHF 8.60
inkl. 2,5% MwSt./TVA

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



STIHL

Akku-Kehrgerät KGA 770 mit Akku und Ladegerät

CHF 1'230.-

statt vorher CHF 1'446.85



Preis: zzgl. Versandkosten, gültig bis 31.12.2023.

Art. 656476.0120

Hochwertiges Akku-Kehrgerät für befestigte Flächen bis ca. 2000qm. Durch den Akku-Antrieb von Besen und Kehrwalze ist die Maschine mit geringster Schiebekraft zu bewegen. Besen und Kehrwalze rotieren immer mit optimaler Geschwindigkeit. Grosser 50l-Kehrbehälter. Ideal auch für Innenbereiche wie Garagen oder Lagerhallen.



STIHL

toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.



BRACK.CH

LIEFERT KONTROLLE.

1929.-

Jeti | DC-24 II Carbon Line Orange, Multimode Pultsender, 24 vollwertige Kanäle (30 Mischer frei belegbar), 3 HF Module, präzise Steuerknüppel dank Hallsensoren (Auflösung 4096 Schritte), 4" Farbdisplay mit starker Hintergrundbeleuchtung, Android / iOS App für Telemetrie Anzeige, in 4 Farben erhältlich

Art. 1492511 (orange), Art. 1492512 (rot), Art. 1492510 (bronze),
Art. 1492513 (grau)



ENTDECKEN

Die Vielfalt von RC & Modellbau

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