

6/2021
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

NOVEMBER / DEZEMBER
NOVEMBRE / DICEMBRE
NOVEMBRE / DICEMBRE



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

06
9 771424 423003

modell flugsport



Neue Holzbausätze für die Winterzeit



Kranich und Minimoa

Die Modelle zeichnen sich durch besondere Detailfreude und hervorragende Flugeigenschaften aus. Der Baukasten ist in lasergeschnittener Holzbauweise mit ausgesuchtem Balsa- und leichtem Sperrholz ausgeführt.

Kranich 1498 mm

Produktbeschreibung

- * Komplett mit allen benötigten Holzteilen
- * Klassisches Segelflugmodell
- * Steuerung über Seiten-, Höhen- und Querruder
- * Ausführliche, bebilderte Bauanleitung
- * Kleinteile, Anlenkungen

Technische Daten

Spannweite: 1498 mm
 Länge: 645 mm
 Gewicht: 230-250 g
 Flächeninhal: 16,2 dm²



Minimoa 1422 mm

Produktbeschreibung

- * Komplett mit allen benötigten Holzteilen
- * Klassisches Segelflugmodell
- * Steuerung über Seiten-, Höhen- und Querruder
- * Ausführliche, bebilderte Bauanleitung
- * Kleinteile, Anlenkungen

Technische Daten

Spannweite: 1422 mm
 Länge: 623 mm
 Gewicht: ca. 310 g
 Flächeninhalt: 13,7 dm²
 Massstab: 1:12



Bernstrasse 127
 3052 Zollikofen
 Tel: 031 911 73 22

Öffnungszeiten: Mi 14.00 - 19.00
 Fr. 14.00 - 19.00
 Sa 09.00 - 13.00



Sinbad



Harth



Hunter von RBC



F4 Phantom von RBC



Inside F5J



Slope Infusion

Die Bausaison hat begonnen, viele Holzbausätze ab Lager lieferbar!
 Passt auf euch auf und bleibt gesund! Bis bald im Ladenlokal oder Webshop.

www.Elektroflug.ch

	Editorial	Seite 5
	Die Wunder im Schatten des Speer <i>Le miracle à l'ombre du Mont Speer</i>	Seite 6
	Markt – Info – Marché	Seite 12
	Magazin	Seite 17
	Pages Romandes	Seite 24
	Pagine della Svizzera italiana	Seite 28
	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 31
	Sport	Seite 40
	SMV/FSAM	Seite 52
	Agenda	Seite 55
	Impressum	Seite 58

Zum Video:



Titelbild / Frontispice:

Vought F4U «CORSAIR». Massstab 1:4,5 von/de Beat Schenk.

Foto: Markus Nussbaumer

Night Radian

2.0 m



Der E-flite® Night Radian® 2.0m Elektrosegler strahlt bei Tag und bei Nacht dank seiner integrierten und gut sichtbaren LED-Beleuchtung am Himmel. Jetzt machen ihn Updates und Upgrades wie die Smart-Technologie, Telemetrie-Funktionen und ein modernes Farbschema noch besser!

EFL36500 - BNF Basic
EFL36750 - PNP

FEATURES

- Neue und verbesserte Version mit Smart- und Telemetrie-Features, sowie einem aufregenden gut sichtbaren Farbschema
- Hochsichtbare integrierte LED-Beleuchtung mit 100+ Farb-, Sequenz-, und Timing-Kombinationen dank eingebautem Controller
- Spektrum™ AR631-Empfänger* mit Fly-by-Range-Telemetrie und branchenführender DSMX® Technologie
- Einfach zu fliegen dank innovativer und optional zuschaltbarer SAFE® Select Fluglagenbegrenzung
- AS3X® Technologie für ausgeglichene Flugeigenschaften bei Wind und Bedingungen mit hohem Auftrieb.

* nur in der BNF Basic-Version enthalten



Spezifikationen

Spannweite:2000 mm
Länge: 1135 mm
Gewicht (ohne Akku):842 g
Motor: 3533-960kV Brushless
Akku: 3S 1300-2200mAh LiPo



www.lemaco.ch

NX6

6-CHANNEL DSMX
TRANSMITTER

SPM6775 (mit AR6610T)
SPMR6775 (nur Sender)

FEATURES

- Hochauflösendes hintergrundbeleuchtetes 3,2" Farbdisplay
- WLAN Konnektivität für einfache Produktregistrierung, Modell-Downloads und Firmware-Updates.
- Kompatibel mit Smart Technologie ab Werk
- 3.7V 2000mAh 1S Lithium-Ionen Sender Akku enthalten
- Integrierter serieller Port zur Unterstützung von Drittanbietermodulen*
- USB-Anschluss zum Aufladen, zur Datenübertragung und zur Verwendung mit jedem Simulator, der USB-Gamecontroller unterstützt (einschliesslich dem RealFlight® RC Flugsimulator)
- Wegklappende Antenne
- Diversity Antennen

* Die serielle Schnittstelle liefert keinen Strom, eine externe Stromquelle ist erforderlich.

Die neue NX6 verbindet

- **Konnektivität**
- **Telemetrie**
- **Smart Technologie**

Die NX6 ist die Weiterentwicklung der Spektrum Flug Fernsteuerungen und verbindet zum ersten Mal die Vorteile der Konnektivität und Telemetrie der Smart Technologie in einem 6-Kanal Sender. Sie ist perfekt für Piloten, welche Wert auf einfache Programmierung und erweiterte Funktionen legen.



LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten

Registrierte und beherrsche!

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer kennt sie nicht, die in der Weihnachtzeit tausendfach erzählte Geschichte von der Volkszählung in Judäa, die der römische Kaiser Augustus befohlen hat. Die Durchführung wurde Quirinius, einem eifrigen Beamten, als Statthalter von Syrien übertragen. Die Bevölkerung musste sich registrieren lassen. Darüber, weshalb diese Volkszählung durchgeführt wurde, ist sich die Forschung nicht einig. Sicher ist, dass bei einem so mächtigen und grossen Gebiet, wie es die Römer beherrschten, die Herrschenden wissen wollten, was in ihren Regionen läuft: Gibt es aufmüpfige oder gefährliche Bewegungen? Wo ist was zu holen? Damit sei nicht behauptet, dass bei uns statistische Erfas-

sungen und insbesondere die zunehmende Registrierungswut stets aus ähnlichen Motiven passieren. Eines ist sicher: Ohne eifrige Beamte, mächtige Konzerne und totalitäre Regime wäre das Datensammeln nicht da, wo es heute ist. Man will ins Volk hineinhorchen. Politische Bewegungen, Parteien und Verbände sind leider oftmals mit von der Partie. Zwei Journalisten haben kürzlich in der NZZ aufgezeigt, was mit ihren persönlichen Daten passiert ist. Denn mithilfe von Algorithmen werden aus den Datenkraken Profile erstellt. Abenteuerlich, lächerlich und teilweise völlig falsch! Das kann zwar lustig sein – aber auch gefährlich –, plötzlich bin ich ein gesuchter Verbrecher.

Wie ich aus dieser unerfreulichen Datenmühle herauskomme, weiss ich nicht. Ich bin aber in jedem Fall sehr viel vorsichtiger geworden und wehre den Anfänge – auch im Kleinen. Sorry, jetzt muss ich abschliessen; denn ich will online ein Weihnachtsgeschenk bestellen...

Ich wünsche euch eine wunderschöne und erholsame Weihnachtzeit und einen prima Start ins neue Jahr.

*Euer Redaktor
Emil Ch. Giezendanner*

Collectionner pour maîtriser!

Chère lectrice, cher lecteur,

Qui ne connaît pas l'histoire, mille fois racontée pendant la période de Noël, du recensement de la population de Judée ordonné par l'empereur romain Auguste. Elle fut confiée à Quirinius, un fonctionnaire zélé, gouverneur de Syrie. La population devait se faire recenser. Les chercheurs ne sont pas d'accord sur la raison de ce recensement. Ce qui est sûr, c'est qu'avec un territoire aussi puissant et vaste que celui dominé par les Romains, les dirigeants voulaient savoir ce qui se passait dans leurs régions; y a-t-il des mouvements rebelles ou dangereux? Où y a-t-il quelque chose à prendre? Il ne s'agit pas d'affirmer que chez nous, les relevés statistiques et notamment la frénésie croissante d'enregistrement de données sont toujours motivées par des raisons similaires. Une chose est sûre, sans fonctionnaires zélés, entreprises puissantes et régimes totalitaires, la collecte de données n'en serait pas là où elle en est aujourd'hui. On veut être à l'écoute du

peuple. Les mouvements politiques, les partis et les associations sont malheureusement souvent de la partie. Deux journalistes ont récemment montré dans la NZZ ce qu'il advenait de leurs données personnelles. En effet, des profils sont établis à l'aide d'algorithmes utilisant des données pléthoriques. Aventuriers, ridicules et parfois totalement faux! Cela peut certes être amusant – mais aussi dangereux... je suis ainsi peut-être soudain noté «criminel recherché».

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».



Je ne sais pas comment je peux me sortir de cette fâcheuse situation. Mais en tout cas, je suis devenu beaucoup plus prudent et me montre plus réticent aux nouveautés, aussi anodines soient-elles... désolé, je dois maintenant conclure, car je veux commander un cadeau de Noël en ligne...

Je vous souhaite un Noël merveilleux et reposant et un bon début d'année.

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

Die Wunder im Schatten des Speer

Fantastisches Herbsttreffen der IG Warbird in Schänis

Markus Nussbaumer

36 aktive Piloten und viele Zuschauer genossen beim Herbstmeeting der IG Warbird das prächtige Spätherbstwetter und ein attraktives Flugprogramm.

Yves Burkhardt, Präsident IG Warbird,
auf morgendlichem Rundgang.
Yves Burkhardt, président de l'IG
Warbird, en visite matinale.



Le miracle à l'ombre du Mont Speer

Fantastique rencontre d'automne d'IG Warbird à Schänis

Markus Nussbaumer

36 pilotes actifs et de nombreux spectateurs ont profité du magnifique temps de fin d'automne et d'un programme de vol attrayant lors du meeting d'automne de l'IG Warbird.



Schon am Morgen um halb neun Uhr herrschte auf dem Flugplatzgelände Schänis reges Treiben. Modelle wurden ausgeladen und zusammengebaut und viele alte Kollegen begrüsst. Kollegen, die man wegen der Corona-Massnahmen zum Teil schon länger nicht mehr gesehen hatte. Umso gespannter war man, was in der Zwischenzeit in den diversen Werkstätten neu entstanden war. Aber auch altbewährte Modelle wie die grosse Skyraider von Paul Haller oder die Morane von Kurt Wächter zeigten,

dass auch dreissigjährige Modelle nach wie vor ihren Charme haben und immer noch gut im Schuss sind.

Noch im Schatten vom Speer, dem höchsten Nagelfluhberg Europas, führten Yves Burkhardt und Rolf Kessler das obligatorische Briefing durch. Jeweils zwei Flugleiter sorgten dafür, dass das Programm reibungslos und sicher durchgeführt werden konnte.

Zum ersten Mal an einem Warbird-Treffen dabei waren Fredy Gass und Marco Zaugg, die ihre zwei wunderschön ge-



C-3605 von Fredy Gass und Marco Zaugg.



Hawker Tempest von Rolf Schönenberger und Urs Schirmer.

C-3605

Masstab / Échelle:	1:3,85	Zum Video: 
Länge / Longueur:	340 cm	
Spannweite / Envergure:	360 cm	
Gewicht / Masse:	29,2 kg	
Antrieb / Propulsion:	Kingtech-100 Turboprop	
Propeller / Hélice:	SL-Propeller	
	E-Fahrwerk ER-50 Einziehfahrwerk	
	<i>Train rentrant électrique ER-50</i>	
Beleuchtung / Eclairage:	Unilight / Inoflyer	
Bauart Rumpf:	Hartschaum mit Holzspannten und GFK-beschichtet	
Construction du fuselage:	<i>Mousse avec couples en bois, le tout recouvert de fibre</i>	
Bauart Flächen:	Holz beplankt und GFK-beschichtet	
Construction des ailes:	<i>Bois coffré et fibrées</i>	
Stromversorgung:	Powerboxsystem	
Alimentation:	<i>Powerbox system</i>	
Bemalung:	Zielfliegerstaffel 12, C-501 Ziel-Schlepp	
	C-483 Ausbildung (Doppelsteuer) mit oranger Nase	
	<i>Escadrille de vol de cible 12, C-501 remorqueur de cibles</i>	
	<i>C-483 école (commandes doublées) avec le nez orange</i>	
Décoration:		



Reges Treiben am Morgen.

Activité matinale intense.



Le C-3605 de Fredy Gass et Marco Zaugg.



Le Hawker Tempest de Rolf Schönenberger et Urs Schirmer.

bauten C-3605 mit Turbinenantrieb am Boden und in der Luft präsentierten. Die Ziel-Schleppflugzeuge der Luftwaffe, damals als Umbau aus der C-3603 mit Kolbenantrieb entstanden, begeisterten auch als Grossmodelle die Piloten und Zuschauer in Schänis. Mit 3,2 m Spannweite sehr imposant war auch die brandneue Eigenbau-Morane D3801 von «Kusi» Kindler, die Markus auch sehr gekonnt und vorbildgetreu flog. Ebenfalls zum ersten Mal an einem Meeting zu sehen waren zwei perfekt gebaute Hawker Tempest unserer Glarner Kollegen Rolf Schönenberger und Urs Schirmer, befeuert jeweils mit DLA-Zweizylindermotoren. Da 36 Piloten anwesend waren, wurden viele Nummern teilweise spontan zu-

Dès huit heures et demie du matin, le terrain d'aviation de Schänis était en pleine effervescence. Des modèles ont été déchargés et assemblés, et de nombreux anciens collègues ont été salués. Des collègues que l'on n'avait parfois plus vus depuis longtemps en raison des mesures Corona. On était d'autant plus curieux de voir ce qui avait été créé entre-temps dans les différents ateliers. Mais aussi des modèles qui ont fait leurs preuves, comme le grand Skyraider de Paul Haller ou le Morane de Kurt Wächter, qui ont montré que même les modèles trentenaires ont toujours leur charme et sont toujours en bon état. Encore à l'ombre du Speer, la plus haute montagne constituée de conglomérat

Hawker Tempest

Massstab / Échelle:	1/4,8
Spannweite / Envergure:	2,50 m
Länge / Longueur:	2,1 m
Gewicht / Masse:	20,5 kg trocken
Motor / Moteur:	DLA 116 ccm Reihen / DLA 116 cm ³ en ligne
Propeller / Hélice:	27/13 Falcon

Eigenbau aus einer alten Form von Olin Vitasek / Rumpf und Motorhaube aus GFK-Tragfläche Holz / Fahrwerk Sierra Gigant USA Springergabel
Construction personnelle sur une ancienne base de Olin Vitasek / fuselage + capot moteur en fibre. Ailes en bois / train à fourche Sierra Gigant USA

Bemalungen: So diente sie nach dem Krieg als Zielflugzeug
 Décoration: *Après la guerre, il a servi d'avion cible*

Zum Video:



Warbird-Piloten warten auf die Startfreigabe.
 Deux pilotes de warbirds attendent l'autorisation de décoller.

d'Europe, Yves Burkhardt et Rolf Kessler faisaient le briefing obligatoire. Deux directeurs de vol ont veillé à ce que le programme se déroule sans accroc et en toute sécurité.

Fredy Gass et Marco Zaugg participaient pour la première fois à une rencontre de Warbird et présentaient au sol et dans les airs leurs deux C-3605 à turbine magnifiquement construits. Les avions remorqueurs de cible des Forces aériennes, créés à l'époque en tant que transformation du C-3603 à moteur à piston, ont également enthousiasmé les pilotes et les spectateurs de Schänis. Avec ses 3,2 m d'envergure, le tout nouveau Morane D3801 construit par «Kusi» Kindler était également très imposant et Markus l'a piloté avec beaucoup de talent, à l'identique de l'original. Deux Hawker Tempest de nos collègues glaronais Rolf Schönenberger et Urs Schirmer, parfaitement construits et équipés de moteurs à deux cylindres DLA, ont également été



Koni Oetiker mit seiner einzigartigen Spitfire, Elektroantrieb.
Koni Oetiker avec son Spitfire unique, à propulsion électrique.



Fokker von Hugo Christen.
Le Fokker d'Hugo Christen.



CAC Boomerang von Hugo Christen.
CAC Boomerang d'Hugo Christen.



Man hatte sich viel zu erzählen. **On avait beaucoup de choses à se raconter.**

Zum Video:



présentés pour la première fois lors d'un meeting.

Comme 36 pilotes étaient présents, de nombreux vols ont été réalisés conjointement, parfois spontanément. On a ainsi pu voir deux FW-190 de TopRC-Models de Beat Gohl et Heinz Neuhaus ou encore trois grands T-28 Trojan Schäum-

sammen geflogen. So sah man zwei FW-190 von TopRC-Models von Beat Gohl und Heinz Neuhaus oder gleich drei grosse T-28 Trojan Schäumlinge, angeführt vom jüngsten, 11-jährigen Piloten Rodito Nussbaumer, eskortiert von Noldi Peyer und Yves Burkhardt, welche den stahlblauen Himmel über Schänis erkundeten. Erich Wächter und Beat Frey zeigten mit ihren beiden Saito-befeuerten AT-6, wie es aussieht, wenn man regelmässig miteinander trainiert.

Auch die Doppeldecker-Zunft war dieses Jahr in Schänis gut vertreten. Zum ersten Mal zu sehen waren der grosse Fokker Dreiecker von Hugo Christen und die Nieuport N-28 C-1 Bébé von Rolf Fritsch in den Farben der damaligen Schweizer Fliegertruppe. Dass Elektromodelle nicht immer klein sein müssen, bewiesen gleich zwei grosse Spitfire sowie eine Venom von Koni Oetiker oder die meisterhaft gebaute Me-109 von Hanspeter Hofer in den ehemaligen Farben der Schweizer Fliegertruppe.

Aber, und das macht den Anlass und die IG Warbird so sympathisch, auch kleinere Warbirds haben an unserem Warbird-

History IG Warbird

Die Gründerjahre 1993 bis 1995

Am 11. September 1993 wurde in Triengen die IG Warbird (IGW) durch unseren «Corsair-Housi Messmer» gegründet. Mit einem veritablen Fernsehbericht in SF1 wurde die IG Warbird ins Leben gerufen, und aus lauter Freude fabrizierte Corsair-Messmer bei den Fernsehaufnahmen sogleich auch eine Aussenlandung im hohen Gras mit stehender Latte.

In der Zwischenzeit zählt die IGW bereits über 100 Mitglieder aus dem In- und Ausland. Bei der IG Warbird handelt es sich um eine freie Interessengemeinschaft für alle, die sich in irgendeiner Form mit Warbirds befassen. Der grösste Teil unserer Mitglieder sind Modellflieger, daneben hat es aber auch historisch Interessierte etc. Die IGW ist bestrebt, ihre Kontakte zur original Warbirdszenen Schweiz aufrechtzuerhalten, so sind Leute wie Max Vogelsang (ex P-51 Mustang, ex Morane) ebenfalls Mitglied in der IG Warbird.

Was bietet die IG Warbird?

Die IG Warbird ist bestrebt, jedes Jahr mindestens zwei Flugmeetings im Frühsommer und im Herbst abzuhalten.

Die Website www.igwarbird.ch hält die Mitglieder auf dem Laufenden. Im Weiteren sollen auch Exkursionen in Museen oder an Flugtage durchgeführt werden.

In erster Linie geht es bei der IG Warbird aber um den gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Gerade in der Warbird-Modellszene sind Kenntnisse über Motoreneinbau, Fahrwerke, Batterien, Oberflächenbehandlung, Decore und Decals sowie die geeignete Flugtaktik und ein seriöses Einfliegen bei den oft grösseren Modellen enorm wichtig. Einsteiger in die Szene sind gleichermassen willkommen wie erfahrene Piloten.

Histoire de l'IG Warbird

De son année de fondation de 1993 à 1995

Le 11 septembre 1993, l'IG Warbird (IGW) a été fondé à Triengen par notre «Corsair-Housi Messmer». Un véritable reportage télévisé sur SF1 a donné naissance à l'IG Warbird et, par pure joie, Corsair-Messmer a aussitôt fait un atterrissage hors-piste dans l'herbe haute avec une hélice cassée lors du tournage télévisé.

Entre-temps, l'IGW compte déjà plus de 100 membres de Suisse et de l'étranger. L'IG Warbird est une communauté d'intérêts libre pour tous ceux qui s'intéressent aux warbirds d'une manière ou d'une autre. La plupart de nos membres sont des aéromodélistes, mais il y a aussi des personnes intéressées par l'histoire, etc. L'IGW s'efforce de maintenir des contacts avec le milieu suisse des Warbirds originaux, ainsi des personnes tel Max Vogelsang (ex P-51 Mustang, ex Morane) sont également membres de l'IG Warbird.

Que propose IG Warbird?

IG Warbird s'efforce d'organiser chaque année au moins deux meetings aériens au début de l'été et en automne.

Le site web www.igwarbird.ch tient ses membres au courant. Il est également prévu d'organiser des excursions dans des musées ou des journées de vol.

L'objectif principal de l'IG Warbird est toutefois l'échange d'expériences. Dans le domaine des modèles réduits de Warbird, les connaissances sur le montage des moteurs, les trains d'atterrissage, les batteries, le traitement des surfaces, les décors et les décalcomanies ainsi que la tactique de vol appropriée et un vol sérieux sont extrêmement importants pour les modèles souvent plus grands. Les débutants dans le domaine sont tout aussi bienvenus que les pilotes expérimentés.

Meeting immer ihren festen Platz im Geschehen. Dies zeigte Godi Hirschi unter anderem mit seiner F4U Tigercat oder Erich Züger mit seiner dem 3D-Drucker (!) entnommenen P-38 Lightning.

An dieser Stelle möchten wir uns herzlich bei allen Verantwortlichen bedanken, sei es der ASSAG als Flugplatzhalter des Segelflugplatzes in Schänis wie auch den Schänis Model Flyer, die uns

erneut ein schönes, und abgesehen von etwas «Blebschaden» an einer Tigercat, ein formidables Meeting in Schänis beschert haben. Wir freuen uns schon jetzt auf Schänis 2022!

Und nicht vergessen, gleich anmelden für den Winteranlass am 22. Januar 2022 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. ■



Die Tigercat wurde später leider arg beschädigt («Blebschaden» nennt man das in der IG Warbird).

Ce Tigercat a malheureusement été endommagé plus tard («tôle froissée», appelé ainsi dans l'IG Warbird).



Er hier jammert nicht wegen der Maskenpflicht.

Lui, il ne se plaint pas du port obligatoire du masque!

linge, piloté par le plus jeune pilote de 11 ans, Rodito Nussbaumer, escorté par Noldi Peyer et Yves Burkhardt, qui ont pour l'occasion exploré le ciel bleu acier de Schänis. Erich Wächter et Beat Frey ont montré à quoi ressemblaient leurs deux AT-6 motorisés avec des Saito lorsqu'ils s'entraînaient régulièrement ensemble.

La «confrérie» des biplans était également bien représentée cette année à Schänis. On a pu voir pour la première fois le grand triplan Fokker de Hugo Christen et le Nieuport N-28 C-1 Bébé de Rolf Fritschi aux couleurs de l'ancienne troupe d'aviation suisse. Deux grands Spitfire ainsi qu'un Venom de Koni Oetiker ou le Me-109 magistralement construit par Hanspeter Hofer dans les anciennes couleurs des troupes d'aviation suisses ont prouvé que les modèles électriques ne sont pas toujours petits.

Mais, et c'est ce qui rend cet événement et l'IG Warbird si sympathique, les petits Warbirds ont toujours leur place dans les événements lors de notre meeting Warbird. Godi Hirschi l'a démontré entre autres avec son F4U Tigercat ou Erich Züger avec son P-38 Lightning sorti d'une imprimante 3D (!).

Nous tenons à remercier chaleureusement tous les responsables, que ce soit l'ASSAG, qui gère le terrain de vol à voile de Schänis, ou les Schänis Model Flyer, qui nous ont permis de vivre un beau meeting à Schänis, et même un formidable meeting, à l'exception d'un Tigercat endommagé. Nous nous réjouissons déjà de Schänis 2022!

Et n'oubliez pas de vous inscrire dès maintenant pour la manifestation hivernale du 22 janvier 2022 au Musée suisse des transports à Lucerne. ■

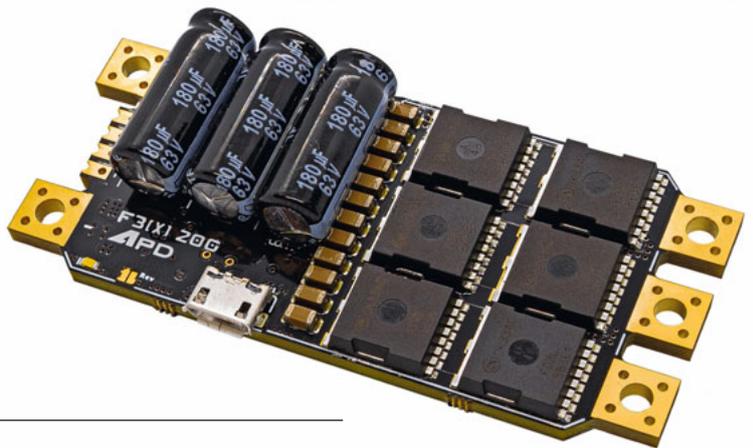
News bei Leomotion.com

Neue Antriebe

Advanced Power Drives – der High-End-Regler

Der Geheimtipp aus der F5B-Szene – die Regler von APD werden durch Leomotion vertrieben. Die kompakte Bauweise und der kurzzeitige hohe Spitzenstrom von bis 300 A machen das Reglermodell 200F3 nicht nur zum idealen

Kandidaten für den Wettbewerb, sondern auch für deinen Hotliner. Den 200F3 liefern wir auf Wunsch bereits mit geflashter F5B-Firmware aus. Weitere APD-Regler zwischen 120 A und 400 A sind in unserem Shop erhältlich.



Neue Modelle

Glider_IT Jeemo, 3200 mm

Das erste und einzige Segelflugzeug kompromisslos konzipiert für den Turbinenbetrieb. Der Jeemo ist nur für zwei (optionale) Turbinenmodelle ausgelegt: die Kingtech K-45G3 und die Xicoy X45. Aus diesem Grund kann er leicht zusammengebaut werden und ist in

etwa 10 Arbeitsstunden flugbereit. Jeemo wird in der Version Fast Slope (FS) hergestellt, unter Anwendung der neuesten EXTRALIGHT-TECHNOLOGY. Der Bausatz wird mit allem geliefert, was für die Installation beider Turbinen erforderlich ist – die Turbine ist extra.



Krill's mini AreS – design by SebArt, 1500 mm

Das Mini-Sportflugzeug für ultimativen Flugspass und 3D-Fliegen. Der Kleinste der Familie mit den gleichen Flugfähigkeiten wie seine grösseren Brüder.

Die neueste Version, die kleinste in der AreS-Familie von Sportjets, der neue mini AreS ist wieder aus der Zusammenarbeit zwischen KRILL und SEBART hervorgegangen. Er ist in Voll-Composit-Bauweise

gefertigt und standardmässig mit einem elektrischen Fahrwerk mit Bremsen ausgestattet. Der Bausatz kann mit einer Turbine ab 45 N Schub ausgestattet werden, das Abfluggewicht beginnt bei 4,7 kg ohne Kerosin. Auch für einen Impeller-Antrieb sehr zu empfehlen. Der mini AreS ist in vier verschiedenen Farbvarianten erhältlich und weist eine Spannweite von 1500 mm auf.

Pulsar Pro E 5 m von F5Models

Dieser F5J-Elektro-Segelflieger mit 5 m Spannweite hat ein Leergewicht von nur rund 1400 g. Der vierteilige Flügel wird mit einer Carbon-D-Box-Nasenleiste und Carbon-Endleiste ge-

baut, wodurch er hohe Steifigkeit erlangt und trotzdem sehr leicht bleibt. Diese Konstruktion ist temperatur- und witterungs-

beständig. Flügel und Steuerflächen unterliegen nicht dem Verziehen, wie es bei Vollbalsamodellen üblicherweise der Fall ist. Durch das Doppel-V wird die Handhabbarkeit und Leistung der Modelle verbessert. Der Rumpf hat eine leicht abnehmbare Kabinenhaube für den Akkutausch und die Wartung der RC-Ausrüstung. Die Querruder, Wölbklappen, Seitenruder und Höhenruder sind bereits angeschlagen. Das Abfluggewicht ist ab 1800 g möglich.



Diverses

ChocoMotion LDS-Rahmen
Für unsere beliebte ChocoMotion-Servoserie sind nun LDS-Servorahmen in GFK-Holzbauteile erhältlich. In Kombination mit dem Gegenlager wer-

den präzise und spielfrei LDS-Anlenkungen einfach möglich. Die LDS-Rahmen sind für alle HV-fähigen ChocoMotion-Servos für den Flügeleinbau erhältlich.



LithEx-Feuerlöscher für Lithium-Brände im Haushalt

Mit der immer grösser werden Anzahl von akkubetriebenen Haushaltsgeräten, Werkzeugen und Freizeitgeräten steigt das Risiko von Bränden, die mit herkömmlichen Feuer-

löschgeräten nicht zu löschen sind. Dieser kleine und wirksame 400-ml-Feuerlöscher zur Bekämpfung von Lithiumbatteriebränden bietet tragbaren Lithiumbatterie-Brandschutz,

der die Flammen bekämpft und die Ausbreitung des Feuers verhindert. Der LithEx-Aerosol-Löcher mit seinem AVD-Lithiumbatterie-Löschmittel liefert Ergebnisse, die mit herkömmlichen Löschmitteln unerreichbar sind. In Form eines Nebels aufgetragen, wirkt das AVD-Mittel wie eine Brandbremse, indem es die Flammen schnell abkühlt und löscht. Durch das Lös-

mittel wird die Brennstoffquelle eingekapselt und die Zellen isoliert, wodurch ein weiteres thermisches Durchbrennen verhindert und das Feuer unter Kontrolle gebracht wird. Der LithEx-Feuerlöscher ist für den Einsatz auf kleinen persönlichen Geräten im Haushalt konzipiert (Einsatzdauer ca. 35 s, Einsatzdistanz bis 2 m, Dimension 65 x 300 mm).



Empfehlungen und Voraussetzungen für Rubrik Markt – Info – Marché

Mit Prospekten und Newslettern können wir aus Qualitätsgründen nichts anfangen.

Um dabei zu sein, werden folgende Unterlagen benötigt:

1. Text im MS-Word-Format
2. Max. 750 Anschläge (pro Sprache)
3. Hochauflösende Bilder (Grafikformat oder hochauflösendes PDF)
4. Wenn immer möglich, zweisprachig: Französisch/Italienisch und Deutsch

Kurz und informativ – keine überschwänglichen Werbetexte. Je besser Sie sich nach diesen Empfehlungen richten, desto grösser die Chancen einer Veröffentlichung. Eine Garantie dafür kann die Redaktion aus organisatorischen Gründen nicht gewähren.

Text und Bild können auch per E-Mail zugestellt werden. Wichtig: Im «Betreff» den Titel des Textes nennen, damit die Mail nicht verloren geht.

Vielen Dank
Ihre Redaktion
Emil Ch. Giezendanner
Telefon 043 288 84 30, editor@modellflugsport.ch



Wachsende Nachfrage

Helikopter Baumann, CH-Belp

Die Firma Helikopter Baumann wurde 1997 durch Thomas und Karin Baumann in Wattenwil bei Thun gegründet. Das Sortiment umfasste von Anfang an ausschliesslich Helikopter-Modelle und das passende Zubehör.

Bald wurde das Ladenlokal in Wattenwil wegen der ständig wachsenden Nachfrage zu klein. Mit der Zumietung weiterer Räumlichkeiten für den Laden, die Werkstatt und für die Produktion der eigenen Produkte konnte Helikopter Baumann der Nachfrage gerecht werden. Im Jahr 2004 platze die Firma erneut aus allen Nähten. Am bestehenden Ort konnte nicht mehr vergrössert werden. Die Suche nach einem passenden Lokal blieb erfolglos. Durch einen Zufall ergab sich die Möglichkeit, an einem geeigneten Platz, dem heutigen Standort, einen Neubau zu realisieren. Im Erdgeschoss konnten der Laden und die Kundenwerkstatt, im Untergeschoss die Produktion, Spritzkabine und Werkstatt eingerichtet werden. Die Nachfrage

nach Helikoptern und den eigenen Produkten wuchs von Jahr zu Jahr. Der anfangs viel zu grosse Neubau wurde immer ausgefüllter und leider wiederum viel zu eng. Im Sommer 2008 begann der Umbau. Untergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschoss sind auf das maximal mögliche auf dieser Parzelle vergrössert worden. Um den Kundenservice zu verbessern, entschloss sich Thomas Baumann, ab dem Sommer 2009 jeweils am Vormittag den Laden nicht mehr zu öffnen. Dafür werden am Morgen jeweils die Kunden am Telefon bedient und die Shopbestellungen erledigt. Des Weiteren steht dadurch auch wiederum mehr Zeit für Einstellhilfe und für die Flugschule zur Verfügung. Nachmittags kann durch diese Massnahme im La-



Im Laden finden man auch sämtliches Zubehör, für den kleinen Indoor-Heli über 3D-Trainer bis zu den grossen Scale-Modellen.



Belegschaft: Karin und Thomas Baumann (links im Bild) zusammen mit ihren drei Angestellten vor den hellen Geschäftsräumen in Belp/Schweiz.



In der Werkstatt werden Prototypen gebaut, mechanische Teile repariert oder angepasst und Scale-Zubehör produziert. Ebenfalls werden hier die Rümpfe der eigenen Fertigung hergestellt. Ein 3D-Drucker sowie eine grosse Spritzkabine sind ebenfalls vorhanden.

den «entspannter» beraten werden.

Durch den stetigen Anstieg des Online-Geschäfts und die daraus resultierenden Arbeiten waren die Abläufe des Umbaus von 2008 bald wiederum nicht mehr Zeitgemäss. Um dem Kaufverhalten der Kunden Rechnung zu tragen, entschloss

sich Helikopter Baumann 2014 zu einem weiteren Umbau der bestehenden Räume in Belp. Kurze und effektive Wege sollten die Versandarbeiten kürzer und einfacher machen. Ebenfalls wurde die Fassade einem Facelifting unterzogen und die Verkaufsräume weiter optimaler gestaltet. Mit dem stark

wachsenden Online-Geschäft, mit den stetig stattfindenden Preisschlachten, sind 2015 mit den Umbauten die Weichen für die Zukunft gestellt worden und aus heutiger Sicht war es der goldrichtige Schritt. Mit 630 qm² Ladenfläche, Lager, Werkstatt und Büro ist Helikopter Baumann eines der

grössten Modellbaugeschäfte der Schweiz.

Der immer noch andauernden Corona-Krise konnte dank der Umbauschritte des letzten Jahrzehnts so ohne Probleme bei einem noch gewachsenen Umsatz begegnet werden. ■

Text und Fotos: Anton Laube

Horizon Hobby / Lemaco-News:

Ultrix 600 mm

Der E-flite® Ultrix™ 600 mm ist eine grössere Version des beliebten UMX™ Ultrix. Seine bessere Sichtbarkeit und Windresistenz sowie die Kompatibilität mit den beliebten 3S 800–850+ mAh Akkus ergeben ein einzigartiges Modell für klassischen Rundflug, Kunstflug und aggressive 3D-Manöver.

Features

- Ausgelegt für 3S 800–850+ mAh LiPo-Akkus für eine breite Palette von Leistungs- und Flugzeiten
- Zwei leistungsstarke Brushless-Motoren bieten genügend Schub fürs Hovern und senkrechte Beschleunigung
- Übermittlung von Telemetriedaten wie z.B. Akkuspannung auf kompatible Sender
- Einfach zu fliegen dank innovativer und optionaler SAFE® SELECT-Fluglagenbegrenzung
- Vollständig werksseitig vormontiert und sofort einsatzbereit

Zusätzlich benötigt wird:

- Full-Range 5+ Kanal Spektrum™ DSMX®/DSM2®-kompatibler Sender
- 3S 11,1 V 800–850+ mAh LiPo mit IC2®-Anschluss (oder JST-Anschluss plus passenden IC2 zu JST-Adapter, separat erhältlich)
- Kompatibles Ladegerät →

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	599 mm
Länge / Longueur:	414 mm
Gewicht / Poids:	254 g
Motor / Moteur:	1206–3900 kV
Akku / Accu:	3S 11,1 V 800–850+ mAh LiPo



Ultrix 600 mm

L'E-flite® Ultrix™ 600 mm est une version plus grande du populaire UMX™ Ultrix. Sa meilleure visibilité et résistance au vent ainsi que la compatibilité avec les accus 3S 800–850+ mAh en font un modèle unique

pour les vols classiques, les acrobaties aériennes et les manœuvres 3D agressives!

Features

- Conçu pour les accus LiPo 3S 800–850+ mAh pour une large gamme de performances et de temps de vol
- Deux puissants moteurs brushless offrent une poussée suffisante pour le vol stationnaire et l'accélération verticale

- Transmission de données de télémétrie telles que la tension de l'accu à des émetteurs compatibles
- Facile à piloter grâce à la limitation d'attitude de vol innovante et optionnelle SAFE®-SELECT

• Entièrement pré-assemblé en usine et prêt à l'emploi

Sont nécessaires en plus:

- Émetteur 5+ canaux Spektrum™ compatible DSMX®/DSM2®.
- 3S 11,1V 80–850+ mAh LiPo avec connecteur IC2® (ou connecteur JST plus l'adaptateur IC2 vers JST, vendu séparément)
- Chargeur LiPo compatible

Händlerliste und weitere Infos unter: www.lemaco.ch

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

Räteln Sie noch ... oder nutzen Sie eCalc schon?

eCalc ist die erste Anlaufstelle, wenn es um Auslegung und Simulation rund um den Elektro-Flug geht. Sei es zur spezifischen Festsetzung für Elektro-Antriebe von Flächenfliegern, Multikoptern, Helikoptern und Jets, Berechnung des korrekten Schwerpunkts, der Servowahl anhand des Rudermoments oder im Bereich von

EWD-Korrekturen – eCalc.ch hält für jeden etwas bereit. cgCalc berechnet den Schwerpunkt aus der Flügelgeometrie und deren Anordnung. Seit Oktober 2016 ist unser cgCalc für die Community verfügbar und wurde bereits über eine Million Mal genutzt, um unliebsame Überraschungen beim Erstflug zu vermeiden.

Die Schwerpunktsberechnung haben wir nun erweitert. Neu kann auch der Schwerpunkt von Doppeldeckern ermittelt werden. Analog zu einem «Eindecker» wird nun zusätzlich der zweite, nach hinten versetzte Flügel geometrisch mit der Tiefe, Pfeilung und Breite erfasst. Zusätzlich wird noch der Flügelversatz (> = 0) benötigt.

cgCalc berechnet nun gemäss der selbst gewünschten Stabilität den resultierenden Schwerpunkt ab Eintrittskante des vorderen Flügels. Dank der Segmentierung in max. fünf Flügelsegmente lassen sich auch komplexe Flügelformen abbilden und annähern. Besuchen Sie uns unter www.eCalc.ch.

Flugzeug- oder Projektname: Philips AN2 Einheiten: cm

Flügel

Wurzeltiefe [R]: 42.3 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 42.3 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 158 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

hinterer Flügel - Stufung: 0.5 cm

Wurzeltiefe [R]: 34.8 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 34.8 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 120.0 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Leitwerk:

Wurzeltiefe [R]: 34.8 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 34.9 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 60.91 - 0 - 0 - 0 - 0 cm

Distanz EK Flügel - Leitwerk [D]: 121.9 cm (negativer Wert für Enterrflüger)

AC Position: 25 % of MAC (Standard: 25%)

Stabilitätsreserve: 15.0 ... 10.0 % of MAC (Empfehlung: 15% bis 5%)

Resultate: direkter Link Philips AN2

Flugzeug Schwerpunkt SP [+]: 12.03 ... 14.14 cm (= 28.43 ... 33.43% MAC)

Flugzeug Neutralpunkt NP [+]: 18.37 cm (= 43.43% MAC)

Flügel AC [+]: 10.58 / 8.70 cm (= 25% MAC)

Flügel MAC @ Distanz: 42.30 cm @ 79.00 cm

Flügelspannweite: 316.00 / 241.30 cm

Flügelfläche: 13366.80 + 8397.24 = 21764.04 cm²

Flügelstreckung: 7.47 / 6.93

Leitwerk AC [+]: 8.71 cm (= 25% MAC)

Leitwerk MAC @ Distanz: 34.85 cm @ 30.49 cm

Leitwerkspannweite: 121.90 cm

Leitwerkfläche: 4248.22 cm²

Leitwerkstreckung: 3.50

Leitwerkvolumen (V_{fl}): 0.56

Flugzeug- oder Projektname: Stermen Einheiten: cm

Flügel

Wurzeltiefe [R]: 47.3 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 47.3 - 37 - (11.6 - 0 - 0 - 0) cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 4 - (15.5 - 0 - 0 - 0) cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 127.9 - 8 - (9.8 - 0 - 0 - 0) cm

hinterer Flügel - Stufung: 21.24 cm

Wurzeltiefe [R]: 47.3 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 47.3 - 37 - (11.6 - 0 - 0 - 0) cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 4 - (15.5 - 0 - 0 - 0) cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 127.9 - 8 - (9.8 - 0 - 0 - 0) cm

Leitwerk:

Wurzeltiefe [R]: 27 cm

Segmenttiefe [T1-T5]: 27 - 40.5 - (13.5 - 0 - 0 - 0) cm

Pfeilung [S1 - S5]: 0 - 0 - (21.24 - 0 - 0 - 0) cm

Segmentbreite [W1 - W5]: 3.7 - 3.7 - (5.0 - 0 - 0 - 0) cm

Distanz EK Flügel - Leitwerk [D]: 139 cm (negativer Wert für Enterrflüger)

AC Position: 26 % of MAC (Standard: 25%)

Stabilitätsreserve: 15.0 ... 10.0 % of MAC (Empfehlung: 15% bis 5%)

Resultate: direkter Link Stermen

Flugzeug Schwerpunkt SP [+]: 18.50 ... 21.88 cm (= 39.07 ... 46.36% MAC)

Flugzeug Neutralpunkt NP [+]: 28.63 cm (= 60.94% MAC)

Flügel AC [+]: 11.98 / 11.99 cm (= 25% MAC)

Flügel MAC @ Distanz: 46.32 cm @ 70.07 cm

Flügelspannweite: 291.00 / 293.00 cm

Flügelfläche: 13239.34 + 13323.64 = 26562.98 cm²

Flügelstreckung: 6.40 / 6.44

Leitwerk AC [+]: 14.96 cm (= 25% MAC)

Leitwerk MAC @ Distanz: 29.50 cm @ 24.77 cm

Leitwerkspannweite: 114.80 cm

Leitwerkfläche: 3149.55 cm²

Leitwerkstreckung: 4.18

Leitwerkvolumen (V_{fl}): 0.23

Beispiel einer Antonov AN2 (links) und einer Stermen PT-17 (rechts).

Gut gelandet

Markus Kindler

Die Morane D-3801 erbaut und geflogen

Viel Herzblut steckt im Nachbau der einzigen noch fliegenden Morane D-3801 (HB-RCF). Der Erbauer freute sich deshalb umso mehr auf ein Treffen des Modells und des Originals!



An einem kühlen Spätsommertag stehe ich zusammen mit meinem Bruder und seinem Sohn auf dem Sportflugplatz in Bleienbach. Die Sonne wärmt bereits mit den ersten Strahlen des Tages; es ist windstill. Wir führen die letzten Checks vor dem Erstflug meiner Morane D-3801 durch und starten dann den Motor. Das Startprozedere ist auf Anhieb erfolgreich und der Fiala FM120i2 läuft danach ein paar Minuten warm. Die letzten Momente, um nochmals den Erstflug in Gedanken durchzugehen. Dann ist es so weit: Wir richten das Modell auf der grossen Piste aus und lassen den Motor ein letztes Mal auf Vollgas laufen. Alles okay! Mein Bruder lässt das Modell los und ich gebe zügig Gas. Die Morane beschleunigt überraschend schnell und benötigt nur leichtes Seitenruder rechts, um auf Kurs zu bleiben. Dann hebt die Maschine ab und steigt gleichmässig in den Morgenhimmel. Ich lasse das Fahrwerk, wie vorgesehen, noch ausgefahren und beginne mit dem Austrimmen. Zwei Ticks Tiefe und einen Tick Querruder links. Nach 2-3 Kurven kann ich auch die Seitenruderrtrimmung als korrekt einschätzen und fahre das Fahrwerk ein. Hoffentlich macht die nachgebaute Einfahrkinematik keine Probleme! Das Fahrwerk verschwindet fehlerfrei in der Tragfläche und ich beginne den Flug zu geniessen. Meine Morane fliegt sehr ausgeglichen und lässt sich schön weich steuern. Nach ein paar weiteren Runden und einem Test der Langsamflug-Eigenschaften in sicherer Höhe, setze ich zu Landung an. Das Fahrwerk fährt ohne Macken aus und nach dem Queranflug drehe ich auf die Piste ein. Ich drossle den



Der Rumpf wird auf dem Rücken aufgebaut. Die Spanten sind aus Flugzeug- und Pappelsperholz ausgesägt. Die Längsträger bestehen aus Kieferleisten.

Motor und lasse mir auf der langen Piste Zeit mit dem Ausschweben. Die Morane setzt weich auf der Piste auf und rollt langsam aus. Landung geglückt!

In den 1930-er-Jahren entwickelte der französische Flugzeughersteller Morane-Saulnier das einmotorige Jagdflugzeug MS.406. Das Flugzeug gehörte zur ersten Generation von modernen Maschinen mit Einziehfahrwerk und nicht abgespannten Tragflächen. In der Schweiz wurde der Typ als Morane D-3801 in Lizenz herge-



Der Rohbau des Rumpfs ist fast vollendet. Die typischen Formen der Morane sind klar zu erkennen; und auch die Grösse des Modells!

stellt und im 2. Weltkrieg umfangreich eingesetzt. Von allen Flugzeugen dieses Typs befindet sich weltweit nur noch die HB-RCF, welche lange Zeit von Daniel Koblet geflogen wurde und nun im Besitz von Eric Chardonnens ist, in flugfähigem Zustand.

Vor einigen Jahren durfte ich Daniel Koblet mit seiner Morane D-3801 an einem Flugmeeting bestaunen. Ich hatte eben



Bespanntes Heck. Am Heck und insbesondere am Leitwerk habe ich versucht, so leicht wie möglich zu bauen. Die kurze Nase des Modells stellt ein grosses Problem bezüglich Schwerpunkt dar! Deshalb sind die Steuerflächen auch bespannt.



Teilweise realisierter Oberflächen-Finish mittels Spachtel, Selbstklebefolie und selbst gegossenen Elementen. Insbesondere die typischen Scharnierelemente auf der Seite des Rumpfes sind hier zu erwähnen.

Zum Video:



bestellte. Ich vergrösserte den Plan auf den gewünschten Massstab von 1:3,5 und begann mit dem Aussägen der Teile...

Da das Modell mit über 3 Meter Spannweite und 2,34 Meter Länge eine stattliche Grösse aufweist, habe ich mich für ein abnehmbares Heck und demontierbare Aussenflügel entschieden.

Wie beim Original ist das Heck teilweise bespannt. Hier habe ich Gewebefolie verwendet, auf welcher ich mit Klebestreifen und Zackenbändern die Verstärkungsnahte imitiert habe. Die Kabinenhaube ist mit einzelnen Plexiglas-Elementen in einem Holz-/GFK-Rahmen realisiert.

Für den Oberflächen-Finish habe ich Glasgewebe mit Bodenversiegelungslack verwendet. Darauf kam dann ein Spritzspachtel, welcher wieder fast vollständig abgeschliffen wurde. Für die Motorabdeckung, die Fahrwerkabdeckungen und einzelne Bereiche am Heck habe ich GFK-Teile angefertigt. Diese habe ich teilweise direkt auf der bereits gebauten Struktur laminiert, oder auf einer einfachen Positiv-Form aus Styropor, welche mit Bügel- folie bespannt war.

Bereits zu Beginn des Projekts war klar, dass ich einen Fiala FM120i2 als Antrieb verwenden würde. Es handelt sich um einen 2-Zylinder-4-Takt-Motor mit 120 cm³ Hubraum. Die Reihen- anordnung der Zylinder kommt mir beim Einbau ins Modell zu gute. Den passenden Schalldämpfer habe ich aus PKW-Öl- filtergehäusen und passenden



Sitzprobe des Piloten.



Das Tragflächen-Mittelteil nimmt Gestalt an. Die Fahrwerksaufnahme ist bereits eingeklebt.



Glasgewebe.



Laminierte Motorabdeckung auf der Positiv-Form. Die späteren Stosskanten zum Rumpf sind bereits eingezeichnet.

meine Pilatus P-2 fertiggestellt und war auf der Suche nach einem neuen Projekt. Das einmalige Flugbild der Morane hatte mich beeindruckt und der Entscheid war somit schnell gefasst!

Ich suchte die notwendigen Unterlagen zusammen (Bilder im Internet, 3-Seiten-Ansichten) und fand einen ausgezeichneten Plan von Jerry Bates, welchen ich umgehend

Technische Daten

	Original Morane D-3801	Modell Markus Kindler
Massstab:		1:3,5
Spannweite:	10,61 m	3031 mm
Länge:	8,17 m	2334 mm
Höhe:	3,25 m	929 mm
Flügelfläche:	16 m ²	139,6 dm ²
Startmasse:	2540 kg	23 kg
Antrieb:	735 kW	Fiala FM120i2 mit 7,5 kW



Übergang Rumpf/Tragfläche. Dieser Bereich ist mit 0,6-mm-Sperrholz realisiert. Die einzelnen Paneele sind so aufgebracht, dass durch die leichte Überlappung der originale Blechaufbau imitiert wird.



Auch am Heck müssen ein paar Details realisiert werden. Aber Achtung! Zusatzgewicht hinten schlägt 5- bis 6-fach in der Nase zu Buche.



Lackiertes Heck im Tageslicht. Farbton und auch Glanzgrad sind aus meiner Sicht gut getroffen.

Stahlrohren zusammengelötet. Warbirds weisen im Original viele kleine Details, Blechstösse, Nieten und Unebenheiten auf. Ich wollte zumindest einen Teil dieser Strukturen auf dem Modell umsetzen. Für die Blechstösse habe ich mit Abdeckband und Spachtel gearbeitet, um so die Kanten und Absätze zu realisieren. Bei Nieten, Schrauben und kleineren Abdeckungen sind selbstklebende Elemente verwendet worden. Für einzelne typische Strukturen habe ich spezielle Silikon-Giessformen hergestellt. In diesen Formen habe ich dann die erforderliche Anzahl Teile mit PU-Giessharz abgegossen.

Nachdem der Oberflächen-Finish beendet und die RC-Komponenten sowie Motor und Fahrwerk eingepasst waren, konnte ich mit dem Lackieren des Modells beginnen. Ich habe mich dabei an der Bemalung der HB-RCF orientiert und die notwendigen Farben beschafft. In der Lackierkabine meines Bruders konnte ich die verschiedenen Farbschichten aufbringen. Hellblau, Dunkel-



Hinweisschilder und weitere Beschriftungen sind mit Wasser-Schiebetransfer-Bildern realisiert. Die Schrift «TM 2822» aufgrund der besseren Deckkraft mit Klebefolie.



Hinweis auf den Hebe punkt am Heck und die Immatriculation der HB-RCF. Zum Schutz wurde auch hier alles mit 2K-Klarlack überspritzt.

grün sowie Rot und Weiss waren relativ schnell aufgebracht und ich freute mich wie ein kleines Kind über das Resultat! Beschriftungen wie z.B. Hinweisschilder oder die Immatriculation habe ich mittels selbst gedruckter Wasser-Schiebetransfer-Bilder umgesetzt. Zur Versiegelung und zum Schutz wurde dann das gesamte Modell mit einem 2-Komponenten-Klarlack in Seidenmatt überlackiert.

Am 29. Mai 2021 fand das Treffen mit dem Original statt. Mein Kollege Marc Küpfer hatte den Besuch mit Eric Chardonens und dem Piloten der Morane, Laurent Calame, koordiniert. Es war ein einmaliges Erlebnis mit lebhaftem Austausch und der Möglichkeit, grossartige Bilder zu schiessen.

Für mich war dieses Projekt nur möglich durch die Unterstützung meines Bruders und mei-



Moran-Treffen (v.l.): Laurent Calame (Pilot Original), Eric Chardonens (Besitzer Original), Marc Küpfer (Besuchskordinator), Markus Kindler (Erbauer und Pilot Modell).



Eingebauter Fiala FM120i2. Die Kühlluftführung erfolgt durch den Ölkühlereinlass über eine Balsaholzkonstruktion verteilt auf die beiden Zylinder. Die erwärmte Luft strömt dann durch den Wasserkühler am Bauch wieder aus (hier nicht eingebaut).



Im Flug.

nes Vaters. Sie sind mir mit professionellem Rat zur Seite gestanden und haben mich mit Material und Equipment unterstützt. Für das Treffen mit dem Original gebührt Marc Küpfer ein grosses Dankeschön; sein Netzwerk hat sich hier wieder

einmal ausbezahlt! Vielen Dank auch an Eric und Laurent für den herzlichen Empfang beim Besuch in Bex. Nicht zuletzt bedanke ich mich bei meiner Frau für das grosse Verständnis, das sie meinem zeitintensiven Hobby entgegenbringt. ■



Letzter Blick ins Cockpit.



In Vollendung.

WEATHERMAN – Ein komplett neuer Ansatz für Fesselflug Speed

Schau in deine Schubladen. Da muss doch ein alter und genialer Motor des Typs Cox 0.49 oder 0.56 sein? Kein Cox? Kein Problem, auch ein Elektromotor wird es richten! Du hast keine Piste? Auch kein Problem! Eine quadratische Fläche von 25 m Seitenlänge mit kurzem Gras, ein Stück Teppich als Startbahn und schon kann's losgehen...

Das Konzept WEATHERMAN

Corona hat zu vielen Absagen von Modellflugwettbewerben geführt. Deshalb haben findige skandinavische Fesselflieger nach Möglichkeiten gesucht, ihr Hobby trotzdem auszuüben. Sie sind auf eine trendige Idee gekommen: WEATHERMAN (Wetterfrosch). Das Prinzip ist einfach: Einmal im Monat – an einem bestimmten Wochenende – fliegt der Pilot auf dem heimischen Flugplatz so schnell wie möglich und schickt die Ergebnisse an den Organisator des dezentralen Wettbewerbs. Die Ergebnisse werden dann im Wettbewerbsforum veröffentlicht. Mitmachen kann jeder: alt, jung, Männer und Frauen. Die einzige Bedingung ist, ein Weatherman-Modell zu haben, das den aktuellen Regeln entspricht. In diesem Jahr haben bereits 9 solche Wettbewerbe stattgefunden, und jedesmal haben mehr Piloten daran teilgenommen – aus allen möglichen Ländern. Denn der Ansatz ist modern, populär und spielerisch.

Die Weatherman-Modelle sind sehr einfache Konstrukte! Ein Modell, gebaut nach einem Standardplan oder mit einem Bausatz – ganz wie es besser passt. Je nach gewählter Moto-

risierung kann man in verschiedenen Klassen mitfliegen. In der Elektrotechnik werden derzeit die Klassen E-0, E-3 und E-4 zum Kauf angeboten. Diese Modelle fliegen zwischen 100 und 160 km/h und sind für alle zugänglich.

Doch damit nicht genug. Ein E-4-Modell kann auch optimal als Einstiegsmodell in die professionelle Kategorie Elektro-Speed F2G dienen. In dieser derzeit noch provisorischen FAI-Kategorie sind die Schweizer Fesselflieger Daniel Rota und Guy Ducas weltweit führend. Eine neue, viel beachtete Weltbestleistung von 309,2 km/h wurde von Daniel Rota erst im September dieses Jahres geflogen!

Fesselflug Elektrospeed F2G wurde in der Ausgabe 6/2020 im Detail vorgestellt. Hier nochmals zur Erinnerung einige technische Daten:

F2G: Elektrisch angetriebene Fesselflug Speed-Modelle

- maximale Fläche 6 dm²
- maximales Gewicht 600 g
- Modell an 2 dünnen Leinen von 17,69 m Länge und Durchmesser 40/100 mm
- Maximal 42-Volt-Batterie
- Flug von 9 Runden (1 km) mit fliegendem Star

Der Winter kommt. Du hast noch ein paar Balsabretter und etwas Leim übrig, also geh in deine Werkstatt und wir sehen uns 2022 auf der Fesselflug-Piste oder im Internet – auf jeden Fall aber an der nächsten Schweizer Meisterschaft in Fesselflug Speed – wenn auch nur als Zuschauer. ■

WEATHERMAN – Une toute nouvelle approche du vol circulaire de vitesse

Regardez dans vos tiroirs. Il doit exister un ancien et génial moteur Cox 0.049 ou 0.056? Pas de Cox? Pas de problème, un moteur électrique fera l'affaire! Vous n'avez pas de piste? Pas de problème non plus! Une surface carrée de 25 m de côté avec de l'herbe courte, un morceau de moquette comme piste de décollage et c'est parti...

Le concept WEATHERMAN

La COVID-19 a entraîné l'annulation de nombreuses compétitions d'aéromodélisme. C'est pourquoi des pilotes de vol circulaire scandinaves pleins de ressources ont cherché des moyens de pratiquer leur hobby autrement. Ils ont trouvé une idée très tendance: WEATHERMAN. Le principe est simple: une fois par mois sur un week-end, le pilote vole le plus vite possible sur son terrain d'aéromodélisme et envoie par e-mail les résultats à l'organisateur de la compétition décentralisée. Les résultats sont ensuite publiés dans le forum du concours et par e-mail. Tout le monde peut y participer: les vieux, les jeunes, les hommes et les femmes. La seule condition est d'avoir un modèle Weatherman conforme au règlement. Cette année, 9 compétitions de ce type ont eu lieu, et chaque fois, de plus en plus de pilotes y ont participé, provenant de plusieurs pays. C'est parce que l'approche est moderne, populaire et ludique.

Les modèles Weatherman sont des constructions très simples! Un modèle construit selon un plan standard ou avec un kit, selon ce qui vous convient le

mieux. En fonction de la motorisation choisie, vous pouvez voler dans différentes classes. Dans la classe électrique, les classes E-0, E-3 et E-4 sont actuellement proposées. Ces modèles volent entre 100 et 160 km/h et sont accessibles à tous.

Mais ce n'est pas tout. Un modèle E-4 peut également servir de manière optimale de modèle d'entrée dans la catégorie F2G de vitesse électrique. Dans cette catégorie FAI encore provisoire, les pilotes suisses Daniel Rota et Guy Ducas sont les leaders mondiaux. Un nouveau record mondial de 309,2 km/h a été réalisé par Daniel Rota en septembre dernier.

Le vol circulaire Elektrospeed F2G a été présenté en détail dans le numéro 6/2020. Voici encore quelques données techniques à titre de rappel:

F2G: Modèles de vitesse circulaire à propulsion électrique

- surface maximale 6 dm²
- poids maximum 600 g
- modèle avec 2 câbles de 17,69 m de longueur et de diamètre 40/100 mm
- batterie maximale de 42 volts
- vol chronométré sur 9 tours (1 km)

L'hiver arrive. Il vous reste encore quelques planches de balsa et de la colle, alors allez à votre atelier et nous nous verrons en 2022 sur la piste ou sur Internet – mais en tout cas au prochain Championnat suisse de vitesse en vol circulaire – même si c'est seulement en tant que spectateur. ■

Weitere Informationen über Weatherman und F2G Elektrospeed:

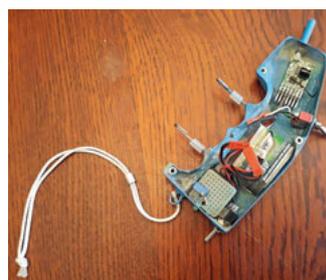
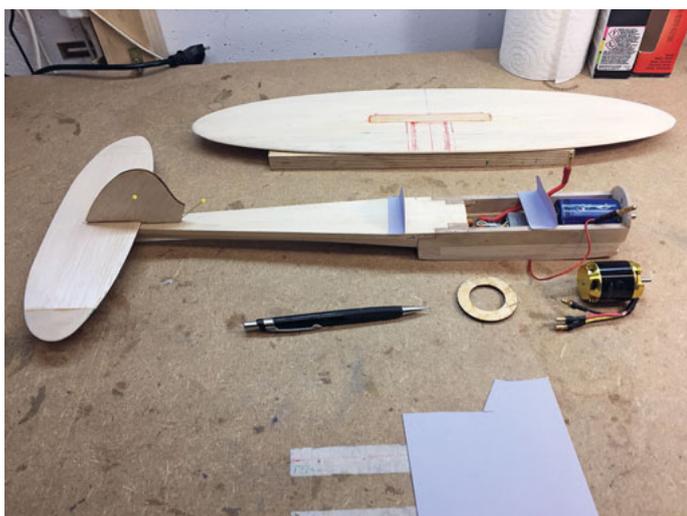
- Kontakte: Guy Ducas guyducas@me.com und Daniel Rota rotad@bluewin.ch
- Google-Suche «Weatherman control line»
- Link zum Forum: <https://www.slis.org/forum>
- FAKO F2: <https://fesselflug.ch>
- Bausatzbeispiel: classe 1.3 cc Weatherman: <http://belairkits.com/detail.asp?id=1176>

Daniel Rota und Daniel Janan, November 2021

Plus d'informations sur Weatherman et F2G Elektrospeed:

- Contacts: Guy Ducas guyducas@me.com et Daniel Rota rotad@bluewin.ch
- Google, rechercher «Weatherman control line»
- Lien vers le forum: <https://www.slis.org/forum>
- FAKO F2: <https://fesselflug.ch>
- Exemple de kit: classe 1.3 cc Weatherman: <http://belairkits.com/detail.asp?id=1176>

Daniel Rota et Daniel Janan, novembre 2021



Handgriff mit Inhalt.
Poignée pour tenir le modèle.



Daniel Rota zum Start bereit.
Daniel Rota prêt à décoller.



Eine einfache Graspiste genügt.
Une simple piste en herbe fera l'affaire.



Die schnellsten F2G Elektro-speed-Modelle der Welt.
Les modèles de vitesse électrique F2G – les plus rapides au monde.



Daniel Rota und Daniel Janan (F) mit elektrisch angetriebenen Weatherman-Modellen.
Daniel Rota et Daniel Janan (F) avec modèles Weatherman à propulsion électrique.

Weatherman-Modelle sind einfache Konstrukte.
Les modèles Weatherman sont des constructions simples.

Conseils d'expert pour les accus LiPo

Interview: Rahel Meister au nom d'INOBAT

«Un aéromodéliste met le feu à un champ» ... On peut lire régulièrement ce genre de titres dans la presse. Quels sont les risques liés aux accus lithium-ion? Dieter Offenthaler, directeur de Batrec Industrie AG, explique, dans le cadre d'une interview, ce dont il faut tenir compte concernant ces accus.

Monsieur Offenthaler, à quel point les accus lithium-ion, dont font également partie les accus lithium-polymère, sont-ils dangereux?

Dieter Offenthaler: Utilisés correctement, les accus lithium-ion ne présentent pas de danger. Je conseille de n'acheter que des accus de marques réputées. Car un contrôle rigoureux et sans compromis de la qualité des accus et de la production est indispensable. Chez les grandes marques, on peut partir du principe qu'on utilise les standards les plus élevés, afin d'éviter des dommages réputationnels.

Pourquoi les accus peuvent-ils s'enflammer?

Contrairement aux autres piles, dont l'électrolyte est à base d'eau, celui des accus lithium-ion est inflammable. Le séparateur, une feuille en matière plastique semi-perméable, sépare la cathode (en aluminium)

et l'anode (en cuivre) d'une cellule; seuls les ions lithium peuvent traverser cette feuille. Si le séparateur est endommagé, p.ex. par une chaleur excessive, le percement ou l'écrasement de l'accu, cela produit un court-circuit; le courant électrique passe sans résistance entre les deux pôles. L'accu est échauffé, et l'électrolyte prend feu. La chaleur dégagée par ce feu détruit alors le séparateur de la cellule suivante, et les cellules prennent feu les unes après les autres, dans une réaction en chaîne.

De quoi faut-il tenir compte avec les accus LiPo?

Ce que les accus n'aiment pas du tout, c'est la chaleur – par exemple lorsqu'ils sont placés derrière le pare-brise, par un jour ensoleillé – et les actions mécaniques telles que des chocs. Les accus ne doivent en aucun cas être démontés. Pour recharger un accu LiPo, on utilisera exclusivement un chargeur adapté à l'accu en question, lequel sera débranché, une fois chargé.

Comment dois-je stocker mon accu, lorsque je ne l'utilise pas durant une longue période, par exemple en hiver?

Stockez votre accu dans un endroit sec et hors gel. Idéalement, chargez l'accu à moitié.



Celui ou celle qui ne rêve pas que de voler doit aussi réfléchir à l'utilisation en toute sécurité des puissants accus lithium-polymère.



Il est judicieux de stocker et de charger ses accus LiPo dans des sacs spécialement conçus pour ceux-ci. Ces sacs sont réalisés dans un matériau ignifuge, et en cas de dégagement de gaz, celui-ci peut s'échapper et être ainsi écarté de la source de feu potentielle.

De cette manière, vous évitez une décharge profonde, lorsque l'accu se décharge de lui-même avec le temps. Contrôlez l'état de charge de l'accu de temps à autre et rechargez-le à moitié, si nécessaire. Après une longue période sans utilisation, surveillez le premier processus de charge.

Des conteneurs résistant au feu sont-ils judicieux pour le stockage?

Fondamentalement, oui. Ces conteneurs doivent toutefois impérativement être munis d'une purge. Ils ne doivent donc en aucun cas être étanches aux gaz, afin d'éviter une mise en pression dangereuse du conteneur, en cas d'incendie.

À propos de l'expert

Dieter Offenthaler est le directeur de Batrec Industrie AG, à Wimmis. Cette entreprise recycle les piles et les accus usagés collectés en Suisse. Les piles domestiques «normales» sont recyclées dans l'entreprise, tandis que les accus lithium-ion sont préparés pour le recyclage. Une filiale française recycle ensuite les précieuses matières premières comme le cobalt, le nickel et le cuivre.
www.batrec.ch



Dieter Offenthaler, Directeur de Batrec.



Pour les accus LiPo, on trouve dans le commerce des sacs de sécurité qui remplissent ces conditions. Ceux-ci sont certainement à recommander.

Que faire si l'accu commence à fumer ou prend feu?

Dans toute la mesure du possible, placez cet accu dans un grand récipient rempli d'eau, idéalement dans un récipient qui ne soit pas en matière plastique. L'accu doit être entièrement recouvert d'eau. Laissez le récipient avec l'accu plusieurs jours à l'extérieur. Pour l'évacuation d'un tel accu, vous devriez faire appel au service d'urgence d'INOBAT: www.inobat.ch/urgence. Si vous ne pouvez plus saisir l'accu, éteignez-le avec de l'eau, un extincteur ou une couverture d'extinction. Une fois les flammes étouffées,

placez également l'accu dans un récipient rempli d'eau et procédez comme ci-dessus. Ce n'est donc pas une mauvaise idée d'avoir un récipient rempli d'eau à portée de main, pendant qu'on fait voler ses modèles réduits.

Quels sont les signes indiquant un problème avec un accu lithium-ion?

Il y a plusieurs signes qui peuvent indiquer qu'un accu présente un problème et doit être remis au plus vite à un point de collecte desservi:

1. L'accu est gonflé. Cela indique que des réactions chimiques – généralement en raison d'humidité – ont démarré à l'intérieur de l'accu. Dans le cas des accus lithium-polymère, un gonflement est rapidement visible.



- 2. L'accu présente des dommages extérieurs, par exemple des impacts ou des fissures.
- 3. Il présente une nette baisse de puissance.
- 4. L'accu devient extrêmement chaud à l'utilisation ou lors du chargement.

5. Si l'on sent une odeur de gaz ou si un liquide s'écoule de l'accu, il n'y a plus de temps à perdre.

Si vous constatez l'un de ces signes, l'accu ne doit plus être utilisé et encore moins rechargé. Isolez les pôles au moyen de ruban adhésif pour le protéger d'un court-circuit, et placez-le séparément dans un sac en plastique. Apportez-le rapidement dans un point de collecte desservi, pour qu'il soit éliminé dans les règles de l'art.

Fiche technique d'INOBAT sur les accus LiPo

Une nouvelle fiche technique d'INOBAT informe les aéromodélistes et les pilotes de drones sur l'élimination en toute sécurité des accus LiPo. Elle est téléchargeable sur le site Internet d'INOBAT www.inobat.ch, menu Matériel d'information.



Projet Mario Kart 8 Swiss Deluxe

Quand la nouvelle tombe, elle réveille un vieux rêve fou d'Alain Fontana: participer une fois à un Redbull Flugtag, qui passe par Lausanne cette année. Le jeu consiste à élaborer un engin thématique volant qui s'élancera d'une plateforme de 6 mètres de haut pour poser dans le lac Léman le plus loin possible de son point de départ.

Pour un modéliste qui se dit passer un peu pour un cinglé mais cultive l'amitié, réunir une dream team pour mettre au point un engin performant et humoristique selon un thème est une aubaine. Ainsi, Alain cherche via des réseaux sociaux des partenaires, sans trop de succès jusqu'à 2 jours de la fin des inscriptions. Tout s'enchaîne, le groupe se forme sous l'impulsion de: Arnaud Carrard, Sylvain Pasini, Marco Antoni, Lucas Antoni, Nicolas Schmit, Benjamin Fontana, Alain Fontana, Vincent Arm. Ils élaborent un projet sommaire pour le proposer à Redbull. Réponse positive. Le temps est maintenant compté: il ne reste que 3 semaines avant l'évènement!

24 h/24

Tout s'enchaîne alors dans le jardin d'Alain. On collecte du matériel utile à tout va et le pro-

jet prend forme. On achète du bois et du styrofoam qu'on assemble à la mousse PU. Naît un engin d'une envergure limitée de 9,80 m, 18 kg (8 kg/aile) avec des nervures en mousse, un profil ClarkY de 1,30 m de corde, et des longerons (10 x 8 cm) en styrofoam coffré sapin. L'entoilage, de la toile de spi, sera offert par les voiles Gauthier, des sponsors sont trouvées et on cherche à diminuer au maximum les coûts. Les promeneurs s'intéressent à ce jardin particulier, un jeune enfant apportera même un dessin de la scène de construction. Un véritable état d'esprit fédère l'équipe: chacun apporte sa critique constructive et participe activement. Aucune prise de bec. Pour Alain, ces 3 semaines intensives seront éprouvantes. Il faut également prévoir le transport en pièces détachées sur le lieu de la manifestation. Des essais de poussée montrent que la vitesse d'envol est limitée à 17 km/h sans une astuce qui consistera à catapulter l'engin à 38 km/h: le Mario Kart aura cette fonction. L'avion n'est pas très haut pour ne pas dépasser la limite de hauteur de l'avion sur sa catapulte en dessus du ponton: ça fait toujours gagner 2 mètres!

Pendant la construction, une hôtesse de chez Redbull, jeune et jolie (!), apportera des ca-



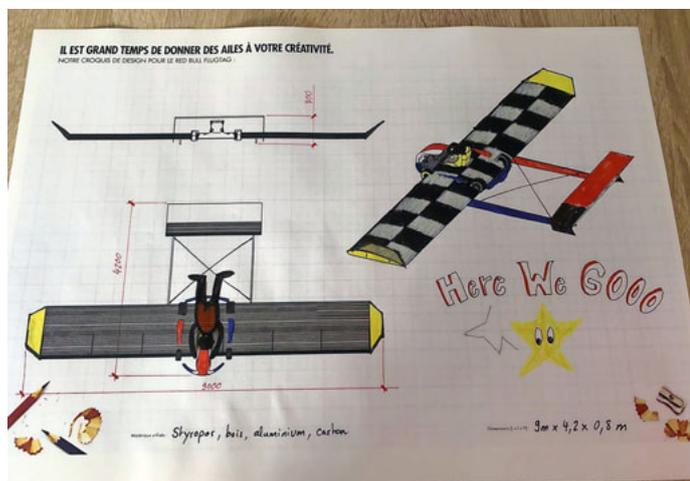
Chorégraphie de présentation du team notée par le jury.



Construction: ce n'est finalement qu'un modèle (pas) réduit!

nettes du liquide énergétique afin que les constructeurs ne s'essouffent pas. C'est la seule contribution que l'organisation

apporte avec une grill party et les croissants le dimanche... pas cher pour la pub que les participants lui font!



Une esquisse de l'idée devait être fournie à Redbull pour la sélection des candidats.



Tous ces efforts pour un vol éphémère mais inoubliable...

Jour du grand bain

Jour «J», on se retrouve à Belterive sous une pluie battante. L'entoilage se détend beaucoup sous l'humidité, mais l'avion résiste encore à l'eau! Le vol est précédé par une chorégraphie humoristique de 40 secondes notée par des personnalités hilares devant les diverses prestations. Initialement, notre team Super Mario semble un peu léthargique

mais sa prestation va en s'accélégrant progressivement au gain de chaque étoile (il faut une certaine culture «Nintendo» pour comprendre la chorégraphie très élaborée). Puis 5 coéquipiers, dont le pilote Lucas Cantoni choisi pour ses «seulement» 67 kg, s'élancent sur la rampe de lancement vers un vol historique: 16 mètres et une 6^e place, c'est extraordinaire! Lucas rejoint la

berge à la nage, tout mouillé...et le nez ensanglanté! L'avion sera évacué et éliminé par l'organisateur pour 250.- à la charge des participants: principe du pollueur payeur!

Une amitié pour la vie

On retient une aventure intensive et on oublie vite le budget de 3000.- investi pour ce projet, néanmoins soutenu par nombre de sponsors qui se-

ront chaleureusement remerciés par des gadgets, soirées raclettes...ils sont associés au succès. Si le vol est court, les souvenirs et les amitiés nouées par l'occasion ne pourront jamais s'oublier. Il y des expériences de vie qu'on souhaite à chacun de vivre.

Thierry Ruef

Fribourg's Trophy F3J Jetschwil/Fribourg 2021

La 3^e édition du Fribourg's Trophy F3J s'est déroulée sur un nouveau terrain à Jetschwil, près de Düdingen. À l'image de la fondue locale, la météo a été moitié-moitié: petits crachins samedi et temps radieux sans vent dimanche. Parmi les 20 pilotes engagés, certains venaient de France ou d'Allemagne. Cette année, le concours se voulait light, répétition générale pour une version 2022 prometteuse!

Depuis quelques temps, les treuils électriques sont exclusivement utilisés pour la mise en altitude. Par temps maussade comme samedi ou par vent faible comme dimanche, les hauteurs de treuillage sont déterminantes. On a vu se former de belles ascendances et certaines belles prises d'altitude vers la fin du concours, pas très violentes mais régulières dans cette atmosphère automnale.

Il n'y a plus de course à l'armement depuis quelques années en F3J et ce n'est pas cette année que l'on a vu des nouveautés. Donc on reprend les Maxa, Pike Précision, Dynamik et Ex-



Turbulateurs placés sur les ailes et le stabilisateur à l'extrados et l'intrados.

plorer2 des précédentes années. Néanmoins, un «Cycone», planeur allemand moins rencontré en Suisse, attirait l'attention par des turbulateurs placés à l'extrados et à l'intrados des ailes et du stabilo.

On assiste à une passation de pouvoir dans la commission technique «F3»: Ruedi Schaub, qui s'est donné corps et âme à ces catégories (F3B, F3K, F3F, F3J), passe le flambeau à l'organisateur de ce concours, Markus Schneuwly. Ce dernier a bien compris que dans un concours, il faut remercier le paysan qui a la gentillesse de mettre un terrain et des infrastructures à disposition ainsi que les autorités locales pré-



Notre nouveau responsable Fako F3 et initiateur du concours: Markus Schneuwly.



Mise en altitude au treuil électrique.

Participants venus pour certains le l'étranger.



sentes qui constatent que nos activités sont silencieuses et respectueuses de l'environnement.

Deux Fly-off de 15 minutes ont ponctué ce concours et sacré Dominique Wettstein devant Thomas Kuebler et Roland Kurtz meilleur pilote des qualifications.

Thierry Ruef



GAM2000: Raduno internazionale elicotteri 2021

Wolfgang Völler

Fuori è grigio e nebbioso, e riaffiorano i ricordi dell'estate scorsa.

Un bellissimo fine settimana, 21-22 agosto, con temperature superiori ai 30 gradi, tempo da uscire, ma dove? C'è il Raduno degli elicotteri a Stabio, quindi non c'è niente da aspettare. Già alla vista del campo di volo fui colpito da un senso di familiarità, anche se lo conosco già da anni.

Erano lì eli in gran numero, uno più bello dell'altro.

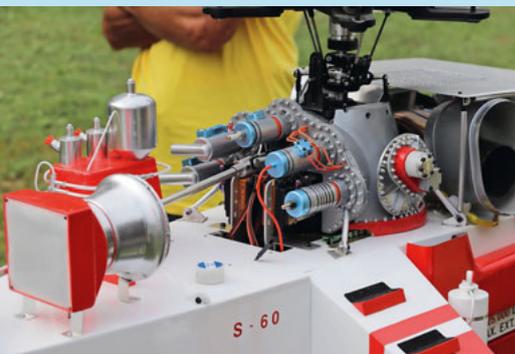
Oltre ai consueti conoscenti che si ripetono ogni anno, c'erano anche alcuni novità.

Ci ha fatto visita un Superpuma della ditta Baumann di Belp,



Superpuma Firma Baumann, Belp.





Sikorsky-Erickson Air Craine di Ewald Hein.



Rinfresco.

conosciuta dalla serie televisiva «i Modellbauer». Un modello che spiccava per la sua ricchezza di dettagli.

Non c'era niente da temere, un incendio nel bosco? C'era un Sikorski-Erickson Air Crane a disposizione come variante antincendio. Le immagini parlano più delle parole.

Naturalmente anche i modelli classici erano rappresentati in tutte le varianti di elicotteri da guerra o di soccorso in variante elettrica o a turbina.

E la sete, beh, c'era un bar pronta a distribuire le birre fresche o altre bevande che gli ospiti gustavano ai tavoli piazzati nel verde. La fame poteva essere soddisfatta in entrambi i due giorni con pranzi di una cucina squisita.

Tutto sommato un fine settimana di successo che con il suo Meeting è già l'evento annuale nel calendario dei modellisti.

All'anno prossimo.

Un grande ringraziamento a GAM2000.



Controllo prima del volo – Filippo e Luca.



Kamov-K32 in volo.

Schaffhauser Nachrichten

Schaffhauser Intelligenzblatt

Verbreitetste Zeitung im Kanton Schaffhausen • Amtliches Publikationsorgan der Stadt Schaffhausen sowie der Gemeinden Neuhausen u. Feuerthalen

Abonnementspreis vierteljährlich: Bei der Expedition abgeholt Fr. 6.50; ins Haus gebracht durch die Post oder durch Zeitungsverträger Fr. 8.10; direkt bei der Post bestellt, inbegriffen Beleggebühr Fr. 6.40; Weltverbreiter unter Adresse Frant. Fr. 12.50; Einzel-Nummern 10 Gs. — Inserat-Abonnements auf die „Schaffhauser Nachrichten“ können zu jeder Zeit gemacht werden.

Erscheint wöchentlich sechs mal, je vormittags
Im Abonnement ist inbegriffen die Beilage:
„Hausfrauen-Zeitung“

Anfertigungspreise: Die einseitige 1-mm-Belle: Lokal 8.5; Schweiz 12; Ausland 17 Gs. Restsame 1-mm-Belle: Lokal 30; Schweiz 35; Ausland 50 Gs. — Plagierungsverordnungen 20%, Aufschlag. Bei größeren Auftragsarbeiten Rabatt. Letzterer wird häufig bei Bestellung und Nachfragen. — Inseraten-Veränderungen für Hotels und Anstalten durch Drei- und Vierstundens- und tägliche Plakate.

Montag, den 1. November 1943

Telephon Nr. 5 41 35

Heutige Nummer 8 Seiten

Postfach-Konto Vill. 48

82. Jahrgang

Nr. 256

Der erste Schritt zum Piloten

Aus den «Schaffhauser Nachrichten» vom 1. November 1943

Dass es, um Flieger zu werden, einen langen und schweren Weg zurückzulegen gibt, wird wohl jedem Jüngling, der sich dieses hohe Ziel vor Augen setzt, klar sein. Der erste zögernde Schritt zur Fliegerlaufbahn kann beim einen oder andern schon mit der Berufswahl beim Schulaustritt erfolgen. Bis jetzt war es aber bei uns in der Schweiz nur ein verschwindend kleiner Prozentsatz der Bewerber, die zum Piloten oder einem der damit zusammenhängenden Berufe für die Weiterbildung auserkoren wurden. Den auf technischem Gebiete studierenden Jünglingen wird bei der Rekrutenaushebung ebenfalls die Möglichkeit geboten, sich bei der edelsten und verantwortungsvollsten Einheit unserer Armee einteilen zu lassen. Aber auch hier muss er sich über körperliche und geistige Fähigkeiten ausweisen können.

Eine andere Möglichkeit, zur Militär- oder Zivilaviatik emporzuklimmen, ist der Modellflugsport. Der meist noch keine «fliegerischen Pläne» hegende Junge überlegt sich schon während oder nach der Schulzeit die ernste Frage einer zweckmässigen Ausnutzung seiner Freizeit. Da kommt nun der eine oder andere auf den Gedanken, ein Modellflugzeug, für welches sich das Material mit wenig Mitteln beschaffen lässt, zu bauen. Es mag zutreffen, dass dann und wann einer diesen schönen Sport als eine

«langweilige Spielerei» ablehnt. Der ernsthafte Modellflugsportler aber wird durch das von ihm gewählte Gebiet gänzlich gefesselt, und schliesslich reift in ihm der Entschluss, sich einer Modellfluggruppe anzuschliessen. Wir zählen heute in der Schweiz rund 120 solcher Gruppen, die alle dem Schweizerischen Aero-Club unterstellt sind. Der junge Modellflugsportler hat sich damit einer sauberen und politisch neutralen Jugendgruppe beigesellt und ist, nachdem er sich während zwei Probemonaten als aufnahmefähig erwiesen hat, der Nation der zukünftigen Flieger beigetreten. Fliegen heisst im höchsten Sinne Kameradschaft. Das gilt auch bei uns Modellfliegern. Nach diesem Grundsatz wird der «Zögling» von den älteren und erfahrenen Kollegen in die Mitte genommen, und das Bewusstsein, den ersten Schritt auf dem Wege zur Fliegerei getan zu haben, lässt das Herz des jungen Schweizers höher schlagen.

Im Baubetrieb wird der junge Flugpionier unter fachkundiger Leitung an exaktes, sauberes und zuverlässiges Arbeiten gewöhnt, ein wichtiger Punkt übrigens in der Charakterschulung. Abwechslungsweise werden aufschlussreiche Theoriestunden geboten, in denen von berufener Seite Vorträge über Aerodynamik und die damit zusammenhängenden physikalischen Gesetze gehalten

werden. Dem Bedürfnis des jungen Körpers nach sportlicher Betätigung wird im sommerlichen Flugbetrieb voll und ganz Rechnung getragen, müssen doch die jungen Flieger oft kilometerweite Strecken bergauf und -ab, über Stock und Stein zurücklegen, um ihr Eigentum wenn möglich noch von einem hohen Baume herunterzuholen.

Wächst nun aber der kleine «Forscher der Lüfte» langsam aus den Kinderschuhen heraus, so wird in ihm je länger, je mehr der Wunsch wach, nun einmal selber fliegen zu können. Um dies unter relativ günstigen Bedingungen zu erlernen, tritt er nach Zurücklegung des 17. Altersjahres in die Segelfluggruppe ein. Der heutige Mitgliederbestand der Segelfluggruppen erlaubt es aber nicht, jedem, der an ihre Pforten anklopft, Einlass zu gewähren. Es werden in erster Linie jene Bewerber berücksichtigt, die ihre fliegerische und

kameradschaftliche Eignung schon in der Modellfluggruppe unter Beweis gestellt hatten. Es ist damit noch lange nicht gesagt, dass jeder Modellflieger sich nun einfach glatthin als Pilot eignet und bewährt. Darüber hat er dann bei den Segelfliegern zuerst noch Zeugnis abzulegen. Hat er sich aber dort als Flieger und Kamerad ausgewiesen und ist sein Körper den Anforderungen gewachsen, dann wird ihm der Weg zur Militäraviatik und damit unter Umständen zum zivilen Luftverkehr, dem höchsten Traum eines flugbegeisterten Jungen, kaum mehr versperrt sein.

Wir jungen Schweizer aber, die wir die Zukunft unseres Vaterlandes sind, wollen uns darum den Wahlspruch, der an der Landesausstellung 1939 in Zürich geprägt wurde, zum Motto unserer Freizeitbeschäftigung machen: **«Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt.»** pfr.

HEBU

Russacher 19-CH-6162 Entlebuch

www.hebu-shop.ch



Pilot



DLE



RASTAR



GOLD WING
The Aerobatic Team



JETI
model



V
MODEL CONTROL MODEL

... und zum Dritten

11. Internationales Oldtimer-Segler-Treffen in Müswangen

Rolf Ritter

Endlich hat es geklappt. Der 3. Anlauf war von Erfolg gekrönt. Nachdem Corona uns zwei Mal einen Strich durch die Planung gemacht hatte, konnten wir unser Treffen schliesslich doch noch durchführen. «Corona-Glück» nicht genug, wurden wir auch noch vom Wettergott verwöhnt und hatten am 25. September sogar das Wetter auf unserer Seite. ■



Eine kleine Nebelbank am frühen Morgen verflüchtigte sich rasch und der von einem perfekt eingespielten OK und Helfer-Team hervorragend vorbereitete Anlass konnte bei strahlendem Wetter gestartet werden.



36 Piloten aus Frankreich, Italien, Deutschland und natürlich der Schweiz bereicherten den Anlass einmal mehr mit unzähligen wunderschönen Oldtimer-Seglern.





Auch unsere «Air-Bosse» (Flugleiter) Michael Zentriegen (links) und Nico Ritter (rechts) mit Helfer Jonas Hausheer (Mitte) hatten alle Hände voll zu tun und sorgten den ganzen Tag trotz hohem Verkehrsaufkommen für einen sicheren und reibungslosen Flugverkehr.



Richtige Thermik wollte sich trotz sonnigem Tag nicht so recht einstellen, weshalb die meisten Piloten schon bald wieder zur Landung ansetzen mussten. Wenig Thermik führt automatisch zu mehr Starts und Landungen und so wurden von unseren drei unermüdbaren Schlepppiloten Hugo Christen, Peter Schuppisser und Andy Wespi unzählige Schlepps durchgeführt.



Weitere Bilder auf der nächsten Doppelseite →



Ein Teil des OK und des Helfer-Teams posiert vor dem wunderschön restaurierten original Ae.C.S. Zögling HB-429 mit Baujahr 1944, welcher von Thomas Fessler (Stiftung Segelflug-Geschichte) und Res Stutzer auf unserem Flugplatzgelände ausgestellt wurde.

Natürlich kamen auch Unterhaltung und Kulinarik nicht zu kurz:



Jazzband Lazy River Jazzman.



Gekonnte Heli-Showeinlage von Reto Marbach.

Spannende Gäste, viele interessante Gespräche und reger Erfahrungsaustausch kannten keine Grenzen, keine Genderprobleme und keinen Röstigraben:



Bela Mayer bei der Starvorbereitung.



AeCS-Generalsekretär Yves Burkhardt.



Die anwesenden Piloten waren offensichtlich nicht nur zum Gedankenaustausch nach Müswangen gekommen und so bildete sich am Startpunkt immer mal wieder eine Warteschlange, welche aber vom Schlepper-Team laufend zügig und professionell abgearbeitet wurde. So kam jeder der 36 anwesenden Piloten sicher zu genug erfolgreichen Flügen.



Top-Küchenmannschaft, geführt von Werner (Glänzi) und Hirlanda Glanzmann.



«Der Franzose» – Bruno Derand.



Peter Schuppisser, Peter Bleisch – konzentriert beim Schleppen.



Oliver Thede (D) mit 1020 km Anreise!



Ruedi Gegenschatz (links) als «Flugzeugträger» im Einsatz zum Pisteräumen.



Multikulti: Deutschland – Wallis, man versteht sich...



Es war einmal mehr ein erfolgreicher Anlass des MV Müswangen unter der Leitung von Markus Frey, seinem OK und zahlreichen Helfern, denen ein grosser Dank gebührt.



Und als die letzten Gäste sich Richtung Heimat oder in ihr Wohnmobil zurückzogen, stand bereits wieder der Mond am Himmel und leuchtete unseren Besuchern den Heimweg.

Sanierung und Elektrifizierung der MG Täuffelen

Der Modellflugplatz Täuffelen liegt im wunderschönen Seeland in der Nähe des Bielersees. Die Gruppe besteht seit 1977 und bietet heute Anfängern und Profis einen gemütlichen Platz zum Fliegen.

Die letzte Sanierung der Piste war schon sieben Jahre her und auch der Clubwagen hat schon seit einiger Zeit keine Renovation mehr erhalten. Aus diesen Gründen und mit der Idee, eine Solaranlage zu installieren, wurde dann an der GV einer umfänglichen Erneuerung zugestimmt.

Pistensanierung

Angefangen mit noch sehr kalten Temperaturen in März, wur-

de nach Feierabend erstmals die Piste gereinigt, da diese grundsätzlich noch gut in Takt ist und nicht ersetzt werden muss. Was mit ein bisschen Wasser und Bürsten angefangen hat, endete spätabends mit einem Wasserverbrauch von 2000 l und sehr müden Knochen. Während die Piste beim Modellfliegen oft zu kurz ist, staunt man beim Putzen, wie lange diese doch tatsächlich ist.

Tipp: Der hartnäckige Schmutz lässt sich fast nur mit einem Hochdruckreiniger von der Gummipiste entfernen. Am besten gleich mit zwei Hochdruckreinigern arbeiten, welche je nach Modell das Wasser aus

einem Tank ansaugen können. Durch den Moosboden und den sandigen Untergrund hatte unsere Piste grosse Unebenheiten bekommen und musste ausgeglichen werden. Dazu beschlossen wir, 10 Kubiktonnen Sand zusätzlich zum bestehenden Sand unter die Piste einzuarbeiten, um eine möglichst plane Fläche zu erhalten. Die ganze Piste wurde am frühen Morgen aufgerollt. Danach ging es an die wichtige sorgfältige Planung und Ausmessung. Wir haben versucht, mit gespannten Schnüren die Piste möglichst an die Umgebung anzupassen. Der Sand wurde dann mit den tatkräftigen Mitgliedern verteilt und mit mehreren Leisten gerade abgezo-

gen. Dadurch erhielten wir ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis.

Tipp: Wenn nur Sand als Untergrund verwendet werden darf, eignet sich ein Fliess darunter. So versickert der Sand nicht in die Erde und die Piste wird weniger schnell uneben.

Solaranlage

Was ist besser, als an einem schönen, warmen Tag ein kühles Getränk zu geniessen, währenddessen die Akkus geladen werden? Mit diesem Ziel wollten wir die Elektrifizierung unseres Geländes in Angriff nehmen.

Unser Clubwagen ist fernab von jeglicher Stromquelle. Da mitt-



Vorher



Nachher

lerweile Solaranlagen zu fairen Preisen erhältlich sind, haben wir uns entschlossen, ein Komplettsystem zu kaufen. Uns war es wichtig, ein System zu wählen, welches auf unsere Bedürfnisse angepasst ist und dabei auch die Möglichkeit einer nachträglichen Erweiterung zulässt. Wir haben somit zwei 100-W-Panels der neusten Generation montiert, welche neuerdings auch keine Reflexionen mehr verursachen. Der Solarregler steuert dann den Ladevorgang der grosszügigen 280-Ah-Batterie. Die enorme Kapazität reicht nun auch aus, um an Hochbetriebstagen mehrere grosse Akkus zu laden, und bietet stets genügend Energie für weitere Verbraucher.

Für die kühlen Getränke sorgt eine Kompressor-Kühlbox. Hier war für uns wichtig, eine gut dimensionierte Kühlbox anzuschaffen, welche sowohl genügend Platz bietet und dabei möglichst wenig Strom verbraucht. Unsere Kühlbox hat eine Grösse von 55 l und wird stets mit frischen Getränken nachgefüllt. Der Kühlvorgang ist sehr schnell und jeder kommt zu seinem kühlen Getränk, ohne dabei zu viel Energie zu verbrauchen.

Unsere Solareinrichtung hat sich bestens bewährt und bietet für unsere Mitglieder einen grossen Mehrwert. Der Traum vom kühlen Getränk während der gleichzeitigen Akkuladung ist somit wahr geworden.

Tipp: Für die Kühlbox lohnt es sich, ein wenig mehr Geld auszugeben, da an Hitzetagen eine gute Isolierung den Leistungsverbrauch massiv reduziert.

Clubwagen

Unser Clubwagen ist ein umgebauter Bauwagen, welcher zwar innen schön ausgebaut ist, ausser jedoch durch die Witterung viel Pflege benötigt. Die Holzwände mussten alle paar Jahre ersetzt oder zumindest gestrichen werden. Deshalb wollten wir diese mit hochwertigen und sehr pflegeleichten Alucobond-Platten ersetzen.

Zunächst wurde aber noch das Dach neu gestrichen. Anschliessend wurden die alten Holzwände entfernt und mit Bedacht alles gut vermessen. Die hochwertigen Platten wurden sorgfältig zugeschnitten und angepasst, damit diese nur noch montiert werden müssen. Durch die Unterstützung und Leitung eines internen Mitgliedes, das selbst eine Firma für ähnliche Tätigkeiten besitzt, konnten wir die Renovation in nur 1,5 Tagen nahezu problemlos durchführen. Das Resultat ist hervorragend.

Tipp: Zusätzliche Teile wie Dach, Türen oder Fensterrahmen sollten, wenn nötig, vor der Montage gestrichen werden, um die schönen Platten nicht bereits zu verunreinigen.

Fazit

Durch die finanzielle Unterstützungsbeiträge vom Schweizerischen Modellflugverband wie auch vom Aeroclub konnten wir die Vereinsausgaben für die ganze Investition senken. Die Modellfluggruppe Täuffelen bedankt sich recht herzlich beim SMV und beim Aeroclub für die grosszügige Kostenbeteiligung und für die grossartige Zusammenarbeit. Unser Vereinszusammenhalt konnte mit dem ganzen Projekt und auch mit dem Einbezug des Verbandes gestärkt werden. Durch die ausgezeichnete Mithilfe der Mitglieder konnten die verschiedenen Renovationen effektiv durchgeführt werden. Mit dem Resultat sind wir sehr zufrieden. Es kommt jedem Mitglied zugute. Nun kann unser Flugplatz durch die moderne und nachhaltige Infrastruktur auch dem wunderschönen Standort gerecht werden. Wir freuen uns auf die kommenden Saisons! ■

R&G-Schweiz
Suter-Kunststoffe AG
swiss-composite.ch
CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61
www.swiss-composite.ch info@swiss-composite.ch

Sicomin
Epoxy Systems

Modellbau Rapperswil glooramsler.ch

Das vielseitige Modellbaugeschäft für Segel-,
Elektro- und Verbrennerflugmodelle

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

D-POWER
Grosse Auswahl
an Indoor Modellen

- JTA Innovations
- Multiplex
- D-Power

JTA INNOVATIONS

Ihr Spezialist für alle Fälle

**Leistungsstarke Antriebe
von T-Motor**

- 2s oder 3s LiPo
- 3D oder 4D

T-MOTOR
THE SAFEST PROPULSION SYSTEM

modellmarkt24.ch

Wir vermissen dich, Daniel Bögli

Am 17. August ist Daniel Bögli am Morgen nach kurzem Unwohlsein an einem Herzstillstand verstorben. Er war ein bekannter, leidenschaftlicher Modellflieger. Seit seinem Unfall in jungen Jahren war er an den Rollstuhl gebunden. Ein Segelflieger blieb in den Bäu-

men hängen, bei der Bergung geschah der folgenschwere Unfall. Über viele Jahre war er auch ein sehr erfolgreicher Rollstuhlsportler. Es war ihm anzusehen, dass er fit war. Er liess sich nicht unterkriegen. Das Modellfliegen liess ihn nie los, seine schönen Modelle waren meist von Grund auf selbst gebaut. Beim Schleppen war er sehr oft dabei. Er war aktives Mitglied in mehreren Modellfluggruppen, Bern, Frutigen und Avenches. Gerne erinnere mich an die SuisseToy, das war in den Glanzzeiten eine weiterhin bekannte Messe auf der Allmend in Bern. Der Modellbau nahm da einen doch grösseren Raum ein, sei es mit Ausstellungen oder der legendären Flugschau draussen. Hier war Daniel der Chef, immer vor Ort, ansprechbar, freundlich, er verlor in der Messehektik nie die Übersicht. Da staunte ich immer wieder, wie er uns gegenüber der Messeleitung vertrat,



sich mit den Ausstellern arrangierte und sich mit uns Modellfliegern sehr gut verstand. Wir wissen ja, die Modellbauer sind nicht immer die Einfachsten. Da galt es, die Schiffeler, Autöler und uns Flieger zufriedenzustellen. Dafür hatte Daniel ein sehr gutes Gespür. Über ganz viele Jahre konnten wir mit ihm jedes Jahr Anfang Oktober für einige Tage zusammenarbeiten.

Das Zvieri nach der Flugschau gehörte dazu, da war Daniel, wenn er auch Zeit fand, immer mit dabei. Nun bleibt uns nur noch, ihn in gebührender Erinnerung zu behalten und seinen Angehörigen viel Kraft für die schwere Zeit zu wünschen. Nicht zu vergessen die vielen Fliegerkameraden, ihnen wird Daniel fehlen. Sein letzter Flug endet nicht mehr hier ...

Ueli von Niederhäusern



Es entstehen auch neue Flugplätze

Dass ab und zu ein Modellflugplatz neu bewilligt und gebaut wird, mag unsere Bilanz verbessern. Das macht Mut.

Neuer Flugplatz der MG Dietikon im Limmattal

Wie auf einem Teil der Bilder zu sehen, habe ich den Tag genutzt, um mit den drei anwesenden Gemeinderäten inklusive des Gemeindepräsidenten zu sprechen, unsere Anliegen zu erklären und ihnen zu zeigen, dass der Modellflugsport eine gute Sache ist und keine Probleme bringt. Wir hatten auch zwei Pressevertreter von der «Limmattalzeitung» und dem Aargauer Blatt «Limmatwelle», welchen wir die Gelegenheit gegeben hatten, einen Flieger zu steuern mit dem Lehrer-Schüler-System. Aus zeitlichen Gründen konnte



der Gemeinderat leider nicht davon Gebrauch machen. Wir haben dies auf eine nächste Gelegenheit verschoben. Trotz dem nicht gerade idealen Wetter war der Tag ein voller Erfolg und das Treffen mit den Gemeinderäten hat sicher dazu beigetragen, ein persönliches Verhältnis aufzubauen und die Vorbehalte bezüglich Modellflugsport abzuwenden.

Walter Schaefer





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

Neu: für den ehrgeizigen Modellbauer

Segelmodelle von Old Gliders



Zurzeit im Hause:

ELFE-P2	Kit	5,3 m
IS-4 Jastrzab	Kit	3,95 m
L-Spatz 55	Kit	5,0 m
IS-B-Komar	Kit	4,0 m
Klemm L-25	Kit	3,95 m



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



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



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

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



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

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

www.wiesermodell.ch



Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau
 www.balsa.ch

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

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

Swiss Model Shop

www.swissmodelshop.ch

Fachgeschäft für Flugmodellbau

Dein Partner für exklusive RC-Modelle

Ich freue mich auf deine Kontaktaufnahme!
 Martin Sannwald, info@swissmodelshop.ch
 oder Tel. 079 207 68 37

Komm vorbei und lass dir dein Traummodell offerieren...

- Service- und Reparaturarbeiten
- Aufbau eines Modells bis flugfertig
- Motor- und Schalldämpferbau
- Lackierung nach Wunsch



Coupe des Alpes 2021

47. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS

Dieser sportliche Anlass ist heute fester Bestandteil der internationalen F3A-Wettbewerbsgeschichte der FAI und geht auf die grossen Erfolge von Bruno Giezendanner zurück. Verschiedene Welt- und Europameister haben bei uns um Punkte und Ränge gekämpft. Der Wettbewerb wurde über Jahrzehnte von der Modellflug-Region NOS finanziell unterstützt. Heute tragen auch SMV und Sponsoren ihre Schärfelein bei, ganz herzlichen Dank.

Revival Reichenburg: Jahrelang hat die MG Reichenburg den Wettbewerb – der eigentlich für wechselnde Austragungsorte gedacht war – durchgeführt. Ein paar seien hier wieder einmal notiert:

- Pfäffikon ZH
- Schaffhausen
- Diessenhofen
- Einsiedeln
- Gossau ZH
- Reichenburg
- Hinwil
- Flaachtal
- Illnau-Effretikon



Das Siegertrio (v.l.): Marc Rubin, Sandro Matti und Christian Niklass.



Die Konkurrenz wird beobachtet.



Die Finalisten (v.l.): Christian Niklass, GER; Reto Schumacher, SUI; Sandro Veronelli, SUI; Alessandro Panzanini, ITA; Sandro Matti, SUI, und Marc Rubin, SUI.



Der Fan-Club.

Dieses Jahr durften wir wieder einmal bei der MG Reichenburg zu Gast sein. Dazu ist nur Lobendes zu berichten. Der Anlass wurde perfekt und mit viel Charme richtiggehend zelebriert. Danke den emsigen Üsserschwizern. Gut gemacht! Abschliessend sei über die Leistungen unseres Nationalteams sehr positiv zu berichten. Gratulation! ■

Emil Giezendanner
Fotos: Roland Schäuble



F3A-Schweizer-Meisterschaft 2021 Championnat Suisse

F3A-Swissliga: zweiter Teilwettbewerb beim MAC Seeland

Ende August trafen sich die F3A-Kunstflug-Piloten beim MAC Seeland zum zweiten Teilwettbewerb im Rahmen der F3A-Swissliga. Die 18 Teilnehmer konnten bei besten Wetterbedingungen vier Vorrundenflüge auf dem für Kunstflug bestens geeigneten Fluggelände zwischen Aarberg/Bargen und Siselen durchführen. Die besten 6 der Vorrundenflüge bestritten am Sonntag noch 2 Finaldurchgänge, bei denen das anspruchsvollere Programm F21 geflogen wurde. Die Mitglieder des MAC Seeland überzeugten mit ihrer unkomplizierten, kameradschaftlichen und zuvorkommenden Gastfreundschaft – vielen Dank allen Helfern.

Die Resultate der zwei Teilwettbewerbe der Swissliga führten kombiniert zur Rangliste der Schweizer Meisterschaften F3A für das Jahr 2021. Die detaillierten Ranglisten sind zu finden unter <https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=5938&lang=DE>

Die Fachgruppe F3A des SMV bedankt sich bei den organisierenden Vereinen, den Funktionären (Punktrichter, Jury, Wettbewerbsauswertung) und den teilnehmenden Piloten für die faire und kameradschaftliche Austragung der Wettbewerbe. Das Siegertrio Sandro Matti,

Marc Rubin und Reto Schumacher, das auch die aktuelle Nationalmannschaft bildet, wird die Schweiz im nächsten August an den Europameisterschaften in Spanien vertreten. Abschliessend kann festgestellt werden, dass trotz einschränkender Pandemievorschriften auch im 2021 ein beachtliches Programm in der Sparte F3A in der Schweiz durchgeführt werden konnte. In diesem Zusammenhang sind das Sportflyers-Juniorentaining des Nordostschweizerischen Modellflugverbands NOS, die dazugehörigen Sportflyers-Wettbewerbe in den Regionalverbänden NWS, BOW und NOS, die Punktrichterausbildungstage sowie die Durchführung des internationalen F3A-Wettbewerbs Coupe des Alpes in Reichenburg zu erwähnen. In Zukunft gilt es, die talentierten Junioren näher an die internationalen F3A-Programme heranzuführen sowie regelmässig neue Punktrichter für ihre anspruchsvolle Aufgabe zu gewinnen. ■

Matthias Bosshard,
Mitglied F3A-Fachgruppe SMV

Deuxième manche du championnat suisse de F3A au MAC Seeland

Les pilotes de voltige F3A se sont rencontrés à fin août au MAC Seeland à l'occasion de la deuxième manche du championnat suisse. Les 18 participants ont pu bénéficier de conditions météorologiques optimales et d'une très agréable piste de vol, située entre Aarberg/Bargen et Siselen. Les six meilleurs classés à la suite des quatre manches préliminaires (programme international P21) se sont retrouvés le dimanche pour effectuer 2 vols du très difficile programme international F21. Nous remercions chaleureusement les membres du MAC Seeland pour leur amicale hospitalité. Voici les résultats détaillés <https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=5938&lang=DE>

Les résultats de ces deux manches de Swiss-Liga (fin juin au GAM Romont et fin août au MAC Seeland) sont combinées pour donner le classement final du championnat suisse 2021 de F3A, qui est présenté ici. Le trio vainqueur, respectivement Sandro Matti, Marc Rubin et Reto Schumacher, formera aussi notre équipe nationale pour 2022 et défendra les couleurs de la Suisse aux prochains championnats d'Europe qui se tiendront en Espagne. ■

Finale, si nous dressons un bref bilan, nous avons pu cette année, malgré un calendrier qui a dû souvent être adapté à l'évolution de la pandémie, réaliser en Suisse un programme très complet de la catégorie de voltige F3A. Aux manches de championnat suisse décrites ci-dessus, il faut ajouter l'entraînement des juniors de la catégorie «Sport-flyer» dans la région NOS, les concours de cette même catégorie dans les régions NWS, BOW et NOS, les cours de formation des juges et le concours F3A international «la Coupe des Alpes» qui s'est tenu cette année à Reichenburg. Nous espérons ainsi motiver nos plus talentueux juniors pour qu'ils puissent exprimer leurs talents sur les difficiles programmes internationaux de F3A et former de nouveaux juges pour notre catégorie de prédilection. Le groupe de voltige F3A de l'Aéroclub suisse remercie les associations modélistes ayant organisé ces championnats, les fonctionnaires (juges, jury, etc.) ainsi que tous les pilotes et aides participants pour le déroulement dans un esprit sportif et amical de tous ces événements. ■

Matthias Bosshard
(article original en allemand)
Marco Pelizzone (pour la traduction en français)
Membres du groupe
F3A FSAM

40 Flüge in 5 Stunden

Challenge-Cup 2021 Breitenbach

Nach zwei Jahren Pause hatten wir endlich die Möglichkeit, den Challenge-Cup wieder durchzuführen. 2019 mussten wir wegen dem anhaltenden Dauerregen die Veranstaltung absagen, 2020 konnte dieser Wettbewerb wegen der Corona-Beschränkungen nicht durchgeführt werden.

Umso mehr haben wir uns auf die 25. Auflage gefreut und wurden mit 20 angemeldeten Piloten und ab dem Mittag mit blauem Himmel entschädigt. Der Morgennebel wurde mit ausgiebigem Brainstorming mit Kaffee und Gipfeli und schliesslich mit dem vorgezogenen Mittagessen vertrieben. Vermutlich werden wir in Zu-

kunft den Beginn der Veranstaltung am Morgen etwas verschieben müssen.

Trotz des verspäteten Wettbewerbsbeginns konnten in beiden Kategorien wie in den vergangenen Jahren zwei Durchgänge geflogen werden.

Das Punktrichterteam mit Daniela Schmitter, Emil Giezendanner, Claude Suter und Markus Witschi hat mit ihrem unermüdlichen Einsatz zum speditiven Ablauf des Wettbewerbs beigetragen. Im Programm Classic mit 13 gestarteten Piloten gewann der Vorjahressieger Marc Rubin vor Matthias Bosard und Sandro Veronelli. Das Programm Tuscon mit sechs gestarteten Piloten dominierte ebenfalls wie in den vergangenen Jahren Patrick Drack, ge-



folgt von Phillip Schürmann und Jean Claude Spillmann. Insgesamt konnten 40 Flüge in

5 Stunden in sportlicher und freundschaftlicher Atmosphäre geflogen werden. An der abschliessenden Rangverkündigung wurde jedem Teilnehmer ein Pokal für seine sportlichen Leistungen übergeben.

Einmal mehr ist es gelungen, diesen Freundschaftswettbewerb erfolgreich durchzuführen. Die Modellfluggruppe Breitenbach bedankt sich bei allen Teilnehmern, Punktrichtern, Funktionären und unserem Küchenteam für den geleisteten Einsatz. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Modellfluggruppe Breitenbach,
Felix Andres Ref. F3A



Ein grandioser Freiflugwettbewerb

Eurofly 2021 FAI-Weltcup in Mühlethurnen

In etlichen Modellflugkategorien wären die Organisatoren mit 120 Teilnehmenden ziemlich überfordert. In Mühlethurnen ist man sich weit mehr gewohnt. Doch Corona-bedingt waren es eben «nur» 120. Neben kleineren Junioren und Anfängerklassen standen die WM-Klassiker F1A Segelmodelle, F1B Gummimotormodelle sowie F1C Modelle mit Verbrennungsmotoren auf dem Programm. Die Leistungen in der neuen F1Q Elektroflugkategorie beeindruckte. Leider besteht dort das Pro-



Lebendiges Treiben auf dem grossen Feld in Mühlethurnen.



Die Kunst des Schleppens will gelernt sein.

blem, dass die verbrauchte Energie nur mit grösserem Aufwand bestimmt werden kann.

Das Schweizer Team mischte an vorderster Spitze mit. Dazu ist den Sportlern herzlich zu gratulieren.

Den Organisatoren ist es gelungen, trotz Spitzenkämpfen einen ruhigen und hochstehenden Wettbewerb zu leiten. Eine ausgezeichnete Werbung für den internationalen Freiflugsport. ■

Emil Giezendanner



Das Modell nicht aus den Augen zu verlieren, gehört zu den sehr anspruchsvollen Aufgaben der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.



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



Sportflyers- und Staffelwettkampf in Riggisberg

Bei bestem Wetter konnte am 25. September in Riggisberg der Staffelwettkampf, kombiniert mit dem Sportflyers-Wettbewerb, durchgeführt werden. In Abwechslung wurde immer ein Durchgang der Staffeln und dann der Sportflyer geflogen. Dies klappte erstaunlich gut, die meisten Punktrichter konnten so grad sitzen bleiben.

Morgens um 9.15 Uhr wurden die fünf Staffeln am Boden bewertet, da ging es um Grösse, Aussehen der Flieger und Piloten.

Da waren einmal die Worber, die MFG Zugerland, MSV Stetten und 2x Riggisberg, die letztjährigen Sieger aus Kulm fehlten diesmal.

Die Sportflyer-Veranstaltung besteht aus mehreren Wettbewerben und ist eigentlich für Einsteiger gedacht, wobei das

Flugprogramm schon einiges voraussetzt. Hier waren 9 Piloten gemeldet, einer musste absagen, zwei waren im Juniorenalter. Daniela Schmitter machte in Riggisberg toll Reklame dafür, so entschlossen sich kurzfristig 5 einheimische Piloten, teilzunehmen. Erstaunlich, wie die Jungs vom Wettkampffieber gepackt wurden. Da wurde plötzlich jeden Abend trainiert, was das Zeug hielt, es erinnerte mich fast an die glorreichen Heli-Zeiten...

Das Niveau der Sportflyer war doch recht hoch, da vertrug es keine größeren Fehler, sonst rutschte man sofort nach hinten. Pech hatte hier Walter Hirsig, unzählige Trainingsflüge ohne Probleme gemacht und ausgerechnet im zweiten Durchgang verabschiedete sich wahrscheinlich der Regler, der Motor ruckelte nur noch, Notlandung gelungen, aus der



Da braucht es keine Worte.



Die siegreichen Sportflyer (v.l.): Alain Schad, Rodito Nussbaumer, Kurt von Niederhäusern, Benjamin Reusser.

Rangliste

1.	Benjamin Reusser	434 Punkte
2.	Rodito Nussbaumer	402 (Junior)
3.	Kurt von Niederhäusern	381
4.	Alain Schad	373 (Junior)
5.	Martin Naef	347
6.	Peter Reusser	343
7.	Stefan Krebs	232
8.	Walter Hirsig	185



MG Worb war schnell unterwegs.



Die erfolgreichen Zugerländer.

Wettbewerb. Die zwei Junioren schlugen sich sehr gut, vor allem Rodito, er holte gleich zwei Medaillen ab.

Beim Staffelfliegen ging es hoch zu und her, jedenfalls wenn die Zugerländer unterwegs waren, sie hatten am meisten Trojaner in der Luft, da hat Godi was auf die Beine gestellt. Sehr, sehr bemerkenswert war der Pilot Lars Antonsen, im Rollstuhl, dank der grandiosen Mithilfe seiner Mutter und des ganzen Klubs, flog er sehr gut mit. Wenn man das gesehen hat, wurden unsere eigenen «Probleme» so klein und lächerlich. Da war so viel Leidenschaft, Freude, Arbeit, dass man wirklich ins Staunen kam.

Seine RC-Anlage musste extrem umgebaut werden, damit sie Lars bedienen konnte, was da abging und die hochemotionalen Worte seiner Mutter an



Familie Schmitter im Einsatz.

der Rangverkündigung... das liess jeden leer schlucken. Das Punkten beim Staffelfliegen ist nicht einfach, einfach war es auch für die Piloten nicht, da sind so viele Faktoren, die mit reinspielen, Grösse der Staffel, je mehr, je schwieriger.

Die Geschwindigkeit der Modelle, die Risikobereitschaft, das hängt auch mit dem Preis der Modelle zusammen. Drei Staffeln waren mit Trojan unterwegs, grosse und kleine, sehr beliebt, der Flieger! Trotz Wettbewerb sollten hier der



Martin Naef und der SMV-Präsi, Adi Eggenberger.

Plausch und die Freude im Vordergrund stehen. Spätestens bei der traditionellen Monstestaffel zum Schluss kam dies doch zum Vorschein, aber wir schafften nicht ganz zwanzig. ■

Ueli von Niederhäusern

Heisser Wettkampf im kühlen Nieselregen

Nach einem Jahr Pause ist am letzten Oktoberwochenende zum dritten Mal die Fribourg's Trophy ausgerichtet worden. 20 F3J-Piloten fanden sich im Weiler Jetschwil bei Düdingen ein, darunter auch welche aus Deutschland, Frankreich und Italien.

Die Trophy wurde zwar als internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, einer der wenigen in ganz Europa dieses Jahr. Anders als in den vergangenen Ausgaben zählte sie jedoch nicht zum Weltcup und zur Contest Eurotour. Seit Beginn der Corona-Krise hat es im F3J, wie in allen anderen Modellflugkategorien, kaum mehr Wettkämpfe gegeben. Ansporn genug für Organisator Markus Schneuwly. «Jetzt erst recht den Kopf nicht in den Sand stecken», sagte er sich und ging das Risiko ein, einen Wettbewerb auf die Beine zu stellen. Allerdings konnte der Event nur kurzfristig und erst im Spätherbst angesetzt werden. Möglich war es auch nur

durch die tatkräftige Hilfe der Mitglieder des Modèles Réduits Groupement Fribourg. Ein Grund waren die vielen offenen Fragen rund um Corona, der andere das wochenlange Regenwetter im Frühling und Sommer. Letzteres führte zum Beispiel dazu, dass der Landwirt, der das Gelände zur Verfügung stellte, bis drei Wochen vor dem Anlass nicht wusste, ob die Wiese am Wettbewerbsdatum überhaupt gemäht sein wird.

Petrus zeigte sich einigermaßen gnädig. Trotz zeitweiliger Niederschläge kam jeder Pilot über die beiden Tage auf insgesamt mindestens elf Wertungsflüge. Wie für Herbsttage erwartet, war die Thermik allerdings schwach und spärlich. Die Piloten mussten also beim Start eine möglichst grosse Höhe herausholen. Auch galt es, keine Landepunkte zu verschenken.

Wenig Neues gibt es von den eingesetzten Modellen zu berichten. Maxa, Pike und Explorer in verschiedenen Versionen



Gestartet wurde mit 130 Meter an der Winde.

sind nach wie vor die Wahl vieler Piloten. Einzige Neuheit war der Prestige 2PK von Samba Model.

Zum ersten Mal wurde mit einer kürzeren Distanz von 130 Metern von der Winde bis zur Umlenkrolle gestartet. Im Reglement wäre eigentlich eine maximale Distanz von 150 Metern vorgesehen. Die Landefelder wurden zwischen den Startbahnen eingerichtet. Das war zwar für alle Piloten ein bisschen neu, aber das Gelän-

de liess nicht mehr Platz zu. Am Samstag um 9.30 Uhr fiel der Startschuss zum Wettbewerb. Bei Nieselregen war der Schwierigkeitsgrad extrem. Flugzeiten von 10 Minuten waren nur bei sehr wenigen Durchgängen möglich. Der Sonntagmorgen begann zunächst mit Nebel. Doch allmählich zeigte sich zaghaft die Sonne und zauberte den Piloten ein Lächeln aufs Gesicht. Weil Sonne meist auch Thermik bedeutet! Nach den ersten



Wenig Neues gibt es von den eingesetzten Modellen zu berichten.

Durchgängen mit Flugzeiten von unter 8 Minuten setzte schliesslich leichte Thermik ein. Bis zum Mittag war die Qualifikation für das Fly-off abgeschlossen. Zwischen Platz 1 und Platz 6 lagen nach elf Runden und einem Streichresultat nur 1,1 Prozent Unterschied, eine sehr enge Angelegenheit also.

Doch im Finale mit einer Rahmenzeit von 15 Minuten fing es für alle bei null an. Obwohl ein bisschen Thermik vorhanden

war, flogen die Piloten auf Sicherheit – keiner wagte den Kurzstart. Am Ende eines packenden Fly-offs mit zwei Durchgängen hatte Dominique Wettstein (CH) die Nase vorne. Hinter ihm platzierten sich Thomas Kuebler (CH) und Roland Kurtz (D) auf den Ehrenplätzen. Bei der Siegerehrung richtete die Düdinger Gemeinderätin

Marianne Dietrich, Verantwortliche für den Sport, ein paar Worte an das Publikum und die Piloten. Die Fribourg's Trophy sei für sie eine sehr lehrreiche Veranstaltung gewesen. «Man kann es auch Weiterbildung nennen, denn mir war nicht bewusst, dass Modellflug auch ohne Störung der Umgebung möglich ist», sagte sie.

Nach einem gelungenen Anlass mit ausgezeichneter Stimmung unter den Piloten und Helfern steht bereits fest, dass nächstes Jahr am gleichen Ort die 4. Fribourg's Trophy stattfinden wird, wieder als Weltcup und Euro-Contest. Als Datum wurde das Wochenende vom 21./22. Mai 2022 festgelegt. ■

Christian Hunkeler



Das F3J-Teilnehmerfeld an der internationalen Fribourg's Trophy.

Nichts Neues bei den schnellen Elektro-Seglern

Saisonabschluss in der Klasse «RC electric powered multi task gliders»

Die erste Elektroflug-FAI-WM-Klasse bewegt sich heute in stabileren Gewässern. Einen guten Beitrag dazu geleistet hat die Abkehr von der andauernden, fast zwanghaften Regelländerei. Die aus einem halben Dutzend bestehenden, engagierten Schweizer F5B-Piloten weisen ein beachtliches Niveau auf und brauchen sich auch international nicht zu verstecken. Leider ist in weiter Ferne – wenn wir die Schwätzerei einmal weglassen – kein Nachwuchs in Sicht.

Zwei Wettbewerbe in der Schweiz

Das OK-Team im NOS hat zwei Wettbewerbe zusammen mit dem MV Pfäffikon und der MG Mörsburg organisiert. An der SM in Pfäffikon ist einmal mehr der Buttiker Patrick Häusler angetreten, und das hat die übrigen Teilnehmer ganz schön unter Druck gesetzt. So muss es sein. GZ



Die Medaillengewinner der SM F5B 2021 in Pfäffikon (v.l.): Marco Cantoni (2.), Thomas Wäckerlin, F5B-Schweizer-Meister 2021, und Patrick Häusler (3.).

Der internationale Wettbewerb in Wittenwil

Oder... Abschluss einer Selektionsperiode von 2 Jahren im Zeichen von Corona...

Anfang 2019 waren sie bereit: die Modelle für die F5B-WM in Bulgarien. Bereit zum Saisonstart: das Team, im ständigen Austausch per WhatsApp. Der Lockdown im Frühjahr hat dann die ganze Saison 2019 praktisch ausradiert. Einzig in der «Corona-Sommerpause 2019» gab es mit dem internationalen F5B-Wettbewerb in Flaachtal, gleichzeitig als Schweizer Meisterschaft gewertet, einen einzigen halbwegs internationalen Vergleich, bei dem sich die Schweizer in WM-Form präsentierten.

So kam es dann am 9. Oktober in Wittenwil zu einem eigentlichen «Showdown». Dieser Wettbewerb am Schluss einer Saison, welche von unzähligen Verschiebungen und Absagen geprägt war, wurde dann auch

nicht nur zu einer Nationalmannschaftsauscheidung, sondern er war auch der einzige Eurotour-Wettbewerb und gleichzeitig der einzige FAI World-Cup des Jahres 2020. Es stand also buchstäblich viel auf dem Spiel. Es kamen dann auch nicht Krethi und Plethi, sondern die Crème de la Crème: Vier Weltmeistertitel standen am Start, die ganze deutsche Nationalmannschaft, zwei französische Toppiloten und mit Gerben van Berkum der amtierende Weltmeister und Überflieger der letzten Jahre. Alles war also angerichtet für einen würdigen Saisonabschluss. Mit Wolfgang Schulz als Jury-Präsidenten, seines Zeichens auch der «Erfinder» des weltweit eingesetzten F5B-Messsystems, war auch sichergestellt, dass alles reglementskonform ablaufen sollte. Die Modellfluggruppe Mörsburg hat mit ihren Helfern das Mess-Team um Emil perfekt ergänzt und zum tollen Gelingen beigetragen. Präsident Christoph Peter und Vizepräsident Carlo Fornasier waren sich nicht zu schade, die verantwortungsvolle Aufgabe als A-Linienrich-



Gewinner des internationalen F5B in Aadorf (v.l.): Thomas Wäckelin (2.), Marco Cantoni (1.) und Gerben van Berkum, NED (3.).

ter zu übernehmen. Zum Wettbewerbsablauf: Es wollten alle auf Teufel komm raus zeigen, was sie noch draufhaben, so kam dann keiner wirklich ohne Fehler durch. Ein Verwender, ein Motor-Einflug, ein Motordefekt, ein Motorstotterer etc., jeder der topplatzierten Piloten hatte 1–2 «Episödchen». So hoffte dann auch jeder, dass es bei nur einem Patzer bleibt, der mit dem Streichresultat wegfallen würde. Die Spannung war hoch, wurden doch in der vorderen Hälfte ausschliesslich

49 und 50 Strecken «runtergebrettert». Dies bei anfänglich bedecktem Himmel (was zum Energiesparen für den Dauerflug riet) und Wind, welcher aus der Strecke herausblies, nicht unbedingt berühmt für schnelle Bedingungen. Die Überraschung kam dann mit der Siegerehrung: Es war so eng wie noch nie: Der Erste (Marco) und der Zweite (Thomas) punktgleich, der Dritte (Gerben) nur 0,1 Punkte dahinter und auch der Vierte (Lucas) nur gerade mit 6 Punkten Ab-

stand (weniger als eine Strecke). Dies bei knapp 3000 Totalpunkten. Am Schluss musste dann das bessere Streichresultat das Zünglein an der Waage spielen, um den Tagessieger zu erküren ...

Damit war auch die Selektion der Nationalmannschaft besiegelt und die aktuelle Nationalmannschaft wird die Schweiz wohl auch im nächsten Jahr repräsentieren (nach der formellen Bestätigung durch die FaKo). Ein kleines Detail: Alle drei Piloten hatten über die 2 Jahre hinweg bei allen in die Wertung gekommenen Flügen 49, 50 und vereinzelt auch 51 und 52 Strecken geflogen ... Die Team-piloten werden von Andy Lang (Propellermeister) und Ralf Drinkmann, welcher in Wittenwil seinen ersten 1000er erflieg, unterstützt und auch immer wieder herausgefordert. Vielleicht hatten da einige gerade wegen Corona etwas mehr Zeit zum Tüfteln und Testen ohne das Herumreisen von Wettbewerb zu Wettbewerb ... Die nächste Saison kann kommen!

Marco Cantoni





Es wurde Zeit

Schweizer Meisterschaften F4C und Jet Scale in Interlaken

Verdeckte am Samstag noch eine zähe Nebeldecke die wärmenden Sonnenstrahlen, sah der Sonntag vielversprechend aus. So wurde der Tag dem Namen «Sonntag» schlussendlich auch gerecht.

Auch wenn die Massnahmen wegen Covid-19 die Freiheit da und dort etwas einschränkten, hat sich, symbolisch gesagt, auch hier der Nebel etwas gelichtet, die Erleichterung war dementsprechend gross, dass end-

lich wieder mal ein Wettbewerb stattfinden konnte. Die Freude war deutlich zu spüren, dass man sich wieder treffen konnte. Man hatte sich viel zu erzählen. Die idealen Verhältnisse mobilisierten nicht nur Modellflugpiloten, so beobachteten auch zahlreiche Zuschauer die Flugdarbietungen am Himmel.

Neue Gesichter

Sehr erfreulich: Mit Jean-Luc Zogg von der MG Yverdon in der Kategorie F4C und Chris-



Ein echter Blickfang, die R.A.F. se5a.

toph Helbling von der MAC Biel in der Kategorie Jet Scale waren zwei Teilnehmer zum ersten Mal am Start einer

Schweizer Meisterschaft. Die beiden haben sich tapfer geschlagen! Frisches Blut tut der Modellflugszene gut.



BAe Hawk T1 von «Neuling» Christoph Helbling, er landete im hervorragenden 6. Rang!



De Havilland DH-115 Vampire Trainer von Reto Senn, Sieger in der Kategorie F4C.



R.A.F. se5a kurz nach dem Start.



Jean-Luc Zogg mit seiner R.A.F. se5a.



Max Schilt war mit einer C-36 am Start.



Die Dewotone von Urs Brand.

Vorne in der Rangliste trifft man die bekannten Gesichter, welche die Podestplätze besetzten. Rangliste: [https://](https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=5865&lang=DE)

www.modellflug.ch/events.aspx?Event=5865&lang=DE
Ein dickes Lob gehört der MFG Interlaken, welche einen super

Einsatz geleistet hat. Mit äusserst fleissigen Mitgliedern und Helfern haben sie eine perfekte Meisterschaft organisiert.

Es ist bekanntlich recht schwierig, eine geeignete Infrastruktur für einen solchen Anlass zu finden, darum ist es jedem Verein hoch anzurechnen, der sich die Mühe nimmt, einen solchen Wettbewerb zu organisieren. Eine solche Scale-Meisterschaft ist auf ein geeignetes Gelände mit genügend grossem Flugraum und einer Hartbelagpiste angewiesen.

Wir dürfen uns auf 2022 freuen, da ist im September in St. Stephan die nächste Schweizer Meisterschaft geplant. ■



BAe Hawk T1 «Red Arrows» in Aktion.



Pilatus Porter von Gody Fischer.

Daniel Müller



Aero L-39C Albatros von Andreas Schär, Sieger in der Kategorie Jet Scale.

Erster Styro-Cup der SwissAkro Connection

Bericht vom Wettbewerb der SAC am 20. November 2021 bei der IG Mooshof in Büron

Schon früh herrschte an diesem Samstag Betrieb auf dem Modellflugplatz beim Mooshof in Büron.

Hier, in der Luzerner Gemeinde unweit des Sempachersees, betreibt eine Gruppe Männer unter dem Namen IG Mooshof ihren Modellflugplatz. Für heute wollen sie nicht unter sich bleiben, sie haben zu einem Flugwettbewerb eingeladen. Zugelassen für diese Competition unter Führung und Patronat des SAC sind Modellflugpiloten mit einem Motorsegler aus Styropor, der nicht mehr

als CHF 300–350 kosten darf und höchstens 3 m Spannweite aufweist. 17 Piloten aus der ganzen Schweiz haben sich angemeldet.

Der Grundgedanke

Der Modellflugsport ist nicht nur eine tolle Freizeitbeschäftigung, vielmehr ist er Ausgleich zum Berufsalltag und Basis für unzählige Freundschaften. Unter den Piloten, die sich im Rahmen des SAC immer wieder treffen, ist der Gedanke gewachsen, dass nicht nur das Fliegen einiger Spitzenpiloten ihr Anliegen sein soll, vielmehr möchten sie auch junge und neue Flugbegeisterte für das Steckenpferd gewinnen. Der Einstieg soll möglichst einfach sein, der Anlass auch für kleine Fluggruppen durchführbar. Das kurze und klare Reglement des Styro-Cups (www.swissacro.ch) lässt höchstens 25 aktive Piloten für einen Anlass zu. Die einfach gehaltenen Flugfiguren garantieren ein spannendes, kurzweiliges Programm.

Der Wettkampf

Ab 9 Uhr treffen nach und nach die Gastpiloten ein. Nach dem Briefing wird geübt. Die Plätze im Flugzeugpark werden bezogen, die Akkus gewärmt. Nach



dem Briefing der Piloten kann auf der Wettbewerbsanlage geübt werden. Geflogen werden anschliessend vier Durchgänge. Nach dem ersten Lauf werden in den Gängen 2–4 mehrere Flieger im gleichen Turnus gestartet. Das spart Zeit und verpflichtet die Piloten zu einer optimalen Absprache und Verlässlichkeit bei maximaler Flexibilität. Diese Läufe gehören

wohl zu den schönsten und amüsantesten Momenten des Events.

SAC Styro-Cup 2021

1	Berger Stephan	2978.57
2	Eggenberger Adrian	2949.69
3	Gratwohl Hans	2921.05

Gesamtrangliste:
modellflug.ch/Sport/Resultate





Die Kameradschaft

Neben dem Flugbetrieb bleibt aber auch genügend Zeit für eine Bratwurst vom Grill, einen Kaffee mit Kuchen und besonders ganz viele Gespräche übers Fliegen, Modellbauen, Gott und die Welt. Zuweilen sei beim «Brichten» auch etwas Modellfliegerlatein dabei. Das

streiten allerdings ausnahmslos alle Teilnehmer mit einem Augenzwinkern ab. Mit dem Schlussfoto, klammen Fingern und kalten Zehen- und Nasenspitzen konnten eigentlich alle ihre Schaumflieger wieder mehr oder weniger heil nach Hause nehmen. SAC und IC Mooshof dürfen zufrieden und

mit Stolz auf einen gelungenen Flugtag zurückblicken.

Ausblick

Nicht nur auf dem Mooshof soll es in naher Zukunft Styro-Cups geben. Bereits ist für den Dezember 2021 ein weiterer Anlass bei einer Modellfluggemeinschaft geplant.

Der Styro-Cup ist das beste Beispiel dafür, dass Modellfliegen bei kalten Temperaturen und unter einer grauen Nebeldecke unglaublich viel Spass machen kann. ■

Hansueli Tanner

Dieser Platz ist für Sie reserviert!

**modell
flugsport**

Haben Sie Fragen?
Dann zögern Sie nicht, mich anzurufen!
T +41 58 344 94 83,
peter.frehner@galledia.ch



LEOMOTION.COM



Reach new heights

LeoFES mit Quick-Link



Front End Selflaunch:
Der einzigartige Quick-Link erlaubt die Anbringung des Klapp-Propellers in Sekunden ohne Werkzeug

Leomotion GmbH
Kirchgasse 3
8332 Russikon
Switzerland

info@leomotion.com
www.leomotion.com

Segel- & Motorflug



Ob Indoor oder XXL, wir haben Ihr Traum-Modelle auf Lager: Vladimir, ChocoFly, Sebart, PCM, Baudis, GliderIt, Krill, Valenta, NAN, Tangent, Graupner, Aeronaut,...



LEOMOTION

Prévention des accidents et prise d'influence dans l'aéromodélisme



Adrian Eggenberger

Ce texte a vu le jour à la suite de diverses expériences et discussions avec des pilotes aéromodélistes observateurs. Cet article commun en mon nom en tant que président de la FSAM devrait contribuer à une plus grande prise de conscience et à vivre plus activement la sécurité. En fait, il est assez clair de savoir ce qu'il faut faire pour qu'aucun accident n'arrive et qu'aucun différent ne se produise sur le site de vol de pente ou sur le terrain d'aéromodélisme. Pour cela, il y a de bonnes bases, comme p. ex. le Safety compendium de la FSAM ou alors l'article «Fascination du vol de pente» dans le Modellflugsport 3/2018. Malgré tout des accidents se produisent et les esprits s'échauffent par la suite. Nous devons donc encore mettre mieux en pratique les bases connues, y être attentifs et les vivre au quotidien.

En recherchant dans la littérature à ce sujet, on tombe sur le terme Airmanship. Il en va des capacités, de discernement, de prise de conscience de la situation ou tout simplement de la «bonne» attitude dans l'aviation. «L'Airmanship est l'utilisation conséquente d'un bon jugement et de capacités bien développées afin d'atteindre ses buts aériens.»

Une attention particulière à l'aspect partiel de prise de conscience de la situation (Situational Awareness ou aussi attention) sera prêtée dans cet article

Une chute voire un accident avec l'implication de personnes est souvent précédé d'une inattention qui par après a contribué à l'évènement. Souvent par après, on entend des phrases comme: «Je me disais encore que cela ne se passerait pas bien, car déjà avant il n'avait pas bien contrôlé son modèle avant le premier

vol, d'autres lui avaient déjà dit, qu'il ne devait pas voler si près de nous ou survoler la tête des randonneurs». Une partie des incidents, par chance mineurs, pourrait donc être évitée si une prise d'influence était faite à temps et avec succès. Le hic réside dans les relations humaines:

Une prise d'influence réussie n'est possible qu'avec une base de confiance établie au préalable

Une prise d'influence demande du courage, car il faut s'attendre à de la résistance de la part d'une ou de plusieurs personnes présentes. Plus la base de confiance est bonne, moins il est difficile de s'exprimer devant quelques personnes ou dans un groupe. Quiconque s'attend à être rabroué voire agressé par les autres, se taira. Ainsi, une occasion se perd d'apporter une amélioration, de vivre activement ensemble ou d'éviter un éventuel incident.

La question est de savoir comment parvenir à une culture qui amène les cracks et débutants, les experts et personnes réfléchies à s'exprimer inconsciemment à tout moment? Voici quelques exemples qui justifient des interventions bien intentionnées:

- Des passages rapides et rapprochés qui ne sont pas annoncés.
- Malgré une annonce d'atterrissage, les vols continuent.
- Après un atterrissage, la piste n'est pas dégagée immédiatement.
- L'espace aérien proche est longuement utilisé pour des virages rapides.
- La direction de la spirale du pilote le plus élevé n'est pas suivie.
- Les pilotes sont trop éloignés et ne peuvent pas entendre les annonces, si le vent souffle.
- Les personnes qui ne volent pas parlent trop au milieu des pilotes qui volent.

Une activité de vol avec une communication active entre les participants conduit automatiquement à plus de sécurité et en fin de compte à plus de plaisir à voler.

Nos expériences ont plus de valeur que le vol en soi

Cette thèse peut facilement être prouvée: pourrais-tu aussi bien voler si tu avais tout appris par toi-même? Volerais-tu aussi souvent en t'amusant si tu devais toujours voler seul? – eh bien.

Voler dans de beaux endroits pendant les vacances, à la maison et à l'étranger, avec des amis ou de nouvelles connaissances proches ou lointaines sont des points forts de notre activité de loisir variée. Par exemple, la joie mutuelle partagée lorsque nous montrons comment voler sûrement et sans stress dans les montagnes à une personne venue d'une contrée plate. Ou alors écoutez ce qui enthousiasme les autres sur leurs modèles et expliquez comment vous avez adapté votre propre modèle pour le vol dans les Alpes. Se faire expliquer comment réussir une figure de vol que l'on n'a pas encore pu voler correctement. Cela nous motive de nous faire réciproquement progresser du point de vue technique et du vol. Apprendre les uns des autres crée le groove pour trinquer après les vols et permet aussi parfois de déraiper, dans la bonne humeur, des faits au latin de l'aviation. De cette manière ou similairement, la base d'une camaraderie se développe, ce qui permet

Patrimoine culturel de l'aéromodélisme et menaces

Depuis le début de l'aviation et depuis d'innombrables générations, l'aéromodélisme est un élément important pour promouvoir les talents et les passions, un gain pour la société.

Les influences extérieures, telles que les lois et les ordonnances relatives à l'utilisation de l'espace aérien et du sol, de même que la protection de la nature, exercent une pression énorme sur l'aéromodélisme et remettent en cause les avantages pour la société. La contrainte de densité causée par la surutilisation des zones de loisirs locales, par le comportement général des personnes en ce qui concerne les loisirs et particulièrement encore intensifiée par le coronavirus peut entraîner l'aéromodélisme dans de graves difficultés.

Les pilotes d'aéromodélisme imprudents et rustres que l'on trouve souvent aussi en dehors des terrains d'aéromodélisme attirent l'attention sur eux et jettent le discrédit sur l'aéromodélisme en général aux yeux de nos semblables suspicieux.

Particulièrement aujourd'hui, alors que les conditions extérieures nous oppriment, nous les pilotes aéromodélistes, chacun de nous est tenu de pratiquer l'aéromodélisme de manière réfléchie. Plus nous consolidons culturellement l'aéromodélisme de l'intérieur, mieux nous pourrions contrer avec assurance la pression de l'extérieur.

La prévention des accidents se trouve au sommet de notre patrimoine culturel. Les accidents graves se retrouvent très vite dans les médias et les dégâts causés n'affectent non seulement les personnes directement concernées par l'accident, mais aussi l'aéromodélisme dans son ensemble.



que les interventions soient comprises de manière constructive et que des prises de conscience influencent son propre comportement. Un vol sûr et un contact ouvert ne limitent pas, mais augmentent la valeur de l'aéromodélisme. Il n'en va pas que de l'activité de vol coordonnée dans la pente ou au terrain de vol, mais aussi de l'aéromodélisme en général.

Un seul accident peut engendrer des dommages durables à l'aéromodélisme en Suisse

Nous devons être conscients qu'un modèle réduit d'aéronef **peut devenir dangereux et mettre en danger des tiers**. Il s'agit de toutes les personnes se trouvant à proximité d'un modèle réduit volant, c'est-à-dire les autres pilotes, mais aussi les passants. Les nouvelles d'accidents se trans-

mettent aujourd'hui en l'espace de quelques minutes dans les médias modernes et traditionnels. La plupart du temps, la partie de l'annonce, selon laquelle quelque chose de grave est arrivé, est juste. Cependant, les informations erronées ne peuvent plus être supprimées. C'est pourquoi nous devons tout faire **pour qu'aucune personne ne soit lésée**.

Conclusion: de la théorie à la pratique dans la vie de tous les jours

Nous savons ce qui est à faire. Soyons un peu plus courageux

et parlons de ces thèmes délicats avec les collègues lors de vol de pente et sur le terrain de vol et laissons-nous aussi de temps en temps, en tant que pilote, faire ouvrir les yeux par les autres. Il faut un peu de courage et d'assurance, mais cela fonctionne et cela nous aide tous. Cela augmente surtout le plaisir de voler ses modèles et c'est le centre de notre merveilleuse activité de loisir.



Composite RC Gliders

Optional Ready to Fly lagerhaltig

E-Versionen verfügbar

KST DIGITAL SERVO Offizieller Händler

D-6484

+49 151 512 313 75
 compositercgliders
 composite_rc_gliders
 @compositercgliders
 info@composite-rc-gliders.com
 www.composite-rc-gliders.com

Newsletter Anmeldung: www.bit.ly/3pgj5wi

SCAN ME

185 mm

63 mm

Interessiert an einer Anzeige?

Für nur CHF 696.- oder CHF 452.- (schwarz/weiss), können Sie Ihre Anzeige bei uns platzieren!

modell flugsport

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

Young SilentWings 2022



20. bis 22. April im Fliegermuseum Dübendorf

Du wirst von unseren Fachleuten unterstützt beim Ausrüsten eines RC-Elektro-Segelmodells oder Einsteiger-Kunstflugmodells. Du bekommst Unterstützung beim Einfliegen. Mit organisierten Trainings wirst du in den modernen Modellflugsport eingeführt.

Teilnehmer sind: Juniorinnen und Junioren einer AeCS/SMV-Modellfluggruppe im Alter bis 18 Jahre.

Interessierte Jugendliche und Eltern melden sich auf www.modellflug-nos.ch oder unter ebi.giezendanner@bluewin.ch. Emil Giezendanner beantwortet gerne Eure Fragen, Telefon 043 288 84 30. Organisator ist die Modellflug Region Nordostschweiz NOS in Zusammenarbeit mit dem Fliegermuseum Dübendorf.

Weitere Infos und Anmeldebogen ab 1. Januar 2022:
www.modellflug-nos.ch

Anmeldeschluss:
27. Februar 2022



- RC-Elektro-Segelmodell «ELITE».
- Flügel-Spannweite 3 m.
- Ein ideales Juniorenmodell.
- Wir bauen unter kundiger Leitung Motor und Fernsteuerung ein.
- Wir helfen beim Einfliegen und Trainieren.

- **Ziel:** Schweizer Meisterschaft 2022.



- Ein Kunstflugmodell mit sauberem Elektromotor. Eignet sich für Einsteigerinnen und Einsteiger.
- Unsere Instrukoren helfen beim Einbau von Motor und Fernsteuerung sowie auch beim Einfliegen. Wir führen zudem Trainings durch.
- **Ziel:** Teilnahme an einem Sportflyers-Wettbewerb im Herbst 2022.

ZKS Zürcher
Kantonalverband
für Sport



NOS Impuls

Die neuen FAI-Programme 2022/23

Samstag, 30. April 2022,
Technorama Winterthur
Im F3A-Kunstflug wechseln alle zwei Jahre die Figurenprogramme. Diese sind nicht nur anspruchsvoll, sondern benötigen sehr oft auch genauere Interpretationen. Hauptreferent Peter Uhlig, Deutschland. Er ist Chairman des CIAM F3-Aerobatic Subcommittee und langjährig erfahrener F3A-Punktrichter.
Infos und Anmeldung:
www.modellflug-nos.ch

52. «Zäziwiler» 2022

Sonntag, 20. März 2022,
(Verschiebedatum 27. März)
Bueleberg, 3532 Zäziwil
Modellfluggruppe Grosshöchstetten
Infos: www.mg-gh.ch
Kontakt: Patrick Schüpbach,
079 739 25 78
quattro36@hotmail.com

Young SilentWings 2022

20.–22. April im Fliegermuseum Dübendorf
Du montierst flugfertig ein Kunstflugmodell oder einen 3-m-Segler.

Der Kurs richtet sich an Juniorinnen und Junioren bis 18 Jahre. Mitgliedschaft einer Modellfluggruppe SMV/AeCS.
Infos und Anmeldungen:
www.modellflug-nos.ch

Coupe des Alpes 2022

48. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS
16. / 17. Juli 2022 Region NOS
Infos folgen im Januar auf www.modellflug-nos.ch
Anmeldung: www.modellflug.ch

Open Fly-in und Sternmotoren-treffen

Modellflugplatz Oberbuchsiten
Koordinaten: 47°17'45" N / 07°45'07" E
Info: mfvgaeu.ch
Roger Soom, 078 833 56 08
r.soom@bluewin.ch



Experten-Treff 2022

Der Experten Treff ist ein kleiner, aber feiner Winteranlass im zugerischen Hünenberg in der Zentralschweiz... von Modellfliegern für Modellflieger.

2018 wurde dieser Modellflieger-Event ins Leben gerufen. Hintergrund und Motivation ist, einzelnen Manufakturen und Kleinunternehmen, welche sich hauptsächlich auf einer Internetplattform bewegen, eine Bühne zu geben, um sich zu präsentieren und persönliche Kontakte mit der Kundschaft zu schliessen. Am **Samstag, 5. Februar 2022**, von 9.00 bis 17.00 Uhr ist es wieder so weit.

Wir öffnen zum vierten Mal die Türen zu diesem Anlass und freuen uns auf viele motivierte Modellflugenthusiasten. Die gesamte Präsentation hat Messe-

charakter. Neuheiten werden vorgestellt, auserlesene Modelle stehen zur Schau, zahlreiche Produkte sind im Verkaufsangebot. Fachvorträge und Vorstellungen gehören zum Inhalt des Tagesprogramms.

Der Zeitpunkt Anfang Februar ist so gewählt, die Winterpause zu brechen und interessierte Modellflieger anzusprechen. Besucher bezahlen keine Eintrittsgebühr. Ein Fliegerbeizli sorgt für einen positiven Beitrag zu den Betriebskosten.

Diese werden gewinnneutral gestaltet, um den Aufwand der einzelnen Aussteller tragbar zu halten und Kleinunternehmer zu fördern.

Die Ausstellungsräumlichkeiten sind grosszügig bemessen und erlauben genügend Abstände, um auch den aktuellen Corona-Vorschriften gerecht zu werden.



MODELLFLUG EXPERTEN TREFF 2022



Einladung

Samstag 5. Februar 2022

Böschhof Kultursilo Hünenberg ZG
09.00 bis 17.00 Uhr

Einziges Handicap ist die 3G-Regel, welche vom Bundesamt für Gesundheit vorgeschrieben wird. Wir sind verpflichtet, diese entsprechend anzuwenden und zu kontrollieren (Status Anfang November 2021). Modellflieger lassen sich nicht kleinkriegen und schauen positiv und optimistisch in die Zukunft.

Aussteller:

Leomotion GmbH, Ecalc, ChocoFly, MIGFlight, Composite RC Gliders, Arwico AG, Baumberger-Tech, 3D-Zone Meury, ERO Composite Technologie, Röscher Spritzwerk, Compsite Simmental, Aufwind Modellsportmagazin. ■



Flugtraining mit Gernot Bruckmann

Fliegen mit dem Weltmeister

Kunstflug-Training mit Gernot Bruckmann

Termin: 18. bis 22. April 2022

In der zweiten Osterwoche bietet die Modellflugschule Glocknerhof ein besonderes Highlight: Kunstflug-Training mit Gernot Bruckmann. Der erfahrene Modellflugpilot, Modellbauer und mehrfacher Staatsmeister, Europameister und Weltmeister unterschiedlicher Disziplinen steht in dieser Woche als Kunstflug-Trainer für Segelflug und Motorflug zur Verfügung. Für das Training bringt Gernot seine eigenen Modelle mit zum Glocknerhof. An vier Vormittagen wird alles rund ums Thema Kunstflug in Theorie und Praxis gelernt. Am Nachmittag bleibt genügend Zeit zum freien Fliegen, zum Entspannen im Hotel Glocknerhof und für Ausflüge in die Umgebung.

Für wen eignet sich das Training?

Das Flugtraining mit Gernot Bruckmann richtet sich an geübte Modellflugpiloten, die leichten Kunstflug schon beherrschen und sich verbessern möchten.

Flugmodelle

Geflogen wird mit Motorfliegern und Seglern von Gernot Bruckmann – auf Wunsch wählbar. Flugschüler können auch eigene Modelle mitbringen, um diese noch besser einzustellen und damit zu trainieren. Wie gestaltet sich das Training?

Im Theorieteil wird Gernot unter anderem auf Themen eingegangen wie: Was ist beim Kunstflug wichtig? Auf was sollte

man achten? Wie wird das Modell richtig eingestellt? Wie trainiert man richtig?

Beim praktischen Training wird gemeinsam mit Gernot mit den gewünschten Modellen Lehrer-Schüler geflogen. Er steht mit vielen Tipps und Tricks zur Seite. Auch Einstellen mitgebrachter Modelle ist möglich.

Reservierung

Reservierungen erfolgen bitte direkt beim Hotel Glocknerhof: +43 4712 721 0, hotel@glocknerhof.at, www.glocknerhof.at oder direkt an Gernot Bruckmann, +43 650 4330844, gernot@modellbau-bruckmann.at

Modellfliegen lernen im Glocknerhof in Kärnten

Die Modellflugschule Glocknerhof mit Fluglehrer Marco Duregger bietet verschiedenste Schulungen, Kurse und Seminare für Segler, Motorflug und Heli von März bis Oktober.

Flugkurse und private Flugstunden sind fast in jeder Woche möglich. Ergänzt wird das Angebot mit terminlich gebundenen Spezial-Schulungen wie Hangflug-Seminaren, Modellbau-Seminaren und 2022 erstmalig dem Kunstflug-Training mit Gernot Bruckmann. Zusätzlich wird eine Reihe an Themen-Veranstaltungen geboten: Segelschlepp-Wochen, Oldtimer-Treffen und Scale-Heli-Treffen.

Modellflugurlaub im Glocknerhof

Modellflugpiloten finden hier ideale Voraussetzung für einen entspannten Urlaub in Kärnten: komfortabler Modellflugplatz, Hangflug am Rottenstein, Schwimmbäder, Wellnessbereich, gute Küche und Freizeitangebote für die ganze Familie. Geöffnet ist das Hotel durchgehend von Weihnachten bis Mitte Oktober. ■

20. Nordwestschweizer

Modellbaubörse



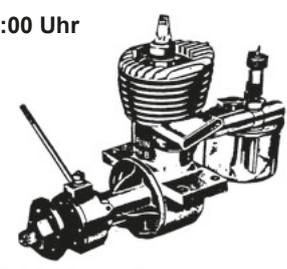
Samstag, 2. April 2022
8 bis 16 Uhr
Turnhalle Brislach

Organisator Modellflugverein Brislach
www.mfvbrislach.ch

MODELLMOTOREN – SAMMLERTREFFEN

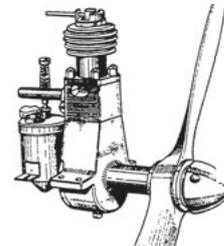
mit
MOTORENBÖRSE und AUSSTELLUNG

Samstag, 4. Juni 2022
10:00 bis 16:00 Uhr

in CH-3096 OBERBALM bei Bern
RESTAURANT BÄREN

Anfahrt: Autobahn A12 Richtung Freiburg, Ausfahrt Nr. 11 Niederwangen. Über Gasel, Niederscherli nach Oberbalm.
Koordinaten: Breite 46.873447, Länge 7.403469



26. SAMMLERTREFFEN DER
«M.E.C.A.» IN DER SCHWEIZ
(Model Engine Collector's Association)
Region 16

Kontakt: Daniel Gurtner,
gumotech@bluewin.ch Tel.: +41 (0)31 809 34 81 nach 19:00 Uhr



STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

Herausgeber

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

MFS-Redaktions-Team

Regional-Redaktoren	Aéro BOW ZEN NWS FGASI	Thierry Ruef Ueli v. Niederhäusern Urs Keller Roland Schlumpf Wolfgang Völlner	1350 Orbe 3123 Belp 5443 Niederrohrdorf 4102 Binningen 6900 Lugano	079 487 70 93 079 367 61 12 079 432 26 14 079 639 72 35 079 440 89 53	thierry.ruef@bluewin.ch huck21@2wire.ch ukeller@bluewin.ch roland.schlumpf@gmx.ch wolfvoeller.aeroflyti@bluewin.ch
Fachredaktoren	Grosssegler Scale-Helikopter	Georg Staub Anton Laube	8706 Meilen 4616 Kappel	079 401 04 00	forestdust@bluewin.ch info@swiss-scale-helikopter.ch
Reportagen und Video	Markus	Nussbaumer	6417 Sattel	077 418 22 38	m.nuessgi@bluewin.ch
Chefredaktion	Emil Ch.	Giezendanner	8330 Pfäffikon	043 288 84 30	editor@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
Lidostrasse 6, 6006 Luzern

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

WEMF/SW-beglaubigt, 7781 Expl.

Herstellung
Galledia Print AG

Erscheinungsdatum
Nr. 1/2022, Januar/Februar
22. Februar

Redaktionsschluss
Nr. 1, Januar/Februar
Redaktionsschluss: 20. Januar

Anzeigenschluss
Nr. 1, Januar/Februar
Anzeigenschluss: 24. Januar

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

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

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



FSC
www.fsc.org

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

Treffpunkt Modellflieger!

Glocknerhof ****
Ferienhotel

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

Fliegen in Kärnten



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



abheben

mit modell flugsport

- Ich bestelle eine **Gratis-Probenummer**
- Ich bestelle ein **Jahresabonnement für CHF 48.00** inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)
- Ich bestelle ein **Geschenkabonnement für CHF 48.00** inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)

Sie erhalten die Rechnung sowie einen repräsentativen Geschenkgutschein, den Sie dem Beschenkten überreichen können an Adresse 1. Das Heft wird dann jeweils direkt an den Beschenkten (Adresse 2) geschickt.

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ  Suisse



Adresse 1

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Datum

Unterschrift

Adresse 2 (für Empfänger des Geschenkabonnements)

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Coupon einsenden an ...

Galledia Fachmedien AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

oder per E-Mail an ...

abo.modellflugsport@galledia.ch

Dani
ist ein
Toolster.
Und du?

Werde auch du zum Toolster und bestell' dir dein Spezialwerkzeug beim Profi. Die grösste Auswahl direkt ab Lager gibt's nur bei [toolster.ch](https://www.toolster.ch)



[toolster.ch](https://www.toolster.ch)

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.



BRACK.CH

LIEFERT
IMPELLER
JET-TRAINER.



299.-

E-flite | HABU SS (Super Sport) EDF PNP, Impeller 70 mm 10 Blatt, Spannweite 1029 mm, 5 Servos, Brushless Motor und Regler sind bereits eingebaut und verkabelt, kompatibel mit 4S- bis 6S-Akkus
Art. 1291113

ENTDECKEN

Die Vielfalt von RC & Modellbau

Weitere RC-Modellbau-Produkte finden Sie auf [brack.ch/modellbau](https://www.brack.ch/modellbau)