

4/2014  
CHF 7.10 / € 4,80

JULI  
AUGUST

**modell flugsport**  
Schweizerischer Modellflugverband

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

# modell flugsport



04  
9 771424 423003

# Ausrüstung für Überflieger

## Brack.ch – Modellbau für Profis



**Exklusive Neuheit  
bei Brack.ch**

### Encore RC Invertix 400

Weltweit erster in Serie produzierter 3D-fähiger  
Fixed-Pitch-Multikopter als Bausatz

CHF **489.-**  
Art. 306224



Mit neuen Produkten halte ich meine  
Kundschaft stets auf dem aktuellsten  
Stand. Kombiniert mit der hohen  
Verfügbarkeit an Verbrauchs- und  
Ersatzteilen können Sie alles  
bequem aus einer Hand bestellen.  
**Dani, Produktmanager RC**



### Multiplex Royal SX Elegance

16-Kanal Telemetrie-Handsender-Set,  
inkl. Empfänger, M-LINK 2.4 GHz

CHF **658.-** **MULTIPLEX**  
Art. 306870

### Multiplex Profi TX 16

16-Kanal Einzelsender, M-LINK 2.4 GHz,  
neues, extravagantes Design

CHF **1399.-** **MULTIPLEX**  
Art. 306874



**AIR 14**   
PAYERNE SUISSE  
30.31 AUG 16 7 SEP

# HOCH HINAUS IM JOB?



# SPHAIR



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee  
Luftwaffe

INFOS HIER:  
[www.facebook.com/sphair.ch](http://www.facebook.com/sphair.ch)  
[www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)

# eFlight.ch

kompetent, schnell, zuverlässig

# 10 Jahre

## GAUI X7 Formula Kit

**Der Helikopter des Weltmeisters 2014!**

**Der Gaii X7 schlägt sie ALLE!**

Duncan Bossion ist an der Heli Masters 2014 in Venlo mit diesem Heli Weltmeister im Freestyle und nach Musik geworden!

Dieser Gaii X7 Formula Kit kommt mit allem, was das 3D Pilotenherz begehrt:

Neuer Formula-Rotorkopf, verstärkter Freilauf, spiralverzahntes Heck-Getriebe, rot-eloxierte Alu-Teile, Formula Canopy, **HALS** Haupt- und Heckrotorblätter!



# NEU!



## iCharger 4010 Duo Charger

**High Power Duo Ladegerät mit 2000Watt!!!**

Dieses Ladegerät lässt keine Wünsche mehr offen!

Geballte Leistung von bis zu 2000W ermöglichen es Ihnen

2x 10S Lipos mit bisher ungeahnter Power zu laden.

Der Duo-Port für 2x 10S Lipos mit max. 40A kann im

Extremfall auch zusammengeschlossen werden und somit

eine Ladeleistung von 70A erreichen!

Dieses Ladegerät verfügt über einen hochauflösendes Farb-

Grafik-Display, einen Datenspeicher von bis zu

64 Datensätzen, diverse Lade/Entlade-Programme und

über einen leistungsfähigen Balancer!

## QUADFRAME FOL SIX Kopter

**Top Hexakopter-Frame mit Faltfunktion!**

Die neuen Chassis von Quadframe können nun zum einfacheren Transport zusammengeklappt werden. Die Stabilität dieser tollen Kopter-Chassis wird dabei aber nicht beeinträchtigt!

Wahlweise mit 25mm Ø Carbon-Rohr Auslegern von 325mm (für 13" Props) bis zu 495mm (+15" Props).

Diese Frames können individuell zusammengestellt und nach Wunsch aufgebaut werden.



# NEU!

# NEU!

## ELF

## High End DLG von Vladimir

**Die neue DLG-Generation!**

Dieser High End DLG besteht durch absolut geniale

Flugleistungen und hervorragender Qualität!

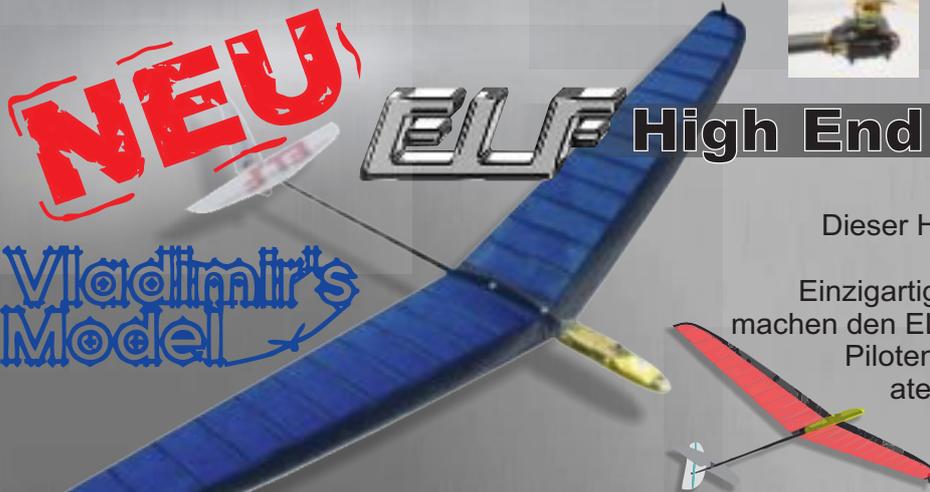
Einzigartiges Design und fortschrittlichste Technologie

machen den ELF zu einem richtigen Highlight für alle DLG-

Piloten! Erleben Sie die einfachste Art zu fliegen in

atemberaubender Verarbeitung und Perfektion!

Erhältlich in blau oder rot!



Erhältlich bei **eFlight.ch** und unseren Partnern



eFlight GmbH

Wehntalerstrasse 1

8155 Nassenwil

Tel: +41 44 850 50 55

Fax: +41 44 850 50 66

Kontakt: info@eFlight.ch

Shop: [www.eFlight.ch](http://www.eFlight.ch)

	Editorial	Seite 3
	Das wunderbare Flugbild der Oldtimer <i>Le vol majestueux des Oldtimers</i>	Seite 5
	Markt – Info – Marché	Seite 15
	Magazin	Seite 18
	Technik	Seite 22
	Pages Romandes	Seite 24
	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 27
	Resultate	Seite 43
	SMV	Seite 53
	Agenda und Calendarium	Seite 58
	Impressum	Seite 60

**www.modellflugsport.ch**  
 verbindet Tradition und Fortschritt. Wir zeigen die neuesten Entwicklungen und pflegen gleichzeitig auch unsere historischen Grundlagen. Deshalb sind wir auch morgen und übermorgen aktuell.





**Titelbild/Frontispice:**  
 Kalinin K-7 von/de Rainer Mattle.

*Photo: Hermann Mettler*

**JR PROPO**



FORZA 450EX



FORZA 700



**XG14/XG14E**



**XBus**



**2B-X**

MADE IN SWITZERLAND

Lieferung nur über Fachgeschäfte!  
 Händlerstragen willkommen

**AKMODI**

Platzstr. 15 - CH-4314 Zolingen  
 Tel. 061 / 843 05 00  
 www.akmod.ch - info@akmod.ch

# THE LEGEND RETURNS

## HOBBYZONE CORSAIR SAFE

hobbyzone

Träume, Entdecke, Fliege



**RTF**  
HBZ8200

**RTF**  
HBZ8280

**SAFE**



	1120 mm
	890 mm
	480er Brushless
	1800mAh 3S LiPo

### FEATURES

- Alte Parkzone Corsair mit neuer SAFE-Technologie
- Als prädestiniertes Einsteigermodell nun unter der Marke Hobbyzone erhältlich
- Anfängertauglicher Warbird
- Drei Flugmodes plus Panikbutton
- 4 Kanäle inklusive Querruder
- Enthält Spektrum DX4e (nur RTF), 12V/220V-Ladegerät, 3S LiPo
- Abnehmbares Fahrwerk für Landungen auf der Piste oder im Gras

Besuchen  
Sie uns an der

**SUISSE  
TOY**  
1.-5.10.2014

Halle 3  
Stand D002

[www.lemaco.ch](http://www.lemaco.ch)

**SPEKTRUM**  
Innovative Spread Spektrum Technology

# DX6 DIE NEUE SUPER 6

DSM X

Die DX6 ist eine vollständige Neuentwicklung mit der klaren Zielsetzung, jede uns zur Verfügung stehende Technologie von unseren Spektrum High-End Sendern in diese Anlage einzubringen. Und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen: Die neue DX6, von uns liebevoll Super 6 genannt, ist mit 250 Modellspeicherplätzen, Spektrum Data Interface über SD-Karte, Airware-Software für Motorflug, Segelflug und Helikopter, Sprachausgabe, einem kabellosen Lehrer/Schüler-System und Mehrsprachigkeit ausgestattet. Der Mode ist von 1 bis 4 einstellbar. Damit ist unsere „Kleine“ in Wirklichkeit ganz schön gross und eben einfach Super.

2014 NEU

- > Sprachausgabe
- > Kabelloses Lehrer/Schüler-System
- > Erweiterte Airware für Motor- und Hubschrauberflug
- > Segelflugsoftware
- > Mehrsprachigkeit
- > Ergonomisches Design

SPM6700

### PRODUKTMERKMALE

- Neues Gehäuse im ergonomischen Design mit gummierten Seitenflächen
- 250 interne Modellspeicherplätze
- Modellspeicher kompatibel mit DX9, DX18, DX18QQ und DX18t
- Direkter Zugang zum Systemmenü, Ausschalten der Anlage nicht erforderlich
- 5 Menüsprachen: EN, DE, FR, ITA, ESP
- Grosses hintergrundbeleuchtetes Display
- Airware für Motor-, Segler- und Helikopterflug
- 4 Segelflugflächen- und 3 Leitwerksprogramme
- 7 Motoflugflächen- und 5 Leitwerksprogramme

- Doppelte Querruderfunktion, Elevon und V-Leitwerksdifferenzierung
- 7-Punkt Gaskurve für Motorflug und Hubschrauber
- 7-Punkt Pitch Kurve für Helikopter
- DSMX-Protokoll (kompatibel mit DSM2-Empfängern)
- SD-Kartenschnittstelle für Updates, Modellspeichererweiterung und Datenaustausch
- Optionaler LiPo-Akku mit Ladegerät
- Bindeprozess aktivieren über das Menü oder einen Schalter ohne die Anlage auszuschalten
- Mode 1-4 einstellbar ohne das Gehäuse zu öffnen, u.a.m.

Mit AR610 Empfänger



**HORIZON**  
H O B B Y



LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten



## Gespräch unter Männern

Lieber Leserin, lieber Leser

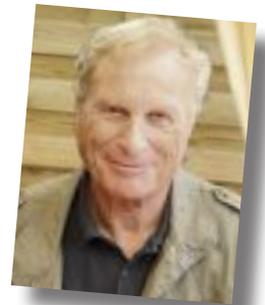
Ein kleiner Bub, geschätzt auf etwa vier oder fünf Jahre, kommt mit Vater (ein Bekannter von mir) bei unserem Flugplatz vorbei und steuert geradewegs auf meine Yak – oder war es eine Sukhoi? – zu. «Isch das din Flüger?» «Ja». «Was choscht dä?» Eine Frage, die mich jedes Mal in Verlegenheit bringt – obwohl heute zur zentralen Lebensfrage unserer Gesellschaft geworden: «Vierhundert Franken – aber da muss man noch viel daran arbeiten», erkläre ich. «Flügsch du au mit richtige Flüger?», fragt der Bub mit kritischem Blick. «Das ist ein richtiges Flugzeug», meine Antwort, leicht eingeschnappt. «Ich meine, en grosse!», er zurück. «Ja, ich habe auch grosse, so zwei und drei Meter.» «Ich meine en söttige zum Driisitze», kommts mit leicht belehrendem Unterton zurück. «Nein, ein solches habe ich nicht.» «Dänn bisch du kän Pilot!?» «Nein, ich bin ein Modellflieger – ich

werde jetzt einmal mein Flugzeug starten.» «Häsch du au en Hubschrauber?», hält mich der Bub auf. «Nein!», sage ich, schon etwas ungeduldig, mit dem Sender in der Hand. «Aber ich habe dich doch damit gesehen!», mischt sich jetzt der Vater ein. «Das war ein Helikopter – woher schon die Kleinen falsch sprechen lernen?», gebe ich schon ziemlich gereizt zurück. «Es läuft gerade eine Kindersendung über das Fliegen im Zweiten Deutschen Fernsehen», der Vater. Da bricht mein diplomatisches Konzept komplett zusammen und der veraltete Pädagoge kommt wieder einmal an die Oberfläche: «Was nützt das, wenn im Kindergarten Schwizerdütsch gesprochen wird und unseren Kindern stundenlang deutsche TV-Sendungen vorgesetzt werden?» «Stimmt», meint jetzt der Vater vermittelnd und sichtlich bemüht, sein Familienengagement in ein etwas anderes Licht zu

rücken, «vielleicht werde ich einen Bauplatz holen und zur Abwechslung mit meinem Sohn einen Flieger bauen.» Damit war die Situation sozusagen in letzter Sekunde gerettet. Da soll mir einer erzählen, Väter hätten keine Zeit für ihren Nachwuchs.

Mit freundlichen Grüßen

Emil Ch. Giezendanner



## Discussion entre hommes

Chère lectrice, cher lecteur,

Un petit garçon suisse allemand d'environ 4 ou 5 ans vient avec son père sur notre terrain et tombe devant mon Yak ... ou est-ce donc un Sukhoi? «C'est ton avion?» demande-t-il. «Oui.» «Ça coûte combien?» Une question qui me gêne à chaque fois bien que ce soit devenu la question centrale pour la survie de notre société. «Quatre cent francs, mais il y a encore du travail à faire ...» «As-tu un vrai avion?» demande le garçon d'un œil critique. «Mais c'est un véritable avion!» «Mais un grand», insiste-t-il. «Oui, j'en possède un de 2 ou 3 mètres.» «Mais non, un ou tu peux t'asseoir dedans!» demande-t-il d'un ton didactique. «Non, un comme ça je n'en ai pas!» «Mais alors: tu n'es pas pilote?» «Non, je suis modéliste et je vais faire voler mon avion.» «As-tu un **Hubschrauber**?» (ndlr: Hubschrauber est un terme allemand que les Suisses allemands n'utilisent pas et ne veulent pas utiliser!)

continue l'enfant. «**Non!**» Je suis un peu impatient, l'émetteur à la main. «Mais je t'ai vu avec un!» dit le père en s'immisçant dans la conversation. «C'était un **Helikopter** – mais où les enfants apprennent-ils à parler si mal!» rétorquais-je irrité. «Sur la télévision allemande, il y a une émission pour les enfants sur le thème de voler», dit le père. C'en est assez, il avait mis à mal mon concept diplomatique et le vieux pédagogue en moi refit surface: «A quoi ça sert de parler suisse-allemand à

l'école enfantine alors que les parents laissent leurs enfants passer leur temps devant la télévision allemande?» «C'est vrai ...» Le père change un peu d'attitude et essaie de faire ressortir son engagement familial sous un autre jour. «Je vais acheter une boîte de construction et faire un avion avec mon fils.» Ainsi la situation a été sauvée à la dernière seconde. Qui dirait encore que les pères n'ont plus le temps pour leur progéniture ...

Meilleures salutations

Emil Ch. Giezendanner  
(traduction libre T. Ruef)

### MFS-Meinungsvielfalt

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

### Diversité d'opinions

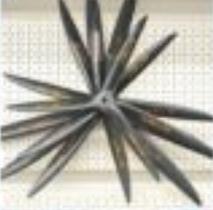
Les opinions exprimées sur cette page par le rédacteur – ainsi que les autres auteurs de ce numéro – ne coïncident pas forcément avec celles de la FSAM en tant que fédération. Le lecteur trouvera les communications officielles de la fédération dans la rubrique «FSAM».

Inf. Hiltbrand und Perdratz

# Wieser Modellbau-Artikel

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

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

Mo - Fr  
09h00 - 19h00  
Sa  
09h00 - 17h00



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

[www.wiesermodell.ch](http://www.wiesermodell.ch)

Sonnenhof-Modellbau GmbH  
M. + M. Kammerlander  
Rietstrasse 14 • 8510 Andwil  
Telefon/Fax: 071 411 21 90

[www.sonnenhof-modellbau.ch](http://www.sonnenhof-modellbau.ch)

## Fliegen Sie nur ...,

## Rep.: [www.composite-artf.com](http://www.composite-artf.com)

## ... oder bauen Sie noch?

Mit unserem umfangreichen Qualitätszubehör und unserer Beratung.

**NEU! NEU!**  
PC-9m, Spw. 2,53 m

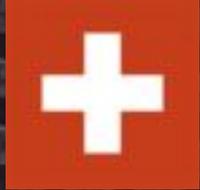


Solartex – die beste  
Bespannung für  
antike Modelle




Ju-52-3m Voll GFK

# Staufenbiel



DIAMOND

## Deutschlands größter Modellbaufacheinzelhändler hat nun eine Schweizer Niederlassung.

Sie erhalten das gleiche Angebot wie in Deutschland, da die Webshops identisch sind. Beide Shops greifen auf eine Datenbank zu.

Die Verkaufspreise beim Einkauf in unserem Schweizer Webshop sind die gleichen wie in Deutschland (umgerechnet in CHF mit Faktor 1,20).

Die Schweizer Mehrwertsteuer, alle Abgaben für Zoll und Transport in die Schweiz, sowie die Kosten für die Verzollung durch die Spedition sind bereits enthalten.

### Sie haben folgende Vorteile:

- Keine Zusatzkosten für Einfuhrabwicklung und Zollgebühren
- Keine hohen Versandkosten (ab 100 CHF Warenwert kostenfrei, sonst CHF 9,90)
- Bequeme Zahlung innerhalb der Schweiz in CHF
- Unkomplizierte Reklamationsabwicklung (wir holen die Ware ab)
- Lieferung mit DPD Paketdienst direkt nach Haus oder wohin Sie wollen
  - Schweizer Telefon-Hotline
  - Sehr gute Lieferfähigkeit dank riesigem Lager
- Extrem gutes Preis/Leistungsverhältnis



# [www.staufenbiel-shop.ch](http://www.staufenbiel-shop.ch)

Hotline: 041-5006440

E-Mail: [info@staufenbiel-shop.ch](mailto:info@staufenbiel-shop.ch)

# Das wunderbare Flugbild der Oldtimer

Hermann Mettler

Weiter Weg zweier Grossmodelle zum Flugtag



## Le vol majestueux des Oldtimer

Hermann Mettler (traduction libre T. Ruef)

Le long chemin de deux très grands modèles vers les terrains de démonstration

An Flugveranstaltungen sind Sicherheitsabstände und -netze zwischen den Flugvorführungen und den Zuschauern obligatorisch. Damit auch die Besucher in den hinteren Reihen an den Vorführungen teilhaben können, sind grössere Flugzeuge von Vorteil. Die russische Kalinin K-7 und die deutsche Gotha 150 wurden speziell für den Showbetrieb erbaut. Bis zum grossen Auftritt vor dem erwartungsvollen Publikum gab es vorerst noch einige Hürden zu überwinden.

### Blick zurück – Gotha 150, das Traumflugzeug von Heinz Rühmann

Flugzeuge aus den Dreissigerjahren sind heute bis auf wenige Ausnahmen nur noch in Museen zu bestaunen. Auch die Gotha 150 gehört zu dieser Kategorie. Sie wurde damals als leichtes zweimotoriges Reise- und Sportflugzeug konzipiert. Dank ihrem niedrigen Gewicht stellte sie 1938 sogar einen Höhenweltrekord von über 8048 m auf. Der be-

Lors des journées de vol, des distances de sécurité ainsi que des filets de protection doivent protéger le public en cas de crash. Pour que les spectateurs derrière les premières rangées puissent aussi profiter, les modèles d'une taille minimale sont appréciés. Le Kalinin russe K-7 et le Gotha 150 allemand ont été spécialement construits pour des démonstrations aériennes publiques. Jusqu'au grand spectacle devant le public quelques obstacles sont encore à surmonter. →



Die Gotha 150 von Beat Egli steht nach einer Bauzeit von drei Jahren zur Abnahme bereit.

Après trois ans de construction, le Gotha 150 de Beat Egli est prêt au décollage.



Die beiden grossen Kolm-4-Takt-Motoren müssen vor dem Start aufgewärmt werden. Danach erfolgt der Abgleich der Drehzahl, um einen präzisen Geradeausflug zu ermöglichen.

Les deux gros moteurs 4 temps Kolm doivent monter en température. Ensuite, on règle les deux régimes au même nombre de tours pour un vol précis en ligne droite.

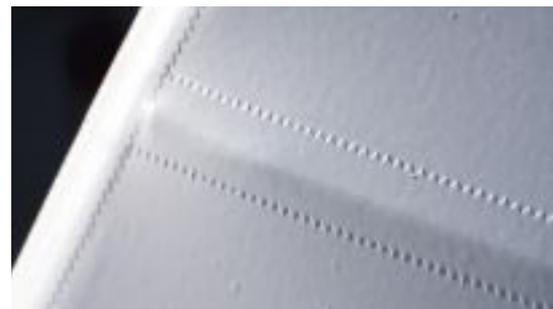


Auch mit einem Akkuschauber erfordert die Demontage für den Transport in den heimischen Hangar jeweils weit mehr als eine Stunde.

Même avec un tournevis électrique à accu, le démontage pour le transport prend bien plus d'une heure.



Der Pilot und Schauspieler Heinz Rühmann hat bereits in gespannter Erwartung im Cockpit Platz genommen. Impatient, le pilote et acteur Heinz Rühmann avait pris place dans le cockpit.



Gewebebespannung aus Oratex, fast wie damals. Das Zackenband über den mit der Bespannung vernähten Rippen verhinderte einst das Eindringen von Feuchtigkeit in die Hohlräume und sorgt hier für eine zusätzliche Authentizität.

Entoilage à l'Oratex presque comme à l'époque. La bande Zick Zack augmentait l'étanchéité de la couture et empêchait l'infiltration d'humidité. Elle rend ici la maquette plus authentique.



Unter der Serviceklappe im Cockpit: Jeweils eine doppelte Stromversorgung und doppelte Anlenkung erhöhen die Betriebssicherheit des wertvollen Flugzeuges.

Dans le cockpit, une trappe de service dévoile la double alimentation et les doubles commandes augmentant la fiabilité et la sécurité du modèle.



Heinz Rühmann in seinem zweimotorigen Sportflugzeug hoch über der Erde. Sein Traum, der hier zur Realität geworden ist.

Heinz Rühmann dans son avion de sport bimoteur au sol. Son rêve est maintenant devenu réalité.

kannte Bühnen- und Filmschauspieler Heinz Rühmann besass in dieser Zeit schon ein Pilotenbrevet. Nur zu gerne hätte er sich dieses aussergewöhnliche Flugzeug zugelegt. Doch durfte die zweimotorige Maschine nicht an Private verkauft werden. Ein wenig später brach dann auch noch der Zweite Weltkrieg aus. Darum wurde die Produktion bald eingestellt. Denn nun waren kriegstaugliche Flugzeuge gefragt. Und da gehörte die Gotha 150 nicht mehr dazu. Was in der Wirklichkeit ein unerfüllter Wunsch von Heinz Rühmann blieb, hat nun Beat Egli in Form eines weiteren geschichtsträchtigen Grossmodells umgesetzt.

#### Daten Gotha 150 von Beat Egli

Massstab: 1:6  
 Spannweite: 4,85 m  
 Länge: 3,2 m  
 Gewicht: 47 kg  
 Antrieb: 2 Motoren Kolm mit je 65 cm<sup>3</sup> und 7,5 PS, Tank mit 2 l Inhalt

**Bau:** Klassische Holzbauweise, Rumpf vollbeplankt und mit 80 g Glasgewebe verstärkt, Tragflächen und Leitwerke mit Oratex (Bespanngewebe und Zackenband) überzogen.

#### Caractéristiques techniques du Gotha 150 de Beat Egli

Echelle: 1:6  
 Envergure: 4,85 m  
 Longueur: 3,2 m  
 Poids: 47 kg  
 Motorisation: 2 moteurs Kolm de 65 cm<sup>3</sup> chacun et 7,5 CV avec un réservoir de 2 l

**Construction:** classique en bois, fuselage coffré intégralement et renforcé de fibre 80 g, ailes et empennages entoilés à l'Oratex recouverts de tissus de recouvrement et bandes Zick Zack.

#### Transport zum heimischen Hangar

Die beeindruckende Grösse eines Showflugzeuges erfreut die Zuschauer. Was diese jedoch eher selten miterleben, ist der zeitaufwendige Auf- und Abbau dieser Riesenmodelle. Schon vor der Konstruktion überlegt sich der Erbauer, wie gross die einzelnen Teile werden dürfen, damit sie im vorhandenen Familienauto gerade noch strassenverkehrssicher transportiert werden können. Denn nicht jeder Showpilot besitzt dafür einen eigenen Lieferwagen oder Transportanhänger.

#### Quax, der Bruchpilot

«Quax, der Bruchpilot» hiess einer der sehr erfolgreichen Filme von Heinz Rühmann. Dieser sass auch beim Erstflug am Steuer. Er liess es sich darum nicht nehmen, auch dieses Flugzeug einmal in filmreifer Manier auf seine Festigkeit zu überprüfen. Wie in der richtigen Fliegerei führte das Resultat auch hier zu kleinen sicherheitsrelevanten Optimierungen. Das Vorbild hätte diesen Test wohl kaum mit so wenigen Blessuren überstanden.

#### Vor 85 Jahren – Grossraumflugzeuge als aviatische Herausforderung auch für den Modellflug

##### DO-X setzte Massstab

Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich die Passagierfliegerei zusehends. Die Flugpassagiere wurden nun in vor dem Wetter geschützten Kabinen untergebracht. Das Fliegen wurde immer komfortabler und es entwickelte sich bald einmal ein Linienflugbetrieb über stetig zunehmende Distanzen. Damit gleichzeitig mehr Fluggäste befördert werden konnten, entstanden grössere Flugzeuge. Ein neuer Höhepunkt in dieser Entwicklung wurde im Jahre 1929 mit dem Erstflug des für die damalige Zeit gigantischen Flugbootes DO-X erreicht. Das Monstrum verfügte über



Originalgetreues Verhalten ist hier ausnahmsweise halt nicht mehr so gefragt.

Un comportement fidèle à l'original n'est, exceptionnellement ici, pas requis.



**Kalinin K-7, ein riesiges Passagierflugzeug für 120 Personen im Jahr 1933: Die grosse Revolution im russischen Flugzeugbau fordert, wie auch die politische Revolution, viele Opfer.**

**Le Kalinin K-7 est un avion géant de transport de passagers conçu en 1933 pour 120 personnes: mais la grande révolution dans le monde russe de l'aviation aussi bien que dans le monde politique a fait beaucoup de victimes.**

eine riesige Spannweite von 48 m, eine Länge von über 40 m und wurde von insgesamt zwölf Motoren mit je 525 PS angetrieben. Um die über 50 t Startgewicht in die Luft zu bekommen, brauchte es diese Anzahl, da in dieser Zeit noch keine stärkeren Triebwerke verfügbar waren. Während eines Demonstrationsfluges in Altenrhein am Bodensee gelang es, mit der DO-X erstmals 159 Passagiere und 10 Besatzungsmitglieder gleichzeitig zu transportieren. Dieser Weltrekord bedeutete eine absolute Sensation und er dauerte ganze 20 lange Jahre.

#### **Das Drama der Kalinin K-7 – ein Wettlauf mit fatalen Folgen**

Im Wettlauf um Grösse und Stärke wollte auch die aufstrebende Grossmacht Russland mithalten. Der seit 1917 eingeführte Kommunismus hatte den Bürgern wirtschaftlich wenig zu bieten. Darum wollte die Regierung das Volk mit technischen Höchstleistungen beeindrucken. Für diesen Zweck erschien das Projekt zum Bau eines riesengrossen Flugzeuges durch den Konstrukteur Konstantin Kalinin im Jahr 1930 gerade richtig. Die Kalinin K-7 sollte mit der ge-

#### **Retour sur le Gotha 150, l'avion de rêve de Heinz Rühmann**

A de rares exceptions près, on ne peut admirer les avions des années 30 que dans des musées. Le Gotha 150 appartient à cette catégorie. Il a été conçu à l'époque comme un bimoteur pour le voyage et le sport. Grâce à son poids modéré, il établit néanmoins, en 1938, un record d'altitude à 8048 mètres. Heinz Rühmann, acteur de théâtre et de cinéma connu, possédait à cette époque



**Zwei filigran wirkende Doppelrumpfe aus Stahlrohr tragen das Heckleitwerk und bilden, wie sich erst später herausstellt, die eigentliche Achillesferse dieser spektakulären Konstruktion.**

**Deux poutres en filigrane faites de tubes d'acier portant l'empennage se sont révélées le talon d'Achille de cette construction spectaculaire.**



**Aufwendige zusätzliche Stabilisierungsflossen reduzieren den Ruderdruck. Für die riesigen Ruder gab es im Jahr 1930 noch keine Steuerkraftverstärker.**

**Deux dérives complexes réduisent la force sur les gouvernes. Pour de grands volets, il n'existait pas de multiplicateurs de force en 1930.**



Die K-7 ist fertiggestellt und steht nun zur Abnahme bereit.

Le K-7 terminé attend son envol.



Sechs autonome Verbrennungsmotoren mit jeweils einem eigenen Drosselservo erfordern ein präzise aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel, damit ein reibungslos verlaufender Flug überhaupt möglich wird. Im hinteren Teil jeder Motor gondel befindet sich der zugehörige Tank. Damit wird schon die Betankung zu einer eigenen sehenswerten Prozedur. **Six moteurs à explosion autonomes équipés chacun d'une commande de gaz exigent un réglage précis pour fonctionner ensemble sans faille. Une synchronisation est nécessaire, sinon on ne peut assurer un vol sans problème. A l'arrière de chaque nacelle se trouve un réservoir. Le remplissage de ces six réservoirs est à lui seul toute une procédure.**



Aus Sicherheitsgründen ist der Schubmotor elektrisch ausgeführt. Mit einer Schubkraft von geschätzten 8–10 kg verhilft er zu einer kürzeren Startstrecke. Beim Ausfall von einzelnen Verbrennungsmotoren werden die übrigen Motoren gedrosselt und der elektrische Schubmotor ist für den Rückflug zum Landeplatz zuständig. Seine zentrale Position sorgt auch für eine gute Anströmung der Leitwerke.

**Pour des raisons de sécurité, un moteur électrique propulsif assure de la poussée. Avec une force estimée de 8 à 10 kg, il permet un décollage sur une courte distance. En cas de panne d'un des moteurs à explosion, les autres sont coupés et le retour sur la piste s'effectue grâce au moteur électrique. Sa position centrale assure la bonne ventilation de l'empennage.**



Links im Bild: LiPo-Akku für den rückseitigen Schubmotor. Mitte: Eine zweifache Hochstromempfänger mit doppelter Stromversorgung (rechts) schafft zusätzliche Sicherheit im Flugbetrieb.

**A gauche: l'accu LiPo pour le moteur propulsif. Milieu: un double récepteur à courant élevé et une double alimentation (à droite) sont gages de sécurité.**

un brevet de pilote. Il aurait été trop heureux de posséder cet avion d'exception. Mais un bimoteur ne devait pas être vendu à un privé. Un peu plus tard éclata la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale et on arrêta sa production. On cherchait des avions aptes à la guerre et le Gotha 150 n'entraînait pas en considération. Le désir inassouvi de Heinz Rühmann à été repris quelques années plus tard par Beat Egli sous la forme d'un modèle réduit historique imposant.

#### Transport dans le hangar privé

La grandeur imposante d'un modèle de démonstration ravit les spectateurs. Ils participent rarement au montage et démontage de ces géants. A la construction déjà, le concepteur calcule la dimension des éléments pour entrer dans la voiture familiale sans mettre en danger la circulation routière. Tous les pilotes de démonstration ne possèdent pas une camionnette ou une remorque de transport.

#### Quax, der Bruchpilot

«Quax, der Bruchpilot» est le nom d'un film célèbre de Heinz Rühmann. Il y est également assis aux commandes de l'avion pour le premier vol. Il ne s'est pas empêché de tester la résistance de l'avion dans un style cinématographique. Comme dans l'aviation grandeur, le résultat de ces tests conduisit à une petite optimisation des éléments de sécurité. Le modèle aurait eu de la peine à survivre à ce test avec d'aussi petits dommages.

Riesige Schwingen! Besteht da nicht eine Ähnlichkeit in der Formgebung zwischen den beiden sehr unterschiedlichen Flugobjekten am Himmel? Die im Verhältnis zum Rumpf sehr grossen Tragflächen eignen sich ausgezeichnet für das sanfte Schweben in einem flachen Gleitflug.

N'y a-t-il pas là une similitude de forme entre les deux engins volants très différents dans le ciel? La très grande surface de l'aile en rapport avec le fuselage semble parfaite pour un vol tranquille en plané à plat.





Auch wenn die Gotha nicht für Akrobatik benutzt wird, müssen die Tragflächen mit je 75 kg Last mehr als nur das Eigengewicht aushalten. Denn Stabilität und Sicherheit haben immer höchste Priorität

**Même si le Gotha ne fera pas d'acrobatie, les ailes chargées chacune à 75 kg devront tenir plus que le poids propre du modèle. La stabilité et la sécurité sont la priorité principale.**

waltigen Spannweite von 53 m und einer enormen Flügelfläche von 454 m<sup>2</sup> neue Rekorde aufstellen. Das Konzept dafür war revolutionär. Um 120 Fluggästen Platz zu bieten, wurde der Passagierraum in die über 2 m dicke Tragfläche verlegt. Sieben Motoren mit je 750 PS waren für den Antrieb zuständig. Rumpf und Tragflächen bestanden aus zusammengeschweißten Stahlrohren, die mit

Aluminiumblech beplankt oder an Stellen mit einer geringeren Belastung mit Tuch bespannt wurden.

Schon erste Rollversuche mit laufenden Motoren zeigten starke Vibrationen an den beiden langen Heckauslegern zwischen den grossen Tragflächen und dem mächtigen Doppelleitwerk. Zusätzlich eingebaute Versteifungen erhöhten zwar das Fluggewicht, doch die Ursache

**Il y a 85 ans, de très grands avions constituaient un défi pour l'aviation, de même aujourd'hui pour le modélisme**

**Le DO-X établit la référence**

Le vol avec passagers s'est continuellement développé après la 1<sup>re</sup> Guerre mondiale. Les passagers ont été assis à l'abri des intempéries dans des cabines.



Ein Gewicht von insgesamt 90 kg lastet auf jeder Tragfläche. Dies entspricht einer Belastung von 3 G Beschleunigung. Der Sand in den schwarzen Säcken kommt leihweise vom Kinderspielplatz von nebenan. Jeder Sack ist gewogen. Eine wahrlich praktische Lösung.

**Un poids total de 90 kg est chargé sur les ailes. Cela correspond à une accélération de 3 G. Le sable dans les sacs noirs à été emprunté à la place de jeux à proximité. Une vraie solution pratique.**



Der herrliche Klang der sechs kräftigen Motoren im Steigflug kann nur mit eigenen Ohren an der Flugshow erlebt werden. Die robusten «Kinderwagenräder» sind das Markenzeichen von Rainers Flugzeugen. Sie ermöglichen auch einen sicheren Start auf einer weniger gepflegten Graspiste.

La belle sonorité des six moteurs puissants en ascension ne peut qu'être ressentie par chacun lors d'un spectacle aérien. Les «roues de poussettes» robustes sont la marque des avions de Rainer. Elles permettent aussi de prendre un bon envol sur une piste en herbe moins entretenue.

der gefährlichen Schwingungen konnte damit nur teilweise beseitigt werden. Während des elften Erprobungsfluges brach dann offenbar einer der beiden Heckausleger. Dies infolge einer durch die Vibrationen verursachten Materialermüdung. Die K-7 stürzte aus wenigen Hundert Metern Höhe in einem nicht mehr kontrollierbaren, steilen Abwärtsflug auf den harten russischen Boden ab. 14 Besatzungsmitglieder kamen bei diesem tragischen Unglück um. 5 weitere Personen überlebten den Unfall mit schweren Verletzungen. Die Ursache des Absturzes konnte mittels aufwendiger Untersuchungen ermittelt werden, und in der Folge wurde der Bau von zwei verbesserten Funktionsmustern in Auftrag gegeben. Doch aufgrund neuer An-

Les vols étaient toujours plus confortables et des liaisons régulières plus longues se sont établies. Avec l'augmentation des passagers, les avions sont devenus de plus en plus grands. Un des événements dans le gigantisme fut atteint avec le DO-X. Ce monstre avait une envergure de 48 mètres, une longueur de plus de 40 mètres et était propulsé par 12 moteurs de 525 CV. Pour emmener dans le ciel ses 50 tonnes, il avait besoin de tous ses moteurs, car il n'en existait alors pas de plus puissants.

Lors d'un vol de démonstration à Altenrhein vers le lac de Constance, le DO-X emporta pour la première fois 159 passagers et 10 membres d'équipage. Ce vol fit sensation et ce record dura 20 ans jusqu'à qu'il soit dépassé.

#### Le drame du Kalinin K-7: une course aux conséquences fatales

La Russie voulait participer à la course au toujours plus grand et toujours plus puissant. Depuis ses débuts vers 1917, le communisme avait peu à offrir à ses citoyens. Ainsi le gouvernement voulait les épater avec des prouesses techniques. A cet effet, la construction d'un avion gigantesque par Konstantin Kalinin tombait à point. Le Kalinin K-7 et ses 53 mètres d'envergure et une surface énorme de 454 m<sup>2</sup> devait établir de nouveaux records. Pour cela, le concept était révolutionnaire. Les 120 passagers prenaient place sur l'épaisseur de l'aile de 2 mètres. 7 moteurs de 750 CV chacun assuraient la puissance. Le fuselage et les ailes étaient constitués de tubes d'acier soudés et recouverts de tôles d'aluminium ou simplement de toile aux endroits moins sollicités.

Mais déjà les essais de roulage ont montré de fortes vibrations sur les deux longues poutres de queue, entre les grandes ailes et sur l'énorme double empennage. Le renforcement de la structure a augmenté le poids et la cause des vibrations ne put être éliminée que partiellement. Lors du 11<sup>e</sup> essai, vraisemblablement, une des deux poutres de queue se brisa. Les vibrations ont eu des conséquences sur la fatigue des matériaux. Le K-7 s'écrasa d'une hauteur d'une centaine de mètres dans une trajectoire incontrôlable sur le sol russe tuant 14 membres d'équipage et blessant grièvement les 5 survivants. Après de complexes enquêtes, la cause de l'accident fut établie et on commanda deux exemplaires supplémentaires améliorés. En raison de nouvelles exi-



Für den Anflug benötigt die grosse K-7 viel Raum, denn in der Luft verfügt sie über keinerlei Bremshilfen.

L'approche du grand K-7 exige beaucoup d'espace, car il ne possède pas de système de freinage.



**Vibrationen kennt diese K-7 im Gegensatz zu ihrem Vorbild gar nicht. Nach einer perfekten Landung auf der sehr gepflegten Rasenpiste der MG Buttikon geht es bereits wieder zur nächsten Betankung.**

**Au contraire de l'original, le modèle ne connaît pas les vibrations. Après un atterrissage parfait sur la pelouse très bien entretenue du MG Buttikon, on pense déjà au prochain ravitaillement.**

forderungen nach einer höheren Geschwindigkeit und besserer Eignung für einen militärischen Einsatz kam es nie zu einer Fertigstellung der beiden modifizierten Maschinen. Im Jahr 1935 wurde das Projekt aufgegeben und damit das Kapitel Grossraumflugzeug für eine längere Zeit ad acta gelegt. Drei Jahre später wurde Konstantin Kalinin während der weitreichenden politischen Säuberungen als Staatsfeind mit dem Tode bestraft.

### ... und die Wiedergeburt

Für Rainer Mattle war dieses Kapitel der Luftfahrtgeschichte noch nicht ganz abgeschlossen. Seit Jahren ist er für den Nachbau von historischen Flugzeugen bekannt. Er ist damit auch regelmässig an Flugtagen im In- und Ausland anzutreffen. So beschloss er im letzten Jahr, die K-7 solle als Grossflugmodell wieder aufleben, um an Flugveranstaltungen den Himmel mit ihrem aussergewöhnlichen Flugbild zu bereichern.

### BAZL-Abnahme

Nach vielen Baustunden war es dann in diesem Frühjahr so weit. Die Kalinin K-7 und die Gotha stehen auf dem unbenutzten Kinderspielplatz einer Überbauung in der Nähe von Zürich zur offiziellen Abnahme durch einen Vertreter des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) bereit. Diese Kontrolle ist bei einem Fluggewichts von über 30 kg zwingend vorgeschrieben und der Betrieb ist nur mit der dafür erforderlichen Bewilligung und Versicherung erlaubt, was eine erfolgreiche statische Festigkeitsprüfung sowie die Verifikation von Konstruktion und Steuerung durch einen erfahrenen Fachexperten voraussetzt. Für den Bau eines so aussergewöhnlichen Showflugzeuges gibt es nur selten einen vorgefertigten Baukasten. Beat Egli hatte

für die Gotha einen Bauplan für ein kleineres Flugmodell zur Verfügung. Um die gewünschte Grösse zu erreichen, rechnete er die gegebenen Masswerte hoch und baute das Modell aufgrund dieser Angaben ab Plan zusammen. Die K-7 wurde aufgrund von technischen Zeichnungen aus dem Internet auf Baupläne übertragen. Der Schwerpunkt war nicht bekannt und musste zuerst mittels eines speziellen PC-Programms bestimmt werden. Ein grosser Teil der äusserst robusten Konstruktion basiert auf der langjährigen Erfahrung von Rainer Mattle. Dieser stellte die hohe Festigkeit der K-7 mittels einer eigens dafür geschaffenen Landedemonstration zum grossen Erstaunen des Berichtschreibers äusserst erfolgreich unter Beweis.

In beiden Fällen war weder das Flugverhalten bekannt noch existierten irgendwelche Instruktionen für das Einfliegen. Und weil dann, wie im vorliegenden Fall, die Flugzeugtypen noch stark historisch vorbelastet waren, stieg die Spannung vor dem ersten Flug.

### Flugvorbereitung für den ersten Auftritt vor dem grossen Publikum

Flugveranstaltungen werden in der Regel schon in Zeiten terminiert, während denen noch keine Wetterprognose vorliegt. Showpiloten fliegen darum auch bei weniger perfekten Wetterverhältnissen und dazu oft noch auf Landepisten mit limitierter Länge. Im Interesse der Sicherheit der Zuschauer und zur Vermeidung von Deformationen an den jeweiligen Flugzeugen werden diese zuerst gründlich eingeflogen.

Dazu gehören mehrere Flüge mit unterschiedlichen Licht- und Windverhältnissen. Sobald der Schwerpunkt und die Rudereinstellungen passen, werden auch Notfallprozeduren (Bsp. Motorausfall, Hindernis auf der Piste usw.) durch-

gences de vitesse et une aptitude militaire augmentée, la construction de deux exemplaires modifiés n'arriva jamais à terme. Le projet fut arrêté en 1935 et on referma le chapitre des grands avions pour un bon moment. Trois ans plus tard, on assassinât Konstantin Kalinin lors des purges politiques de grande envergure.

### Renaissance

Pour Rainer Mattle, ce chapitre de l'histoire aéronautique n'était pas encore clos. Depuis des années, il est connu pour ses reconstitutions d'avions historiques. On le rencontre régulièrement lors des rencontres en Suisse et à l'étranger. Ainsi, il se lança l'année dernière dans la construction du K7 en grand modèle pour montrer au public lors des réunions aériennes les caractéristiques de vol exceptionnelles de ce modèle.

### Homologation de l'OFAC

Au printemps, après de nombreuses heures de travail, le Kalinin K-7 et le Gotha étaient prêts pour l'homologation par un représentant de l'OFAC (Office Fédéral de l'Aviation Civile) sur une place de jeux inutilisée de la région zurichoise. Cette homologation est nécessaire pour des objets volants de plus de 30 kg et le vol d'un aéronef de ce poids n'est permis qu'avec les autorisations et les assurances nécessaires, ce qui nécessite des tests statiques de résistance, une vérification de la construction et l'étude des commandes par des experts. Il n'existe que rarement des boîtes de construction pour des modèles de démonstration exceptionnels. Beat Egli avait à disposition un plan pour un Gotha plus petit. Il adapta donc la grandeur de son modèle sur la base de ce plan. Le plan du K-7 a été dessiné sur la base de dessins techniques trouvés sur Internet. Le centre de gravité n'était pas déterminé et a dû être calculé par un programme sur PC spécial. Une grande partie de la construction robuste s'est basée sur la longue expérience de Rainer Mattle. Il a démontré avec succès la grande solidité du K-7 par une démonstration d'atterrissage spécialement élaborée pour cela au grand étonnement de l'auteur de ce récit.

Dans les deux cas, ni le comportement de vol n'était connu ni aucune instruction de vol. Et la valeur historique de ces avions augmentait encore la tension avant le premier vol. →

gespielt. Und bei mehrmotorigen Flugzeugen müssen die Motoren noch sorgfältig aufeinander abgestimmt werden, damit kein unerwünschter Seitenzug entsteht.

### Hinweis

Alle Flugaufnahmen zeigen übrigens die beiden Modelle über dem Flugplatz der MG Buttikon. Auch wenn dies im ersten Augenblick nicht so erscheinen mag. ■

### Préparation de vol pour la première sortie devant le grand public

Les rencontres amicales sont généralement fixées dans l'agenda sans possibilité de prévoir le temps. Les pilotes de démonstration volent souvent par diverses conditions météo et s'adaptent à des pistes parfois courtes. Dans l'intérêt du public et de sa sécurité, ils sont préalablement testés.

On teste les modèles par différentes conditions de vent et de visibilité. Aussitôt que le centre de gravité et les débalancements sont corrects, on entraîne les procédures d'urgence (p.ex. panne de moteur, piste encombrée, etc.). Pour des multi-moteurs, on ajuste soigneusement les régimes de sorte que l'avion ne vole pas de travers.

### Remarque

Toutes les photos montrent les deux modèles sur le terrain d'aviation du MG Buttikon même si tel ne semble être le cas. ■

#### Daten Kalinin K-7 (Version 1930) von Rainer Mattle

Massstab: 1:11  
Spannweite: 4,9 m  
Länge: 2,6 m  
Gewicht: 43 kg  
Antrieb: 6 Motoren ASP-91, jeweils 15 cm<sup>3</sup> und 1,6 PS, 6 Tanks mit je 4 dl Inhalt  
1 Elektromotor mit Druckpropeller; Leistung: 1,6 kW mit Akku 6S 5500 mAh

**Bau:** Konventionelle Bauweise mit Balsa-, Fichten- und Sperrholz. Bepannung mit Solartex.

#### Caractéristiques techniques du Kalinin K-7 (version 1930) de Rainer Mattle

Echelle: 1:11  
Envergure: 4,9 m  
Longueur: 2,6 m  
Poids: 43 kg  
Motorisation: 6 moteurs ASP-91 de chacun 15 cm<sup>3</sup> et 1,6 CV, 6 réservoirs de 4 dl chacun  
1 moteur électrique avec hélice propulsive; puissance: 1,6 kW avec accu 6S 5500 mAh

**Construction:** conventionnelle en balsa, spruce et contreplaqué. Entoilage en Solartex.

**GRISCHA**  
MODELLBAU



# GESUCHT

FACHVERKÄUFER RC-MODELLBAU

Bist Du ein versierter Modellbauer und kennst Dich besonders gut mit Helis, Flugzeugen und/oder Drohnen aus? Dann könntest Du unser Mann sein!

Schicke bitte Deine aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen an [info@grischamodellbau.ch](mailto:info@grischamodellbau.ch) oder per Post an Grischa Modellbau AG.

Ihr Modellbaushop in Feusisberg zwischen Pfäffikon SZ und Schindellegi

Grischa Modellbau AG • Firststrasse 3a • 8835 Feusisberg  
Telefon +41 (0)44 536 03 57 • [info@grischamodellbau.ch](mailto:info@grischamodellbau.ch)

[grischamodellbau.ch](http://grischamodellbau.ch)

Neues von KEIRO Modellbausätze, Rothrist

## SONEX und WAIEX

Nach mehreren E-Impeller-Modellen hat KEIRO nun einen 1:4,5-Nachbau der amerikanischen Eigenbauflyzeuge SONEX und WAIEX konstruiert. Das Original ist eine 2-sitzige Propellermaschine, die als Baukit weltweit angeboten wird.

**SONEX und WAIEX unterscheiden sich in der Leitwerkform (Kreuz- oder V-Leitwerk).**

Das Modell von SONEX und WAIEX ist in der bewährten Holzbauweise von KEIRO aus Pappel-, Birkenperrholz und Balsa aufgebaut. Die Motorhaube besteht aus GFK- und die Kabinenhaube ist tiefgezogenes PET. Hauptfahrwerk GFK. Die Flügelsteckungen bestehen

aus einem GFK-Sperrholz-GFK-Sandwich. Die Motorbefestigung ist vielfach verstellbar, sodass viele Aussenläufermotoren passen.

Die Konstruktion erfolgte mit 3D-CAD. Sämtliche Holzteile sind CNC-gefräst. Die Fräsdaten stammen direkt aus dem CAD. Dies gewährleistet höchste Präzision und Passgenauigkeit.

### Technische Daten SONEX und WAIEX:

Spannweite: 1500 mm  
 Länge: 1200 mm  
 Fluggewicht: ab 3000 g  
 Elektro-Antrieb:  
 z.B. Hacker A40-12SV2,  
 4S LiPo, 4,5 Ah, Propeller  
 15"×8"

Die Konstruktion ist modular aufgebaut, sodass sich die verschiedenen möglichen Varianten nur in wenigen Teilen unterscheiden. Die Leitwerke sind sogar austauschbar, und Fahrwerkbefestigungspunkte sind für 2- und 3-Bein-Ausführung vorhanden.

Mehr Informationen findet der Interessierte auf [www.keiro.ch](http://www.keiro.ch). Hier können auch alle Bauanleitungen eingesehen werden.

Kurt Eich



Logo von KEIRO-Modellbausätze.

Detailinformationen und Verkauf CH exklusiv bei [www.keiro.ch](http://www.keiro.ch)



Vorne Sonex, hinten Waix.



Rohbau Sonex.



Vorne Waix, hinten Sonex.

## Neu bei eflight.ch

### iCharger 4010 DUO – Lade-Power ohne Ende

Mit einer Ladeleistung von bis 2000 Watt für LiXX-Packs bis 10 S dürfte die Frage nach genügend Lade-Power kein Thema mehr sein.

Der iCharger 4010 Duo ist ein extrem leistungsfähiges Zweifach-Universal-Ladegerät auf dem absolut neuesten Stand der Technik und speziell geeignet für die Behandlung von Li-

thium-Zellen-Packs, aber auch für NiXX oder PB-Akkus stehen verschiedenste Lade- und Entladeprogramme zur Verfügung, selbst ein komplexer Servotester.

### Features:

- Modernste Wandlertechnologie (buck-boost DC/DC-Wandler) für hohen Wirkungsgrad
- Sehr hohe Ladeleistung von bis zu 2000 Watt

- Ladeströme bis zu 40 A pro Ausgang, bei Kopplung der Ladeausgänge sogar bis zu 70 A
- Pro Ausgang können LiPo-, Lilo und LiFe-Akkus bis zu 10 S ge- bzw. entladen werden, deren Spannungen mit einem hohen Balancerstrom von bis 1,2 A angeglichen werden; dabei wird auch der Innenwiderstand der Zellen berücksichtigt.
- Drehzahlgeregelte Lüftersteuerung, Übertemperaturschutz

- Abspeichern von bis zu 64 Datensätzen und Import bzw. Export auf/von SD-Karte möglich
- Anzeige sämtlicher wichtiger Daten über ein farbiges, hochauflösendes Grafik-Display: Stromstärke, Spannung, Leistung, Kapazität, Innenwiderstand der Zellen, Temperatur des Akkus, Status des Ladegeräts
- Mehrere Möglichkeiten an Entladevorgängen: Normale und regenerative Entladung,



**Quadframe FOL SIX – der faltbare Multicopter.**

Hochstromentladung über einen externen Widerstand  
 – Erfassung des Innenwiderstands aller einzelnen Zellen sowie des gesamten Innenwiderstands eines Akkupacks  
 – Multiple Schutzeinrichtungen zum sicheren Betrieb des Ladegeräts: Schutz vor eingangs- und ausgangsseitiger Verpolung, falschem Eingangsstrom und falscher Eingangsspannung, zu hoher Akkutemperatur, Schutz vor

Überschreitung der Kapazitäts- und Zeitvorgabe sowie der max. Leistungsvorgabe

**Quadframe FOL SIX – der faltbare Multicopter**

CFK/GFK-Chassis zum Aufbau eines perfekten Multicopters in zwei Grössen. Die Centerplatten sind mit Befestigungsbohrungen für die meisten gängigen Steuerungen gefertigt. So kann dieser Hexa-Kopter individuell zusammengestellt und

**iCharger 4010 DUO 2000 W Ladegerät.**



nach Wunsch ausgebaut werden.

Ein umfangreiches Zubehörsortiment lässt praktisch keine Wünsche offen.

Für Amateur- bis semiprofessionelle Anwendungen die ideale Basis!

**Technische Daten**

Fiberglas 2,0 mm Dicke, G10/G11-Center-Boards, 1,0-mm-Schutzkorb für die Elektronik, klare Kunststoff-Kuppel 0,2 mm dick.  
 Grösse: ca. 795 mm oder 855 mm Abstand von Motor zu Motor (Diagonale) mit Armen von 21,5×370 mm oder 25×400 mm.

Weitere Infos bei [www.eflight.ch](http://www.eflight.ch)

**Horizon Hobby/Lemaco-News**

**E-flite Adagio 280**

Die E-flite Adagio 280 ist ein Elektrosegler in Parkgrösse mit hervorragenden Gleiteigenschaften und der Vielseitigkeit eines Sportflugzeuges. Mit Ihren schmalen Tragflächen und dem fließenden Rumpf gleitet sie sauber durch die Luft und nimmt Thermik gut an. Sollte die Natur nicht den gewünschten Auftrieb zur Verfügung stellen, geben Sie einfach etwas Gas – und der drehfreudige Brushlessmotor treibt den Klapppropeller an. Schweben Sie durch die Luft oder geniessen Sie Kunstflug mit Eleganz und Präzision. Setzen Sie zusätzlich die serienmässigen Klappen und verbessern Sie die Starteigenschaften oder landen Sie punktgenau vor Ihren Füssen. Als Highlight haben wir diesen aufregenden E-Segler mit dem AS3X-Stabilisierungssystem ausgestattet, das hinter den Kulissen daran arbeitet, Wind- und Turbulenzeffekte auszugleichen. Anstelle eines Park-

fliegers werden Sie das Gefühl haben, ein professionell eingestelltes Grossmodell zu fliegen. Dank Bind-N-Fly ist die Adagio in der Zeit flugbereit, die es dauert, Ihren Akku zu laden und Ihre Spektrum-DSM2 oder DSMX-Fernsteuerung ab 5 Kanälen zu binden. Händler-Liste und weitere Infos unter: [www.lemaco.ch](http://www.lemaco.ch)

**Features:**

- Carbon-verstärkte Z-Schaum. Bauweise
- 1260Kv BL280 Brushless-Aussenläufer eingebaut
- High-Speed-Digitalservos und Nanolite-AS3X-Empfänger eingebaut
- Hocheffizienter Klapppropeller

**Technische Daten**  
 Spannweite: 1420 mm  
 Länge: 760 mm  
 Gewicht: 356 g  
 Motor: 280 Brushless



- 5-Kanal-Steuerung inkl. Klappen für Punktlandungen
- Benötigt lediglich 3S 430–480-mAh-LiPo und Spektrum-Fernsteuerung

**Parkzone Sukhoi SU-29MM S**

Die Sukhoi SU-29MM kombiniert eine leichte Konstruktionsweise mit einem Hochleistungs-Brushlessantrieb zu sensationellen 3D- und Kunstflugleistungen.

Die Maschine ist mit dem Spektrum-AR636-Empfänger mit SAFE-(Sensor Assisted Flight Envelope)Technologie ausgestattet. Diese erlaubt es erfahrenen RC Piloten, extreme 3D-Manöver mit viel Selbstvertrauen und geringem Risiko zu fliegen. Im Stagility Mode können Sie die verschiedensten Aerobatic-Manöver fliegen, und sobald Sie die Knüppel loslassen, geht die Maschine in einen stabilen Normalflug über. Der AS3X-3D-Modus ist



bei langsamen 3D-Manövern wie hovern und torquen sowohl hochreaktiv als auch äusserst stabil, und der AS3X-Präzisionsmodus eignet sich hervorragend für High-speed Kunstflugmanöver.

Im Notfall haben Sie in allen drei Modi den Rettungsbutton zur Verfügung, mit dem Sie das Flugzeug per Knopfdruck in einen stabilen Geradeausflug bringen können.

#### Features:

- Spektrum-AR636-DSMX-Empfänger mit SAFE-Technologie
- 4 Flugmodi inkl. Rettungsmodus
- 10er-1250Kv-Brushlessmotor, 40-A-Regler und 13-g-Micro-Digitalservos eingebaut
- Leichtgewichtige Z-Schaumkonstruktion mit Hohl-Tragflächen
- Dynamische Farbgebung für gute Lageerkennung
- Benötigt Spektrum-Fernsteuerung ab 6 Kanälen, 3S 2100-2200-mAh-25C-LiPo und Ladegerät (alles separat erhältlich)

#### Technische Daten

Spannweite:	1120 mm
Länge:	1074 mm
Gewicht:	1150 g
Motor:	10er 1250 Kv Brushless

#### Blade 350 QX AP Combo – BNF (BLH7900)

Die Blade 350 QX AP Combo macht HD-Luftaufnahmen für jedermann jetzt so einfach und bequem wie noch nie. Das all-in-one-Paket enthält neben dem verbesserten Quadcopter

jetzt auch alle weiteren, optimal aufeinander abgestimmten Komponenten, die für weiche und ruckelfreie Luftaufnahmen in High-Definition (1080 p) nötig sind. Die C-Go-1-HD-Kamera hat einen 5,8-GHz-Downlink, um störungsfrei das aktuelle Bild auf Ihr iPhone- oder Android-Mobiltelefon zu streamen, und der 2-Achs-Brushless-Gimbal sorgt dafür, dass die Aufnahmen ruhig und wackelfrei werden. Dank SAFE-Technologie mit drei unterschiedlichen Flugmodi kann der Blade 350 QX AP von Anfängern und Profis gleichermaßen geflogen werden. Mittels GPS-Sensorik kehrt er sogar auf Knopfdruck zu Ihnen zurück und landet automatisch. So leicht waren Luftaufnahmen noch nie zu produzieren.

#### Features:

- 2-Achs-Brushless-Gimbal mit optionaler Pitch-Steuerung
- C-Go-1-1080P-HD-Kamera mit 5,8-GHz-Videodownlink
- Neue Spektrum-Fernsteuerung für einfaches Start-up und Bedienung
- Ladegerät für 12 V und 240 V enthalten
- Grosser 3S-3000-mAh-LiPo enthalten. Verbesserte Empfänger-, GPS- und Kompass-Performance
- SAFE-Technologie mit 3 Flugmodi

#### Technische Daten

Rotor-Durchmesser:	580 mm
Länge/Höhe:	465/138 mm
Gewicht:	1006 g
Motoren:	4 × 1100 Kv Brushless
Akku:	3S-3000-mAh- LiPo
Inkl. Kamera, Fernsteuerung und Ladegerät	



#### Empfehlungen und Voraussetzungen für unsere 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 dazu 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 das Mail nicht verloren geht.

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

STIFTUNG Fondation  
**modell**  
**flugsport**  
SCHWEIZ Suisse

## Heulendes Elend am See

**Dieses Artikelchen habe ich speziell für Freunde des Wasserfluges geschrieben. Es kann aber unter Umständen auch gewisse modellfliegende Landratten ansprechen.**

### Die Initialzündung für diesen Artikel gab folgendes Telefonat:

Modellflugkollege X von der Gruppe Y rief mich kürzlich an, ob ich ihm helfe, sein neues Wasserflugzeug einzufliegen. Er hätte keinen See in der Nähe, wo das erlaubt sei. Zudem wolle er das Modell in seine kommenden Ferien an einem See mitnehmen. Ich erklärte mich gerne dazu bereit und erkundigte mich nach seinem Modell. Er meinte, es sei eine Icon A5.

Da ich selber zwei Icons A5 als Kamera-Träger gekauft und ausprobiert hatte (1,8 Meter

und 1,3 Meter) und sie aufgrund von katastrophalem Pusher-Geheule in den tiefsten Keller verbannte, teilte ich ihm mit, dass er gerne zu uns an den Zürichsee kommen könne, aber ohne diese Heulboje.

Da war der Gute sprachlos und schwieg erst mal eine Zeit. Dann teilte er mir mit, dass er das kürzlich gekaufte Modell noch nie geflogen und auch noch nie gehört habe. Man habe ihn auch nicht auf einen eventuellen Lärm aufmerksam gemacht. Ich versuchte ihn zu trösten und empfahl ihm ein Modell, wie etwa die Beaver von Robbe mit Schwimmern. Soweit diese bewegende Story. Das ganze Geschehen teilte ich Emil Giezendanner mit und fragte ihn, ob Interesse an einem Berichtchen zu diesem Thema bestehe. Und hier rannte ich bei ihm offene Türen ein ...

Man erinnere sich: In den guten alten Zeiten nervten wir Modellflieger unsere Mitmenschen mit hochdrehenden Zweitakttern – sogenannten Heulern – und machten uns sehr, sehr unbeliebt. Dann kam die Zeit der gediegen klingenden Viertakt-Motoren, und unser Ansehen verbesserte sich zusehends. Als Krönung bewegen nun die, mit wenigen Ausnahmen, flüsterleisen Elektroantriebe unsere Mitmenschen zum Umdenken.

### Der Pusher-Antrieb

Und nun zu einer dieser Ausnahmen. Es gibt eine Sorte von Elektro-Antrieben, die ich hier besonders erwähnen und auf die schwarze Liste setzen möchte: Es sind dies die Pusher-Antriebe, deren grauenhaftes und viele Leute nervendes Geheule in den Medien leider viel zu wenig erwähnt wird! So wie ich das verstan-

den habe, resultiert der Pusher-Lärm dadurch, weil der hinter der Tragfläche montierte Propeller durch eine bereits verwirbelte Luft hindurchschlagen muss. Wer mehr darüber wissen will, kann im Internet alles erfahren.

### Icon gross und Icon klein

Nun zu meinen Erfahrungen: Die 1,8-Meter-Icon A5 (Aero-Tech) habe ich mit allen mir bekannten Mitteln versucht, leiser zu machen: dämpfende Motoraufhängung, grössere Drei- und Zweiblatt-Propeller ... niedrigere Drehzahlen ... und so weiter. Das alles nützte wenig. Auch wenn ich nach dem Start sofort drosselte, war das Geräusch ekelregend und den Leuten am See einfach nicht zumutbar. Nun interessierte ich mich für die kleinere Icon A5 von Parkzone. Also gekauft, montiert und geflogen. Hier dasselbe, allerdings etwas

Schön anzusehen, grässlich anzuhören:  
Icon A5 mit klassischem Pusher-Antrieb.





Infolge wiederholter Lärmbelästigung zu lebenslänglicher Verbannung im tiefen Keller verurteilt: demontiertes Icon-A5-Amphibium mit 1,8 m Spannweite.

leiser, aber dennoch absolut unmusikalisches Spiel! Ich erinnere mich noch ganz genau an einen Einsatz an einem ungenannt sein sollenden Bergsee. Trotz Drosselung und sehr diskretem Flugstil bemerkte ich, wie weit entfernte Leute den Kopf drehten und sich offenbar nervten. Geradezu schaurig anzuhören waren die Echos an den nahen und steilen Felswänden. Im Laufe der Zeit hörte ich noch einige

andere nervende Icons-Heuler an Türlerse- und Grundlsee-Events und bemerkte, wie sich nicht nur das Publikum, sondern auch die meisten Modellflugkollegen ärgerten.

#### Verkaufen, verschenken oder fortwerfen?

Ich wage nun nicht, diese beiden Krachmacher zu verkaufen oder gar zu verschenken, denn dann könnte ja ein anderer Modellflieger auf die hirnrissige



Einst meine grosse Hoffnung – nun im Sarg und bereit zum Abtransport ins Krematorium: Icon A5 Parkzone 1,3 Meter. Vom Besitzer Heulboje genannt ...

Idee kommen, mit diesen Heulbojen ruhebedürftige Leute am See zu ärgern. Und fortschmeissen kann ich sie ja auch nicht ... oder doch?

Nach dem Motto «Ärger macht den Ärger nur noch ärger» werde ich eine radikale Endlösung nicht ausschliessen. Aber bis es so weit ist, werden die beiden akustischen Fehlkonstruktionen – wie bereits angetönt – erst mal im Keller gelagert, bis der Schimmel

alles kaputt gemacht hat und ich die Überbleibsel endlich mit gutem Gewissen in den Müll kippen kann.

#### Fazit

Da jeder Modellflieger ein Recht auf meine Meinung hat, hier mein abschliessender Rat: Finger weg von Pusher-Antrieben!

*Hans Jürg Baum*



- Balsaholz in 1.0, 1.5, 2.0 und 3.0 m Länge
- Abachi- und Balsafurniere nach Mass
- Flugzeugsperrholz bis 150 x 150 cm
- Pappelsperholz ab 1.5 mm Stärke
- Kieferleisten in jeglichen Abmessungen
- Spezialanfertigungen auf Anfrage

# RiK

modellbau

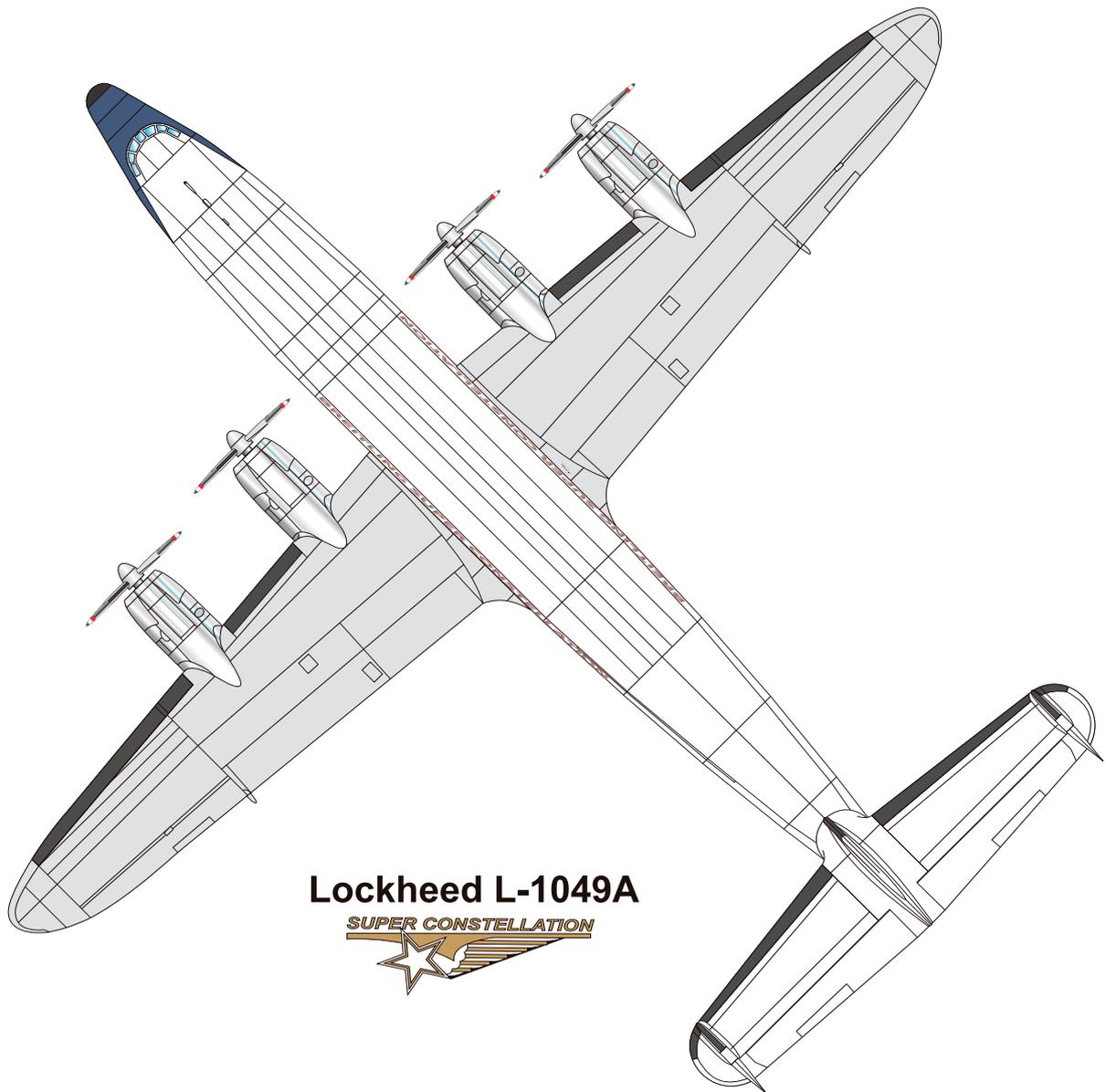
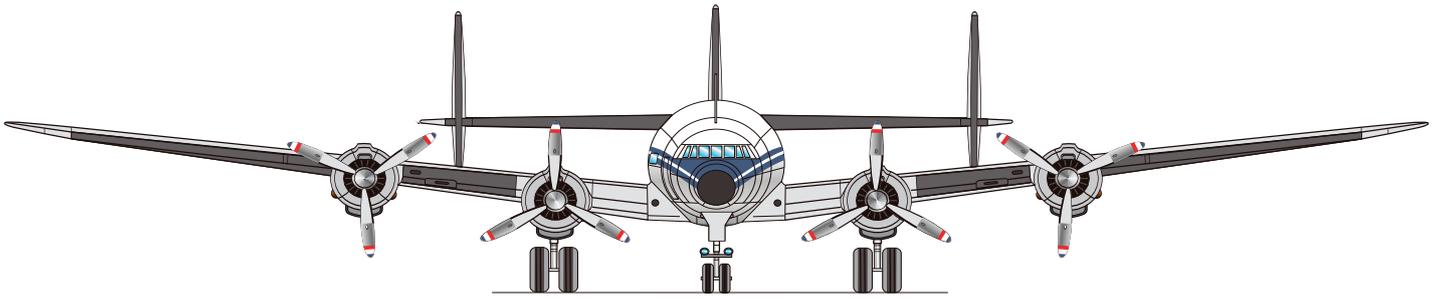
www.balsa.ch

Holzwerkstoffe für den Modellbau

RIK Modellbau • Klöger AG • Schulstrasse 4 • 9607 Mosnang • www.balsa.ch • rik@balsa.ch • T: 071 983 52 50 • F: 071 983 52 52

# Flugzeuge in der Schweiz

Stefan Keller's Flugzeugtypen-Zeichnungen:



**Lockheed L-1049A**

**SUPER CONSTELLATION**



## Fly low, fly fast, turn left

FAI-Weltmeisterschaft F5D Pylon Racing in Turnau, Österreich



v.l. R. Auchli, M. Untermoser, M. Schlage, W. Wälti.

**Alle 2 Jahre findet die Weltmeisterschaft im F5D Pylon Racing und F5B Elektro-Segelmotore statt. Dieses Jahr ist vom 23. bis 29. August der Austragungsort Turnau in Österreich. Heuer besteht die Nationalmannschaft aus dem Teammanager Raffael Auchli und den Piloten Michael Untermoser, Marcel Schlage und Willi Wälti.**

### Worum es geht

F5D-Modelle, besser bekannt unter dem Namen Pylon Racer, sind Elektromodelle mit einer Spannweite von ca. 1,35 m. Mit dem eingebauten Elektromotor sind Geschwindigkeiten weit über 300 km/h möglich. Die Aufgabe ist, das Modell während 10 Runden um die drei Pylonen zu steuern. Dabei bildet der Kurs ein Dreieck mit 400 m Umfang. Die Disziplin F5D verlangt vom Piloten vollste Konzentration, während der 10 Runden das Modell so präzise und eng wie möglich um den Kurs zu steuern. Die Flugzeit für die 10 Runden dauert durchschnittlich 60s (Rekord 55,09 s). Das vollständige Reglement findet man auf

[www.fai.org/fai-documents](http://www.fai.org/fai-documents)  
(Sporting Code Section 4 - F5 Electric).

### Technik

In den letzten Jahren hat sich viel in Sachen Technik geändert, die Lebensdauer der verwendeten Komponenten ist enorm gestiegen. Demzufolge konnte die Materialschlacht beendet werden. Bei den Modellen setzt Michael Untermoser auf den Batleth und den Swist Pro, Marcel Schlage auf seinen Eigenbau Outstrip und Willi Wälti auf die Avionik. Als Antriebskonzept werden Getriebemotoren mit



Leomotion 3025, YGE 120, Sawtooth Propeller, 5STP 1800 mAh.

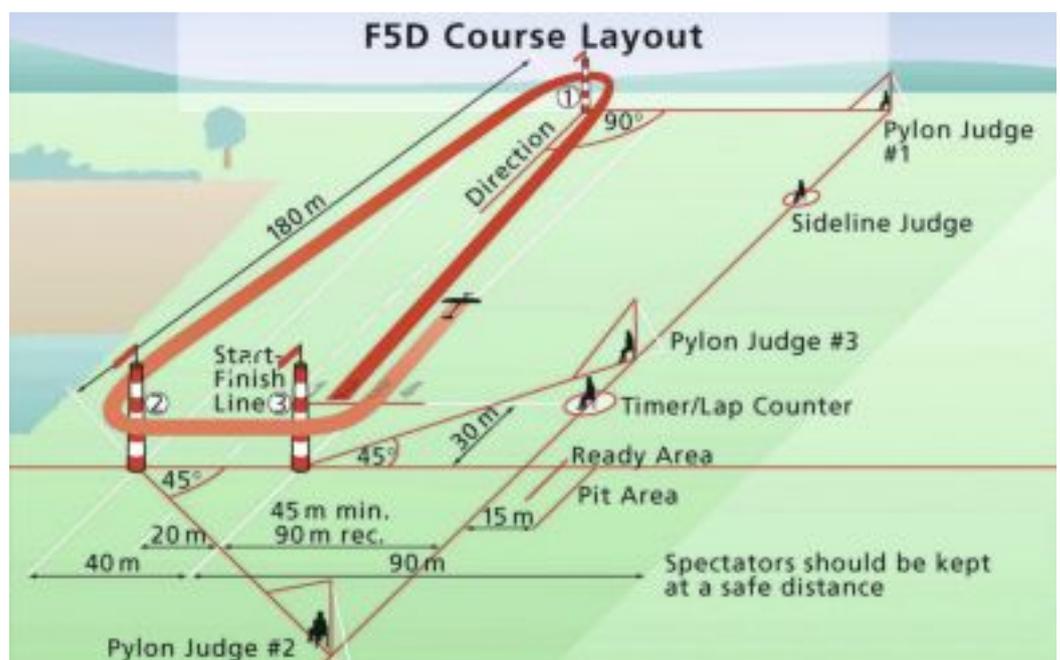
Klapppropellern verwendet. Der grosse Vorteil bei diesen Antrieben liegt in der besseren Beschleunigung durch die grossen Propeller. Ein willkommener Nebeneffekt ist die verminderte Lärmemission. Aus diesen Gründen setzt das komplette Schweizer Team auf Getriebemotoren von Leomotion (L3025-4250/6.7) und selbstgefertigte Propeller von Marcel Schlage (marcel5d@gmx.ch) und Willi Wälti. Die Propellermitnehmer für die selbstgefertigten Spinner wurden von der Firma CNC-Modelparts gefräst. Bei den Akkus wird voll und ganz auf Thunder Power von eflight gesetzt, welche teilweise schon seit vier Jahren im Einsatz sind. Des Weiteren setzt

das Team auf Sender von der Firma Futaba/ Arvico.

### Schnuppern willkommen

Voraussichtlich findet die F5D-Schweizer Meisterschaft 2014 am 28. September in Buttikon SZ statt. Wir freuen uns, neue Gesichter und Schnupperteilnehmer in der Szene begrüßen zu dürfen, welche sich für diese Kategorie interessieren und begeistern. Für nähere Informationen bezüglich des Wettbewerbs kontaktieren Sie [marcel5d@gmx.ch](mailto:marcel5d@gmx.ch), oder besuchen Sie unsere Facebook-Seite F5D Pylon Switzerland. *Drückt uns die Daumen und wünscht uns viel Glück!*

Marcel Schlage



F5D-Kurs, [www.fai.org](http://www.fai.org)

## Holz, Styropor/Depron mit Holzleim verkleben

**Holz und Styropor bzw. Depron lassen sich hervorragend mit Holzleim verkleben. Das Ergebnis ist eine sehr starke Verbindung. Was nicht geht mit Holzleim, weil das Lösungsmittel nirgendshin verdunsten kann: Styropor mit Styropor oder Depron verkleben. Und die Oberfläche des Styropor/Depron muss offenporig sein. Sie ist also wenn nötig anzuschleifen bzw. genügend tief aufzurauen.**

Die beiden Styropor-Klötze sind je 75 mm lang, 60 mm breit und 50 mm dick. Das Sperrholz misst 50×50×3 mm und wurde auf der Ober- und der Unterseite aufgeklebt. Beim Klotz mit dem Kreuz habe ich die Oberfläche nicht angeschliffen, weil sie ab Werk

schon relativ offenporig ist. Beim Klotz mit dem Haken habe ich die Oberfläche zusätzlich mit 40er-Schleifpapier aufgeraut. Anschliessend habe ich alle 4 Klebestellen mit Scheibenputzmittel gereinigt. Dann habe ich genügend Holzleim auf die Klebefläche des Styropors gegeben und gut einmassiert und nochmals Leim draufgegeben. Anschliessend das Styropor und das Sperrholz zusammengefügt, mit Klammern zusammengepresst, 24 Stunden trocknen lassen, und anschliessend auf der Unter- und der Oberseite Hakenschrauben reingedreht. Dann habe ich die Klötze an einer Federwaage aufgehängt und auf der Unterseite ein Seil mit einer Schlaufe befestigt. In die Schlaufe habe ich den Fuss

So sieht es von der Seite aus:



Das Ergebnis hat so ausgesehen:



gestellt und anschliessend unter Zug gesetzt. Das Ergebnis war, dass die Hakenschrauben herausgerissen wurden. Beim einen Teil bei 14 kg Last, beim anderen Teil bei 18 kg Last. Deshalb habe ich alle 4 Sperrholz-Teile mit nochmals 2 Lagen 3-mm-Sperrholz aufgedickt. Insgesamt war das Sperrholz dann 9 mm dick, was aber keinen Einfluss auf die Klebeverbindung zwischen dem Styropor und dem Sperrholz hat. Nach 24 Stunden Trockenzeit habe ich nochmals einen Versuch gemacht. Diesmal sind die Hakenschrauben dringeblichen, die Klebeverbindung hat gehalten, und das Styropor ist gerissen. Weil meine digitale Federwaage nur bis 20 kg geht, kenne ich den auf das Styropor ausgeübten Zug nicht, er ist auf jeden Fall höher als 20 kg.

Auf dem Bild unten ist auch der Verlauf des Risses zu sehen. Interessant wäre zu wissen, wo der Riss begonnen hat, links bei der Klebeverbindung oder rechts im Styropor. Bei diesem 2. Versuch waren die Hakenschrauben nicht mehr in der Mitte, weil ich die Hakenschrauben nicht wieder in das bereits vorhandene Loch reinschrauben wollte.

**Zusammenfassung:** Oberfläche des Styropors/Depron aufrauen, mit Glasreiniger putzen, Holzleim in die Poren einmassieren, evtl. nochmals Leim draufgeben, zusammenfügen und unter Druck trocknen lassen. Vor der Anwendung im Modellbau macht es Sinn, die Sache zuerst auszuprobieren. ■

Roland Moser



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



DIE NEUEN CNC-UNIVERSAL-MODELLBAUMASCHINEN  
STEPRAFT 300, 420 UND 600

**CNC 3D**



- Stabil und kompakt
- Präzise und schnell
- Diverse Zubehörwerkzeuge verwendbar
- Verschiedenste Materialien können bearbeitet werden
- Als Bausatz einfach zu montieren
- Made in Germany
- Garantie 1 Jahr

FRÄSEN      DRUCKEN

MESSEN    BOHREN

GRAVIEREN    RITZEN

POSITIONIEREN

PLOTTEN

SCHNEIDEN

DOSIEREN

SCHLEIFEN

KLEBEN

**SETZEN SIE IHRE IDEEN MIT STEPRAFT UM**

Baumberger-Tech  
Stöcklimattweg 26  
5037 Muhen  
E-Mail: info@baumberger-te.ch  
Telefon: 062 544 74 44 abends  
Natal: 079 405 71 52  
www.baumberger-te.ch

# Katalog 2014/15

hier zeigen wir die Vielfalt von  
über 11.000 hoch interessanten  
Modellbauartikeln

## Modellbau LINDINGER

www.lindinger.at

Tel.: +43(0)7582/81313-0  
e-mail: office@lindinger.at  
www.lindinger.at

### BEARCAT F8F

Wohl kaum ein Flugzeugtyp wirkt so bullig und gleichzeitig so elegant wie die „F8F Bearcat“. Das Modell schließt hier an der eleganten Linienführung des Originals an und weis durch einfaches Handling zu überzeugen. Optional kann ein Einziehfahrwerk nachgerüstet werden, was zur Steigerung der Vorbildtreue erheblich beiträgt.

Spannweite: 1860 mm  
Gewicht: ca. 6500 g  
empf. Motor: ca. 13-20 ccm  
Steuerung: H, S, Q, M, LK (EZFW)  
Hersteller: Planet-Hobby  
Rumpf: GFK  
Flächen: Holz/Rippenb.  
Ausführung: F-Fertigmodell



B-Nr.: 70438

Die legendäre Bearcat, ideal für unsere neuen elektrischen „SLR“ Einziehfahrwerke!  
(passt ohne Modifikation in das Modell)

€ 319.<sup>90</sup>

### EMPFOHLENES ZUBEHÖR F8F:



„SLR“ Einziehfahrwerke für maximale Betriebssicherheit!

Kein Druckluftverlust mehr, keine unzuverlässiges Ein-, bzw. Ausfahren mehr

### SLR EINZIEHFahrWERKE PLANET-HOBBY

Bezeichnung	Federbeine	A	B	C	D	E	F	G	Drehend	B-Nr.	Euro
SLR BUGFAHRWERK	1 Bein	96 mm	45 mm	47 mm	26 mm	32 mm	90°	8 mm	nein	9708254	69. <sup>90</sup>
SLR BUGFAHRWERK	1 Bein	96 mm	45 mm	47 mm	26 mm	32 mm	100°	8 mm	nein	9708253	69. <sup>90</sup>
SLR HAUPTFAHRWERK	1 Bein	96 mm	45 mm	47 mm	26 mm	32 mm	95°	11 mm	nein	9708252	69. <sup>90</sup>
SLR HAUPTFAHRWERK	1 Bein	96 mm	45 mm	47 mm	26 mm	32 mm	80°	11 mm	nein	9708251	69. <sup>90</sup>
SLR HAUPTFAHRWERK	1 Bein	96 mm	45 mm	47 mm	26 mm	32 mm	90°	11 mm	nein	9708250	69. <sup>90</sup>

### WELLPOWER ULTIMA CH10 LIPO AKKUPACKS

Kapazität	Spannung	Form	Gewicht	Entladestrom	L/B/H mm	B-Nr.	Euro
1900 MAH	11,1 V	3S	166 g	60(120)C	104/35/23,6	9708771	31. <sup>90</sup>
2200 MAH	11,1 V	3S	195 g	60(120)C	104/35/27,6	9708776	35. <sup>90</sup>
2200 MAH	14,8 V	4S	256 g	60(120)C	104/35/36,4	9708777	46. <sup>90</sup>
2800 MAH	11,1 V	3S	248 g	60(120)C	134/44/20,4	9708781	45. <sup>90</sup>
2800 MAH	14,8 V	4S	325 g	60(120)C	134/44/26,8	9708782	59. <sup>90</sup>
2800 MAH	18,5 V	5S	401 g	60(120)C	134/44/33,3	9708783	74. <sup>90</sup>
2800 MAH	22,2 V	6S	476 g	60(120)C	134/44/39,8	9708784	89. <sup>90</sup>
3500 MAH	11,1 V	3S	297 g	60(120)C	134/44/24,4	9708786	56. <sup>90</sup>
3500 MAH	14,8 V	4S	393 g	60(120)C	134/44/32,2	9708787	75. <sup>90</sup>
3500 MAH	18,5 V	5S	484,5 g	60(120)C	134/44/39,7	9708788	94. <sup>90</sup>
3500 MAH	22,2 V	6S	575 g	60(120)C	134/44/47,8	9708789	114. <sup>90</sup>
4050 MAH	11,1 V	3S	335 g	60(120)C	134/44/27,6	9708791	65. <sup>90</sup>
4050 MAH	14,8 V	4S	439,5 g	60(120)C	134/44/36,4	9708792	86. <sup>90</sup>
4050 MAH	18,5 V	5S	543,5 g	60(120)C	134/44/45,3	9708793	104. <sup>90</sup>

### CONTROLLER ER-2000 FÜR SLR EINZIEHFahrWERKE



B-Nr. 9708255

€ 25.<sup>90</sup>

### WELLPOWER ULTIMA CH10 LIPO AKKUPACKS

Kapazität	Spannung	Form	Gewicht	Entladestrom	L/B/H mm	B-Nr.	Euro
4050 MAH	22,2 V	6S	645 g	60(120)C	134/44/54,2	9708794	129. <sup>90</sup>
4600 MAH	11,1 V	3S	386,5 g	60(120)C	155/49/24,9	9708796	73. <sup>90</sup>
4600 MAH	14,8 V	4S	504,5 g	60(120)C	155/49/32,8	9708797	99. <sup>90</sup>
4600 MAH	18,5 V	5S	626 g	60(120)C	155/49/40,8	9708798	124. <sup>90</sup>
5200 MAH	14,8 V	4S	559 g	60(120)C	155/49/36,4	9708801	109. <sup>90</sup>
5200 MAH	18,5 V	5S	692 g	60(120)C	155/49/45,3	9708802	135. <sup>90</sup>

SCHWEIZ +	BESTELLWERT	PORTO	TRANSP.-VERSICHERUNG	PRIORITY	NACHLIEFERUNG
	bis € 68.99	€ 5.95	€ 1.-	39.95	bis NL-Wert 99.99: € 5.95
	ab € 69.-	€ 5.95	€ 2.90	39.95	ab NL-Wert € 100.-: € 0.-
	ab € 199.-	*€ 0.- gratis	€ 2.90	39.95	ab NL-Wert € 100.-: € 0.-

Mit WELLPOWER immer ganz vorne dabei...

Besuchen Sie uns auch auf:

facebook

Google+

twitter

## La 8<sup>e</sup> nuit de la construction à l'Acro Model Club Malval

C'est les 21 et 22 juin, par un weekend rayonnant que s'est déroulée la 8<sup>e</sup> nuit de la construction. Une dizaine de constructeurs débutants et confirmés se sont retrouvés sur le terrain de l'Acro Model Club Malval, en campagne genevoise.

Le concept de l'événement est simple, réunir des modélistes débutants et confirmés pour construire un avion de A à Z en maximum 18 heures. Pour finir la phase construction, au bout d'une nuit plus ou moins courte selon les constructeurs, un concours permet de mesurer les modèles les uns aux autres. Le terrain de l'AMC se transforme ainsi pour une nuit dans une ambiance amicale avec toutefois un soupçon de compétition. Naturellement, les boîtes de construction ou préparation préalable sont interdites.

Après plusieurs éditions selon des thèmes variés comme le vol le plus long et la charge maximale emportée, l'édition 2014 a été placée sous le thème Diabolo et Satanas avec à la clé une course aux pylônes. Aucune restriction n'est imposée, seule la silhouette de l'avion doit être issue du dessin animé. Ainsi pilotes et visiteurs ont assisté à une reproduction du fameux dessin animé dans le ciel de Malval. La météo a été fantastique du début à la fin avec une température suffisante pour garder le short toute la nuit! Chaque année, le lever du soleil est un instant magique, non seulement une image que peu de pilotes voient sur un terrain de modélisme, mais surtout les premiers essais en vol après finalisation des modèles en cours de nuit. Finalement 9 avions ont pris leur envol pour la course aux pylônes. En 2



manches, les pilotes ont fourni un splendide spectacle aux silhouettes authentiques. La course a été remportée par Magnus H. de l'AMC suivi de Philippe S. et Eric B. du GAM Romont. C'est ainsi que le trophée retourne à l'AMC.

Une fois de plus ce concept différent montre la créativité des pilotes et rencontre un vif succès auprès d'une large étendue de modélistes. Je souligne la présence de quelques clubs externe, venant de la vaste région romande.





Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à l'événement ainsi que toutes les personnes qui ont donné un coup de main, notamment en cuisine pour ravitailler les constructeurs. Cet événement est à la portée de tous et je vous invite déjà maintenant à la 9<sup>e</sup> édition en juin 2015. D'avantages de photos dès maintenant et de plus ample information pour la prochaine édition sur [www.amc-geneve.ch](http://www.amc-geneve.ch)

*Martin Reichert*



# Treffpunkt Modellflieger!





Seminare & Bankette Restaurant & Lounge-Bar

## «Business-like» vor den Toren Zürichs



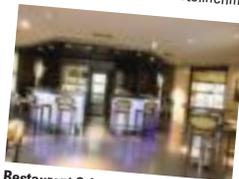
**Kompetent bis unters Dach.**  
Das \*\*\*\*Hotel Conti in Dietikon, nur 15 Minuten vom Flughafen oder von Zürich City entfernt, gehört seit 2005 zu Hoteles Globales von der Gruppe Optursa mit Hauptsitz in Mallorca. Zu der Gruppe zählen zurzeit 50 Hotels in Spanien, auf den Balearen und den Kanarischen Inseln sowie in Argentinien, Nicaragua, Belgien und der Schweiz.



**Seminare & Bankette**  
Unsere 3 Seminarräume sind der optimale Ort für Tagungen, Seminare, Vorträge, Konferenzen oder Sitzungen. Alle Räume verfügen über Tageslicht und sind mit modernster technischer Infrastruktur ausgestattet wie 60"/42"-LCD-Bildschirm und kostenlosem W-LAN. Die Parkplätze hinter dem Haus sind kostenlos für Seminarteilnehmer reserviert.



**Zimmer & Suiten**  
Unser Haus bietet 68 Einzel- und Doppelzimmer sowie 3 Suiten. Mehr als die Hälfte der Zimmer wurde im Mai 2008 renoviert und modern eingerichtet. Alle Zimmer sind mit Dusche/Bad, Haarföhn, Telefon, Radio, Minibar und LCD-TV ausgestattet und verfügen über kostenloses Highspeed-Internet. Unseren Gästen stehen genügend Parkplätze kostenlos zu Verfügung.



**Restaurant & Lounge-Bar**  
Unser Restaurant bietet eine moderne, angenehme Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt. Sei es für einen Business-Lunch, eine preisgünstige Verpflegung am Mittag oder gar ein Candle-Light-Dinner am Abend. Für einen Apéro oder ein gemütliches Gläschen Wein mit Geschäftspartnern oder Freunden ist unsere schöne, moderne Lounge-Bar mit bedientem Fumoir der richtige Ort. W-LAN im Restaurant und in der Lounge-Bar kostenlos.

**HOTEL RESTAURANT CONTI**  
Heimstrasse 41, CH-8953 Dietikon, Tel. +41 (0)44 745 86 86  
Fax +41 (0)44 745 86 87, info@conti.ch, www.conti.ch

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

Telefon +41 (0)33 673 21 41  
[www.hahnenmoos.ch](http://www.hahnenmoos.ch)



## hahnenmoos

Adelboden – Lenk... dank!

Hahnenmoos - die Wiege des alpinen Modellsegelflugs!



**KÄRNTEN**  
FLYBY AND GROUND

## Glocknerhof\*\*\*\*

FERIENHOTEL

Familie Adolf Seywald  
A - 9771 Berg im Drautal 43  
T +43 4712 721-0 Fax -168  
hotel@glocknerhof.at  
[www.glocknerhof.at](http://www.glocknerhof.at)

## Fliegen in Österreich



Modellfliegen im Urlaub: **NEU: eigener Modellflugplatz** unterm Hotel für Heli und Fläche mit 2 Rasenpisten, Tischen, Strom (220V), Wasser, WIFI, Modellflugplatz Amlach (10 Min), eigenes **Hangfluggelände** mit Thermik und Aufwind am Rottenstein, **Bastelräume**, Flugsimulator und **Flugschule** für Fläche. Am Glocknerhof fühlt sich jeder Wohl: Gute Küche, Wellness, Sportangebot und Abwechslung **für die ganze Familie**. Tipp: Direkt Buchen mit Best-Preis-Garantie!  
*Herbst 2014: 24. - 31. August: Modellflugwoche 2. - 5. Oktober: Warbird Tage Glocknerhof*

**Die Gastgeber freuen sich auf**  
Vater 1954 und **Euer Kommen**  
Sohn 1976



## Edelweiß

WELLNESS & FAMILIENHOTEL · BERGWANG

Fam. Sprenger  
A-6622 Berwang / Tirol

Web [www.edelweiss-berwang.at](http://www.edelweiss-berwang.at)  
Mail [hotel.edelweiss@berwang.at](mailto:hotel.edelweiss@berwang.at)  
Tel +43 5674 8423 Fax 29



Urlaub für die ganze Familie  
Fliegen Wellness Wandern



## Fesselflug «bi de Lüt» ...

Die Fesselflieger haben sich zum Ziel gesetzt, mehr «bi de Lüt» zu sein. Denn mittlerweile ist es nicht mehr so, dass Fesselflug nur auf speziellen Fluganlagen betrieben werden kann – jedenfalls was die Kategorie Akrobatik anbelangt.

### Bescheidene Ansprüche

Wie in der letzten Ausgabe des «modell flugsport» beschrieben, kann auch auf einem Fussballplatz oder sogar in einer Halle mit Fesselflugmodellen geflogen werden, wenn die Voraussetzungen und die Einwilligung der zuständigen Stellen gegeben sind. Bei den elektrisch angetriebenen Fesselflugmodellen stellt mittlerweile auch die Lärmentwicklung kein echtes Problem mehr dar.

Die Fesselflieger kommen «zu de Lüt», indem sie Modellflugkollegen anderer Sparten besuchen, präsent sind an Ausstellungen und Modellflugtagen, oder Modellfluggrup-

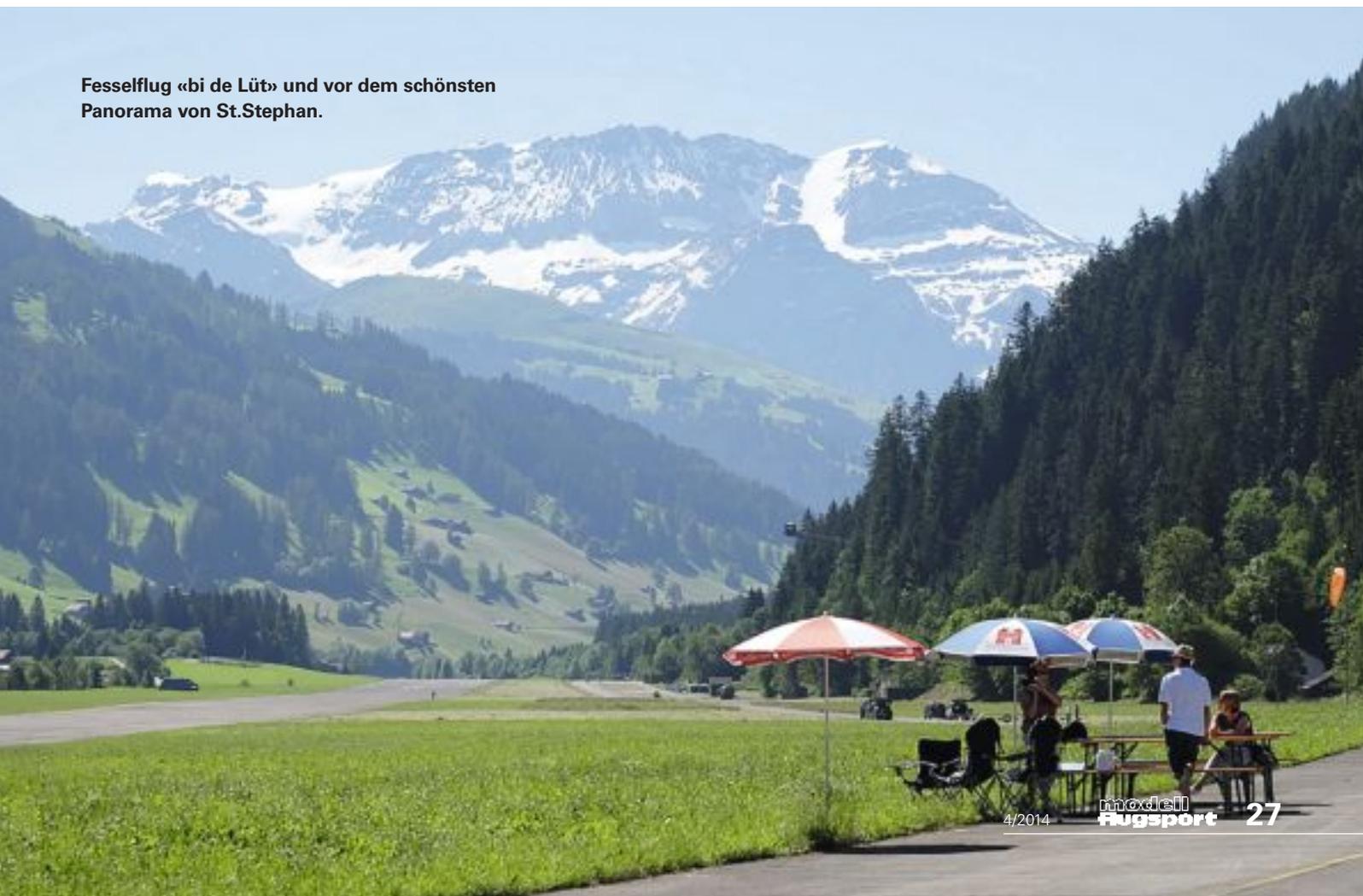
pen auf ihre Anlagen einladen. 2014 werden gleich mehrere «bi de Lüt»-Anlässe durchgeführt. Bereits im April fand ein Fesselflugtreffen der Region BOW, Bern-Oberland-Wallis, in Mühlethurnen statt, im Mai war die Modellfluggruppe ABB zu Gast auf der Fesselfluganlage «Hard 2000», und im Juni waren Fesselflieger zu Besuch bei der Modellfluggruppe Obersimmental auf dem Flugplatz St. Stefan. Auf [www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch) wird jeweils darüber orientiert. Dass die «bi de Lüt»-Fesselfluganlässe für alle Beteiligten ein tolles, interessantes und bereicherndes Erlebnis sein können, zeigt nachstehender Bericht von Urban Uebelhart.

### ... am Beispiel vom Besuch in St. Stefan

Das ist so eine Sache mit dem Gleichgewichtssinn. Wenn selbst gestandene Männer zu Boden gehen und auf den Knien ihr Gleichgewicht wieder



### Fesselflug «bi de Lüt» und vor dem schönsten Panorama von St. Stefan.



finden müssen, dann geht es um Fesselflug. So geschehen am 21. Juni auf dem Flugplatz St. Stephan bei der Modellfluggruppe Obersimmental. Die Fesselflieger haben uns bei schönstem Sommerwetter gezeigt, was Fesselflug heute ist. Für Anfänger geht es darum, das Modell nicht schon beim Erstflug in unzählige Teile zu zerlegen und sich an die Drehungen um die eigene Achse zu gewöhnen. Dies klappt in der Regel mit der Unterstützung eines erfahrenen Piloten sehr gut.

Eine stattliche Anzahl Fesselflieger fand sich am Samstagmorgen nach und nach auf unserem Platz ein, und sofort begann der Erfahrungsaustausch. Bei vielen von uns wurden dabei alte Erinnerungen geweckt. Kaum einer, der nicht als Bub so ein Modell besass und damit mehr oder weniger erfolgreich umgehen konnte. Eines ist klar, viele Fesselflugmodelle – von Ultra Stunter bis Hegi 50 – fristen irgendwo in der Ecke eines Bastelkellers ein unwürdiges Dasein.

### Figuren an den Himmel zeichnen

Daniel Baumann, F2-Fako-Präsident und Initiant von «Fesselflug bi de Lüt», holte sich die ersten Interessierten, und mit einem einfachen Modell wurden die Flugkünste der jeweiligen Probanden getestet. Erstaunlich, wie gut sich u.a. Beat

Baumann, Daniel Lörtscher, Urs Jörg und auch «F3A-Meister» Heinz Göpfert über die Runden kämpften. Trotz voller Konzentration war ihnen die Freude ins Gesicht geschrieben. Frei nach dem Motto: Gelernt ist gelernt, oder was man früher einmal konnte, beherrscht man auch heute noch. Wer weiss, vielleicht wurde noch am gleichen Tag irgendwo in einem Bastelraum eine etwas spröde Papierbespannung und die Funktion der Anlenkung getestet.

Wir als RC-Modellflug-Gruppe hatten jedenfalls viel Vergnügen an der Sache. Fesselflug bedeutet nicht nur Wettkampf, sondern macht vor allem auch Spass. Auch während des Apéros stand noch keine Wolke am Himmel. Wir genossen zusammen mit den geladenen Gästen ein einfaches Mittagessen mit der Absicht, am Nachmittag gleich noch einmal möglichst viele Figuren an den Himmel zu zeichnen. Bei idealen Windverhältnissen konnte den ganzen Nachmittag weiter geflogen werden. Toni Borer, erfahrener Fesselflug-Speed-Pilot, stellte uns bei dieser Gelegenheit seinen Elektro-Speed-Prototypen vor. Der Erstflug steht in den nächsten Tagen an. Wir freuen uns, bald auf [www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch) darüber zu lesen. Alle Beteiligten waren bester Laune, und der Anlass neigte sich schneller als erwartet dem Ende zu.



Alles will geübt sein.



Fluglehrer im Einsatz.



**Kunstflugmaschine.**

Wir, und insbesondere ich, möchten uns für diesen tollen Tag bei allen Beteiligten bedanken: Solche Anlässe öffnen den Blick für andere Modellflugsparten und fördern das

gegenseitige Verständnis. Weiter so! ■

*Urban Uebelhart  
(bis heute einziger Fessel-  
flieger der Modellfluggruppe  
Obersimmental)*



**SMV-Präsi Peter Germann rüstet sich zum Kunstflugprogramm.**

**Insider**

**Modellbau**  
Premium Hardware

Bernstrasse 127  
3052 Zollikofen  
Tel: 031 911 73 22  
Fax: 031 911 73 21

Öffnungszeiten: Mo – Mi 14.00 – 19.00  
Fr. 14.00 – 21.00  
Sa 9.00 – 16.00

**Neue Hangfräsen,...**



**Energy** Voll GFK  
Spannweite 1.5 m

**Scalesegler und ...**



**ASW 28-18** Voll GFK,  
Spannweite 4.09 m

**DLG's**



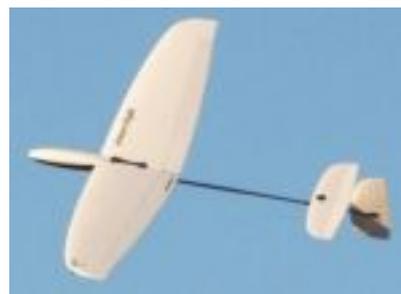
**Super Topsky** Voll GFK  
Spannweite 1.5 m



**Helix** Voll GFK, CFK  
Spannweite 2.97 m



**Pilatus B4** GFK, Balsa CFK  
Spannweite 3.0 m



**Libelle** Voll Schaum  
Spannweite 1.5 m

**www.Elektroflug.ch**

## IG Albatros – keine blosser Hüterin der Mottenkiste!

Vor 29 Jahren wurde die Interessengemeinschaft Albatros (IGA) gegründet. Sie vereint Menschen, die an Oldtimer-Segelflugzeugen und alten Modellflugzeugen den Narren gefressen haben. Ihre mantragenden Liehaberobjekte bestanden fast ausschliesslich aus Holz und Stahlrohr. Die Rippenflügel waren mit Seide bespannt, die Formen vielfältig und unverwechselbar.

### Flugzeuge aus jener Zeit zum Fliegen bringen

Der Nachbau eines solchen Flugzeugs in Modellgrösse setzt viel Handarbeit und Erfahrung im Umgang mit Materialien voraus, die etwas aus der Mode gekommen sind. Doch nicht nur fehlendes Know-how, sondern auch Zeitmangel, fehlender Durchhaltewillen und zu viele andere Interessen sind einige der Gründe, warum nur noch wenige Modellflieger ihre Modelle selber bauen. Perfekte Fertigprodukte aus Glas- und Kohlefasern, günstige Modelle aus Schaum und Plastik beherrschen heute die Szene. Nicht selten löst eine solche Entwicklung eine Ge-

genbewegung aus. Tatsächlich sind in letzter Zeit immer mehr Modellbausätze auf dem Markt aufgetaucht. Diese Flugzeuge müssen nach alter Väter Sitte in Holzbauweise von Grund auf selbst aufgebaut werden. Schritt für Schritt sind Rippen, Gurten, Spanten und Holme zu einem Ganzen zusammenzufügen. Änderungen sind aufgrund des Materials möglich, Bespannung und Farbgebung können individuell gewählt werden, die fertig gebauten Modelle sind Unikate. Auch alte, vergessen geglaubte Modellbaukästen, die während Jahrzehnten auf einem Estrich verstaubten, sind plötzlich heiss begehrt. Piloten tragen



**Die gut gehüteten Archive der IGA: In den Schachteln befinden sich Modellbaupläne, deren Pflege Walter Wolf obliegt. Die blauen Ordner enthalten Unterlagen über mantragende Segelflugzeuge, um welche sich Beat Galliker kümmert.**

keine modernen Freizeitkleider, sondern erscheinen in alten Knickerbockern und Schnürstiefeln, wenn sie an Fluganlässen ihre antiken, filigranen Kisten in den Himmel steigen lassen. Eine Retrobewegung hat eingesetzt, die immer weitere Kreise zieht. Man vertieft sich in die Pionierzeiten der

Fliegerei und befasst sich mit den Anfängen unseres Hobbys, man will wieder Flugzeuge aus jener Zeit zum Fliegen bringen. Das sind genau die Ziele, welche die IGA seit Jahren im engeren Insiderkreis verfolgt hat. Höchste Zeit also, diese Gemeinschaft näher vorzustellen.

PC-6, ein Peanut-Modell mit Gummimotor-Antrieb, gebaut von Roman Gröner.





Spalinger S18 Chouca, Massstab 1:2,5, gebaut von Vorstandsmitglied Hans Graf.

**Schwerpunkt schweizerische Konstruktionen**

Die Schweiz hat eine bemerkenswerte Segelflugtradition. Vor rund hundert Jahren machten junge, verwegene Piloten

erste kurze Hüpfer mit selbst gebauten Gleitern aus Dachlatten und Japanpapier. Jedes Fluggerät war einmalig und meistens sehr kurzlebig. Gestartet wurde grundsätzlich zu Fuss am Hang. Das Vergnügen

endete nach einem steilen Gleitflug im Tal und oft mit Bruch. Mit verbesserten Geräten wurde es bald einmal möglich, gelegentlich die Startstelle leicht zu überhohen. Anfangs der Dreissigerjahre gelangen dann bereits erste kurze Streckenflüge, vorwiegend im Hangaufwind. Nicht zuletzt auch unter dem Einfluss der Entwicklung in Deutschland wurden die Leistungen der in der Schweiz entstandenen Flugzeuge immer besser. War es zunächst darum gegangen, Dauerflug-Rekorde im Hangaufwind aufzustellen, verliessen mutige Piloten immer häufiger diese sichere und konstante Aufwindzone. Zunehmende Erkenntnisse über das Wesen der Thermik ermöglichten immer weitere Flüge über Land, bald auch über die Grenzen hinaus. Der freie Streckenflug war geboren. Im Zuge dieser Entwicklung erlebte der Segelflugzeugbau in der Schweiz bis etwa Mitte der Vierzigerjahre eine kurze Hochblüte. Trotz chronischen Geldmangels konnte sich eine bescheidene Segelflugzeugbau-Branche etablieren, einige Typen wurden gar in Kleinserien gefertigt. Massgebliche Konstrukteure wie Jakob Spalinger, August Hug und Georg Müller trachteten danach, einander zu



**Klare Zulassungsregeln ohne Worte an einem IGA-Anlass: Hier beginnt die GFK-freie Zone!**

übertrumpfen. Dank dieses Wettstreits entstanden leistungsstärkere Segelflugzeuge, die jahrelang konkurrenzfähig blieben. Die 1938/39 entstandene Elfe P1, ein visionäres Versuchsflugzeug von Werner Pfenninger, war ihrer Zeit am weitesten voraus. Mit einem dünnen Laminarprofil, kombinierten Quer- und Wölbklappen sowie eingestraκτη Haube nahm die Elfe P1 massgebliche Konstruktionsmerkmale vorweg, die erst viele Jahre später beim Bau von Kunststoff-Segelflugzeugen in Serie umgesetzt wurden und zu einer enormen Leistungssteigerung führten.

**Wertvolles Plan- und Bildarchiv der IGA**

In diese höchst interessante Vergangenheit lässt sich wunderbar eintauchen, wenn man die Website der IGA ([www.ig-albatros.ch](http://www.ig-albatros.ch)) aufsucht und in den Themenbereichen «Segelflugzeuge» und «Zeitdokumente» schmökert. Zu finden sind da nebst vielen Fotos und Videos aus der Pionierzeit auch Bilder restaurierter Oldtimer-Segler. Wer das «Planarchiv» anklickt, stösst auf einen veritablen Schatz. Fein säuberlich sind dort über 40 alte schweize-



Ein Zusammentreffen besonderer Art: Die Axel-Puppe, welche üblicherweise die riesige, von vielen Schaufliegen bekannte Röhnlerche, Massstab 1:2, «pilotiert», erfreut sich am kleinen Röhnlerchlein, Massstab 1:10. Dahinter Markus Frey, Präsident der IGA und Erbauer beider Modelle.



**Das imposante Modell Riedstern, konstruiert 1941 und erbaut von Ruedi Schenker.**

rische Segelflugzeugtypen aufgelistet, von welchen die IGA Bilderpacks und Pläne aufbewahrt, die sie in Kopie zum Selbstkostenpreis abgibt. Das lässt das Herz eines Modellbauers höherschlagen, der den Scale-Nachbau eines dieser legendären Segelflugzeuge in Angriff nehmen will.

Damit nicht genug. Öffnet man das «Modellbau Planarchiv», erscheinen auf einer zwölfseitigen Liste die Namen von Modellen, die viele ältere Modellflieger aus ihren Bubenzeiten kennen. Von jedem verfügt die IGA über Pläne, Baubeschriebe oder andere Unterlagen. Freiflugmodelle mit Konstruktionsdatum ab 1935 wie beispielsweise «Pro Aero 1», «Rüebliländer», «Shell», «Esso», «Kö II», erste Fernlenksegler, Modelle mit Jetex-Antrieben, an welchen man sich so schön die Finger verbrennen konnte, Gummimotormodelle, Elektroflieger, Fesselflugzeuge und nicht zuletzt auch Boote – ein Fundus von unschätzbarem Wert und hoher internationaler Beachtung.

#### Antikmodellflug

Nebst dem Archivieren dieser Unterlagen ist die Förderung des Fliegens mit Antikmodellen ein weiteres Anliegen der IGA. Das «Modellbau Planarchiv» verschafft die Möglichkeit, eines dieser teils eleganten und filigranen, teils knorri-

Flugtage am Hang oder in der Ebene, wo ausgiebig dem Fliegen mit den Antikmodellen gefrönt wird. Selbst gebaute Glühzünder- und Dieselmotörchen knattern, Gummimotormodelle schrauben sich lautlos in den Himmel, alte «Motoristen» schleppen Oldtimersegler in die Höhe, Seilhochstarts werden ausgeführt, Mini-Modelle im Massstab 1:10 kurven herum – es ist eine Freude, einen solchen Flugtag zu besuchen. Man fühlt sich in eine andere Zeit zurückversetzt. Erinnerungen an früheste Jugenderlebnisse werden wachgerufen. Schon manch ein Zuschauer, der nur mit seinem Fotoapparat angerückt war, ist an einem solchen Flugtag vom Antikvirus befallen worden und hat sich in der Folge selber ans Werk gemacht. Nach den Fluganlässen endet das Jah-

resprogramm mit dem Herbsthöck. Die Höcks sind sehr wichtige Informations-Drehscheiben. Wo kriegt man den besten Antriebsgummi, den wahren Spannack her, wo einen speziellen Holzpropeller, wo einen Plan, der (noch) nicht im Archiv der IGA zu finden ist? Weitere interessante Tipps, Fachbeiträge und Berichte über Flugtreffen finden sich in den zwei Info-Heften, welche die IGA ihren Mitgliedern im Frühling und Herbst zuschickt.

#### Ausblick

Die Gründer der IGA sind in die Jahre gekommen. Das Durchschnittsalter der knapp hundert eingeschriebenen Mitglieder dürfte jenseits des ordentlichen Pensionsalters liegen. Trotz des sehr bescheidenen Jahresbeitrags von lediglich 30 Franken fehlt es an genü-





Die Piper von Alfred Genther ist erfolgreich auf dem Gletscher gelandet – und das mit einem Gummimotor!



Borzoni, ein weiteres Flugzeug von Ruedi Schenker. Auch den Dieselmotor hat er selber gebaut.

gend Nachwuchs, ein Problem, das auch viele Modellfluggruppen kennen. Er wäre schade, wenn aus diesem Grund einmaliges Know-how verloren ginge. Es ist zu hoffen, dass die Retrobewegung anhalten und jüngere Modellflieger motivieren wird, der IGA beizutreten und sich dort tatkräftig zu engagieren.

Albatrosse gehören zu den besten Fliegern der Welt. Stundenlang segeln diese Vögel ohne einen Flügelschlag über dem offenen Meer, indem sie im dynamischen Flug über weite Distanzen die Kraft des Windes nutzen. Dabei formen sie ihre Flügel zu einem «Mövenknick». Dieses charakteristische Merkmal übernahmen viele Segelflugzeug-Konstrukteure der Holzbau-Ära. Was die Natur über Tausende von Jahren perfektioniert hatte, musste auch für die manntragenden Vögel ideal sein. War es diese unverwechselbare Flügelform, welche einige Oldtimer-begeisterte Modellbauer bewog, ihre Interessengemeinschaft Albatros zu nennen? Oder war es die Gewissheit, als Bewahrer eines wertvollen Kulturgutes einen langen Flug in die Zukunft anzutreten? ■

*Georg Staub*

*Quellen: Manfred R. Kueng,  
Segelflug-Chronik –  
Die Geschichte des Schweizer  
Segelflugs*

**IGG-Kontaktpersonen:**

Christina Wolf-Schmuki und  
Markus Frey  
(i.g.albatros@bluewin.ch)

**Ähnliche Ziele wie die IGA verfolgen:**

[www.retroplane.net](http://www.retroplane.net)  
[www.vintagegliderclub.org](http://www.vintagegliderclub.org)  
[www.schaenissoring.ch](http://www.schaenissoring.ch)  
(Oldtimer Club Schänis OCS)  
[www.osv-ch.org](http://www.osv-ch.org)  
Stiftung Segel-Flug-Geschichte (SSFG)

Siehe auch weitere Links auf  
[www.ig-albatros.ch](http://www.ig-albatros.ch)

## Von Lilienthal bis Antonov

**Interessenwoche an der Sekundarschule Seuzach:  
«Modellflugzeug-Bau»**

Bei der Interessenwoche hat unsere Gruppe Segelflugzeuge aus Holz gebaut. Bevor wir mit dem Flugzeug «Lilienthal 31» beginnen konnten, gab es erst eine kleine Einführung durch unseren Experten Hans Benz. Er hat uns alles Wichtige ganz genau erklärt und gezeigt. Wir fingen an, indem wir das Arbeitsbrett und den Plan mit einer Plastikfolie abdeckten. Danach klebten wir den Flügel-

Rohbau zusammen. Dann war auch schon Mittagspause.

Am Nachmittag arbeiteten wir weiter und haben noch Videos von der Landung einer Antonov AN-225 und von einem Modell der SR-71 Black Bird geschaut.

Am Dienstag mussten wir die Flügel mit Papier bespannen und dann mit Spannlack bestreichen. Während die Flügel trockneten, füllten wir die erste Bleikammer beim Rumpf. Am Nachmittag lackierten wir die Flügel mit einer zweiten Schicht Spannlack. Um 16 Uhr gab es eine kleine Flugshow in der Turnhalle, die Herr Benz extra für uns organisiert hatte: Der amtierende Indoor-Schweizer Meister Christian Oppliger flog u.a. mit einem nur 60 g schweren Flugzeug die tollsten Manöver. Er konnte es sogar so steuern, dass es «kopfüber» senkrecht in der Luft stehen blieb!

Am Mittwoch haben wir das Höhen- und Seitenleitwerk befestigt. Danach haben wir einen kleinen Wurfgleiter zusammengebaut, den Herr Benz organisiert hatte. Als wir den Mini-Segler zusammengeklebt hatten, bestrichen wir den Rumpf und die Flügel unseres



**Rohbau.**



**Zusammenbau.**

«Lilienthal 31» mit Spannlack. Nach der grossen Pause durften wir die Mini-Segler testen. Am Nachmittag hat uns Herr Benz das Prinzip seiner fallschirmspringenden, ferngesteuerten Puppen erklärt und uns ein paar Videos dazu gezeigt.

Am Donnerstag, dem letzten Tag der Interessenwoche, stellten wir unser Flugzeug fertig. Wir mussten u.a. den Schwerpunkt einstellen, was nicht gleich bei allen geklappt hat. Als ihn alle richtig eingestellt hatten, mussten wir noch einen Test schreiben. Anschliessend sind wir mit unseren Fliegern rausgegangen und haben

geschaut, ob sie gut fliegen, oder ob sie hinten oder vorne noch zu schwer waren.

In einem Wettbewerb kämpften wir um den weitesten und zielgenauesten Flug.

Obwohl zuerst alle dachten, dass diese Woche mit dem Segelflugzeugmodellbauen nicht so toll werden würde, haben doch alle Gefallen daran gefunden.

Wir danken Herrn Benz für seine Unterstützung und dass er uns viele verschiedene Einblicke in die Welt des Modellbaus gezeigt hat. ■

*Pascal Gaull, Gian Mathys  
Sekundarschule Seuzach,  
22. Mai 2014*



**Segelmodell Lilienthal 31.**



Bespannen.



Einfliegen.



### Segelflug-Modellbau

**Ziel unseres Projektes war:**  
 Bis Donnerstag-Nachmittag haben wir ein Modellflugzeug zusammengebaut, das fliegt!

**Das haben wir erreicht:**

- Teile eines Segelflugszugs kennengelernt
- Einen «Lilienthal 31» aus einem Bausatz zusammengebaut
- Antwort auf die Frage gefunden: «Warum fliegt ein Flugzeug?»
- Eine Indoor-Flugshow in der Turnhalle bestaunt
- Allerhand Wissenswertes aus dem Bereich Luftfahrt/Modellflugzeugbau erfahren

**Es haben mitgearbeitet:**  
 1 Schülerin und 9 Schüler  
 Lehrperson: Jürg Schürmann  
 Experte: Hans Benz, Modellfluggruppe Sulzer Winterthur  
 Sein Hobby: Zielvorgaben mit ferngesteuerten Fallschirmsprung-Puppen

Informationswoche, Mai 2014

**ReParaWorld.**  **(Fast) die ganze Welt der Rc-Modellgleitschirme**  
*Breite Auswahl, Beratung, Bauservice, Anlässe und Unterstützung beim Einfliegen*

Regionen NOS

## Storm over Dübendorf 2014

Wieder einmal sollte die Impellersaison mit dem ersten Meeting Ende März auf dem Flugplatz in Dübendorf starten. Doch infolge eines angesagten Regens wurde der Anlass auf den 11. Mai verschoben.

Am Verschiebungstag endete der Regen dann tatsächlich am frühen Morgen und ein kräftiger Wind trocknete sofort die Piste, damit die Piloten dort keine Nasse Füsse bekamen. Doch schon ab 12 Uhr änderten die Wetterbedingungen erneut. Das Fliegen findet jeweils draussen unter freiem Himmel statt. Pünktlich um 10 Uhr flaut der Wind ab und erste Sonnenstrahlen erhellen den Himmel

mit den dunklen Wolken. Neben den schon von früher bekannten Impellerjets gibt es nun auch wieder einige Neuheiten am Frühlingshimmel zu bewundern.

### Nach dem Mittagessen – der Windsack steht auf Sturm

Währenddem die Piloten in der Pergola feine Würste, kühle Getränke und später auch noch einen Kaffee zum Dessert geniessen, bahnt sich ein veritabler Sturm mit Windspitzen bis zu 60 km/h an. Unter solchen Bedingungen wagen sich nur noch wenige, ziemlich wagemutige Piloten mit ihren Flugzeugen in die Luft. ■

Nello Nero und den weiteren Helfern aus der MG Dübendorf gebührt an dieser Stelle ein Danke für die Organisation und Durchführung von «Jets over Dübendorf». Wer das Flugzeug von Nello sieht, der weiss nun, warum die Begrüssung der angereisten Piloten am Morgen ausgerechnet vor der Mirage-Bar stattfand.



Für Abwechslung am Himmel ist gesorgt.



Die Mirage III C mit der auf der Unterseite aufgebrauchten Sonnenblume von Daniel Riedweg passt herrlich zum inzwischen blauen Himmel im Hintergrund.

#### Daten Mirage III C von Daniel Riedweg

Massstab:	1:8
Spannweite:	1,05 m
Länge:	1,96 m
Gewicht:	ca. 6 kg
Antrieb:	NeuMotor 1527, 770 U/V; Akku: 12 S mit 5000 mAh Impeller 125 mm aus Holz von Ueli Amacher

Rohbau von Ueli Amacher, Holzbauweise, mit Seide bespannt und mit Acryllack bemalt.





Das Vorbild der MiG-15 von Georg Gloor mit der eleganten Bemalung in Rot und Silber hätte wohl in den 50er-Jahren mit der ebenfalls anwesenden Grumman. Hier fehlt Text ... Hier fehlt Text ...



**Daten Grumman F9F-2 «Panther» von Peter Mayländer**  
 Massstab: 1:6  
 Spannweite: 1,86 m  
 Länge: 1,86 m  
 Gewicht: 10,34 kg  
 Antrieb: Motor Schubeler DSM 67-40-650, Impeller Schubeler DS-77-DIA HST, Akku Schubeler 14 S mit 7800 mAh

Rumpf und Wingtip tanks: GFK von Schmalenbach;  
 Spanten: Glas, Balsa und Kohle;  
 Tragflächen und Höhenleitwerk: Styro, Balsa, geglast und lackiert.



**Grumman F9F-2 «Panther»,** gebaut von Peter Mayländer und an diesem Tag geflogen von seinem Sohn Urs. Die auf dem vorderen Rumpf aufgemalte Nummer ist nicht nur eine Kennzeichnung. Sie erinnert den Erbauer auch an seinen eigenen Jahrgang.

Windsack in Stellung Sturm – Zeit für einen Imbiss im gemütlichen Beizli.



12. Ikarus-Jugend-Schnupperflugtag

## Helikopterfliegen faszinierte besonders

**Voller Erfolg für den 12. Ikarus-Jugend-Schnupperflugtag des Berner Aero-Clubs: 40 Jugendliche beiderlei Geschlechts – eine Rekordbeteiligung – konnten erste Selberflug-Erfahrungen auf dem Berner Flughafensammeln.**

Der Berner Aero-Club organisiert den jährlichen Ikarus-Tag zur Sicherstellung des einheimischen Pilotennachwuchses. «Wir geben 16- bis 20-Jährigen einen vertieften Einblick in die moderne Aviatik mit ihren verschiedenen Sparten und öffnen ihnen so die Tür zu einer neuen Welt, der dritten Dimension», hielt OK-Chef Marc Inäbnit aus Muri fest.

Schauen und fühlen, «wie es tut im Cockpit», war das Ziel. Zur Wahl standen Motorfliegen, Segelfliegen oder einen Helikopter pilotieren, jeweils mit einem erfahrenen Fluglehrer an der Seite. Dazu ein spannender Demoblock in der Mittagspause und Informationen über sphair.

### Ein Drittel wählte Helifliegen

Dieses Jahr stiess der Helikopter auf besonderes Interesse, meldeten sich doch ein Drittel der Teilnehmenden dafür an. Darunter Hannah Stettler und Gianna Zamboni, 19-jährige Studentinnen aus Köniz. Hannah nach dem Flug: «Ein super Erlebnis. Helifliegen ist an-

spruchsvoll, erfordert viel Gefühl am Steuerknüppel.» Der Freund habe sie zur Teilnahme motiviert, er sei bereits am Ikarus-Tag gewesen. Selber habe sie schon einen Motor- und einen Segelflug erlebt. So stand der Helikopter im Vordergrund.

Ihre Freundin Gianna Zamboni: «Hannah hat mich ohne mein Wissen für den Ikarus-Tag angemeldet. Der Gag ist voll gelungen». Auch ihr imponiert das Helifliegen, speziell die Rega als Luftretterin, wo sie bereits Gönnerin ist. Beide jungen Damen können sich ein weiteres aviatisches Engagement vorstellen, noch sei aber nichts entschieden.

### «Faszinierendes Zusammenspiel Mensch – Maschine»

Linienpilotin will die 17-jährige Jannine Segessenmann aus Marly werden. Sie war bereits als 15-Jährige am AeCS Jula in S-chanf GR, habe dort eine Woche lang viel Interessantes über die Fliegerei gelernt.

Zwei Verwandte seien ebenfalls im Cockpit tätig: ein Onkel als Swiss-Pilot, der andere bei der Rega. Folgerichtig mit dem Linienpilotenberuf als Ziel wählte Jannine den Motorflug. «Mich fasziniert das Zusammenspiel Mensch und Maschine.» Der Fluglehrer habe alles bestens erklärt und überwacht, als sie eine 360-Grad-Kurve im 45-Grad-Winkel fliegen konnte.





### Einem Mini-Flugmeeting

möglich das Rahmenprogramm. OK-Chef Marc Inäbnit und sein Team präsentierten mit den zwei Experimental-Flugzeugen Archäopteryx von Ruppert Composite GmbH aus dem zürcherischen Wald ein Ultraleicht-Segelflugzeug und einen RV-4-Ganzmetall-Tiefdecker aus La Côte, beides interessante Selbstbaukonstruktionen. Das Fallschirmdemo-Team Piranhas Erlach überraschte mit eindrucklichen Absprüngen und präzisen Landungen, die Modellfluggruppe Riggisberg demonstrierte das breite Spektrum der kleinen Flieger am Boden und in der Luft, darunter ein Drohnenfluggerät Octocopter und ihre Spezialität, den

Staffelflug von mehreren Modellfliegern.

Das Jugendradio RadioChico interviewte mit einem Reporterteam zahlreiche Akteure ([www.radiochico](http://www.radiochico)), darunter den 23-jährigen Berufsmilitärpilot-Anwärter Christian Wittwer aus Biglen, der zweimaliger Ikarus-Teilnehmer war und sich heute bald am Ziel F/A-18-Pilot wännen kann. Chrigu Wittwer wurde auch von anderen Anwesenden regelrecht ausgequetscht über seinen fliegerischen Ausbildungsweg. Interessant ebenfalls der nächste Programmpunkt: die Besichtigung des Towers des Berner Airports für alle Angemeldeten. Fürs leibliche Wohl, das sei nicht unerwähnt, sorgte in be-



währter Weise der Lions Club Muri-Gümligen. Auch dieser Serviceclub ist mit der Jugend verbunden durch den Leo Club für 17- bis 30-jährige. Nächstes Jahr können sich Jugendliche

der Jahrgänge 1995–1999 zum 13. Ikarustag im Frühsommer 2015 (Datum folgt) anmelden.

Text, Fotos: Rolf Ellwanger





Region Zentral

## Luftkampf über Müswangen

Die Grossegler-Freunde trafen sich auf dem Lindenberg in der Region Hitzkirch im Luzernischen.

**Nein, nein, keine Angst:** Nicht die Grossegler gingen aufeinander los, sondern die Habichte und Milane boten ein Luftspektakel besonderer Art. Als der Bauer gleich neben unserem Fluggelände das Gras schnitt, kamen Greifvögel von allen Seiten und suchten nach Mäusen und Fröschen.

### Von Mäusen

War eine Maus gefunden, so wollten die anderen natürlich auch genau diese Maus, und der Kampf um die Beute ging los. Einfach fantastisch, wenn man diesen Vögeln in ihrem Element zuschaut – eben Luftkampf über Müswangen. Nun weiss ich auch, wieso Müswangen so heisst. Ä huffe Müs (Mäuse) z'Wange.

### Grosses Interesse

Nicht weniger graziös und elegant waren die Flugkünste unserer Piloten der IGG (Interessengemeinschaft Grossegler)



und des Power-Schlepp-Teams. Bei herrlichem – am Samstag zwar noch etwas windigem Wetter – fanden sich am Samstag und Sonntag gegen 80 Piloten ein. Die verbesserte Kommunikation und der neue Internetauftritt haben bereits gewirkt. Über die IGG wird wieder gesprochen und die Anlässe sind allseits bekannt. Wir verzeichnen wieder Mitgliederzahlen wie zu den guten alten Zeiten! Im Moment sind es um die 170 IGG-ler! Vor allem am Sonntag konnten sehr ausgedehnte und schöne Thermikflüge absolviert werden. Nur die Sicht war etwas schwierig, da der Himmel wolkenlos und «chnütschblau» war. Man durfte sein Modell keine Sekunde aus den Augen lassen. Auf das Power-Schlepp-Team war wie immer Verlass. Da die Bise am Samstag noch recht böig war, wurde es einigen von der Schlepp-Zunft schon fast langweilig. Aber man konnte ja auch fachsimpeln und hatte genügend Zeit, sich über den Bau des auf dem Platz stehenden Modells oder das nächste Projekt zu unterhalten. Die Antriebsarten der Schlepper werden immer vielfältiger. So wurden über Mittag und am Sonntagmorgen mit kraftvollen Elektroantrieben gearbeitet. Während der normalen Be-



triebszeiten kamen neben den gewohnten Verbrennern auch eine Messerschmitt M 23c mit einem 420-cm<sup>3</sup>-Sternmotor und ein Pilatus PC-6 mit Kerosinturbine zum Einsatz. Der Schleppbetrieb verlief reibungslos. Bei den Seglern war die Palette auch sehr gross. Man sah von jeder Sparte etwas: Oldtimer-Holzkonstruktionen, Lo-100, Salto oder ASW 17 bis hin zu den selbststarten-

den Hightech-Maschinen mit Klapptriebwerken und 11 Metern Spannweite. Ein bunte Mischung. Etwas von allem, so sollte es sein.

#### Top-Organisation

Den Organisatoren dürfen wir ein grosses «Kränzli» winden. Schon am Freitagnachmittag stand eine hervorragende Infrastruktur bereit. Der Betrieb war gut vorbereitet und verlief

über das ganze Wochenende hin sehr ruhig. Wurde irgendwo gegen im Briefing erläuterte Sicherheitsregeln verstossen, wurde sofort interveniert. Dies ist beim Fliegen mit solch grossen Modellen auch das einzig Richtige. Ein Unfall wäre fatal. Es zeigt sich, dass man bei einem guten Einvernehmen mit den Landbesitzern und Anstössern einen solchen IGG Anlass auf einem «norma-





len» Modellflugplatz gut durchführen kann. Es braucht keine gigantische Infrastruktur, um einen solchen Anlass durchzuführen. Übrigens, die IGG sucht immer wieder interessierte Vereine, die ab 2015 ein Flachlandfliegen durchführen möchten.

Wenn für die Habichte und Milane «d'Müs» ein Festmahl waren, war es für die IGG-ler ein herrliches Nachtessen oder ein gutes Stück Fleisch vom Grill. Die Truppe rund um Ueli Nyffenegger stand im Dauereinsatz und verwöhnte die Piloten sowie die Besucher über das ganze Wochenende. Es ist auch immer wieder schön, dass viele Piloten das Gelände am Abend nicht ver-

lassen und sich zu einem gemeinsamen Nachtessen einfinden. Ca. 60 feine Mahlzeiten konnte die MG Müswangen alleine am Abend servieren.

Die IGG bedankt sich bei Peter Nemeč und Urs Pircher für die hervorragende Organisation und den freundlichen Empfang in Müswangen. Danke im Namen der IGG und aller Piloten für das schöne und unfallfreie Wochenende! Wir kommen gerne wieder.

Der nächste IGG-Anlass findet am 23. und 24. August auf dem Hahnenmoos statt. Dort treffen sich die Hangflugfreunde. Mehr Infos auf der neuen Internetseite: <http://www.igg-schweiz.ch> ■

Adrian Schmid, IGG  
Fotos: Adrian Schmid



**HOPE**



**Modellbau AG**

**Ihr kompetenter RC-Modellbau-Partner  
mit grossem Sortiment, viel Zubehör  
und persönlicher Beratung!**

5040 Schöftland, 062 721 11 70  
6928 Manno, 091 610 86 79 / 6370 Stans, 079 461 13 09  
(Bobbys Racing-Shop)

**[www.hopemodell.ch](http://www.hopemodell.ch)**

**glooramsler.ch**

glooramsler@bluewin.ch  
Bruggerstrasse 35, CH-5102 Rapperswil  
Tel. 062 897 27 10 / Fax 062 897 27 11

*Das vielseitige Modellbaugeschäft für  
Segel-, Elektro- und Verbrenner-Flugmodelle*

**langjährige Erfahrung**

<b>Öffnungszeiten:</b>	Vormittag:	Nachmittag:
Dienstag bis Freitag:	09.00–12.00	14.00–18.30
Samstag:	09.00–12.00	13.30–16.00

Donnerstag Abendverkauf bis 20.00

## Regionale RCS-M und Kyburg-Cup 2014 auf dem First

**Der Flug in die Wolke – der Rest steckte weit weg im Acker – so ergangen ist es dem Schreiberling ...**

Die Wetterprognosen liessen bis am Freitag nichts Gutes ahnen, aber die Kollegen von der MG Illnau-Effretikon zeigten Mut und gaben schon frühzeitig die Durchführung bekannt.

So trafen frühmorgens bei sehr kalter Witterung, auch der Biswind zeigte sich von seiner unfreundlichsten Seite, 23 Teilnehmer auf dem Flugplatz in First ein. Was für ein schönes Bild: Teilnehmer von der MG Mörsburg, vom Modellflugverein Bassersdorf, von der MG Diessenhofen, sowie eine zahlreiche Beteiligung von Mitgliedern der MG Illnau-Effreti-

kon haben sich zum Fichten bereit gemacht.

Es war wirklich nicht einfach zum Fliegen. Die Bise war stark und machte den Teilnehmern das Landen auf den Punkt nicht besonders einfach. Aber es war erstaunlich, mit welcher Präzision viele (Einzelne) der Teilnehmer ganz akzeptable (Fast-) Punktlandungen im Zeitbereich von plus/minus 1 bis 3 Sekunden hinlegten. Die technische Entwicklung des Materials trägt dazu einen beachtlichen Anteil. Die Ausrüstung der Modelle ist entsprechend komfortabel und birgt bei guter Beherrschung aller Funktionen

ungeahnte Möglichkeiten und Präzision.

Schon oft wurde über die Streichung dieses Wettbewerbs diskutiert aufgrund fehlenden Interesses, zu wenig Teilnehmern. Aber das Durchhalten hat gezeigt, dass es sich gelohnt hat, die Veranstaltung wieder durchzuführen. Dank der Teil-

nahme von neuen Interessenten steigt die Motivation für den Veranstalter, weiterzumachen.

Im Namen des Vorstandes der Modellflug-Region Nordostschweiz, NOS, danke ich den Organisatoren ganz herzlich. ■

*Werni Erismann*



## Nach freiem Fall den Schirm öffnen

European Para Trophy in Langenthal mit Rekordbeteiligung

**Traditionell findet am Auffahrtstag der zur European Para Trophy (EPT) zählende Fallschirmwettbewerb auf dem Modellflugplatz Weier in Langenthal statt, 2014 bereits zum 18. Mal. Organisiert wird der Anlass von Sonja und Werner Born, beides Mitglieder der Modellfluggruppe Langenthal. Bei idealen äusseren Bedingungen war es wieder so weit.**

Total 49 Teilnehmer aus den Niederlanden, aus Deutschland und der Schweiz versammelten sich zum Briefing auf dem Flug-

gelände. Die Tatsache, dass Teilnehmer von Lohne (D) und Hokerswerda (NL) mehrere hundert Kilometer Anreise in Kauf nehmen, zeigt, dass der Anlass in Langenthal bekannt ist. Die Schweiz war mit insgesamt fünf Pilotinnen/Piloten vertreten. Die «Schlepper», oder von den deutschen Teilnehmern «Absetzflugzeuge» genannt, sind für den Modellfallschirmsport sehr wichtig. Ohne diese geht gar nichts. Die Schlepper bringen jeweils gleichzeitig mehrere Springer auf einige hundert Meter über Grund. Von dort geht's dann im freien Fall

der Erde entgegen. Der Schirm wird durch den Piloten geöffnet. Die beweglichen Arme erlauben es, den Matratzenschirm zu steuern. Für die Piloten der ca. 40 cm grossen Fallschirmspringer gilt es, den Springer im kreisförmigen Landefeld möglichst nahe am Zentrum zu landen. Dabei muss die vor dem Sprung definierte Anflugrichtung eingehalten werden. Einen scharfen Blick und hohe Konzentration wird auch von den Punktrichtern verlangt. Da kann es schon vorkommen, dass sich 2 bis 3 Springer gleichzeitig dem Landefeld nähern. Je weiter weg vom Zentrum, desto mehr «Strafpunkte» erhält der Pilot für den Sprung. Der Gewinner des Wettbewerbs ist folgerichtig jene/r Pilot/Pilotin, welche/r nach allen Wertungsdurchgängen in der Summe die tiefste Punktzahl erreicht hat. Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde, und die drei Bestplatzierten der Kategorien Männer, Frauen und Jugendliche erhalten einen Pokal. Alle teilnehmenden Jugendlichen erhalten zusätzlich ein kleines Präsent. Ebenfalls mit einem Pokal ausgezeichnet wird der Pilot, welcher am meisten Springer abgesetzt hat. Mit der Siegerehrung wurde der Anlass beendet. Ein grosser Dank an alle Helferinnen und Helfer, welche zum Gelingen des Wettbewerbs ihren Beitrag geleistet haben.



Im freien Fall.



Das Teilnehmerfeld.


**Nach dem Öffnen.**


Zwischen Mai und Oktober finden 2014 insgesamt 13 EPT-Wettbewerbe statt. Dies in Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Tschechien und der Schweiz. Rangpunkte werden vom 1. bis zum 15. Rang vergeben. Am Schluss wird eine EPT Gesamtwertung geführt. 2013 erreichte Sonja Born von der MG-LA bei den Frauen den hervorragenden 2. Gesamtrang. Mehr Bilder und ein Video des Wettbewerbs findet man auf [www.mg-la.ch](http://www.mg-la.ch). ■

*Sonja Born und  
Martin Michel*

**Ranglisten-Auszug**

<b>1</b>	<b>Klaile</b>	<b>Patrick</b>	<b>GER</b>
<b>2</b>	<b>Schuler</b>	<b>Roland</b>	<b>GER</b>
<b>3</b>	<b>Winter</b>	<b>Dominik</b>	<b>GER</b>
4	Rachner	Alfred	GER
5	Rogg	Tobias	GER
6	Visser	Pieter	NEL
7	Rachner	Stefan	GER
8	Kröger	Stefan	GER
9	Wouters	Geert	NEL
10	Schuler	Stefan	GER
11	Amrein	Adrian	SUI
23	Benz	Hans	SUI
34	Emmenegger	Robert	SUI
37	Born	Sonja	SUI
40	Born	Werner	SUI


**Ziellandung.**


Ohne die «Schlepper» geht nichts.



## Vom Kühlschrank über Kaffeemaschinen bis Computer

Schweizer Meisterschaften im F3K-Segelflug in Thun aus der Sicht eines Organisers

Schon seit Tagen bin ich am Organisieren, zum Glück steht nun der Bus mit allem draussen bereit. Tagwache ist um 5.30 Uhr, Cederic und ich machen uns um 6.00 Uhr mit Ruedi Schaub, der bei uns übernachtet hat, auf den Weg. Noch eine letzte Kontrolle, ob auch wirklich alles dabei ist, dann geht es Richtung Thuner Allmend.

### Morgenstund ...

Auch das Wetterglück steht auf unserer Seite. Nach tageslangem Regen können wir nun schon den dritten trockenen Tag erleben, und das auch noch bei prallem Sonnenschein. Auf der Allmend angelangt, beginnen wir mit dem Einrichten. Als Erstes sofort die Absperrungen, damit die Kiter uns nicht mit ihren Leinen in die Quere kommen. Danach die Stromversorgung, damit der Kühlschrank, die Kaffeemaschinen und die Computer ihren Dienst aufnehmen können. Ruedi stellt die Zeitanlage auf. Schon treffen Andrew und Roland ein. Es ist nun 7.00 Uhr. Das Auswertungszelt steht und das Feld ist ausgesteckt. Ich habe in der Zwischenzeit die Windfahne aufgestellt und die Festwirtschaft eingerichtet. Wir sind zwar noch nicht ganz bereit, doch schon treffen die ersten Wettkämpfer ein. «Noch die Bänke und Tische aufstellen, und wir sind bereit», denke ich. Doch «Stopp», Ruedi ist am Telefon und ich höre, dass er



### Folgende Taskes werden geflogen:

Round	Task	Description
1	«A» – Last 5:00 in 7:00	Last flight, 5:00 max, 7:00 window
2	«G» – Best 5 × 2:00	Best 5 flights, 2:00 max, 10:00 window
3	«I» – Best 3 × 200s	Best 3 flights, 200s (3:20) max, 10:00 window
4	«H» – 1:00, 2:00, 3:00, 4:00	Best 4 flights, 1:00, 2:00, 3:00, 4:00 max in any order, 10:00 window
5	«B» – Last 2 × 4:00	Last 2 flights, 4:00 max, 10:00 window
6	«F» – Best 3 of 6	Best 3 flights, 3:00 max, 6 launches only, 10:00 window
7	«J» – Last 3 × 3:00	Last 3 flights, 3:00 max, 10:00 window
8	«C» – All up 3 × 3:00	All up, 3 flights, 3:00 max

**Taskes im Fly-off:**

Round	Task	Description
1	«H» – 1:00, 2:00, 3:00, 4:00	Best 4 flights, 1:00, 2:00, 3:00, 4:00 max in any order, 10:00 window
2	«G» – Best 5 x 2:00	Best 5 flights, 2:00 max, 10:00 window
3	«C» – All up 5 x 3:00	All up, 5 flights, 3:00 max

Probleme mit dem Sound der Zeitanlage hat. «Nicht schon wieder», denke ich. Nach einigen Steckern raus und wieder rein funktioniert es dann doch noch. Inzwischen sind alle Teilnehmer und Helfer eingetroffen, und wir können pünktlich um 8.30 Uhr mit dem Briefing beginnen. 9 Uhr Wettbewerbsbeginn.

Das Wetter scheint grossartig zu sein, doch der Schein trügt. Schon beim ersten Durchgang gibt es schlechte Resultate, die Thermik ist schwierig zu fin-

den, und die «Schläuche» sind sehr klein und wandern ständig weg.

**Hart umkämpfte Medaillen**

Cederic übernimmt mit Roland zusammen von Anfang an die Führung. Reto Schmid und Corinne Schneider halten mit. Doch schon nach der zweiten Runde muss Corinne eine Einbusse in Kauf nehmen. In der dritten Runde reicht es auch für Reto nicht mehr für 1000 Punkte. Somit kämpfen noch Cederic und Roland um den Platz

eins. Beide fliegen 1000er um 1000er, bis in der 5. Runde Cederic einen 988er einfliegt und Roland mit 1000 Punkten landet. Jetzt liegt Cederic auf Rang 2. Aber wir wissen ja, die Schlussrechnung ist erst am Ende gemacht, alles kann noch passieren!

Reto kann seinen 3. Platz und Corinne ihren 4. Platz halten. Unser zweiter Junior, Christoph Ogi, ist nach der 6. Runde auf dem 6. Rang gelandet, muss sich allerdings nach Runde 7 wieder mit dem 7. Rang begnügen! Die Nerven fangen an zu flattern, reicht es fürs Fly-off oder nicht? Auch Corinne muss zittern, hat sie doch in Runde 7 nur 379 Punkte geholt



**Berichterstatler und Organisator beim Auswerten. Stimmt auch alles?**

**Während des ganzen Anlasses wurden stichprobenartig die erfliegenen Zeiten durch unsere offiziellen Zeitnehmer überprüft. Ausser einem kleinen Missgeschick im Fly-off wurden alle Zeiten seriös und sehr genau erfasst. Vielen Dank allen Teilnehmern für dieses faire Verhalten.**



Leider lässt die Anlage keinen 7-Minuten-Task zu, und Ruedi muss den ersten Durchgang manuell mit Stoppuhr und Mikro bestreiten.

Auszug aus der Rangliste			
1	<b>Cederic Duss</b>	<b>Junior</b>	<b>MG Wimmis</b>
2	<b>Reto Schmid</b>	<b>Senior</b>	<b>MFG Zugerland</b>
3	<b>Renato Maric</b>	<b>Senior</b>	<b>MG Weinfeldten</b>
4	Roland Lüthi	Senior	MG Wimmis
5	Christoph Ogi	Junior	MFG Emmen-Seetal
6	Corinne Schneider	Senior	MG Reinach
7	Léon-Carlos Wittwer	Senior	F3Kschweiz
8	Bernhard Gasser	Senior	MFG Zugerland
9	Andrew Wells	Senior	MG Wimmis
10	Beat Zimmermann	Senior	MG Rigi

[www.mgwimmis.ch](http://www.mgwimmis.ch)



Wer will noch eine Wurst?! Die Verpflegung ist den ganzen Tag für die Wettkämpfer und Helfer im Startgeld inbegriffen. Aber auch einigen Zuschauern dürfen wir Getränke und Würste verkaufen.



**Arnold-Degen-Wanderpreis**



Alle Jahre wird der Arnold-Degen-Preis (Wanderpreis) dem jüngsten Teilnehmer einer EM oder WM übergeben. Im Jahr 2013 wurde wegen einer fehlerhaften Datenerfassung der Preis dem Zweitjüngsten übergeben. Reto Schmid hat den Fehler bemerkt und interveniert. Dadurch kam Ruedi Schaub noch zu etwas mehr Arbeit: Musste er doch den Wanderpreis dem zweitjüngsten Teilnehmer wieder abnehmen, dort holen gehen und eine neue Plakette machen lassen. Ruedi hat dies souverän gelöst und den Wanderpreis anlässlich der Rangverkündigung von der SM14 an Cederic übergeben. Vielen Dank.



**Cederic 1. Platz Junioren, Christoph 2. Platz Junioren** anlässlich der Preisverleihung. Es ist noch zu erwähnen, dass **Christoph mit der SM nach nur 2 Freundschaftswettbewerben erst seinen dritten Wettkampf bestritten hat und schon auf den guten 5. Gesamtrang geflogen ist. Herzliche Gratulation.**



**Wir durften auch eine Frau in unseren Reihen begrüßen: Corinne Schneider, 6. Rang der Gesamtwertung, anlässlich der Preisverleihung.**

und liegt weit hinten. So nun noch Runde 8, «All up last down» steht an. Wieder spielt uns die Zeitanlage einen Streich, sie kann keine 3 Minuten ohne Preparationszeit abspielen, also ist Ruedi wieder als Mann für alles da und spielt den Durchgang manuell durch.

**Gratulation! Zwei Junioren im Fly-off**

Was passiert nun in Runde 8? Cederic 975, Christoph 990, Reto 740 und Corinne 1000 Punkte. Während der Auswertung beginnt Corinne bereits mit dem Zusammenräumen. Doch nach der Auswertung ist klar:

Beide Juniorpiloten haben den Einzug ins Fly-off geschafft. Ausserdem sind Reto, Corinne, Roland und Renato im Fly-off! Corinne muss (darf) wieder auspacken. ■



**Und die Medaillengewinner: v.l. Reto Schmid, Cederic Duss und Renato Maric.**

*Hans Duss, MG Wimmis*





## Höchstleistung mit limitierter Energie

### Militky 2014 – 38. Internationales Elektroflug-Meeting

**Der Militky Cup – ursprünglich internationales Elektroflug-meeting – wurde 1973 erstmals in Pfäffikon durchgeführt als vermutlich weltweit erster Elektroflugwettbewerb überhaupt. Seither ist die Szene gewaltig gewachsen.**

#### Verschiedene Kategorien Kunstflug

Bevor der Elektroantrieb in den Jahren 2003 bis 2006 auch im F3A-Kunstflug so richtig Fuss fassen konnte, war die F5A-Kunstflugklasse sehr populär. An internationalen Wettbewerben beteiligten sich 20 und mehr Konkurrenten. Zweimal wurden Europameisterschaften durchgeführt (1982 und 1984). Heute ist davon lediglich die zu Unrecht wenig bekannte Kunstflugklasse mit den 3-kg-Modellen übrig geblieben.

#### Elektro-Segelflug

Im Segelflug besteht eine grosse Vielfalt an verschiedenen Kategorien. Da ist einmal die WM-Klasse F5B mit dem rasanten Streckenflug mit ihrer Schwesterkategorie F5F mit etwas grösseren Modellen. In beiden ist die Energie, die zur Verfügung steht, mittels Limiter beschränkt.

Neu hinzugekommen ist die Segelflugkategorie F5J. Bereits dieses Jahr findet der erste FAI World Cup statt. Die Modelle sind mit einem Motor-Timer sowie einem Höhenlogger ausgerüstet und absolvieren einen Zeitflug und eine Ziellandung. Weitere Segelflugklassen sind F5E = Solarflug und F5G Gross-Segler.

#### ... und die Schnellen

Elektro-Pylon-Racing F5D ist seit 1992 WM-Klasse und auch für Zuschauer attraktiv. Neu dazugekommen ist das F5K Elektro-Indoor-Racing, was in Hallen immer für grosses Furore sorgt.

#### Mehr Klassen, mehr Wettbewerbe

Während früher nur wenige Wettbewerbe im F5B Segelflug durchgeführt wurden, können die Cracks heute fast an jedem Wochenende in ganz Europa an solchen Events teilnehmen. Da die Anzahl Konkurrenten nicht im gleichen Masse zugenommen hat, verteilt sich der «Kuchen» unter immer Wettbewerben, was das Ganze für die Organisatoren motivierend macht, die Teilnehmerzahlen aber abnehmen.



**Sicherheit ist alles – so sichern die Profis ihre Propeller.**



**Vorsicht – Modell scharf!**

#### Der Militky Cup

Der erste Militky-Pokal wurde von Fred Militky persönlich gestiftet und sollte für die beste Konstruktion eines Elektroflugmodells überreicht werden. Da der Fertigmodell-Trend das Experimentalfliegen ziemlich in die Ecke gedrängt hat, betei-

gen sich auch hier weniger am Konstruktionspokal. Trotzdem lohnt es sich, diesen Jahr für Jahr auszuschreiben.

gz

Weitere Bilder auf der nächsten Doppelseite →



Konzentration und Können: Startstudien.



Enorme Steigleistung.

«... ich zeig' euch, wie es geht.»



Auch Segeln ist gefragt.



Ziellandung.



Konzentration am Visier.



Gewinner in der Kategorie F3F:  
v.l. ??? ???? ???? ???? ??  
???????? ???? ??????  
???????????????????? ???? ?



Gewinner in der WM-Klasse  
F5B: v.l. Thomas Waeckerlin,  
Piermario Cavaggioni und  
Patrick Häusler.



Sepp Nauer von der MG Gossau gewinnt mit seiner selber ganz in Holz gebauten und 9 kg leichten XXXXXXXXX den Militky Cup 2014.

Reach new heights  
Performance brushless  
motors from Leomotion

[www.leomotion.com](http://www.leomotion.com)

**LEOMOTION**

## International F3M Air-Models Cup

### GMR de la Gruyère

#### Résultats Catégorie Espoir

1. Ubassy Pierrick
2. Cordet Clément
3. Pivetta Bernard
- 9 classé



Podium espoir.



Podium internationale.

#### Résultats Catégorie Internationale F3M

1. Jacquemin Brice
2. Detry Nicolas
3. Drack Patrick
4. Hecht Julien
5. Quellier Julien
6. Pasini Sylvain
7. Catros Théo
8. Galley Emilien
9. Sellem Maime
10. Moreaux Jean-Michel
- 16 classé



Groupe recadrée.

#### Résultats Catégorie Nationale

1. Müller Claude
2. Pallier Clément
3. Duhem Aurélien
- 15 classé



Podium nationale.

## «Nicht reklamiert ist genug gelobt»

Diese hie und da, hoffentlich scherzhaft, als gut schweizerisch geltende Redensart ist nicht nur völliger Unsinn, sondern auch der Ausdruck einer von der Missachtung elementarer Bedürfnisse anderer Menschen geprägten Haltung. Diese wird oft auch dann spürbar, wenn Leistungsbeurteilungen ausschliesslich aus negativer Kritik einzelner Punkte oder, noch schlimmer, aus der Demonstration grundsätzlich negativer Einstellung zur jeweiligen Sache bestehen. Politisch korrekt wird dabei gerne auch von «konstruktiver Kritik» gesprochen, wobei der zwischen den Zeilen offenbarte destruktive Kern geflissentlich übersehen wird. Ebenso wenig wird beachtet und ausgesprochen, dass hinter jeder erbrachten Leistung persönliches Engagement und guter Wille stehen.

In einer ausschliesslich von ehrenamtlicher Tätigkeit abhängigen Organisation sind es nun aber in erster Linie guter Wille und persönliches Engagement Einzelner, welche die Grundlage für erfolgreiches Wirken im Interesse der gemeinsamen Sache bilden. Dies gilt es überall und immer wieder zu beachten, ganz besonders auch dann, wenn das eine oder andere Projekt einmal nicht optimal läuft und Nachbesserungen unabdingbar sind. Korrekturen und Verbesserungen sind immer nur dann erfolgreich umzusetzen, wenn die Beteiligten von innen heraus motiviert sind, ihren Beitrag zu leisten. Wie könnte das besser erreicht werden als durch die Wertschätzung ihrer Arbeit?

Die Vereine, die Fachkommissionen, die regionalen Modellflugorganisationen und der Vorstand des Schweizerischen Modellflugverbandes wissen sehr genau, dass das «Erfolgsmodell SMV» allein auf der ausgezeichneten Arbeit zahlreicher Kameraden auf alle Stu-

fen im ganzen Land beruht. Was diese Modellflieger, oft fast ein Leben lang, für die Gemeinschaft leisten, verdient grossen Respekt und entsprechende Würdigung.

### «Tue Gutes und rede darüber»

Dieser vielleicht nicht ganz so schweizerischen Redensart darf im Zusammenhang mit ehrenamtlichem Engagement durchaus nachgelebt werden. Deswegen, und in Anerkennung geleisteter Dienste für die Sache des Modellfluges, verleihen der Schweizerische Modellflugverband SMV und die FAI/CIAM eine Reihe von Auszeichnungen für verdiente Modellflieger und Gruppen:

- Das Modellflug-Verdienstabzeichen des SMV
- Den Gruppenwanderpreis
- Den Arnold-Degen-Wanderpreis
- Die Aviator Badges
- Den Nachweis für freiwillige und ehrenamtliche Arbeit
- Die verschiedenen Auszeichnungen der FAI
- Die Mitgliedschaft bei den Modellflugveteranen
- Die Ehrenmitgliedschaft im Schweizerischen Modellflugverband



## Aucune réclamation = compliment suffisant

Ce type de réflexion entendu ici et là (par plaisanterie espère-t-on), considéré comme bien suisse, n'est pas seulement une totale ineptie, mais aussi l'expression d'une attitude marquée par un mépris des besoins élémentaires des autres personnes. Celle-ci se ressent souvent, également, quand les jugements d'une prestation consistent exclusivement en critiques de points individuels ou, encore pire, en une démonstration d'une conception foncièrement négative vis-à-vis de l'affaire du moment. Pour être «politiquement correct», on parle volontiers ici de «critique constructive» dont le «message central» destructeur, transparaissant entre les lignes ou entre les mots, est intentionnellement passé sous silence. De même tient-on aussi peu compte du fait (et l'exprime-t-on aussi peu) que toute prestation fournie repose sur un engagement personnel et de la bonne volonté.

Pourtant, dans une organisation dépendant exclusivement d'une activité bénévole, ce sont en premier lieu la bonne volonté et l'engagement personnel des individus, qui

constituent l'assise d'un accomplissement réussi dans l'intérêt d'une cause commune. Il convient d'y prêter attention partout et constamment, et tout particulièrement quand tel ou tel projet présente parfois un déroulement non optimal et requiert d'indispensables retouches. Toutes corrections et améliorations ne peuvent être mises en œuvre avec succès que si les intervenants impliqués sont motivés «de l'intérieur» à apporter leur contribution. Et comment pourrait-on mieux atteindre ce but qu'en témoignant d'une juste estime pour leur travail?

Les clubs, les commissions techniques, les organisations régionales d'aéromodélisme et le Comité de la Fédération suisse d'aéromodélisme savent très exactement que le «modèle à succès de la FSAM» se fonde uniquement sur l'excellent travail de nos nombreux camarades, à tous les niveaux et sur l'ensemble du pays. Ce que ces aéromodélistes accomplissent (souvent pendant presque une vie entière) pour la communauté mérite nos plus grands respect et estime en proportion.

«Fais le bien et parles-en»: cette formulation (probablement pas très suisse) peut être parfaitement vécue dans le contexte d'un engagement bénévole. C'est pourquoi, en reconnaissance de services rendus à la cause de l'aéromodélisme, la Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM) et la FAI/CIAM décernent toute une série de distinctions pour aéromodélistes et groupes méritants:

- l'insigne de mérite aéromodéliste de la FSAM;
- le challenge de groupe;
- le challenge Arnold Degen;
- les Aviator Badges;
- l'attestation de travail volontaire et bénévole; →

Damit steht den Vereinen, den Fachkommissionen, den regionalen Modellflugorganisationen und dem Vorstand des SMV eine umfassende Auswahl an Möglichkeiten zur öffentlichen Anerkennung geleisteter Arbeit zur Verfügung. Um die Rahmenbedingungen zur Empfehlung und/oder Verleihung von Auszeichnungen einheitlich darzustellen, wurde das «Reglement zur Verleihung von Auszeichnungen» geschaffen und auf der Website des SMV publiziert:

[modellflug.ch/downloads](http://modellflug.ch/downloads)

**Das neue Reglement beginnt mit folgenden Worten:**

«In Anerkennung geleisteter Dienste für die Sache des Modellfluges verleihen der Schweizerische Modellflugverband SMV und die FAI/CIAM Auszeichnungen. Im Weiteren

kann der SMV gegenüber anderen Organisationen die Ehrung verdienster Persönlichkeiten mit deren Auszeichnungen in die Wege leiten bzw. empfehlen. Dieses Reglement legt die entsprechenden Voraussetzungen, Abläufe und Verantwortlichkeiten fest. Bei gemäss diesem Reglement erfüllten Voraussetzungen **empfiehlt der SMV** den Vereinen, den Fachkommissionen und den regionalen Modellflugverbänden, die notwendigen Schritte zur Verleihung geeigneter Auszeichnungen in die Wege zu leiten.»

*Peter Germann,  
Präsident SMV*

- les diverses distinctions de la FAI;
- l'appartenance comme membre aux vétérans de l'aéromodélisme;
- la qualité de membre honneur de la Fédération suisse d'aéromodélisme.

Ainsi les clubs, les commissions techniques, les organisations régionales d'aéromodélisme et le Comité de la FSAM disposent-ils d'un choix global de possibilités pour une reconnaissance publique du travail fourni. Pour présenter de manière homogène les conditions générales couvrant la recommandation et/ou l'attribution de distinctions, le «Règlement pour la remise de distinctions» a été créé et publié sur le site web de la FSAM:

[modellflug.ch/downloads](http://modellflug.ch/downloads)

**Ce nouveau règlement commence comme suit:**

«En reconnaissance de services rendus à la cause de l'aéromodélisme, la Fédération suisse d'aéromodélisme (FSAM) et la FAI/CIAM remettent des distinctions. Par ailleurs, la FSAM peut, vis-à-vis d'autres organisations, initier ou recommander l'hommage par leurs distinctions à des personnalités méritantes. Le présent règlement spécifie les conditions préalables, déroulements et responsabilités correspondants. Lorsque les conditions préalables, conformes à ce règlement, sont remplies, **la FSAM recommande** aux clubs, aux commissions techniques et aux associations régionales d'aéromodélisme de mettre en place les points nécessaires pour la remise des distinctions appropriées.»

*Peter Germann,  
Président de la FSAM*

## Zusammenarbeit mit AtlantikSolar

**Das Projekt AtlantikSolar verfolgt das Ziel, den Atlantik mit einem autonom fliegenden und nur von Solarenergie angetriebenen Flugzeug zu überqueren.**

«Unsere Forschungsaktivitäten mit kleinen unbemannten Fluggeräten wurden immer stark von engagierten Modellbauern getragen und wären ohne die starken Modellbauaktivitäten in der Schweiz nicht denkbar.» Mit diesen Worten lässt sich Prof. Dr. Roland Siegwart vom Autonomous Systems Lab der ETH Zürich über die Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Modellflugdachverband zitieren. Das AtlantikSolar-Team wertet die finanzielle Unterstützung als grossartiges Zeichen der Anerkennung.

Gerade im Bereich des durch Autopiloten unterstützten oder vollautonomen Flugs sowie in der Batterie- und Solartechnik

entwickelt die ETH Technologien, welche auch für die Modellflugszene von Interesse sind.

Informationen zum Projekt finden Sie unter [www.atlantiksolar.ethz.ch](http://www.atlantiksolar.ethz.ch)

## La Fédération Suisse d'aéromodélisme soutient AtlantikSolar

**Le projet AtlantikSolar a pour but de traverser l'Atlantique avec un avion volant de façon autonome et propulsé seulement par de l'énergie solaire.**

«Nos activités de recherches avec de petits appareils volants non habités ont toujours été fortement soutenus par des

modélistes actifs et ne seraient pas pensables sans cette grande activité modéliste en Suisse.» Ce sont avec ces mots que le Prof. Dr. Roland Siegwart du laboratoire des systèmes autonomes de l'EPF Zürich cite la collaboration avec l'association faîtière de l'aéromodélisme Suisse. L'équipe d'AtlantikSolar considère ce soutien financier comme un magnifique signe de reconnaissance.

Précisément dans le domaine des vols assistés par des autopilotes ou complètement autonomes, ainsi que dans le domaine des batteries et de l'énergie solaire, l'EPFZ développe des technologies, qui sont aussi de grands intérêts pour la scène de l'aéromodélisme.

Vous trouverez des informations sur le projet sous [www.atlantiksolar.ethz.ch](http://www.atlantiksolar.ethz.ch)



## Der SMV sucht einen Leiter für die Arbeitsgruppe Sicherheit

Operationelle und technische Sicherheit im Modellflug ist ein grundlegendes Anliegen des Dachverbandes SMV.

Unterstützend und koordinierend zu den in unseren Regionalverbänden geleisteten, ausgezeichneten Arbeiten der zuständigen Spezialisten, führt der SMV im Rahmen des Ressorts Infrastruktur eine Arbeitsgruppe Sicherheit.

### Der Leistungsumfang dieser AG ist:

- Betreuung und Unterstützung der regionalen Sicherheitsverantwortlichen
- Unterstützung der Organisatoren von Modellflug-Grossanlässen
- Sicherheitsrelevante Kommunikation in den Medien des SMV; Internet und Modellflugsport
- Unterstützung sicherheitsrelevanter Kommunikation mit nationalen Regulatoren; BAZL, skyguide

Es besteht aus der bisherigen Arbeit der Arbeitsgruppe eine gute Grundlage, die weitergeführt und auch entwickelt werden soll. Sicherheit wird ja bekanntlich nicht verordnet, sondern muss tagtäglich gelebt werden.

Weiteres dazu siehe: [modellflug.ch/Sicherheit](http://modellflug.ch/Sicherheit)

Die Position des Leiters der AG Sicherheit im Ressort Infrastruktur ist vakant. Voraussetzungen zur Übernahme von ehrenamtlicher Arbeit in diesem Bereich sind:

- Langjährige Erfahrung als Modellflieger
- Technisches Verständnis
- kommunikativ, vorzugsweise in D und F
- Teamplayer, konsensorientiertes und sicheres Auftreten

Für weiterführende Gespräche stehen der Leiter des Ressorts Infrastruktur, Adrian Eggenberger (041 747 07 70), und/oder der Präsident des SMV, Peter Germann (056 633 65 47), jederzeit zur Verfügung.

## LA FSAM recherche un responsable pour le groupe de travail sécurité

La sécurité opérationnelle et technique en aéromodélisme est une préoccupation de base de l'association faitière FSAM.

En soutenant et coordonnant les excellents travaux fournis dans nos associations régionales par les spécialistes en charge, la FSAM gère un groupe de travail sécurité dans le cadre du ressort infrastructure.

### Le volume des prestations du GT est:

- Suivi et soutien des responsables de la sécurité régionaux
- Soutien aux organisateurs de grosses manifestations aéromodélistes
- Communication relevant de la sécurité dans les médias de la FSAM; internet et Modellflugsport
- Soutien de la communication relevant de la sécurité avec les régulateurs nationaux; OFAC, skyguide

De par les travaux effectués jusqu'ici par le groupe de travail, une bonne base est donnée, qui se doit d'être poursuivie mais aussi développée. La sécurité, c'est bien connu, n'est pas ordonnée, mais doit être vécue quotidiennement.

Plus de détails sous: [www.modellflug.ch/Downloads](http://www.modellflug.ch/Downloads)

Le poste de responsable du GT sécurité au sein du ressort infrastructure est à repourvoir. Les prérequis pour la reprise de ce travail honorifique dans ce domaine sont:

- Expérience de longue date en tant que modéliste
- Compréhension technique
- Communication, de préférence en D et F
- Teamplayer, orienté consensus et ayant une bonne prestance

Pour un entretien plus détaillé, le responsable du ressort infrastructure, Adrian Eggenberger (041 747 07 70) et/ou le président de la FSAM, Peter Germann (056 633 65 47), sont à votre disposition.

**MODELLTECH S.A.**  
RTE DU MANÈGE 63  
CH-1950 SION

INFO@MODELLTECH.CH  
WWW.MODELLTECH.CH  
+41 (0)27 203 29 04










Vente   Conseils   Atelier   Ecole de pilotage   Drones

**YOUR RC-SPECIALIST**

Verkauf   Beratung   Werkstatt   Flugschule   Drohnen

## Risiko-Minimierung beim Elektroflug

Die Zukunft hat längst begonnen – die Elektrifizierung der Modellflugzeuge, Helikopter und Multikopter findet eine rasante, flächendeckende Verbreitung. Elektromodelle schonen nicht nur die natürlichen Ressourcen, sondern explizit auch die Gehörgänge unserer Mitmenschen, was für den weiteren Betrieb unserer Modellflugplätze von erheblicher Bedeutung ist.

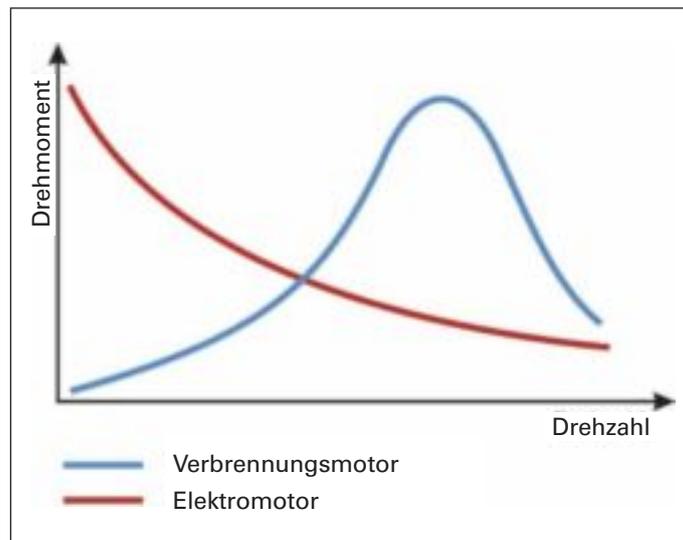
Die elektrischen Antriebskonzepte werden stetig kräftiger und effizienter. Entsprechend erhöht sich auch das Gefahrenpotenzial. Damit sind wir beim Thema. Starke Antriebe haben heute über 2 kW Leistung, das ist enorm. Leider ereignen sich in der Schweiz zu viele Unfälle – auch mit kleineren Modellen. In diesem Beitrag geht es darum, den Elektroflug für jedermann sicherer zu machen.

Das höchste Gefahrenpotenzial geht vom Propeller aus, aber auch von den heute erhältlichen LiPos. Moderne Propeller haben messerscharfe Kanten.

Einmal in Gang gesetzt, entwickeln sie eine hohe Kraft mit extrem «guter Schneidwirkung». Dabei sind besonders die Hände, Arme und Beine gefährdet, aber auch andere Körperteile.

Der Unterschied zwischen Verbrennungs- und Elektromotoren liegt in einer komplett anderen Motorcharakteristik.

Wie man sieht, hat ein Elektromotor ganz am Anfang das volle Drehmoment zur Verfügung. Dies macht ihn entsprechend gefährlicher. Ein Verbrennungsmotor erreicht das max. Drehmoment erst bei einer bestimmten Drehzahl und dem dazu passenden Propeller.



### Verhaltensregeln

#### **Vor Programmierarbeiten am Sender ist grundsätzlich der Propeller zu demontieren!**

Folgende Verhaltensregeln sollen helfen, Unfälle zu vermeiden. Dabei wird vorausgesetzt, dass das Modell korrekt gebaut ist und die Steuerung sinnrichtig und korrekt funktioniert (inkl. Reichweitentest). Bei grösseren Modellen (über 2 kW Leistung) sollte am Sender ein Sicherheitsschalter programmiert sein (spez. bei BEC-Reglern), und am Modell sollte eine Trennmöglichkeit des Motorstromkreises eingebaut sein (siehe Beispiel einer Steckbrücke).

### Vor dem Flug

1. Gashebel in 0-Position bringen und Sicherheitsschalter am Sender auf «Aus» stellen.

**Modelle nie im Modellpark oder in der Aufenthaltszone in Betrieb nehmen.**

2. Modell in den Pistenbereich bringen und so aufstellen, dass der Propeller vom Modellpark und der Aufenthaltszone weg zeigt.

**Vor der Inbetriebnahme des Modells sicherstellen, dass sich niemand (auch nicht der Pilot) vor dem Propeller oder in der Erweiterung des Propellerkreises aufhält.**

3. Zuerst den Sender, dann das Modell einschalten.

4. Vorflugkontrolle durchführen.

5. Sicherheitsschalter am Sender auf «Ein» stellen.

6. Bei Modellen mit einer Leistung >2 kW den Motorstromkreis am Modell schliessen (Steckbrücke einstecken oder Sicherheitsschalter einschalten).

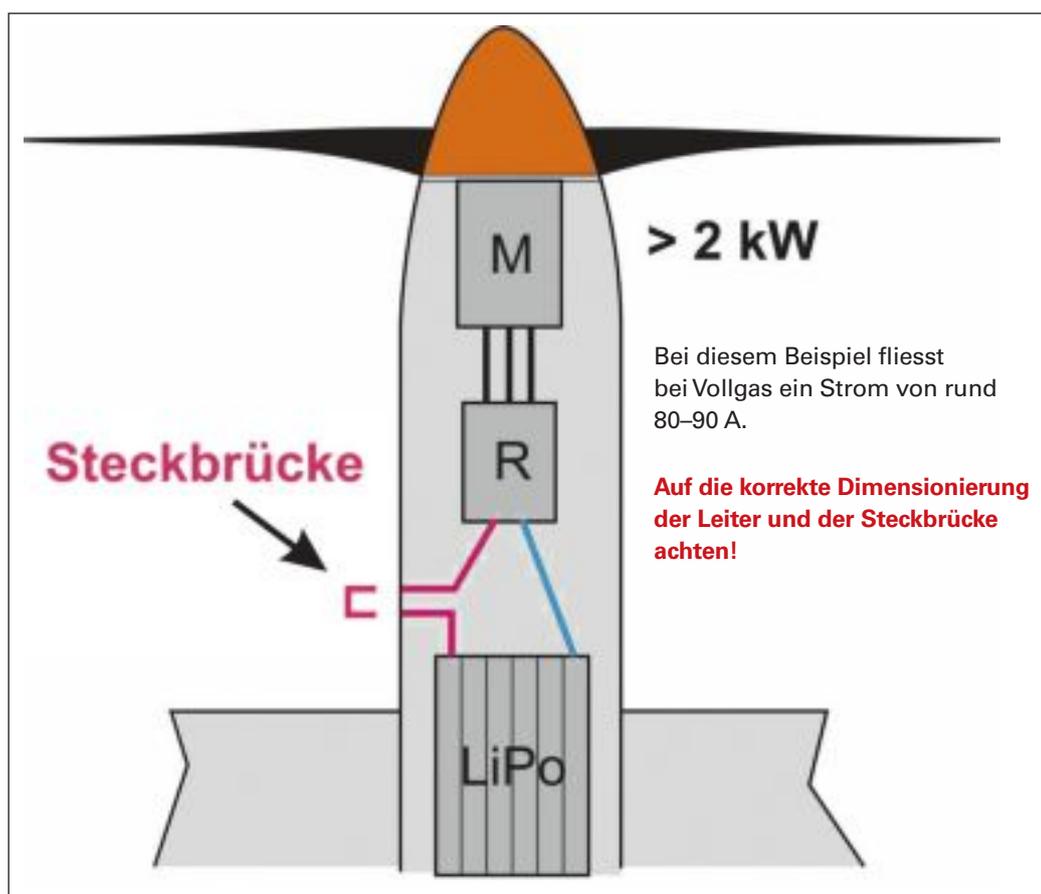
7. Start frei.

### Im Flug

Beim Fliegen sind die allgemeinen Sicherheitsregeln sowie das Flugplatzreglement strikt zu befolgen.



**Solche Unfälle sind absolut überflüssig und vermeidbar!**



4. Keine voll geladenen LiPos lagern. Zum Lagern von LiPos sollten diese immer auf ca. 35–40% ihrer Kapazität entladen sein, was einer Zellenspannung von ca. 3,7 Volt entspricht.

LiPos nur in einem feuersicheren Koffer lagern und transportieren.

5. Falls ein LiPo in einem Modell zu brennen beginnt, sofort den Sicherheitsschalter am Sender in die «Aus-Position» bringen und bei grösseren Modellen den Motorstromkreislauf (Steckbrücke oder Sicherheitsschalter) sofort unterbrechen (siehe grafische Darstellung).

Damit der LiPo nicht wegen Tiefentladung beschädigt wird, muss die Motorlaufzeit genau ermittelt und kontinuierlich überwacht werden.

6. Stark aufgeblähte LiPos sind, ohne «Wenn und Aber», gemäss den örtlichen Vorschriften zu entsorgen.

Der SMV (vertreten mit Adrian Eggenberger) wünscht allen schöne, unfallfreie Flüge und viel Spass und Freude bei unserem schönen Hobby. ■

### Nach dem Flug

**Das Modell nicht mit Motorkraft in den Modellpark zurückrollen oder mit «scharfem» Motor in den Modellpark zurückbringen!**

1. Gasknüppel in die 0-Position bringen und Sicherheitsschalter am Sender auf «Aus» stellen.
2. Bei Modellen mit einer Leistung >2 kW den Motorstromkreis am Modell unterbrechen (Steckbrücke oder Sicherheitsschalter).
3. Modell ausschalten (bei Elektroseglern den Regler vom LiPo trennen).
4. Sender ausschalten.
5. Modell zurück in den Modellpark bringen.

### Nach Absturz oder Bruchlandung

**Nach einem Absturz oder bei einem brennenden Modell ist sofort der Motorstromkreis zu unterbrechen! Vorsicht, heiss!! Handschuhe oder Lappen verwenden! Brandherd sofort löschen!**

Um weitere Folgeschäden zu vermeiden, sind nach einem Absturz oder einer Bruchlandung explizit die LiPo-Akkus, aber auch die Regler und Propeller gründlich zu kontrollieren.

1. Mechanisch beschädigte LiPos sind, ohne Wenn und Aber, gemäss den örtlichen Vorschriften zu entsorgen.
2. Beschädigte Propeller sind auszuwechseln.
3. Beschädigte Regler sind auf ihr korrektes Funktionieren zu überprüfen. Dazu ist entweder vorab der Propeller zu demonstrieren, oder die oben aufgeführten sind Sicherheitsregeln zu befolgen.

### LiPo-Akkus

Im Umgang mit LiPo-Akkus sind folgende Regeln zu beachten:

1. Sicherstellen, dass am Ladegerät das richtige Programm für LiPos gewählt ist. (Laden mit 1C. Beispiel: 2600mAh-LiPo mit 2,6 A, ein 5000mAh-LiPo mit 5,0 A usw.)
2. Es gibt Ladegeräte, bei de-

nen man die Ladeschlussspannung verstellen kann, deshalb: Die maximale Ladeschlussspannung einer LiPo-Zelle beträgt 4,2 Volt.

(z.B. bei einem 3S-LiPo 12,6 V oder einem 5S-LiPo 21,0V usw.)

3. Die Entladespannung einer LiPo-Zelle sollte **nie unter 3,5 Volt** betragen.

(z.B. bei einem 3S-LiPo 10,5 V oder einem 5S-LiPo 17,5V usw.)

### Verantwortlich für Technik:

Martin Bolliger, UMKO (Umweltkommission), RMV3  
Faruk Yeginsoy, Chef F3C (Helikopter), RMV3

**Redaktion:** Urs Keller, Regional-redaktor MFS, RMV3

# HEBU

Russacher • CH-6162 Entlebuch  
[www.hebu-shop.ch](http://www.hebu-shop.ch)  
**Modellbau - Discount**











# 2014 FAI WORLD CHAMPIONSHIP FOR ELECTRIC MODEL AIRCRAFT F5B / F5D

[www.f5-wc2014.at](http://www.f5-wc2014.at)

**MODEL  
POWER 2014**  
DIE GROSSE  
ABSCHLUSS-  
VERANSTALTUNG AM  
**30.08.14**

**BESUCHEN SIE DIE ELEKTRO-MODELLFLUG WM  
VOM 23.-29.08.14 IN TURNAU/STEIERMARK!**

**Erleben Sie atemberaubend schnelle Flugmodelle im Vergleichskampf  
mit Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h.**



**Österreichischer  
Aero-Club**  
MODELLFLUGSPORT



**ÖSTERREICHISCHER AEROCLUB**  
1. ÖSTERREICHISCHER STEIERMARK  
[www.oesterreichischer-aero.at](http://www.oesterreichischer-aero.at)

**FH JOANNEUM**  
Luftfahrt / Aviation

#### 14. Antik-Modellflugzeug-Treffen

Samstag, 9. August 2014  
 Modellflugplatz der FG Zofingen  
 Verschiebedatum:  
 Sonntag, 10. August  
**Infos und Kontakt:** Peter Müller  
 056 633 8052, [www.fluggruppe.ch](http://www.fluggruppe.ch)

#### Kulmer Air Show 2014

9./10. August in Oberkulm AG  
**Kontakt:** p.laeuppi@sunrise.ch  
[www.kulmerairshow2014.ch](http://www.kulmerairshow2014.ch)

#### Modellflugtage «no limit»

16./17. August 2014, Schützenhaus Langenthal  
 Modellfluggruppe Langenthal  
 Flugbetrieb jeweils ab 10 Uhr  
 Festwirtschaft, Eintritt freiwillig  
**Infos:** [www.mg-la.ch](http://www.mg-la.ch)

#### 15. Treffen für Elektrojets und Elektroflugzeuge

16./17. August 2014, auf dem Fluggelände der MG Huttwil  
**Kontakt:** elektrotreffen@mghuttwil.ch, Infos: [www.mghuttwil.ch](http://www.mghuttwil.ch)

#### IGG Hangflugwochenende

23./24. August 2014, auf dem Hahnenmoos  
**Infos:** Robert Disler  
 rv.disler@bluewin.ch  
[www.hahnenmoos.ch](http://www.hahnenmoos.ch)

#### 50 Jahre MG Wehntal, Flugtag in Schöfflisdorf

24. August, 10–18 Uhr, Schöfflisdorf  
**Kontakt:**  
 pierre.bartholdi@bluewin.ch  
 Infos: [www.mg-wehntal.ch](http://www.mg-wehntal.ch)

#### Coupe des Alpes 2014

41. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS  
 6./7. September, Flugplatz der MG Hinwil  
**Infos:** [www.modellflug-nos.ch](http://www.modellflug-nos.ch)  
 Online-Anmeldung:  
[www.swiss-skysport.ch](http://www.swiss-skysport.ch)

#### Antik-Modellflugtag MG Bern

Samstag, 13. September (Ersatzdatum 20. September)  
 Modellflugplatz MG Bern Mühlethurnen  
**Kontakt:** Urs Brand, Belpbergstrasse 8, 3123 Belp, 031 819 01 20, brand.maler@bluewin.ch  
 Anmeldeformulare und weitere Infos auf [www.mg-bern.ch](http://www.mg-bern.ch)

#### Doppeldecker-Treffen Hinwil

13. September, 9 bis 20 Uhr, Flugplatz Hinwil  
 Infos: [www.mg-hinwil.ch](http://www.mg-hinwil.ch)  
**Kontakt:** Rolf Kessler  
 079 506 39 87  
 monorolf@bluewin.ch  
 und Hugo Christen  
 hugo.christen@bluewin.ch

#### Fesselflug Schweizer Meisterschaft

13./14. September 2014, Kreisfluggpiste Schwalbennest, Büsserach  
 Geflogen wird in den Kategorien  
 – F2A Speed  
 – F2B Akro und Einsteiger Akro  
 – F2C Team Racing  
 – F2G Elektro Speed  
 Weitere Infos auf:  
[www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch)  
**Kontakt:** Toni Borer  
 079 292 93 86  
 toni.borer@hispeed.ch

#### Schaufliegen der Modellfluggruppe Signau

14. September, Flugplatz Steinen bei Signau  
**Kontakt:** Markus Rentsch  
 3422 Alchenflüh  
 079 756 22 00  
 m.rentsch@gmx.net

#### Swiss Electric Flight Nationals 2014

Schweizer Meisterschaften und NM-Selektion  
 F5B Segel- und F5D Pylon-Racing-Modelle  
 28. September, evtl. 5. Oktober  
**Infos:** [www.silentwings.ch](http://www.silentwings.ch)

#### 35. Flugtag Hausen 2014

Showflugspektakel von 9–17 Uhr  
 4./5. Oktober, Flugplatz, 8915 Hausen a.A.  
 47° 14' 18" N 8° 30' 57" E  
**Kontakt:** Beat Huber  
 8142 Uitikon Waldegg  
 079 610 76 83  
[www.mgaffoltern.ch](http://www.mgaffoltern.ch)

#### 75 Jahre MG-Buchs Jubiläumsausstellung

17. bis 19. Oktober, Gemeindefsaal  
 Gysistrasse, 5033 Buchs AG  
[www.mg-buchs.ch](http://www.mg-buchs.ch)

#### F5J-Segelmodelle mit Höhenlimiter und Motortimer

Test-Wettbewerb in Regensdorf  
 Organisation: FAFO F5 und MG Furttal, 25. Oktober  
**Infos:** [www.silentwings.ch](http://www.silentwings.ch)

#### Leckerbissen für Warbird-Freunde

Besuch des privaten Pilot- und Gunner-Museums von Werner Schmitter  
 29. November, Widnau  
 Anmeldung unerlässlich  
**Infos:** [www.modellflug-nos.ch](http://www.modellflug-nos.ch)

## Jubiläumsfliegen 80 Jahre Modellfluggruppe Thun

Am 23./24. August 2014 feiert die MG Thun ihr 80-jähriges Bestehen mit ihren eigenen Piloten.

Am Samstag von 13–18 Uhr und am Sonntag von 9.30–17 Uhr zeigen die Thuner Mitglieder, in welchen Sparten sie aktiv sind und was sie zu fliegen haben. Zu diesem Anlass hat sich der Verein zum Ziel gesetzt, keine externen Piloten zu engagieren, sondern bewusst die eigenen Mitglieder vor der schönsten Modellflugkulisse Europas auf der Thuner Allmend mit Eiger, Mönch, Jungfrau, Blüemlisalp, Niesen und Stockhornkette fliegen zu lassen. Es ist auch vorgesehen, zwischendurch Lehrer/Schüler-

betrieb anzubieten. Auf Platz hat es einen Verpflegungsstand, und die Thuner erhoffen sich, bei schönem Wetter viele Modellflugfreunde begrüßen zu können.

Die Anreise ist auch mit dem ÖV ab Bahnhof Thun mit dem Bus Nr. 4 Lerchenfeld bis Wald-eck zu bewerkstelligen. Für Autofahrer ist der Parkplatz P8 reserviert.

Weitere Infos: [www.mgthun.ch](http://www.mgthun.ch) (Es ist also für die ganze Schweiz ein Berner Oberländer Modellflugwochenende angesagt mit einem Tag auf der Allmend und einem Tag am Hangflugwochenende der IGG auf dem Hahnenmoos.)

Beat Stucki



# MALCANTONE



Ein Berg,  
zwei Seen  
und vieles mehr.

Mehrbettzimmer,  
Doppelzimmer  
mit Abendessen  
und Frühstück,  
Technischen-lokale,  
ideal Warmluftstrom.

Une montagne,  
deux lacs et une  
vue exceptionnelle.

Divers chambres  
avec plus lits, dîner  
et petit déjeuner,  
local technique,  
les idéals  
courants  
thermiques.



**Öffnungszeiten**  
April-November

**Heures d'ouverture**  
Avril-Novembre

**Funivia Monte Lema**  
6986 Migliaglia  
Tel. 091 609 11 68  
Fax 091 609 10 03

**Ristorante Vetta**  
Tel. 091 967 13 53  
Fax 091 967 15 53

**info@montelema.ch**  
**www.montelema.ch**

## Modellbau Senn

### Ihr Spezialist in Sachen RC-Modellbau

#### Öffnungszeiten:

Mo 14.00–18.30  
Di Geschlossen  
Mi 14.00–18.30  
Do 14.00–20.00  
Fr 11.00–12.00  
und 14.00–18.30  
Sa 09.00–16.00  
(Winterzeit)  
Sa 09.00–13.00  
(Sommerzeit)

#### Easy Sport 40 Mk II

Der Kunstflug-Trainer mit 1,5 m Spannweite für fortgeschrittene Einsteiger mit wahlweise Verbrenner oder Elektroantrieb. Endlich wieder mal ein Modell aus Holz. ARF, d.h. fertig mit Oracover-Folie bespannt. Daher langlebige Qualität, schöne Optik, leicht und im Fall der Fälle dennoch einfach zu reparieren. Es muss nicht immer Schaum sein. Wir bedienen Sie gerne!



**Unser Onlineshop:**  
**www.modellbau-senn.ch**  
**www.traxxas-shop.ch**

**KEL-Modellbau Senn**  
**Hofackerstrasse 71, 4132 Muttenz**  
**061 382 82 82, info@modellbau-senn.ch**  
**www.kel-modellbau.ch**

## IMPRESSUM

STIFTUNG Fondation  
**modell  
flugsport**  
SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

**Gegründet 1971**

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von  
Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modeliste pour modelistes

**Herausgeber**

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

**Das MFS-Redaktions-Team**

**Chef-Redaktion**

Emil Ch. Giezendanner  
Postfach 175  
CH-8335 Hittnau  
editor@modellflugsport.ch  
043 288 84 30

**Redaction Aéro**

Thierry Ruef  
1660 La Lécherette  
thierry.ruef@bluewin.ch  
079 487 70 93

**Reazione Svizzera Italiana**

Gianmaria Tagliabue  
6514 Sementina  
tgianmaria@ticino.com  
091 857 02 73  
079 292 99 65

**Regional-Redaktion BOW**

Ruedi Steinle  
3652 Hiltterfingen  
ruedi.steinle@alpines.ch  
033 222 00 14

**Regionalredaktion NWS**

Michel Hauser  
4147 Aesch BL  
hauser\_michel@hotmail.com  
077 470 20 39

**Regionalredaktion ZEN**

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

**Regionalredaktion NOS**

Pierre Bartholdi  
8157 Dielsdorf  
pierre.bartholdi@bluewin.ch  
044 853 05 41

**Regionalredaktion Ost**

Meinrad Kammerlander  
8580 Amriswil  
verkauf@sonnenhof-modellbau.ch  
071 411 21 30

**Reportagen**

Hermann Mettler  
8306 Brüttsellen  
hmettler@telesys.ch  
hm1@gmx.ch

**Fachredaktion Segelflug,**

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



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen  
Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione  
svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz  
Lidostrasse 6, 6006 Luzern

**Anzeigenleitung**

galledia frauenfeld ag,  
Zürcherstrasse 238, 8500 Frauenfeld,  
Romaine Schilling, T 058 344 94 85,  
romaine.schilling@galledia.ch

**Druckauflage:** 8500 Exemplare

**Herstellung**

galledia ag, 9230 Flawil

**Erscheinungsdatum Nr. 5**  
**September/Oktober**  
8. Oktober

**Redaktionsschluss 2014 für die**  
**Nr. 5, September/Oktober**  
Redaktionsschluss: 10. September

**Anzeigenschluss 2014 für die**  
**Nr. 5, September/Oktober**  
Anzeigenschluss: 16. September

**Abonnemente**

Preise: Jahresabo (6 Ausgaben),  
CHF 45.– inkl. 2,5% MWST/TVA

Jahresabo Ausland CHF 60.–

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

Bestellung:  
T 058 344 97 19,  
F 058 344 97 83,  
leserservice@galledia.ch



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