

6/2025
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

NOVEMBER / DEZEMBER
NOVEMBRE / DÉCEMBRE
NOVEMBRE / DICEMBRE



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

0.6
9 771424 423003

modell flugsport



T-MOTOR – Präzision und Leistung im professionellen Modellflug



T-Motor steht für höchste Effizienz, Laufruhe und Fertigungsqualität im RC-Modellflug. Ob leistungsstarker Brushless-Motor, abgestimmtes Combo-Set oder ultraleichter Carbon-Propeller – jede Komponente ist auf maximale Performance und Zuverlässigkeit ausgelegt.

Technische Highlights:

- Brushless-Motoren mit hohem Wirkungsgrad und geringem Gewicht
- Perfekt abgestimmte Combos (Motor + ESC + Propeller) für optimale Systemharmonie
- Carbon-Propeller mit präziser Geometrie für effizienten Schub und ruhigen Lauf
- Ideal für 3D-Kunstflug, F3P-Indoor-Modelle, Segler und leistungsstarke Fixed-Wing-Flugzeuge
- Hochwertige Materialien, präzise Lagerung und geprüfte Balance für lange Lebensdauer

T-Motor verbindet Ingenieurskunst mit Praxiserfahrung aus dem professionellen Modellflug. Das Ergebnis: Antriebssysteme, die in Effizienz, Laufruhe und Zuverlässigkeit neue Maßstäbe setzen.



Extra 260 49"
Extremeflight



Albatross F5K
Rcrcm



Fitisnova
Höllein / Grüner



MadMaxx
RS-Aero



Aurora
Pichler



Kultur Max
HL-Gliders

modellmarkt24.ch

Die Bausaison ist im vollen Gange, wir haben die passenden Modelle dazu 😊

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



Editorial

Seite 5

Alouette III HB-XOF Air Glaciers
Alouette III HB-XOF d'Air Glaciers

Seite 6



Markt – Info – Marché

Seite 13



Magazin

Seite 20



Pagine della Svizzera italiana

Seite 26



Aus den Regionen und Vereinen

Seite 28



Sport

Seite 42



SMV/FSAM

Seite 58



Agenda/Calendarium

Seite 61

Aus meiner Sicht/Impressum

Seite 63

SNJ-5/AT-6 Texan 1.5m

E-flite

Die E-flite SNJ-5/AT-6 Texan 1,5m ist eine seltene Hommage an diesen oft übersehenden Jagdflieger. Sie ist mit einem verbesserten Antriebssystem ausgestattet, das sowohl mit 3S- als auch 4S-Akkus kompatibel ist, einschliesslich eines Spektrum Avian 70A Smart Lite ESC. Die BNF Basic-Version enthält außerdem einen telemetriefähigen Smart AR631+ Empfänger AS3X®-Technologie – sowie die optional nutzbare SAFE® Select-Technologie, die es Piloten mit Erfahrungsstand noch einfacher macht, dieses Modell zu fliegen und zu geniessen !

mit verbesserter unterschiedlichstem



FEATURES:

- Speziell abgestimmter Motor, kompatibel mit 3S- und 4S-Akkus, ohne dass Modifikationen oder Upgrades erforderlich sind.
- Empfänger mit vorinstallierter Smart Transmitter Model-Datei, die es ermöglicht, alle Einstellungen für NX- und IX-Fernsteuerungen während des Bindevorgangs zu importieren.
- Elektrische Einziehfahrwerke mit maßstabsgerechten Abdeckungen

EFL08750 BNF BASIC
EFL08775 PNP



Spezifikationen

Spannweite:	1450 mm
Länge:	1003 mm
Fluggewicht:	2085 gr.
Motor:	Brushless
Akku:	11.1V 3S oder 14.8V 4S 2200-4000mAh LiPo

www.lemaco.ch



NX7e+

«BLACK EDITION»

14-CHANNEL DSMX

TRANSMITTER

SPMR7120 (nur Sender)

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

SPEKTRUM
Innovative Spread Spectrum Technology

Gib dich nicht mit weniger zufrieden und steige auf das Beste um. Die Spektrum NX7e+ kombiniert die unschlagbare Reaktionsfähigkeit der DSMX-Technologie mit der benutzerfreundlichen Spektrum AirWare™ Firmware, die speziell für RC-Piloten entwickelt wurde.



FEATURES

- Unterstützung für 14 Kanäle und BNF-Modellvorlagen für eine einfache Einrichtung der meisten BNF-Flugzeuge.
- Modernes Gehäusedesign mit edlem schwarzem Finish.
- Einklappbare Antenne für kompakte Lagerung und Transport.
- Einfache Spektrum™ AirWare™-Programmierung und sofort einsatzbereit.
- Speicher für 250 Modelle.
- Unschlagbare Reaktionsfähigkeit dank DSMX-Technologie.
- 2,8" Farbdisplay mit 320x240 Auflösung.
- USB-C- und Micro-SD-Konnektivität.
- Mehrere Display-Farbpächen zur Auswahl und individuell anpassbare Farben.

HORIZON
H O R I Z O N T

LEMACO SA - 1024 Ecublens

SPMR7120



KI allein reicht nicht!

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer kennt sie nicht, die Alouette III als Rettungshelikopter der Air Glaciers? Roland Kaufmann präsentiert uns sein aussergewöhnliches Scale-Modell, welches man in der Luft kaum von einem Original unterscheiden kann. Die über 1200 Stunden haben sich echt gelohnt.

Das Modellflugjahr neigt sich bald dem Ende entgegen, es wird kalt und früh dunkel, der Modelleur zieht sich in seinen Bastelkeller zurück.

Berücksichtigen wir unsere Fachhändler in der Schweiz für den Einkauf von benötigtem Zubehör für allfällig neue Projekte. Wir sollten Sorge tragen zu unseren Shops des Vertrauens, solange sie noch da sind – zu viele haben in den vergangenen Jahren in der Schweiz ihre Türen geschlossen.

In gewissen Bereichen möchte die Redaktion aktiver werden, so wird im kommenden Jahr im Modellflugsport eine neue Rubrik zum Thema Jugend und Nach-

wuchs geschaffen. Es besteht dringend Handlungsbedarf: Wenn wir unser Hobby in eine gesicherte Zukunft führen wollen, dann braucht es Macher! KI allein dürfte wohl nicht reichen, Leidenschaft ist gefragt.

Wie motivieren wir die Jugend oder ältere Neueinsteiger für das Hobby Modellflug?

Die Redaktion wünscht allen Lesern einen guten Start ins bevorstehende neue Jahr 2026.
Markus Nussbaumer

La sola intelligenza artificiale non basta!

Cari lettori

Chi non conosce l'Alouette III come elicottero di soccorso della Air Glaciers? Roland Kaufmann ci presenta il suo straordinario modello in scala, che a malapena si distingue da un originale nell'aria. Le oltre 1200 ore sono state davvero un buon investimento.

L'anno del volo modellistico si avvicina alla fine, fa freddo e fa presto buio, il modellista si ritira nel suo laboratorio.

Consideriamo, per l'acquisto di accessori necessari, i nostri rivenditori specializzati in Svizzera per eventuali nuovi progetti.

Dobbiamo prenderci cura dei nostri negozi di fiducia finché ci sono. Troppi hanno chiuso i battenti in Svizzera negli ultimi anni.

La redazione vorrebbe essere più attiva in alcuni settori, quindi nel prossimo anno nel «Modellflugsport» verrà introdotta una

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».

nuova rubrica, fatto apposta sul tema giovani e talenti.

È necessario agire con urgenza se vogliamo portare il nostro hobby verso un futuro sicuro, allora ci vogliono dei realizzatori! La sola IA non basterà, serve passione.

Come possiamo motivare i giovani o i nuovi appassionati più anziani a dedicarsi al volo modellistico?

La redazione augura a tutti i lettori buone feste e un buon inizio di anno nuovo 2026.
Markus Nussbaumer



Alouette III HB-XOF Air Glaciers

Roland Kaufmann



Vorbild:

Die Aérospatiale SA.319 Alouette III (französisch für Lerche) ist ein leichter einmotoriger Mehrzweckhubschrauber. Er wurde vom französischen Hersteller Sud Aviation (später Aérospatiale) ab 1959 in über 1400 Exemplaren sowohl für militärische als auch für zivile Zwecke hergestellt.

In der Schweiz sehr zahlreich vertreten. Beim Militär waren ca. 80 Exemplare im Einsatz.

Auch zivil waren z.B. Air Zermatt, Air Glaciers, Rega usw. mit zahlreichen Alouettes III unterwegs.

Im September 1970 zeigte die Air Zermatt als Erste, dass man mit dem Hubschrauber Bergsteiger aus der Eigernordwand retten kann (HB-XDA).

Das nachgebaute Exemplar mit der Seriennummer 1439 wurde 1967 gebaut und war anfangs bei der dänischen Luftwaffe als M-439 im Einsatz. Ab 1983 als HB-XOF bei der Air Glaciers in der Schweiz.

Ausgemustert am 18. Juni 2014.



Roland Kaufmann mit seiner Alouette III.

Alouette III HB-XOF d'Air Glaciers

Roland Kaufmann (traduction libre: T. Ruef)

Vorgeschichte:

Seit Anbeginn meiner Modellheli-Tätigkeit ist die Alouette III mein absoluter Favorit.

Die Form mit dem gefederten Fahrwerk und den grossen Einsinkschüten ist einfach nicht zu übertreffen. 2010 habe ich aus einem alten Bärtschi-Rumpf die Scale-Version der Air Zermatt HB-XDA gebaut.

Doch es musste etwas Grösseres sein. Einen geeigneten Rumpf zu finden ist da schwierig.

Versuche mit diversen Anbietern in der Szene scheiterten, weil eher Semi-Scale oder nur fertig Gebaute erhältlich waren. An einem Heli-Meeting traf ich Michel Auguste aus Grenoble.

Er hat eine Alouette III mit 3,3-m-Rotor und dabei alles selbst entwickelt. Sofort bemerkte ich die Leichtigkeit und Robustheit seiner Modelle. Auch stimmten die Proportionen und Rundungen sehr genau.

Das ist es, daraus soll meine Alouette auch entstehen.

Es brauchte viel Überredungskunst, bis Michel sich bereit erklärte, für mich einen Rumpf mit Scheibensatz und Spanten anzufertigen. Die restlichen Komponenten wie Mechanik, Fahrwerk

usw. beschloss ich selbst zu entwickeln und herzustellen.

Im Jahr 2000 hatte ich die Gelegenheit, das Vorbild HB-XOF der Air Glaciers in Saanen bei Gstaad zu fotografieren. So mit war die Wahl des Vorbilds auch vollzogen.

Rumpf und Mechanik:

Die Alouette III ist in puncto Mechanik baugleich wie die besser bekannten Lama oder Alouette II. Cockpit, Turbine, Rotorköpfe sind identisch. Im eigentlichen Sinn handelt es sich um eine verkleidete Alouette II, mit dem Unterschied, dass der Heckausleger aus Blech gefertigt wurde.

Warum also nicht als tragendes Teil ein Lama-Gestell da einbauen? Ich konnte ein gebrauchtes Gestell vom Lama-Mo-

Modèle original:

L'Aérospatiale SA.319 Alouette III est un hélicoptère monomoteur léger et polyvalent. Il a été fabriqué par le constructeur français Sud Aviation (devenu par la suite Aérospatiale) à partir de 1959 à plus de 1400 exemplaires, aussi bien pour des applications militaires que civiles.

Il est très largement représenté en Suisse. Environ 80 exemplaires étaient en service dans l'armée.

Dans le civil également, Air Zermatt, Air Glaciers, la Rega, etc. utilisaient de nombreuses Alouette III.

En septembre 1970, Air Zermatt est la première à montrer que l'on peut sauver des alpinistes de la face nord de l'Eiger avec un hélicoptère (HB-XDA).

L'exemplaire reproduit, portant le numéro de série 1439, a été construit en 1967 et a été initialement utilisé par l'armée de l'air danoise sous le nom de M-439. À partir de 1983, il a été utilisé par Air-Glaciers en Suisse sous le nom de HB-XOF.

Il fut mis à la retraite le 18 juin 2014.

Considérations préalables:

Depuis le début de mon activité modéliste-hélicoptériste, l'Alouette III est ma préférée.

Sa forme, avec son train d'atterrissement suspendu et patins anti-enlisement, est tout simplement inégalable. En 2010, j'ai construit la version maquette de l'Air Zermatt HB-XDA à partir d'un vieux fuselage Bärtschi.

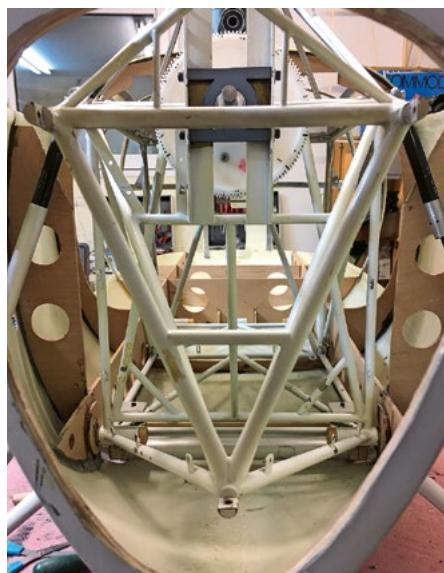
Mais il fallait quelque chose de plus grand. Trouver un fuselage adapté est difficile.

Les tentatives auprès de divers fournisseurs du milieu ont échoué, car les coques disponibles étaient plutôt à l'échelle semi-maquette ou déjà construites. Lors d'un meeting d'hélicoptères, j'ai rencontré Michel Auguste de Grenoble.

Il a une Alouette III avec un rotor de 3,3 m et a tout développé lui-même. J'ai tout de suite remarqué la légèreté et la robustesse de ses modèles. Les proportions et les courbes étaient également très précises.

Oui, mon Alouette doit être conçue ainsi!

Il a fallu beaucoup de persuasion pour que Michel accepte de me fabriquer un



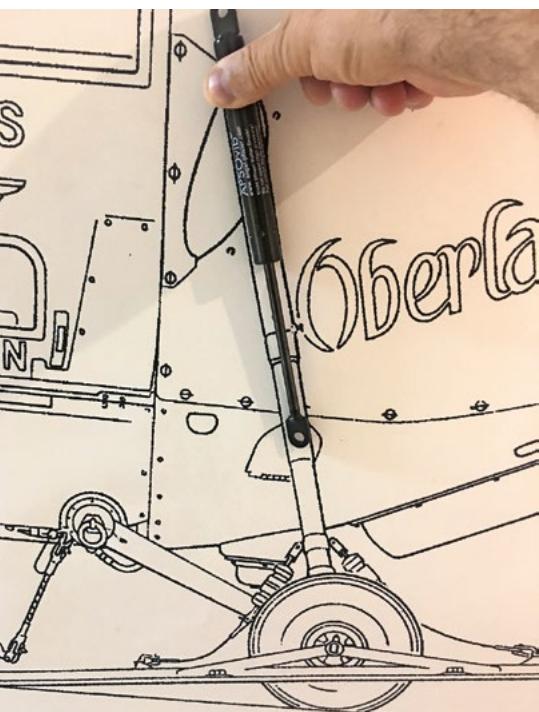
Mechanik und Verbindung zum Heckausleger.

Mécanique et liaison avec la poutre arrière.



Roland Kaufmann et son Alouette III.

dell in gleicher Baugröße erwerben. So mit ist es schon mal Scale, und die Aufnahmen für das Fahrwerk sind stabil und am richtigen Ort. Separat eine Mechanik zu konstruieren erübrigte sich, da die Aufnahmen für Turbine und Getriebe am Gestell eingearbeitet werden konnten. Der GFK-Rumpf ist sehr dünn laminiert und nicht als tragendes Element vorgesehen. Nach dem Ausrichten und Einharzen im Rumpf an den auf die nötigsten reduzierten Spanten konnte auch



Fahrwerk-Gasfedern-Anprobe.

der CFK-Ausleger am Gestell befestigt werden.

Als Hauptmechanik dient ein handelsübliches Teller-Kegelrad 44/11 aus Stahl gehärtet mit Spiralverzahnung. Die Rotorwelle 20/15 mm ist im Dom 4-fach gelagert und abgestützt.

Sehr wichtig ist wie beim Vorbild die V-Verstrebung von der Grundplatte zum Dom.

Diese muss kraftschlüssig und spielfrei ausgeführt sein.

Der Rotorkopf entstand aus dem Scale-Lama-Kopf von Huner-Technik 1:4 mit längeren Blattarmen, 12-mm-Blattlagerwelle und entsprechend dimensionierten Drucklagern. Auch der Dom und die Taumelscheibe wurden auf Massstab 1:3,2 angepasst.

Das Delrin-Zahnrad auf der ersten Stufe musste eigens für die Alouette angefertigt werden, damit der Hauptrotor im optimalen Bereich von 700 U/min dreht.



Patin et essai des vérins à gaz.

fuselage avec un jeu de fenêtres et de couples. J'ai décidé de concevoir et de fabriquer moi-même les autres composants, comme la mécanique, le train d'atterrissement, etc.

En 2000, j'ai eu l'occasion de photographier le modèle HB-XOF d'Air Glaciers à Saanen, près de Gstaad. Le choix du modèle était donc fait.

Fuselage et mécanique:

Du point de vue mécanique, l'Alouette III est identique au Lama, plus connu, ou à l'Alouette II. Le cockpit, la turbine, les têtes de rotor sont identiques. Il s'agit à proprement parler d'une Alouette II carénée, à la différence que la poutre de queue est en tôle.

Pourquoi ne pas utiliser un châssis de Lama comme élément porteur? J'ai pu acheter un châssis d'occasion de Lama de la même taille. Il est donc déjà à l'échelle et les logements pour le train d'atterrissement sont robustes et au bon endroit. Il n'était pas nécessaire de construire un mécanisme séparé, car les logements pour la turbine et la transmission pouvaient être intégrés au châssis. Le fuselage en fibre de verre est laminé très finement et n'est pas prévu comme élément porteur. Après avoir été alignée et résinée dans le fuselage sur les membranes réduites au strict nécessaire, la flèche en fibre de carbone a également pu être fixée au châssis.

Le mécanisme principal est un pignon conique 44/11 en acier trempé avec une denture en spirale. L'arbre du rotor 20/15 mm est supporté par 4 paliers dans la bulle du fuselage.

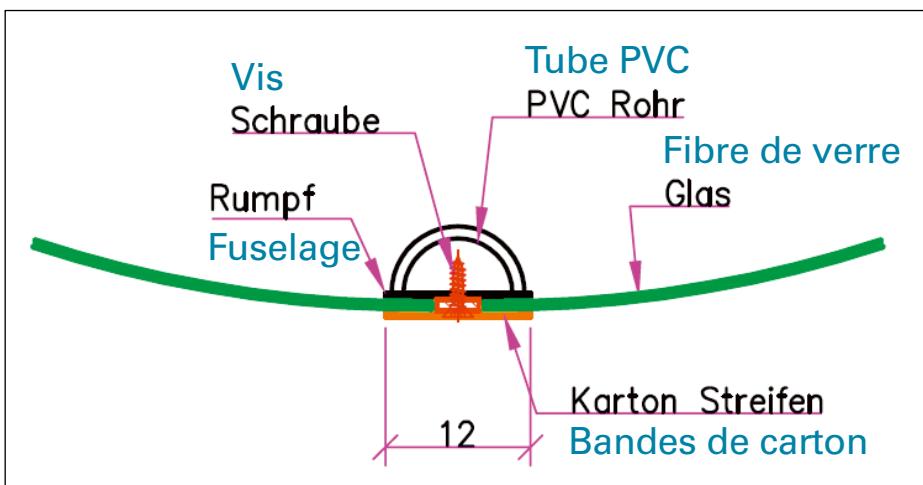
Comme sur le modèle réel, l'entretoise-ment en V de la plaque de base au dôme est très important.

Celui-ci doit être réalisé solide et sans jeu.

La tête de rotor a été réalisée à partir de la tête de Lama maquette de HunerTechnik au 1:4 avec des bras de pale plus longs, un arbre de palier de pale de 12 mm et des paliers de butée dimensionnés en conséquence. La bulle du fuselage (dôme) et le plateau cyclique ont également été adaptés à l'échelle 1:3,2. La roue dentée en Delrin sur le premier étage a dû être fabriquée spécialement pour l'Alouette, afin que le rotor principal tourne dans la plage optimale de 700 tr/min.

Poutre arrière

Pour des raisons de transport, l'Alouette a dû être construite en 2 parties.



Skizze Verglasung.

Esquisse du vitrage.

Heckausleger/Rotor:

Aus Transportgründen musste die Alouette 2-teilig konstruiert werden. Das Anschrauben des Heckauslegers ist jedoch eine Herausforderung, hat es doch in diesem Bereich keine Öffnung im Rumpf. Auf dem Heckausleger sind beim Vorbild durchlaufende Segmente oben zum Entfernen vorhanden. Ich beschloss, auch dieses nachzubauen.

Das vordere Segment entfernt, kann der Ausleger dann bequem angeschraubt werden.

Also längs aufschneiden und ein Fachwerk aus Kohlenrohr einkleben, das dann auch die Lager für den Heckrotorantrieb aufnimmt. Nur ein Holzspant für den Heckrotor musste eingebaut werden. Somit konnte der Heckausleger sein ursprüngliches Gewicht beinahe behalten. Der Heckrotor wurde etwa zwei Grad schräg eingebaut, damit der Kreis zum Winkel des Auslegers fluchtet. Die Anlenkung muss wie beim Vorbild von aussen über eine Hohlwelle erfolgen. Welle und Blatthalter entstanden im Eigenbau. Auf den Seiltrommelantrieb wie beim Vorbild konnte ich Gott sei Dank verzichten, da nicht sichtbar.

Ich entdeckte zufällig im Modellbaugeschäft Sandwichplatten aus Balsa mit beidseitiger CFK-Beplankung, 3 mm stark und ultraleicht. Zwar nicht billig, aber optimal für die Anfertigung der Seitenleitwerke.

Die Höhenleitwerke entstanden ebenfalls aus Karbonrohr und 0,3-mm-Karton, mit Sekundenkleber imprägniert und ausgesteift.

Merke: Gewicht hinten gespart, muss vorne nicht mit Trimmgewicht ausgeglichen werden.

Das kann bei einem Heli in dieser Größe schnell 2–3 kg ausmachen.

Fahrwerk:

Damit das möglichst realistisch aussieht, müssen die hinteren Federbeine genügend ausfedern.

Bei Stabilus kann man sich Gasfedern massgeschneidert anfertigen lassen. In diesem Fall 16 mm mit 6 cm und Ausstoss 5 kg. Damit ist auch eine saubere Führung der Kolbenstange gewährleistet. Die Gasfedern wurden mit entsprechend zurechtgedrehten Alurohren verkleidet und lackiert. Die Schwingen sind konisch und elliptisch im Querschnitt. Am CAD habe ich diese 3D-gezeichnet als Halbschalen gedruckt, die nachher um die geschweißten Stahlkerne geklebt wurden.

Beim Bugrad die gleiche Konstruktion mit einer kürzeren Gasfeder. Dieses wird beim Abheben mit Bügel und Feder in Flugrichtung zentriert wie beim Vorbild. Die Einsinkschütze sind 50 cm lang und wurden 2-teilig gedruckt und mit Alublech beplankt.

Auch die Zentrierung der seitlichen Einsinkschütze im Flugzustand erfolgt mit Druckfeder-Zugelementen und Seilen möglichst vorbildgetreu.

Kabine und Verglasung:

Auch die Kabine sollte möglichst vorbildgetreu gebaut werden.

Beim Vorbild sind die Profile der Kabine 40 mm breit (Lama und Alouette). Das wären dann in meinem Fall 12 mm. Innen ist ein halbrundes Profil angebracht. Ein mit der Tischkreissäge halbiertes 10-mm-PVC-Rundrohr wurde innen aufgeklebt und dunkelgrau lackiert.

Die Scheiben sind wie beim Vorbild von aussen aufgesetzt, mit einem Streifen aus Karton oder Epoxyplatte 0,5 mm abgedeckt und verschraubt. Danach alles

La fixation de la poutre de queue est cependant un défi, car il n'y a pas d'ouverture dans le fuselage à cet endroit. Sur le modèle réel, il y a des segments continus sur la partie supérieure de la poutre de queue pour l'enlever. J'ai décidé de les reproduire également.

Une fois le segment avant retiré, la poutre arrière peut être facilement vissée. Il faut donc le découper dans le sens de la longueur et coller un treillis en tube de carbone qui recevra également les roulements pour l'entraînement du rotor de queue. Seul un couple en bois pour le rotor de queue a dû être installé. Ainsi, la poutre de queue a presque conservé son poids d'origine. Le rotor de queue a été monté avec une inclinaison d'environ 2 degrés afin que le fuselage soit aligné avec l'angle de la poutre arrière.

Comme sur le modèle réel, la commande doit se faire de l'extérieur via un arbre creux. L'arbre et le support de pale ont été construits spécialement. J'ai pu renoncer à l'entraînement par câble et tambour comme sur le modèle réel, car il n'était pas visible.

J'ai découvert par hasard dans un magasin de modélisme des panneaux sandwich en balsa avec un revêtement en carbone des deux côtés, de 3 mm d'épaisseur et ultralégers. Certes, ce n'est pas bon marché, mais c'est optimal pour la fabrication des dérives.

Les stabilisateurs ont également été réalisés en tube de carbone et carton de 0,3 mm, imprégnés de colle cyanoacrylate et rigidifiés.

Remarque: le poids économisé à l'arrière ne doit pas être compensé à l'avant par un poids de trim.

Cela peut rapidement représenter 2 à 3 kg pour un hélicoptère de cette taille.

Train d'atterrissement:

Pour donner le plus de réalisme possible, les jambes de train arrière sur ressort doivent se déplacer suffisamment. Chez Stabilus, on peut faire fabriquer des vérins à gaz sur mesure.

Dans ce cas, un diamètre de 16 mm avec 6 cm de course et une force de 5 kg. Cela garantit également un guidage propre de la tige de piston. Les vérins à gaz ont été habillés et peints avec des tubes en aluminium tordus en conséquence. Les bras oscillants ont une section conique et elliptique. Je les ai dessinées en 3D sur CAD et imprimées sous forme de demi-coques, qui ont ensuite été collées autour des noyaux en acier soudés.

abkleben und vorbereiten für Lackierung. Die Abklebung wird erst nach dem Lackieren wieder entfernt. Cockpit und Bestuhlung lieferte Scale Print. Boden und Rückwand entstanden aus leichtem 3-mm-Schaum-PVC. Die Pilotenpuppe kommt wie üblich von Axels Scale Pilots.

Oberfläche und Finish:

Sämtliche Blechüberlappungen und Applikationen wurden aus Kartonstreifen mit Sekundenkleber versiegelt realisiert, die Übergänge gespachtelt und verschliffen. Beim Verschleifen dürfen durchaus Dellen und Vertiefungen bleiben. Das gibt nach dem Lackieren die realistische Oberfläche.



Kabine und Verglasung.

Cabine et recouvrement.

Pour la roue avant, même construction avec un vérin à gaz plus court. Lors du décollage, celle-ci est centrée dans le sens du vol à l'aide de l'étrier et du ressort, comme sur le modèle réel.

Les patins anti-enlisement mesurent 50 cm de long et ont été imprimées en deux parties et recouvertes de tôle d'aluminium.

Le centrage des protections latérales en vol est également réalisé avec des éléments de traction à ressort de compression et des câbles, le plus fidèlement possible au modèle.

Cabine et marouflage:

La cabine doit également être construite de manière la plus fidèle possible à l'original.

Sur le modèle réel, les profils de la cabine ont une largeur de 40 mm (Lama et Alouette).

Dans mon cas, cela ferait 12 mm. À l'intérieur, il y a un profilé semi-circulaire. Un tube rond en PVC de 10 mm coupé en deux avec une scie circulaire de table a été collé à l'intérieur et peint en gris foncé.

Les vitres sont posées de l'extérieur comme sur le modèle, recouvertes d'une bande de carton ou d'une plaque époxy de 0,5 mm et vissées. Ensuite, tout est masqué et préparé pour la peinture. Le masquage n'est retiré qu'après la peinture.

Le cockpit et les sièges ont été fournis par Scale Print. Le sol et la paroi arrière



Oberfläche und Finish, Aufkleber ab Foto konvertiert.



Finition des surfaces, décalques selon photos.

Anbauteile wie Türscharniere usw. entstanden aus Stahlblech. Auftritte, Aus senkorb und Windenausleger sind aus dünnwandigem Messingrohr hartgelötet.

Die Herausforderung der besonderen Art stellte die Turbinenattrappe dar. Diese soll die Jakadofsky-Turbine zu 100% verkleiden, ohne beim Erstflug gleich abzufackeln.

Die Materialien: Getriebe: 3D-Druck; Gehäuse: GFK; Endrohr: Karton versiegelt.

Das innere CNS-Flammrohr wurde mit Glasfasermatte verkleidet. Das Gehäuse mit Keramikfasermatten.



Turbinenattrappe.

Turbine factice.

ont été réalisés en mousse de PVC légère de 3 mm. Le pilote à l'échelle est fourni comme d'habitude par Axels Scale Pilots.

Surface et finition:

Tous les recouvrements de tôle et les applications ont été réalisés à partir de bandes de carton collées avec de la colle instantanée. Les fentes ont été mastiquées et poncées. Lors du ponçage, il est tout à fait possible de laisser des bosses et des creux. Cela donne une surface réaliste après la peinture.

Les pièces rapportées telles que les charnières de porte, etc. ont été réalisées en tôle d'acier. Les marchepieds, la nacelle extérieure et la flèche du treuil sont soudés à partir de tubes de laiton à paroi mince.



Nach dem Erstflug: Kontrolle und Fertigstellung.

Après le 1^{er} vol: contrôle et réglages.

Die typischen Ansauggitter entstanden aus einem Passiersieb aus dem Küchenzubehör. Rahmen aus CNS-Blechstreifen mit Punktschweißung verbunden. Eine sehr aufwendige Angelegenheit. Die Nieten entstanden wie immer mit der Spritze 0,6 mm und Weissleim. Nach dem Grundieren und Abkleben folgte die Lackierung direkt mit 2K-Farbe. Ich mache die Lackierungen meiner Modelle immer selbst. Klarlack verwerde ich nur, wenn Basislack Metallic zur Anwendung kommt.

Erstflug und Fazit

Im Januar 2024 dann der Erstflug, noch ohne Cockpit und Turbinenattrappe.

Zu meiner Überraschung und Erleichterung funktionierte alles auf Anhieb einwandfrei.

Nach der Saison 2024 und 2025 mit vielen Flügen bin ich sehr zufrieden mit dem Erreichten.

Alle meine Erwartungen wurden übertroffen.

Leider hat sich der aufwendige Scale-Ausbau doch mehr aufs Gesamtgewicht ausgewirkt, als von mir angenommen bzw. berechnet. Die Bazl-Abnahme war daher unumgänglich und ist erfolgreich abgeschlossen. ■

Fotos: Joe Mathis/Roland Kaufmann,
Hugo Markes, Michael Tschiemer
swissmet@bluewin.ch



**Original oder Modell?
Original ou modèle?**

La turbine factice représentait un défi d'un genre particulier.

Celle-ci doit habiller la turbine Jakadofsky à 100%, sans la brûler dès le premier vol.

Les matériaux: engrenage: impression 3D/boîtier: fibre de verre/tube de sortie: carton solidifié.

Le tube de flamme interne en CNS a été recouvert d'un mat de fibres de verre. Le boîtier a été recouvert d'un tissu de fibres céramiques.

Les grilles d'aspiration typiques ont été créées à partir d'une passoire provenant d'accessoires de cuisine. Les cadre sont en bandes de tôle CNS assemblées par soudure par points: une opération très complexe.

Comme toujours, les rivets ont été réalisés avec une seringue de 0,6 mm et de la colle blanche.

Après l'apprêt et le collage, la peinture est directement appliquée avec une peinture à deux composants. Je fais toujours la peinture de mes modèles moi-même. Je n'utilise du vernis transparent que lorsque j'utilise une peinture de base métallique.

Premier vol et bilan

En janvier 2024 arriva le premier vol, sans cockpit ni turbine factice.

À ma grande surprise et à mon grand soulagement, tout a parfaitement fonctionné du premier coup.

Après une saison 2024/2025 riche en vols, je suis très satisfait de ce que j'ai accompli.

Toutes mes attentes ont été dépassées. Malheureusement, l'adaptation à l'échelle a eu un impact plus important sur le poids total que je pensais ou que j'avais calculé. L'homologation par l'OFAC était donc inévitable et a été effectuée avec succès. ■

Fotos: Joe Mathis/Roland Kaufmann,
Hugo Markes, Michael Tschiemer
swissmet@bluewin.ch

Alouette III HB-XOF Air Glaciers

Technische Daten

Rotor:	3,3 m
Gewicht:	29 kg vollgetankt
Antrieb:	Turbine Jakadofsky PRO 6000
Bauzeit:	ca. 1200 Std.
Massstab:	1:3,2
Rumpf:	Michel Auguste FR (Kleinserie) Leichtbau
Mechanik:	Eigenbau (Lama-Gestell)
Speziell:	Full Scale mit vielen Details, Rotorkopf/Interieur usw.

Alouette III HB-XOF Air Glaciers

Données techniques:

Roteur:	3,3 m
Masse:	29 kg avec le plein
Propulsion:	Turbine Jakadofsky PRO 6000
Temps:	temps de construction env. 1200 heures
Échelle:	1:3,2
Fuselage:	Michel Auguste FR (petite série, construction légère)
Mécanique:	Construction personnelle (support Lama)
Spécial:	Maquette exacte avec détails, tête de rotor, aménagement intérieur, etc.

Modellbau Rapperswil

Omnifixo OF-M4.4, die dritte Hand für Präzisionsarbeiten

Gerade bei feinen Löt- oder Montagearbeiten im Modellbau stößt man schnell an die Grenze von zwei Händen. Mit dem neuen Omnifixo OF-M4.4 steht nun eine professionelle Lösung zur Verfügung, die Werkstücke sicher fixiert und höchste Präzision ermöglicht. Das System überzeugt durch eine massive Stahlbasis von 90×160 mm, die für sicheren Stand sorgt. Die vier Greifer sind magnetisch fixiert und lassen sich dank flexibler Kugelgelenke stufenlos ausrichten.

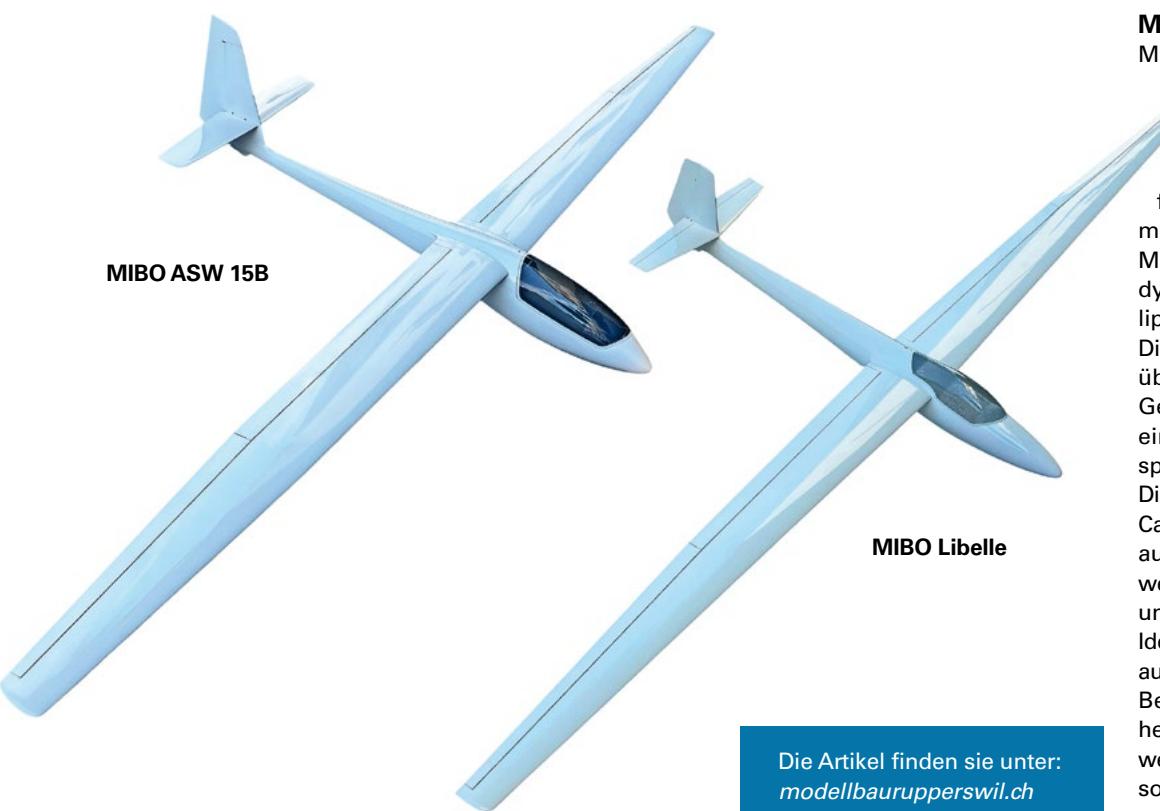
Die parallelen Klemmbäckchen fassen Bauteile bis 14 mm ohne Druckstellen oder Verrutschen.

Durch die leitfähigen Clips eignet sich der Omnifixo nicht nur für mechanische Arbeiten, sondern auch für elektrische Prüfungen oder Lötaufgaben.

Ob beim Fixieren kleinster Elektronik oder beim präzisen Ausrichten von Bauteilen, der OF-M4.4 ist eine unverzichtbare Hilfe für alle, die im Modellbau Wert auf exaktes Arbeiten legen.



Omnifixo



MIBO ASW 15B

MIBO Libelle

Die Artikel finden sie unter:
modellbaurapperswil.ch

MIBO Libelle & ASW 15 B

Mit der Libelle und der ASW 15 B Double Carbon bietet Modellbau Rapperswil zwei neue Spitzenmodelle für leistungsorientierte Segelflugsportpiloten an. Beide stammen aus der Entwicklung von MIBO und tragen das aerodynamische Konzept von Philip Kolb.

Die Libelle (Spannweite 3,75 m) überzeugt durch ihr geringes Gewicht, hohe Festigkeit und ein breites Geschwindigkeitspektrum.

Die grösse ASW 15 B Double Carbon (Spannweite 4,0 m) setzt auf eine Doppel-Carbon-Bauweise, einen Vierklappenflügel und beeindruckende Dynamik. Ideal für Hang- und Thermikflug auf höchstem Niveau.

Beide Modelle sind weitgehend vorgefertigt, lackiert und werden inklusive Schutztaschen sowie bereits verklebter Kabinenhaube geliefert.

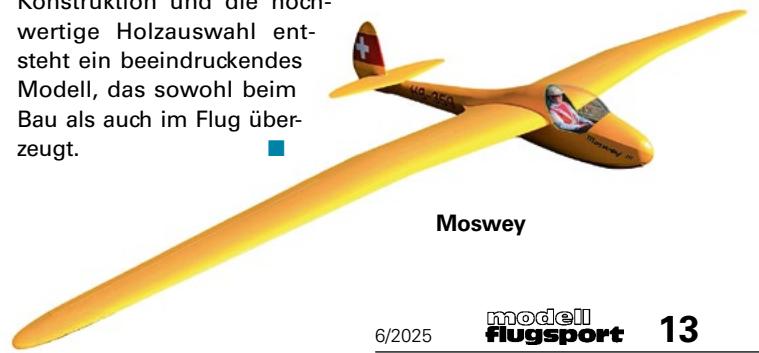
Mosvey III – Schweizer Segelflug-Klassiker als präziser Holzbausatz

Mit dem Mosvey III präsentiert CAD2CNC einen detailgetreuen Nachbau eines bedeutenden Kapitels der Schweizer Segelfluggeschichte. Der Holzbausatz mit rund 6,4 Metern Spannweite überzeugt durch modernste CNC-Laser-Cut-Fertigung, hervorragende Passgenauigkeit und die sorgfältige

Umsetzung der charakteristischen Linien des Originals.

Das Modell basiert auf dem historischen Mosvey III aus den 1940er-Jahren und richtet sich an erfahrene Modellbauer, die Wert auf technische Präzision, Vorbildtreue und herausragende Flugeigenschaften legen. Durch die durchdachte

Konstruktion und die hochwertige Holzauswahl entsteht ein beeindruckendes Modell, das sowohl beim Bau als auch im Flug überzeugt.



Mosvey

HORIZON HOBBY / LEMACO News:

E-flite Eratix 3D SWS 1,6 m mit/avec AS3X+ and SAFE Select

Key Features

- Basierend auf dem Design des beliebten Modells Eratix 3D FF (Flat Foamy) 860 mm, jedoch in grösserer Ausführung mit einzigartiger Performance und besonderen Fähigkeiten
- Robuste und steife, aber dennoch leichte und langlebige Holzstruktur mit Carbon-Verstärkung, überzogen mit hochwertiger UltraCote-Folie
- Spektrum Avian 5055–500 Kv Brushless-Motor, kompatibel mit 6S-Akkus
- 100-Ampère Spektrum Avian Smart ESC liefert Echtzeitdaten wie Akkuspannung und Stromstärke über kompatible Empfänger und Sender
- Spektrum AR637TA+-Empfänger mit Full-Range-Telemetrie und führender DSMX-Technologie

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum™ DSMX®/DSM2®-kompatible Fernsteuerung mit 4–6+ Kanälen Full Range
- (1) 6S 22,2 V LiPo-Akku mit 3200–7000 mAh und EC5™ - oder IC5®-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät



E-flite Eratix 3D SWS 1,6 m mit/avec AS3X+ and SAFE Select

Caractéristiques principales:

- Basé sur la conception du modèle populaire Eratix 3D FF (Flat Foamy) 860 mm mais dans une taille plus grande, avec des performances et des capacités uniques
- Robuste et rigide, mais aussi léger et durable, le châssis est construit en bois et renforcé de fibres de carbone, recouvert d'un véritable film UltraCote
- Moteur brushless Spektrum Avian 5055–500 Kv compatible avec les batteries 6S
- L'ESC Spektrum Avian de 100 ampères fournit la tension de la batterie, le courant



et d'autres données en temps réel via des récepteurs et des émetteurs compatibles

- Récepteur Spektrum AR-637TA+ avec télémétrie longue portée et technologie de pointe DSMX

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur compatible Spektrum™ DSMX®/DSM2® longue portée 4 à 6+ canaux
- (1) Batterie LiPo 6S 22,2 V 3200–7000 mAh avec connecteur EC5™ ou IC5™
- (1) Chargeur LiPo compatible



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	1626 mm
Länge/Longueur:	1560 mm
Gewicht:	2950 g ohne Akku, 3575 g mit Akku
Poids:	2950 g sans accu/3575 g avec accu
Akku:	6S 22,2 V 3200–7000 mAh LiPo mit EC5™ oder IC5™ -Anschluss
Accu:	LiPo 6S 22,2 V 3200–7000 mAh avec connecteur EC5™ ou IC5™

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

HANGAR 9 P-51D Mustang 20 cc ARF, 1765 mm

Key Features

- Hergestellt aus leichtem, lasergeschnittenem Balsa- und Sperrholz
- Hochwertige seidenmatte Bespannung mit detaillierten Scale-Elementen wie Stencil-Grafiken und Panel Lines
- Zwei Decal-Sets zur individuellen Gestaltung im «Geraldine»- oder «Sky Bouncer»-Design
- Detailgetreues Cockpit mit 3D-Instrumententafel, sorgfältig bemalter Pilotenfigur und mehr
- Robustes, festes Fahrwerk mit 4-Zoll-Rädern und realistischen, stoßdämpfenden Streben (im Lieferumfang enthalten)
- Vorbereitung für Einziehfahrwerke: Kompatibel mit optionalen elektrischen Einziehfahrwerken von E-flite® (separat erhältlich)
- Funktionale Landeklappen erweitern die Flugeigenschaften und verbessern die Scale-Optik
- Scale-Details, Fahrwerksklappen, Tragflächenkanonen und Antennen
- Überarbeitete Motorabdeckung mit realistischeren Proportionen sowie simulierten Motor- und Abgasrohrdetails
- Scale-Spinner mit passender Lackierung
- Optional verwendbare Tragflächenpylone mit abnehmbaren Zusatztanks
- Zweiteilige, steckbare Tragfläche für einfachen Transport und schnellen Aufbau am Flugplatz
- Grosser oberer Wartungsdeckel für einfachen Zugang zu Elektronik und Haupttank
- Komplettes Hardware-Set für die Nutzung mit Elektro-, Benzin- oder Glühzunder-Motoren enthalten

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) 20–21-ccm-Zwei- oder Viertakt-Benzinmotor oder ein entsprechendes elektrisches Antriebssystem



- (1) Full-Range-Fernsteuerung und Empfänger mit mindestens 5 Kanälen (6+ Kanäle für die Einziehfahrwerks-Option)
- (8) Standard-Servos (7 bei der Elektroantriebs-Option)
- (2) Akkus für Empfänger und Zündsystem (bei Benzinantrieb)
- (1) Akku für das Antriebssystem (bei Elektroantrieb)
- (1) Propeller

HANGAR 9 P-51D Mustang 20 cc ARF, 1765 mm

Caractéristiques principales:

- Fabriqué de manière experte en balsa et contreplaqué légers découpés au laser
- Revêtement satiné et finement détaillé avec inscriptions, panneaux et plus encore
- Deux ensembles de décalcomanies vous permettent de personnaliser la garniture en livrée «Geraldine» ou «Sky Bouncer»



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	1765 mm
Länge / Longueur:	1524 mm
Gewicht / Poids:	5200–5900 g
Antrieb / Motorisation:	Electric/Gas/Glow

- Le cockpit détaillé comprend un tableau de bord 3D, un buste de pilote peint de façon experte et plus encore
- Train d'atterrissement fixe robuste avec roues de 4 pouces et jambes de force réalistes absorbant les chocs (incluses)
- Prêt à recevoir un train rétractable électrique E-flite en option vendu séparément ou dans des combos économiques
- Les volets fonctionnels élargissent l'enveloppe de vol et améliorent ses capacités
- Charnières de surface de contrôle, trappes du train, canons d'aile et antenne reproduits à l'échelle
- Conception du capot revue avec une forme plus proche de l'original ainsi que des détails du moteur et d'échappement simulés
- Cône d'hélice avec finition assortie
- Pylônes d'aile en utilisation optionnelle avec réservoirs amovibles
- Aile enfichable en deux parties pour un transport et un assemblage sur le terrain facile
- Un grand hayon supérieur offre un accès complet à l'électronique et au réservoir de carburant
- L'ensemble de visserie complet comprend tout ce dont vous avez besoin pour les recommandations d'alimentation électrique ou essence

Éléments complémentaires requis:

- (1) Moteur à essence/nitro à deux ou quatre temps de 20 à 21 cm³ ou système d'alimentation électrique équivalent

- (1) Émetteur et récepteur à longue portée de 5+ canaux (6+ pour l'option train rétractable)
- (8) Servos standard (7 pour l'option d'alimentation électrique)
- (2) batteries pour le récepteur et l'allumage du moteur (pour l'option d'alimentation à essence)
- (1) Batterie pour le système d'alimentation (pour l'option d'alimentation électrique)
- (1) Hélice

HobbyZone Carbon Cub S 2, 1,3 m Cleetus McFarland Special Edition

Key Features

- Sonderedition der beliebten Carbon Cub S 2 1,3 m, inspiriert von Cleetus McFarlands originalgetreuer Carbon Cub, mit exklusiven Features
- Der vielseitigste, leistungsfähigste und einfachste Scale-Trainer, basierend auf der legendären Carbon Cub von CubCrafters
- Ausgestattet mit der exklusiven SAFE®-Technologie, die Abstürze verhindert und das Fliegenlernen zum Kinderspiel macht →



- Bereit für den Einsatz mit einer kompatiblen Spektrum DSMX®/DSM2®-Fernsteuerung, Akku und Ladegerät
- Optional erhältliche Schwimmer, um auch vom Wasser aus zu fliegen (separat erhältlich)

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum DSMX®/DSM2®-kompatibler Sender mit 6–7+ Kanälen und Full-Range (für die BNF-Version)
- (1) 3S 11,1 V 1300–2200 mAh LiPo-Akku mit EC3™- oder IC3®-Stecker
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

HobbyZone Carbon Cub S 2, 1,3 m Cleetus McFarland Special Edition

Caractéristiques principales:

- Version édition spéciale du populaire Carbon Cub S2 1,3 m inspirée du Carbon Cub grandeur nature de Cleetus McFarland qui comprend plusieurs options exclusives
- L'avion d'entraînement le plus performant, le plus polyvalent et le plus facile à piloter, basé sur l'emblématique Carbon Cub de CubCrafters

- Équipé de la technologie exclusive SAFE®, qui aide à prévenir les accidents et facilite l'apprentissage du pilotage
- Comprend presque tout le nécessaire pour voler, à l'exception d'une batterie LiPo compatible et d'un chargeur
- Contrôleur/émetteur Spektrum™ DKS avec technologie de pointe DSMX® 2,4 GHz pour un contrôle fiable sans interférence

Éléments complémentaires requis:

- (2) Émetteur compatible Spektrum DSMX®/DSM2® longue portée de 6 à 7 canaux (pour la Version BNF)
- (2) Batterie LiPo 3S 11,1 V 1300–2200 mAh avec connecteur EC3™ ou IC3®
- (1) Chargeur LiPo compatible ■

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



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	1295 mm
Länge/Longueur:	864 mm
Gewicht:	1023–1075 g
Akku:	3S 11,1 V 1300–2200 mAh LiPo Akku mit EC3™ oder IC3®-Anschluss
Accu:	LiPo 3S 11,1 V 1300–2200 mAh avec connecteur EC3™ ou IC3®

Kluger Rat – Notvorrat!



Im Frühling belächeln die Thermikcracks den schrulligen Clubkameraden jeweils,



...wenn dieser – statt zu fliegen – mit seinen...



...Trichtern und Konfitüren-gläsern auftaucht.



Aber zur Winterszeit erleichen sie immer vor Neid, wenn er sich wieder...



...ein paar Gläser Eingemachtes gönnt.

Neuigkeiten von HEBU

Wir sind fleissig dran, Neuheiten für euch aufzuspüren, und erhalten regelmässige Container-Lieferungen mit bewährten Artikeln und allerlei Neuheiten. Anfang des Jahres trifft der nächste Container mit spannenden Neuheiten bei uns ein – von innovativen Modellen bis hin zu praktischem Zubehör. Einige wenige Highlights können wir Ihnen hier vorstellen, der Rest findet sich in unserem Webshop. Falls Sie bestimmte Produkte vermissen, freuen wir uns wie immer über Vorschläge!

Radiomaster TX15

Mit der **RadioMaster TX15** präsentiert RadioMaster eine neue Generation Fernsteuerungen. Ausgestattet mit dem leistungsstarken STM32 H7-Prozessor, präzisen V5.0 Hall-Sensor-Gimbal und einem brillanten 3,5-Zoll-IPS-Touchscreen, bietet die TX15 ein unvergleichlich direktes Steuergefühl und höchste Reaktionsgeschwindigkeit.

Das integrierte ExpressLRS 2,4-GHz-Modul sorgt für maximale Reichweite und minimale Latenz – perfekt für anspruchsvolle RC-Piloten. Dank intelligentem Batterie-Management, leisem Hochleistungslüfter und modularer Bauweise ist die TX15 nicht nur leistungsstark, sondern auch zukunftssicher und individuell anpassbar.



Radiomaster TX15.

Tailored Pilots

Mit den neuen **Pilotenfiguren von Tailored Pilots** erhalten Ihre Modelle jetzt den letzten, authentischen Feinschliff. Jede Figur wird detailgetreu von Hand bemalt und ist in verschiedenen Designs erhältlich. Leichte Materialien, realistische Proportionen und hochwertige Verarbeitung machen sie zur perfekten Ergänzung für jedes Cockpit. Tailored Pilots – weil ein Modell erst mit dem richtigen Piloten wirklich lebendig wird.



Tailored Pilots.



Heizungen.

Heizungen

Auch wenn die Temperaturen fallen – echte Modellbauer fliegen weiter! Mit den **kompakten 8-kW-Diesel-Luftheizungen (12 V, Bluetooth)** bleibt es auf dem Flugplatz, im Auto oder im Zelt angenehm warm. Die mobilen All-in-one-Heizsysteme sind sofort einsatzbereit – ohne aufwendige Installation.

Dank präziser Temperaturregelung (8–36 °C), leisem Betrieb (~35 dB) und steuerbar per LCD, Fernbedienung oder Bluetooth-App bieten sie höchsten Komfort bei minimalem Verbrauch. Die automatische Höhenanpassung, Timer-Funktion und CE-zertifizierte Sicherheitssysteme machen sie ideal für den Outdoor-Einsatz.

Ob zum Fingerwärmen vor dem Start, Aufwärmen im Auto oder Zelt oder als Werkstattheizung – diese Diesel-Luftheizungen sorgen dafür, dass kein Flugtag an der Kälte scheitert.

HSD FA-18 EDF

Die **HSD F/A-18 Jolly Roger** oder **Blue Angels** gibt es neu als **Full-Composite-EDF-Jet**. Perfekt für erfahrene Piloten, vereint der Jet Leistung und Realismus perfekt. Der 10-Blatt-Impeller mit 5268 Brushless-Motor und 160 A HV-Regler liefert beeindruckende Schubkraft und ein kraftvolles Flugbild. Das integrierte MFC-2085-System steuert Fahrwerk, Bremsen und Beleuchtung zentral, während das gefederte Einziehfahrwerk, Landeklappen und LED-Beleuchtung für authentische Jet-Performance sorgen. Nahezu flugfertig als PNP-Version – die F/A-18 EDF von HSD steht für kompromisslose Technik und pure Jet-Faszination.

Pilot-RC SU30

Die **SU30 Elsterjet 2,8 m** von **Pilot-RC**, entwickelt mit dem Elsterjet-Team um Ralph Lose-

mann, setzt neue Massstäbe im 3D-Turbinenflug. Die Kombination aus Schubvektorsteuerung, Honeycomb-GFK-Struktur und Twin-Turbinen-Setup (2x12–15 kg Schub) sorgt für extreme Wendigkeit und beeindruckende Leistung. Dieser Jet ist bereit für Höchstleistung am Himmel – präzise, kraftvoll und kompromisslos. ■



Pilot-RC SU30.

Neuigkeiten bei Leomotion.com

Neue Antriebe

Diverse T-Hobby-Indoor-Antriebe (Combos): Power für F3P-Wettbewerbe

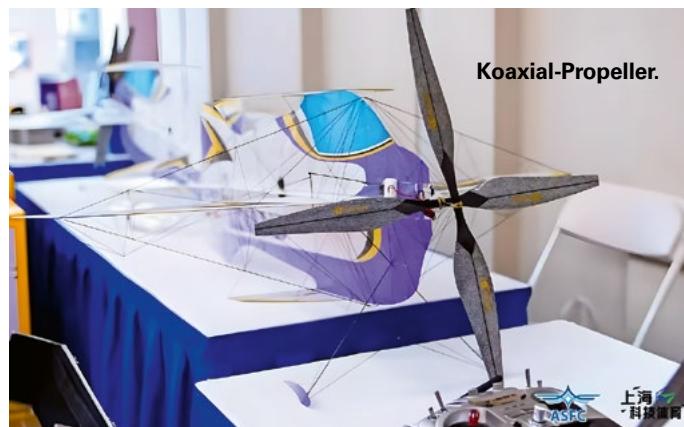
Leomotion präsentiert die neuen T-Hobby-Indoor-Antriebe als komplette Combos, die den Einstieg in den Indoor-F3P-Sport revolutionieren. Diese leichten Power-Systeme aus Motor, Regler und Propeller sind speziell für präzise 3D- und 4D-Manöver in Hallenflügen optimiert. Der Koax-F3P-Antrieb eignet sich ideal für Modelle von 40–70 g und wiegt nur 12,68 g insgesamt, inklusive 6-A-Regler und Koax-Propeller für 1S-Akkus (120–220 mAh). Mit seiner kompakten Koax-Mechanik bietet er stabile Leistung und einfache Handhabung für Einsteiger. Das AM20-Pro-Power-System (KV 1900)



AM30.



AM40.



Koaxial-Propeller.

tor, einen 6-A-Regler und einen Carbon-Propeller (10×3,1), der minimale Vibrationen und maximale Effizienz garantiert. Für anspruchsvollere Piloten wartet das AM40-F3P-Power-System (KV 1850) mit einem 16A-Regler und zwei Propellern (8,5×4,2) für Modelle bis 320 g. Als erste Generation des BPP-Systems ermöglicht es freies 3D-/4D-Fliegen mit hoher Flexibilität und Präzision. Alle Combos profitieren von T-Hobbys Expertise in leichter Konstruktion, die Gewicht spart und Flugzeiten maximiert. Ob Wettkampf oder Training – diese Systeme setzen neue Massstäbe in Sachen Zuverlässigkeit und Performance. Steigern Sie Ihre Indoor-Erfolge mit den T-Hobby-Combos!



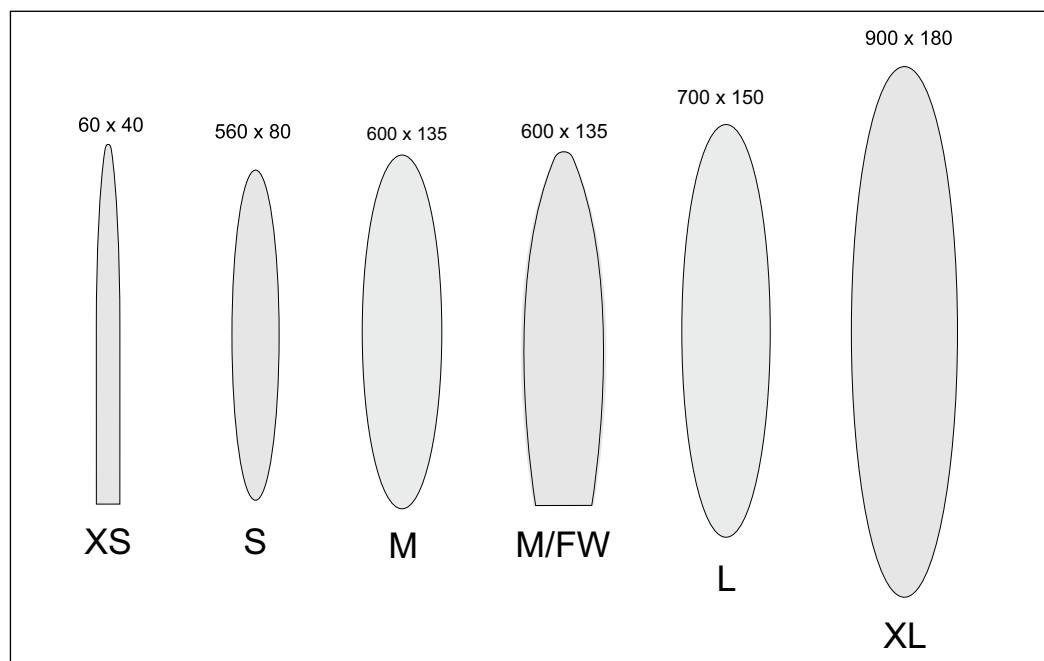
AM20.



Koaxial-Power-Set.

Diverses**KST X15-1809A Servo:****Der ultimative Flügelservo für High-End-RC-Modelle**

Leomotion stellt das KST X15-1809A vor, ein neues Flügelservo, das Präzision und Kraft in einem kompakten Gehäuse vereint. Mit einem beeindruckenden Drehmoment von bis zu 24 kg*cm bei 8,4V ist es perfekt für anspruchsvolle Segler und Kunstflugzeuge. Die ultraschnelle Reaktionszeit von nur 0,07 Sekunden pro 60° bei 8,4V gewährleistet exakte Steuerung in kritischen Flugphasen. Das Servo arbeitet zuverlässig im Spannungsbereich von 6,0 bis 8,4 V und überzeugt durch ein robustes Metallgetriebe für maximale Langlebigkeit. Seine Masse von 35,5 × 15 × 36,5 mm und das geringe Gewicht von 45 g ermöglichen eine nahtlose Integration in enge Flügelprofile. Die T25-6-Verzahnung sorgt für kompatible und sichere Verbindungen zu gängigen Steuerhörner. Als High-Voltage-Servo minimiert das X15-1809A Vibratoren und maximiert die Effizienz in Hochleistungsantrieben. KSTs Ingenieurskunst macht es zur ersten Wahl für Wettbewerbspiloten, die auf Millimetergenauigkeit setzen. Ob Thermiksegler oder 3D-Modelle – das X15-1809A hebt die

**PPF150-Schutzfolien.**

Performance auf ein neues Level. Entdecken Sie die Zukunft der Servotechnologie mit dem KST X15-1809A!

Steinschutzfolie PPF150: Robuster Schutz für RC-Modelle

Leomotion präsentiert die selbstheilende Steinschutzfolie PPF150, basierend auf der 3M™ Scotchgard Paint Protection Film Pro Series 150, für optimalen Schutz von RC-Modell-

len. Diese klare Folie schützt Rümpfe vor Steinschlägen, Kratzern, Insekten und UV-Strahlen. Der innovative Selbstheilungseffekt beseitigt kleine Kratzer bei Erwärmung, wodurch Ihr Modell wie neu bleibt. Dank optimiertem Klebstoff ist die Folie nass verklebbar und passt sich flexibel an komplexe Oberflächen an. Ideal für Scale und Zwecksegler, bietet sie dauerhaften Schutz ohne optische Beeinträchtigung. Die hochglänzende Oberfläche bewahrt den Look Ihres Modells und ist einfach anzubringen – nur Wasser und ein Fön

werden benötigt. Mit einer 7-Jahres-Garantie von 3M ist die Langlebigkeit gesichert. Die Folie reduziert Reparaturkosten und verlängert die Lebensdauer Ihrer Modelle. Erhältlich in praktischen Bahnen im Leomotion-Webshop. Schützen Sie Ihre RC-Investition mit der Steinschutzfolie PPF150! ■

Sämtliche Neuheiten ab sofort erhältlich zu attraktiven Preisen im Leomotion-Webshop.
www.leomotion.com



KST X15-1809A Servo.

Interessiert an einer Anzeige?
Für nur CHF 423.– oder CHF 275.– (schwarz/weiß), können Sie Ihre Anzeige bei uns platzieren!

**modell
flugsport**

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

Wege des Modellflugs

Modellfluggeschichte Schweiz

Emil Giezendanner

Wir Schweizer Modellfliegerinnen und Modellflieger haben weder eine moderne Geschichtsschreibung noch eine nachgeführte Chronik. 1944 endet die offizielle Modellfluggeschichte, festgehalten in «Schweizer Luftfahrt» von Erich Tilgenkamp.

Unsere Wegpunkte

Verbände und Vereine sind heute mit sich selbst beschäftigt. Dies ist auch im Modellflug nicht anders. Kollegen, die über einen geschichtlichen Überblick über die letzten paar Jahrzehnte verfügen, werden immer weniger. Das ist unser grosses Problem, denn gerade in den letzten 80 bis 100 Jahren haben grosse Entwicklungsschübe stattgefunden. Sie einigermassen verfolgen und einordnen zu können ist alles andere als einfach. Vereinsprotokolle sind normalerwiese sehr kleinräumig und situationsbedingt. Sie eignen sich kaum oder nur punktuell für die Geschichtsschreibung, höchstens als Vereinschronik. Eine weitere Variante wäre die Verfolgung des Modellflugs in den öffentlichen Medien. Eine grosse und aufwendige Arbeit.

Allerdings kann KI hier eine grosse, noch kaum beachtete Hilfe sein. Zu den Medien müssten unbedingt auch TV-Berichte und Filme gehören.

Sammlungen und Museen – Geschichte zum Anfassen

Eine gute Abbildung der technischen Entwicklungen im Modellflug sind Sammlungen und Museen. Leider sind wir in unserem Land mit solchen sehr aufwendigen Einrichtungen nicht verwöhnt. Ganz im Gegensatz zu unserem Nachbarn Deutschland. Da dort während des 2. Weltkriegs der Modellflug praktisch zum Erliegen kam, haben unsere deutschen Kollegen mit Modellflugmuseen und Sammlungen seither gewaltig aufgeholt. Wer sich dafür interessiert, wird Erstaunliches finden. Bei uns präsentieren Museen wie das Verkehrshaus in Luzern, das Fliegermuseum Dübendorf oder das Fliegermuseum FFA Altenrhein und weitere Institutionen immer wieder auch Flugmodelle – zum Beispiel zu einem bestimmten Thema. Diese oft wechselnden Ausstellungen grosser Museen haben den Vorteil, auch als Promotion für den Modellflug zu wirken. Eine fast unbegrenzte geschichtliche

Fundgrube sind private Modellflugsammlungen. Auch hier können nur modernste computergestützte Methoden Übersicht und chronologische Ordnung schaffen.

Modellflugmuseum Leodolter

Ein echter Leuchtturm in der schweizerischen und internationalen Modellfluggeschichte ist das Modellflugmuseum Urs Leodolter in Russikon. Durch seine internationale Bekanntheit und Vernetzung ist es Leodolter gelungen, an modellbauliche Leckerbissen heranzukommen, die wohl andernorts nicht zu finden sind. Die Grösse, bzw. der aussergewöhnliche Reichtum und die Vielfalt der ganzen Sammlung, kann auch eine Last sein. Urs will dranbleiben und hat Zukunftspläne: Als ersten wichtigen Schritt will er mit der Digitalisierung Zugänglichkeit und Übersicht verbessern. Ordnungssysteme – ähnlich wie z.B. Bibliothekssoftware – werden die unendlich grosse Arbeit vereinfachen und effizienter machen. Träume eines grösseren Museums ausserhalb seines Hauses sieht er in Verbindung mit der Gründung einer Stiftung. Das Modellflugmuseum Leodolter ist nicht gewinnorientiert und bietet auf Anfrage Führungen an.



Urs Leodolter vor seinem Modellflugmuseum.



Fesselflugausstellung im Verkehrshaus.



Modellflugausstellung im Fliegermuseum Dübendorf. Initianten waren die Modellflieger des NOS.



Die IG Albatros bietet ein Modellflug-Planarchiv an und organisiert regelmässig Treffen, z.B. mit CO₂-Motor-Modellen. (Bild).



Die Modellmotorensammler treffen sich jährlich. Mehr ist dazu nicht bekannt.



Die ersten Proportional-RC-Anlagen (Museum Leodolter).

IG Albatros

Die IG Albatros (IGA) bietet ein Planarchiv für Flugmodelle an. Für Mitglieder gelten die Körnerpreise, für andere ein bescheidener Zuschlag. Die IGA organisiert regelmässige Treffen zu verschiedenen Themen, wie z.B. über Gummimotormodelle.

Modellmotoren

Modellmorensammler treffen sich jährlich. Leider sind mir keine öffentlichen Zugänge wie Führungen etc. bekannt. Die grosse Vielfalt an Motoren ist bei uns über zahlreiche Sammler verteilt. Einen Überblick zu gewinnen ist mir bisher nicht gelungen. Websites bieten sich



Das Museum enthält Modellflug-Leckerbissen, wie sie in ganz Europa nicht zu finden sind (Museum Leodolter).

an, solche Sammlungen international zu verwalten.

**Ab 1944 nur noch die
«Aero Revue»**

Zum Glück hat sich der Aviatik-Journalist Dr. Erich Tilgenkamp in seinem dreibändigen Werk «Schweizer Luftfahrt» (von 1784 bis 1944) liebevoll auch der Modellfluggeschichte gewidmet. Fach- oder Verbandszeitschriften haben in der Geschichte eine leider wenig beachtete Bedeutung. Falls richtig öffentlich zur Verfügung gestellt, bieten sie einen unendlich grossen Reichtum an geschichtlichen Wegpunkten (z.B. die ersten Helikopter, Gasturbinen, LiPos usw.).

Fachzeitschriften – soweit die Archive zugänglich sind – zeigen über die Jahre wichtige Wegpunkte der Modellfluggeschichte. ►



22

modell
flugsport 6/2025

6/2025



◀ Verschiedene Medien enthalten immer wieder Berichte über Modellflugaktivitäten.

Die «Aero Revue» hatte für den Modellflug eine sehr wichtige Funktion. Sie berichtete regelmässig über modellsportliche Anlässe. Dabei standen Freiflug und Fesselflug im Vordergrund. Auch der zaghafte Anfang der RC-Steuerungen ab den 50er-Jahren wurde abge-

bildet. Viel über Verbrennungsmotoren, Schweizer Meisterschaften, Baumethoden, Material usw. Nach den frühen 70er-Jahren nahmen die «Aero Revue»-Berichte kontinuierlich ab. Hatte das auch mit dem neu gegründeten MFS zu tun? Über die punktuellen Modellflugberichte in der «Aero Revue» wäre eine Forschungsarbeit «Modellfluggeschichte ab 1944» sehr willkommen.

Geschichte soll uns ermutigen für Neues

Es wären noch viele Wegpunkte der Modellfluggeschichte zu

erwähnen. Das Problem bleibt: Wie halten wir das Ganze dynamisch? Denn eine statische Geschichte hat wenig Zukunft. Sie soll laufend ergänzt und erneuert werden – eine nie enden wollenden Arbeit. Beispiel dafür sind Fachzeitschriften und Medien. Tageszeitungen berichten weit mehr über unser Hobby, als wir annehmen. Wer übernimmt dazu ein Fachlektorat? Wir brauchen mehr Engagement, ganz besonders um über die letzten 80 Jahre einen einigermassen vollständigen Überblick zu gewinnen. Wer ist dabei? ■

Curare 60 – die Legende lebt

Jürgen Rosenberger

Erinnert ihr euch, liebe Oldies, der Hanno-10er-Glühzünder war das Mass aller RC-Flugmotoren, Pretners Curare das Referenzmodell der F3A-Szene.

Ein Zeitalter, als Vater und Sohn unzählige Stunden in der heimischen Bastelwerkstatt mit dem Bau eines Fliegers verbrachten. Irgendwann finde ich im Internet von Ratzo-Modellbau das Angebot eines Curare-60-Bausatzes. Die aufschiesende Erinnerung: War das nicht der Flieger, mit dem H.P. Ende der 70er Weltmeister wurde? Spontaner Entschluss,

das Teil wird gekauft; 4 Wochen später liegt ein Baukasten guuter Qualität auf meiner Werkbank. Bauanleitung, 1:1-Baupläne, der Neuzeit geschuldet, sauber gefräste Rippen, Spannen und Rumpfseitenteile. Anlenkungen, Fahrwerk, Schrauben etc. sind nicht enthalten – von heute kaufen, morgen fliegen keine Rede, Handwerk ist gefragt!

Rumpf

Ich wähle die Elektroversion, was sich als nicht unproblematisch erweisen wird. Ratzo vermerkt: Ein Motor von mehr als

50 mm Durchmesser dürfe nicht zur Anwendung kommen. Im Verlauf zeigt sich, ein 50er-Aussenläufer ist zu gross, ein passender Getriebemotor mit ~ 400 Euro teuer. Ein kleinerer Dualsky (XM4255EA-10, 620 kV) kommt letztendlich zur Auswahl.

Bildlich sind der Motorträger, bestehend aus Spannen und Trägern, sowie vorgefräste Seitenteile mit Aufleimern verstärkt dargestellt. Im Schwanzbereich sind die eingeklebten Füllstücke infolge Rumpfverjüngung anzuschrägen. Der Rumpfrücken wird aus 10 mm Balsa als Trapez aufgebaut, wobei das durch Balsaleisten und Balsabrett entstehende Vieleck anschliessend in Rundform zu

verschleifen ist. Es folgen Rumpfboden und seitliches Abschlussbrett zur Verdeckung des Tragflächenspaltes. Der Rohbau – der PC-Fräse sei Dank – lässt sich an 1–2 Abenden fertigen.

Tragflächen

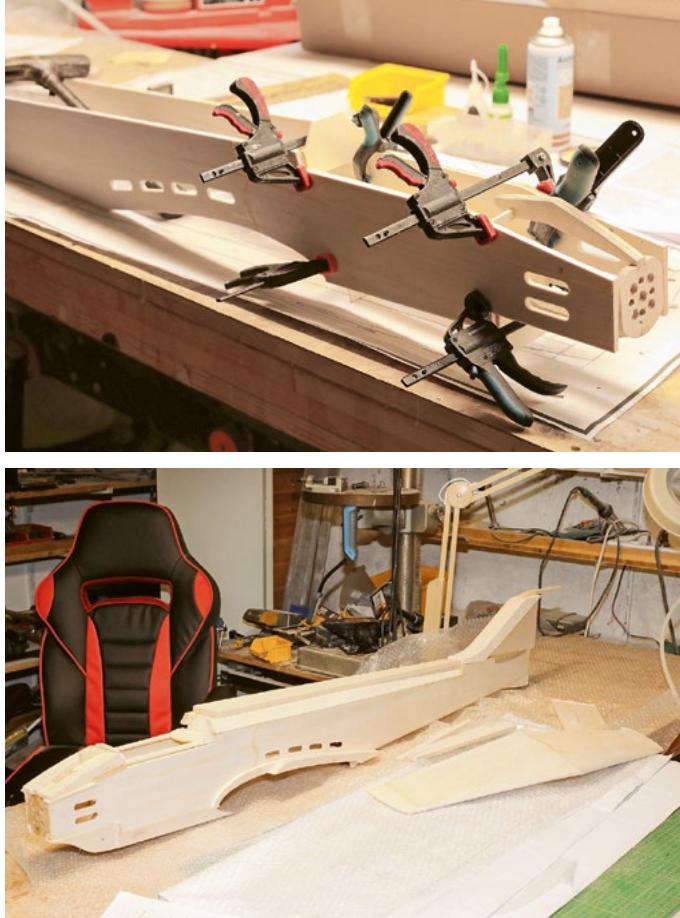
Wir stecken Rippen und Leisten unter Weissleimzugabe auf dem 1:1-Bauplan zusammen. Ein Malum aus heutiger Sicht: Typisch für alte Bauzeichnungen, bildet die Zeichnung nur eine rechte Flügelhälfte ab. Für die Fertigung der Gegenseite ist das Papier einzufetten, die Flügelkontur schimmert auf der Unterseite spiegelbildlich durch, nach Wenden des Planes kann man nun die linke



Fläche bauen. Die Flügel werden beplankt, die Zuschneidearbeit gestaltet sich wegen der Trapezform des Flügels etwas anspruchsvoller. Beim Einbau der Lager für das Einziehfahrwerk ist auf eine hinreichend stabile Verklebung, nach Gusto unter Harz/Matten-Zugabe, zu achten. Meine aus den 90ern stammenden Giezendanner-Einziehfahrwerke mit separatem Schaltmodul – jawohl sie funktionieren noch – werden als Dreibein in Rumpf und Flügel montiert. Eine Anlenkung des Fahrwerksbeins im Rumpf erscheint mir unnötig. Kleine Modelle lassen sich am Boden bei laufendem Motor über Seitenruderausschlag hinreichend steuern.

Höhenleitwerk

Die negative V-Form des Höhenleitwerks ist das Wiedererkennungsmerkmal des Curare. Nach dem getrennten Bau beider Seiten wird die Oberseite einer Hälfte flach auf dem Baubrett fixiert. Wir schieben die Gegenseite in Schräglage an und verbinden beide Seiten



Rumpfaufbau.

über zwei vorgefräste, gewinkelte Sperrholzgurte. Ergibt sich ein Abstand zwischen Rippe und Baubrett von 110 mm, ist das vorgeschrriebene Winkelmaß erreicht, beide Seiten werden verklebt. Anschließend Beplankung mit 2 mm

Balsa. Die Ruder aus Vollbalsa werden bds. nach alter Manier aus der Ferne über ein Servo via Bowdenzügen angelenkt. Die Dämpfungsflösse des HH ist dauerhaft im Rumpf zu verkleben. Die Ausschnitte in den vorgefrästen Rumpfseiten-

teilen garantieren – nachgemessen – die EWD-Werte des Bauplanes.

Einbau der Technik

Die C60 wurde von Hanno Pretterer für einen 10-ccm-Methanmotor konzipiert, die Umrüstung auf den schwergewichtigeren Elektrovortrieb schafft Schwerpunktprobleme. Ein primär vorgesehener Dualsky-Aussenläufer mit 50 mm Durchmesser lässt sich in dem engen Rumpf nicht problemlos platzieren. Bei nach hinten liegendem Rotationsanteil würden die vorbeiziehenden Kabel zerrieben. Eine 180°-Wende des Treiblings ist machbar, verhinderte aber jegliche Zugänglichkeit zum Motorraum. Nolens volens wird ein 43-mm-Dualsky-Aussenläufer geordert und montiert. Der erwähnte Drehkörper gefährdet jetzt nicht mehr die zuführenden Stromkabel. Allerdings erzwingt Raumenge einen Verzicht auf Motorsturz und Seitenzug; wir regulieren dies später über RC-Anlage mittels Mischer für Tiefen- und Seitenruder. Ex post ist aus heutiger



Typisch, das Höhenleitwerk des Curare.



Tragflächen mit Giezendanner-EZFW.

Sicht ein Getriebemotor wegen geringeren Durchmessers und Gewichtserspartie die bessere Wahl!

Ich packe zunächst einen 6S-5000-Ah-Lipo unter die Pilotenkanzel, jetzt neigt sich die Maschine im Schwerpunkt massiv nach unten. Ein leichterer 3500-Ah-Lipo hinter dem Motorraum und 100 g Blei im Rumpfende lösen das Schwerpunktproblem. Unter Messung am Boden zieht der Motor mit Zweiblatt 127 unter Volllast 43 Ampère. Das Design bewusst auffällig gewählt ist nicht unbedingt jedermann's Sache. Aus Gründen «verbaler Hygiene» wird hier im Text auf Wiederholung der Spencer-Sentenz verzichtet. Wer lesen will, kann lesen et voilà: das Resultat!

Der Umgang mit Spritzpistolen und Lacken ist nicht meine Welt. So kommt Oratex in bewährter Weise in Rot/Gelb zur Anwendung. Ein angehmer Nebeneffekt: Die vulnerable Balsaoberfläche erhält so eine unempfindlichere Aussenhaut. Es handelt sich um ein Produkt aus europäischen Landen im sonst asiatisch überfluteten Modellmarkt.



Bud Spencer.

Flugerprobung

Die Gretchenfrage aller Flugberichte: Fliegt oder fliegt nicht? Na klar fliegt die C60, aber anders als zumindest ich es heute gewohnt bin: Gas geben, nach wenigen Metern abheben, super – quirliche Reaktion auf Querruder, etwas zögerlicher auf Höhenruder. Gleichförmiges Fliegen, das Mantra der heutigen F3A-Diamanten, «ist nicht!» Der Hobel bolzt – die Geschwindigkeit liebend – durch alle Figuren – schneller Looping, Sturzflug, Turn, Trudeln, so stelle ich mir einen enthemmten Derwisch vor. Beim ersten Flug liegt der Schwerpunkt zu weit vorne, die Maschine geht insbesondere bei der Landung zu sehr auf die Nase. Schwerpunktänderung nach Bauplanangabe unter Zugabe von 100 g Blei im Schwanzbereich – nun guter Streckenflug; wir fliegen keinen Methanoler, E-Motor und Lopos wiegen eben!

Warum Retro?

Der von mir über Jahre präferierten Modellklasse F3A – wie flog E. Trumpps Turmalin doch so schön – entfremdete ich



Der Curare (Giftpfeil) fliegt.

mich, als man anfing, in Formel-1-Manier Modelle aus erlebtem Material zu horren den Preisen fertigen zu lassen. Das finanzielle Budget manches Modellfreundes wurde gesprengt. Selbstgebautes – es war kaum noch konkurrenzfähig – kam aus der Mode. Baugemeinschaften, z.B. das Vater/Sohn/Tochter-Modell, sisierten, Jugendförderung finito! Als finanziell nicht Unvermögender sagte ich irgendwann «Nein danke», mich andern Modellklassen zuwendend. Von wiederkehrenden Erinnerungen aus der Jugendzeit ein-

geholt, präsentierte ich heute eine Curare 60. Prettner's Geistesreich kann man sozusagen in Hotty-Manier durch alte gebrachte Kunstflugfiguren schicken. Vergleicht man das Modell mit heutigen F3A-Ikonen, die gleichförmig majestatisch – aber irgendwie monoton, langweilig verkeine ich mir – durch das Firmament gleiten, gehört die Erstgenannte in eine andere Kategorie. Passend hierzu spielt der Senderlausprecher AC/DCs «Highway to Hell», lässt uns das Firmament rocken, die Curare 60 ist doch keine Schlaftablette! ■

Technische Daten Curare 60 Elektro:

Spannweite:	1630 mm
Länge:	1440 mm
Gewicht:	3,4 kg
EWD:	1,5°
Schwerpunkt:	11–12 cm hinter Nasenleiste
Motor:	Dualsky, XM4255EA-10, 620 kV 6S Lipo 3500 mAh Hobbywing 80 Ampère
Drehzahlregler:	2 Blatt 12×7
Luftschaube:	
Stromaufnahme bei Vollast am Boden:	43 Ampère
Einziehfahrwerk:	Giezendanner 3-Bein
Funktionen Höhe, Seite, Quer:	Servos Eco Boost HV CLS 6322

2025 – Periodo di transizione

Ancora una volta ci troviamo alla fine di un anno pieno di voli di successo.

Un anno caratterizzato da trasformazioni. Si inizia con Lodrino. L'aeroporto è in fase di ristrutturazione, è di nuovo pubblico e per il volo a modello più restrittivo.

Per poter volare, devono essere presenti due persone che hanno seguito un corso di sicurezza.

Se ciò influenza sul fatto che i modelli jet si spostino in Italia, rimane da vedere.

Poi ci sono stati alcuni cambiamenti nei comitati di GAL e GAM2000, sono diventati più giovani.

Se questo risolverà le preoccupazioni per le nuove leve, lo vedremo.

Purtroppo ho notato una diminuzione dei partecipanti alle solite manifestazioni.

Se lo si deve al fatto di pianificare meglio gli eventi, soprattutto non farli durante le vacanze.

Come sempre, la stagione si conclude con l'Idro-Event di GAL a Maroggia a settembre.

Anche quest'anno, ma non come di consueto in forma di competizione, bensì più come porta aperta.

Quest'anno era permesso tutto ciò che può volare sull'acqua. Così si riunì un'illustre compagnia.

È stata interessante la presenza di un gruppo di italiani che hanno presentato modelli di costruzioni tradizionali in legno.

Semplicemente, in vista del grande evento del gruppo nel 2026, il 55° anniversario, dal 11 al 13 settembre 2026.

È stato fantastico, grazie GAL!

Buone feste e un prospero anno 2026, vi augura la redazione del Modellflugsport. ■

Testo e foto: Wolf Völler





Modelli in costruzione tradizionale, legno.



Una specialità: diametro motore del modello piccolo ca. 1 cm.

(2. Teil)

Baukurs Monsun, MG Münchenbuchsee

Res Dauwalder

In Teil 1 des Berichts über unser kleines Jubiläumsmodell BO-209 Monsun habe ich in der MFS-Ausgabe 4/2025 über die Kursvorbereitungen berichtet. Nun standen die drei Kursabende an – die Vorfreude war bei allen Teilnehmern spürbar! Wie viele Flugmodelle des kleinen Monsun-Modells würden wohl nach drei gemeinsamen Bauabenden rohbaufertig auf den Tischen stehen? Dies war unser Ziel (**Bild 1**).

Miteinander im Baulokal ein Modell bauen, diese Art von Baukurs haben wir noch nie gemacht. Würde dies wohl funktionieren? Ich war sehr gespannt!

Das Material lag für die Kursteilnehmer im Baulokal der MG Münchenbuchsee an den Arbeitsplätzen (**Bild 2**), ergänzt durch zwei fertiggestellte Modelle als Anschauungsobjekte.



Material für Modell und Anschauungsobjekte.



Rohbau Monsun.

Viele Baukursteilnehmer haben erstmals mit Depron gearbeitet; das Vorstellen der einfachen Werkzeuge und der Umgang mit den Klebstoffen war deshalb eine wichtige Einstiegshilfe (**Bild 3**). Mithilfe von drei Modellen, welche sich im Bau befanden, konnten die verschiedenen Baustufen am Objekt gezeigt werden (**Bild 4**); die drei Modellchen dienten immer wieder als willkommene Anschauungsobjekte. Diese Anschauungsobjekte wurden jeweils vom einen zum nächsten Kursabend so weitergebaut, dass sie dem jeweiligen Stand der Kursteilnehmer entsprechen sollten; der Kursleiter war ebenfalls ein bisschen unter Zeitdruck...!

Und nun ging's los:

- Vorgezeichnete Depronenteile müssen genau ausgeschnitten werden, eine sehr scharfe Klinge und die richtige Füh-



3

Werkzeug für Depron-Bearbeitung.



5

Konzentriertes Arbeiten im Baulokal.



4

Modelle in verschiedenen Baustadien.



6

Tragfläche mit Rundholz biegen.

rung der Klinge sind für den Erfolg sehr entscheidend!

- Voll konzentrierter Hochbetrieb in unserem Baulokal (**Bild 5**); die Konzentration war beinahe greifbar – in der heutigen Zeit eine sehr seltene, aber wohltuende Erscheinung – auch bei Erwachsenen!

- Im Nebenraum wurden auf Wunsch Immatrikulationen und andere Gestaltungselemente geplottet.

- Ebenfalls recht anspruchsvoll war das Biegen der Tragflächen über ein Rundholz (**Bild 6**).

- Auch der Umgang mit den kleinen RC- und den Antriebskomponenten muss gelernt sein, eine kurze Einführung hilft da weiter.



7

Rohbauten der Kursteilnehmer.



8

RC- und Motoreneinbau.



9

Anschauungsobjekte fotografieren.



10



11

Design und Details.

Nach drei Kursabenden und etwas «Überzeit» standen dreizehn(!) Rohbauten wie geplant vor den Kursteilnehmern (**Bild 7**); ein erstes Mal kam grosse Freude auf! Damit der RC- und Motor-einbau gelang, war ein vierter gemeinsamer Abend notwendig. Der Einbau der kleinen Komponenten stellte eine Herausforderung dar: Fingerspitzengefühl und Geduld waren gefordert (**Bild 8**). Die Anschauungsobjekte konnten für eigene Detailfragen fotografiert

werden; das war sicher eine wertvolle Hilfestellung (**Bild 9**). Auch die «Malerarbeiten» waren für einige Kursteilnehmer ungewohnt: Auf so einem kleinen Modell sind alle Fehler gut sichtbar (**Bild 10**). Abschliessend haben die meisten Kursteilnehmer kleine Details wie Antennen und Positionslichter aus Glasperlen, Tritte aus Packband, Trittfächen aus 400er-Schleifpapier usw. individuell angebracht (**Bild 11**); die Modelle gewinnen mit jedem zusätzlichen Detail an Charme!



12

Gemeinsame Flüge.



Monsun-Flug in der Halle.

Nun erhielten die kleinen Modellchen erstmals «Auslauf»: Gemeinsame Flüge (**Bild 12**) gelangen an windarmen Abenden auf Anhieb und machen sofort Spass; das spricht für die guten Flugeigenschaften des kleinen Flugmodells! Spannende Flüge in der Halle dürften in der nächsten Hallensaison (**Bild 13**) sicher folgen; die Modelle sind jedenfalls bereit (**Bild 14**)!

Auch wenn der Aufwand für dieses kleine Bauküsli erstaunlich gross war, so hat der

Anlass dank den gemeinsamen Erlebnissen enorm viel Spass gemacht und ich kann andere Modellfluggruppen nur ermuntern, ähnliche Gemeinschaftsanlässe zu realisieren – es lohnt sich! Und: Es braucht für diese schönen Stunden kein teures Modell, welches die Teilnehmer des Anlasses auf vielfältige Art und Weise überfordert! Im Gegenteil: Ein kleines Modell mit bewältigbaren Anforderungen, sei dies beim Bau, beim Fliegen, aber auch bei der Finanzierung ist sicher



Gestell mit 4 Monsun-Modellen.

die Grundlage für gemeinsamen spielerischen Spass am Modellbau!

Was mir beim abschliessenden Betrachten der Bilder aufgefallen ist: Der Baukurs stellt nicht Jugendförderung dar – es nahm nur ein Junior teil – sondern Nachwuchsförderung von neuen Vereinsmitgliedern in fortgeschrittenem Alter; das ist

ja auch sehr wertvoll und könnte mit steigendem Durchschnittsalter der Bevölkerung ebenfalls an Bedeutung gewinnen!

*Bilder: Philip Rickli,
Thomas Kindler,
Roland Huchthausen und
Res Dauwalder
MG Münchenbuchsee*

Modellgleiterbau mit Kindern aus der Ukraine



Als Modellfluggruppe Grindelwald wurden wir angefragt, ob wir mit Flüchtlingskindern aus der Ukraine einen Kurs über das Modellfliegen und -bauen machen könnten.

Nach einigen Überlegungen und Rücksprachen mit Remo Kalberer und Christoph Petitpierre, die beide ihre Unterstützung zusicherten, erklärten wir uns bereit, das Experiment zu wagen.

Von beiden erhielt ich anschliessend kostenlos ein Paket mit Modellen, Schablonen etc.

Ganz herzlichen Dank, das hat uns sehr viel geholfen.

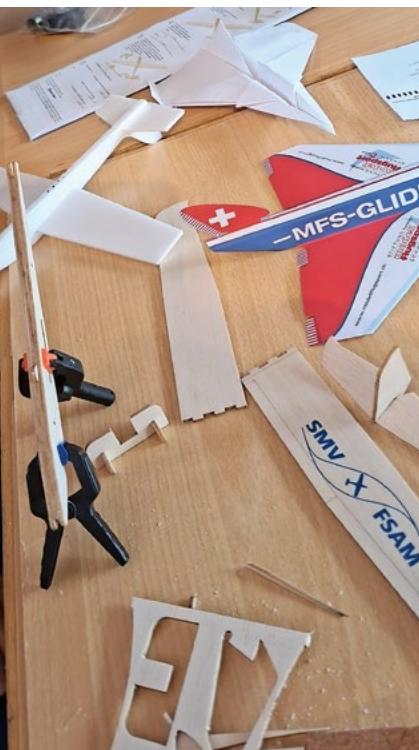
Ziel des Projekts war es, den Kindern nicht nur fliegerische, handwerkliche und kreative Fähigkeiten zu vermitteln, sondern ihnen auch Freude, Abwechslung und ein Gefühl der Gemeinschaft in ihrem neuen Umfeld zu ermöglichen.

An den zwei Kurstagen nahmen insgesamt 9 Kinder im Alter von 5 bis 15 Jahren teil. Sie leben derzeit mit ihren Müttern in einer Kollektivunterkunft in unserem Dorf.

Am ersten Tag durften die Kinder nach einer kurzen Einführung in die Grundlagen der Aerodynamik und Flugeigenschaften von Gleitern ihre eigenen Modellgleiter aus Papier, Depron und Balsaholz bauen.

Am zweiten Tag bauten die schon erfahrenen Kinder den «grossen» Gleiter von Remo, welcher sich beim anschliessenden Fliegen in der Turnhalle als praktisch unzerstörbar erwies.

Die «Anfänger» fertigten kleinere, aber auch gut fliegende Depron-Gleiter an.



Der kreative Aspekt kam dabei nicht zu kurz. Mit farbigen Filzstiften gestalteten die Kinder ihre Segler individuell. Unsere Hilfe beim Bauen wurde sehr unterschiedlich in Anspruch genommen. Trotz der Unterschiede von Erlebtem, in der Mentalität und der Sprache konnten wir gemeinsam viele flugtüchtige Modelle herstellen.

Einige Kinder zeigten grossen Stolz auf ihre selbstgebauten Flugzeuge und hatten sicht-



baren Spass beim Basteln und Testen.

Der Kurs zum Bauen von Modellgleitern war ein Erfolg. Die Leitung der Unterkunft wünscht

sich gerne weitere Kurse. Wir werden sehen. ■

Ernst Winkler,

*Präsident MG Grindelwald,
Fotos von Hansueli Tschiemer*

Flugfest Hagenbuch 2025

Simone Rüegg

Bereits zum dritten Mal fand im August dieses Jahres das Flugfest in Hagenbuch statt. Speziell ist wohl, dass ein Feld neben dem Schützenhaus zu einem temporären Flugplatz umgebaut wird.

Sonne, Wolken und Wind, der Sonntag zeigte sich von der schönsten Seite.

Mit der legendären Antonov 2 konnte mitgeflogen werden, das Unikat war somit auch im Dauereinsatz.

Das Nonstop-Programm beinhaltete einen Rombach Special, einen Doppeldecker auf Basis des bekannten Pitt Specials, ein echtes Showflugzeug, voll akrobatischfähig. Auch der CAP 10, ein Tiefdecker mit vollverglaster Cockpitluke, zeigte seine Wendigkeit am Himmel, Looping, Vrille, Rückenflug, ein schönes Flugbild.

Eine Rarität zeigte sicher Wingwalker Danielle, sie lässt die Nostalgie aus den 1920er-Jahren wieder auflieben. Mit ihrem pinkfarbenen Boeing Stearman zeigte sie aussergewöhnlichen Mut auf und zwischen den Flügeln des Doppeldeckers. Die Super Stearman wird von Ehemann Emilio piloted.



Wingwalking Danielle.

Neben all den Attraktionen ist das PC-7-Subito-Team nicht zu vergessen, es bot mit seinen Pilatus-Flugzeugen einmal mehr eine beeindruckende Show. Auch der Modellbau kam nicht zu kurz, ein Modellhelikopter und ein Scale Modell Jet zeigten ihr Können, ein Hobby, das eigentlich zu jeder Fliegerveranstaltung gehört. Alles in allem wiederum ein gelungener Anlass, klein und gediegen, die Zuschauer freuen sich bereits aufs nächste Jahr.

Fotos: H. Rüegg-Duin



Temporärer Flugplatz Hagenbuch.



Rombach Special, Kunstflug vom Feinsten.



Antonov AN-2 im Dauereinsatz.



Hag 5: Mut und Konzentration in luftiger Höhe.



PC-7-Team.

Balsa- und Kieferleisten
- Sonderlängen bis 3 m
- in Millimeter und Zoll

Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau
www.balsa.ch

Schulstrasse 4, 9607 Mosnang - rik@balsa.ch - T: 077 487 56 78

Neue Modellflugvereine braucht das Land

2024 betrug die Nettozuwanderung 83392 Personen. Das sind rund 3000 weniger als Einwohner der Stadt Luzern. Je nach politischer Einstellung ist das viel oder wenig. Be trachten wir aber die Entwicklung der SMV-Mitgliederzahl, müssen wir feststellen, dass sich diese nicht im Gleichschritt mit der Bevölkerungszunahme verhält, sondern genau umgekehrt.

Das muss uns zu denken geben. Offenbar ist es uns Modellflugenthusiasten nicht gelungen, in irgendeiner Form vom Bevölkerungswachstum zu profitieren. Neue, riesige Wohnquartiere entstehen. Teilweise fernab von sportlichen und kulturellen Einrichtungen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn unsere Regionalverbände sich diesem Thema annehmen würden. Passiert in diesen neuen grossen Zentren wenig bis nichts, mache ich mir Sorgen um die Jugend.

men würden. Passiert in diesen neuen grossen Zentren wenig bis nichts, mache ich mir Sorgen um die Jugend.

Experiment «Tösstal» im Zürcher Oberland

Am Beispiel von Tössstals neuen, grossen Überbauungen müsste die Gründung eines neuen Vereins möglich sein. Allerdings ist die Gründung und Führung eines Vereins immer mit Arbeit verbunden. Da ist eine halbe Stunde Anfahrt zum Modellflugplatz die wesentlich einfachere Lösung. Die Meinung, das Vereinsmodell sei überlebt, ist oberflächlich. Gemeinsame Interessen und Freundschaften können viel bewirken und bewegen. Einzelgänger oder im Hintergrund bleibende Verbindungen haben es sehr viel schwerer.

Was soll laufen?

Fluggelände sind im Tösstal nicht in grosser Zahl zu finden. Wollen sich die Modellflieger weiter von Wohnsiedlungen entfernen, treffen sie auf Hügel und voralpine Landschaften. Das trifft auch auf die Region unterhalb von Wila und Turbenthal in Richtung Winterthur zu. Fazit: Der neue Modellflugverein konzentriert sich auf Segel- und Elektroflug. Austausch und Zusammenarbeit mit Nachbarvereinen soll Selbstverständlichkeit sein.

MG Winterthur: Rasenpiste in Ricketwil. www.mg-winterthur.ch

Wie starten?

Mit dem Anmeldeformular – siehe QR-Code – bekunden Modellfliegerinnen und Modellflieger oder solche, die es werden wollen, aus der Gegend ihr Interesse. Ich werde mit den Gemeldeten Kontakt aufnehmen und ein Treffen vereinbaren. Zusammen würden wir dann das weitere Vorgehen besprechen und planen. ■

GZ

Modellflugvereine in der Region Winterthur:

MG Mörsburg: Hang-Segelflug mit zwei Hangfluggeländen und Clubhaus. Motorflug in Wittenwil. www.moersburg.ch
MG Sulzer-Winterthur: Flugpiste bei Wiesendangen mit Clubhaus. www.mgsu.ch

Direktkontakt für «Vereinsgründung»:

Emil Giezendanner
ebi.giezendanner@bluewin.ch



Modellflugvereine in der Region Winterthur:

MG Mörsburg	2 Hangfluggelände mit Clubhaus	Rasenpiste für Motorflug und Schleppbetrieb www.moersburg.ch
MG Winterthur	Rasenpiste für Motorflug und Schleppbetrieb	www.mg-winterthur.ch
MG Sulzer Winterthur	Hartbelagpiste und Clubhaus	www.mgsu.ch

3D Print & Fly Riggisberg und Sportflyers

Michael Bucher

Am 6. September 2025 fand zum ersten Mal das 3D Print & Fly in Riggisberg statt, das Treffen für 3D-gedruckte Flugmodelle. Zur Idee wurden wir fast ein wenig gedrängt. An unserem traditionellen Staffelwettkampf waren die Teilnehmerzahlen rückläufig, und es konnten kaum noch Piloten dazu motiviert werden. Deshalb war die Zeit für etwas Neues gekommen.

Als begeisterter Entwickler von 3D-gedruckten Modellflugzeugen war für mich klar, dass



1



2



5



4



6

Legenden

- 1 F-5 Tiger von Michael Bucher**
- 2 Modelle von rcwing3dprinter**
- 3 F8 Crusader Prototyp von experimental-rc**
- 4 Mirage, F-5 Tiger und F-100 Super Sabre von MB-Innov8tive**
- 5 Grandiose Spätsommerstimmung, im Vordergrund ASW15B von Markus Dürig**
- 6 Ju-52 von Richard Bächler**
- 7 EDGE 540**
- 8 ASW15B beim Start**
- 9 F-5 Tiger von Michael Bucher**
- 10 Plane Print Eagle**
- 11 Balzac VTOL von Beat Sigris**
- 12 Die Sportflyer**



Video
3D Print & Fly
2025:

ein Treffen für solche Modelle fehlt. Meine Kollegen konnte ich mit der Idee schnell begeistern, so stand bald fest, dass wir so ein Treffen organisieren werden.

Bis kurz vor Durchführung hatten wir nur wenige Anmeldungen, umso erfreulicher war es, dass schlussendlich zwölf auswärtige Piloten am Samstag bei uns in Riggisberg auf dem

Flugplatz standen. Die Vielfalt der Modelle war enorm. Vom kleinen Fatty-Vampi über unzählige verschiedene Impellerjets, Vtol, Kunstflieger, Warbirds bis zum Segler mit 4 Metern Spannweite war alles zu sehen. Sogar eine Mirage mit Turbine stand auf dem Platz. Leider reichte es nicht,

sie komplett fertigzubauen und zu fliegen. Mit diesem Schicksal war die Mirage nicht allein. Es gab den einen oder anderen Flieger, welcher noch nicht ganz fertig war. Schliesslich dauert das Drucken der Teile seine Zeit. Der Freude am Treffen tat dies aber keinen Abbruch. Es wurde auch rege über die Modelle am Boden diskutiert, über zukünftige Projekte wie auch Erfahrungen aus der Vergangenheit. Parallel zum 3D Print & Fly fand der Sportflyers-Wettbewerb statt. Dies half dem gemütlichen Fachsimpeln, ohne Gefahr zu

laufen, ein 3D-gedrucktes Highlight am Himmel zu verpassen. Beim Sportflyer-Wettbewerb wurde in den zwei Kategorien «Basic» und «Upper» gestartet. Total waren 13 Piloten am Start. Erfreulicherweise waren da auch einige Nachwuchspiloten mit dabei. Wir haben viel Lob für den Event erhalten. Deshalb steht es ausser Frage, nächstes Jahr die zweite Ausführung in Angriff zu nehmen. Ich kann einen Ausflug nach Riggisberg sehr empfehlen. Nebst der grossen Vielfalt an 3D-gedruckten Modellen und den damit verbundenen technischen Innovationen werdet ihr durch die exzellente Küche verwöhnt.

In diesem Sinne, «Gut Druck» und bis zum nächsten Mal! ■

Fotos: Michael Bucher, Julian Sigrist, Martin Schmied



7



8



9



11



10



12

Herrlicher Schlepptag der MFG St. Burkhard in Isenbergschwil

Der Wetterbericht versprach im Vorfeld zwar nichts Gutes, aber wir entschieden uns trotzdem für die Durchführung – und das war goldrichtig.

Schon früh um halb acht herrschte emsiges Treiben auf unserem schönen Modellflugplatz: Tische wurden aufgestellt, der Grill vorbereitet und die Kühlchränke mit Getränken gefüllt. Kurz darauf trafen auch die Grilladen ein, und der erste Kaffee durfte natürlich auch nicht fehlen. Alles war bereit, und nach ein paar vereinzelten Regentropfen konnte unser Präsi Thomas Notter kurz nach halb zehn das Briefing starten.

Die Piloten waren zwar noch etwas unsicher – der Windsack stand fast quer zur Piste –, doch nach einem Probeflug mit «bescheidener Landung» meinerseits war der Flugbetrieb eröffnet. Trotz zum Teil heftigem Seitenwind wurde fleissig geflogen. Dank der guten Koordination durch die Flugleiter und der disziplinierten Piloten klappte es mit Starts bei Rückenwind und Landungen gegen den Wind reibungslos. Punkt 12 Uhr wurde es ruhig am Himmel: Zeit für die Mittagspause. Unsere Grillmeister Roli und Luca servierten ihre Köstlichkeiten mit verschiedenen Salaten, und das reichhaltige Kuchenbuffet – gesponsert



von den Frauen unserer Mitglieder – war ein echter Genuss. Während die Segler in der Pause mit dem Elektroschlepper leise weiter in die Höhe gebracht wurden, entstanden viele gute Gespräche und eine richtig gemütliche Atmosphäre. Nur eine Aussenlandung mit «mässigem»

Schaden am Segler musste vermeldet werden. Gegen halb zwei startete der Schleppbetrieb erneut. Überraschende Thermik bescherte den Segelflugpiloten Flugzeiten von bis zu einer Stunde. Am späteren Nachmittag verlagerete sich das Geschehen langsam von der Luft zu den Tischen: Be-

sucher und Angehörige schauten vorbei und genossen alles bis in den Abend hinein. Ein solcher Anlass – auch im kleineren Rahmen – gelingt nur dank fleissiger Helfer, engagierter Schlepppiloten und natürlich der zahlreichen Gäste. Ein herzliches Dankeschön an alle!

Besonders hervorheben möchten wir unseren Aktuar Beat Bachmann, der alles koordiniert hat, sowie unsere Sponsoren, die uns auch den nächsten Schlepptag ermöglichen. Am schönsten: Selbst in den hektischen Momenten fiel kein böses Wort – so macht Vereinsleben Spass. Weiter so! ■

Hugo Christen



50 Jahre MFV Eschlikon

«Auch ein kleiner Verein kann Grosses bewirken»

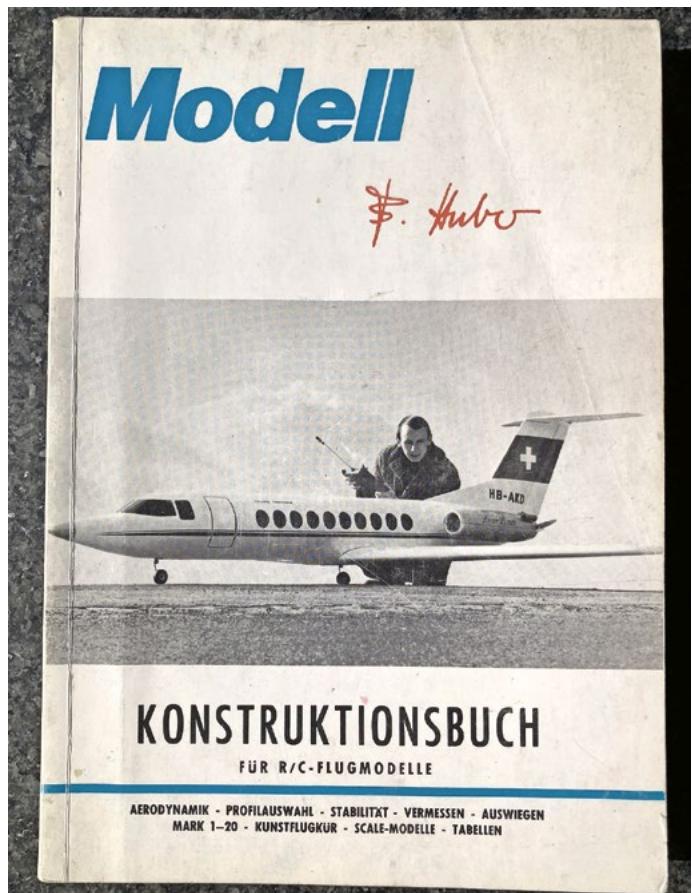
Der Modellflugverein Eschlikon mit seiner Homebase im thurgauischen Eschlikon wurde am 3. Juli 1975 von zwölf Mitgliedern gegründet. Am 5. Juli nun feierte der Verein sein 50-jähriges Bestehen auf eine ganz besondere Art und Weise.

Selbstverständlich war das Ziel, in irgendeiner Form Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Da wegen geringer Mitgliederzahl ein grosses Modellflugspektakel inkl. Jubiläumsfest nicht infrage kam, unterbreitete der Präsident an der vergangenen Generalversammlung den Vorschlag, einer Institution, welche sich vor allem um beeinträchtigte Kinder oder Jugendliche kümmert, einen grösseren Spendenbetrag zukommen zu lassen. Dieser Vorschlag wurde unter grossem Applaus angenommen. Weiter wurde entschieden, dass wir unser Flugplatzgebäude mit einer Infotafel versehen, auf der

ein paar Highlights der vergangenen 50 Jahre zu erfahren sind.

So wurden im Vorfeld alle Einladungen an die Gäste verschickt und die zahlreichen Pressetermine bestimmt. Auch ein entsprechendes Fotoshooting und der Besuch beim Gemeindepräsidenten von Eschlikon wurden akribisch vorbereitet. So konnte die Gemeinde von unserem Vorhaben überzeugt werden, zusätzlich auch diese Aktion finanziell unterstützen.

Damit das interne Jubiläumsfest auf unserem Fluggelände auch einen gebührenden Eindruck bot, wurde unsere Infrastruktur entsprechend geschmückt und für die grosse Checkübergabe vorbereitet! Unser Präsi Sepp stöberte dabei in seinem unerschöpflichen Bilderarchiv unseres Vereins und stellte eine Bilderwand mit 200 eindrücklichen Highlights, Gegebenheiten und lustigen oder auch «schmerzlichen» Epi-



Pflichtlektüre für Neumitglieder, das «Konstruktionsbuch» von Bernhard Huber. Auf dem Cover ist Gründungsmitglied und unser erster Obmann Gerd Huber mit seinem Learjet abgebildet.



Speziell angefertigtes Jubiläumsbrot von unserer Bäckerei.



Pflicht-Einsteigermodell «AirFish mit COX-Motor» für Neumitglieder in den 70er-Jahren.

soden der vergangenen 50 Jahre zusammen. Weiter wurden vereinsbezogene Unikate für die anschliessende Laudatio des Präsidenten bereitgestellt. Dann war es endlich so weit, alle geladenen Gäste, Mitglieder und auch Ehemalige trafen

zum gemeinsamen Mittagessen auf unserer geschichtsträchtigen «Schollenwiese» ein. Unser «Vereinsküche» verwöhnte die zahlreichen Gäste mit einem besonderen Mittagessen. Bei der anschliessenden obligatorischen Präsidenten-

rede liess «dä Sepp», wie Sepp Stary von seinen Vereinskollegen genannt wird, die Vereinsgeschichte nochmals punktuell aufleben. Mit humorvollen Anekdoten und Episoden aus den vergangenen 50 Jahren unterhielt er gekonnt das Publikum. Dabei blickte er auf die Anfangszeit, die Entstehung unseres Vereins zurück und wie er als «Wildflieger» vor 48 Jahren vom Vereinskassier höchst persönlich von einer benachbarten Wiese geholt worden sei und als erstes Jugendmitglied in den Verein aufgenommen wurde. Sepp wird als engagiertes Vereinsmitglied 1986 in den Vorstand gewählt und sechs Jahre später zum neuen Präsidenten unseres Vereins erkoren! Sepp blickt somit bereits auf 33 Jahre «Präsidentenschaffen» zurück und kennt unsere Vereinsgeschichte wie kein anderer.

Zum aufgehängten originalen «AirFish-Modell mit COX-Antrieb» und dem gezeigten «Konstruktionsbuch» von Bernhard Huber... (wer kennt sie nicht, die berühmte «Mark-Modellbau-Reihe» der Gebrüder Bernhard und Gerd Huber...?!) berichtete Präsi Sepp,... wer in unseren Verein aufgenommen werden wollte, musste dieses Konstruktionsbuch «durchlesen» und einen «AirFish» gebaut und geflogen haben!

→



Die Mitglieder des Modellflugvereins Eschlikon feierten gemeinsam mit Gästen das 50-Jahre-Jubiläum, inklusive Spendenübergabe von 3000 Franken an die Stiftung Sonnenhalde in Münchwilen.

So war es dem aktuellen Präsidenten eine Riesenfreude, unserem anwesenden ersten Präsidenten und Gründungsinitiator Gerd Huber nochmals persönlich für seine «Grundsteinlegung» am 3. Juli 1975 zu danken.

Im Zentrum des Festes standen die Vereinsgeschichte und jene Menschen, die sie geprägt haben. Mehrere Mitglieder und «Personen im Hintergrund» wurden für ihr langjähriges Engagement gewürdigt und erhielten persönliche Geschenke. Die Ehrungen wurden herzlich und mit viel Applaus begleitet. An den Tischen und hübsch dekorierten Schautafeln wurden Erinnerungen ausgetauscht, Fotos betrachtet und Anekdoten erzählt. Die Atmosphäre war familiär bei diesen heissen Temperaturen. Mit viel Humor und Witz, lustigen Gegebenheiten und Höhen und Tiefen liess der Präsident die vergangenen Jahre nochmals Revue passieren.

1977 wurde zusammen mit dem **Teleboy-Erfinder Kurt Felix** der bis heute bekannte «Versteckte Kamera»-Sketch



Wiedersehen nach über 45 Jahren. Links der ehemalige Lockvogel Heino Orbini, rechts der Initiant und «falsche Pilot» Peter Bigler vom MFV Eschlikon und in der Mitte «WAM» Walter Andreas Müller bei seiner alten «Verstehen Sie Spass – Reloaded»-Fernsehsendung.

«Dä soll ämol choo ...» bei Rickenbach b. Wil gedreht. Die Idee stammte nämlich

von unserem ehemaligen Mitglied Peter Bigler, der die «Versteckte Kamera»-Idee Kurt Felix

schmackhaft gemacht hatte. Der Pilot Hampi Senn, der das Modell im Versteck wirklich steuerte, war der Kollege von Peter Bigler und ebenfalls Mitglied unseres Vereins. Auch das verwendete Flugmaterial stellte unser Verein zur Verfügung, es kann noch heute im Modellflugmuseum von Urs Leodolter bestaunt werden.

Nach einer kurzen Pause folgte dann der Höhepunkt der Jubiläumsveranstaltung mit der offiziellen Spendenübergabe an die Stiftung Sonnenhalde aus Münchwilen, welche Menschen mit Unterstützungsbedarf begleitet. So wurden alle Anwesenden auf das Flugfeld gebeten, um den Verantwortlichen der Stiftung den symbolischen Spendencheck zu übergeben. Der Spendencheck in der Höhe von 3000 Franken wurde von Vereinspräsident Sepp Stary sowie Gemeindepräsident Bernhard Braun übergeben. Die Stiftung zeigte sich ausserordentlich dankbar für die grosszügige Zuwendung aus Anlass unseres



Sepp Stary (links), Präsident des Modellflugvereins Eschlikon, übergab gemeinsam mit Gemeindepräsident Bernhard Braun einen Spendencheck über 3000 Franken an Karin Karathanasis von der Stiftung Sonnenhalde.

runden Jubiläums. Die anschliessenden rührenden Gespräche und die riesige Dankbarkeit der beiden anwesenden Geschäftsführerinnen waren derart herzlich und einschneidend, dass so manch gestandener Modellflieger feuchte Augen bekam.

Für den nächsten ...kulinarische Höhepunkt sorgte einmal mehr unsere «First Lady» Claudia mit ihrem in der Zwischenzeit eingerichteten Dessertbuffet! Wie in unserem Verein üblich und bestens bekannt, einmal mehr ... «dä absoluti Waaahnsinn»! So bedienten sich alle Anwesenden herhaft an den vorhandenen Köstlichkeiten.

Während die (Ehemaligen-) Mitglieder ein Wiedersehen und das Zusammensein genossen, bestaunten die Gäste die kleinen und grossen Flugzeu-



Die Mitglieder ehren den Präsidenten Sepp Stary und seine «First Lady» Claudia für das jahrzehntelange Engagement im MFV Eschlikon.



ge, die auf dem Gelände präsentiert wurden. Staunten über die Vielfältigkeit und den Fortschritt in unserem Hobby und liessen sich «alles» erklären.

Die zahlreichen Dankesschreiben mit den berührenden Dankesworten der Gäste, und im speziellen Fall der Stiftung Sonnenhalde, hat uns in unserem Vorhaben, etwas Besonderes zu organisieren, mehr als bestätigt! So durften wir als kleiner Verein eine unbe-

schreibliche Dankbarkeit erfahren und sind stolz, als kleiner Modellflugverein trotz aller «Schwierigkeiten» etwas Grosses ausgelöst zu haben! «Etwas Besseres für die Öffentlichkeit hätten wir nicht tun können!»

■
Sepp Stary

Modellbau Rapperswil
Fachhandel für Flugmodelle

WIR SUCHEN VERSTÄRKUNG!

info@modellbaurapperswil.ch

Über 16'000 Artikel für kreative Momente und aufregende Erlebnisse

HEBU
www.hebu-shop.ch

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

Eine erfolgreiche Jet-WM für das Swiss-Jet-Scale-Team

Die IJMC Jet World Masters 2025 fanden vom 22.8. bis zum 30.8.2025 im norwegischen Skien statt. Skien ist südwestlich von Oslo gelegen. Das Swiss-Jet-Scale-Team reiste per Auto oder Camper an. Auch um die wertvollen Modelle nicht in fremde Hände geben zu müssen.

Das WM-Gelände lag etwas ausserhalb der Stadt Skien. Hier wurde auf einem Motorsportgelände (Rennstrecke für Rally- und Motocross) auch eine Landebahn angelegt. Zusammen mit einem grossen Zelt, welches als Hangar genutzt wurde, erlebten wir ein absolut würdiges WM-Gelände. Das Eröffnungsschaufliegen fand unter besten Wetterbedingungen statt und wurde rege besucht. Für die weiteren Wettbewerbstage war das Wetter leider nicht so beständig. Der Veranstalter bewies aber ein gutes Händchen für die Zeitplanung, so konnten alle Kategorien drei Wertungsflüge absolvieren.

Der Wettbewerb der Schweizer

Die Schweizer Nationalmannschaft startete mit sechs Piloten an der WM, fünf in der Kategorie Jet bis 20 kg und einer in der Kategorie Turboprop.



Christoph Helbling bei der Baubewertung.



Swiss-Jet-Scale-Team.



Peter Rütimann.



Jet 07 Hans Wüthrich.



Andreas Schär: Weltmeister.



Dank einer sehr guten Vorbereitung konnte die Schweizer Mannschaft ein sehr gutes Resultat abliefern. Das dreitägige Abschlusstraining in St. Stephan, welches inkl. Punktrichter durchgeführt wurde, bereitete die Piloten bestmöglich auf die WM vor. Hans Wüthrich, einziger Teilnehmer in der Turboprop-Kategorie für die Schweiz, zeigte mit seiner Pilatus PC-21 eine solide WM und im Vergleich zum Abschlusstraining eine Steigerung. Auch das Feintuning am Modell wurde belohnt (3. Schlussrang). Peter Rütimann reiste mit seiner Hawker Hunter nach Norwegen. Mit Hochs und Tiefs endet Peters Wettbewerb auf Schlussrang 13. Christoph Helbling startete mit einem Hawker-Hunter-Trainer, dieses Modell wurde für die WM neu aufgebaut. So gelang Christoph eine deutliche Steigerung im Vergleich zur letzten WM in Italien (Gesamt-rang 6). Jet 04 Tim Rütimann

Rangierung der Schweizer:

Scale 20 kg

Rang 1	Andreas Schär
	MFG Rothrist
Rang 3	Alfred Doppelhofer
	MG Diessenhofen
Rang 5	Tim Rütimann
	MG Diessenhofen
Rang 6	Christoph Helbling
	MAC Seeland
Rang 13	Peter Rütimann
	MG Diessenhofen

Turboprop

Rang 3	Hans Wüthrich
	MG Grischchei

startete mit einer bereits wettbewerbserprobten L-39 Albatros in den Wettbewerb. Nach der Baubewertung im Mittelfeld platziert, steigerte sich Tim mit sehr guten Flügen (Zweitbeste Flugwertung!) auf Gesamtrang 5. Fredy Doppelhofer hatte mit seiner F-104 Starfighter einen schwierigen Start in die WM. Er flog gleich im ersten Durchgang sein Streichresultat. Wer Fredy kennt, weiss aber, dass es mehr braucht, um ihn aus der Ruhe zu bringen. Mit guten Flügen in Durchgang zwei und drei sowie einer guten Baubewertung erreichte Fredy den 3. Gesamtrang und somit die Bronzemedaille in der Kategorie. Andreas Schär legte mit den jeweils besten Wertungsflügen in allen drei Durchgängen den Grundstein für seinen WM-Titel mit der DH-115 Vampire. In der Baubewertung resultierte der 2. Platz. Die Flugwertungen waren aber so gut, dass er sich den 1. Rang nicht mehr nehmen liess.

Diese Einzelresultate führten dazu, dass die Schweiz in der Nationenwertung den 2. Platz belegte. Insgesamt ein Ergebnis, worauf alle stolz sein können. Ein grosser Dank gilt dem Teammanager Reto Senn, der die Vorbereitung als auch die WM selbst für die restlichen Mannschaftsmitglieder organisierte und ihnen den Rücken freihielte. Ein weiterer Dank geht an Martin Lüthi, der als Helfer und Coach im Einsatz war und jederzeit mit Rat und Tat zur Seite stand. ■

*Andreas Schär
Fotos: Heinz Schär*



Fredy Doppelhofer.



2. Platz in der Nationenwertung.

Schweizer Meisterschaft 2025 F4H- / F4K- / Jet Scale, Interlaken

Markus Nussbaumer

Danke für die perfekte Organisation

Diese Meisterschaft im Zusammenspiel zwischen der MG Interlaken und der FAKO Scale lässt keine Wünsche offen, jedes noch so kleine Problem wurde tadellos gelöst. Äusserst bemerkenswert, zum gemeinsamen Nachtessen für den Samstag haben sich über 60 Personen angemeldet. Die fleissigen Hände der zahlreichen Helfer haben nicht nur bei mir einen positiven Eindruck hinterlassen. Hier gehört ein grosses Dankeschön an den Anfang dieses Berichts!

Kategorie F4 Beginners

Die Fachkommission F4 Scale hat sich mit der neuen Kategorie F4 Beginners den Nachwuchs für den Scale-Wettbewerb zu fördern zum Ziel gesetzt, um so diese Klasse in eine sichere Zukunft zu führen. Es ist aber klar, mit «Beginners» ist nicht gemeint, dass der Pilot ein Beginner ist, sondern dass er ein Beginner in diesem Wettbewerb ist.

So reisten sechs Teilnehmer nach Interlaken, wo sie, in die Schweizer Meisterschaft Scale integriert, drei benotete Flüge absolvieren durften. Der Bau der Modelle wurde von den Punktrichtern hinsichtlich Vorbildgetreue bewertet, wobei die Kriterien im Gegensatz zu den anderen Scale-Klassen ziemlich vereinfacht wurden. Die Teilnehmer brauchten dazu nur ein Foto vom Original.

Vielfalt der Modelle

Das Spektrum der Modelle war sehr breit, so war eine AT 6 aus «Schaum» das kleinste Modell, welches vom jüngsten Teilnehmer, Elay Honegger, konstant gut geflogen wurde; man konnte schnell erkennen, dass Elay fleissig geübt hatte. Mit seinem Modell hat Elay in der Baubewertung dank den guten Scale-Details den ausgezeichneten 4. Rang erreicht. Eine Aermacchi MB-339 von Philip Schlegel, ein Jet mit Turbinenantrieb, belegte in der Baubewertung den 1. Rang. Die anfängliche Nervosität hinderte Philip nicht daran, sich in jedem Flug markant zu steigern;



F-14 von Beat Schürch.

so war sein dritter Flug äusserst sehenswert. Eine Pilatus PC-24, geflogen von Daniel Dietziker, deckte die Sparte Airliner ab.

Neueinsteiger treffen auf die Besten der Welt

Als besonders wertvoll darf man erwähnen, dass diese Newcomer an der Flightline vom mehrfachen Weltmeister Andreas Lüthi kompetent begleitet wurden. So war «Res» eine gesuchte Anlaufstelle für viele Fragen. Besonders erwähnenswert war der Umstand, dass an der Schweizer Meisterschaft die besten Scale-Piloten der Schweiz teilnah-

men und so für die Neueinsteiger eindrücklich zu sehen war, wie so ein Wettbewerb abläuft. Da die Schweiz mit Andreas Schär, Andreas Lüthi, Reto Senn und Adrian Senn mit Weltmeistern im Scale-Modellflug aktuell sehr gut aufgestellt ist, ist ein Vergleich zur absoluten Weltspitze gegeben, von dem andere Nationen nur träumen können. Das dürfte den ein oder anderen «Beginner» ziemlich beeindruckt haben. Wer noch nie einen solchen Wettbewerb miterlebt hat, der dürfte etwas überrascht gewesen sein, wie so eine Meisterschaft abläuft. Je mehr Teilnehmer, desto länger sind die



Teilnehmer Beginners.

Wartezeiten, welche zwischen den Flügen überbrückt werden müssen. Dieser Umstand hat den Vorteil, dass man die Topmodelle anschauen und studieren kann oder den besten Piloten bei ihren Flügen zuschauen und davon profitieren kann, wie solche Figuren ausschauen, wenn sie perfekt beflogen werden.

Nun werden die Erfahrungen ausgewertet und, wenn möglich, als Verbesserungen in diese neue Kategorie integriert. Nächstes Jahr vom 4. bis 6. September in Govelier trifft man sich wieder zur Scale Schweizer Meisterschaft F4.

Aus Sicht der Beginners

Die Redaktion «Modellflugsport» hat drei Beginners zu dieser Meisterschaft befragt:

Elay Honegger, MFV Im Eichli: Jüngster Teilnehmer mit seiner AT6:

«Mein Feedback zum Wochenende:
Alles in allem war das ein sehr gelungener Anlass, hat Spass gemacht.

Gut gefallen hatte mir:

- sehr gute Organisation Fako und MGI
- Kontakt zu den Spitzenpiloten und Flugkollegen
- Betreuung durch Res und FAKO
- super Flugplatz, nicht so eng wie bei uns in Källiken

- Wettkampf-Feeling
- offener Hangar, alle Modelle waren zugänglich

Schade fand ich:

Im Aero-Heft stand Beginners mit Einstiegsmodellen (Schaum) oder selbst gebauten kleineren Modellen. Es hatte da Profimodelle und sehr erfahrene Piloten.

Ich dachte, mehr Beginners oder nicht so erfahrene Piloten anzutreffen. Einige hatten bereits in anderen Klassen (Top-) Auszeichnungen. Muss jeder selber wissen, in welcher Klasse er an den Start geht. Reglement ist Reglement, das ist ok.

Ich challenge gerne und messe mich mit den Besten, daher alles ok, guter Wettkampf, ich bin zufrieden.

Ich würde die Kategorie in Einsteigerklasse umbenennen. Beginners brachte ich in Verbindung mit Flugerfahrung und Modell.

Sofern ich ein Scale-Modell hinkriege bis dann, komme ich gerne nach Govelier.»

Gruess Elay

* * * *

Philip Schlegel, MG Churfürsten: Beste Bauwertung Aermacchi MB-339:

«Für mich war es ein spannendes und zugleich lehrreiches Erlebnis, das ich nicht so schnell vergessen werde. Be-



Philip Schlegel mit Helfer David Wyss.

sonders beeindruckt hat mich die kollegiale Atmosphäre unter den Teilnehmern. Trotz des sportlichen Wettkampfs war keinerlei Missgunst zu spüren – im Gegenteil: Man freute sich ehrlich für jene Piloten, die ihre Programme sauber und präzise flogen. Dieses Mitseinander hat den Wettbewerb zu einem sehr positiven Erlebnis gemacht.

Ebenso hervorheben möchte ich die hervorragende Organisation des Events. Von der Anmeldung über den Ablauf bis hin zur Betreuung war alles durchdacht und professionell umgesetzt. Die Funktionäre standen jederzeit für Fragen bereit und gaben hilfreiche, konstruktive Rückmeldungen, die besonders für einen Neuling wie mich wertvoll waren. Mein Fazit: Ein rundum gelungenes Wochenende, das Lust auf mehr macht. Ich freue mich schon auf die nächsten Wettkämpfe – mit neuen Erfahrungen im Gepäck und der Motivation, mein Können weiter auszubauen.»

Redaktion Modellflugsport: Einen halben Tag später, nachdem ich den Text von Philip erhalten und verdankt habe, folgt eine weitere Reaktion von ihm. Ich glaube, durch diesen Beginner Wettbewerb hat es ihn jetzt gepackt.

«Dieser Event hat mein Leben als Pilot komplett auf den Kopf

gestellt. Ich hätte nie gedacht dass mich der Wettkampf so packt, und habe gestern beschlossen, dass dies genau das Richtige für mich ist. Ich habe ein Potenzial in mir entdeckt, von dem ich nicht mal im Entferntesten wusste. Es macht mich einfach glücklich.»

* * * *

Rodito Nussbaumer, MG Buttikon: Gewinner der Kategorie Beginners:

«Da ich diese neue Kategorie eine gute Idee finde, war es für mich klar, nach Interlaken an die Scale-SM zu reisen. Um dieser Klasse F4 Beginners eine Chance zu geben, ist es aus meiner Sicht wichtig, dass sich genügend Teilnehmer anmelden. Mein Grumman F9F-5 Panther eignet sich zudem gut für diesen Wettbewerb, auch wenn er nicht ganz einem Originalvorbild entspricht und ich somit in der Bauwertung nicht hoch rangiert werde. So profitiere ich im Flug von meinen Erfahrungen aus dem F3A-Kunstflug. Ganz speziell ist für mich, die anderen Beginner kennenzulernen und so auch untereinander eine Verbindung herzustellen, zusammen mit den besten Scale-Piloten der Schweiz und der Welt. Ich habe viel gelernt, sei es von den Tipps der Punktrichter oder



Eray Honegger mit Vater Thomas.



Rodito Nussbaumer mit F9F-5 Panther.

von Andreas Lüthi, der uns an der Flightline betreut hat. Ich glaube, diese Kategorie hat Zukunft, und wenn wir Modellflugkollegen, vor allem Junioren, aus unseren Vereinen motivieren können, bin ich voller Zuversicht, dass sich diese Idee durchsetzen wird.»

Allgemein ist der offene Hangar für die Beginners und Zuschauer eine grossartige Sache. So konnte man hautnah die vorbildgetreuen Modellflugzeuge bestaunen. Auch die Bau-Punktrichter während ihrem Einsatz zu beobachten hinterlässt einen bleibenden Eindruck.

Der Grundstein für die Kategorie Beginners ist gelegt!

Was daraus entstehen kann, können wir am Beispiel der besten Scale-Piloten der Schweiz beobachten.

So ist der neue Schweizer Meister im Jet Scale Andreas Schär gerade mit einer Goldmedaille von der Scale-Jet-Weltmeister aus Norwegen zurückgekommen. Das ganze Swiss-Jet-Scale-Team ist schon einige Jahre sehr erfolgreich. Hier in Interlaken stieg zudem erstmals Jean-Claude Spillmann aufs Podest, gefolgt vom auch zuverlässigen Fredy Doppelehofer.

Ebenfalls in den Klassen F4C/F4H zählen die Schweizer zur Weltpitze. Mit Andreas Lüthi haben wir einen mehrfachen



Offener Hangar.



F4C-Weltmeister und mit Reto Senn den aktuellen F4H-Weltmeister in unseren Reihen. Reto siegte hier in Interlaken in der Kategorie F4 vor Markus Günther und Richard Kläger. Was aber noch erstaunlicher ist, dicht dahinter haben wir weitere erfolgreiche Modellflugpiloten, das Niveau in der Schweiz ist sehr hoch. Man kann das mit dem SkirennSport vergleichen: Wenn man die besten Piloten im Team hat, trainiert man mit den besten der Welt... Darum ist es äusserst wichtig, mit einer gezielten Nachwuchsförderung das Niveau zu halten.

Andreas Schär neuer Jet-Scale-Weltmeister.



Grosse Leistungsdichte bei den Helis

Ein bisschen ruhiger ging es auf dem Platz der Heliopiloten zu und her. Die meisten Modelle der teilnehmenden Piloten waren nämlich elektrisch motorisiert, bis auf eine Ausnahme – eine Lama mit Turbine. Man merkte schnell, dass alle schon viel Erfahrung im Scale-Wettbewerb mitbrachten und dass somit die Leistungsdichte gross war. Allerdings konnte sich F3C-Urgestein Sepp Gisler deutlich mit präzisem Flugprogramm absetzen und wurde neuer Schweizer Meister im F4K. Den zweiten Platz eroberte sich Vereinskol-



Superpuma von Sieger Sepp Gisler.



Michael Tschiemer im Einsatz.

lege Walti Beeler unter anderem mit dem besten Resultat im Bau. Michael Tschiemer von der MGI holte sich den verdienten 3. Rang.

Text Helikopter:
Jan Zurbuchen



Die Resultate sämtlicher Kategorien sind auf der SMV-Website zu erfahren, oder Sie klicken den oben stehenden QR-Code an, welcher direkt zu den Resultaten führt.

Der Veranstalter und das Datum für 2026 sind bereits bekannt:



MODEL AÉRODROME GLOVELIER/JU
4.–6. September 2026

www.modellflug.ch/scale • www.ailes-du-lemont.com



F3A-FAI-Weltmeisterschaften 2025 in den USA

Matthias Bosshard

Am Hauptsitz der AMA, der Academy of Model Aeronautics, in Muncie, Indiana, kürten Anfang August die besten F3A-Kunstflieger ihren Weltmeister. Andrew Jesky (USA) holte sich den Titel in der Einzelwertung sowie mit der amerikanischen Mannschaft die Teamwertung. Die Schweiz war durch Pilot Reto Schumacher und Teammanager Wolfgang Matt vertreten, welche das Halbfinale erreichten und mit einem respektablen 16. Rang abschlossen.

Nach der Rückkehr in die Schweiz habe ich mit Reto ein Interview geführt.

Was sind für dich die prägendsten Erinnerungen an diese WM?

Sicher zum einen die zuvorkommende Gastfreundschaft der Amerikaner auf dem zuge-

wiesenen Trainingsgelände, die lockere und freundschaftliche Atmosphäre unter den Piloten und zum anderen speziell die grossartige Zeit mit meinem Teammanager/Helfer Wolfgang Matt während den rund zwei Wochen in den USA. Seine Erfahrung und seine Hilfe schätze ich sehr und sie sind prägend für mich.

Wie hast du die Organisation und das AMA-Gelände in Muncie erlebt?

Ich war das zweite Mal in Muncie an einer F3A-WM. Aus diesem Grund war mir das Gelände nicht unbekannt. Das Gelände ist riesig (4 Quadratkilometer) und beherbergt diverse Modellflugpisten und Grünflächen für alle Arten von Modellflug und ist im Betrieb der AMA (Nationaler Verband Modellflug USA). Die Organisation der F3A-WM war sehr klein und schlank gehalten. Auf



Reto Schumacher mit Teammanager und Helfer Wolfgang Matt.

jeder der zwei Flightlines war nur das Notwendigste vorhanden. Für den Wettbewerb waren ein grosser Unterstand, wo sich die Piloten vor dem Flug kurz vorbereiten konnten, und ein Unterstand der Punktrichter mit Auswertungszentrale neben einem knappen Dutzend mobiler Toiletten vorhanden. Einzig die Eröffnungsfeier mit dem offiziellen Teil der WM und einer sehr eindrücklichen Kunstflugshow des Modellflugpiloten RJ Gritter mit einer mantragenden Decathlon liessen einen ausserordentlichen Event erahnen. Nichtsdestotrotz verliefen der folgende Wettbewerb und die Organisation sehr gut. Ebenfalls waren die Flugbedingungen während des gesamten Wettbewerbs fair und gestalteten sich mit relativ konstantem, leichtem Wind und den moderaten Temperaturen von etwa 30 °C als sehr gut.

Wie zufrieden bist du mit deinem persönlichen Wettbewerb?



Wettbewerbsmodell Ametrin von Matt/Hui Yang.

Zufrieden bin ich nicht ganz. Mit etwas Distanz kann gesagt werden, dass unter den ersten 20 Piloten ein enges Feld herrscht, in welchem Nuancen entscheiden. Mein Ziel war es, an dieser WM die Top 10 zu erreichen. Nach der letzten WM in Australien (Rang 12) ein realistisches Ziel. Um dieses Ziel zu erreichen, muss wirklich alles passen. Generell konnte ich sehr gute Flüge zeigen und mich mit der Elite der Welt im F3A-Kunstflug messen und Erkenntnisse und

Erfahrungen zurück in die Schweiz mitnehmen.

Sind dir in technischer und fliegerischer Hinsicht neue Entwicklungen aufgefallen?

Generell ist niemand sehr schnell oder sehr langsam geflogen. Das Niveau und insbesondere die Präzision der Piloten beim Vorrundenprogramm gegenüber der vorangegangenen WM ist weiter gestiegen, was den Trainingsaufwand ebenfalls steigen lässt. Ein Patzer oder sichtbare-

re Fehler sind unter den ersten 30 Piloten kaum sichtbar. Dies ist ebenfalls eine sehr grosse Herausforderung für die Punktrichter, welche täglich während der WM ebenfalls Höchstleistung erbringen.

Gibt es bei Modellen und Antrieben Trends oder neue Entwicklungen?

Von einem Trend kann nicht mehr die Rede sein. Der Doppeldecker mit Contra-Antrieb hat sich nun definitiv durchgesetzt. Die Top-20-Piloten fliegen allesamt mit einem Doppeldecker. Ebenfalls gehört der Contra-Antrieb heute in der Weltpitze zur Standardausrüstung. Gerade ein Pilot unter den Top-20 -Piloten setzt einen Direktantrieb ein. Den klassischen Eindecker mit einem klassischen Verbrennerantrieb setzte kein einziger Pilot mehr ein.

Bei den Modellen ist sicherlich der neue Doppeldecker Aurora von VLV und die Weiterentwicklung des Doppeldeckers «Sky-Leaf Leader ACE» von Futaba



Aufwendiger Transport mittels Transportkiste.



Angaben zur Person

Reto Schumacher
37-jährig
– Leiter eines Instandhaltungsstandortes bei der Matterhorn-Gothard-Bahn
– Verheiratet mit Nicole, Vater des kleinen Sohnes Lio
– Mitglied der Vereine Raron, Sierre, Zürich

Familie Schumacher: Reto mit Nicole und Sohn Lio.

die Neuigkeit der WM. Bereits einige Piloten unter den Top-10-Piloten setzten diese Modelle mit Erfolg ein.

Setzt du «Flightcoach» als Hilfsmittel im Training ein? Welches sind deine Erfahrungen?

Ich setze «Flightcoach» als Hilfsmittel periodisch ein. Sobald sich ein Programm und die Abläufe eingespielt haben, hat es durchaus Sinn, Flightcoach als zusätzliches Hilfsmittel einzusetzen. So kann die Geometrie überprüft werden und die Korrekturen, welche im Verlauf der Figur notwendig

werden, aber theoretisch nicht sein sollten, eruiert werden.

Wie gehen die Spitzenpiloten mit der mentalen Belastung um?

Das ist eine gute und entscheidende Frage. Schlussendlich spielt sich vieles am Tag X und im Moment Y im Kopf ab. Stimmt die Einstellung bei einem entscheidenden Flug nicht, kann das entscheiden. Unterm Strich gesehen, ist das eine sehr individuelle Angelegenheit und kann nicht pauschal beantwortet werden. Es gibt Piloten, welche sich vor dem Flug mit Musik, einem Ge-

spräch ablenken oder sich ganz zurückziehen und in ihrem eigenen Tunnel sind. Ich weiss von Spitzenpiloten, dass diese teilweise stark mit der Nervosität kämpfen. Ein Ansatz kann sein, dies mit Routine und regelmässigen Wettbewerben in einem gewissen Mass zu minimieren.

Hast du Ideen und Wünsche, in welche Richtung sich der F3A-Kunstflug weiterentwickeln müsste?

F3A ist eine wunderschöne Klasse. Technisch und fliegerisch gibt diese Klasse sehr viel her. Ich hoffe, dass sich in Zu-

kunft weiter junge Piloten dafür begeistern können. Meiner Meinung nach sollte die Komplexität der Figuren im Vorrundenprogramm nicht weiter erhöht werden, sodass der Nachwuchs ebenfalls Gefallen am F3A findet. Jedoch sollte im Gegenzug das Finalprogramm hinsichtlich einer WM/EM erschwert werden, sodass dies besser selektiert und Fehler besser sichtbar gemacht werden. An einer WM oder EM müssten ebenfalls konsequenterweise dann die Gewichtung und die Anzahl der Vorrundenflüge angepasst werden.

Der schöne Herbst machte mit

2025 Elektroflug-Schweizer-Meisterschaft

FAI Open International F5B Multitask Elektrosegler bei der MG Buttikon SZ

FAI-Jury: Wolfgang Schulz, GER, Fritz Jucker, SUI

Nachdem der erste Austragungsort bei der MG Gossau infolge landwirtschaftlicher Kulturen am Pistenrand als ungeeignet beurteilt und nach Buttikon verschoben werden musste, kamen Termin und Fluggelände auch der SM F5B zugute – da diese infolge schlechter Wetterbedingungen

nicht wie geplant durchgeführt werden konnte. Der in der Linthebene gelegene Flugplatz Langholz konnte im Verlaufe des Tages alle seine grossen Vorteile ausspielen. Der Helfereinsatz der Einheimischen liess keine Wünsche offen. Von der Zeit- bis zur Streckenmessung sowie der Küche verlief alles erfreulich reibungslos und Begeisterung war zu spüren. Gratulation. Gesamtsieger und Schweizer Meister wurde einmal mehr Thomas Wäckerlin. →



Die Gewinner des internationalen Wettbewerbs (v.l.): Thomas Wäckerli (SUI), Heiko Greiner (GER) und Lucas Cantoni (SUI).



Doppel-Schweizer-Meister (F5B und F5J) und amtierender F5B-Weltmeister: Thomas Wäckerlin.



Die Gewinner der F5B-Schweizer-Meisterschaft 2025 (v.l.): Lucas Cantoni, Thomas Wäckerlin und Marco Cantoni.

F5J-Schweizer-Meisterschaften bei der MG Winterthur in Ricketwil

Jury: Remo Frattini, Präsident, Heinz Bischofberger und Oswald Jacob

Ende September Thermiksegelflug-Wettbewerbe durchzuführen – auch wenn die Modelle mit kleinen E-Motoren ausgerüstet sind – ist schon ein Wagnis für sich. Die Regenfälle Tage zuvor haben bei den Organisatoren (MG Winterthur und MG Impuls-Sport) nicht gerade zum Frohlocken geführt. Am Morgen sah die Situation aber wesentlich besser aus. Als dann das Küchenteam mit Kaffee und Gipfeli auffuhr, war der Tag definitiv gerettet. Da vermochten auch die paar wenigen Endlosmotzer am Pistenrand wenig zu ändern. Es wurden schon am Vormittag ausgezeichnete Leistungen geflogen und die Punkteabstände blieben gering. Ruhig und unauffällig brachte Thomas

Wäckerlin seine Qualifikationsflüge hinter sich und wurde am Ende des Fly-off als neuer Schweizer Meister ausgerufen. Thomas ist damit Elektroflug-Doppel-Schweizer-Meister (F5B + F5J). Eine grossartige Leistung. Der Helferfeinsatz der MG Winterthur war einmal mehr perfekt. Danke.

GZ



Flug- und Landedaten werden eingetragen unter Aufsicht der Zeitnehmer.



Briefing F5J bei der MG Winterthur in Ricketwil.



Die Gewinner der SM F5J 2025 (v.l.):
Marco Kurmann,
Thomas Wäckerlin und
Alain Schad.





Sportflyers 2025, Flugplatz Erlen, Breitenbach

Auch in diesem Jahr wurden drei Sportflyers-Wettbewerbe ausgeschrieben. Der erste fand in Nännikon, Region NOS, statt. Die MG Riggisberg, Region BOW, organisierte den zweiten Wettbewerb und den dritten Sportflyers-Wettbewerb organisierte die MG Breitenbach, Region NWS, am 13. September auf ihrem Flugplatz Erlen bei Zwingen. Die ursprünglich 7 angemeldeten Piloten reduzierten sich allerdings aus unterschiedlichen Gründen auf 5 Teilnehmer, welche alle in der Kategorie «Upper» gestartet sind. Auch in Nännikon flogen alle 7 Piloten

in dieser Kategorie und lediglich in Riggisberg starteten 3 Piloten im Einsteigerprogramm «Basics».

Schade, dass diese Kategorie in diesem Jahr kaum genutzt wurde. Die Kategorie «Basics» ist die eigentliche Einstiegsmöglichkeit für die Kunstfliegeri. Der Lerneffekt bei der Teilnahme an solchen Veranstaltungen ist gross. Dabei geht es um die Beherrschung des Modells, das präzise Fliegen, die Sicherheit, Kameradschaft und natürlich die Freude an der Sache.

Den Wettbewerb in Breitenbach teilten sich 3 Senioren und 2

Junioren. Bedingt durch das gute Wetter konnten 4 Durchgänge geflogen werden. Nach 3 Durchgängen am Vormittag wurde die Mittagspause für weitere Trainingsflüge genutzt, was vor allem bei den Junioren zu einer deutlichen Leistungssteigerung geführt hat. Die Punktrichter Claude Suter und Markus Witschi bewerteten vier Durchgänge. Nach der Auswertung des Resultates hatten wir zwei Sieger. Alain Schad und Vital Widmer teilten sich mit der gleichen Punktzahl die Goldmedaille. Das zweit-

beste Resultat erflog sich der Junior Aimee Jerike, welcher die Silbermedaille entgegennehmen durfte.

Zum guten Gelingen der Veranstaltung hat auch Fredy Weibel mit seinem Küchenteam beigetragen. Allen Teilnehmern, Funktionären und Helfern möchte ich für ihr Engagement herzlich danken. Nun bleibt zu hoffen, dass im nächsten Jahr die Kunstflugszene etwas mehr Interesse bekommt und sich damit die Zahl der Teilnehmer erhöht.

Felix Andres



Swiss Model Shop neue Webseite

www.swissmodelshop.ch
Fachgeschäft für Flugmodellbau

Teilnehmerrekord

Schweizer Meisterschaft Segelkunstflug 2025 bei der MG Buchs in Seon

Mit einem neuen Teilnehmerrekord beendete die Swissakro Connection die diesjährige Wettbewerbssaison. 24 Piloten aus der Deutschschweiz und der Romandie fanden sich früh am Samstagmorgen auf dem wunderschön gelegenen Flugplatz der MG Buchs im aargauischen Seetal ein. Der gastgebende Verein stellte eine optimal vorbereitete Piste sowie eine grosszügig gestaltete Festwirtschaft zur Verfügung. Die beiden Organisatoren René Koblet als Wettbewerbsleiter und Andy Minnig als Koordinator hatten sich für den Wettbewerbstag viel vorgenommen. Geplant waren für den Morgen ein Durchgang Pflicht und ein Durchgang mit einem unbekannten Programm. Am Nachmittag folgte nochmals das Pflichtprogramm, gefolgt von der Kür mit Rauch und Musik. Dies sollte dann der Abschluss der Wettbewerbssaison sein. Um diesen ambitionierten Plan umzusetzen, wurde vom ersten Flug bis zur Kür durchwegs überlappend geflogen, das

heisst, es waren immer gleichzeitig zwei Segler und ein Schlepper in der Luft. Die drei Schlepppiloten Adrian, Urs und später auch Thomas leisteten den ganzen Tag einen grossen Einsatz, den sie wie gewohnt souverän und professionell erledigten.

Mit dem letzten Kürflug um 17 Uhr wurde der Wettbewerb wie geplant abgeschlossen. Nachdem sich René beim Präsidenten und bei den Mitgliedern der MG Buchs, bei den Punktrichtern, dem Auswerter Andreas und den Schlepppiloten bedankt hatte, konnte zum Rangverlesen übergegangen werden.

Den Sieg und den Pokal holte sich diesmal Andreas Schaeerer. Silvio Meier, der Gewinner vom letzten Jahr, kam auf Platz 2, vor dem Newcomer und Überflieger Sandro Rupp. Dieses Jahr zum ersten Mal dabei, eroberte er sich mit grossartigen Flügen den verdienten 3. Platz. Erwähnenswert ist auch der junge Pilot Timéo Richard im 6. Rang.

Championnats suisses de voltige planeur 2025 à Seon

La Swissakro Connection a clôturé la saison de compétition avec un nouveau record de participation. 24 pilotes de Suisse alémanique et de Suisse romande se sont retrouvés tôt samedi matin sur le magnifique terrain du MG Buchs, dans le Seetal argovien. Le club hôte nous avait préparé une piste parfaite et une excellente cuisine afin de rendre notre séjour aussi agréable que possible.

Les deux organisateurs, René Koblet, directeur d'épreuve, et Andy Minnig, coordinateur, avaient prévu un programme chargé pour la journée. Une manche de programme imposé et une manche de programme inconnu étaient prévues pour le matin. L'après-midi, une manche d'imposé et le programme libre en musique devaient clôturer la saison. Afin de mettre en œuvre ce programme ambitieux, les vols des 3 premières manches se sont succédés sans interruption en «mode croisé», c'est-à-dire qu'il y avait toujours deux planeurs et un remor-

queur en l'air en même temps. Les trois pilotes de remorqueurs, Adrian, Urs et plus tard Thomas, ont fourni une performance remarquable tout au long de la journée, comme toujours avec la même maîtrise et le professionnalisme.

La compétition s'est terminée comme prévu avec le dernier vol libre à 17h00. Après que René ait remercié le président et les membres du MG Buchs présents, les juges, le responsable de la technique Andreas et les pilotes remorqueurs, la proclamation des résultats put avoir lieu.

Cette fois-ci, c'est Andreas Schaeerer qui a remporté la victoire et la coupe. Silvio Meier, le vainqueur de l'année dernière, s'est classé deuxième, devant le nouveau venu et talentueux Sandro Rupp. Participant pour la première fois cette année, il a décroché une méritoire troisième place grâce à ses superbes vols. Il convient également de mentionner le jeune pilote Timéo Richard qui termine à une belle 6^e place.





Das morgendliche Briefing der Punktrichter: Die wichtigsten Abläufe und Regeln werden besprochen.

Le briefing matinal des juges: lors de cette réunion, les procédures à venir ont été discutées.



OK-Besprechung vor dem Anlass mit René Koblet.

Réunion OK avant l'événement avec René Koblet.

Rückblick

Dank des grossen und unermüdlichen Einsatzes der beiden Organisatoren René Koblet und Andy Minnig konnten wir erfolgreich vier Wettbewerbe ohne nennenswerte Zwischenfälle erleben. Es ist erfreulich und ganz im Sinne der Führungscrew, wie sich das Teilnehmerfeld in den letzten Jahren kontinuierlich vergrössert hat. Viele neue und junge Piloten haben die Freude am Segelkunstflug entdeckt und sind jetzt aktiv dabei.



Das Teilnehmerfeld mit 24 Piloten aus der Deutschschweiz und der Romandie war nach Seon gereist.

Un nombre impressionnant de participants venus de Suisse alémanique et de Suisse romande s'était rendu à Seon.



Das Siegertrio der SM 2025: Sandro Rupp (Rang 3), Andreas Schaeerer (Schweizer Meister), Silvio Meier (Rang 2).

Le trio gagnant du CS 2025: Sandro Rupp (3^e place), Andreas Schaeerer (champion suisse), Silvio Meier (2^e place).

Rétrospective

Grâce à l'engagement sans faille de nos deux organisateurs René Koblet et Andy Minnig, nous avons pu vivre quatre compétitions couronnées de succès et sans incident notable. Il est également remarquable de constater que le nombre de participants n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Particulièrement réjouissant: de nombreux jeunes pilotes ont découvert les joies de la voltige en planeur et participent désormais activement aux concours.

Trad. Samuel Rouill

Challenge Cup 2025

30 Mal haben wir den Challenge Cup mit der MG Breitenbach organisiert. 28 Mal konnten wir diesen Freundschaftswettbewerb durchführen, ein einziges Mal musste die Veranstaltung wegen Dauerregen abgesagt werden, ein Mal fiel sie der Coronapandemie zum Opfer. Das nenne ich Glück und danke dabei unserem Wettergott. Glücklich bin ich auch über das Interesse der Teilnehmer. 20 Piloten aus 22 Anmeldungen zeigen die rege Nachfrage für diese Veranstaltung. Wie schon oft verzögerte sich auch in diesem Jahr der Wettbewerbsbeginn wegen des dichten Nebels. Nach 11 Uhr verzogen sich die letzten Nebelschwaden, und der Start konnte bei wolkenlosem Himmel freigegeben werden. Allerdings erschwerte eine starke Bise die Leistungen im ersten Durchgang, wobei sich die Piloten im zweiten Durchgang bereits zurechtgefunden haben und trotz dieser Bedingungen sehr gute Leistungen zeigten. Mit dem speditiven Ablauf des Wettbewerbs konnten zwei Durchgänge geflogen werden,



wobei jeweils der bessere Flug für die Wertung zählte. Das Punktrichterteam, bestehend aus fünf nationalen und internationalen Punktrichter/innen, sorgte während rund fünf Stunden für eine faire Wertung. Die Kategorie «Classic» gewann wie schon in den vergangenen Jahren Marc Rubin vor Rodito Nussbaumer (Junior)

und Alois Schürmann. Die Kategorie «Tuscon» gewann Matthias Engeler vor Patrick Drack und Martin Lüthi. Nach 30 Jahren Challenge Cup trete ich nun als Organisator und Wettbewerbsleiter altershalber zurück und übergebe meine Funktionen meinem Freund Matthias Engeler, welcher sich in Zukunft für den

Fortbestand dieses Freundschaftsfliegens einsetzen wird. Für mich waren all diese Jahre eine lehrreiche Erfahrung mit vielen bleibenden Freundschaften und wertvollen Momenten. Dafür bin ich euch allen, Piloten, Funktionären, Punktrichtern und jedem Helfer, dankbar.

Felix Andres



RC Electric-powered Semi-Scale Aerobatic Aircraft

Kunstflug mit grossen Semi-Scale-Elektromodellen

Spezifikationen

- Elektroantrieb
- Eindecker-Modelle
- Spannweite minimal 200 cm

Figurenprogramm

- Sportflyers «Upper»

Wertungssystem Variante 1

- 2 × Figurenprogramme (FP) à 5 Minuten, das bessere wird gewertet.
- 1 × Freestyle-Programm (FS) zu Musik à 5 Minuten.
- 1 FP und 1 FS = Schlussresultat.

Wertungssystem Variante 2

- 3 × Figurenprogramme (FP), die beiden besseren werden gewertet.

Der Veranstalter entscheidet, welche Variante er ausschreiben will.

Bewertungsgrundlagen

Figurenprogramm: Sportflyers «Upper» nach FAI-Punktrichterleitfaden



Freestyle to Music

- Präsentation, Platzierung
- Harmonie zu Musik
- Komplexität und Kreativität
- Spezialeffekte

Weitere Infos auf:

Kontakt:

www.silentwings.ch

Emil Giezendanner
ebi.giezendanner.ch

Experten-Treff 2026

Am Samstag, 7. Februar 2026 findet die bereits achte Folge dieser kleinen Tagesmesse mit dem Namen Experten-Treff im Böschhof in Hünenberg eine Fortsetzung.

Wiederum geben sich namhafte und geschätzte Firmen ein Stelldichein, so Leomotion, Leomotion Drives, ChocFly, MighFlight, PS-Models, FW-Models, WEMO EZFW, ECalc, Mächler Modelle, KB3Aero, ZazSigi, MB-Innov8tive; Expe-



rimental-RC, Stich&Faden sowie Aufwind. Da werden nicht nur Neuheiten vorgestellt, sondern auch wertvolle Kundenkontakte gefestigt mit der Möglichkeit die Hersteller persönlich kennen zu lernen. Selbstverständlich gibt es auch wieder Kurvvorträge mit viel Wissenswertem.

Ein digitaler Flyer wird über verschiedene Kanäle veröffentlicht wie: www.gla-rc.ch Kontakt: gla@datazug.ch



Wir wünschen Ihnen eine
besinnliche Weihnachtszeit
und ein **gutes neues Jahr.**

Fako 4 Scale Reto Senn

Dem Nachwuchs den Einstieg erleichtern

Schweizer Scale-Piloten sind momentan sehr erfolgreich und der originalgetreue Nachbau von Flugmodellen erfreut sich grosser Beliebtheit. Ende August gewann Andreas Schär die Jet World Masters 2025 in Norwegen in der 20-kg-Klasse und Alfred Doppelhofer holte in der gleichen Kategorie Bronze. Doch die Spitzenpiloten werden älter. Die Betonung muss daher auf «momentan sehr erfolgreich» liegen. Reto Senn ist es wichtig, dem Nachwuchs jetzt den Einstieg in den Wettbewerb zu erleichtern.

Wer in der FAI-Kategorie F4C an Wettkämpfen teilnehmen möchte, muss das Modell praktisch von Hand aus Balsaholz fertigen. Sobald Kunststoffformen verwendet werden, Teile mit CNC produziert werden oder aus dem 3D-Drucker kommen, gibt's heftige Abzüge. Reto Senn weiß, dass viele Junge oder Jüngere Freude am Fliegen und an originalgetreuen Modellen haben, aber nicht Monate im Baukeller verbringen wollen oder können. Um auch diesen Piloten den Einstieg in den Scale-Wettbewerb zu erleichtern, musste eine Lösung gefunden werden. Senn holte zwei junge Piloten in die Fako. Sie entwickelten die Kategorie Beginners mit klareren und einfacheren Regeln. Zur Baubewertung dient ein Bild, wobei die Modelle in einer Linie aufgestellt sind. Das am besten bewertete Modell erhält das Punkte-Maximum, die folgenden je 30 Punkte weniger. Eine weitere Überlegung war, die Schweizer Meisterschaften statt als F4C-Wettkampf unter der Kategorie F4H zu fliegen. In dieser Kategorie zählt das Fliegen doppelt und die Baubewertung erfolgt aus fünf Metern Distanz, anhand von fünf Bildern. Zudem zählt das Fliegen doppelt. «Unsere Hoffnung ist, dass sich mehr Piloten dafür begeistern lassen, in der F4H teilzunehmen, und wir dann den einen oder anderen für einen Wechsel in die F4C motivieren können», sagt Senn. In diesem Jahr führte die Fako 4 Scale zum ersten Mal eine Schweizer Meisterschaft ausschliesslich nach den

Regeln der neuen Kategorien durch. In der Beginners-Klasse traten sechs Piloten, vom Schüler bis zum 50-Jährigen, gegeneinander an. Senn ist zufrieden. Auch aus dem Publikum vernahm er positive Reaktionen von Piloten, die sich eine Teilnahme in dieser Kategorie vorstellen können.

Technischen Fortschritten Rechnung tragen

Senn will sich aktiv dafür einsetzen, dass die FAI die Verwendung der technischen Errungenschaften im Scale-Bau nicht mehr mit horrenden Abzügen quittiert, sondern akzeptiert. Sollte der jetzige FAI-Vorsteher der Kategorie F4 noch einmal wiedergewählt werden, hat er sich vorgenommen, in der CIAM Einsatz zu nehmen und den bisherigen Schweizer Vertreter abzulösen. In seiner langen Fako-Karriere hat Senn

manchen Fortschritt erlebt. Es war Emil Giezendanner, der ihn 1994 motivierte, der Fako beizutreten. «Ich war damals einer der Gründer der IJMC, weil wir eine Weltmeisterschaft für Jets wollten und es eine solche FAI-Kategorie noch gar nicht gab.» Seit rund acht Jahren steht er der Fako als Präsident vor. Seit er nicht mehr zur Arbeit muss, ist dieses Engagement eine willkommene Beschäftigung. «Ich mache es gerne. Jahrelang hatte ich profitiert, jetzt kann ich etwas zurückgeben.» Der Fako gehören alle Scale-Klassen außer jener des Fesselflugs an. Heiss, Jet-Scale, IJMC, Scale F4C, F4H und F4K (Helikopter). Neben drei Fako-Sitzungen für die Organisation der Schweizer Meisterschaft und der Selektion der Nationalmannschaft trifft sich Senn auch mit dem Sportchef. Dabei geht es um die Nachwuchsförderung, aber auch um die neuen Vorgaben von Swiss Olympics und um Finanzielles.

Scale braucht viel Platz und Infrastruktur

«Unsere grösste Herausforderung ist, Vereine zu finden, die über die nötige Infrastruktur verfügen, damit wir unsere Wettbewerbe durchführen können. Wir haben Modelle, deren Aufbau bis zu anderthalb Stunden in Anspruch nimmt», er-

klärt Senn. Da diese abends nicht einfach auseinander genommen werden können, braucht es eine Einstellgelegenheit, etwa ein grosses Zelt. Um vorbildgetreu zu starten, ist eine längere Piste nötig, als die meisten Modellflugplätze haben. Bis vor einigen Jahren konnten Scale-Wettkämpfe auf Militärflugplätzen ausgetragen werden. «Im nächsten Jahr planten wir mit Alpnach, doch inzwischen legte die Armasuisse ihr Veto ein, weil sie derzeit keine öffentlichen Anlässe auf den Flugplätzen will», sagt Senn.

Sorgen um gesunkene Toleranz

«Es ist schon so: Mein Leben ist seit dem Bubenalter mit der Fliegerei verknüpft. Ich wollte Militärpilot werden. Als dies nicht klappte, nahm ich mir vor, in der Fliegerei zu arbeiten, und tat dies auch. Heute, in der Pension, ist es das, was mir den Tagesablauf vorgibt», sagt Senn, der sich auf Spaziergänge mit dem vierbeinigen Freund fit hält. «Aber seit meine Frau nicht mehr arbeitet, unternehmen wir längere Reisen mit dem Camper. Was mich daran reizt, ist, die Routen vorzubereiten.» Auf die Frage, ob es etwas gibt, was er gerne noch erwähnt hätte, weiß Senn sofort eine Antwort: «Wir gönnen einander nichts mehr. Das macht mir manchmal etwas Sorgen. Wenn der Falsche mit unserem Hobby ein Problem hat, haben wir ein miserables Blatt auf der Hand, um unsere Beschäftigung noch ausüben zu können.» ■

*Die Interviews führte
Andrea Bolliger*

Reportage en français:



Rolf Mäder, Präsident Fako F3-Helikopter

Helikopterkunstflug ist äusserst anspruchsvoll und wird in der Schweiz aktiv und sehr erfolgreich betrieben. Als Rolf Mäder die Geschicke der Fachkommission F3-Heli als Präsident übernahm, organisierte er sie erst mal um und verteilte die Aufgaben neu. Heute agiert die Fako F3-Heli selbstorganisiert.

«Ich war wohl kaum zehn Jahre alt, als wir den ersten Balsa-holz-Flieger auf dem Stubentisch ausgesägt haben. Sehr zum Ärger der Mutter, die den ganzen Staub zusammenfegen musste.» Mit 14 nahm Rolf Mäder zum ersten Mal an einer regionalen Meisterschaft teil. Obschon sein Segelflugmodell für die Kategorie nicht optimiert war, wurde er Zweiter und qualifizierte sich für die entsprechende Schweizer Meisterschaft. «Eher zufällig», wiegelt er ab. Mit dem Geld, das er im Praktischen Jahr seines Informatikstudiums verdiente, finanzierte er sich seinen ersten Helikopter. Diesen transportierte er in einer Bananenkiste auf dem Gepäckträger seines Fahrrades, Benzin und Fernsteuerung im Rucksack. «Das ging so lange gut, bis ich auf dem Flugplatz einmal derart verregnert wurde, dass die Bananenkiste einbrach. Da musste mich einer heimfahren», lacht Mäder. Der Informatik ist er treu geblieben. Nicht so den benzinbetriebenen Helikoptern.

Mitte der 1990er-Jahre entschied sich Mäder, nur noch elektrisch zu fliegen. Des konstanteren und einfacheren Betriebs wegen und schliesslich hinterlassen Elektromodelle auch keinen Öl- und Benzingeruch mehr im Auto. «Das gefällt auch meiner Frau.» Damals kosteten die Akkus noch über 1000 Franken. «Deshalb legte ich eine Pause ein und wechselte in den Grossmodell-Segelflug.» Als Mäder sich 2013 wieder den Helikoptern zuwandte, beorderte ihn der damalige Präsident, Peter Oberli, sogleich in die Fako F3-Heli – als Sekretär. «Er fand, ich könnte schreiben, verstünde Deutsch und Englisch. «Mach mal!», lautete die Devise.»

Aushängeschild und Arbeit im Hintergrund

Bekanntester Vertreter der FAI-Klasse F3C in der Schweiz ist Ennio Gruber, mehrfacher Vi-zewelt-, Europa- und Schweizer Meister. Die Schweizer prägen den Helikopterkunstflug aber auch im Hintergrund mit. Gut drei Viertel der Figuren der internationalen Programme im F3C wurden hier kreiert. «Alle zwei Jahre überlegen wir uns etwas Neues. Dabei werden in einem Programm meistens zwei bis drei Figuren ausgetauscht», sagt Mäder, der die Schweiz in der CIAM vertritt. Sein Engagement ist zeit-intensiv, umso mehr freut er sich über die wertvolle Arbeit von Hans Emmenegger und Andy Kessler. «Die beiden haben die Fako zwar verlassen, doch bin ich froh, dass sie mich weiterhin bei der Gestaltung der Flugprogramme unterstützen. Dafür müssen sie nicht zwingend an der jährlichen Fako-Sitzung teilnehmen.»

«Irgendwann im Jahr 2020 stellte Peter Oberli vor einer Fako-Sitzung vier mit Ordnern gefüllte Einkaufsstüten vor den Kofferraum von Mäders Wagen und meinte: «Rolf, das machst jetzt du.» Oberli hatte die gesamte Heli-Mannschaft verwöhnt, indem er jahrelang alles selbst gemacht hatte», sagt Mäder. Dazu war er nicht bereit. «a) bin ich noch berufstätig, b) will ich auch zum Fliegen kommen. Ich organisierte die Fako um, erstellte eine Tätigkeitsliste und verteilte die Aufgaben klar auf die einzelnen Mitglieder. Heute kommen wir mit einer Sitzung pro Jahr aus, an welcher wir die Wettbewerbstermine der beiden Klassen FAI und SwissCup abstimmen.»



Einstiegsklasse Swiss-Cup als Sprungbrett

Die Fako organisiert insgesamt drei Wettbewerbe in der FAI-Klasse, darunter die Schweizer Meisterschaft, die zur Selektion der Nationalmannschaft zählt, sowie drei Swiss-Cup-Wettbewerbe. Letztere sind die Talentschmiede für Nachwuchspiloten. «Gleich in die FAI-Klasse einzusteigen, das schafft niemand. Rund die Hälfte unserer Piloten partizipiert im Swiss-Cup. Diese nehmen wir gerne unter unsere Fittiche und versuchen, sie für die FAI-Klasse zu gewinnen. Wir zwingen natürlich niemanden.» Neben Nachwuchspiloten sind auch Interessierte willkommen, die als Punktrichter amten wollen. Die Fako bietet auch Punktrichterkurse an. Einen Modellhelikopter sicher zu betreiben und damit erfolgreich Wettbewerbe zu fliegen setzt Verständnis von Mechanik und Elektronik und den Willen zu regelmässigem Training voraus. Mäder absolviert an die 500 Flüge pro Jahr, um in der FAI-Klasse zu halten, Spitzenpiloten mehr als das Dop-

pelte. «Bei der Ausbildung ist ein langsames Herantasten gefragt, die Grenzen müssen langsam, aber stetig erweitert werden.» Bis einer den Schwebeflug perfekt beherrscht, muss er rund zwei Jahre trainieren; bis er so präzise im Kreis landet wie Mäder, vergehen mehrere Lenze, auch wenn es für Außenstehende einfach aussieht. «Wir von der Fako unterstützen alle mit Rat und Tat, die das wollen», sagt Mäder, «nur fliegen müssen sie selbst.»

Das Dilemma mit der Zeit kennt auch er, etwa beim Gedanken an die Teilnahme an Weltmeisterschaften. Nicht jeder kann oder möchte zwei Wochen seiner kostbaren Ferientage dafür einsetzen. Es sind diesbezüglich Bestrebungen im Gange, internationale Meisterschaften zeitlich abzukürzen. Zeitintensiv ist auch die andere Leidenschaft Mäders und seiner Frau: Sie besitzen zwei Pferde, die versorgt und bewegt werden wollen. «Vielleicht hindert mich das, ein besserer Pilot zu werden», schmunzelt er.

Modellflugplätze im Rega-Helikoptercockpit sichtbar

Die Rega hat im Frühling 2025 den Modellflugverband angefragt, ob sie die Daten der Modellflugplätze für ihre Einsatzplanung nutzen darf. Damit können den Helikoptercrews mittels der Rega-App «Pilot Pad Pro» im Flug die Modellflugstandorte sichtbar gemacht werden. Die App Pilot Pad Pro ist eine Eigenentwicklung der Rega und erlaubt den Cockpitcrews mit ihren Tablets Zugriff auf aktuelle Flugwetterdaten, Luftfahrthindernisse, Informationen zu Landeplätzen und neu auch den Standort von Modellflugplätzen. Der SMV und die Rega befinden sich schon seit längerer Zeit im Austausch zum Thema Safety. Auch die Visualisierung der Modellflugplätze im Cockpit wurde schon diskutiert, aber die technischen Voraussetzungen waren bisher nicht ausreichend. Mit der Rega-eigenen App Pilot Pad Pro sind heute die Voraussetzungen erfüllt. Der SMV hat seine Regionalverbände über das Vorhaben informiert und ausschliesslich positive Rückmeldungen erhalten. Im Sommer wurde die gegenseitige Vereinbarung unterzeichnet und es erfolgte die erste Datenlieferung. Im Herbst

erfolgte der erste Import der Daten in die App Pilot Pad Pro und es fanden die ersten Tests im Betrieb statt.

Die Crew sieht hier neu auch die Modellflugplätze und wird diese bei der Routen- und Anflugplanung berücksichtigen. Normalerweise heißt das, dass die Route in Bodennähe so gewählt wird, dass Modellflugplätze umflogen werden oder beim Annähern explizit auf Modellflugbewegungen geachtet wird (See and Avoid). Dies ist eine Ergänzung und Präzisierung zu den Modellflug Ground FLARM. Die Modellflug Ground FLARM sind seit einigen Jahren auf 40 Modellflugplätzen im Einsatz und warnen im Umkreis eines Modellflugplatzes, dass Modellflug erfolgt. Die Rega-App Pilot Pad Pro liefert selektiv für das Missionsziel genaue Angaben über den Modellflugplatzstandort und andere relevante Objekte, wie beispielsweise Hindernisse.

Das Ganze ist eine weitere Steigerung der Sicherheit bei Rega-Einsätzen mit der Hilfe von uns Modellfliegern. In der Vereinbarung zwischen Rega und SMV ist auch die Datenlieferung der Rega an andere pro-



Rega-Helikopter im Anflug.

fessionelle Helikopterbetreiber erlaubt. Es ist also davon auszugehen, dass künftig auch weitere Helikopter, welche mit der Rega-Datenbasis arbeiten, unsere Modellflugplätze besser sehen können.

Bedeutung in Kürze

- Schnell und relativ einfach umsetzbare Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit.
- Die Rega akzeptiert den Modellflug als Teilnehmer im Luftraum und ergreift mitigierende Massnahmen zur Kollisionsvermeidung.

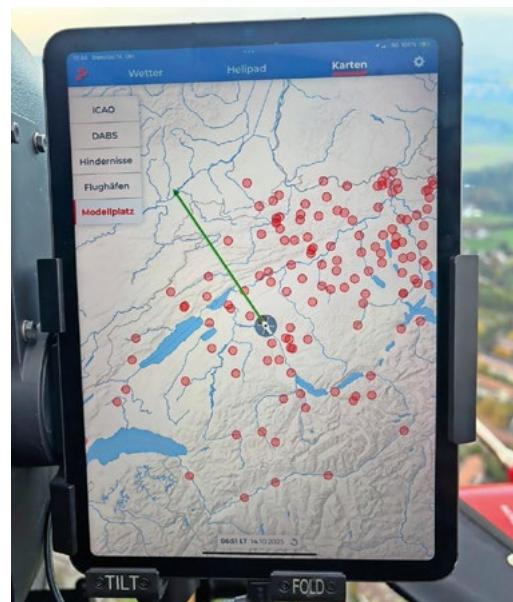
- Die Bedeutung der Modellflugvereine des SMV und ihrer Fluggelände wird unterstrichen, es macht für Modellflieger noch mehr Sinn als bis anhin, SMV-Mitglied in einem Verein zu werden.

Um die Modellflugplatzdaten in der Rega-App Pilot Pad Pro aktuell zu halten, wurden auch periodische Update-Lieferungen durch den Modellflugverband an die Rega vereinbart. Der Modellflugverband hat die Datenbasis der Modellflugplätze vor etlichen Jahren mithilfe der Vereine und Regionalverbände aufgebaut und immer wieder aufdatiert. Für deren Aktualisierung sind der Verband und die Vereine gleichermaßen gefordert. Die Modellflugplätze sind auf der Website des Modellflugverbandes sichtbar:

<https://modellflug.ch/flugplatz-uebersicht.aspx>.



Flugvektor und nächster Modellflugplatz angezeigt auf der Rega-App «Pilot Pad Pro».



Flugvektor und alle Modellflugplätze im Umkreis angezeigt auf der Rega-App «Pilot Pad Pro».

Wir bitten die Vereine, periodisch zu prüfen, ob ihre Modellflugplätze (Pisten und Hangfluggelände) noch aktuell sind, und dem Modellflugverband Änderungen zu melden. Herzlichen Dank an die Rega und an alle Modellflieger, welche in diesem Projekt mitgezogen haben. Sicherheit ist uns allen ein wichtiges Anliegen. ■

Einladung

2026 Innovation Day

Meeting für VTOL-Modelle im Rahmen des Internationalen Militky Cup Schweiz

Sonntag, 17. Mai, Flugplatz MV Pfäffikon, ab 10 Uhr

Gesucht sind die neuesten Entwicklungen im Flugmodellbau.

Eingeladen sind Konstrukteure/Erbauer und Piloten.

Kategorie 1:

- Semi-Scale-Senkrechtstarter Flächenflugmodelle VTOL.
- Bewertung Bauausführung, Vorbildgetreue und Flug.

Kategorie 2:

- Fantasie-Senkrechtstarter Flächenflugmodelle VTOL.
- Bewertung Bauausführung und Flug.

**Kategorie 3:**

- Fertig-Senkrechtstarter Flächenflugmodelle VTOL
- Flug-Bewertung.

Flugbewertung

- a) Starten, Steigen
- b) Übergang in Vor- oder Rückwärtsflug
- c) Flugeigenschaften
- d) Übergang in Senkrechtflug
- e) Landung.

Ein internationales Gremium von Aviatik-Journalisten bewertet Bau und Flug.

Vergabe von Pokalen und Diplomen.

Detaillierte Angaben und Anmeldungen auf www.silengtwings.ch

Anmeldeschluss:
10. Mai 2026

Kontakt:
Emil Giezendanner
+41 79 692 51 80
ebi.giezendanner@bluewin.ch

Symposium

Samstag, 13. Dezember
Technorama Winterthur
Zukunft findet jetzt statt, moderne Technologien, die den Modellflug verändern.
Ab 8.30 Uhr Begrüssungskaffee
9.30 Uhr Eröffnung
Keine Anmeldung nötig

NOS-Kunstflug-Infotag – Schwerpunkt F3A

Samstag, 24. Januar
Technorama Winterthur
Anmeldung unerlässlich:
office-nos@bluewin.ch
Anmeldeschluss: 18. Januar

MILITKY-CUP

49. Internationales Elektroflug-Meeting in Pfäffikon
15.–17. Mai
Flugplatz MV Pfäffikon
2026 FAI World Cup F5J
Innovation Day (17. Mai)
<https://mfvp.ch/> und <https://silentwings.ch/>

2026, il 55° anniversario Ildro-Event di GAL a Maroggia
dal 11 al 13 settembre 2026
<https://gal.ch>

40. Modellflug-Symposium 2025

Samstag, 13. Dezember 2025, Technorama Winterthur

Zukunft findet jetzt statt

Über neue Technologien, die den Modellflug verändern.

Ab 8.30 Uhr Begrüssungskaffee im Auditorium und um 9.30 Uhr Eröffnung.

Zum Programm

Einblick in die Welt des industriellen 3D-Metalldrucks, 3D-Druck grosser Flugmodelle, Arbeiten mit Klebefolien, Innovation Day als Aufbruch für den Modellflug, Neues von der Batteriefront und modernes Konstruieren von Segler-Flügeln.

Infos zur Organisation

Anreise mit dem öV: Bahn bis Winterthur HB und mit Bus 5 bis zum Technorama. Mit dem Auto: Parkplätze vor dem Technorama sind kostenpflichtig.

Verpflegung: Kaffee, Gipfeli und Getränke sind in der Aula vorhanden.

Mittagsverpflegung ist freiwillig im Restaurant des Technorama.

Eintritte für Erwachsene Fr. 40.– inkl. Begrüssungskaffee. Anmeldung nicht nötig.



Weitere Infos:

<https://www.modellflug-nos.ch> und www.modellflug.ch

Für Fragen: Emil Giezendanner, ebi.giezendanner@bluewin.ch
079 692 51 80

Ausstellung 50 Jahre Modellfluggruppe Münchenbuchsee

Was wir in den vergangenen 50 Jahren im Rahmen des Modellflugs miteinander alles erlebt haben – unglaublich! Einen wohl bescheidenen Teil dieser Vereinsgeschichte werden wir an der Ausstellung präsentieren können; die Ausstellung findet vom **13. bis 15. März 2026** neu im grossen Saal der Saal- und Freizeitanlage Münchenbuchsee statt. Details zur Ausstellung findet man ab Januar 2026 auf der Homepage der MG Münchenbuchsee (www.mgmu.ch). Von Anfängermodellen, über in Baukursen hergestellten

Modellen bis zur Darstellung verschiedener Modellbaupraktiken ist eine grosse Vielfalt von Modellbauaktivitäten zu sehen. Die über 100 Modelle stammen ausnahmslos von Mitgliedern der MG Münchenbuchsee. Wir achten bei den ausgestellten Modellflugzeugen darauf, dass der Anteil an Eigenleistung möglichst gross ist und dass die Modelle mehrheitlich regelmässig geflogen werden.

Wichtig ist uns zudem, den Einstieg in die Modellfliegerei mit geeigneten Flugmodellen zu zeigen und interessierte Besu-



cherinnen und Besucher vor Ort über Einstiegsmöglichkeiten in unser faszinierendes Hobby zu beraten.

Die MG Münchenbuchsee freut sich über zahlreiche interessierte Besucherinnen und Besucher. ■

In eigener Sache

Fachredaktor Scale-Helikopter Anton Laube

Mitte Oktober hat uns Toni Laube mitgeteilt, dass er sein Mandat als Fachredaktor «Scale-Helikopter» niederlegen werde. Mit Toni verlieren wir in der Redaktion einen Experten aus der Scale-Helikopter-Szene. Die Sparte Scale-Helikopter hat durch seine gut recherchierten Beiträge und die schönen Fotos ein starkes Gewicht erhalten.

Mit den verschiedenen Loorholz-Flugveranstaltungen bleibt Toni aber weiterhin in der Szene aktiv. Informationen zu diesen Veranstaltungen findet ihr unter: www.loorholz-flugtage.ch. Wir möchten uns bei Toni für seine langjährige Mitarbeit in der Fachredaktion Modellflugsport bedanken.

Die Redaktion wünscht dir, Toni, alles Gute in Zukunft mit unvergesslichen Erlebnissen im faszinierenden Hobby-Scale-Helikopter. Wir freuen uns, wenn wir von dir wieder einmal einen Artikel für die Schweizer Modellflieger erhalten würden. ■

Redaktion und Stiftung mfs



Kunstflug-Infotag – Schwerpunkt F3A

**Samstag, 24. Januar 2026, 9.30 Uhr
im Technorama Winterthur, Seminarräume**

Zum Programm:

Der F3A-Punktrichterleitfaden, eine Repetition. Die neuen Figurenprogramme: Advanced Schedule A-27 (2026–2027), Preliminary Schedule P-27 (2026–2027), und Semi-Final/Final Schedule F-27 (2026–2027). Sportflyers-Wettbewerbe 2026. F3A-Schweizer Meisterschaft. Trainingshilfen und elektronische Punktrichter.

Organisatorisches

Aus organisatorischen Gründen ist deine Anmeldung unerlässlich. Die Platzzahl ist beschränkt.

<https://www.modellflug-nos.ch>.

Eintritt CHF 40.– inkl. Begrüssungskaffee, Junioren gratis. Seminarraum wird ab 9 Uhr geöffnet.

Mittagsverpflegung im Selbstbedienungsrestaurant Technorama.

Anfahrt mit öV: Ab Winterthur HB mit Stadtbus Nr. 5 bis Technorama oder Nr. 1 bis Römertor, Fussweg ca. 7 min. Parkplätze kostenpflichtig.

Anmerkung: Dieser Anlass ist auch Theoriekurs F3A-Punktrichter. ■



Weisch, was i meine?

Flugzeuge in Krieg und Frieden

Liebe MFS-Leserinnen und MFS-Leser

Der grosse deutsche Liedermacher Reinhard Mey – «Es gibt keine Maikäfer mehr» – schreibt in seinem Lied «Es ist doch ein friedlicher Ort» (1985) eine beschämende Tatsache, seit es Menschen gibt:

«Mit Ikarus und Dädalus, mit Leonardo haben wir, solange wie's uns Menschen gibt, den Traum vom Fliegen mitgeträumt. Und kaum hat sich der Wunsch erfüllt, der uns der Freiheit näherbringt, missbrauchen wir schon das Geschenk als Waffe und als Mordwerkzeug.»

Eigentlich schrieb er das Lied in einer Zeit, als in Europa Frieden herrschte. Der erste Golfkrieg – Iran–Irak – war weit weg und die Jugoslawienkriege begannen 1990. Trotzdem zeigte er schon damals, wie Krieg unsere Träume zerstört. Ein ewiger Kreislauf von Krieg und Gewalt, der keine unserer technischen und kulturellen Errungenschaften auslässt. Offenbar haben wir uns zu sehr von der Realität von Macht und Geld entfernt, nicht nur Pazifisten und linke Träumer, sondern grosse Teile unserer Gesellschaft. Wir waren stolz auf unsere Eigenständigkeit – soweit

noch vorhanden – und glaubten, dass uns unsere Nachbarn helfen würden. Die Libyen-Affäre 2008 hat uns diesen Glauben brutal zerstört; denn jeder denkt zuletzt nur an sich. Das lässt sich schon allein durch nicht enden wollendes Geschwätz und ambitionierte Rhetorik über Zusammenhalt und Einigkeit Europas gut bezahlter Brüssel-Reisender ausmachen. Immer, wenn etwas unermüdlich betont wird, können wir sicher sein, dass die Realität eine andere ist. Auch bei uns verliert der Anteil der Realisten und Pragmatiker, die noch glauben, dass wir unsere

Freiheit verteidigen müssen, viel Kraft und Zeit, um ein paar Kampfflugzeuge zu beschaffen. Das Thema reiht sich in eine lange Reihe schweizerischer Flugzeugbeschaffungsdiskussionen ein und macht unser Land nicht gerade glaubwürdig. Dabei ist es an der Zeit, dass wir der Politik etwas mehr Vertrauen schenken. Nicht nur an Weihnachten oder am 1. August.

Ich wünsche allen erholsame Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

Emil Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

Herausgeber

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

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

FGASI Wolfgang Völler
6900 Lugano
079 440 89 53
wolfvoeller.aeroflyti@bluewin.ch

Fachredaktoren

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

<https://www.modellflugsport.ch>



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

Organe officiel de la Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM)

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
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-beglubigt, 7456 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 1/2026, Januar/Februar
17. Februar

Anzeigenschluss

Nr. 1/2026, Januar/Februar
Anzeigenschluss: 14. Januar

Redaktionsleiter

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

Redaktionsleiter Stv.

Emil Ch. Giezendanner
Feldstrasse 25 B, 8330 Pfäffikon
+41 79 692 51 80
redaktion@modellflugsport.ch

© Stiftung «modell flugsport»

Redaktionsschluss: 6. Januar

Nr. 1/2026, Januar/Februar

Abonnemente

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–
Einzelhefte CHF 8.60
inkl. MwSt./TVA

Bestellung:

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





Wieser Modellbau GmbH

Die Welt des Modellbaus entdecken / Découvrez le monde des modèles réduits

Ihr Fachgeschäft mit persönlicher Beratung,
Service und über 16'000 Artikeln aus dem
gesamten Modellbau



www.wiesermodell.ch



LEOMOTION.COM

CG-one Vario XL



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

Segel- & Motorflug



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

 LEOMOTION

Werkzeugwagen KENDO 170-teilig

Profi-Ausstattung für deine Werkstatt: 170 Werkzeuge, 6 Vollauszug-Schubladen und cleverer Stauraum. Stark gebaut, smart organisiert – bereit für jedes Projekt.

Jetzt für nur

CHF 595.00



KENDO™

Einfach
Hammer.

toolster.ch
Und los geht's.



Toolster.ch