modell flugsport

1/2023
JANUAR / FEBRUAR
JANVIER / FÉVRIER
GENNAIO / FEBBRAIO
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

9 771424 423003 01

Insider Modellbau
www.elektroflug.ch

Bernstrasse 127 | 3052 Zollikofen | Tel. 031 911 73 22

DFS Weihe von Pichler

Das Original der DFS Weihe wurde 1938 von H. Jacobs der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) konstruiert. Dabei sollte die Weihe den damals sehr beliebten Rhönadler übertreffen. Das Flächenprofil wurde übrigens vom Reiher übernommen. Bei diesem Modell handelt es sich um einen sehr schönen Lasercut Holzbaukasten in feinster Qualität.

Das Modell kann wahlweise als Segler oder Elektrosegler gebaut werden. Der Einbau elektrischer Störklappen ist nach eigenem Ermessen möglich.

Produktbeschreibung

- Holzbausatz (Laser Cut)
- Klassisches Segelflugmodell
- Komplett mit allen benötigen Holzteilen
- Steuerung über Seiten-, Höhen- und Querruder
- Landeklappen Einbau nach eigenem Ermessen möglich
- Ausführliche, bebilderte Bauanleitung
- Kleinteile, Anlenkungen

Technische Daten

- Spannweite = 2 770 mm
- Länge = 1 241 mm
- Gewicht = ca. 1.4 kg
- Flächeninhalt = 51.24 dm²
- Maßstab = 1:6.5

BAE Hawk | RBC-Kits

P80 shooting star | RBC-Kits

Albatros D.III | Pichler

Kobold | Pichler

Slite V2 | Höllein

Gurke | Höllein

Wir haben die passenden Holzbausätze für die Bausaison.

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

modellmarkt24.ch

Editorial Seite 5

Ein Riesenspektakel Seite 6
Un spectacle extraordinaire

Markt – Info – Marché Seite 14

Magazin Seite 18

Pages romandes Seite 29

Pagine della Svizzera italiana Seite 34

Aus den Regionen und Vereinen Seite 38

Sport Seite 42

SMV/FSAM Seite 51

Agenda/Calendarium Seite 53

Aus meiner Sicht/Impressum Seite 55

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

Titelbild / *Frontispice:*
Die Trojan Legends als Sieger am Staffelfliegen Riggisberg.
Les Trojan Legends, vainqueurs à Riggisberg du vol en escadrille.
Foto: MG Riggisberg

Blade 150 FX RTF

BLADE®

Der Blade® 150 FX ist der perfekte Indoor- und Outdoor-Hubschrauber für Anfängerpiloten, die bereit sind, von Koaxialhubschraubern und Multirotor-Drohnen zu Single-Rotor-Helis aufzusteigen. Der 150 FX bietet Anfängerpiloten, die eine neue Herausforderung suchen, ein befreites und einfaches Erlebnis.

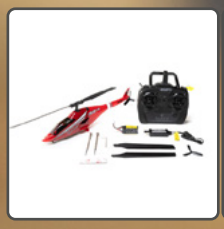
FEATURES:

- Flugleistung: Utra-stabiles flybarless-design mit fix pitch rotor
- Robuste Haltbarkeit: Belastbare zelle und rotoren
- Gut Sichtbar: Throwback-farbschema und leds

IN THE BOX:

- (1) Komplett vormontierter Blade 150 FX Heli
- (1) 2S 320mAh LiPo: 150 FX
- (1) USB Ladegerät
- (1) Bedienungsanleitung

Artikel-Nr.: BLH4400 RTF



Spezifikationen

Rotor-Durchmesser.....332 mm
Fluggewicht:.....123 g
Motor:..... Brushed
Akku: ..... 2S 7.4V - 320mAh LiPo

www.lemaco.ch

NX8

8-CHANNEL
TRANSMITTER SYSTEM

SPM8200 (mit AR8020T)
SPMR8200 (nur Sender)

The NEXT GENERATION:

➤ *Innovativ* ➤ *Effizient* ➤ *Vielseitig*

Die Spektrum NX8 der nächsten Generation bietet eine mächtige Kombination von Features und Programmiermöglichkeiten, wie kein anderer 8-Kanal Sender. Dazu gehören WLAN, ein grosses beleuchtetes 3,2“ Farbdisplay und Unterstützung der Smart Technologie ab Werk.
Die NX8 ist bereits ab Werk voll kompatibel mit der Smart Technologie.
In Verbindung mit Spektrum™ Smart Akkus und Smart Avian™ Regler erhält man auf dem Sender essentielle Telemetrie Daten in Echtzeit.
Die WLAN-Fähigkeit der NX8 bietet noch mehr praktische Konnektivität!
Die Produktregistrierung erfolgt direkt am Sender, die automatische Firmware Upgrades direkt auf das Gerät, eine moderne und innovative Benutzererfahrung!

DSMX

FEATURES

- Set bestehend aus NX8 Sender und DSM2®/DSMX® kompatiblem
- 8-Kanal Full-Range Empfänger AR8020T
- 3.2” Farbdisplay mit 320x240 Auflösung und Hintergrundbeleuchtung, Verschiedenen Farbpaletten zur Auswahl bzw. die Möglichkeit selbst weitere zu erstellen.
- WLAN Konnektivität für einfache Produktregistrierung, Modell-Downloads und Firmware-Updates.
- Ab Werk bereits voll mit der Smart Technologie kompatibel
- Motor- und Segelflugzeug, Multikopter und Hubschrauber Programmierung
- 10 programmierbare Mischer, 2 Sequenzer und bis zu 10 verschiedene Flugmodi
- 250 Modellspeicher
- Vorlagen für BNF® Modelle
- Überragender ergonomisch optimierter Komfort für präzise und ermüdungsfreie Steuerung
- 3.7V 2000mAh 1S Lithium-Ionen Sender Akku und USB Kabel für praktisches laden per USB enthalten

SPEKTRUM
Innovative Spread Spektrum Technology

AR8020T-Empfänger

LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten

HORIZON HOBBY

Von Modellfliegern für Modellflieger

Liebe Leserin, lieber Leser

Nach über 50 Jahren, in denen Emil Giezendanner die Zeitschrift «Modellflugsport» ins Leben gerufen und aufgebaut hat, darf ich nun die Leitung der Redaktion übernehmen. Emil hat mich seit etwas mehr als einem Jahr auf diese Aufgabe geduldig vorbereitet und steht mir in diesem Jahr noch als Stellvertreter zur Seite.
Wer jetzt aber denkt, dass jetzt alles anders oder neu wird, den muss ich enttäuschen. Selbstverständlich habe ich Ideen und Vorschläge, welche ich in Zukunft im Modellflugsport einbringen möchte, aber Priorität hat für mich, das Niveau unserer Schweizer Fachzeitschrift zu erhalten.
Das allerdings liegt nicht in meinen eigenen Händen, in der Redaktion sind wir unter dem Motto **«Von Modellfliegern für Modellflieger»** auf eure Beiträge angewiesen.
Ihr seid diejenigen, welche nahe am Geschehen seid, sei es als Modellbauer, als Piloten oder als Zuschauer. Mit euren Beiträgen könnt ihr an die Regionalredaktoren gelangen oder euch direkt an unsere Redaktion wenden.

Ein wichtiges Anliegen haben wir allerdings: Bitte verwendet für den direkten Kontakt unsere E-Mail-Adresse:
redaktion@modellflugsport.ch

Mit freundlichen Grüssen

Markus Nussbaumer

Par des modélistes pour des modélistes

Chère lectrice, cher lecteur,

Après plus de 50 ans durant lesquels Emil Giezendanner a créé et développé la revue Modellflugsport, je peux maintenant reprendre la direction de la rédaction. Emil m'a patiemment préparé à cette tâche depuis un peu plus d'un an et m'assistera encore cette année en tant que suppléant.
Mais je dois décevoir ceux qui pensent que tout va être différent ou nouveau. J'ai bien sûr des idées et des propositions que j'aimerais apporter à l'aéromodélisme dans le futur, mais ma priorité est de maintenir le niveau de notre revue spécialisée suisse.
Cela ne dépend pas de moi, mais de la rédaction, dont la devise est **«Par les aéromodélistes pour les aéromodélistes»,** et de vos contributions.

Vous êtes ceux qui sont proches de l'action, que ce soit en tant que modélistes, pilotes ou spectateurs. Avec vos contributions, vous pouvez vous adresser aux rédacteurs régionaux ou directement à notre rédaction.

Nous avons toutefois une requête importante: pour un contact direct, veuillez utiliser notre adresse e-mail:
redaktion@modellflugsport.ch

Avec nos salutations les meilleures
Markus Nussbaumer
(traduction libre T. Ruef)

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

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

Ein Riesenspektakel

Faszination Staffelfliegen

Ueli von Niederhäusern

Was ist eigentlich die Faszination am Staffelfliegen, warum macht es Spass, zusammen zu fliegen? Ganz ohne Risiko geht das ja nicht, die Gefahr eines Zusammenstosses ist immer da. Ich wurde angehalten, einmal ein paar Zeilen darüber zu schreiben. Wir praktizieren das bei uns ja seit Jahrzehnten und ich darf sagen, es «fägt» immer noch.

Un spectacle extraordinaire

Fascination du vol en escadrille

Ueli von Niederhäusern (traduction libre: T. Ruef)

Quelle est la fascination du vol en escadrille, pourquoi ce plaisir de voler ensemble? Ce n'est pas sans risque, le danger d'une collision est toujours présent. On m'a demandé d'écrire quelques lignes à ce sujet. Nous pratiquons cette activité depuis des décennies et je peux dire qu'elle est toujours aussi enrichissante.

Wie es begann

Am sogenannten Städtetreffen, organisiert vom Model Air Club Biel, nahm es für uns den Anfang. Wie sie auf diesen Namen kamen, ist mir bis heute ein Rätsel, es war ein Anlass für Staffeln, mit Pflicht- und Kürfiguren. Das war in den Siebzigerjahren und noch Anfang Achtzigerjahre. Wir waren damals mit der legendären Rata-Staffel dabei, unsere Vorbilder zu dieser Zeit: die Piloten aus Münchenbuchsee mit ihren Antoinette. Es begann dann die tolle Zeit des Graupner Swiss Teams, da wurden vorwiegend mit Modellen aus diesem Hause Staffeln gebaut, Robin, Volksplane, Helikopter usw., hier gab es für uns doch einige Unterstützung, wir waren oft unterwegs an vielen Schaufliegen. Ähnlich der bekannten Simprop-Staffel, auch die hatte für uns eine Vorbildfunktion.

Vom Heliballett zum Weltrekordversuch

Die Staffelfliegerei ging über viele Jahre weiter, an den Heliwettbewerben in halb Europa, ja bis Australien und Amerika zeigten wir das Heliballett, natürlich waren wir für Wettbewerbe angereist. Meistens mit 4–6 Helikoptern, später auch Heim-Heliballett genannt. Um die Figuren im Heliverband zu fliegen, brauchte man eine hohe Konzentration und ein gutes Koordinationsvermögen, aber man war ja im Schuss von der Wettbewerbsfliegerei her. Mit den Helis war man im Vorteil von den Platzverhältnissen her, oft flog man auf engstem Raum an Anlässen, die mit der Fliegerei nichts zu tun hatten. An den vielen Schaufliegen gab es auch mal mit den Helis eine «Feindberührung», was dann geschieht, braucht man nicht gross zu beschreiben, vielleicht ein Wort: hässlich. Da bleibt nicht viel Brauchbares übrig.

Ein Höhepunkt war sicher der Weltrekordversuch anlässlich des Helitreffens 2002 in Riggisberg. Gut, mit Staffelfliegen hatte das nicht viel zu tun, das Ziel war, dass 100 Flugzeuge miteinander in den Himmel steigen. Schlussendlich schafften es 96. Die Vorarbeit war enorm, man musste die Module für alle Frequenzen aus der ganzen Welt zusammentrommeln. Da halfen alle grösseren Hersteller eifrig mit, aber sie prophezeiten uns, dass es kaum funktionieren würde. In 20er-Gruppen wurden im 30-Sekunden-Takt die Wellen losgeschickt. Teilnahmebedingung war möglichst ungefährliche Modelle, die meisten waren Motorsegler und einfachere, kleinere Flieger. Der Himmel füllte sich, ein einmaliges Bild. Soweit ich mich erinnern kann, stürzten 2 Flieger ab. Hut ab vor den Piloten, ein älterer Pilot von der MGBurgdorf erzählte mit Tränen in den Augen, dass er noch nie an einem Schaufliegen geflogen sei, aber hier musste er teilnehmen, rührend.

Allein oder im Team

Viele Modellflieger möchten ja meistens allein in der Luft sein, bei uns ist eher das Gegenteil der Fall, je mehr unterwegs sind, desto besser. Das ist jetzt ein bisschen salopp gesagt, natürlich gibt es auch Piloten, die lieber alleine fliegen, sei es, dass das Modell speziell ist, oder man irgendwelche Manöver trainiert.

Der Anfang: 70er-Jahre.

Le début: les années 70.

Comment tout a commencé…

C'est lors de la «rencontre entre villes», organisée par le Model Air Club de Bienne, que tout a commencé pour nous. Je ne sais toujours pas comment ils ont trouvé ce nom, c'était une manifestation de vol en escadrille, avec des figures imposées et des figures libres. C'était dans les années septante et au début des années huitante. Nous étions alors présents avec la légendaire escadrille Rata, nos idoles de l'époque, des pilotes de Münchenbuchsee avec leurs Antoinette. C'est alors qu'a commencé la grande époque du Graupner Swiss Team, où l'on construisait des escadrilles principalement avec des modèles Graupner: Robin, Volksplane, hélicoptères, etc. Comme la fameuse escadrille Simprop, ils étaient aussi un modèle pour nous.

Du ballet d'hélicoptères à la tentative de record du monde

Le vol en escadrille s'est poursuivi pendant de nombreuses années. Nous avons présenté l'héliballet lors des compétitions d'hélicoptères dans la moitié de l'Europe, jusqu'en Australie et en Amérique, et nous nous sommes bien sûr déplacés pour les compétitions. La plupart du temps avec 4 à 6 hélicoptères, plus tard aussi appelé héliballet Heim. Pour effectuer les figures en formation, il fallait une grande concentration et une bonne capacité de coordination, mais on était dans le coup du point de vue du vol de compétition. Avec les hélicoptères, on avait l'avantage de l'espace. On volait souvent dans un espace restreint lors de manifestations qui n'avaient rien à voir avec l'aviation. Lors des nombreux vols de démonstration, il y avait parfois un contact avec des «opposants» des hélicoptères. Ce qui se passait alors n'a pas besoin d'être décrit en détail, peut-être un mot: moche. Il ne reste pas grand-chose d'utile.

La tentative de record du monde lors de la rencontre d'hélicoptères 2002 à Riggisberg a certainement été un moment fort. Cela n'avait pas grand-chose à voir avec le vol en escadrille. L'objectif était d'avoir simultanément 100 avions ensemble dans le ciel. Le travail préparatoire a été énorme: il a fallu rassembler les modules pour toutes les fréquences dans le monde entier. Tous les grands fabricants nous ont aidés avec zèle, mais ils nous ont prédit que cela ne fonctionnerait pas. Les ondes ont été envoyées par groupes de 20 toutes les 30 secondes. La condition de participation

Städtetreffen Biel.
Rencontre de vol en escadrille à Bienne.

Friedrichshafen: eine Graupner-Staffel. **Une escadrille Graupner à Fiedrichshafen.**

Mot-Staffeln sind anspruchsvoll. **Une escadrille avec des bi-moteurs est exigeante.**

Die Armada im Elsass. **L'Armada en Alsace.**

Oder man will ein Modell einfliegen, steigt auf und bekommt von den lieben Kollegen vielleicht einen Vorsprung von einer halben Minute, kaum in der Luft, sind die Flügelmänner auch schon da. Das ist nicht jedermanns Sache… Solches ist ja schon nur möglich seit dem Zeitalter der doch günstigen Fertigmodelle. Jeder Absturz tat doch in früheren Zeiten mehr weh – im Hinterkopf war immer der Gedanke, man müsse das Modell wieder aufbauen. Heute ist es eher so, dass man versucht, mit möglichst wenig Aufwand wieder zu fliegen. Das ist auch gut so, denn es ist ja schon genug Aufwand, das Modell zum Fliegen zu bringen. Es ist ja schon genug Aufwand, das Modell zum Fliegen zu bringen. Es ist ja schon genug Aufwand, das Modell zum Fliegen zu bringen.

était d'utiliser des modèles aussi peu dangereux que possible, la plupart étant des planeurs motorisés et des avions plus simples et plus petits. Le ciel s'est rempli d'une image unique, aussi bien que je me souvienne, seuls deux avions se sont écrasés. Chapeau bas aux pilotes. Un pilote âgé du GAM Burgdorf a raconté, les larmes aux yeux, qu'il n'avait encore jamais volé lors d'un vol de démonstration, mais qu'ici, il devait absolument participer: touchant!

Seul ou en équipe

Beaucoup d'aéromodélistes préfèrent être seuls dans les airs. Chez nous, c'est plutôt le contraire: plus on est nombreux, mieux c'est. C'est un peu simpliste, car il y a bien sûr aussi des pilotes qui préfèrent voler seuls, soit parce que le modèle est spécial, soit parce qu'ils s'entraînent à une manœuvre. Ou alors on veut faire voler un modèle, on vole peut-être une demi-minute avant ses chers collègues, mais à peine en l'air, les ailiers sont déjà là. Ce n'est pas pour tout le monde… Ce genre de choses n'est possible que depuis le temps des modèles préfabriqués, bons marchés. Dans le passé, chaque crash était plus douloureux, on se souvenait alors des nombreuses heures de travail. Aujourd'hui, nous utilisons très souvent les modèles RTF en mousse pour nos escadrilles, car ils ne donnent presque pas de travail et le design est identique. Ils sont désormais généralement électriques et abordables. C'est d'ailleurs le plus impressionnant quand ils sont tous identiques. Malheureusement, quelques Venom rouges se sont introduits chez nous. On nous demande souvent: comment vous différenciez les modèles, y-a-t-il une différence?? Il n'y a qu'une seule recette: quoi qu'il arrive, regarde toujours ton avion, ne te laisse pas distraire, sinon c'est presque une question de chance. Faire incliner rapidement les ailes peut être encore la planche de salut. Je ne parle pas ici de deux ou trois avions en l'air, mais de huit à plus de dix. Il y a aussi de la routine et, comme c'est souvent le cas, de l'entraînement,

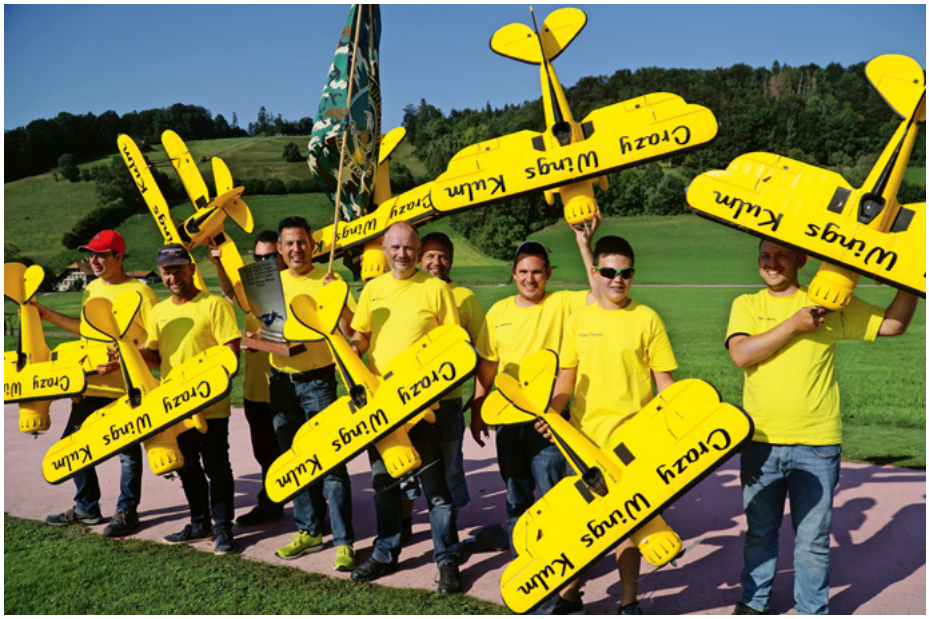
Das Risko beim Staffelfliegen. **Le risque quand on vole en escadrille.**

kopf waren die vielen Arbeitsstunden. Heute benützen wir für unsere Staffeln sehr oft die geschäumten RTF-Modelle, die geben kaum Arbeit und das Design ist identisch, mittlerweile meist elektrisch und bezahlbar. Es ja schon am eindruckvollsten, wenn wirklich alle gleich aussehen. Leider haben sich bei uns einige rote Venoms eingeschlichen. Man wird ja oft gefragt: Wie unterscheidet dir die Modelle, seht ihr überhaupt einen Unterschied? Es gibt nur ein Rezept, egal, was passiert immer auf deinen Flieger schauen, nicht ablenken lassen, sonst ist es fast nur noch Glücksache. Mit dem Flügel wackeln ist vielleicht noch die Rettung. Ich rede hier nicht von zwei, drei Fliegern in der Luft, sondern von acht bis über zehn. Es ist auch Routine dabei, und wie es halt so oft ist, Trainingssache, aber anstrengend ist es allemal, auch nach den vielen Jahren noch. Die Anforderung an die Staffelflieger ist schon recht gross, die Steuerkorrekturen sollten möglichst minimal sein. Man muss sich auf seine Kollegen verlassen können, angenommen, man ist im Sandwich, kaum korrigieren und hoffen, dass sie dir genug Platz lassen. Überschneiden von Flugachsen ist zu vermeiden, da hat man die meisten Berührungen. In die Tiefe sehen ist ja schwierig. Die kurzen Kommandos kommen in der Regel vom Leader oder, wenn man sich teilt, von zwei, der Rest schweigt und fliegt. Früher wollten wir oft komplizierte Figuren fliegen, aber das funktionierte nicht, das geht vielleicht mit drei, vier Fliegern, aber mit mehr sieht es sehr schnell nicht mehr gut aus. Da zeigen ja Affolter/Stuber oder Fuchs und Co. wunderbare Flüge. Ich sage immer: Mit jemais c'est toujours fatigant, même après toutes ces années. Les exigences envers les pilotes d'escadrille sont déjà assez élevées, les corrections de pilotage doivent être aussi minimes que possible. Il faut pouvoir compter sur ses collègues, en supposant que l'on soit en sandwich entre modèles, donc essayer de limiter les corrections et espérer qu'ils te laissent suffisamment de place. Il faut éviter de croiser les axes de vol, car c'est là qu'on a le plus de contacts. Voir en perspective est difficile. Les ordres courts sont généralement donnés par le leader, ou par deux si l'on se divise, le reste se tait et vole. Avant, nous voulions souvent faire des figures compliquées, mais cela ne fonctionnait pas. Cela fonctionne peut-être avec trois ou quatre pilotes, mais avec plus, cela devient très vite inefficace. Affolter/Stuber ou Fuchs et compagnie font des vols magnifiques. Je dis toujours qu'avec chaque avion en plus, le degré de difficulté augmente. Avec les moteurs à combustion, on n'entend pas l'arrêt, mais on le remarque déjà, pas trop tard j'espère. Avec les Transall, les Invader A-26, les Lightning P-38, tous des bimoteurs, nous avons vécu quelques expériences avec à la clé des sueurs froides… Nous avons aussi fait des essais avec des lunettes vidéo en croyant pouvoir plus se rapprocher. Nous avons abandonné le projet car nous ne nous en sommes pas vraiment sortis: nous n'avons jamais fait nos preuves. La bataille des sous-tasses de bière ou la chasse au renard sont presque des moments de détente. On y vole avec moins d'égards, mais cela n'a rien à voir avec le vol en escadrille. Pendant de nombreuses années, nous nous sommes montrés plutôt décontractés lors de la Suisse Toy sur l'Allmend à Berne. Avec les petits mousses, Corsair, Spitfire, Trojan, nous étions souvent plus de 10 dans les airs, et il arrivait que l'un d'entre nous reste sur la piste.

Unsere Sieger am Staffelwettkampf.
Nos vainqueurs lors d'une compétition en escadrille.

Qui est le «coupable»?

On se demande souvent qui est le coupable quand ça «cogne», tout simplement parce que celui qui s'écrase est lui-même responsable. Il est difficile de déterminer a posteriori comment cela s'est passé. Tout va très vite et tout dépend de ce qui est endommagé, etc. Il peut y avoir des contacts sans conséquences. Bien sûr, il est évident que si quelqu'un fonce à toute vitesse dans le tas, on ne le fait pas normalement. La plupart du temps, on pense que celui



MG Kulm, Sieger Staffelwettkampf.
Le GAM de Cologne, vainqueur d'un concours en escadrille.

Höchste Konzentration ist gefragt. **La plus haute concentration est exigée.**

dem Flieger mehr nimmt der Schwierigkeitsgrad zu. Bei Verbrennungsmotoren hört man einen Absteller nicht, aber man merkt es dann schon, hoffentlich nicht zu spät. Mit den Transall, Invader A-26, Lightning P-38, alle zweimotorig, haben wir einiges erlebt, die Schweissperlen nehmen zu … Versuche mit Videobrillen haben wir auch gemacht, da wäre man ja im Flieger, man könnte näher zusammenrücken. Das Projekt haben wir fallen gelassen, kamen nicht so richtig zurecht, nicht bewährt. Schon fast locker geht es zu bei einer Biertellerschlacht oder Fuchsjagd, da fliegt man weniger rücksichtsvoll, das hat aber mit Staffelfliegen nichts zu tun. Eher locker nahmen wir es viele Jahre an der SuisseToy auf der Allmend in Bern. Mit den kleinen Schäumlingen, Corsair, Spitfire, Trojan waren meist weit über 10 in der Luft.

qui s'écrase est l'innocent et que celui qui reste en haut est le coupable, mais ce n'est pas si simple. Alors passons l'éponge, regardons vers l'avenir, cela peut arriver. Ceux qui ne le supportent pas ne devraient pas s'intéresser au vol en escadrille.
Lors de la participation au meeting aérien des 75 ans de Graupner sur le Hahnweide, tout ne s'est pas déroulé comme prévu à l'entraînement … il fallait bien voler en avant. Après 2 minutes, un énorme bang lors du croisement de figure a eu lieu directement devant Hans Graupner, un frontal, deux Mustang totalement détruits. Heureusement, nous avions encore de la reserve et tout le monde nous connaissait après cela.

Point culminant des CM Scale 2018

La participation au vol de démonstration lors de l'ouverture des championnats du monde Scale 2018 à Meiringen a été un événement majeur pour nous. Nous nous étions mis en tête de faire voler tous les avions de chasse à réaction de l'armée suisse, soit 18 appareils. Trois de chaque: Vampire, Venom, Hunter, Mirage, Tiger et le FA-18. Bien sûr, avec les turbines électriques dans des mousses abordables, donc pas comme les grands. L'effort a été un peu sous-estimé car tous les avions ne sont pas faciles à piloter. Il y a eu un énorme travail d'entraînement pour les 18 pilotes. Nous avons été occupés pendant plus d'un an pour cet événement. Tout tournait autour du MEI18, comme nous l'appelions. Beaucoup de vols, cela signifie aussi plus de maintenance. Les différences de consommation électrique ont égale-

Los geht's! **… et c'est parti!**

Hahnweide mit Stefan Graupner.
Sur l'Hanweide avec Stefan Graupner.

Dass da mal einer auf der Strecke blieb, gehörte voll dazu.

Wer ist der «Schuldige»?

Oft kommt auch die Frage: Wer ist der Schuldige, wenn's «räbblet». Ganz einfach: Wer abstürzt, ist selber schuld. Da ist ja kaum im Nachhinein festzustellen, wie es genau passierte. Alles geht sehr schnell, kommt drauf an was beschädigt wird, es kann Berührungen geben ohne Folgen. Natürlich ist es klar, wenn einer mit Vollgas in den Haufen hineinfliegt, aber das macht man ja normalerweise nicht. Meist meint man ja, wer abstürzt, ist der Unschuldige, und wer oben bleibt, ist der Schuldige, aber so einfach ist es nicht. Also Schwamm drüber, Blick nach vorn, kann passieren. Wer das nicht verträgt, sollte sich nicht mit dem Staffelfliegen beschäftigen.

Die Teilnahme am Schaufliegen «75 Jahre Graupner auf der Hahnweide» lief nicht ganz rund im Training, man musste ment compliqué les choses: il fallait donc faire un arrêt au stand, ce qui nécessitait aussi des exercices et du personnel au sol. Markus Kormann était le chef suprême, donc le coordinateur. Nous voulions aussi le faire avec nos propres pilotes. Il a fallu beaucoup d'entraînements jusqu'à ce que ce processus fonctionne à peu près. Des pilotes de réserve ont été prévus. Nous n'avons pas pu nous entraîner correctement à Riggisberg car l'espace est trop petit. Lorsque 18 avions atterrissent en un rien de temps, il faut de la place. L'entraî-

Schaufliegen an der Jet-WM 2013 in Meiringen mit dem heutigen Luftwaffenchef Peter Merz.
Démonstration au CM Jet de Meiringen en 2013 avec l'actuel chef des Forces Aériennes Peter Merz.

Bereit. **Prêts!**

ja vorfliegen. Nach 2 Minuten ein Riesenknall, bei der Figur Überkreuzung gab es direkt vor Hans Graupner einen Frontalen zwei Mustangs von uns total zerlegt, gut man hatte noch Ersatz und jeder kannte uns dann nun.

Höhenpunkt Scale-WM 2018

Für uns ein Riesending war die Teilnahme am Schaufliegen bei der Eröffnung der Scale-WM 2018 in Meiringen. Wir hatten uns in den Kopf gesetzt, alle Jet-Jagdflugzeuge der Schweizer Armee in die Luft zu bringen, das waren 18 Flieger. Je immer drei Stück, Vampire, Venom, Hunter, Mirage, Tiger und die FA-18. Natürlich die geschäumten Elektro-Impeller, bezahlbar, also nicht wie die Groben. Der Aufwand wurde schon ein bisschen unterschätzt, es sind nicht alle Flieger einfach zu fliegen, es gab einen enormen Trainingsaufwand für die 18 Piloten. Für diesen Anlass waren wir über ein Jahr beschäftigt, alles drehte sich nur noch um MEI18, wie wir es nannten. Viel Flugbetrieb heisst auch mehr Wartung. Unterschiedlicher Stromverbrauch kam auch erschwerend dazu, man musste also einen Boxenstopp machen, das musste auch geübt werden, dazu brauchte es Bodenpersonal. Markus Kormann war der oberste Chef, also Koordinator. Wir wollten das auch mit eigenen Piloten durchziehen, quasi das letzte Aufgebot. Es brauchte viel Trainings, bis dieser Ablauf einigermassen klappte, Reserveflieger wurden bereitgestellt. Den ganzen Zirkus konnten wir in Riggisberg gar nicht richtig üben, dazu ist der Platz zu klein. Wenn 18 Flieger innert kürzester Zeit landen, braucht es Platz. Das Abschlusstraining fand in Interlaken statt, danke, MG-Interlaken. Hier noch ein Venom-Absturz, das brachte aber niemand mehr aus der Fassung. Als es dann ernst wurde in Meiringen, war es schon hektisch, unsere speziellen MEI18-Tenüs verschwitzt, eine Mirage verschwand noch in dem Baum, der im Briefing gefühlte 50 Mal erwähnt wurde. Übrigens auf demselben Platz waren wir fünf Jahre vorher mit, glaub ich, 12 Yak-11 mit Verbrenner am Schaufliegen der Jet-Master dabei. Auch ein Riesenspektakel, ging verlustfrei über die Bühne.

«Wettkampf» ist das falsche Wort

Das Staffelfliegen macht halt schon mega Spass, da freuen sich halt 10–12 Piloten nach einem gelungenen Flug – und nicht nur einer. Auch wenn's schon einmal knallt, bei uns kennt jeder das Risiko, aber das Gefühl, etwas zusammen geschafft zu haben, überwiegt immer. Die jüngeren Mitglieder bei uns kennen die Fliegerei kaum anders, als dass man in Staffeln unterwegs ist. Mittlerweile fliegen sie uns Älteren mit der wunderbaren PC-21-Staffel um die Ohren, macht ein bisschen stolz! So haben sie den alljährlich bei uns stattfindenden Staffelwettkampf ins Leben gerufen. Wettkampf ist ein bisschen das falsche Wort, es ist nämlich ein «Plauschwettbewerb». Der MSVStetten führt im Frühling ebenfalls ein Staffeltreffen durch. ■

Bilder: MG Riggisberg

nement final a eu lieu à Interlaken. Merci au GAM Interlaken. On y a crashé encore un Venom, mais cela n'a plus déstabilisé personne.
Lorsque les choses sérieuses ont commencé à Meiringen, c'était déjà l'effervescence. Nos tenues extra MEI18 étaient en sueur, lorsqu'un Mirage disparaissait encore dans l'arbre qui avait été mentionné 50 fois dans le briefing. D'ailleurs, cinq ans plus tôt, sur le même terrain, nous avions participé au vol de démonstration du Jet-Master avec, je crois, 12 Yak-11 à moteur thermique. C'était aussi un grand spectacle, qui s'est déroulé sans pertes.

«Compétition» n'est pas le bon mot

Le vol en escadrille est très amusant, car 10 à 12 pilotes se réjouissent pour un vol réussi, pas seulement un seul. Même s'il arrive qu'il y ait des problèmes, chacun connaît les risques, mais le sentiment d'avoir réussi quelque chose ensemble l'emporte toujours. Les jeunes membres de l'association ne connaissent pas l'aviation autrement que par le biais de vols en escadrille. Entre-temps, ils volent autour de nos oreilles avec le magnifique escadron PC-21, ce qui nous rend pas peu fiers! C'est ainsi qu'ils ont créé la compétition d'escadrilles qui a lieu chaque année chez nous, mais compétition n'est pas le bon mot: il s'agit en effet d'une «compétition de plaisir». MSVStetten organise également une rencontre de relais au printemps. ■

Photos: MG Riggisberg

Venoms, am Schaufliegen Avenches.
Venom au meeting d'Avenches.

News bei Leomotion.com

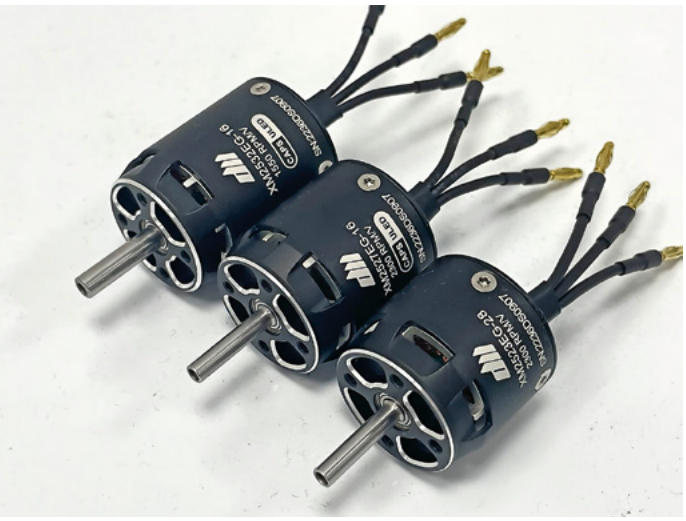
Neue Antriebe

Gekapselte Direktantriebe (29 g bis 48 g) für RES und leichte F5J

Die neuste Serie gekapselter Aussenläufer LEO18xxGC/XM25xxEG befeuern leichte Seglermodelle mit engen Rümpfen ab 25 mm. Dieser Aufbau führt die Motorenkabel hinten raus und vermeidet damit jegliches Scheuern an der Motorenglocke. Die Motoren sind in drei Baugrössen erhältlich:

LEO1806GC, 29 g
LEO1810GC, 38 g
LEO1815GC, 48 g

Damit lassen sich in Kombination mit unserem kleinen und nur 13 g schweren LC30-SLIM-Regler (7,4 V/3A BEC) Standschubwerte ab 500 g bis 1200 g erzielen. Sie eignen sich damit nicht nur für RES-Flieger, sondern auch für leichte F5J-Flieger bis rund 1400 g.



L80xx FES für Grosssegler

Leomotion bringt selbst Ihren Grosssegler über 20 kg spielend in die Luft. Wir haben unseren leistungsstarken L80 mit einer langen Welle modifiziert. In die Nase des Seglers harzen Sie ein Führungskugellager ein, und der Motor kann bequem im bauchigen Rumpf Platz nehmen. Damit lassen sich potente Antriebe realisieren, welche auch Grosssegler jenseits von 20 kg steil steigen lassen. Bei guter Kühlung sind folgende Eckdaten zu erzielen:

L8025-150 V2 FES, 12s, 28 x 12, ~130 A, ~20 kg Standschub
L8025-150 V2 FES, 14s, 23 x 14, ~110 A, ~20 kg Standschub
L8038-180 V2 FES, 12s, 26 x 12, ~170 A, ~ 23 kg Standschub
L8038-180 V2 FES, 14s, 23 x 14, ~150 A, ~23 kg Standschub

Details unter:
Leomotion.com, LEOutrunner

Neue Modelle

HQ Falcon F3K DLG RTF & Falcon F3K eDrive RTF

Falcon ist ein Segelflugzeug der neuen Generation F3K, entwickelt von Nikolay Gorban von High Quality in Zusammenarbeit mit Oleg Golovidov. Er wird in der Ukraine unter Verwendung von CNC-gefrästen Formen und einer Kombination aus gestreutem Carbon und Hartschaumkern hergestellt. Alle Oberflächen bestehen die Qualitätstests und werden vor der Auslieferung in der Sonne poliert. Das Design dieses Segelflugzeugs ist vom XX-Lite und NXT inspiriert und kombiniert die besten Flugeigenschaften beider. Er bietet eine unschlagbare Startleistung, einen grossen Geschwindigkeitsbereich und die Fähigkeit, in der leichtesten Thermik zu schweben.

Er kann schnell fliegen, um starke Winde zu durchdringen oder schnelle Überflüge über das Flugfeld zu fliegen, ist aber auch in kleinster Thermik mit geringem Wölbungseinsatz zu nutzen. Dieses Segelflugzeug ist sowohl für den Anfänger als auch für den F3K-Profi eine gute Wahl mit bestem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Der Falcon verfügt über einen Rumpf, der so konstruiert ist, dass alle 4 Servos in die Gondel passen, was zu einem schlankeren Flügelprofil und einer optimalen Konstruktion führt. Der Ballasttunnel an der Unterseite des Rumpfs kann dem Modell zusätzliches Gewicht verleihen, um die Leistung bei windigen Bedingungen zu verbessern. Die Querruderhörner sind aussen angebracht, aber der Rumpf ist speziell geformt, um den Luftwiderstand zu reduzieren und gleichzeitig einen einfachen Zugang zu den Querruderstangen zu ermöglichen. Der Falcon ist in den Ausführungen DLG oder eDrive erhältlich. Spannweite 1500 mm, Länge 1040 mm, Gewicht ab 220 g (ohne Motor).

HQ Hawk Pro RTF

Schon allein der Name lässt vermuten, dass der Hawk Pro DLG die nächste Generation unseres bekannten Hawk DLG ist. Der Hawk Pro ist ein völlig neues 1-Meter-DLG-Modell desselben Herstellers, das jedoch mit neuster F3K-Technologie hergestellt wird. Hawk Pro verfügt über einen Flügelkern aus Rohacell, hat ein modernes Profil der Synergy-Familie, das auch in unserem Falcon- F3K-Modell verwendet wird, hat einen Nasenkonus und eine grössere Gondel für Servos und Elektronik – einer der häufigsten Kritikpunkte am ursprünglichen Hawk-Design. Der Hawk Pro bietet Ihnen ein völlig neues Flugerlebnis, verglichen mit der ursprünglichen Hawk.
Spannweite 1000 mm,
Länge 717 mm,
Abfluggewicht ab 120 g.

Interessiert an einer Anzeige?
Bei uns ist Ihre Anzeige am richtigen Ort!
Wir informieren Sie gerne. T +41 58 344 94 83, modellflugsport@galledia.ch
modell flugsport

NEU bei HEBU

Der neue Alpha Jet von XFly

Ein besonders detailgetreuer, umfangreich ausgestatteter und vielseitig einsetzbarer EDF-Jet-Trainer mit 970 mm Spannweite und einem Fluggewicht von ca. 2850 g.
Das Modell verfügt über viele Scale-Details wie funktionsfähige Flaps, Paneel-Linien, eine Antenne und ein detailgetreues Cockpit mit Pilot.
Ausgestattet mit funktionierenden LED-Navigations- und Landescheinwerfern sowie einem stabilen Einziehfahrwerk, bringt der Alpha Jet von XFly das Flugerlebnis auf eine neue Ebene.

Angetrieben wird der Jet durch einen starken 6S-Brushless-Motor in Kombination mit einem 100-A-Brushless-Regler. Im grossen Akkufach findet sich Platz für LiPos mit bis zu 5000 mAh. Mit dem 3280-KV2200-Inrunner bietet dieses Set-up eine Fülle an Geschwindigkeit, bis zu 3400 g Schub und einen turbinenähnlichen Sound durch 12-Blatt-80-mm Impeller.

Horizon Hobby / Lemaco-News:

Eratix 3D FF (Flat Foamy) 860 mm with AS3X and SAFE

Der E-flite® Eratix 3D FF bietet die aggressive Kunstflugperformance sowie entspannte Sport- und Langsamflugeigenschaften dieser Modellkategorie – ohne den Aufwand, Komponenten zu kaufen und alles zusammenzubauen, weil er im Handumdrehen zusammengeschraubt/geklickt ist!

Features

- Das bisher am einfachsten fertig zu kaufende, zusammenzubauende und zu fliegende Kreuzrumpfmodell – geeignet für langsame Platzrunden, Sportfliegen, einfachen Kunstflug und aggressive 3D-Manöver
- Speziell abgestimmter, werkseitig installierter Brushless-Motor für gängige 3S-Akkus mit 600–850 mAh
- Der 15A Spektrum Avian™ Smart ESC liefert Akkuspannung, -strom, -drehzahl und andere Daten in Echtzeit über kompatible Empfänger und Sender
- Spektrum™ AR630-Empfänger mit Fly-by-Range-Telemetrie und branchenführender DSMX®-Technologie
- Schnelle und einfache Montage im Gegensatz zu anderen Modellen dieser Kategorie – kein Klebstoff oder Klebeband erforderlich

Zusätzlich benötigt wird:

- Kompatible Full-range 5+ Kanal Spektrum™ DSMX®/DSM2®-Fernsteuerung
- 3S 11,1 V 600–850 mAh LiPo mit IC2-Anschluss (oder JST-RCY-Anschluss in Verbindung mit einem geeigneten IC2 auf JST-RCY-Adapter)
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

Eratix 3D FF (Flat Foamy) 860 mm with AS3X and SAFE

L'E-flite® Eratix 3D FF offre les performances acrobatiques agressives, ainsi que les caractéristiques sportives et de vol lent de cette catégorie de modèles. Et ceci sans la contrainte de devoir acheter des composants pour la construction, car il est assemblé en un rien de temps!

Features

- *Le modèle plat en mousse le plus facile à acheter, à assembler et à piloter à ce jour capable de croisière lente, de vol sportif, de voltige 3D*
- *Moteur sans balais spécialement réglé, installé en usine et prêt à l'emploi avec les batteries 3S 600–850 mAh courantes.*
- *L'ESC intelligent Spektrum Avian ™ de 15A fournit en temps réel la tension de la batterie, le courant, le régime et d'autres données via des récepteurs et des émetteurs compatibles*
- *Récepteur Spektrum™ AR630 avec télémétrie à distance de vol et technologie DSMX® à la pointe de l'industrie*
- *Assemblage rapide et facile, contrairement aux modèles de classe similaire pas besoin de colle ou de ruban adhésif*

Nécessaire pour compléter:

- *Télécommande Spektrum™ DSMX®/DSM2® à gamme complète, 5+ canaux*
- *Accu LiPo 3S 11,1 V 600–850 mAh avec connecteur IC2 (ou connecteur JST-RCY en conjonction avec un adaptateur IC2 vers JST-RCY adapté)*
- *Chargeur LiPo compatible*

UMX Twin Otter BNF Basic with AS3X and SAFE Select

Die E-flite® UMX™ Twin Otter ist eine Ultra-Micro-Version des STOL-fähigen Buschflugzeugs für fortgeschrittene bis erfahrene Piloten, die nach dem erschwinglichsten, entspanntesten und bestfliegenden Nachbau einer Twin Otter suchen.

Features

- Der erschwinglichste und alltagstauglichste vorbildgetreue Nachbau des STOL-fähigen (Short Take-off and Landing) Fracht- und Passagierflugzeugs. Speziell abgestimmter, werkseitig installierter Brushless-Motor für gängige 3S-Akkus mit 600–850 mAh
- Leistungsstarke Brushless-Motoren, die mit gängigen und erschwinglichen 1S-500–800-mAh-Akkus kompatibel sind
- Funktionale Scale-Features einschliesslich LED-Navigationsbeleuchtung und gegenläufig drehenden 3-Blatt-Luftschrauben
- Spektrum-Empfänger mit branchenführender 2,4-GHz-DSMX®-Technologie
- 100% werkseitig montiert und sofort flugbereit

Zusätzlich benötigt wird:

- DSMX®/DSM2®-kompatible Full-range 5+Kanal Spektrum™-Fernsteuerung
- 1S 3,7 V 500–800-mAh-LiPo mit JST-RCY-Anschluss
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

Technische Daten / *Données techniques:*

Spannweite / *Envergure:*	864 mm
Länge / *Longueur:*	907 mm
Gewicht ohne Akku / *Poids sans accu:*	376 g
Motor / *Moteur:*	2405–1200 KV Brushless
Akku / *Accu:*	850 mAh 3S 11,1 V LiPo Battery with IC2 Connector

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

Händlerliste und weitere Infos unter: *www.lemaco.ch*

Technische Daten / *Données techniques:*	
Spannweite / *Envergure:*	574mm
Länge / *Longueur:*	455 mm
Gewicht ohne Akku / *Poids sans accu:*	86 g
Motor / *Moteur:*	1206–7500 Kv, 12-Pole Brushless
Akku / *Accu:*	SPMX8001S30 3,7 V 800m Ah 1S 30C LiPo Battery: JST

UMX Twin Otter BNF Basic with AS3X and SAFE Select

L'E-flite® UMX™ Twin Otter est une version ultra-micro de l'avion de brousse compatible STOL pour les pilotes intermédiaires à avancés à la recherche de la réplique Twin Otter la plus abordable, la plus relaxante et la plus performante.

Features

- *La réplique grandeur nature la plus abordable et la plus adaptée aux vols quotidiens de l'avion-cargo et de passagers capable de STOL (décollage et atterrissage courts)*
- *Moteurs Brushless puissants compatibles avec les batteries 1S 500–800 mAh courantes*
- *Caractéristiques fonctionnelles de l'échelle, y compris les feux de navigation à LED et les hélices à 3 pales contrarotatives*
- *Récepteur Spektrum™ doté de la technologie DSMX® 2,4 GHz à la pointe de l'industrie*
- *100% assemblé en usine et prêt à voler*

Nécessaire pour compléter:

- *Télécommande Spektrum™ DSMX®/DSM2® à gamme complète, 5+ canaux*
- *Accu LiPo 1S 3,7 V 500–800 mAh avec connecteur JST-RCY*
- *Chargeur LiPo compatible*

---

330 S RTF mit SAFE

Features

- Spektrum™ DXs-Sender, 2200 mAh 3S 11,1 V Smart 30C; IC3-Akku, USB-C-Smart-Ladegerät und AA-Batterien in einer Box enthalten
- Langlebige, digitale Hochgeschwindigkeitsservos bieten eine präzise, leistungsstarke Steuerung, die sich jeder Helipilot wünscht.
- Die innovative SAFE-Technologie macht es jedem leicht, unbesorgt Helikopter zu fliegen.
- Rotorsystem mit kollektivem Pitch
- Progressive Flugmodi

- Gar nichts! Alles, was Sie brauchen, um mit dem Blade® 330 S RTF Spass zu haben, ist in der Box enthalten.

---

330 S RTF avec SAFE

Features

- *Émetteur Spektrum™ DXs, 2200 mAh 3S 11,1 V Smart 30C; Batterie IC3, chargeur intelligent USB-C et piles AA inclus dans une seule boîte.*
- *Les servos numériques durables à grande vitesse offrent un contrôle précis et performant dont chaque pilote d'hélicoptère a besoin.*
- *La technologie innovante SAFE permet à quiconque de piloter facilement des hélicoptères en toute confiance.*
- *Système de rotor à pas collectif*
- *Modes de vol progressifs*

Nécessaire pour compléter:

Rien! Tout ce dont vous avez besoin pour commencer à vous amuser avec le Blade® 330 S RTF est dans la boîte.

Technische Daten / *Données techniques:*	
Hauptrotordurchmesser / *Diamètre du rotor pincipal:*	574 mm
Heckrotordurchmesser / *Diamètre du rotor de queue:*	152 mm
Hauptrotorblattlänge / *Longueur des pales principales:*	325 mm
Länge / *Longueur:*	655 mm
Produkthöhe / *Hauteur:*	224 mm
Fluggewicht / *Poids en vol:*	773 g
Motor / *Moteur:*	BL440 4200 Kv Brushless Motor – 6 Pole
Akku / *Accu:*	Spektrum 2200 mAh 11,1v 30cc Smart LiPo

Albatros 4, ein Motorsegler von Schneider Modell

Der Albatros 4 ist ein auf Funktionalität getrimmter Thermiksegler; im Folgenden gehen wir der Frage nach, ob das Modell auch im forcierten Impellerbetrieb einsetzbar ist.

Evo 2 mit Startwagen.

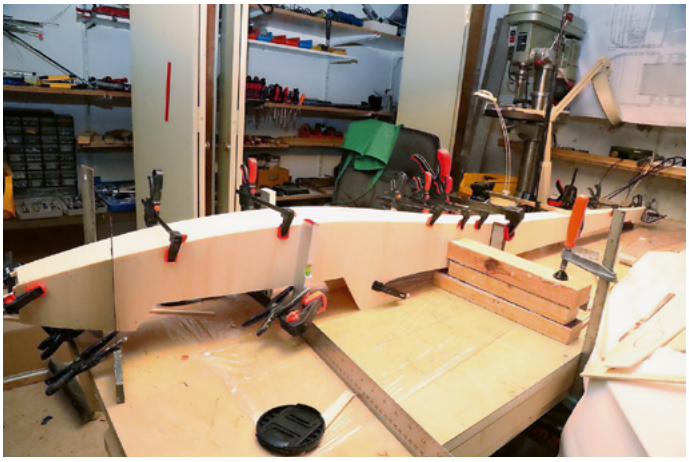
Jürgen Rosenberger

Der gelieferte Baukasten enthält gefräste Spanten, Rippen und Seitenwände meist aus Pappel-, vereinzelt aus Buchensperrholz sowie eine Schemazeichnung mit Nummerierung der Frästeile und, für Schneider untypisch, 1:1-Baupläne für den Rumpf und eine Flügelhälfte.

Der Rumpf, im Querschnitt schnörkellos viereckig, verjüngt sich nach hinten, in die Seitenwände eingeleimte Kieferleisten dienen den deckelartig einzuschiebenden 3-mm-Pappelsperrholzbrettern der Ober- und Unterseite als Auflage. Man achte beim Zusammenbau des 2,20 m langen Flugzeugkörpers auf einen gradlinigen Verlauf der Längsachse. Meine Methode: Markierung die Mittellinie am Anfang, in der Mitte und am Ende des Rumpfes mit Nadeln und Ausrichtung des Bodys im Laserverlauf.

Das V-Leitwerk besteht jeweils aus einem 3-mm-Pappelsperrholzbrett, das oben und unten mit 2,5 mm Balsa zu beplanken ist. Die Dämpfungsflächen werden in einem Winkel von 108,35° zusammengefügt und durch einen passend geschliffenen Holzblock an der Oberseite stabilisiert. Zusätzlich verstärke ich das recht grosse und damit im Flug stark belastete Leitwerk im Auflagenbereich beidseitig mit 160 g Matte. Am Rumpf wird das Leitwerk auf einem Birkensperrholzbrett verschraubt, dem winkelige Leisten (180°–108,35 = 71,65:2 = 35,83°) aufgesetzt werden.

Die Flügel baut man in Doppeltrapezform mit aussenseitig angedeuteten Ohren. Für die Rippen kommt durchgehend Pappelsperrholz zur Anwendung, geschäftete Kieferleisten sollen für hinreichende Stabilität sorgen. Nachdem ich einmal den Bruch einer Schäftung im Flügelknick erlebte, hege ich Misstrauen gegen diesen Konstruktionsmodus. Aus Schaden, klug verstärke ich die trapezförmigen Übergänge der Flügel mit Alu-Laschen. Es folgen 2,5 mm Balsaholzbeplankung im Nasen- und Endleistenbereich sowie die Aufbringung der Aufleimer. Querruder und Landeklappen, im Inneren von Sperrholzrippen in Form gehalten, werden ober-/unterseitig beplankt. Schlussendlich erfolgt der Überzug mit Oracover. Günter Schneider offeriert zwei Varianten der Servo-Montage für das V-Leitwerk: die Schubstangenanlenkung der Ruder mittels in Rumpfmitte gelagerter Rudermaschinen, alternativ direkte Platzierung in



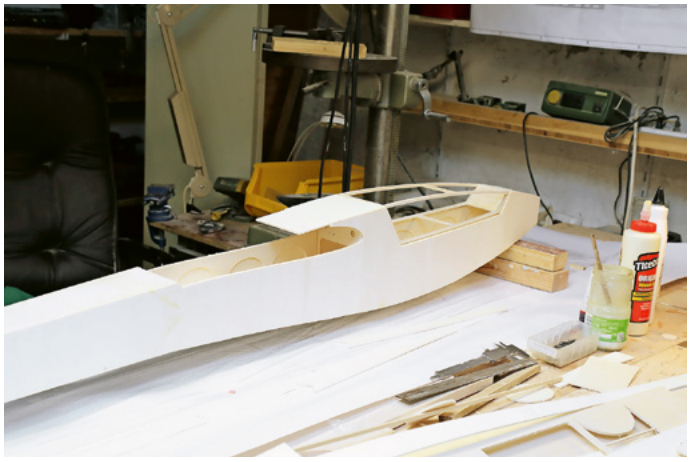
V-Leitwerk, Winkel 108°.

Seitliche Abstützung mit Flugzeugsperrholz.

den Dämpfungsflächen. Ich weiss es mal wieder besser und wähle Bowdenzüge aus dem Fahrradgeschäft! Im Bastelkeller schnelle Montage mit problemloser Funktionsprüfung – das V-Leitwerk folgt willig allen Steuerbefehlen.

Der erste Rückschlag

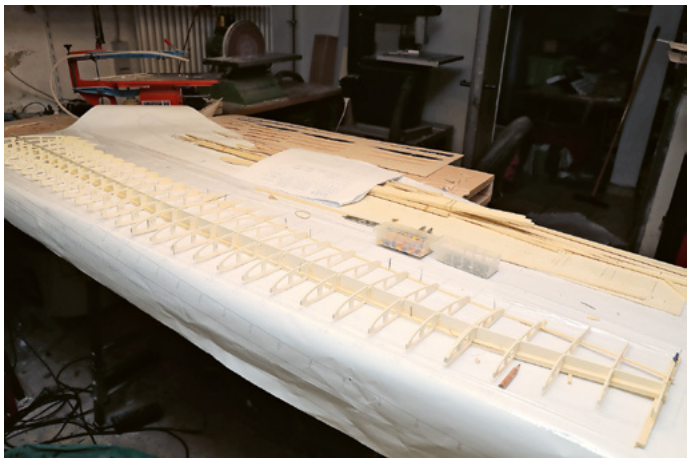
Ernüchterung erfolgt beim Erstflug – die Steuerdrähte überbrücken nach Austritt aus dem Bowdenzugrohr bis zum Ruderhorn eine Strecke von ~2 cm. Im Flugbetrieb der Urversion wird sich zeigen, sie biegen sich unter Druck in der Übergangszone durch, die Konsequenz: Das Ruderblatt kommt nicht in Höhenruderstellung, beim Erstflug –300 m nach Abheben keine Reaktion auf Höhe, Einschlag des Modells, Rumpf zerbrochen.

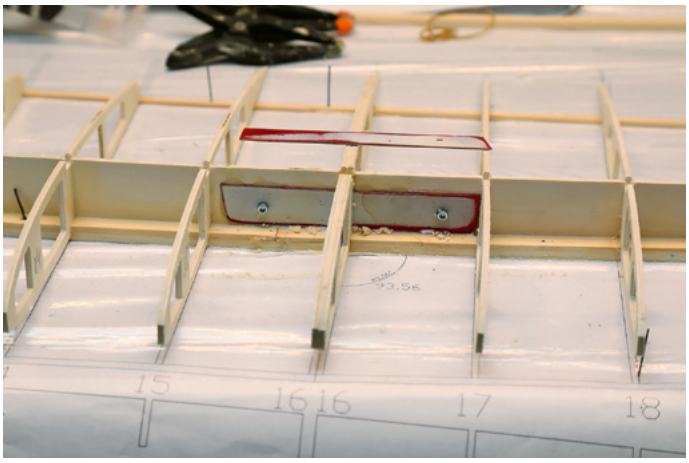


Der Rumpfneubau wird als Impellerversion/12 S (Evo1) konzipiert. Das ursprüngliche Dreiecksfahrwerk ersetzen wir durch ein Fema-EZW, dessen Klappmechanismus ein bulliges Hitec-Servo bedient. Ein Noname-Impeller mit Alu-Gehäuse ist auf zwei Massivholzstelzen mit –3,5° Neigung über dem vorderen Drittel der Flügelaufnahme platziert. Ein Starthaken, der beim Startvorgang den Kräften eines auf 10 kg vorgespannten Gummiseiles standhalten muss, wird vor dem Schwerpunkt montiert. Erfreulicherweise tarieren zwei nasenwärts postierte 6S-5000er-Lipo-Akkus unseren Albatros exakt im Schwerpunkt aus.

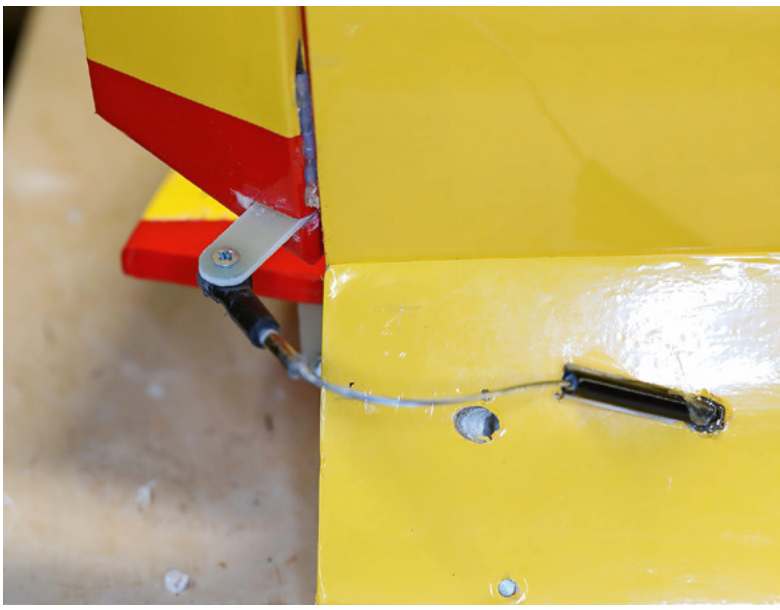
Flugerprobung Evo1, Tag 1 – die Ernüchterung

Nach Prüfung aller Funktionen einhängen an Seil, Impeller halbe Kraft, Freigabe – nach 10 m abheben. Verflucht, das Ding fliegt, aber die gewünschte Power fehlt. Unser Albatros schiebt durch das Firmament wie einst mein erstes Gummimotorfliegerchen aus Jugendtagen. Landung. Die Hoffnung, vielleicht liegt es an den beiden Akkus. Lipo-Wechsel, neuer Start, dasselbe Bild – Originalton Jürgen: «Den kann ich gerade in der Luft halten.» Positivum: Als Segler ohne Motorvortrieb überzeugt der Albatros





Klappfahrwerk.



Bowdenzug verbiegt sich unter Druck.

mit geringem Gleitwinkel, guter Reaktion auf die Ruder, guter Wirkung der Landeklappen im Anflug. Zu Hause angekommen, messe ich – was ich vorher hätte tun sollen – den Stromfluss für den YEP 120 A – unter 12S sind es gerade mal 48 Ampère statt der 120 A, wie in der Produktwerbung beschrieben. Fliegerkollege Andreas leiht mir seinen Hobbywing 130-HV-Regler, der bringt bei 12S unter Vollgas 110 Ampère – ein Probelauf im Garten bläst die Wäsche von der Leine. Jetzt aber!

Tag 2: 8 kg Gummiseil Vorspannung, Abschuss – nun fliegt unser Albatros mit deutlich mehr

Technische Daten

Spannweite:	4170 cm
Länge:	2170 cm
Flügelfläche:	138 dm²,
Profil:	Urversion, Evo 1 SD 7080; Evo 2: HQ 1"5-12 auf HQ 1"15-9 Strak
Gewicht:	7150 g
Flächenbelastung:	51,81 g/dm²
EWD:	1,5°
V-Form:	1,5°
SP:	130 mm hinter Nasenleiste V-Leitwerk
Servos:	4x Hitec HS 7975HB 8,21 kg/cm auf Querruder und Landeklappen
Höhenruder:	2x KST-Servos 215MG
Impeller:	90 mm 12S Noname
Regler:	Hobbywing 130HV
Akku:	12S/5000MAH

Urversion noch mit Propellerantrieb.

Evo 1 noch ohne Winglets.

Power im Vortrieb, aber ein Steigflug in die Stratosphäre, während vieler Baustunden sehnlichst erhofft, Fehlanzeige. Im Langsamflug kreisen in der Thermik sehr schön, gute Reaktion auf die Ruder. Gibt man aber «Vollstoff» und nimmt Geschwindigkeit auf, dann lässt die Ruderreaktion deutlich nach, enge Kurven sind kaum fliegbar. Looping kann er, mehr aber auch nicht – nix Rolle, nix Aerobatik. Mehrere Flüge werden mit wachsender Enttäuschung absolviert.

Mir dämmert von Flug zu Flug mehr, was ich eigentlich hätte wissen müssen. Mein Ausgangskonzept ist falsch – ein Segler mit Thermikprofil ist kein Kunstflug-Power-Hammer. Zu Hause angekommen, telefoniere ich mit Günther Schneider, wir kommen überein: Ein Flügel mit adäquatem Profil ist zu entwerfen. →

Gute Landeklappenfunktion.

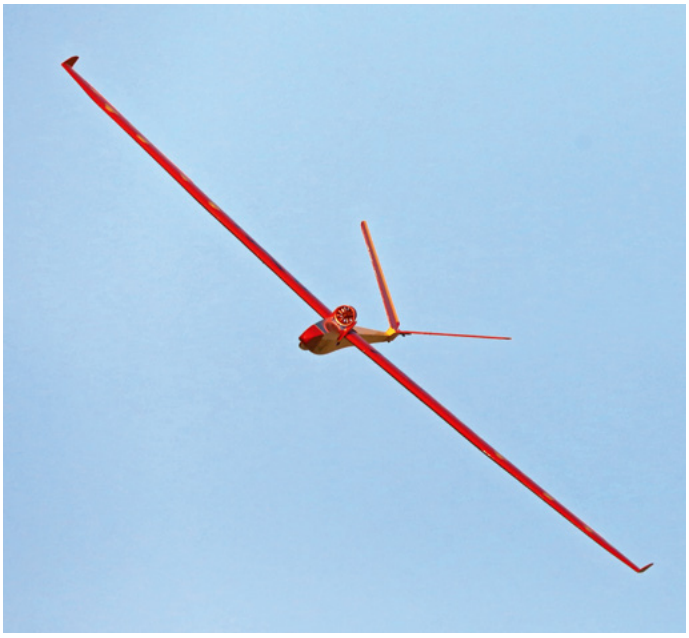
Weitere Evolution

Evo 2: Gesagt, getan, eine neue Tragfläche der Modifikation HQ 1"5-12 auf HQ 1»15-9 Strak steht inzwischen zur Verfügung. Die Aussenränder erhalten zusätzlich leicht schräg aufgesetzte Winglets. Die Flächenkonstruktion entspricht ansonsten dem oben Geschilderten. Die Tragflächenauflage muss am Rumpf der geänderten Profilkontur unter Einhaltung einer EWD von 1,5° angepasst werden. Das V-Leitwerk bleibt wie bisher unprofiliert mit 2 KST 215 MG ausgestattet.

Aus Gründen der Bequemlichkeit versuchen wir es dieses Mal mit einem Startwagen. Einschalten des Impellers, langsam setzt sich das Gespann in Bewegung, nach 15 m hebt Trossi in einem Winkel von etwa 30° ab. Evo2 performt agil, lässt sich gegenüber der Vorversion auch bei höherer Geschwindigkeit sehr gut steuern. Klagten wir einst über mangelnden Vortrieb, so reicht jetzt «Halbgas». Schaltet man den Impeller ab, bietet sich ein gleichförmig harmonischer Geradeausflug, der auch in langsamer Gangart bei weiterhin gutmütiger Beherrschbarkeit keinerlei Abrisstendenzen entwickelt. Hierzu passt ein extrem flacher Gleitwinkel. Schaltet man den Impeller wieder ein, profitieren Flieger und Pilot von einem erheblichen Kraftüberschuss, der weiträumigeres Fliegen durchaus erlaubt. Zur Wahrheit gehört, die Faszination turbinengetriebener CFK-Segler, die grossräumig Flugfiguren in den Himmel zaubern, kann unser Modell zwar ansatzweise, nicht aber im genannten Ausmass bieten. Bei weiteren Flügen wollen wir erkunden, wo denn die Grenze unter Fullpower liegt. Bei «Vollgas» nimmt der Albatros erhebliche Geschwindigkeit auf. Steigen, Sturzflug, Abfangen in die Horizontale, Vollschub. **«Super, boh äh!»,** das Publikum «in mir» ruft Zugabe! Auf ein Neues, doch plötzlich kündigt sich in schnellstem Flug ein ungutes Geräusch an. Der Pilot ruft noch: «Da flattert was!», und schon sehen wir, ein Teil hat sich gelöst. Später wird sich unsere Vermutung bestätigen, es ist ein Ruderblatt des V-Leitwerkes. Die sofort eingeleitete Landung gelingt ohne weitere Schädigung des Seglers.

Kommen wir zur Schlussanalyse: Der Profilwechsel erfüllt unsere Erwartungen, die Konfiguration erlaubt Schnellflug und bietet beim langsamen Gleiten keinerlei Abrisstendenzen. Das jetzt zu lösende Problem verorten wir im Heck: Wird ein profiliertes V-Leitwerk aufgrund geringerer Verwirbelungen einen höheren Speed zulassen?

Sind die KST-215MG-Servos im Leitwerk mit 7,4 kg hinreichend dimensioniert?



Mauerblümchendasein

10 + 1 = Gummimotor-Modellflug in der Schweiz

Peter Ziegler

Bis 2011 fristete der Gummimotor-Modellflug in der Schweiz ein Mauerblümchendasein. Ausnahme waren F1B und F1D (Saalflug) und F1G (Coupe d'Hiver), welche sehr aktiv betrieben wurden und werden. Ansonsten sah man mit Gummimotor angetriebene Modelle eher selten und nur in kleinen Kreise. Dies änderte 2011, als Fredi Genther am 9. März zum ersten offiziellen Gummimotor-Modelltreffen auf die Frauenfelder Allmend einlud. Zu dritt (Hansruedi Zeller, Fredi als Organisator und der Autor) fanden wir uns bei sonnigem, aber kaltem Wetter auf der Allmend ein. In den Jahren zuvor fanden einzelne kurzfristig angesetzte, spontane Treffen statt. Heute, 10+1 Jahr später, wurde aus diesem Grüppchen eine recht grosse Gruppe Gleichgesinnter, welche eine ebenso grosse Vielzahl an Modelle einsetzen. Die Palette reicht von einfachen Anfänger- und solchen aus Baukästen bis zu mehrmotorigen, selbst konstruierten Modellen. Historische sowie nach Plan gebaute Modelle sind ebenso vertreten wie Sonderkonstruktionen.

Die Interessenten- und Teilnehmeradressliste umfasst bis dato 43 Namen. Die Teilnehmerzahl an den Treffen schwankt zwischen 10 und 14 Aktiven. Schon früh hat man sich darauf geeinigt, Freundschaftstreffen ohne Wettbewerbe abzuhalten und auf fixe Strukturen eines Vereins oder einer IG zu verzichten. Ein Entschluss, welcher sich bis heute bewährt hat.

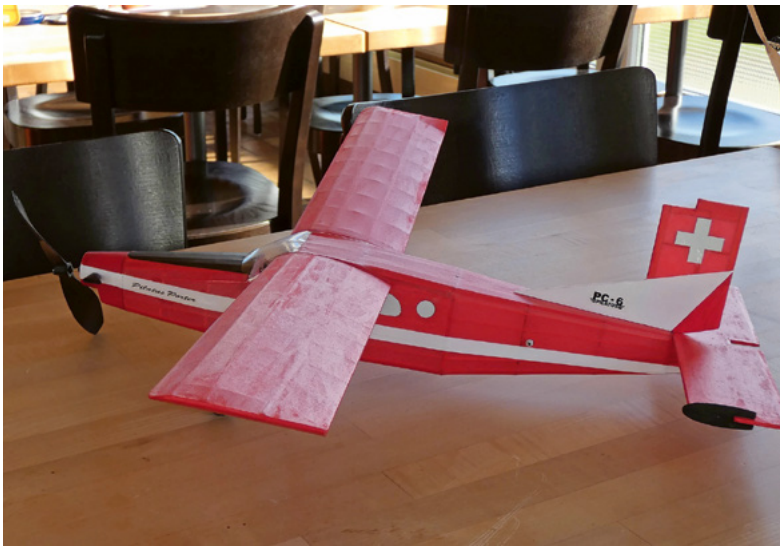
Gastrecht bei der SG Olten

Bis Herbst 2015 war jeweils die Allmend in Frauenfeld Austragungsort der Treffen. Als diese ab Frühjahr 2016 unter Schutz gestellt wurde, war guter Rat teuer und das hoffnungsvolle Aufleben der Sparte mehr als gefährdet. Dank Beziehungen eines Kameraden zur manntragenden Fliegerei erhielt die Gruppe seit Herbst 2016 Gastrecht bei der SG Olten. Seit dann finden die Gummimotor-Modelltreffen nach Abschluss der Flugsaison im Herbst auf dem Flugfeld «Gheid» in Olten statt. Ja, wir erhielten sogar die Möglichkeit, auch im Sommer ein Treffen abzuhalten, wenn die SG Olten im Segelfluglager ist. So möchte ich es an dieser Stelle nicht unterlassen, der SG Olten und ihrem Vorstand für das gewährte Gastrecht und Entgegenkommen im Namen aller Teilnehmer herzlich zu danken. Die Frühjahrstreffen wurden immer an verschiedenen Orten durchgeführt, da Kameraden ihre Beziehungen zu Landbesitzern nutzen und dann ein Treffen organisieren konnten. Etwas, das nicht selbstverständlich ist.

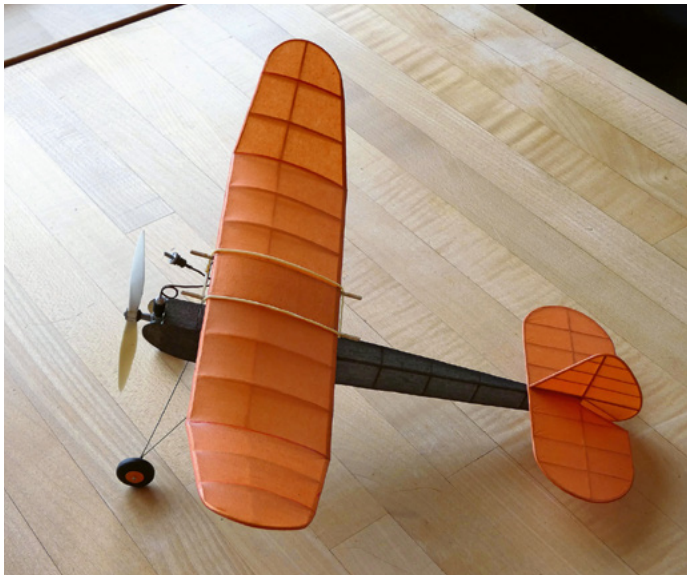
→

Reich gedeckter Tisch.

Oldtimer im Herbstlaub.



Pilatus Porter.



Modelle mit CO_2-Antrieb.

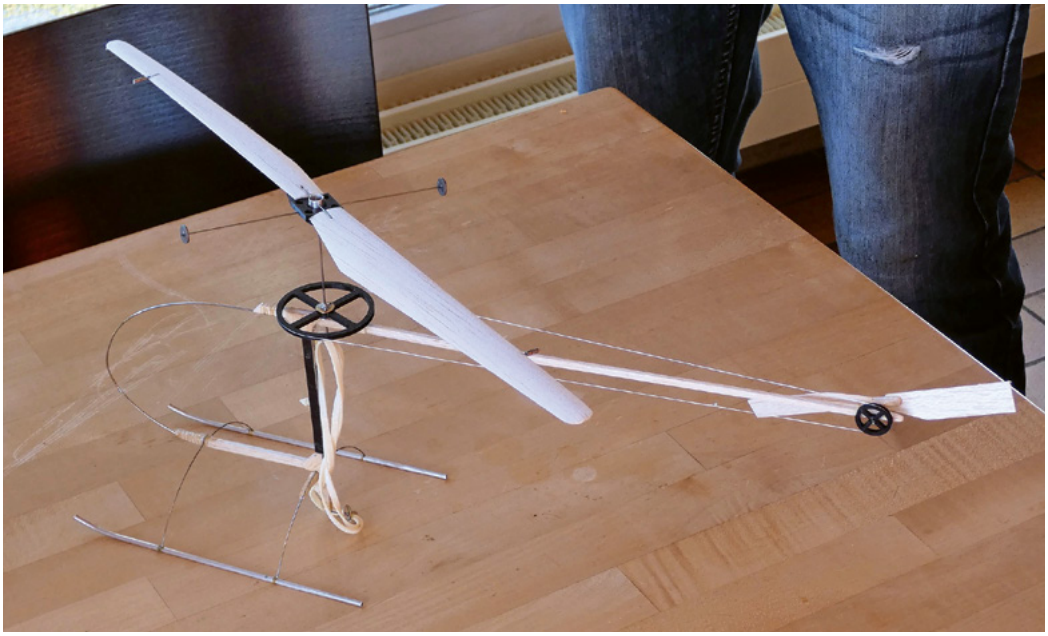
2022 sollten drei Treffen stattfinden, doch das Frühjahrstreffen, geplant im Rafzerfeld, wurde im wahrsten Sinne vom Winde verweht! Stürmische Bise zwang die Organisatoren zur Absage des Anlasses. Bise und Westwind waren auch bei den Treffen im Sommer und Herbst Spielverderber. Es wurde und konnte geflogen werden, doch blieb nicht jedes Modell ohne Schaden. Baumlandungen, lange Rückholmärsche, gar Modellverluste durch ausser Sichtweite Gelangen mussten hingenommen werden. Stunden-, ja tagelange Suchaktionen waren die Folge. Nur der Hartnäckigkeit der Suchtrupps war es zu verdanken, dass schlussendlich alle Modelle wieder zu ihren Besitzern gelangten. Für alle Teilnehmenden, aktiv oder nur als Zuschauer, waren die beiden durchgeführten Treffen ein voller Erfolg und alle freuen sich auf die Anlässe im Jahr 2023.

CO_2-Antrieb

Seit Jahren werden von einigen Teilnehmern, nebst Modellen mit Gummiantrieb, auch solche mit CO_2-Antrieb geflogen. Dies als eine Bereicherung der Treffen. Beides sind Freiflugkategorien und die Modelle unterscheiden sich nur im Antrieb. Umfragen und Diskussionen innerhalb der Teilnehmer haben dazu geführt, ab 2023 auch diese Modelle offiziell zuzulassen und den Namen der Treffen in «Treffen Gummi-/CO_2-Motor-angetriebener Modelle» zu ändern.

Alle Fotos zur Illustration dieses Beitrages stammen von den Treffen 2022.

Informationen über unsere Gruppe und Bilder zu den Anlässen können auf der Website *(www.gummimotor.ch)* angeschaut werden, Kontakt zu uns über gummimotor@bluewin.ch.



Helikopter mit «elastischem Antrieb».

Heisse Abgase

Anton Laube

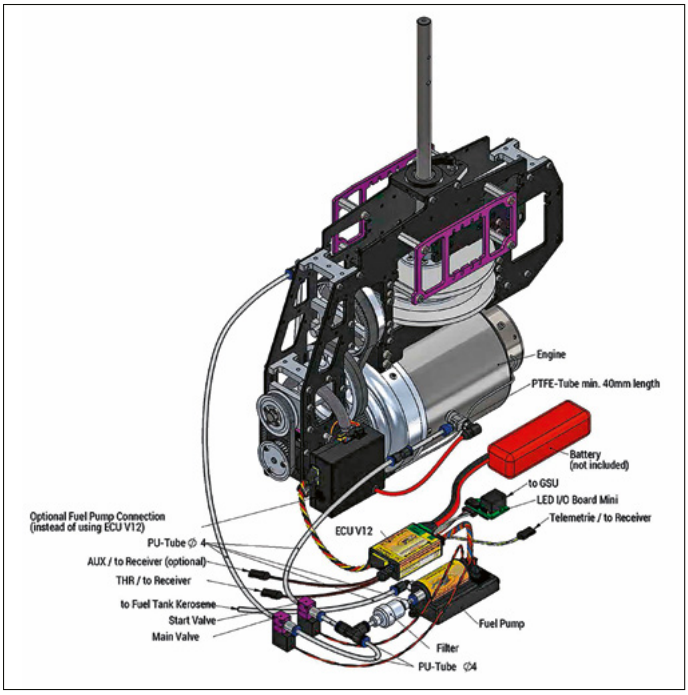
Ungebrochene Faszination für die Modellturbine

Turbinenbetriebene Modelle sind oft der Traum vieler Modellbauer, denn wen fasziniert es nicht, sein Modell mit einem möglichst realistischen Sound zu betreiben. Der flimmerndn Abgasstrahl am Modell begeistert Modellbesitzer wie auch die meist staunenden Zuschauer.

Turbinenseminar 2023

Für viele Modellpiloten ist es daher ein grosser Traum, irgendwann einmal einen Modell-Jet oder -Helikopter mit Turbine zu besitzen und dann auch zu fliegen. Vielfach wird aber dabei in der heutigen Zeit des Online-Handels die Unterstützung, Beratung und Hilfe durch geeignete und fachkompetente Helfer oder Verkäufer ein grosses Hindernis. Mit diesem Artikel und der darin erwähnten Veranstaltung vom 15. April zum Thema «Modellturbine» möchte ich Einsteigern, aber auch bereits Besitzern von Modellen mit Turbinenantrieb helfen, in diesem Thema wichtige Fragen zu klären, und auch bei bestehenden Problemen helfen. Es werden in diesem Bericht aber nur einige wenige Themen rudimentär angesprochen, mit welchen ich bei meinen Beratungen am meisten konfrontiert bin. Gezielte Themen werden in den weiteren Ausgaben folgen, aber auch bei Bedarf in weiteren Seminaren.

Ziel und Zweck dieses Artikels soll es sein, einen kleinen Überblick darüber zu geben, was als Einsteiger oder aber Umsteiger alles beachtet werden soll, wenn man sich mit der Turbinentechnik befassen möchte. Zum einen sind Triebwerke nicht nur viel teurer als Elektro- oder Benzinmotoren, sondern auch in der Handhabung gänzlich anders. Angst muss aber vor dieser Technik niemand haben, ist die Turbinentechnik doch in vielen Belangen wie Einstellen, Programmierung, etc. meistens einfacher oder fällt gänzlich weg. Objektiv betrachtet, ist es heute einfacher, eine Turbine zu betreiben als einen Benzin- oder Methanolmotor, da die ganzen zum Teil aufwendigen und immer wieder ändernden Einstellungen wegfallen. Sehr wichtig ist es aber für einen Turbineneinsteiger, von Anfang an einen geeigneten «Götti» in Form eines Vereinskollegen, eines versierten Händlers oder Turbinenherstellers zu haben. Mit diesem Bericht möchte ich auch nicht auf verschiedene Turbinentypen wie Strahltriebwerke, Ein- oder Zweiwellenturbinen eingehen, sondern der allgemeinen Information über Modellturbinen dienen. Auch wird das Thema Abgasrohr nicht Gegenstand dieses Berichtes sein, das dies in den meisten Fällen sehr modellspezifisch ist.



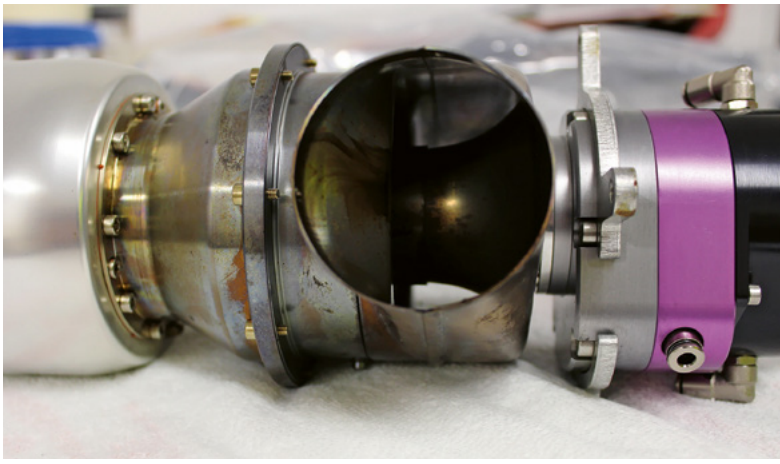
Die Turbine selbst ist lediglich ein Bestandteil des Antriebes, welcher nur in Kombination mit den richtigen Komponenten funktioniert. In der Abbildung ist eine entsprechende Mechanik, welche zu der Turbine passt, abgebildet.

Viele Fragen als Einsteiger

Der Modellpilot, welcher sich mit dem Wechsel zum Turbinenantrieb beschäftigt, hat meist unzählige Fragen. Je mehr da im Vorfeld in Erfahrung gebracht werden kann, umso kleiner sind dann später auch die Überraschungen.

Als Erstes möchte ich die Anschaffungskosten thematisieren: Vielfach werden Triebwerke als sehr teuer abgetan. Hier sollte aber das Antriebskonzept als Ganzes angeschaut werden, was dann in vielen Fällen zu einem ganz anderen Bild führt. Da ich selbst dem

Moderne Pumpen sind mit Brushless-Motoren ausgestattet, leider bei vielen Herstellern noch nicht Standard.



2-Wellen-Turbine: Gasturbine, 2. Turbinenstufe, Abgasrohr, Getriebe von links nach rechts.

Die ECU – Electronic Control Unit – ist das Hirn der Turbine. Diese Elektronik steuert den Anlass- und Abstellvorgang, dient zur Überwachung der Betriebsbarometer, regelt den Treibstoff und stellt auch Telemetriedaten zur Verfügung.

GSU – das steht für Ground Support Unit: Sie dient zum Einstellen und Auslesen der Daten aus der ECU.

Fliegen mit dem Modellhelikopter fröne, werde ich die Beispiele daran knüpfen. Dies ist aber dann auch meist auf die anderen Sparten anwendbar.

Bei der Elektroversion werden neben der Mechanik, die kaum einen Unterschied zur Turbinenversion macht, ein Motor mit Regler sowie die passenden Lipos für den Antrieb gebraucht. Will man später mehrere Flüge nacheinander auf dem Flugplatz machen, reicht dann ein Satz Akkus nicht. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist eine entsprechende Lademöglichkeiten mit 220-Volt-Strom auf dem Flugplatz nötig, damit die Pausen nicht zu lange werden. Dabei kann es so ohne Weiteres sein, dass ab einer bestimmten Modellgrösse der Preisunterschied keine 1000 Franken mehr ausmacht.
Im Betrieb später kommen dann bei der Turbine Wartungskosten in Form von periodischen Wartungsarbeiten an der Turbine dazu. Bei den meisten Herstellern wird heute ein Wartungsintervall von 25 Betriebsstunden vorgeschrieben. Diese Wartungsarbeiten sind ein elementarer Bestandteil des Betriebes einer Modellturbine, was zum Erhalt und der Lebensdauer, aber auch zur Betriebssicherheit beiträgt. Vielfach bestehen diese Arbeiten nur aus dem Wechsel der beiden Lager und dem neu Auswuchten der Laufgarnitur. Es kann aber auch vorkommen, dass die Brennkammer Löcher hat oder die Eispritz-Sticks abgebrannt sind. Diese Kosten belaufen sich in etwa auf zwischen 500 bis 1500 Franken, aber danach ist die Turbine fast wieder neuwertig.

Kraftstoffwahl

Bei der Kraftstoffwahl sollte auch sehr minuziös recherchiert und abgewogen werden. Sicherlich ist der meistverwendete Treibstoff das Kerosin, fachsprachlich auch Jet A1. Zwei Punkte sind aber hier ausschlaggebend und vor allem der zweite sollte sehr stark hinterfragt werden:
1. Kerosin ist auf vielen nationalen und regionalen Flugplätzen sowie Heliports auch als Privatperson meistens problemlos erhältlich. Aber aufgepasst, nicht alle Flugplätze führen Jet A1. Im Weiteren sollte aber auch nicht ein Lager angelegt werden, welches länger als ein halbes Jahr reicht. Bei der Lagerung zieht Kerosin, gelagert in Plastikkanistern, Wasser aus der Umgebung, zum anderen ist die Lagerung von entzündlichen Stoffen in grösseren Mengen auch nicht das, was einer

Das Liefersortiment der Helikopterturbinen von JetCat. Die 2-Wellen-Turbinen sind auch in Turboprop-Ausführung erhältlich.

im Haus oder der Wohnung haben will.
2. Ein aber meiner Meinung nach wesentlicher Faktor ist der Ort, an dem das Modell mit Turbinenantrieb gelagert werden muss. Jedes Modell hat eine gewisse Ausdünstung, welche bei der Lagerung in der Wohnung oder in Kellerräumen zu mässig bis starken Geruchsemissionen nach Diesel führen kann. Bei einer Aufbewahrung in der Garage oder einem abgeschlossenen separaten Raum, ist dieser Punkt unwesentlich, sollte aber sehr genau abgeklärt werden.
Dies ist einer der Gründe, wieso heute immer mehr Modellpiloten bei ihren turbinenbetriebenen Modellen auf Petrol zurückgreifen. Petrol ist geruchslos und zieht auch bei längerer Lagerung in Plastikkanistern fast kein Wasser. Im Weiteren ist es am einfachsten in 20 Liter Gebinden in jeder Landi, die haben ein grosses Filialnetz, zu bekommen. Ebenfalls ist die Reinheit sehr, sehr hoch.
Preislich ist im Moment auch kein grosser Unterschied zwischen Kerosin und Petrol.
Für die Betankung der Modelle empfiehlt es sich hier, auf fertige Tankstationen mit elektrischer Pumpe diverser Hersteller zurückzugreifen. Vielfach macht bei Eigenanfertigungen eine Pumpe, welche durch die Aggressivität des Treibstoffes undicht wird, nicht grossen Sinn. Dem Treibstoff wird 5% Turbinenöl beigemischt. Somit muss keine separater Schmierkreislauf in Betracht gezogen werden, da dieses Gemisch auch dazu gebraucht werden kann.

Sicherheit

Neben den sicherheitstechnischen Themen wie einem gewissenhaften und sicheren Ein-

bau der Turbine in das Modell und der regelmässigen Wartung gibt es auch beim Betrieb sehr viel zu beachten.
Vielfach belächelt wird aber auch der Feuerlöscher. Dieser ist aber die grösste Lebensversicherung des geliebten Modelles, wenn es zu Problemen kommt und ein Feuer ausbricht. Hierbei ist zu beachten, dass nur CO_2-Löscher zum Einsatz kommen. Pulver oder Schaum würde das Modell und die Elektronik zerstören. Wichtig ist auch, dass ein turbinenbetriebenes Modell nie allein in Betrieb genommen wird. Ein Helfer sollte immer dabei sein für Feuerlöscher, Hilfe und die Beobachtung des Umfeldes. Der Bereich des Abgasstrahls ist für den Piloten, den Helfer oder die Zuschauer aufgrund der heissen Abgase sicherlich nicht der ideale Ort, um sich aufzuhalten. ■

Bilder: JetCat und Anton Laube

Hawker Hurricane Mark II au 1/4.5 de Alain Fontana

Laurent Beldame

Alain Fontana, qui pratique l'aéromodélisme depuis 1978, fait partie de ces modélistes pour qui le travail à l'atelier demeure au moins aussi important que le plaisir d'aller voler, ceci par accomplissement personel. Si l'on y regarde un peu plus près, il n'est pas obligatoirement ici question de tradition humée à la colle blanche que d'y exprimer ses propres talents créatifs par l'apport de solutions originales «maison» qu'Alain souhaite, tant par principe que philosophie, appliquer à chacun de ses modèles, qu'ils soient maquettes ou de pures élucubrations volantes (nous y reviendrons peut-être bientôt).

Ceci posé, s'il y a longtemps que l'impétrant se singularise par ses constructions fort détaillées de biplans et triplans du premier conflit mondial, notre route s'arrêtera aujourd'hui sur une autre histoire tout aussi humaine, à travers le Hawker Hurricane au 1/4.5.

Un peu d'histoire, mais pas trop

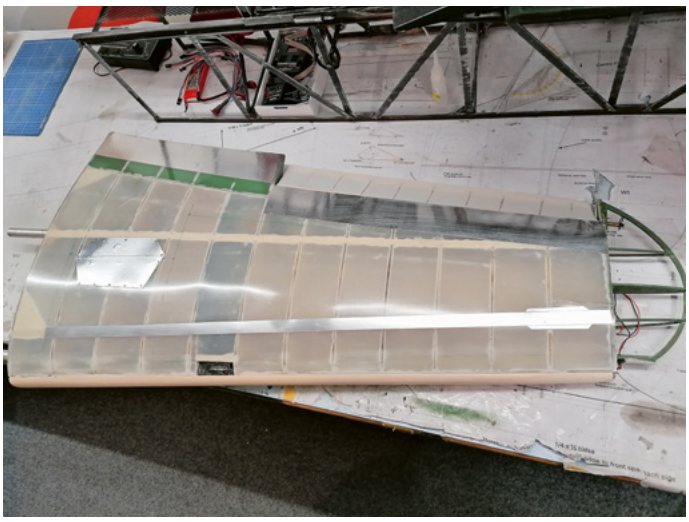
Nous ne reviendrons pas sur l'histoire de cet emblématique chasseur de la Royal Air Force qui symbolisa peut être encore davantage que le Spitfire, alors bien moins nombreux dans le ciel britannique, tout l'esprit de résistance britannique de ces heures sombre de septembre 1940, si ce n'est que pour indiquer à quel point il marqua une évolution parmi quelques autres au milieu des années 30 par sa conception héritée de ses prédécesseurs biplans et toute la transition et les défis vers cette nouvelle génération que constituait pour les pilotes (et surtout leur hiérarchie) le chasseur monoplan à voilure cantilever et train rétractable. Comme je suppose que chacun a ici déjà largement scruté les photos de cette remarquable réalisation, nous mettrons donc l'accent sur ce qui est moins visible, à savoir les quelques solutions techniques retenues qui ont permis d'aboutir, avec cette finition, à une masse finale raisonnable pour cette échelle, ce qui fait tout l'intérêt de ce modèle de construction personnelle.

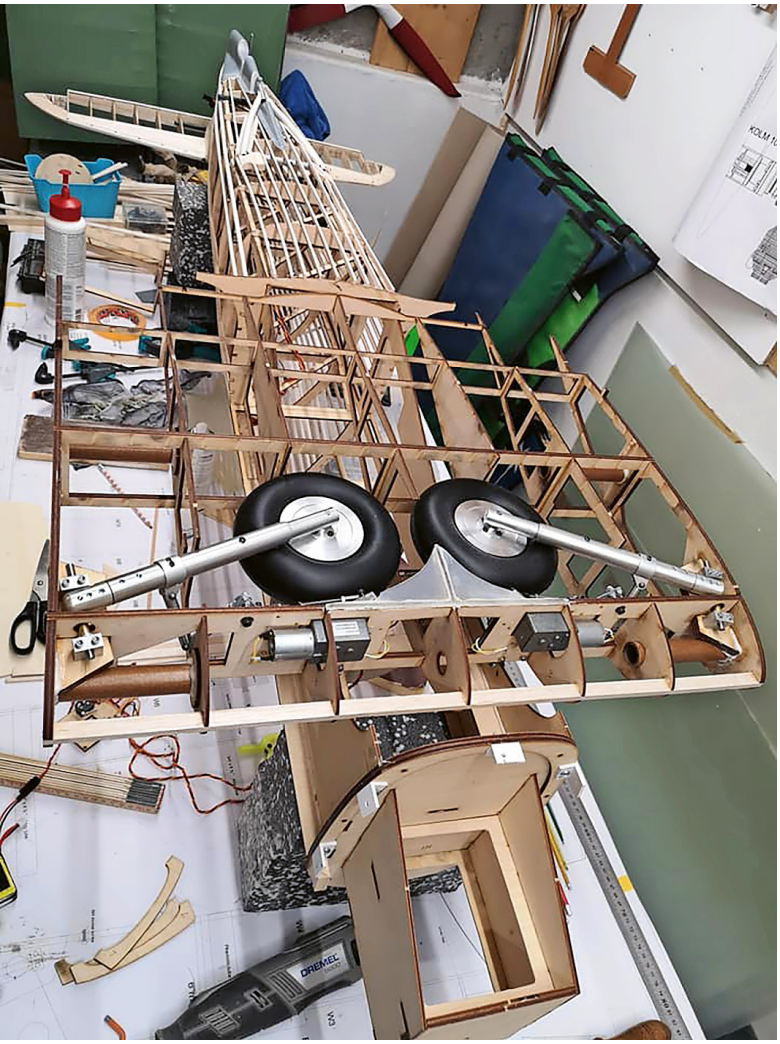
Le fuselage

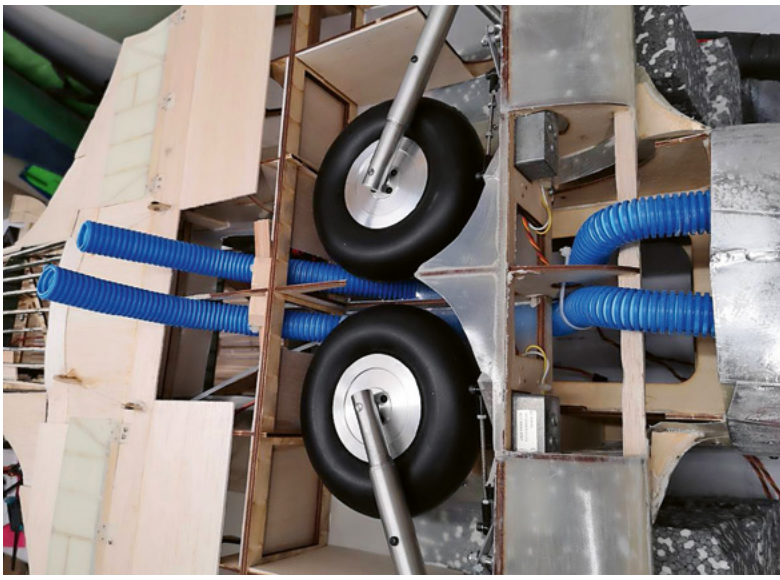
L'origine de cette histoire commence un peu par hasard par l'acquisition d'un fuselage très partiellement construit sur la base d'un kit Mick Reeves. Pour nos plus jeunes lecteurs, Mick Reeves, qui fut champion du Monde F4C en 1978, demeure une vraie institution dans le monde modéliste outre-Manche. Aujourd'hui, son fils Jim commercialise toujours ses kits, dont il n'est pas inutile de préciser que les solutions techniques offertes comportent quelques originalités voire anachronismes typiquement britanniques, dont la validité technique, excepté le paquet d'heures de travail préalable demandé assorti d'ajustements nécessaires demandant quelque expérience, n'a depuis jamais été remise en question.

Ce Hurricane de 2,77 m d'envergure est construit tout bois. Le fuselage, qui se compose d'un caisson de section carrée entouré de couples et baguettes disposées comme l'Hurricane original, n'est bien sûr coffré qu'à l'avant et entoilé au Solartex. La partie avant du fuselage est capotée en fibre de verre et panneaux d'aluminium par endroits. La propulsion est assurée par un ROTO 85cc FSi bi-cylindre 4 temps qui entraîne une hélice 24 × 12 à 5300 t/mn (ce qui parait faible mais pourtant largement suffisant NDR). Les échappements, en tôle, sont directement raccordés aux emplacements des pipes du Merlin II original. Le refroidissement, point critique pour toutes les maquettes dont l'original était propulsé par un moteur à refroidissement par liquide, fait appel aux artifices suivants: si le ROTO 85 n'apparaît que par les caches culbuteurs du cylindre avant sans refroidissement en prise directe, celui-ci lui est assuré par un ventilateur électrique installé dans l'écope du radiateur ventral. Ce dispositif aspire et propulse l'air frais collecté en direction des cylindres via un coude à 180 degrés niché dans la voilure. Le tout est assorti de grilles latérales que la couleur noire du modèle rend relativement discrètes.

Si tout fut allégé autant que possible sur toute la longueur





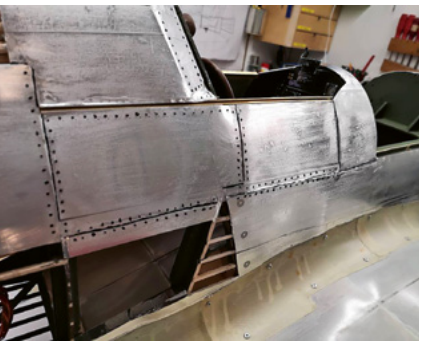


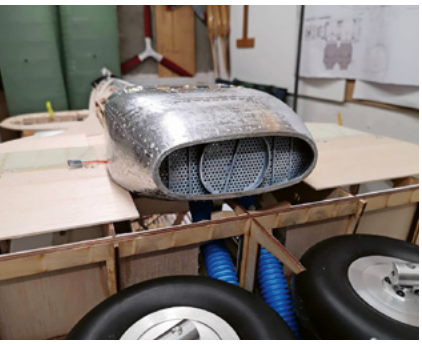
du bras de levier arrière, l'empennage, pour les mêmes impératifs de légèreté, reste monté d'un seul tenant. Juste rétribution du point qui précède, seuls 340 grammes de plomb furent ajoutés à l'avant pour le centrage, ce qui, affirmons-le, demeure raisonnable, comparé à d'autres «cas» constatés à même échelle (que l'on ne commentera pas). →

La volure

La voilure constitue peut-être l'aspect le plus singulier de cette construction. D'un point de vue modéliste, un des avantages propres au Hurricane est sa voilure épaisse.

Celle-ci permet non seulement de garder un modèle au comportement sain même avec un nombre de Reynolds faible, mais aussi, précisément par son épaisseur relative élevée, de nécessiter théoriquement moins de matière à ajouter à la construction pour contrer entre autres les efforts en flexion qui peuvent se révéler élevés en évolution. Après examen approfondi des panneaux d'aile démontés dont l'épaisseur à l'emplanture se situe à un respectable 19 pct d'épaisseur relative, force est de constater que, mis à part 2 baguettes de sapin à l'intrados et l'extrados, il n'y a aucun caissonnement ni entretoise entre ces deux longerons, y compris au niveau des clés d'aile (en tube). On n'y trouve pas davantage de coffrage en bois et entoilage. Par quel miracle? Ici fut expérimenté la solution proposée par Mick, le ProSkin, qui se constitue d'une feuille d'époxy brute de 0,3 mm directement collée sur les nervures à la colle polyuréthane de type PU. Le rédacteur n'étant pas a priori très convaincu du procédé a bien dû constater la grande légèreté de l'ensemble combinée à une bonne tenue en flexion et torsion. Cependant, il convient de garder à l'esprit, revers de la médaille que connaissent bien





les amateurs de construction légère, que la qualité de chaque collage est capitale, élément par élément, sans oublier en particulier la fixation du train rentrant qui ne souffrira évidement d'aucune approximation.

Finition: un feu d'artifices

Pour la finition, Alain a pu sur cette base réaliser un certain nombre d'artifices qui font tout le charme de ces réalisations personnelles, telles que le marche-pied rétractable, la crosse d'appontage commandable à distance sans oublier le lardage des nervures, le vieillissement réalisé à base de scotch aluminium posé avant peinture et brossée ensuite, toutes ces astuces chargées d'anecdotes et a priori connues de beaucoup requièrent toujours ce petit tour de main propre à chaque constructeur passionné.

Tout ce travail effectué en amont a donc permis d'assurer pour la taille et le volume de ce modèle une masse de 16,3 kg, soit une charge alaire 115 g/dm², un chiffre très respectable pour un warbird. Le budget demeure relatif et se concentre sur la motorisation, des équipements de bord de type Savöx par exemple (publicité gratuite), ce qui fait, au final, que la valeur de ce modèle, par sa singularité même, reste incommensurablement sans mesure avec des préoccupations bassement pécuniaires au vu du travail fourni (ce qui est heureux).

Vol

C'est donc en toute confiance que ce Hurricane Mark II fit son premier vol dans la campagne vaudoise à la fin de l'été 2022 aux mains du jeune Benjamin Fontana (chef electronique et programmation), sans rencontrer d'autres corrections à opérer que la compensation du couple à cabrer engendrée par les volets baissés en approche. En attendant d'ouvrir davantage le domaine de vol déjà très réaliste de ce modèle, il est temps de savourer cet immense plaisir, lequel récompense légitimement des centaines d'heures de passion et dévotion à l'atelier. Nous espérons donc, tous passionnés de beaux avions que nous sommes, revoir dès le printemps prochain cette magnifique réalisation d'Alain, que nous félicitons, évoluer dans nos cieux pour la nouvelle saison qui s'annonce!

Merci à toi.

GARIV – 3° edizione «Mangia e Vola» Lodrino

Dopo un po' di maltempo nella seconda metà dell'anno, sabato 15 ottobre siamo finalmente riusciti a realizzare la nostra terza edizione di Mangia e Vola.

Già la mattina presto, durante l'allestimento della cucina, i primi raggi di sole apparvero sulla colina opposta.
Poco nuvoloso e temperature intorno ai 20 gradi sono una ottima condizione per volare a Lodrino in questo periodo dell'anno con il sole già basso.
A questa edizione del nostro evento di successo sono stati invitati tutti i piloti modellisti ticinesi.
Il pubblico era vasto e non era mai stato così vario. Dal semplice «Waffel di schiuma» agli trainer, ai bellissimi modelli con motore a scoppio, ai droni e jet a turbina, mancavano degli aeri di traino e degli alianti.
A mezzogiorno, il gruppo di modellisti GARIV ha offerto un pranzo alla griglia e bevande. Chi voleva poteva donare un piccolo contributo alle spese.
Nel pomeriggio poi è andato avanti con un traffico aereo in parte intensivo e stand in coda. ☺
Molto gratificante è stato il fatto che la Vice Sindaca del Comune di Riviera, Ulda Dechristopheris, ha risposto al nostro invito.
Si è rallegrata per la vivace attività del club sul posto, per la presenza di molti giovani e ha sottolineato nel colloquio l'importanza di tali attività per i nostri giovani.
Socializzare festeggiando e volare tra gli amici – un formato di evento che si è dimostrato ancora una volta. ■

Gruppo Aeromodellisti GARIV Lodrino, Rolf Walser

Elvio Garganigo, presidente GAL.

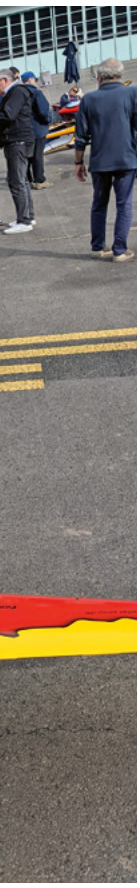
Aeroporto Lodrino.

Famiglia Alvarez, GAL.

Altre immagini nella pagina successiva →

Diverse categorie di modelli presenti.

Fila d'attesa.



Il pranzo è servitto.

Börse Wimmis

Ueli von Niederhäusern

Seit vielen Jahren organisiert die Modellfluggruppe Wimmis ihre Occasionsbörse immer im Spätherbst. Die Modellflieger hier in unserer Region haben das letzte Novemberwochenende in ihrem Kalender angestrichen. Zum 30. Mal war heuer der Anlass, also eine Art Jubiläum. Früher war es Ruedi Steinle, der das Zepter führte, in der Gegenwart hat Präsident Hans Duss die Zügel in den Händen. Natürlich war mehr oder weniger der ganze Verein am Arbeiten. Die Annahme der Ware am Freitagabend ist arbeitsintensiv, da muss exakt gearbeitet werden, damit die Verkäufer auch zu ihrem Geld kommen. Der Ansturm ist da immer enorm, haufenweise werden die überzähligen Flieger und das Zubehör in die Mehrzweckhalle getragen und die ersten Käufer marschieren mit ihrem soeben erstandenen Material schon wieder heraus. Es kommt auch des Öfteren vor, dass, was gekauft wird, ein, zwei Jahre später wieder hier landet, ohne dass es je in der Luft war. Dies ist auch auf der Börse von Ricardo zu beobachten. Zu meiner Schande muss ich sagen, dass ich das auch schon mal gemacht habe, item, verboten ist das ja nicht.

Praktisch jedes Jahr gibt es auch einen traurigen Grund: Der Nachlass eines verstorbenen Modellfliegerkollegen muss verkauft werden, keine einfache Sache. Das weiss ja jeder selbst, was sich da in den vielen Jahren anhäuft, man hat ja nie genug. Der Wert für die zum Teil älteren Sachen sinkt dann ins Bodenlose und man muss froh sein, wenn es überhaupt verkauft werden kann. Ein bisschen anders ist es bei speziellen Oldtimer-Baukästen/-Modellen. Da kann es schon sein, dass die gesucht sind, das hat dann schon wieder einen gewissen Wert.

Wirklich schöne Modelle.

Glückliche Gesichter.

Leichtes Gedränge.

Zum Treffpunkt entwickelt
Über die vielen Jahre hat sich die Börse auch zu einem Treffpunkt entwickelt, lange nicht jeder kauft etwas, aber hier trifft man sich, man bespricht die vergangene Saison, oder die kommende. Das ist ideal dank der gut organisierten Wirtschaft mit dem feinen Angebot fürs Essen und Trinken. Im Hintergrund laufen auf einer Grossleinwand Fliegerfilme. Das Nachtessen hier vom Freitagabend ist für viele von unserer MG Riggisberg obligatorisch. Es ist zu wünschen, dass dieser Anlass bleibt, es gibt für den Verein halt doch immer viel Arbeit, aber das ist doch eigentlich gut so, man macht etwas zusammen und wenn's geschafft ist, gibt es doch auch Befriedigung für die ganze Mannschaft. Hans sagte mir, dass es schon immer auf und ab ging, mal bleibt mehr in der Kasse, mal wieder etwas weniger, und die Leute zu motivieren braucht halt auch immer Kraft. Wir haben die Börse Wimmis jedenfalls schon wieder im Tätigkeitsprogramm 2023!

Freitagabend: Full House.

«Äis, zwäi, dräi, loooos»

30. alpines Modellfluglager Hahnenmoos

Res Dauwalder

Massenstart Zagis bis in die Nacht.

10 Nurflügel in unterschiedlichsten Formen, Grössen und Farben schiessen in den Himmel bei fortgeschrittener Dämmerung! Laufend werden neue Spielregeln formuliert: «Wer zuerst landet, bildet den Landepunkt!» Oder: «Alle müssen innerhalb von 15 Sekunden landen!» Der Geräuschpegel belegt den hohen Spassfaktor …! Dass der Umgang mit den Fluggeräten bei den anwesenden älteren Semestern ein leichtes Stirnrunzeln erzeugt, ist eine Nebenerscheinung – die Zeiten haben sich geändert! Und etwas Übermut darf ja bei einem Jugendlager sein, oder? Der Spass ist jedenfalls gross und live erlebbar – er findet nicht in einem Handy statt! Wer einen Defekt beklagen muss, repariert sofort – man will ja beim nächsten Start wieder dabei sein – unbedingt …! Sekündeler und Aktivator machen's möglich! Dass die Modelle am Ende der Woche dann die eine oder andere Schramme ins Unterland mitnehmen, das ist reine Nebensache oder erinnert höchstens an tolle Momente!

Bereits seit etlichen Jahren «begleite» ich das Jugendlager als «Zaungast» – da macht man schon einige Beobachtungen: Gerade das oben beschriebene **unbeschwerte Spiel** mit den Segelflugmodellen ist äusserst wertvoll: Die Pilotinnen und Piloten werden innerhalb der etwa drei bis fünf Jahren in welchen sie am Lager teilnehmen, immer besser. Sie beherrschen die Flugmodelle besser und sie schätzen die Flugbedingungen immer besser ein und werden deshalb auch immer erfolgreicher!

Zufriedene und stolze Lagerteilnehmer.

Gleiterbau.

Gleiter einfliegen.

Auch wenn der übermässige **Handy-Gebrauch** selbst in dieser Umgebung bei vereinzelten Lagerteilnehmern immer wieder ein Thema ist, so lassen sich doch viele Lagerteilnehmerinnen und -teilnehmer auf das Hier und Jetzt ein: Schöne Abendstimmungen, das oben beschriebene Spiel mit den Modellen oder die Hilfestellung bei einem modellbauerischen Problem einer Kollegin oder eines Kollegen werden plötzlich wichtiger – auch dies ist eine äusserst wertvolle Erfahrung!

Der Umgang mit den gewährten **Freiräumen** rund um das Berghaus ist bisweilen anspruchsvoll: Es wird nicht rund um die Uhr ein durchgetaktetes Programm geboten. Manchmal muss man etwas Langeweile aushalten und selbst erkennen, welche Chancen eine Woche in dieser Umgebung bietet – das ist nicht für alle einfach …!

Kurz: meine Beobachtungen machen deutlich, wie wertvoll ein solches Lager ist! Es gibt Lager zu den verschiedensten **Themenbereichen,** z.B. Musik, Sport, um nur zwei zu nennen. Ein Lager mit den Inhalten Technik, Physik und Natur ist aber sicher sehr selten und deshalb zusätzlich wertvoll!

Zukunftsaussichten

Leider wurde vom Hotel der Preis für Unterkunft und Essen für das alpine Modellfluglager massiv erhöht. Zudem ist unklar, ob nach der Realisierung der Umbaupläne überhaupt noch Platz für das Jugendlager auf dem Hahnenmoos vorhanden sein wird. Während der Lagerwoche haben wir im Hotel mehr als 30 Hotelgäste gezählt; viele davon sind ehemalige Lagerteilnehmer – diese Leute kommen immer wieder, sicher so lange, wie es das Jugendlager geben wird.

Es klingt zwar immer ähnlich, muss aber gleichwohl immer wieder gesagt sein: Ohne ein Team von Leiterinnen und Leiter würde es dieses Lager nicht geben. Wie viele Schullager wurden im Verlauf der letzten Jahre annulliert, weil es zu wenig Leiterinnen und Leiter gibt …! Deshalb gilt der verschworenen Leitertruppe des Jugendlagers auf dem Hahnenmoos ein herzliches Dankeschön!!

Und auch bei der Hotelcrew ist dem Lager gegenüber viel Goodwill zu spüren – ohne diese positive Einstellung wäre das Lager kaum möglich – vielen Dank! Das 30. Jugendlager auf dem Hahnenmoos ist Geschichte; die letzte Juliwoche 2022 bildete für den Jubiläumsanlass einen würdigen Rahmen.

Ich schliesse meinen Bericht wie jedes Jahr mit dem Hinweis auf meine grosse Vorfreude auf die Lagerwoche im nächsten Sommer – sie findet vom 22. bis 29. Juli 2023 statt! Ich wünsche mir sehr, dass das Lager in dieser Form noch viele Jahre wird stattfinden können …! ■

Fotos: Beat Hofmann

Bist du am Lager interessiert? Unter *www.alpines.ch* findest du die Anmeldeunterlagen für das Lager 2023; die Teilnehmerzahl ist beschränkt – es hat bereits recht viele Interessentinnen und Interessenten …!

Tadelloser Zustand

Schweizer Meisterschaft F4-Scale in St. Stephan

Nach den schier endlosen sonnigen Tagen dieses Sommers hatte die Modellfluggruppe Obersimmental zur Schweizer Meisterschaft, ausgetragen mit vorbildgetreuen Modellflugzeugen, eingeladen.

Gleich vorweg: Der Wettergott war den Veranstaltern nicht gut gesinnt. Während die Prognose schon im Vorfeld andauernde, wiederholte Regengüsse prophezeite, hoffte man als Einheimischer insgeheim auf lokale Föhnaufhellungen.
Die Mitglieder der organisierenden Modellfluggruppe, allen voran Urs Jörg als OK-Präsident, hatten keine Mühen gescheut, sowohl Terrain als auch die Flugplatz- und Hangarinfrastruktur in tadellosem Zustand präsentieren zu können.
In weniger beneidenswerter Position befand sich Wettbewerbsleiter Stéphane Lambert. Ihm oblag es, drei Flugdurchgänge und Wertungen vorzusehen und zu planen.
Leider unterlag der Föhn der Schlechtwetterfront, und letzt-

Weltmeistermodell von Andreas Lüthi.

Gewinner Scale-Heli.

Hornberger Mutschli für alle Teilnehmenden.

Gewinner der F4C-Klasse.

Max Schilt.

Gewinner der Jet-Scale Klasse.

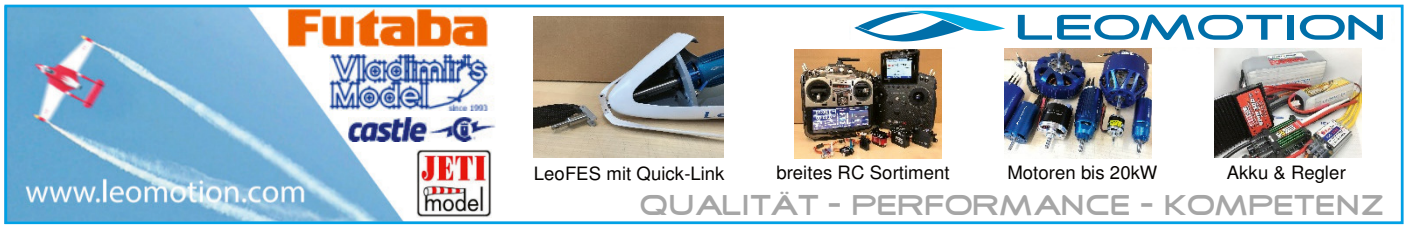
endlich konnte, die wenigen spärlichen Aufhellungen nutzend, in allen Kategorien wenigstens ein Flugdurchgang durchgeführt werden. Der Wettbewerbsleiter war um seine Aufgabe wahrlich nicht zu beneiden. Zwischenzeitlich und immer wieder darauf wartend, dass die auf der Piste zahlreich entstandenen Wasserlachen etwas verebben würden, konnten die Teilnehmer in der Festwirtschaft alte Bekanntschaften auffrischen und ebenso zahlreiche interessante technische Gespräche führen.

Einen gegenseitigen Erfahrungs- und Meinungsaustausch erlaubte zudem der samstägliche Vormittagsapéro, zu welchem das OK die Landeigentümer und die lokalen Vertreter aus Politik und Tourismus eingeladen hatte. Der vorhandene Infostand, bestückt mit Fachpresse, Flyern von SMV und AeCS und auch mit Balsagleitern für die jüngsten Besucher des Anlasses, wurde rege besucht.

Dank grosszügigem Entgegenkommen von Stephan Speiser, Prospective Concepts Aéronautics, konnten die Veranstalter die moderne und grossräumige Halle sowohl für die Baubewertung als auch für die Hangarierung der Modelle und der Begleitfahrzeuge nutzen. Nebst den obligaten Medaillen wurde den erstplatzierten Teilnehmern ein Bergkristall und allen Teilnehmern auch ein «Mutschli» (Käse) aus einheimischer Produktion überreicht.

Trotz Wetterpech hat die Schweizer Meisterschaft 2022 damit einen würdigen Abschluss gefunden. Die Modellfluggruppe Obersimmental und das OK CH-Meisterschaft 2022 danken allen Besuchern, Gönnern und Helfern für ihre geschätzte Unterstützung!

Daniel Loertscher



Challenge Cup 2022

Challenge Cup zum 26. Mal, was soll dazu noch gesagt werden?

An der Präsidentenkonferenz unserer Region vor 29 Jahren, also im Jahr 1993, hatte Dominik Lenzin als Präsident der MG Reinach gefragt, ob es nicht sinnvoll wäre, einen Kunstflugwettbewerb durchzuführen, bei welchem alle Modelle zugelassen sind. Aufgrund dieser Idee hat unsere Modellfluggruppe diesen Wettbewerb mit möglichst wenig Reglementierungen ausgeschrieben.

Namensgeber CHALLENGE.

Namensgeber

In dieser Zeit bauten und konstruierten wir die meisten unserer Flieger selbst. Für meinen Flieger bediente ich mich der Vorlage von Hanno Prettners Dalotel, welchen ich auf meine Masse anpasste und auch teilweise in der Form modifizierte. Einige Vereinskameraden hatten damals diesen Flieger nachgebaut und ich gab diesem Modell den Namen «Challenge». Dieser Name wurde dann auch auf unsern Wettbewerb übertragen.

Geschichte

Den ersten Challenge Cup 1993 hatten wir dann in unserer Region ausgeschrieben. 17 Teilnehmer waren damals dabei und wir waren guten Mutes, diese Veranstaltung auch weiterhin zu organisieren. Etwas enttäuscht waren wir dann allerdings schon, als sich im darauffolgenden Jahr nur gerade sieben Teilnehmer für diesen Wettbewerb anmeldeten. Was ist zu tun? Wie weiter? Aufgeben oder neue Ideen entwickeln? Die beste Idee von damals hat sich bis heute bewährt. Wir schrieben den Wettbewerb für alle Regionen aus, und so waren es dann im Jahr 1995 wieder 20 Piloten, welche am Wettbewerb teilnahmen. In all den vergangenen Jahren lag die Teilnehmerzahl zwischen 15 und 20 Piloten, Diese Teilnehmerzahl ermöglicht uns, den Wettbewerb in einem Tag durchzuführen.

Gegenwart

19 Anmeldungen verzeichneten wir in diesem Jahr, 16 Teilnehmer haben am Wettbewerb teilgenommen. Aufgrund unserer Erfahrung mit dem zähen Morgennebel haben wir den Beginn der Veranstaltung um eine Stunde verschoben. Punkt 11 Uhr zeigte sich dann der Himmel von seiner besten Seite, sodass wir beide Durchgänge bei sehr guten Verhältnissen durchführen konnten.

Das Punktrichterteam mit Emil Giezendanner, Walter Martig und Claude Suter bewertete während ca. 4 Stunden 32 Flüge sowie die jeweiligen Vorflüge. Um vier Uhr nachmittags waren dann beide Durchgänge abgeschlossen.

Sieger der Kategorie Classic war Marc Rubin, welcher auch in den letzten Jahren diese Kategorie gewann. Auf dem zweiten Platz landete Sandro Veronelli, vor Matthias Bossard. 10 Piloten waren in dieser Kategorie gestartet. Die Klasse Tuscon gewann Patrick Drack, auch er hatte in den vergangenen Jahren die Kategorie gewonnen. Den zweiten Platz belegte Jean Claude Spillmann und Dritter wurde Phillip Schürmann. 6 Piloten waren in dieser Kategorie am Start.

Rodito Nussbaumer, 12 Jahre alt!, durfte als jüngster Teilnehmer den Spezialpreis der Firma Arwico entgegennehmen. →

Challenge Cup vor 25 Jahren.

Challenge Cup 2022 – Teilnehmer.

Ideen sind gefragt

Für das Bestehen des Challenge Cup sind immer wieder neue Ideen gefragt.
Auf Anregung von Matthias Bosshard, welcher in der Region NOS eine Juniorengruppe für die Kunstflugkategorie betreut, werden wir voraussichtlich beim nächsten Challenge Cup eine Juniorenwertung einführen. Ziel ist dabei den Nachwuchs in diesem schönen Sport zu fördern. Der Challenge Cup ist auch in diesem Jahr gut abgelaufen und ich danke an dieser Stelle nochmals allen Beteiligten, Funktionären, Helfern, Punktrichtern, Piloten, allen welche zum guten Gelingen dieser Veranstaltung mitgeholfen haben.

Felix Andres

Jahresrückblick Schweizer Freiflug 2022

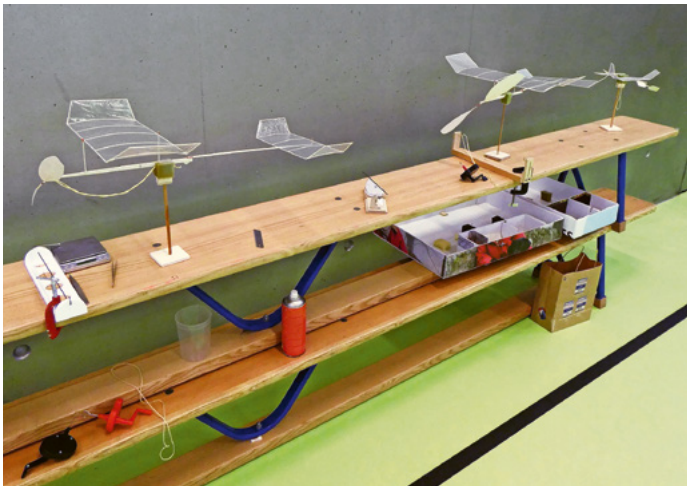
Eine Freiflugsaison mit einigen Höhepunkten ist vorbei. Unsere Jahresplanung erwies sich als ideal. Einzig in der Klasse F1E mussten wir Terminverschiebungen vornehmen. Bis auf den Berner Alpencup F1E konnten alle Wettbewerbe durchgeführt werden.

Bei den Schweizer Meisterschaften ist die Teilnehmerzahl stabil auf niedrigem Niveau. Es braucht von den aktiven Freifliegern weiterhin viel Engagement, damit eine Zunahme der Beteiligung erreicht werden kann. In der Klasse F1A entschlossen sich zwölf Piloten zu einer Teilnahme. Im Jura bei Plamboz haben wir ein Gelände, das sich sehr gut eignet. Die Bedingungen waren äusserst heikel. Umlaufende Winde und sehr schwierige thermische Verhältnisse verlangten von den Piloten viel Aufmerksamkeit und Gefühl, wo sie ihr Modell freigaben. Christian Andrist erreichte als einziger Pilot in allen Durchgängen die Maximalzeit. In der Klasse F1A/SK (Nurflügel-Modelle) waren sechs Piloten am Start. Der Sieger, Heinz Bleuer, erreichte dabei in den sieben Flügen eine Durchschnittszeit von 111 Sekunden.
In der Klasse F1B waren fünf Piloten am Start. Die Bedingungen waren gut. Schwacher Wind und gute Luft führten dazu, dass am Schluss der sieben Durchgänge alle Piloten die volle Punktzahl hatten. Nun war ein Fly-off angesagt. Man entschloss sich, dieses erst nach siebzehn Uhr zu starten. Im Bild auf der folgende Seite wird der Gummi aufgezogen. Ab Freigabe hat der Pilot sieben Minuten Zeit, sein Modell zu starten. Der Gummi darf erst mit Beginn des Fly-offs aufgezogen werden. Hier ist sicher einmalig, dass die Familie Andrist die ersten drei Ränge belegte.
In der Klasse F1E wurde die Meisterschaft im Juni in Wikartswil/Bern ausgeflogen. Andreas Tschanz war mit sehr guten Flügen am Schluss der Sieger. Die hohen Temperaturen und sehr schwacher Wind von verschiedenen Richtungen erschwerten den Teilnehmern das Erreichen der angesagten Flugzeit. In der Sparte F1E/SK (Nurflügel-Modelle mit Magnetsteuerung) waren fünf Pilo-

Start F1A.

Stechen F1B.

ten am Start. Das Wetter war ideal und es waren sehr gute Flüge zu verzeichnen, am Ende siegte Michi Bleuer.
In der Sparte F1D (Saalflug) ist eine erfreuliche Zunahme der Teilnehmer zu registrieren. Die Baukurse unter der fachkundigen Leitung von Christian Gugger haben dazu geführt, dass sich verschiedene Piloten mit diesen filigranen Modellen befassen und auch an den Wettbewerben teilnehmen. Es werden in nächster Zeit weitere Baukurse angeboten. Interessenten können sich bei Christian Gugger melden.



Saalflug F1D.

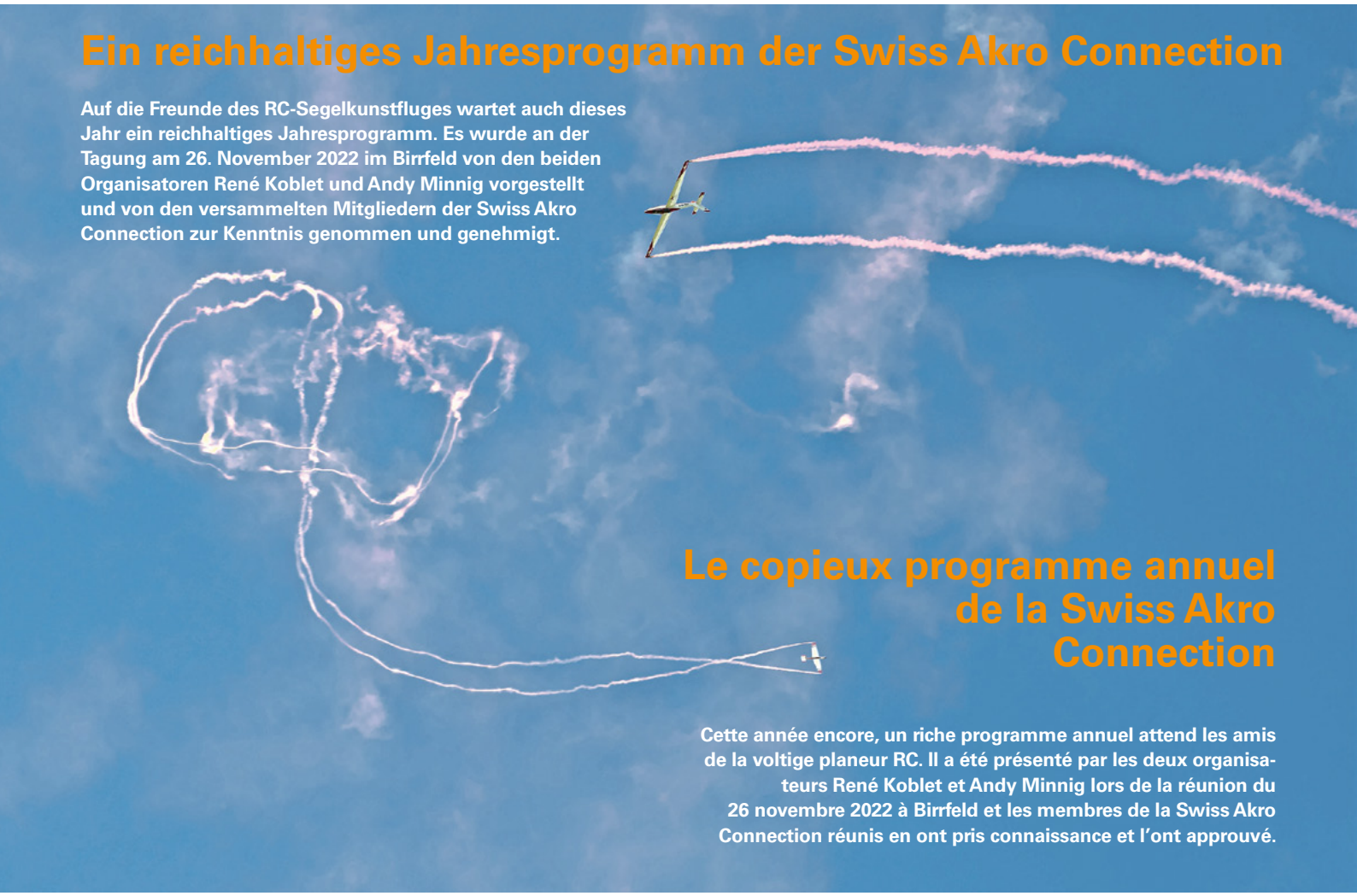
International
Hier war ein Höhepunkt die Europameisterschaft in Nordmazedonien. Die Ergebnisse waren gut. Dominik Andrist belegte in der Klasse F1A bei neunundsiebzig Startenden den achten Rang. Die Mannschaft wurde Siebte von sechsundzwanzig. Die Bedingungen waren äussert hart. Während der ganzen Woche waren Temperaturen von fast 40 Grad zu verzeichnen. Schwacher Wind aus allen Richtungen und sehr schwierige thermische Verhältnisse erschwerten es den Piloten, die gute Luft zu finden. An verschiedenen Weltcupwettbewerben wurden hervorragende Ergebnisse erreicht. Lauri Malila und Dominik Andrist gewannen im F1A je einen Weltcupwettbewerb. Alfred Andrist wurde im F1B einmal Dritter. Weitere Spitzenklassierungen werden im Weltcup erfolgen.

Der Schweizer Freiflug lebt und vor allem ist er international auf sehr gutem Niveau. Wir müssen alles unternehmen, dieses Niveau zu halten. Auch sind wir gefordert, weitere Piloten zu animieren, in die Freiflugklassen einzusteigen.
Die detaillierten Ergebnisse sind auf der Homepage des SMV *(www.modellflug.ch)* zu finden.

Fredi Andrist

Ein reichhaltiges Jahresprogramm der Swiss Akro Connection

Auf die Freunde des RC-Segelkunstfluges wartet auch dieses Jahr ein reichhaltiges Jahresprogramm. Es wurde an der Tagung am 26. November 2022 im Birrfeld von den beiden Organisatoren René Koblet und Andy Minnig vorgestellt und von den versammelten Mitgliedern der Swiss Akro Connection zur Kenntnis genommen und genehmigt.



Le copieux programme annuel de la Swiss Akro Connection

Cette année encore, un riche programme annuel attend les amis de la voltige planeur RC. Il a été présenté par les deux organisateurs René Koblet et Andy Minnig lors de la réunion du 26 novembre 2022 à Birrfeld et les membres de la Swiss Akro Connection réunis en ont pris connaissance et l'ont approuvé.

Schaufliegen Schaffhausen 2022.

Die beiden Mitglieder der Führungscrew konnten an dieser Versammlung 22 Segler- und Schlepppiloten aus den verschiedenen Regionen der Schweiz begrüssen. Nach einem Rückblick auf die vergangene Saison wurde das umfangreiche Jahresprogramm mit den verschiedenen regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerben besprochen und festgelegt.

Eine Neuerung ist bei den Regionalwettbewerben geplant. Erstmals werden die Wettbewerbspiloten für den Regionalwettbewerb in eine Gruppe Ost und eine Gruppe West aufgeteilt. Die Aufteilung der Vereine in Ost und West lässt sich auf der Webseite der Swiss Akro Connection einsehen. Die Vorteile dieser Änderung liegen unter anderem darin, dass der ganze Anlass weniger unter Zeitdruck steht, mehr Durchgänge geflogen werden können und die Anfahrtswege für die meisten Teilnehmer kürzer werden. Die Daten und Durchführungsorte stehen bereits fest:

Der Regiowettbewerb Ost findet am 29. April 2023 bei der MG Diessenhofen, der Regiowettbewerb West am 6. Mai 2023 bei der CA du Seyon statt.

Die weiteren Daten:

- Punktrichterkurs mit Training: 15. April 2023 beim MFV Kulm
- Euro Contest Tour Austria: 23.–25. Juni 2023
- Euro Contest Tour Germany: 21.–23. Juli 2023
- Euro Contest Tour Switzerland: 25.–27. August 2023
- Schweizer Meisterschaft: 23.–24. September 2023

Lors de cette assemblée, les deux membres de l'équipe dirigeante ont eu le plaisir d'accueillir 22 pilotes de planeur et de remorqueur venus des différentes régions de Suisse. Après une rétrospective de la saison écoulée, le programme annuel incluant les différentes compétitions régionales, nationales et internationales a été discuté et défini.

Une nouveauté est prévue pour les concours régionaux. Pour la première fois, les pilotes participants aux concours régionaux seront répartis en un groupe est et un groupe ouest. La répartition des clubs en est et ouest peut être consultée sur le site Internet de la Swiss Akro Connection. Les avantages de ce changement résident notamment dans le fait que l'ensemble de l'événement est moins soumis à la pression du temps, que davantage de manches peuvent être effectuées et que les trajets sont plus courts pour la plupart des participants. Les dates et les lieux de déroulement sont déjà fixés: le concours régional est aura lieu le 29 avril 2023 au MG Diessenhofen et le concours régional ouest le 6 mai 2023 au CA du Seyon.

Les autres dates:

- Cours de juges avec entraînement: 15 avril 2023 au MFV Kulm
- Euro Contest Tour Austria: 23–25 juin 2023
- Euro Contest Tour Germany: 21–23 juillet 2023
- Euro Contest Tour Switzerland: 25–27 août 2023
- Championnat suisse: 23–24 septembre 2023

SM 2022 bei der MG Flaachtal.

Ausserdem werden wieder ein Schnuppertag und verschiedene Styro-Cups durchgeführt. Der ganze Terminplan und weitere Informationen, insbesondere jene der verschiedenen Trainings, findet man auf der Webseite *www.swissakro.ch.*

Wie werde ich RC-Segelakropilot

Sicher hast du mit deinem Segelflugmodell schon Loopings und Rollen geflogen. Und wenn es dir Spass macht, einige Flugmanöver zusammenzuhängen, dann bist du bei der Swiss Akro Connection genau richtig. Mit unseren Segelfliegern versuchen wir, diese Figuren möglichst exakt und harmonisch zu fliegen. Das Ziel jedes Modellpiloten sollte sein, einen sicheren Flugstil zu erreichen und die Steuerkünste von Flug zu Flug zu perfektionieren. Der beste Weg dazu ist das Fliegen von festgelegten Flugprogrammen. Mach doch auch mit! Wir würden uns über neue Segelakropiloten freuen. Die fliegerischen Voraussetzungen sind erst mal nebensächlich. In den Trainings werden die Newcomer nach Kräften unterstützt und begleitet. So stellen sich bestimmt die ersten Fortschritte ein.

Das neue Rookie-Programm wurde bewusst einfach gehalten und stellt für jeden mehr oder weniger erfahrenen Modellpiloten keine grosse Herausforderung dar. Es. Mit jedem querrudergesteuerten Segelflugmodell mit oder ohne Motor lassen sich diese Flugfiguren fliegen. Dabei ist sogar Handstart erlaubt.

Gesucht wirst du! Ja genau, dich suchen wir!

Du hast Freude am Segelkunstflug und möchtest erlernen, wie die Flüge bzw. Figuren bewertet werden? Keine Angst! Die Mitglieder der Führungscrew der Swiss Akro Connection werden dich begleiten und dir mit Rat und Tat beistehen.

Am 15. April 2023 findet beim MFV Kulm eine Schulung statt. Am Morgen wird anhand von Videos und Unterlagen ein Theorieblock vermittelt. Nachmittags wirst du Flüge und Figuren bewerten, die von aktiven Akrosegelpiloten bis hin

En outre, une journée d'initiation et différentes Styro-Cups seront à nouveau organisées. Le calendrier complet et d'autres informations, notamment celles concernant les différents entraînements, se trouvent sur le site *www.swissakro.ch*

Comment devenir pilote de voltige planeur RC?

Tu as certainement déjà effectué des loopings et des tonneaux avec ton planeur. Et si tu as plaisir à enchaîner les figures, alors tu es à la bonne adresse à la Swiss Akro Connection. Avec nos pilotes de planeur, nous essayons de voler ces figures de la manière la plus précise et harmonieuse possible. L'objectif de chaque pilote de modèle réduit devrait être d'atteindre un style de vol maitrisé et de perfectionner ses compétences de pilotage de vol en vol. Le meilleur moyen d'y parvenir est de suivre des programmes de vol prédéfinis. Pourquoi ne pas te joindre à nous? Nous serions heureux d'accueillir de nouveaux pilotes. Les compétences de pilotage ne sont pas très importantes à ce stade. Lors des entraînements, les nouveaux venus sont encadrés au mieux. Ainsi, les premiers progrès ne se feront pas attendre.

Le nouveau programme rookie est volontairement simple et ne représente pas de défi majeur pour tout pilote de modèle plus ou moins expérimenté. Il est possible de réaliser ces figures avec n'importe quel modèle de planeur à ailerons avec ou sans moteur. Le décollage à la main est même autorisé.

C'est toi qu'on cherche! Oui, toi!

Tu aimes la voltige planeur et tu souhaites apprendre à évaluer les vols et les figures?

N'aie pas peur! Les membres de l'équipe dirigeante de la Swiss Akro Connection t'accompagneront et te donneront des conseils.

Le 15 avril 2023, une formation aura lieu au MFV Kulm. Le matin, un bloc théorique sera dispensé à l'aide de vidéos et de documents. L'après-midi, tu évalueras des vols et des fi-

zum Schweizer Meister vorgeflogen werden. Dabei unterstützen dich erfahrene Puris. Am Ende des Tages hast du alle Kenntnisse, um erfolgreich an den interregionalen und Schweizer Meisterschaften zu punkten.
2023 finden 3 Anlässe statt: 2 regionale Meisterschaften und die Schweizer Meisterschaft. Im darauffolgenden Jahr kannst du bereits an internationalen Meisterschaften punkten.
Melde dich per Mail oder direkt beim Puri-Chef, Peter Streit: 079 866 86 49, peter.streit@swissakro.ch oder bei einem Führungsmitglied der Swiss Akro Connection.

gures qui seront présentés par des pilotes en activité, jusqu'au champion suisse. Des juges expérimentés te soutiendront dans cette tâche. À la fin de la journée, tu auras acquis toutes les connaissances nécessaires pour fonctionner comme juge lors des concours régionaux et suisses. En 2023, 3 événements auront lieu: 2 concours régionaux et le championnat suisse. L'année suivante, tu pourras déjà être engagé comme juge dans les concours internationaux.
Inscris-toi par e-mail directement auprès de notre responsable des juges, Peter Streit: 079 866 86 49, peter.streit@swissakro.ch ou auprès d'un membre de la direction de la Swiss Akro Connection.

Das Rookieprogramm:

Akro-Flugprogram
Figurenbeschreibung Rooki – Einsteiger ab 2023

Nr.	Figurenbeschreibung	Wind / Vent	K
1	½ Rolle Ausflug negativ	1/2	8
2	Abschwung Ausflug positiv.		6
3	Humpty einfach		13
4	Halbe Kubanacht mit ½ Rolle, Ausflug positiv	1/2	16
5	Looping Ausflug positiv		10
6	Abschwung mit ½ Rolle	1/2	12
7	Rolle mittig		14
8	Landung: Pistenschwelle überfliegen		10
	Raumeinteilung		10
	Harmonie		10
	Summe K		**109**

Le programme rookie:

Programme de voltige
Description des figures, débutant depuis 2023

Nr.	Description des figures	Vent	Coef
1	½ tonneau, sortie négative	1/2	8
2	Retournement, sortie positive		6
3	Humpty		13
4	Demi huit cubain avec ½ tonneau, sortie positive	1/2	16
5	Looping, sortie positive		10
6	Retournement avec ½ tonneau	1/2	12
7	Tonneau centré		14
8	Atterrissage: survoler le seuil de piste		10
	Gestion de l'espace		10
	Harmonie		10
	Somme des coefficients		**109**

Schnuppertag Westschweiz.

Interview Roger Soom (Präsident Modellflug-Verein Gäu)

F. Yweginsoy

Der Modellflug-Verein Gäu übt mit seinem grosszügigen, gut gepflegten Flugplatz gerade auf Jet- und Grossmodellpiloten eine grosse Anziehung aus. So fliegen hier überdurchschnittlich viele Mitglieder gerade diese anspruchsvollen Modelle. Auf der einen Seite sind solche Modelle immer eine Augenweide, aber auf der anderen Seite muss gerade bei diesen Schwergewichten der Sicherheit besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.
Beliebte Veranstaltungen wie z.B. das Sternmotortreffen oder auch Wettbewerbe und Meisterschaften in Gäu sind immer ein beliebtes Ereignis.
Damit solche Ereignisse und der tägliche Flugbetrieb absolut problemlos Jahr für Jahr über die Bühne gehen, braucht es nicht nur grossen organisatorischen Aufwand, sondern auch klare Regeln, insbesondere für die Sicherheit. Und natürlich braucht es auch die Menschen, die dafür sorgen, dass diese Regeln eingehalten werden.
Roger Soom ist einer davon. Er ist der Präsident des Modellflug-Vereins Gäu, der mit dem ganzen Vorstand als Team dafür sorgt, dass diese diversen Veranstaltungen und der tägliche Flugbetrieb sicher und problemlos funktionieren.

Roger, hat der Modellflug-Verein Gäu einen Sicherheitsverantwortlichen?
Ja, schon seit über 20 Jahren haben wir einen Sicherverantwortlichen im Vorstand. Da er aber nicht immer an Ort und Stelle sein kann, übernimmt jeder vom Vorstand diesen Job, sobald er auf dem Platz ist. Im Grunde genommen, müsste das auch jedes Mitglied tun, wenn ers sieht, dass die Sicherheitsregeln nicht eingehalten werden. Klar ist es problematisch, einen Kollegen darauf anzusprechen. Mit dem richtigen Ton kann man das machen, ohne belehrend zu wirken. Wenn man das nicht kann, ist man gemäss Flugplatzreglement verpflichtet, den Vorfall dem Vorstand zu melden. Es ist doch unser gemeinsames Ziel, einen sicheren Flugbetrieb zu haben und dass wir alle unserem tollen Hobby frönen können.

Habt ihr ein Sicherheitsreglement?
Ja, das ist Teil unseres Flugplatzreglements, wo alle wesentlichen Punkte aufgeführt sind. Klare Sicherheitsvorgaben sind unbedingt nötig. Dass ein sicherer Flugbetrieb nur mit der Eigenverantwortung der Mitglieder aufrechterhalten werden kann, ist sehr schwierig, wenn nicht unmöglich. Deswegen brauchen wir klare Regeln, die wir auch durchsetzen müssen.

→

Was sind die Anforderungen an einen Sicherheitsverantwortlichen?
Der Sicherheitsverantwortliche muss kommunikativ sein, sich im ganzen Spektrum des Modellbaus und Modellfliegens auskennen. Er muss sich aber auch, wenn nötig, klar und deutlich durchsetzen können. Er sollte mit kollegialem Ton die Piloten sensibilisieren können, ohne als Polizist aufzutreten. Das Ganze ist manchmal wie eine Gratwanderung und stellt hohe Ansprüche.

Was macht ihr mit den Unbelehrbaren?
Leider gibt es auch die Unbelehrbaren. Wenn einer nach mehrmaligem Mahnen immer noch gegen die Regeln verstösst, wird er vom Vorstand schriftlich gemahnt. Wenn auch das nicht die erhoffte Verbesserung bringt, kann der Vorstand das fehlbare Mitglied mit Flugverbot grounden. Die nächste Eskalationsstufe ist dann ein Antrag auf Ausschluss an die nächste Generalversammlung. Das klingt sehr hart, aber wie schon erwähnt, ist unser Hauptziel ein sicherer Flugbetrieb ohne Unfälle. Wir haben landwirtschaftlich genutzte Flächen und die Autobahn ganz in der Nähe des Flugplatzes. Dass die Autobahn nicht überflogen werden darf oder dass die Arbeiter auf dem Feld nicht tief überflogen werden dürfen, sollte eigentlich schon mit dem gesunden Menschenverstand klar sein. Unsere erste Priorität ist das Wohl unseres Vereins. Da können wir die ewigen Querschläger nicht brauchen.

Gab es mal einen Unfall?
Nein, wir hatten bisher, Gott sei Dank, keinen nennenswerten, ernsthaften Unfall.

Im Modellflug-Verein Gäu sind viele Jetpiloten. Gibt es da spezielle Sicherheitsthemen?
Die Jetpiloten sind in der Regel erfahrenen Piloten und keine Anfänger. Sie kennen die speziellen Risiken ihrer Modelle. Aber auch die Jetmodelle wurden in den letzten Jahren immer grösser und schwerer. Das heisst, dass sie auch immer einen grösseren Luftraum benötigen. Das ist noch kein akutes Problem, aber sie kommen näher zu den ersten Häusern von Oberbuchsiten. So müssen gerade die Jetpiloten besonders darauf achten, den erlaubten Luftraum einzuhalten, was bisher auch gut funktioniert.

Hat der Vorstand auch schon daran gedacht, mit Referaten an der GV die Mitglieder noch mehr für das Sicherheitsregeln zu sensibilisieren? Eventuell mit dem Sicherheitsbeauftragten der Region?
Bisher nicht. Weil aber die Modellfluggruppe Gäu die Generalversammlung immer an einem Sonntagmorgen durchführt, könnte das noch schwierig werden. Aber wir werden darüber nachdenken.

Roger, vielen Dank für das Interview.

Dieses Interview ist in F und I auf der SMV-Homepage nachzulesen.

Birke Flugzeugsperrholz ab Lager lieferbar,
Stärke von 0.4 bis 5 mm,
Zuschnitte bis 1500 x 1500 mm
rik-modellbau
www.balsa.ch
Holzwerkstoffe für Modellbauer
Schulstrasse 4, 9607 Mosnang - rik@balsa.ch - T: 071 983 52 51

Glocknerhof ****
FERIENHOTEL
A-9771 Berg im Drautal 43
T +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
www.glocknerhof.at
Fliegen in Kärnten
Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur, **Schleppwochen**
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Flugschule mit Trainer Marco: Fläche & Heli
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness, Sportangebot & Abwechslung **für die ganze Familie**.
Neu:
- Bau-Seminare
- Bau-Service
- Helikurse
Marco

Swiss Open Indoor Masters SOIM
Hallenflug vom Feinsten mit internationaler Beteiligung
11.–12. Februar, GoEasy Hallen 5301 Siggenthal Station
www.modellflug.ch

53. «Zäziwiler» 2023
Modellfluggruppe Grosshöchstetten
Sonntag, 12. März 2023, (Verschiebedatum 19. März)
Bueleberg, 3532 Zäziwil
Infos unter: *www.mg-gh.ch*
Kontakt: Patrick Schüpbach, 079 739 25 78, quattro36@hotmail.com

Modellflugausstellung MG Wiedlisbach
17.–19. März, Froburg Wiedlisbach
Thomas Wüthrich, Thomas.Wuethrich@ammann.com

F5J-Training mit Auswertung
Sonntag, 26. März
Details: *www.silentwings.ch*

21. Nordwestschweizer Modellbaubörse
Modellbaubörse für jedermann
1. April, 4225 Brislach
Kontakt:
marius.schmidlin@mfvbrislach.ch
www.mfvbrislach.ch

Indoorfliegen Goldau IGMA
Sonntag, 2. April, Bildungszentrum Goldau
www.igma.ch

Frühjahrs-3D-Helitreffen im Loorholz
8. April Loorholz, 4316 Leuggern
Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

Young Silentwings 2023
25.–28. April
Fliegermuseum Dübendorf
Infos auf: *modellflug-nos.ch*
Anmeldungen: Vivien Fomasi, office-nos@bluewin.ch

MBO Modellbaubörse Ostschweiz
Verkauf von neuen und Occasions-Flugmodelle und Zubehör. Interessenten/Verkäufer bitte bei Kontaktadresse melden.
Sonntag, 7. Mai, ab 10–16 Uhr
Flugplatz, 8588 Sitterdorf
Kontakt: ebaggenstos@gmx.ch

FRIBOURG'S TROPHY
F3J Segelflug Worldcup
13./14. Mai, Düdingen
fribourgstrophy@sensemail.ch
https://fribourgstrophy.jimdofree.com

Militky Cup 2023
19./20. Mai, Pfäffikon
FAI World Cup F5J
Infos und Anmeldungen:
www.silentwings.ch

12. Internationales Oldtimer-Modellsegelflugtreffen Müswangen
20. Mai, Modellflugplatz Müswangen, CH-6289 Müswangen
Teilnehmer: Anmeldung zwingend erforderlich bis am 7. Mai.
Weitere Bedingungen, Infos und Anmeldeformular:
www.mv-mueswangen.ch – AGENDA – 20.5.2023.
Kontakt: Markus Frey, Mobile: + 41 76 395 36 10, markusfrey70@gmail.com

Scale-XXL-Helitreffen im Loorholz
Scale-Helitreffen
3. Juni,Loorholz, 5316 Leuggern
Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

27. Modellmotoren und Sammlertreffen mit Ausstellung
Samstag, 3. Juni ab 10–16 Uhr, 3096 Oberbalm bei Bern
Restaurant Bären
Kontakt: Daniel Gurtner, gumotech@bluewin.ch

19. Bauplan- und Eigenbautreffen
Das Treffen der Flugmodell eigenbauer
24./25. Juni auf dem Fluggelände der MG Huttwil
Kontakt: 079 262 93 68
www.mghuttwil.ch

3. Helikopter Oldtimer-Treffen
Für alle die «antike» Helikopter oder Tragschrauber haben. Ob perfekt restauriert oder direkt vom Dachboden spielt keine Rolle. →

Veranstaltungshinweis

Turbinen-Seminar

15. April 2023 um 10.00 Uhr, Theorieraum (UG) Flugplatz Birrfeld, CH-5242 Lupfig

Am 15. April findet ein Turbinen-Seminar statt, organisiert von der MG Swipair. Unterstützt wird es von der Firma JetCat (Roman Kulossek) und swiss-scale-helikopter.ch (Toni Laube). Gerichtet ist dieser Anlass schwerpunktmässig an Ein- und Umsteiger, aber auch an Fortgeschrittene, die mehr über die Technik in ihrem Turbinen-Modell erfahren wollen. Dabei geht es allerdings nicht um das reine Funktionsschema einer Turbine, sondern um das Drumherum, Austausch und Praxis-Tipps. Teilnehmer können auch ihre Modelle mitbringen, um gewisse Probleme lösen zu lassen.

- Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen begrenzt (Reihenfolge der Anmeldung)
- Das Seminar richtet sich an Flächen- und Heli-Piloten
- Kosten: CHF 10.–
- Zwischen ca. 12.00 und 13.30 Uhr findet im Flugplatzrestaurant ein gemeinsames Mittagessen statt. Kosten zu Lasten der Teilnehmer

Anmeldung bis 10.4.2023:
info@swiss-scale-helikopter.ch oder 079 401 04 00.

Neu: für den ehrgeizigen Modellbauer

Segelmodelle von Old Gliders

HOBBY OldGliders GLIDERS PARADISE

Zurzeit im Hause:

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

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

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

CNC und Modellbau
SAITO
Baumberger-Tech
Feldackerstrasse 2
5040 Schöftland
Tel.: 062 544 74 44
www.baumberger-te.ch
info@baumberger-te.ch

1./2. Juli, Modellfluggruppe Oberriet
Kontakt:
helioldi.oberriet@bluewin.ch
www.mfgoberriet.ch

55th F3A World Cup Liechtenstein 2023
1./2. Juli in Eschen-Bendern (Fürstentum Liechtenstein)
um den Pokal S. D. Prinz Hubertus von und zu Liechtenstein
Modellfluggruppe Liechtenstein (MFGL)
Kontakt: Dominik Gächter,
www.mfgl.li

Coupe des Alpes
49. Internationales F3A Freundschaftliegen der Region NOS
F3A FAI World Cup 2023
8./9. Juli bei der MG Flaachtal
www.modellflug.ch

Treffen Gummi-/CO_2-Motor-angetriebener Modelle
Sommertreffen der Freunde Gummi- und CO_2-Motor-angetriebener Modellflugzeuge.
5. August, Flugplatz Gheid, Olten
Kontakt:
gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch

20. Loorholz-Flugtage
5./6. August, Loorholz,
5316 Leuggern
Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

Grosses Schaufliegen
Sonntag, 27. August, Modellflugplatz in Eschen-Bendern (Fürstentum Liechtenstein) Organisator: Modellfluggruppe Liechtenstein (MFGL)
Kontakt: Daniel Schierscher,
schaufliegen@mfgl.li
www.mfgl.li

Concours Suisse
F5B World Cup 2023
8. September, Winterthur
7. September ab 14 Uhr, Training
www.silentwings.ch

Open Fly-in und Sternmotorentreffen
9. September, Open Fly-in
10. September, Sternmotortreffen
4625 Oberbuchsiten
Kontakt: r.soom@bluewin.ch
www.mfvgaeu.ch

Sportflyers 2023
Samstag, 16. September
Bei der MG Uster, Nänikon
Infos: *modellflug-nos.ch*

Doppeldeckertreffen MG Hinwil
16 September, Flugplatz MG Hinwil, Briefing 10 Uhr
Mit Mittagessen. Kleine und grosse Modelle willkommen!
www.mg-hinwil.ch

17. Indoor-Fliegen in Goldau
Sonntag, 2. April 2023
Dreifachturnhalle Berufsbildungszentrum Goldau
09:45 - 16:00 Showfliegen mit:
11:00 Super Mario Qualifying
11:45 Kinder können Ihre Flieger in der Halle testen
13.45 Kinder können Ihre Flieger in der Halle testen
14:00 Super Mario Racing
14:30 Publikumswettbewerb
16:00 Kinderwettbewerb
16:15 Rangverkündigungen
Propeller-Beizli
Bastelecke
F/A-18 Simulator
4D Flugsimulator
Modelleisenbahn
Schiffsmodellausstellung
Motto: Supermario
SMC LUZERN
Eintritt frei!
Infos unter www.igma.ch
Auf Ihren Besuch freut sich die IG-Modellflugplatz Arth
sparkasse Ihre Bank.
VT Zug um Zug zum Vollservice
HORSESHOE
INNOLUTIONS die Schweizer Lösung

21. Nordwestschweizer
Modellbaubörse

Samstag, 1. April 2023
8 bis 16 Uhr
Turnhalle Brislach
Organisator Modellflugverein Brislach
www.mfvbrislach.ch

Die Zeit der «Rückblicke»

Liebe Leserin, lieber Leser

Da die Stiftung Modell Flugsport ab diesem Jahr Markus Nussbaumer zum Redaktionsleiter gewählt hat, habe ich mich nach hinten verzogen. Übrigens, gehörst du auch zu denjenigen, die Zeitungen und Zeitschriften gerne von hinten nach vorne lesen? Ich pflege diese schrullige Gewohnheit seit einiger Zeit. Einmal ganz hinten zu sein, ist ein willkommener Baustein der Erwachsenenbildung. Keine Angst, ich werde bestimmt keinen Jahresrückblick von mir geben. Aus meiner Sicht ohnehin ein zunehmend rückwärts orientiertes Unwesen in Wirtschaft, Politik und Verbänden. Nicht selten grossartig grafisch aufgemotzt. Umfang und Aufwand von Jahresberichten ist oft umgekehrt proportional zum effektiv Geleisteten. Langfädige, mit Allgemeinplätzen und Worthülsen gespickte Sätze – endlos – zum Gähnen. Am meisten aber bedaure ich, wenn Rückblicke umfangreicher sind als Ausblicke und damit die Vergangenheit höher gewichten als die Zukunft. Logisch, dass unsere Mitglieder Anrecht auf einen «Geschäftsbericht» haben. Was passiert mit unseren Beiträgen? Gerade hier kommen Berichte oftmals zu kurz und bleiben weitgehend unscharf. Eine laufende und aktuelle Berichterstattung verteilt übers Jahr, ist transparenter und näher an der Zukunft. Wir dürfen die Jugend bei der Zukunftsgestaltung unterstützen. Dabei ist Vormachen immer besser als Belehrung. Umgekehrt lerne ich auf dem Flugplatz von unseren Junioren. Eine grosse Chance, für die ich dankbar bin und mir Hoffnung für die Zukunft unseres schönen Hobbys gibt. ■

Kollegiale Fliegergrüsse
Emil Giezendanner

P.S.: Ein tolles Beispiel findest du unter Segelflug-Akro auf Seite 48.

Herausgeber
Stiftung «modell flugsport» Schweiz
Präsident: Dr. Peter Sutter
Gmeindweg 4, 9410 Heiden

MFS-Redaktions-Team

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

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

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

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

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

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

SMV FSAM

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

Aero Club der Schweiz AeC
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

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

WEMF/SW-beglaubigt, 7799 Expl.

Herstellung
Galledia Print AG

Erscheinungsdatum
Nr. 2/2023, März/April
4. April

Redaktionsschluss
Nr. 2/2023, März/April
Redaktionsschluss: 20. Februar

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

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

Anzeigenschluss
Nr. 2/2023, März/April
Anzeigenschluss: 6. März

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

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

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

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

STIHL

Nass- und Trockensauger
SE 62

CHF **169.–**

Preis: zzgl. Versandkosten, gültig bis 28.02.2023.

Art. 551965.0100
Kompakter Nass- und Trockensauger mit hochwertiger Ausstattung. Zum Entfernen von Staub, Schmutz und Flüssigkeiten - drinnen und draussen. Wahlweise Nass- und Trockensaugen, Blasfunktion durch Umstecken des Saugrohrs auf den Abluftanschluss, Mehrfachfiltersystem, Filterabreinigung, umschaltbare Bodendüse, Universaldüse, Fugendüse.

toolster.ch
Heute bestellen, morgen kann's losgehen.

STIHL

Toolster.ch

BRACK.CH

LIEFERT FLUG-MODELLE.

329.–
FMS | Maule PNP, Spannweite 1500 mm, inkl. Schwimmer und Reflex Gyro, Brushless-Motor 3541 und 40A Regler eingebaut, detailgetreuer Hochdecker, STOL-Flugeigenschaften, Verfügbar ab Ende Februar
Art. 1483468

ENTDECKEN

Die Vielfalt von RC & Modellbau
Das neue Motorflugzeug Maule 1500 mm inkl. Schwimmer PNP von FMS jetzt vorbestellen.
Weitere RC-Modellbau Produkte finden Sie auf **brack.ch/modellbau**

Preise inkl. MwSt., Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten. Preise sind reguläre BRACK.CH-Verkaufspreise vom 9. Januar 2023.
BRACK.CH AG | Hintermättlistrasse 3 | 5506 Mägenwil | brack.ch | mail@brack.ch | 062 889 80 80 | /brack.ch @brack @brackch