

1/2017
CHF 7.10 / € 4.80

JANUAR / FEBRUAR
GENNAIO / FEBBRAIO
JANVIER / FÉVRIER



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME



modell flugsport





	Editorial	Seite 2
	Die kreativen Reproduzierer <i>Reproduire avec créativité</i>	Seite 3
	 Markt – Info – Marché	Seite 8
	 Magazin	Seite 13
	 Pages Romandes	Seite 16
	 Pagine Ticinesi	Seite 22
	 Aus den Regionen und Vereinen	Seite 24
	 Resultate	Seite 38
	 SMV	Seite 46
	 Agenda und Calendarium	Seite 54
	Impressum	Seite 56

Titelbild / Frontispice:

Andreas Lüthi mit Bucker Antares Jungmann, Scale-Schweizermeister 2016.

Andreas Lüthi avec Bucker Antares Jungmann, champion suisse de maquettes 2016. Foto: Daniel Schierscher



Etwas mehr Swissness, bitte

Liebe Leserin, lieber Leser

Am 1. Januar trat das neue Swissness-Gesetz in Kraft. Denn die schweizerische Herkunft eines Produkts oder einer Dienstleistung ist zunehmend von Wichtigkeit und Wert. Daher sollen die Bezeichnung «Schweiz» und das Schweizerkreuz besser geschützt werden.

Wohl aus nicht genau demselben Grund – aber auch – hat ein Grossteil unserer Wirtschafts- und Sportverbände das Wort «Verband» in seinem Erscheinungsbild durch das Wort «Swiss» ersetzt und mit der Verbandstätigkeit ergänzt. Praktisch unisono in Englisch. Swiss-Ski, Swiss Tennis, Swiss Football League, Swiss Shooting, Swiss Banking, Swissmechanic usw. Das hat insbesondere damit zu tun, weil alle diese Organisationen stark international vernetzt sind. Dies trifft je länger je mehr auch für den Schweizer Modellflug zu: weltweit mit der FAI und europäisch bald einmal mit der EMFU. Da werden

wir uns über eine englischsprachige Ergänzung wie z. B. Swiss Model Aircraft oder ähnlich bald einmal Gedanken machen müssen. Denken wir auch an unsere Nationalmannschaften. Sie sind schon jetzt mit unserem Verbandslogo gefordert, indem sie dieses mit viel Aufwand mit dem Schweizerkreuz ergänzen müssen, damit auch Anderssprachige wissen, woher ihre Konkurrenten stammen. Etwas mehr Swissness, bitte: In unser Verbandslogo gehört ganz dringend ein Schweizerkreuz – warum nicht auch in die Embleme der Regionen? Auch sie gehören zum AeCS und SMV! Zum grossen Glück ist wenigstens im Logo des AeCS noch ein Kreuzlein vorhanden. Hoffentlich bleibt das so. Die Verwendung englischer Namen ist kein Widerspruch zu Swissness, sondern hilft uns in der grossen Welt, als Schweizer Modellflieger besser erkannt zu werden.

Wir sind eine traditionell zurückhaltende und bescheidene Nation. Das gefällt mir und ist auch gut so. Trotzdem meine ich, dass auch wir Modellfliegerinnen und Modellflieger grad im Ausland etwas mehr Flagge zeigen dürfen. Damit sind wir noch lange nicht dort, wo andere Länder ihre Piloten als die grossen Stars und Helden anpreisen oder bei jedem europäischen Blödsinn in hysterische Ausbrüche fallen.

Ich bin gerne ein Schweizer Modellflieger, ich hoffe, du auch!

*Freundliche Grüsse
Emil Ch. Giezendanner*

Un peu plus de suissitude s'il vous plait!

Chère lectrice, cher lecteur

La législation «swissness» est entrée en vigueur le 1^{er} janvier. La provenance suisse d'un produit ou d'un service gagne ainsi de la valeur. L'appellation «suisse» ainsi que la croix suisse seront dorénavant mieux protégées.

Pour une raison différente mais similaire, nos associations économiques et sportives ont intégré dans leur nom l'appellation anglaise «Swiss» complétée de l'activité de l'association. Nous trouvons ainsi Swiss-Ski, Swiss Tennis, Swiss Football League, Swiss Shooting, Swiss Banking, Swissmechanic etc. La raison est que toutes ces organisations possèdent des relations internationales. C'est aussi de plus en plus le cas du modélisme suisse: avec la FAI dans le monde et bientôt l'EMFU européenne (European Model Flying Union). On peut penser que nous aurons bientôt une appellation à consonance anglophone: Swiss Model Aircraft, par exemple. Pensons aussi à nos équipes natio-

nales. Elles sont déjà tenues de faire un grand effort pour compléter notre logo d'association avec la croix suisse, de sorte que dans une autre langue, chaque équipe puissent identifier d'où leurs concurrents sont originaires. Un peu plus de de suissitude s'il vous plait: si on doit intégrer en urgence une croix suisse dans notre logo de la FSAM, pourquoi pas encore en intégrer une dans les logos des régions? Elles aussi appartiennent à l'AéCS et à la FSAM? Par chance, nous avons déjà une petite croix suisse dans l'emblème de la FSAM. J'espère qu'ils la conserveront ainsi.

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».

Nous sommes traditionnellement une nation sobre et modeste. Ça me plaît ainsi et c'est une bonne chose. Malgré tout, je crois que nous, modélistes, devrions monter un peu plus notre drapeau à l'étranger. Nous n'en sommes pas encore au stade comme d'autres pays où on fête ses pilotes comme des stars ou des héros ou que chaque idiotie européenne provoque une crise d'hystérie.

Je me considère volontiers comme un modéliste suisse, j'espère que vous aussi!

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



Die kreativen Reproduzierer

Bilder von den wunderschönen Scale-Schweizermeisterschaften
in Bendorf, Fürstentum Liechtenstein

Fotos: Daniel Schierscher

Reproduire avec créativité

Photos des magnifiques championnats suisses de maquettes (scale)
à Bendorf, principauté du Liechtenstein

Photos: Daniel Schierscher

Scale-Modellbauer sind Künstler. Dies kann jeder bestätigen, der sich an einer Scale-Meisterschaft die Mühe nimmt, die Modelle mit ihren Details genauer zu betrachten. Erstaunlich, wie diese kleinen Flugzeuge nicht nur wunderschön aussehen, sondern auch ausgezeichnet fliegen.

Kunst kommt von Können

Wenn etwa die Scale-Bauer wegen ihren Nieten belächelt werden, dann ist oft wenig Sachverständnis für den Flugmodellbau dahinter. Wer Modelle selber baut – sei es aus Holz oder Kunststoff – hat schon einmal einen Grundbegriff von den handwerklichen Anforderungen mitbekommen. Wer seine Modelle erst noch von Grund auf selber konstruiert, der kommt nicht darum herum, sich noch weiter in die Flugmechanik und Statik zu vertiefen. Eine noch grössere Zahl an weiterentwickelten Kompetenzen ist dann gefragt, wenn ein manntragendes Flugzeug als Modell, Flugzeugmodell oder eben Scale-Modell nachgebaut werden soll.

Es gilt ein Menge Vorabklärungen zu tätigen

- Wo steht ein solches Flugzeug?
- Gibt es genügend Unterlagen zu diesem Flugzeug?
- Welchen Massstab soll ich wählen?
- Baumaterialwahl

- Kann ich das Modell selber konstruieren oder brauche ich Hilfe, z.B. für eine CAD-Konstruktion, die auch den Schritt zu CNC-Spannten- und Rippen-sätzen ermöglicht?
- usw.

Zu den grossen Herausforderungen zählen

- Das Einhalten einer möglichst geringen Flächenbelastung
- Der Motor
- Das Fahrwerk
- Die Farbgebung
- usw.

Schweizer Scale-Modellbauer gehören zur Spitze, weltweit

An die Erfolge unserer Scalebauer/piloten haben wir uns schon fast gewöhnt. Im Zeitalter, in dem chinesische Schaumstoff-«Scalemodelle» mit vielen Details, viermotorig, Einziehfahrwerk, Scheinwerfern usw. in attraktiver Verpackung für ein paar hundert Franken samt RC-Anlage zu haben sind, müssen wir die Leistungen dieser Idealisten immer wieder hervorheben. Vielleicht generieren diese erfolgreichen Kollegen neue Interessenten.

Resultate www.modellflug.ch

E. Giezendanner



Routine bei Grossanlässen.

Präsident Günther Matt eröffnet.

Avec beaucoup d'expérience dans les grands événements, le président Günther Matt ouvre la compétition.

Les maquettistes sont des artistes.

Pour s'en convaincre, il suffit d'observer leurs modèles lors d'un concours de maquettes et regarder de plus près les détails. Ils sont non seulement beaux mais volent merveilleusement bien. →

Reges Treiben auf dem Flugplatz Bendern.

Animation sur l'aérodrome de Bendern.





Das hohe Preisgericht bei der Arbeit.

Le jury au travail.



Pilatus Porter PC-6 von /de Gody Fischer.



Kontrapunkt zu den Oldtimern.
À l'opposé des oldtimers.

Kontrolle am Erfolgsmodell Bucker «Antares» Jungmann. Andreas Lüthi ist siebenfacher FAI-Scale-Weltmeister und nicht weniger als 27 Mal Schweizermeister. Res lobt: «Diese Schweizermeisterschaften in Bendorf sind sehr professionell organisiert.»

Contrôles sur le Bucker Antares Jungmann d'Andreas Lüthi, 7 fois champion du monde et 27 fois champion suisse de maquettes. Andreas dit de ces championnats suisses de Bendorf qu'ils ont été organisés très «professionnellement».



Alfred Doppelhofer mit Hawker Hunter MK58.
Alfred Doppelhofer et son Hunter MK58.



Max Schilt mit C-3603.

Max Schilt et son C-3603.



Martin Forster mit PC7 MKII.

Martin Forster et son PC7 MKII.



Walter Gähwiler mit BAe Hawk MK 66. **Walter Gähwiler et son BAe Hawk MK 66.**

Was da wohl drin ist?

Que trouve-t-on là-dedans?



L'art vient du savoir-faire

Quand quelqu'un se moque des rivets sur une maquette, cela cache un manque de connaissances de la difficulté de construire un avion à l'échelle. Un modèle construit en bois ou en matériaux composites démontre de son constructeur ses aptitudes à maîtriser des exigences manuelles. En construisant un modèle en partant de zéro, on ne peut éviter d'approfondir des connaissances dans la mécanique statique ainsi que des lois de la mécanique de vol. Reproduire en maquette un avion existant demande l'apprentissage de beaucoup d'expertise dans différents domaines.

Questions préalables

- Où se trouve l'avion à reproduire?
- Y a-t-il suffisamment de documentation sur cet avion?
- Quelle échelle dois-je choisir?
- Quel type de construction choisir?
- Puis-je construire le modèle moi-même ou ai-je besoin de moyens supplémentaires pour découper des nervures ou des couples comme le permet un programme CAD?
- etc.

Exigences à respecter

- obtenir une charge alaire modérée
- moteur
- train d'atterrissage
- couleurs et décoration
- etc.

Les maquettistes suisses appartiennent au gratin mondial

Nous nous sommes presque habitués aux succès de nos pilotes/constructeurs de maquettes. Nous nous trouvons à l'époque des maquettes en mousse, de provenance chinoise, avions parfois complexes tels des quadrimoteur. Elles sont pourvues de nombre de détails, trains rentrants, phares d'atterrissage et livrées dans une boîte attrayante vendue quelques centaines de francs avec la radiocommande. Nous devons alors encore plus remarquer la performance de ces maquettistes idéalistes. Peut-être que le succès de ces collègues modélistes peuvent ouvrir de nouvelles perspectives. Les résultats se trouvent à l'adresse: www.modellflug.ch ■

*E. Giezendanner
(traduction libre: T. Ruef)*



Die Dewoitine D.26 von /de Urs Brand.



Die Medaillengewinner der Kategorie F4C: v.l. Walter Gähwiler, Andreas Lüthi und Markus Günther.

Vainqueurs de la catégorie F4C: (de gauche à droite) Walter Gähwiler, Andreas Lüthi et Markus Günther.



Lokalmatador Raimund Wehrle mit F-16C.
Raimund Wehrle, le matador local, avec son F-16C.



Die Sieger in der Jet-Kategorie: v.l. Raimund Wehrle, Andreas Schär und Walter Gähwiler.

Vainqueurs dans la catégorie Jet: (de gauche à droite) Raimund Wehrle, Andreas Schär et Walter Gähwiler.



Neu bei eflight.ch

Klein, aber fein – Das neue Ladegerät ePower HVX6 AC/DC von eflight

Das neue Ladegerät ePower HVX6 AC/DC überrascht mit seinen Features, seiner Grösse und seiner Leistung. Am auffallendsten ist sein farbiger Touchscreen, mit welchem sich das Gerät intuitiv bedienen lässt und die beiliegende Bedienungsanleitung wirklich überflüssig macht. Die Ladeleistung beträgt 100 Watt, welche über das integrierte Netzteil bezogen wird oder von einer Autobatterie und für 6S LiPos einen Ladestrom von 4 A. zulässt. Neben der logischen und einfachsten Bedienung liefert das Gerät auf einen

Blick die relevanten, grafisch aufbereiteten Daten wie die Ladekurve und den Ladezustand jeder einzelnen Zelle eines Akku-Packs. Die mit LiHV bezeichneten LiPos mit einer höheren Ladeschlussspannung lassen sich mit diesem Ladegerät ebenfalls korrekt laden.

Neue Warbirds von Phoenix bei eflight

Die aus Holz gebauten und mit Oracover-Folie bespannten Semi-Scale-Modelle von Phoenix aus Vietnam zeichnen sich durch ihre hohe Fertigungsqualität aus und finden immer mehr Liebhaber. Die lackierte GFK Cowling und das detailierte Cockpit mit Pilotenpuppe



Phoenix Spitfire Mk 2, das englische Jagdflugzeug aus dem 2. Weltkrieg, mit einer Spannweite von 180 cm und einem Fluggewicht von 5,8–6,2 kg.

Eine kleinere Version mit einer Spannweite von 140 cm und einem Fluggewicht von 2,8–3,3 kg ist ebenfalls verfügbar.



Ladekurve mit aktuellen Ladedaten.



Ladezustand der einzelnen Zellen.



ePower HVX6 AC/DC Ladegerät.

Technische Daten:

- Laden und Entladen von LiPo, LiHV, Lilon, LiFe 1–6 Zellen
- NiCd, NiMH, 1–15 Zellen, Blei-Akkus 1–10 Zellen
- AC Input: 110–240 V/DC Input: 11–18 V
- Ladeleistung: 100 Watt, 0,1–10 A, Balancerstrom: 400 mA
- Entladeleistung: 10 Watt, 0,1–2,0 A
- Arbeitsmodi: Laden, Laden mit Balancen, Laden zum Lagern, Entladen
- Innenwiderstandsmessung
- 6 Ladespeicher
- Mini USB Buchse für Firmware-Updates
- Anschluss für Temperatur Sensor
- Masse B × T × H: 122 × 139 × 53 mm

sowie alle Kleinteile gehören zum Lieferumfang. Die Modelle können sowohl elektrisch wie auch mit Verbrennungsmotoren betrieben werden und verfügen über ein pneumatisches Einziehfahrwerk.

Die neuen Modelle auf diesen Seiten sind ab sofort von eflight lieferbar. ■

Lieferumfang:

- Ladegerät
- Ladekabel für Deans- und XT60 Stecker
- Multi-Balancer Platine 2–6 S für XH, EH, HP und TP Stecker
- CH Netzkabel und DC-Stromversorgungskabel



Phoenix P-47 Thunderbolt, das amerikanische Jagdflugzeug aus dem 2. Weltkrieg, mit einer Spannweite von 200 cm und einem Fluggewicht von 8–10 kg.



Phoenix Mustang P51, das elegante Jagdflugzeug aus dem 2. Weltkrieg, mit der beachtlichen Spannweite von 219 cm und einem Fluggewicht von 10–12 kg.

Weitere Informationen und Angebote bei www.eflight.ch

Horizon Hobby / Lemaco-News

BLADE 130 S RTF – 3D INDOORHAMMER!

Der pitch-gesteuerte Sub Micro Blade® 130 S Hubschrauber ist der perfekte 3D Indoor-Partner. Ausgestattet mit der zuverlässigen SAFE®-Technologie und drei wählbaren Flugmodi lassen sich so die Herausforderungen des 3D-Fluges mit diesem stabilen Hubschrauber nahezu risikofrei lernen.

Features

SAFE®-Technologie: 3 Flugmodi, selbstaufrichtend und ein Panikbutton unterstützen aktiv das 3D-Fliegenlernen. Die leichten und stabilen Kunststoffteile sorgen für hohe Crash-resistenz.

Die kollektive Pitchverstellung und der SAFE®-Mode erlauben es dem fortgeschrittenen Piloten, seine Fähigkeiten weiter auszubauen. Der Brushless Heckrotorantrieb verbessert die Leistung und vereinfacht den Unterhalt. Der im Lieferumfang enthaltene E-flite® 3S 30C 300 mAh Li-Po Akku (EFLB3003S30) bietet eine lan-

ge Flugzeit und sehr gute Leistung. Blade MLP6 Fernsteuerung, LiPo Akku und Ladegerät im RTF Lieferumfang enthalten.

BLADE 130 S RTF – 3D INDOORHAMMER!

Le micro hélicoptère Blade® 130 S est le partenaire parfait

Technische Daten / Données techniques:

L × B × H / Lo × La × H:	304 × 57 × 117 mm
Durchmesser Hauptrotor /	
Diamètre rotor principal:	310 mm
Durchmesser Heckrotor /	
Diamètre anticouple:	64 mm
Gewicht / Poids:	170 g
Motor / Moteur:	Brushless
Akku / Accu:	300 mAh 11.1v 30C LiPo



pour le vol 3D à l'intérieur. Il est équipé avec la technologie SAFE® et trois modes de vol sélectionnables. Ces fonctions permettent ainsi relever les défis du vol 3D pratiquement sans aucun risque.

Features

Technologie SAFE®: 3 modes de vol, l'auto-redressable et un bouton de panique soutiennent activement l'apprentissage du vol 3D. Les pièces en matière plastique robuste et rigides assurent une haute résistance lors de crashes. L'ajustement du pas collectif et le mode SAFE permettent au pilote de développer davantage ses capacités. Le système d'entraînement Brushless du rotor anti-couple améliore la performance et simplifie l'entretien. L'accu LiPo 300 mAh 3S 30C (EFLB3003S30) inclus assure un temps de vol long et de très bonnes performances. Télécommande Blade MLP6, accu LiPo et chargeur inclus dans la version RTF.

Händlerliste und weitere Infos unter:
www.lemaco.ch

E-FLITE® UMX WACO BL BNF BASIC – BARNSTORMERS DREAM

Die Waco ist ein echtes Stück Luftfahrtgeschichte. Klassische Linien mit einer originalen Lackierung machen diesen traumhaften Doppeldecker auch in der UMX-Ausführung zum echten Hingucker. Dank AS3X trifft hier auch der schöne Satz «Was so gut aussieht, fliegt auch so» voll zu.

Features

- Classic Scale Details
- AS3X® Stabilisierungs-Technologie
- Grosses Einsatzspektrum mit Brushless-Motor
- Spektrum™ DSMX® Empfänger
- Spektrum Performance Linear Servos



- Keine Montage nötig
- Originale Classic Waco-Lackierung
- Scale Fahrwerk mit Rad-schuhen

Empfohlenes Zubehör

- SPMR1000 – Spektrum DXe (nur Sender) oder
- SPMR6750 – Spektrum DX6 6-Kanal DSMX® Fernsteuerung
- EFLB2802S30 – E-flite 280 mAh 2S 7.4V 30C LiPo Akku
- EFLC1105 E-flite Ultra Micro-4, 4x9 W, AC/DC Akkuladegerät

E-FLITE® UMX WACO BL BNF BASIC – BARNSTORMERS DREAM

Le Waco est une véritable pièce de l'histoire de l'aviation. Des lignes classiques avec une peinture originale font de ce magnifique biplan dans la version UMX un vrai accroche-regard. Grâce au système AS3X la belle phrase: ce qui a l'air si bien, vole tout aussi bien... correspond parfaitement.

Features

- Des détails classique à l'échelle
- Technologie de stabilisation AS3X®

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

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	550 mm
Länge/Longueur:	418 mm
Gewicht/Poids:	98 g
Moteur/Moteur:	180 UM 3000 kV Brushless

- Avec son moteur Brushless il bénéficie d'un large domaine d'utilisation
- Récepteur Spektrum™ DSMX
- Servos linéaires performants Spektrum
- Déjà entièrement monté
- Peinture originale Classic Waco
- Train d'atterrissage avec carénage des roues à l'échelle

Accessoires nécessaires

- SPMR1000 – Spektrum DXe (émetteur uniquement)
- SPMR6750 – Spektrum DX6 à 6 DSMX
- Accu LiPo E-flite 280 mAh 2S 7.4V 30C (EFLB2802S30)
- Chargeur E-flite Ultra Micro-4, 4x9 W, AC/DC (EFLC1105)

Empfehlungen und Voraussetzungen für Rubrik Markt – Info – Marché

Mit Prospekten und Newslettern können wir aus Qualitätsgründen nichts anfangen.

Um dabei zu sein, werden folgende Unterlagen benötigt:

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

Kurz und informativ – keine überschwänglichen Werbetexte. Je besser Sie sich nach diesen Empfehlungen richten, desto grösser die Chancen einer Veröffentlichung. Eine Garantie 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 die 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

Demoiselle

Die im Jahr 1907 vom brasilianischen Luftfahrtpionier Alberto Santos-Dumont entwickelte Demoiselle (Libelle) war das erste in Kleinserie produzierte Sportflugzeug der Welt. Im Jahre 1909 wurde die Demoiselle mit einem neuen stärkeren Motor ausgestattet und die Spannweite wurde etwas vergrössert. Damit erreichte Alberto Santos-Dumont mit seiner Maschine mehrere Flugrekorde, z.B. einen Flug über 18 km in 16 Minuten.



Dieses quirlige und eigenwillige Flugzeug hat uns bewogen, die Demoiselle auch als Flugmodell wieder aufleben zu lassen. Der Bausatz der Demoiselle besticht durch die genial einfache Bauweise von Rumpf und Leitwerken mit nur drei verschiedenen Holzarten. Die grosse Tragfläche ist in der von aerobel bekannten neuen und einfachen Brettchenbauweise,

genannt «Magic Woodwing», aufgebaut. Bespannfolie wird für Flügel und Leitwerke nicht benötigt. Das komplette Modell kann mit Pinsel und Porenfüller ganz einfach gegen Verschmutzung und Feuchtigkeit versiegelt werden. Auch wird für den Aufbau des Modells keine ganze Werkstatt benötigt. Ein Tisch und wenige einfaches

te Werkzeuge reichen und schon kann es losgehen. Sämtliche Einzelteile sind lasergeschnitten und passgenau vorbereitet. Das Modell ist komplett in Holz erstellt und wird nur mit Weissleim bearbeitet.

Achtung: Spass- und Suchtfaktor sehr hoch!

Neben dem ganz neuen Konstruktionsaufbau wurde speziell darauf geachtet, dass das sehr gefällige und schöne Erscheinungsbild der Demoiselle beibehalten werden konnte. Ein sehr wichtiger Aspekt ist, dass das Modell neben der schönen und originellen Optik auch hervorragende Flugeigenschaften

aufweist. Dies ist bei der Demoiselle sehr gut gelungen. Dieses Modell kann von Neueinsteigern und ungeübteren Piloten gut, einfach und sicher gesteuert werden. Es ist eine wahre Freude und Erholung pur, mit der Demoiselle zu fliegen. Durch das spezielle Flugbild ist man direkt in die Pionierzeit der Fliegerei zurückversetzt. Lassen Sie sich wieder einmal von einem selbst gebauten Modell überraschen und verzaubern. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen mit der Demoiselle viel Freude, beim Bau wie auch beim Fliegen.

Team aerobel – die Profis für schöne Flugmodelle in Holz! ■

Technische Daten «Demoiselle»

Spannweite:	115 cm
Länge:	102 cm
Abfluggewicht:	ca. 1100 g
Funktionen:	2-Achs gesteuert – Höhe/Seite/Motor
Antrieb:	Elektro
Bezugsquelle:	aerobel Switzerland



Flugzeuge in der Schweiz

Stefan Keller's Flugzeugtypen-Zeichnungen:



Bücker Bü-133 Jungmeister

1 m 5 m

Investieren in Akkus oder Ladetechnik?

Elektrisch angetriebene Modellflugzeuge sind heute gegenüber Modellen mit Verbrennerantrieb klar im Vorteil. Will man an einem schönen Nachmittag uneingeschränkt fliegen, so braucht es eine stattliche Anzahl Akkus. Wir kennen das Problem: Bei einem neuen Modell gehen wir entweder Kompromisse bei der Akkuvahl ein und benutzen bestehende Akkus, oder wir schaffen uns auf das Modell abgestimmte Akkus an (natürlich wiederum in der entsprechenden Anzahl...). Nach ca. zwei Jahren quittieren dann die Akkus langsam ihren Dienst, mehr oder weniger unabhängig davon, wie oft sie gebraucht wurden. Die notwendige Ersatzinvestition schieben wir dann vor uns her, bis es wirklich nicht mehr anders geht...

In einer kleinen Serie berichte ich, wie wir das Problem bei uns auf dem Modellflugplatz gelöst haben:

Im ersten Teil wird aufgezeigt, woher wir den Strom für die Ladegeräte nehmen. Im zweiten Teil wird beschrieben, wie das benötigte Equipment verbaut ist. Schliesslich wird im dritten Teil auf die Vorteile eines wirklich guten Ladegerätes eingegangen.

Teil 1: Den Modellflugplatz elektrifizieren

Mit dem ungebremsen Vormarsch elektrisch betriebener Modellflugzeuge stellt sich die Frage, wie wir unsere Modelle mit Strom versorgen. In vielen meiner Modellflugzeuge benutze ich Akkus der Grösse 6S5000 mAh.

An einem schönen Nachmittag mache ich ca. 8 Flüge. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Nachschub geladener Akkus zu realisieren.

von 70 Ah. Die oft verwendeten Starterbatterien aus dem KFZ-Bereich sind dafür denkbar ungeeignet. Diese Batterien sind auf hohe Starterströme ausgelegt. Werden diese Batterien ca. 80% entleert, so leidet die Lebensdauer stark. Besser geeignet sind Gelbatterien, wie sie beispielsweise in Wohnmobilen eingesetzt werden. Diese sind darauf ausgelegt, bei relativ tiefen Strömen ca. 80% entleert zu werden.

Ich habe das zwei Jahre lang so gemacht und immer eine 24 kg schwere Gelbatterie auf das Feld getragen. Im Folgejahr betrieb ich dann eine PC21 mit 12S5000 mAh. Die Konsequenz? Ich trug zwei solcher Gelbatterien auf das Feld...

Modellflugplatz elektrifizieren!

Durch das Tragen der beiden Gelbatterien von Rückenschmerzen geplagt, reifte der Wunsch, unseren Modellflugplatz zu elektrifizieren.

Wir überlegten, einen **Generator** anzuschaffen. Wenn drei oder vier Kollegen mit potenten Ladegeräten laden, so muss der Generator eine ordentliche Leistung erbringen. Zudem muss er etwas entfernt aufgestellt werden, muss gewartet werden, stinkt und lärmt. Ein Generator ist somit keine gute Lösung.

Solarzellen kamen in den Fokus. Diese können die benötigte Leistung aber nicht direkt abgeben. Sie müssen also während der Woche Gelbatterien laden. Es braucht eine stattliche Anzahl Gelbatterien und eine entsprechende Fläche an Solarzellen, um am Wochenende genügend Strom zur Ver-

fügung zu haben. Dumm natürlich, wenn die Kollegen am Freitag die Batterien bereits geleert haben und ich am Samstag auf dem Trockenen sitze. Auch Solarzellen fallen durch. So beschlossen wir, vom nächsten Bauernhof aus eine Stromleitung mit 3 Phasen 230 V 16 Amp. auf unseren Flugplatz zu legen. Das entspricht in etwa der Leistung, die in einem Einfamilienhaus installiert ist und stellt sicher,

Autobatterie

Kapazität (Ah)	70
Zyklen bei 80% Entladung	500
Gewicht (kg)	24
Preis (CHF)	289
Energie (Wh)	672

LiPo Akku

Anzahl Zellen (S)	6
Kapazität (mAh)	5000
Entleeren (%)	80
Nachladen (mAh)	4000
Energie pro Ladung (Wh)	90,7

Anzahl Ladungen	7,4
-----------------	-----

Genug Akkus?

Die Lebensdauer von Akkus ist begrenzt. Auch unabhängig von der Nutzung altern Akkus und müssen in der Regel nach 2 Jahren ersetzt werden. 8 Akkus mit 6S5000 mAh kosten ca. CHF 1100.- (e-power 45C, Schweizer Händler). Das ergibt allein für eine Akkugrösse jährliche Kosten von über CHF 500.-.

Persönliche Autobatterie?

Statt 8 geladene Akkus mitzunehmen, könnte ein einzelner Akku auf dem Platz aus einer Autobatterie nachgeladen werden. Die dazu benötigte Energiemenge sollte dabei nicht unterschätzt werden.

Um die eingangs beschriebenen 8 Flüge machen zu können, brauche ich eine Kapazität





wir verhindern, dass jemand unter Druck geriet. Schlussendlich mussten lediglich CHF 2000.– aus der Vereinskasse bezahlt werden.

Das Projekt ist ein voller Erfolg. Die Anlage läuft nun in der sechsten Saison völlig ohne Störung. Der Elektromodellflug hat einen weiteren Aufschwung erlebt, es werden immer grössere Modelle elektrisch betrieben. Noch nie kam es zu Kapazitätsengpässen. Und die Stromkosten sind marginal. Die Vergütung an den Landwirt für den Strom beträgt weniger als CHF 50.– pro Jahr.

Ach ja, die CHF 50.– entsprechen der Ladung von etwa 372 Gelbatterien à 70 Ah...

Bei Fragen stehe ich sehr gerne zur Verfügung.

*Daniel Brändle,
Obmann@MGGossau.ch*

dass immer genug Strom für alle vorhanden ist.

Mit dem Landwirt waren wir uns schnell einig. Wir installierten auf seinem Hof einen eigenen Stromzähler, damit wir den bezogenen Strom fair bezahlen können. Für die Stromleitung haben wir ein Leerrohr einziehen lassen. Dieses ist in einer Tiefe von 1,2 m verlegt. Das ist locker tief genug, um sicherzustellen, dass der Landwirt beim Ackern das Kabel nicht beschädigt. Eingezogen wurde das Leerrohr mit einem Kabelpflug. Dadurch waren keine Grabungen nötig, der entstandene Flurschaden war minimal und das Leerrohr (ca. 300 m) wurde an nur einem Nachmittag fertig verlegt.

Für das Stromkabel haben wir einen lokalen Netzbauer kontaktiert. Dieser hat uns das Kabel zum Selbstkostenpreis besorgt und zu einem Vorzugspreis eingezogen und angeschlossen. Auf dem Platz ist ein Erdungsanker verlegt und es sind ein Sicherungsautomat mit 3×16 A. und Fehlerschutzschalter (FI) vorhanden. Zusätzlich haben wir auch gleich 400 V 16 A. Drehstrom, falls

mal ein grösseres Jubiläumsfest ansteht. Auf dem Hof ist der Anschluss natürlich ebenfalls geerdet und mit 3×20 A. und FI abgesichert.

Als Stromverteiler haben wir eine Marinesäule gewählt. Solche Säulen finden in Häfen Anwendung, damit die Yachten über Nacht mit Netzstrom versorgt werden können. Eine kleine, elegante Aluminiumsäule, vandalensicher, abschliessbar und absolut witterungsbeständig. Diese Säule haben wir bei einem Elektroinstallateur bestellt. Wir staunten sehr und waren hell begeistert; der Installateur hat uns die Säule mit kompletter Ausstattung geschenkt!

Die gesamte Elektrifizierung kostete ca. CHF 20000.–. Wir wurden von vielen Stellen, nicht zuletzt vom NOS und SMV, finanziell unterstützt und erledigten was immer möglich in Eigenleistung. So konnten wir die Kosten halbieren. Wir sind auf unsere Mitglieder zugegangen und haben nach einem freiwilligen Sonderbeitrag für das Projekt gefragt. Da nur unser Kassier weiss, wer was einbezahlt hat, konnten



Cours de construction du CLAM

Le but de tout club modéliste ne serait-il pas de gérer une infrastructure pour permettre au modéliste consommateur de faire évoluer son engin RTF dans les meilleures conditions et créer une structure d'accueil au sein d'un groupe d'amis en prenant en charge le modéliste débutant pour lui faire découvrir les nombreuses facettes de notre loisir? J'ai l'impression que les clubs négligent un peu la structure d'accueil...

Le bases du modélisme

Le CLAM (Club Lémanique d'AéroModélisme) possède un terrain capable de faire des envieux. La piste en herbe fait 120 mètres sur 35 mètres mais souvent les modélistes semblent encore plus viser les champs voisins mal pavés pour se poser. Qui leur a appris les rudiments pour poser sur le terrain? Lorsque j'arrive au terrain et serre les mains: salut moi c'est Patrick, moi c'est Stéphane, moi c'est Paul...génial, on fait partie d'une communauté mais se connaît-on vraiment? Une de ces personnes me demande si je pourrais programmer sa radio: désolé je ne connais pas cette marque. Ne

pouvait-il pas acheter une radio plus représentée dans le club... ça aurait été plus facile de lui apporter de l'aide! Comment revenir aux bases du modélisme que l'on pratique dans une camaraderie solidaire, apprendre quelques rudiments de construction ou d'aérodynamisme et faire évoluer sa technique de vol en partageant des moments inoubliables?

Cours de construction-formation continue

Lorsque je présente mon projet de cours de construction, j'ai pris d'énormes précautions pour ne pas utiliser les mots prix ou compétition et insister



Beaucoup de convivialité.

sur les notions de découverte, d'apprentissage, de perfectionnement, d'ambiance conviviale, de projets futurs. L'envie de participer fut immédiate pour 14 modélistes, prêts à se lancer dans la construction des

planeurs Introduction ou Inside de chez Hollein. J'ai trouvé un local de construction sur l'Aérodrome d'Yverdon, clin d'œil aux synergies possibles entre des modélistes et un groupe de vol à moteur

Une équipe de copains.





Equilibrage.

qui appartiennent à la même entité: l'AéCS.

Ainsi furent réalisés en 10 soirées des planeurs électrifiés (F5J) de 3 mètres d'envergure pour une masse de 920 g à 1,2 kg. Dans une ambiance conviviale mais étonnamment studieuse, les participants ont appris à se connaître et s'aider. La construction d'une planche de travail plane (voir MFS 3/2016) ou d'une cale à poncer n'a plus de secret pour eux. Ils sont maintenant des experts du repassage (entoilage), des virtuoses de la nervure en balsa ou de la caisse de transport, du centrage et pour certains même des spécialistes de la motorisation. Le choix d'une propulsion électrique leur a été enseigné dans un autre cours. Les désirs des participants ont été écoutés: ailerons ou pas, entoilages divers, une variante vol de nuit a été également réalisée.

Pour beaucoup de ces modélistes, certains même confirmés (!), ce fut la première expérience de construction!

Pour ceux qui désirent en connaître plus sur les détails du planeur, il y a de multiples informations sur le net, car le planeur en question a connu entretemps un succès considérable mérité.

Ne former que la jeunesse?

Un cours de construction apparaît comme une formation. C'est bien plus: un outil pour que les gens se rencontrent, se parlent et se connaissent. Le vol avec un planeur de F5J va également ludiquement les inciter à poser dans une cible, ce qui va constituer un apprentissage à l'atterrissage de précision. Comment calculer son moteur, apprendre les rudiments d'aérodynamisme... toutes ces vertus se cachent derrière un projet de construction.

On nous parle continuellement de l'avenir des jeunes et des subventions accordées aux programmes qui leur sont dédiés mais il n'y a pas de subvention accordée pour des cours pour personnes «plus» âgées! Je pense que ce cours a montré que des personnes d'un âge mur peuvent également être de jeunes modélistes qui ont de longues années eux. Ma croisade pour faire prendre conscience de cela n'a trouvé qu'une seule oreille attentive: le Président de la FSAM, Peter Germann: c'est déjà pas si mal, non? ■

Thierry Ruef



Caisse de transport.



Premiers vols.



Version vol de nuit.



Le solaire pour tous: EzSolarGlider

Le EzSolarGlider a été conçu pour permettre à chacun de réaliser à moindre coût un planeur capable de voler à l'énergie solaire seule, et à un prix très réduit (100 €), en utilisant des composants du commerce. Le composant principal, à savoir les cellules solaires, se trouve facilement sur internet maintenant et avec un rendement élevé qui atteint 20%.

La conception répond aux impératifs suivants:

- Une construction «classique» en balsa avec un tube de carbone pour la partie arrière du fuselage. Le montage ne dure que quelques soirées.

- Une aérodynamique soignée: La conception est basée sur les modèles lancer main, dont il utilise les profils performants mis au point par le célèbre Mark DRELA. De ce fait, l'appareil présente de très bonnes caractéristiques de vol, notamment une vitesse de chute réduite associée à une bonne pénétration. Ce point est important pour bénéficier de la faible puissance disponible.
- La construction est robuste: Les cellules sont placées sous le revêtement, pour être protégées des manipulations. A l'usage, elles ne cassent pas même en cas d'atterrissage un peu brutal.

Le modèle est un 3 axes, apte à voler dans un vent modéré (10–15 km/h). Une première version pour valider les principes a été réalisée en 2 axes, avec empennage papillon. Cette dernière version bénéficie du retour d'expérience de la version initiale pour améliorer la robustesse, et les performances de vol.

Le choix de l'envergure correspond à des critères simples:

- En solaire, plus c'est petit mieux ça vole! C'est contre intuitif, mais en fait la surface augmente avec le carré des dimensions, alors que la masse augmente avec le cube. Et donc le rapport puis-

sance/poids est plus favorable dans les faibles dimensions. Il faut toutefois moduler cette analyse rapide par le rendement aérodynamique qui lui s'améliore avec les dimensions, sinon le Solar Impulse ne volerait pas! La puissance est de 100 W/kg pour le EzSolarGlider, ce qui est très élevé, et permet de voler facilement de fin Avril à fin septembre plusieurs heures par jour.

- Cette forte puissance permet de mettre les cellules sous le revêtement malgré la petite perte de transmission, et de plus autorise le choix d'un groupe motopropulseur du commerce, au lieu de déve-



Caractéristiques générales

Envergure:	700 mm
Corde:	180/160 mm
Surface alaire:	12 dm ²
Masse:	110 grs
Charge alaire:	9,1 grs/dm ²
Profil:	AG16
Générateur solaire:	4 cellules 125×125 mm ² coupées en deux Moteur coreless réduit.
Hélice:	Repliable 5 pouces Switch RC pour la commande moteur
3 mini Servos:	ailerons-direction-profondeur Mini récepteur 4 voies Accus réception 1S 100 Mah

lopper une propulsion spécifique hyper optimisée.

- Et enfin, plus c'est petit, moins c'est cher.

Construction

Le plan et la notice détaillent la construction, je ne donnerai ici que les grands principes.

Le ailes: On découpe les nervures en balsa, la construction est traditionnelle, avec un longeron inférieur en balsa, le longeron supérieur est une tige de carbone diam.2 pour limiter l'ombre sur les cellules.

Le montage des cellules: Les cellules sont assez fragiles et doivent se manipuler avec la protection papier d'origine. Néanmoins, même si elles sont un peu pliées, elles continuent à assurer leur fonction, grâce au réseau de fils sur la face interne.

Pour couper en deux les cellules, le meilleur moyen reste le disque à tronçonner (monté sur une Dremel par ex: et fixée

sur l'établi). La cellule est fixée sur un morceau de dépron avec du scotch, la face sensible protégée par le papier d'emballage fourni, et vers le dépron. Les cellules sont fixées dans l'aile, soit avec de la cyano sur leur support en balsa, soit à la colle silicone. Pour les monter et les souder, immobiliser les par de la mousse entre le longeron carbone et la cellule. Pour souder les cellules: Utiliser du fil de servo standard, le plus léger possible.

Les 8 demies cellules sont câblées en série (repérer les polarités + et - sur les cellules). Une fois les 8 demies cellules mises en série, la tension totale doit être aux alentours de 4 volts nominalement.

Le fuselage

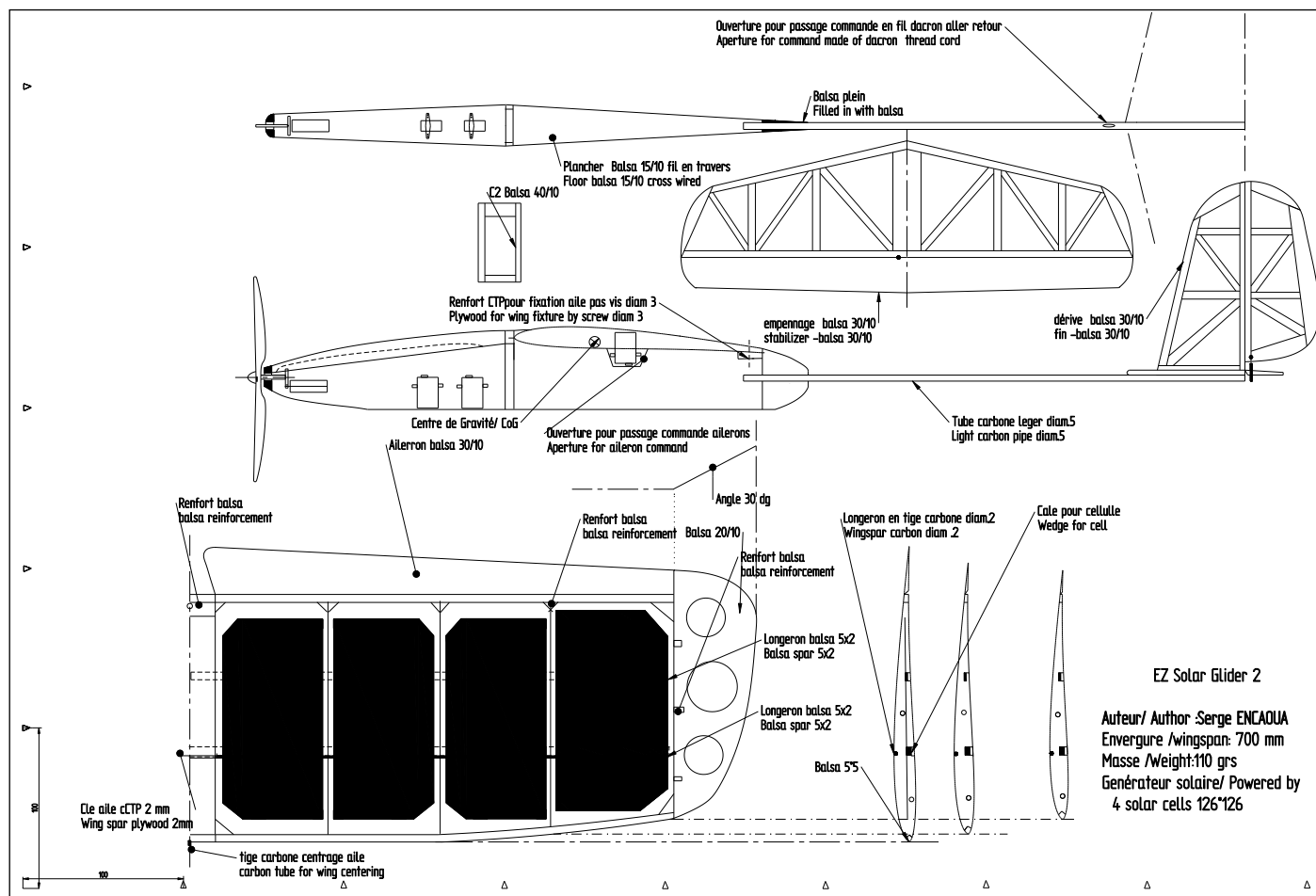
On commence par construire la partie avant en balsa, puis on fixe le tube carbone en veillant au bon alignement. Le moto réducteur est simple-



ment fixé par un peu de colle silicone sur les flancs du fuselage. L'aile se fixe par un téton sur l'avant et une vis au niveau du bord de fuite. Les commandes des gouvernes de profondeur et direction sont faites en fil de Dacron, et passent dans l'ouverture ar-

rière du tube carbone. Elles sont un peu pliées pour atteindre les guignols, mais le fil coulisse sans frottement.

Les commandes d'ailerons sont en tige carbone reliés par de la gaine thermo-rétractable aux guignols d'ailerons, solution connue sur les modèles



indoor. Les empennages sont en croisillons balsa. L'entoilage est en Solite, très léger et bien sûr transparent sur l'extrados. Installation électrique: La commande du moteur est un simple switch électronique, qui permet d'alimenter directement le moteur. Le récepteur est lui alimenté indépendamment par un accus 1S 100 Mah pour assurer la sécurité. Pour les premiers essais, le générateur solaire peut être remplacé par un accu 1S 100 mAh.

Réglages, vol

Respectez la position du centre de gravité, pour ce faire déplacez l'accu de réception. Les débattements sont de $\pm 20^\circ$ sur profondeur et direction, et $\pm 30^\circ$ sur les ailerons. L'appareil est assez réactif aux commandes. Du fait de sa faible inertie, il n'est pas fragile. Afin de prendre en main l'appareil et affiner les réglages branchez un autre accus de 1S 100 mAh sur le connecteur recevant le générateur solaire. Les conditions de vol sont remplies en pratique dès Avril à partir de 11h00 du matin jusqu'à 13h00, et dès le mois de Mai à partir de 10h00 jusqu'à 14h00. Des petits nuages ou un soleil faiblement voilé permettent aussi de voler. Après une expérimentation de plusieurs mois, l'appareil se révèle assez agréable à piloter,

il faut jouer avec l'orientation du soleil pendant la montée initiale.

La vitesse de montée reste assez confortable il atteint en moins d'une minute l'altitude de 50 mètres dès le mois de Mai. En plein été, la vitesse de montée est plus importante. En mode planeur, il accroche la moindre ascendance grâce à un profil lancer main performant. Je l'ai testé aussi en conditions de vent soutenu et quelques turbulences, il se défend bien. Il ne passe pas inaperçu sur le terrain, beaucoup de questions sont posées. Je vous souhaite de bons vols et beaucoup de plaisir.



Une vidéo est disponible ici: <https://youtu.be/YXwRi5vr0a4>

Le plan

Le plan du EZSolarGlider au format PDF avec une notice est distribué sur mon blog <http://ezsolarglider.blogspot.fr/>.

La notice contient toute la nomenclature des composants: Cellules solaires, moteur, hélice, servos, variateur, récepteur et explicite les points particuliers de la construction. ■

Serge Encaoua



Errata

Malheureusement, le MFS a malencontreusement publié dans son édition 6/2016, des légendes qui ne correspondaient pas aux photos. Nous prions les auteurs de nous excuser.

Rédaction

Voici le rectificatif:



Les machines de Anton Laube.



Les modèles se laissent également admirer en statique.

GAM 2000 – Stabio

FPV Racing, 7–10 Luglio 2016

Venerdì, 8 luglio 2016, si sentiva uno strano ronzare nell'aria sopra il campo d'aviazione di Stabio, chi sa cosa era? Piccoli oggetti, ca. 20×20 cm, svolazzavano a gara su un percorso fisso. Eh sì, erano dei droni – più precisamente «Racecopter». Per la prima volta si è

tenuto a Stabio una parte del – FPV Rebel's Cup – dal 8 al 10 luglio. Strano come si muovono questi copter sul percorso pieno di ostacoli, curve strette e gallerie.

La partenza era in gruppi da quattro, dopo alcuni giri soltanto uno o due arrivava al tra-

guardo. Impressionante anche la velocità che raggiungono, sul rettilineo addirittura quasi cento chilometri orari. Ma nel vedere i piloti l'utopia ci ha raggiunto: Stavano tranquilli seduti su una sedia con il telecomando in mano e sul naso degli «occhiali», che in fondo è un monitor che

è collegato con la camera del copter. Il sistema effettivo per volare in questo modo. È divertente osservare questi piccoli oggetti volanti. Resta solo la domanda cosa ci porta ancora il futuro del modellismo. ■

Wolfgang Völler





Flugzeuge im XXL Format am

Kurzfristig und entgegen den ursprünglichen Vorhersagen stellte sich am Samstag, dem 1. Oktober, ein angenehm warmes Herbstwetter mit viel Sonnenschein ein. Dieses zog auch in diesem Jahr wieder mehrere Tausend Zuschauer auf das Fluggelände der Flugplatzgenossenschaft Hausen Oberamt. Dort wartete die MG Affoltern am Albis wiederum mit einem abwechslungsreichen Flugprogramm auf, welches zahlreiche Höhepunkte aus den verschiedensten Sparten des Modellfluges enthielt.



Flugtag in Hausen am Albis



Gross, grösser am grössten – ein neuer Trend an den Flugveranstaltungen

Immer öfter markiert deutlich sichtbarer Rauch die Flugbahn der Showflugzeuge am Himmel. An den Flügelenden befestigte Pyropatronen stossen während einer anspruchsvollen 3D-Präsentation einen grellen Funkenregen aus. Aus einem Kampffjet mit schwenkbaren Tragflächen schiessen im Flug hell aufblitzende Flares, die anschliessend in der Luft realitätsgetreu mit einem Knall explodieren. So setzen die Piloten im Wettbewerb um die Gunst der erwartungsvollen Zuschauer immer mehr spektakuläre Showelemente ein. Dazu wird auch immer häufiger im anspruchsvollen Formations- oder gar Synchronflug geflogen. Am Flugtag 2016 zeigte sich noch ein weiterer Trend: Riesige Showflugzeuge im Massstab 1:2 oder noch grösser tauchten gleich mehr-

fach auf. Lag bis jetzt die Spannweite von Propellerflugzeugen typischerweise zwischen 2,5 bis 4 m, so waren nun Grossmodelle mit Tragflächen von 5 m Breite oder noch mehr anzutreffen.

Die Besucher freut es, denn so kann das Geschehen in der Luft auch ganz gut aus den hinteren Reihen des Zuschauerraums detailreich mitverfolgt werden. Und dies sogar bei den ziemlich grossen Sicherheitsabständen. Der Showflug entwickelt sich so immer mehr zu einer eigenen Sparte, in der mit erheblich steigendem materiellem Aufwand immer noch mehr Spektakel gezeigt wird.

Fesselflug wird dem breiten Publikum vorgestellt

Als willkommene Ergänzung zum Schauflugprogramm wird am Flugtag jeweils eine spezielle Sparte des Modellfluges vorgestellt. In diesem Jahr war es der Fesselflug. Dazu stellten



Aus dem geräumigen Aufleger wird mit der Hebebühne ausgeladen.



Comte AC-4 Gentleman mit 3,05 m Spannweite und 7-Zylinder-Sternmotor in Swissair-Bemalung von Karl Petz.



Riesige Fokker DR1 mit 4,88 m Spannweite über 75 kg Fluggewicht.



Vier Personen schieben die riesige Super Dacathlon zum Pistenrand.



Fesselflugvorführung mit Elektroantrieb vor dem grossen Publikum am Flugtag.



F 104 S Starfighter mit 3,36 m Länge in Jubiläumsbemalung der italienischen Luftwaffe von Rogers Knobel.

sich drei Piloten – der prominenteste von ihnen war der amtierende SMV-Präsident Peter German – nebeneinander mit ihren Flugzeugen auf. Vor dem faszinierten Publikum flogen sie mit ihren leinengesteuerten Modellen synchron verschiedene präzise gesteuerte Wettbewerbsfiguren. Parallel dazu kommentierte der in die-

ser Sparte aktive Punktrichter Heiner Borer den jeweiligen Flugablauf und erläuterte zwischendurch anschaulich den Stand der heutigen Technik im Kreisflug. Weitere Fotos befinden sich unter www.telesys.ch

*Bild und Text:
Hermann Mettler*



Beeindruckender Funkenregen während 3-D-Flugführung.



Schnupperwoche Segelfliegen

Ein faszinierendes, herausforderndes Hobby ohne administrativen Aufwand einfach kennenlernen

- 12 Ausbildungsflüge
- Persönliche Betreuung
- Erfahrene Fluglehrer
- Pauschalpreis: CHF 980.-
- Flugstunden für spätere Basisausbildung anrechenbar

24.04. bis 28.04.2017
12.06. bis 16.06.2017
07.08. bis 11.08.2017
09.10. bis 13.10.2017

**SCHÄNIS
SOARING**

**ALPINE
SEGELFLUGSCHULE
SCHÄNIS AG**

Flugplatz
CH-8718 Schänis
Telefon +41 55 619 60 40
info@schaenissoaring.ch
www.schaenissoaring.ch



PS 01.2017



Wieser Modellbau-Artikel

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

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

Inh. Hildbrand und Perle







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






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

www.wiesermodell.ch

Modellflug und Modellbau an der Suisse Toy 2016

Bei unserem vierten «Auftritt» anlässlich der Suisse Toy 2016 sorgte bereits der neue Standplatz für Sorgenfalten: mitten in der Gamer-Welt platziert, umgeben von grossen Bühnen und dem Drohnen Air Race, dazu eine Dauerbeschallung nahe der Schmerzgrenze – würden da Familien zu uns kommen...?!? Da prallten Welten aufeinander...!!

Bereits der erste Tag zeigte uns, dass die Sorgen unbegründet waren. Zahlreiche Familien fanden den Weg zu uns; etliche suchten uns am «alten» Ort und waren dann nach einer ersten kurzen Enttäuschung positiv überrascht, uns doch noch zu finden.

Die EPP-Gleiter «MUxyli» fanden reissenden Absatz: Innerhalb von vier Tagen wurden ca. 100 Gleiter gebaut und eingeflogen. Diese Modellchen fliegen nach einer weiteren Verbesserung sehr gut und sind zudem äusserst widerstandsfähig.

Daneben wurden drei Bautische, an welchen einfache, vereinstaugliche Depron-Vämpis gebaut wurden, viel beachtet. Geschätzt wurde vom Publikum auch, dass hier Modellbauer und -flieger mit viel Herzblut am Werk waren und Fragen jederzeit gerne beantworteten. Man spürte offenbar, dass hier Kommerz nicht an erster Stelle stand...!

Mithilfe der Kollegen der MG Burgdorf und von Vereinsmitgliedern der MG Münchenbuchsee gestalteten wir den Stand mit Modellen verschiedenster Art: Vom Eigenbau-Hallenmodell mit einem Abfluggewicht von ca. 30 g bis zum Segelflugmodell ASK-21 mit stolzen 15 kg Abfluggewicht wurde eine sehr breite Palette gezeigt! Dazu gesellte sich eine sehenswerte Heli-Ecke. Ebenfalls viel beachtet wurden die sieben PC-7- und P-3-Modelle, welche anlässlich unseres Baukurses vom letzten Winter gebaut wurden und ihre erste Flugsaison erfolgreich absolviert haben.



Bau der Gleiter MUxyli.

Mehrfach wurde lobend erwähnt, dass der SMV-Stand in der präsentierten Form in der scheinbar übermächtigen Gamer-Welt einen wertvollen Platz einnahm. Ich hoffe sehr, dass der SMV auch in den nächsten Jahren an der Suisse Toy präsent sein wird – für un-

sere geliebte Freizeitbeschäftigung ist es eine wichtige, viel beachtete Plattform! Wir erreichen ein Publikum, welches kaum einmal einen Modellfluganlass besuchen dürfte; es ist aber wichtig, dass wir zeigen können, dass es uns gibt!



Bau der Gleiter MUxyli.



Bau der Gleiter MUxyli.



Micro-Modelle.

Mir bleibt abschliessend allen zu danken, welche das ganze Unterfangen möglich gemacht haben! Wie im letzten Jahr war nur dank einem wertvollen Zusammenspiel von Alt und Jung eine Gesamtpräsenzzeit von ca. 250 Stunden realisierbar – deshalb: vielen herzlichen Dank an alle Helferinnen und Helfer! ■

*Text: Res Dauwalder,
MG Münchenbuchsee
Bilder: Roland Huchthausen,
Res Dauwalder*

Weitere Bilder auf der
nächsten Seite →



Heli-Modelle.



Depron Vämpi.

Eine ganze Schar Fabelwesen in Hildisrieden

IGG Herbsthock 2016

Drei Elfen und 65 IGG-ler fanden dieses Jahr den Weg nach Hildisrieden zum diesjährigen Höck der Interessengemeinschaft der Grosssegler und Elfen. Was es mit diesen Elfen auf sich hat – einfach weiterlesen.

Die Doodle-Umfrage hat sich bestens bewährt: Bis am Vorabend des Höcks, der am 12.11. 2016 über die Bühne ging, hatten sich über 100 Mitglieder gemeldet. Wobei sich – wie schon erwähnt – davon 65 effektiv angemeldet hatten. Don Attilio leitete die Versammlung mit viel Witz. Es wurde viel gelacht, während wir das vergangene Jahr Revue passieren liessen.

Gegen 220 Mitglieder zählt die IGG nun schon. Das Inkasso, welches seit diesem Jahr durch den Aeroclub erfolgt, verein-

facht dem Kassier die Arbeit ungemein. Vielen Dank an Ives Burkhardt, Generalsekretär des Aeroclubs, welcher dies eingefädelt hat, und an Heidi Brentini, welche das Inkasso für die IGG mit viel Engagement erledigt. Auch für 2017 haben wir wieder viele interessante IGG-Anlässe geplant: Zum Beispiel gehen wir im April zusammen in den Greifvogelpark nach Buchs im Rheintal. Das muss man einfach gesehen haben: Adler und Eulen, die einem nahe am Kopf vorbeifliegen. Das Flachlandfliegen findet bei der MG Wil statt. Da wir im 2017 das 35-jährige Jubiläum feiern, wird auch dieser Anlass ein spezielles Ereignis werden. Das OK ist schon intensiv am Vorbereiten.

Nun zu den Elfen: Georg Staub beschrieb am Nachmittag eindrucksvoll die Geschichte der ersten beiden Elfen. Wobei auch hier die Ausnahme die



Regel bestätigt. So hat die Elfe P 1, HB-278, aus dem Jahre 1939 gerade Flügel praktisch ohne V-Form. Entsprechend anspruchsvoll soll das bereits 1949 stillgelegte Segelflugzeug zu fliegen gewesen sein. Ein Blick genügt, um zu erkennen, dass diese erste Konstruktion von Werner Pfenninger seiner Zeit um Jahrzehnte voraus war. Die Flügelgeometrie ist nach über siebenzig Jahren noch topmodern. Das kleine Segelflugzeug mit 9 Metern Spannweite wog gerade mal 43 Kilogramm und war mit Wölbklappen versehen. Auch das von Pfenninger selbst entwickelte dünne, widerstandsarme Flügelprofil war 1938 ein Blick in die Zukunft. Die zweite Version bekam dann eine Spannweite von 10.6 Metern. Diese bildet nun die Grundlage der neuen Modelle. Daniel

Aeberli (Choco Fly) und Markus Spalinger stellten ihre beiden Modelle im Massstab 1:2 vor. Und wie könnte es anders sein, Padi Trauffer baut seine Version wieder im Massstab 1:1 und will dabei das ursprüngliche leichte Fluggewicht noch unterbieten. Wir sind gespannt. Das erste fertige Modell von Daniel Aeberli hat übrigens den Erstflug erfolgreich hinter sich. Wir sind überzeugt, dass wir in Zukunft noch mehr solch gelbe Fabelwesen auf den Modellflugplätzen antreffen werden. Der Bau der grossen Elfe wird übrigens vom deutschen TV-Sender DMAX dokumentiert. Unser fabelhafter Padi wird nächsten Sommer im Modellbauer-Duell zu sehen sein! ■

Grüsse IGG-Schweiz



SPORTLICHE ELEGANZ

DER THERMIKATHLET

HYPERION

HOCHWERTIGE VOLL-GFK-BAUWEISE

WÖLBKLAPPEN & PENDELHÖHENLEITWERK

3-TEILIGE TRAGFLÄCHE (PROFIL: HN354 MOD.)

ENORM HOHER VORFERTIGUNGSGRAD

0314092E (ARF)

761,90CHF

0314092P (PNP)

1.088,89CHF

-  3400 mm
-  1250 mm
-  3000 g
-  HN-354 mod.
-  85 dm²

Staufenbiel

www.staufenbiel-shop.ch

HOTLINE: 041- 5006440 • E-MAIL: INFO@STAUFENBIEL-SHOP.CH

KAUF AUF RECHNUNG MÖGLICH • KEINE VERSANDKOSTEN AB 100,- CHF WARENWERT

Region NOS

Es ist noch jeder wieder heruntergekommen – fragt sich nur wie?

Die spannende Geschichte einer Baumbergung

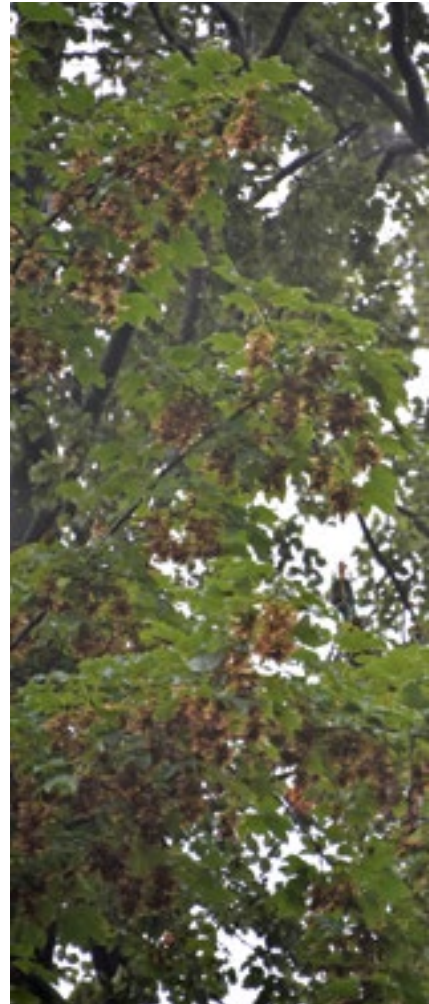
Schweizermeisterschaften F5J auf dem Flugplatz Pfäffikon: Ausgereizt bis zum letzten Meter wurde geflogen bei nicht gerade anmücheligen Wetter. Was immer wieder vorkommt, passierte auch diesmal: Gleich zwei der wunderschönen RC-Segelmodelle sind an Bäumen hängen geblieben. Nach kurzer Rekognoszierung stellte die Besitzer fest, dass die Bergung kein Spaziergang sein würde

und googelten nach einem Profi-Kletterer, was an einem Sonntag gar nicht so einfach ist. Der wurde schliesslich gefunden und mit ihm telefonisch auf Montagmorgen abgemacht; so früh, dass der Berichterstatter beinahe zu spät kam. Fazit: Eine solche Modellbergung ab hohen Bäumen ist schon sehr eindrücklich. Probierts doch einmal und ihr werdet staunen. ■

E. Giezendanner



Wo ist das Flugzeug?



Wooo?



Baumkletterer Kevin weiss es und ist gut ausgerüstet.



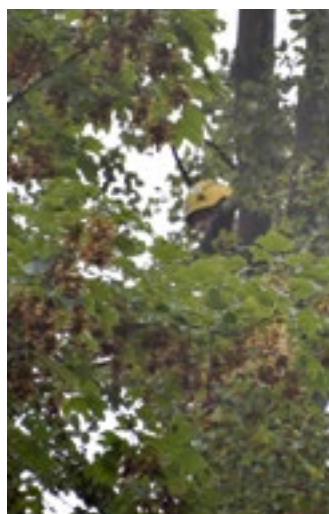
Welche Route und Taktik wird er wohl wählen?



Mit der Steinschleuder wird eine Schnur über einen Ast geschossen ...



...und daran das Kletterseil hochgezogen.



Ein Helm taucht auf...



...und ein Stück Flügel.



Annäherung von unten.



Hat ihn.



Packt ihn.



Beginn des schwierigen Abstiegs.



Unverkennbar ein Profi am Werk.



Wer kommt denn da mit was aus dem (Ur-)Wald?



Hat doch etwas gelitten – schliesslich hat's auch anständig geknallt.

NOS
Modellflug
Region Nordostschweiz



Ende gut, alles gut.

Herbstwetter – Börsenwetter

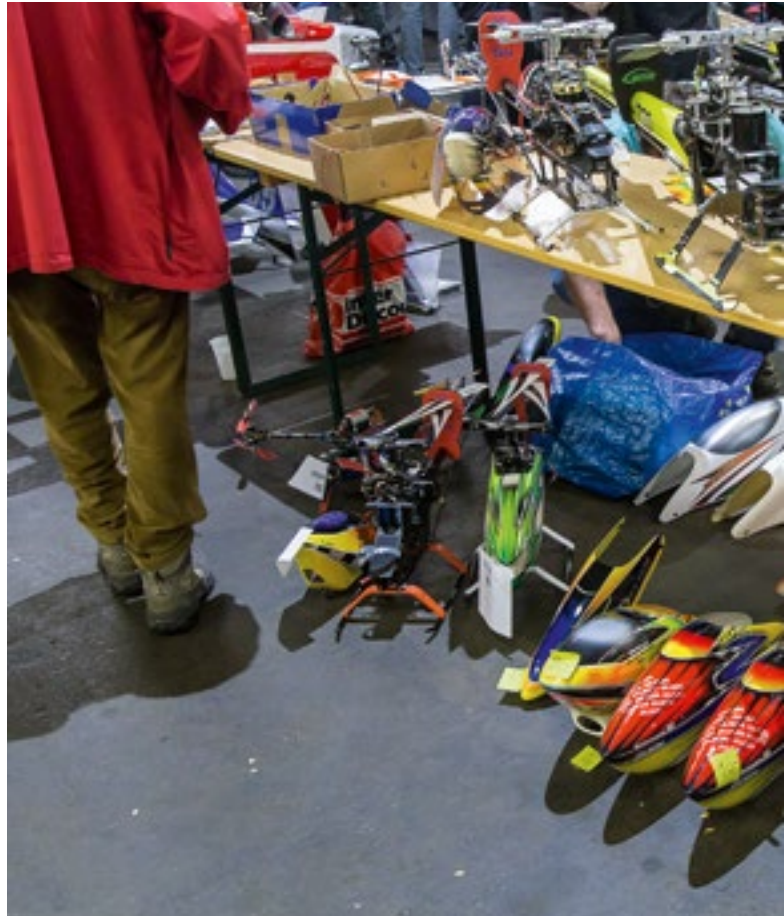
Am 5. November war es zum 28. Mal so weit. In der Halle der Ju-Air fand die Modellbaubörse 2016 statt. Alle bereitgestellten Tische waren im Nu besetzt. Schon bald erwartete ein riesiges Angebot an Flugzeugen und Helikoptern die teilweise auch schon zur frühen Stunde eingetroffenen Käufer.

Auffällig in diesem Jahr waren die zahlreichen 3D-Helikopter, welche in verschiedenen Grössen zum Verkauf bereitstanden. Geht der Trend wieder hin zum Flächenflug? Quadro- und Multikopter gab es ebenfalls von einfach und günstig bis zu leistungsfähigen Kameradrohnen in den höheren Preissegmenten.

Segler mit oder ohne Antrieb waren fast in jeder Grösse und dazu sehr zahlreich vertreten. Dazu viele schöne Zweckmodelle. Darunter einige in per-

fekt gebautem Neuzustand. Daneben warteten angefangene Bauprojekte für die Fertigstellung im kommenden Winter. Und dazu viel Zubehör wie Motoren, Akkus, Regler und ganze Fernsteuerungen. Vieles davon wurde, da Restposten, zu stark reduzierten Preisen angeboten. Dank der grossen Vielfalt gab es bestimmt für jeden Anspruch etwas zu kaufen. Weitere Fotos: www.telesys.ch

*Bild und Text:
Hermann Mettler*



3D-Heli mit viel Zubehör im Neuzustand.



An vielen Tischen herrschte in der Halle 7 um 9 Uhr dichtes Gedränge. Grosses Heli-Angebot und riesige Auswahl an Flächenflugzeugen jeder Preislage.



Gehobene Preisklasse: ASK 14 motorisiert mit 5,72 m Spannweite und mit Einziehfahrwerk.



Für das kleine Budget: Eleganter Doppeldecker für Fr. 80,-, motorisiert und fertig bespannt.



Verbrennungsmotoren für Sammler: Grosse Kollektion inkl. Wankelmotor.



Der Venom ist startbereit.

Ein Bubentraum – Pilot einer Venom

Ich erinnere mich noch gut, wie zu meiner Jugendzeit fast täglich die Schweizer Luftwaffe mit ihren Venom DH-112 im Tiefflug über unsere Gegend hinwegbrauste.

250 dieser Flugzeuge standen von 1954 bis 1983 im Einsatz der Armee. Es war mein Bubentraum, einmal ein Flugzeug dieses Typs zu pilotieren. Militärpilot zu werden, das war mein Ziel.

Zwar hatte ich Zeit meines Lebens immer irgendwie mit der Fliegerei zu tun – sei es als Modellflieger oder als Segelflieger – aber mein Bubentraum blieb ein solcher.

Das Flugbild dieses aussergewöhnlichen Flugzeuges hatte sich aber so in meinen Kopf eingebrannt, dass ich schon als junger Modellbauer versuchte, die Venom als Modell nachzubauen. Die damaligen begrenzten technischen Möglichkeiten verhinderten dies aber. So musste ich gut 70 Jahre alt werden, bis sich mir ein erfolgreicher Weg auftat, zumindest als Modellpilot eine Venom zu fliegen.

Als passionierter (und pensionierter) Fesselflieger war mir von Anfang an klar, es musste ein **Fesselflugmodell** werden. Baukästen zu diesem Modell

gibt es keine und eine «Schaumwaffel» kam für mich nicht in Frage. Weitergeholfen hat mir schliesslich ein Venom-Bauplan eines PSS-Seglers von

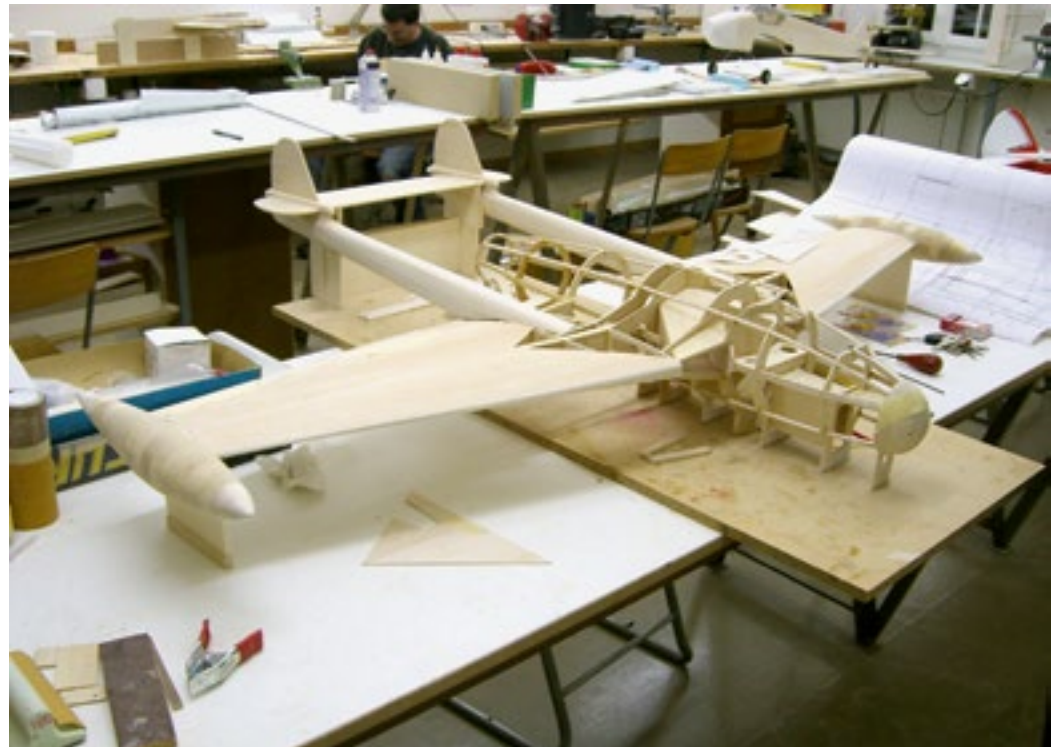
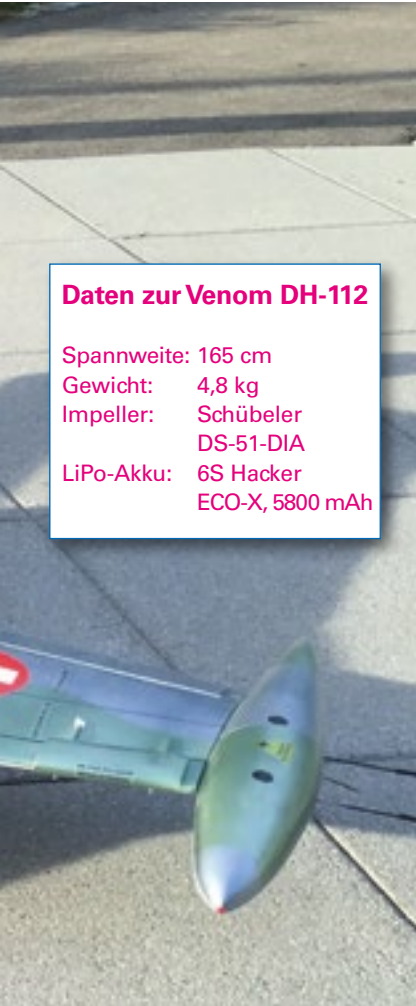
Keiro Modellbau in Rothrist. Damit hatte ich wenigstens die wichtigsten äusseren Parameter zur Venom DH-112. Die von Keiro für mich hergestellten Frästeile



Hanspeter am Bauen.

Daten zur Venom DH-112

Spannweite: 165 cm
 Gewicht: 4,8 kg
 Impeller: Schübeler
 DS-51-DIA
 LiPo-Akku: 6S Hacker
 ECO-X, 5800 mAh

**Venom im Rohbau fertig.**

konnte ich nur zum Teil gebrauchen – ich wollte ja schliesslich keinen Segler, sondern einen impellergetriebenen Jet bauen. Die ganzen Pläne wurden

umgearbeitet, was nur dank der Hilfe meines genialen Modellbaukameraden Hanspeter Horisberger möglich war. Hanspeter war von der Idee Venom

**Das Werk ist vollendet!**

so angefressen, dass er sich auch gleich an den Bau des Modells machte. Wer ihn kennt, weiss, dass es für ihn keine Probleme gibt. Im Nu, d. h. nach unzähligen Laubsäge- und Leimstunden, stand der Rohbau auf dem Werkstisch. Bis zum schlussendlichen Finish mit all seinen Details und dem originalgetreuen Cockpitausbau vergingen dann nochmals einige Monate. Doch dann stand sie da – die Venom DH-112, Mk 4!

Ich kann das Gefühl kaum beschreiben, als die Venom zum ersten Mal auf der Kreisflugpiste der MG Breitenbach zum

Start bereitstand. Mein Bubentraum wurde wahr! Der Impeller heulte auf, das Modell beschleunigte, hob ab – die Venom flog. Zwar noch etwas wacklig, weil der Schwerpunkt nicht ganz stimmte und sich bald herausstellte, dass der eingebaute Impeller zu schwach war. Mängel, welche rasch behoben waren. Ein leistungsstärkerer Impeller und vergrößerter Lufteinlass brachten den Erfolg.

Nun bin ich stolzer Pilot einer Venom. ■

Heiner Borer

**Venom-Rumpf im Aufbau.**

Internationaler GPS-Triangle-Contest in Eglisau

Bei guten Wetterbedingungen wurde der zur Eurotour zählende GPS-Triangle-Contest auf der Graspiste der MG Zürich in Eglisau durchgeführt. Dabei fanden sich erfreulicherweise 24 Piloten für die Scale-Klasse 1:3 zum Start ein, und deren 18 Teilnehmer starteten in der Klasse SLS (Selbststarter).

Am Samstag konnte bei idealem Wetter rechtzeitig mit dem ersten Durchgang begonnen werden, und es entspannte sich sofort ein interessanter Wettbewerb, wobei um jeden Meter gekämpft wurde. Dass das dann allerdings nicht immer gut ausgehen konnte, lag zwar auf der Hand, denn bei einem sehr tiefen Endanflug wurde eine Baumkrone mit sauberem Schnitt «geköpft». Das hat wohl niemand erwartet. Die Lacher hatte der noch glücklich, – mit überschaubaren Blessuren am Segler landende Pilot allerdings auf seiner Seite. Den erst kürzlich neu dazugekommenen Speed-Durchgang gewann der Schweizer Christoph Mächler mit grossem Ab-

stand und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von sage und schreibe 173,8 km/h!

Leider wartete dann der Sonntag mit komplett anderen Wetterverhältnissen, mit Westwind und sehr unkonstanter Thermik auf. Dies zeigte sich auch in der Anzahl durchflogener Runden (zwischen 1 und 8!), so dass die Rangliste laufend kräftig durchgemischt wurde.

Durch die strikte, zügige Organisation (Wettbewerbsleiter Thomas Ritzmann) und dank der unermüdlichen Schlepp-Piloten (Thomas Bruggisser, Adrian Zollinger, Urs Moos und Silvio Meier) konnte am späten Nachmittag zur Siegerehrung gerufen werden.

In der Klasse Scale 1:3 gewann Josef Mögn (D) vor Stefan Müller und Tiakko Weber.

Bei der SLS-Klasse siegte auch Josef Mögn, knapp gefolgt von Holger Genkinger, und auf dem dritten Platz etablierte sich Christoph Mächler.

Die Resultate sämtlicher Events der Eurotour können unter www.gps-triangle.net eingesehen werden. ■

Text: Walter Wuhrmann
Fotos: Roger Gunzinger





Freiflug-Schweizermeisterschaften

Plamboz Neuenburger Jura

Zum zweiten Mal wurde die Schweizermeisterschaft in Plamboz im schönen Neuenburger Jura durchgeführt. Am Samstag wurde in der Kategorie F1A-SK und F1B geflogen. Elf Piloten, sechs F1B und fünf F1A-SK kämpften mit dem Wind und um die Medaillen.

Im ersten Durchgang wurden für eine erste Selektion 240 Sekunden angesagt. Kein Pilot erreichte die Maximalflugzeit. Dann wurde die Maximalflugzeit auf 180 Sekunden angesagt und für die vier verbleibenden Durchgänge beibehalten. Die F1B-Modelle, das sind Gummimotormodelle,

mussten zum Teil weit im Osten zurückgeholt werden. Schweizermeister wurde Christian Andrist vor Dieter Siebenmann und Dominik Andrist. Auch die SK Sonderkonstruktionsmodelle hatten ihren eigenen Weg, wo sie hinfliegen. Es wurde im gleichen Modus wie F1B geflogen. Schweizermeister wurde Heinz Bleuer vor Christoph Bachmann und Michael Bleuer.

Am Sonntag konnten wir wegen Nebel erst um ca. 11.30 Uhr den Wettbewerb eröffnen. Zwanzig Piloten kämpften um die Minuten und Sekunden, um dann in die Ränge zu kommen. Es wurden wie am Samstag fünf Durchgänge geflogen. Acht Piloten erflogen im ersten





Durchgang die 240 Sekunden, auch der Junior Glen Maurer. Der mittelstarke Wind aus Südwest brachte die Modelle Richtung Bahnlinie, wo stündlich ein Zug vorbeifuhr, wenn nicht gerade ein Modell F1B auf den Schienen lag und überfahren wurde. Die besseren Piloten erreichten mit den 50 Meter langen Leinen eine Starthöhe von sage und schreibe ca. 110 Meter. Zwei Piloten, Michael Bleuer und Lauri Malila, mussten nach dem fünften Durchgang ins Stechen. Sechs Minuten mussten geflogen werden, wobei Michi die bessere Zeit hatte und Schweizermeister vor Lauri Malila und Andres Reto Maurer wurde. Alles in allem war es ein fairer und schöner Wettbewerb.

Vielen Dank an alle Helfer, Zeitnehmer und natürlich der Familie Grezet, die uns das Feld zur Verfügung stellte. Ranglisten auf www.modellflug.ch

Jörg Strub, Wettbewerbsleiter
MG Breitenbach



F1A-SK v.l.: Christoph Bachmann (2.), Heinz Bleuer (1.) und Michael Bleuer (3.).



F1B v.l.: Dieter Siebenmann (2.), Christian Andrist (1.) und Dominik Andrist (3.).



F1A v.l.: Lauri Malila (2.), Michael Bleuer (1.) und Andres Reto Maurer (3.).



- 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 • Kläger AG • Schulstrasse 4 • 9607 Mosnang • www.balsa.ch • rik@balsa.ch • T: 071 983 52 50 • F: 071 983 52 52

Schweizermeisterschaft RC-Segelflug (F3B)

Hitzeschlacht in Binningen

Zum vierten Hohenstoffeln-Pokal trafen sich dieses Jahr 36 Piloten aus der Schweiz, aus Deutschland, Frankreich und Holland. Dieser internationale F3B-Wettbewerb gilt für Schweizer zugleich als Schweizermeisterschaft.

Das Wochenende verlangte den Piloten wie auch den Helfern alles ab, da am Samstag und Sonntag Temperaturen

von über 35 Grad herrschten. Zudem wehte während beiden Tagen nur ein schwacher Wind. Daher fühlte sich die Hitze noch unerträglicher an.

Da der geplante Wettbewerbsleiter aus gesundheitlichen Gründen kurzfristig absagen musste, stellte sich Reinhard Dylla dankenswerterweise zur Verfügung. Er hatte bereits die Weltmeisterschaft 2013 in Dresden organisiert und war daher der ideale Ersatz.

Die Zeitflüge gestalteten sich das ganze Wochenende als nicht sehr herausfordernd, da man meistens irgendwo einen «Bart» finden konnte. Weil die Wetterverhältnisse gegen Mittag hin thermisch wurden, war die Taktik beim Streckenflug sehr entscheidend. Die höchste Streckenzahl war 32 Strecken von Andreas Herrig, der noch in der Thermik kreiste, um mit möglichst grosser Höhe in den Parours einfliegen zu können. Der Speedflug war ebenfalls eine Thermik-Lotterie. Den schnellsten Speed sicherte sich Jens Buchert mit 13,2 Sekunden.



Schweizermeister, von links nach rechts: Niklaus Huggler, Andreas Böhlen, Nicolas Peruch vor dem Hohenstoffeln.

Bei den Modellen gibt es nicht viel Neues zum Berichten: Vertreten waren vor allem der Pike Precision, Freestyler, Jedi Lift und Radical Jazz. Da beim Zeitflug meistens 10 Minuten geflogen werden, wird über eine Reglementsänderung diskutiert. Man darf gespannt sein, was sich diesbezüglich in Zukunft ergibt!

Der amtierende Weltmeister Martin Herrig konnte sich den Sieg vor Jens Buchert und Vizeweltmeister Andreas Herrig

sichern. Den Schweizermeistertitel holte sich zum x-ten Mal Andreas Böhlen vor Niklaus Huggler und Nicolas Peruch. Trotz der Hitze war es ein gut organisierter und spannender Wettbewerb. Zudem konnte man bei der Siegerehrung, die von Ruedi Schaub durchgeführt wurde, ab und zu schmunzeln. Auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr!

*Text: Roland Hofmann
Fotos: Thomas Kübler*



Ruedi Schaub in seinem Element bei der Siegerehrung.



Sieger Hohenstoffelnpokal, von links nach rechts: Jens Buchert, Martin Herrig, Andreas Herrig.

Challenge Cup Breitenbach

Beliebter RC-Kunstflug-Saisonabschluss

Der Challenge Cup in Breitenbach ist längst kein Geheimtipp mehr, sondern gehört neben den F3M-Wettbewerben in der Romandie klar zu den grössten RC-Kunstflugwettbewerben der Schweiz. Teilnehmerzahlen von 20 und mehr sind jeden Oktober auf dem Flugplatz Erlen Tradition. Initiant und Organisator Felix Andres würde zwar am liebsten selber mitfliegen. Das ist ihm durch den heute doch ganz erheblichen Aufwand kaum

Die Gewinner	
Challenge Classic	
1.	Rubin Marc
2.	Jund Pirmin
3.	Schürmann Alois

Die Gewinner	
Tuscon	
1.	Drack Patric
2.	Spillmann Jean Claude
3.	Schürmann Philip



Die Gewinner des Classic v.l. Pirmin Jund, Marc Rubin und Alois Schürmann.



Tuscon-Programm, die Ersten v.l. Philip Schürmann, Patrick Drack und Jean Claude Spillmann.

mehr möglich. Bleibt zu hoffen und zu wünschen, dass er dem F3A-Sport weiterhin treu bleibt, weiterhin schöne Figuren an

den Himmel zaubern möge und den wunderschönen Challenge Cup organisiere. Vielen Dank, Felix.

GZ



Onyx 2.0-4.0m



Attacko 2.0-2.9m



DG600 3.4m



glooramsler.ch

glooramsler@bluewin.ch

Bruggerstrasse 35, CH-5102 Rupperswil
Tel. 062 897 27 10 / Fax 062 897 27 11

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

langjährige Erfahrung

Öffnungszeiten:	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



suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

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





Eindrückliche Startphase an der SM F5J Thermiksegler mit Höhenlogger.

18th Swiss Electric Flight Nationals

Elektroflug-Schweizermeisterschaften 2016

Der Wunsch, an einem einzigen Wochenende die Segler (F5B)- und Pylon-Klasse (F5D) auf demselben Platz durchführen zu können, war leider nicht zu realisieren. Die neueste Kategorie Thermiksegler mit Höhenlogger musste ohnehin separat ausgetragen werden. So gab es dann drei Schweizermeisterschaften an drei Tagen auf drei Plätzen. Vielen Dank den organisierenden Vereinen. Ranglisten siehe modellflug.ch



Pylon Racing F5D

Die tollkühnen Männer mit ihren rasenden «Kisten» trafen sich auf dem Flugplatz First der MG Illnau-Effretikon. Dank ausgezeichneter Vorbereitungen durch Marcel Schlage mit seiner Crew in Zusammenarbeit mit dem einheimischen Verein konnte der Anlass problemlos und in allerbesten Stimmung durchgeführt werden. Die Rennstrecke konnte ausgezeichnet in das wunderschöne Fluggelände in First eingepasst werden.

Die schnellen Segler F5B

Die F5B-Klasse ist die erste und älteste Elektroflug-WM Kategorie (seit 1986). Die Anforderungen an Modell und Pilot sind sehr vielfältig: In 200 Sekunden möglichst viele Strecken à 150 m zu fliegen – und das ohne Motor (auf der Strecke) –, 10 Minuten Segeln mit möglichst wenig Motorlauf-Sekunden sowie eine zeit- und metergenaue Ziellandung zum Dessert! Die Schweizermeisterschaft konnte Dank Initiative

und tatkräftiger Unterstützung durch Andy Lang, MG Sulzer, auf dem schönen Fluggelände der MG Sulzer Winterthur in Wiesendangen doch noch im Spätherbst ausgetragen werden.

Die Neue: F5J Thermik-Segler

Seit 2014 ist F5J-Thermiksegler neue Kategorie der FAI-World Cup-Klasse. Da war es nur logisch, dass unsere Elektroflieger mit einer Schweizer-

meisterschaft nachziehen würden. Die Flugaufgabe besteht in einem 10 Minuten Dauerflug und einer Ziellandung. Dies mag auf den ersten Blick banal tönen. Die Modelle sind jedoch mit einem



Seriöse Vorbereitung ist auch im Pylon Racing alles.



Die Pylon Racing Medaillengewinner: v.l. Raphael Auchli, Thomas Wäckerlin und Willy Wälti.



Medaillengewinner in der Segelflugglasse F5B: v.l. Thomas Wäckerlin, Remo Frattini und Marco Cantoni.

Höhenlogger ausgerüstet. Dieser misst die Höhe (ab Startplatz) 10 Sekunden nach dem Motoraussschalten. Beträgt diese Höhe weniger als 200 Meter, werden 0,5 Punkte pro Meter abgezogen, über 200 Meter 3 Punkte. Der Logger wird nach der Landung ausgelesen. Die maximale Motorlaufzeit beträgt 30 Sekunden, muss aber nicht genutzt werden. Der Pfäferiker Verein hat die erste SM übernommen. Trotz leichten Regens waren die Leistungen ganz erstaunlich. ■

E. Giezendanner



Die ersten SM-Medaillengewinner in der neuen F5J-Kategorie: v.l. Koni Oetiker, Alois Kurmann und Sven Egli.

