

1/2024
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

JANUAR / FEBRUAR
JANVIER / FÉVRIER
GENNAIO / FEBBRAIO



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

0.1
9 771424 423003

modell flugsport





Elektro Kite F5K PNP

von Soaringmodels

Der Elektro Kite wurde speziell für F5K-Wettbewerbe entwickelt und die einfache Bedienung war eines der Hauptziele.

Gebaut wird er mit Carboline Gelege in der Vollkernbauweise. Dadurch wird eine sehr hohe Festigkeit bei geringem Gewicht erreicht. Das Design wird bereits in die Form lackiert, was eine sehr schöne Oberfläche ergibt.

Ideal für wurffauler Piloten ;-)

Lieferumfang

- E-Kite PnP
- Schutztaschen mit Rumpfschutz
- Antriebsset komplett mit Regler (XT 30 Stecker) (verbaut)
- 2x Hefp H47 Servos (verbaut im Rumpf)
- 2x Kst X08 Servos (verbaut in Tragfläche)

Technische Daten

- Spannweite: 1490 mm
- Rumpflänge: 1010 mm
- Fluggewicht: 260 g
- Flügelfläche: 20 dm²



Concept CX5
Streamteam



mini Dart 2
Soaringmodels



Kite 2P Wing
Soaringmodels



Fouga Magister
Rbc Kits



Inside
Hölllein



Grunau Baby
Pichler

modellmarkt24.ch

Winterzeit = Bauzeit, wir haben das Material und Zubehör dafür.

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



	Editorial	Seite 5
	Der Mann mit den fliegenden Kisten <i>L'homme et sa drôle de machine</i>	Seite 6
	Markt – Info – Marché	Seite 13
		
	Magazin	Seite 16
		
	Pagine della Svizzera italiana	Seite 28
		
	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 30
		
	Sport	Seite 41
		
	SMV/FSAM	Seite 51
		
	Agenda/Calendarium	Seite 55
		
	Aus meiner Sicht/Impressum	Seite 59

UMX Conscendo BNF Basic



Der E-flite® UMX™ Conscendo ist eine verkleinerte leistungsfähigste Version des beliebten E-flite Er lieferte eine einzigartige Kombination aus Allrounder bei vielen Piloten beliebt machte. ten mit der zusätzlichen Möglichkeit an mehr Höfen bis hin zu Parks und Sportplätzen! fliegen – was ihn zur perfekten Wahl für eine

Ultra Micro Version des Conscendo Evolution 1,5 m. Als bisher Modells eroberte der Conscendo Evolution den Markt im Sturm. Segelflug- und Kunstflugeigenschaften, die ihn als perfekten Und jetzt bietet der UMX Conscendo, dieselben Eigenschaf Orten und auf kleinerem Flächen zu fliegen - von grossen Er ist noch erschwinglicher – und gleichzeitig einfach zu Vielzahl von Piloten macht.



EFLU32050 BNF

FEATURES:

- Verkleinerte Version des beliebten Allrounders Conscendo Evolution 1,5 m für Flugpass von Segelfliegen bis hin zu High-Speed-Kunstflug; an mehr Orten und auf kleineren Flächen.
- Abnehmbarer Flügel mit einer Viertelumdrehung der Tragflächenschraube für noch bequemere Lagerung und Transport in der Box.
- Leistungsstarkes 2S- und 3S-kompatibles Brushless Antriebssystem mit Aussenläufer und Klappflugschraube.
- Verstärkte Flugzeugzelle mit starken und präzisen Kugelkopfanlenkungen.



Spezifikationen

Spannweite: 802 mm
 Länge: 524 mm
 Fluggewicht: 134 gr.
 Motor: Brushless
 Akku: 11.1V 3S 30C - 300mAh 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 Benutzenerfahrung!



FEATURES

- Set bestehend aus NX8 Sender und DSM2®/DSMX® kompatibelem
- 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



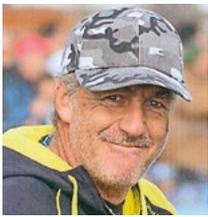
AR8020T-Empfänger



LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten





Was braucht es im neuen Jahr?

Liebe Leserin, lieber Leser

Viele von euch nutzen die Winterzeit im Bastelkeller, vielleicht beschäftigt ihr euch mit einem neuen Projekt? Oder ihr haltet euch mit Fliegen in der Halle für die neue Saison frisch.

Unverwüstliche von uns bewegen ihre Modelle auch im Winter draussen in der verschneiten Landschaft.

Manche können die neue Saison kaum erwarten, Geduld ist gefragt!

Im Bericht über die Henschel Hs 123 in dieser Ausgabe hat sich die Geduld des neuen Besitzers ausbezahlt.

Die Geduld ist ein wertvoller Begleiter für uns Modellflugpiloten, auch an einem Flugtag bei idealen Verhältnissen, wo alle fliegen möchten. Da fühlen wir uns manchmal wie in der Warteschlange an der Kasse beim Einkaufen. Wenn die Bedingungen sehr anspruchsvoll sind, wo wir warten müssen, bis «die Luft rein ist», lohnt es sich, zu warten, denn sonst droht eine längere Pause, bis das Modell repariert oder gar ersetzt ist.

Vergessen wir unsere Partner zu Hause nicht, welche viel Geduld mit uns brau-

chen, bis wir aus dem Bastelkeller hervorkriechen oder vom Modellflugplatz zurückkehren.

Ich wünsche jedem von euch die nötige Geduld in der neuen Modellflugsaison.

Markus Nussbaumer

De quoi avons-nous besoin pour la nouvelle année?

Chère lectrice, cher lecteur

Vous êtes nombreux à profiter de l'hiver pour bricoler dans votre cave, peut-être sur un nouveau projet? Ou vous vous préparez à la nouvelle saison en volant en salle.

Certains d'entre nous, irréductibles, continuent à faire évoluer leurs modèles à l'extérieur, dans le paysage enneigé, même en hiver.

Certains sont impatients d'entamer la nouvelle saison: la patience est de mise! Dans l'article sur le Henschel HS-123 de ce numéro, la patience du nouveau propriétaire a porté ses fruits.

La patience est un compagnon précieux pour nous, aéromodélistes. Lors d'une

journée de vol dans des conditions idéales, où tout le monde veut voler, nous nous sentons parfois comme dans la file d'attente à la caisse lors des achats. Si les conditions sont très exigeantes, où nous devons attendre que «la voie soit libre», cela vaut la peine d'attendre, car

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».

sinon, nous risquons de devoir faire une pause prolongée jusqu'à ce que le modèle soit réparé ou même remplacé.

N'oublions pas nos familles à la maison, qui ont aussi besoin de beaucoup de patience avec nous jusqu'à ce que nous sortions de l'atelier de bricolage ou que nous revenions du terrain d'aéromodélisme.

Je souhaite à chacun d'entre vous la patience nécessaire pour la nouvelle saison d'aéromodélisme.

*Markus Nussbaumer
(traduction libre : T. Ruef)*



Der Mann mit den fliegenden Kisten

HENSCHEL Hs-123 von Rainer Mattle

Markus Nussbaumer

Gut Ding will Weile haben

Die Henschel, welche Rainer Mattle gebaut hat, war bereits im Frühling 2021 fertiggestellt. Marco Fontanetti, ein Vereinskollege, hat dieses seltene Modell von Rainer gekauft. Auf dem Flugplatz in Buttikon waren die Umstände jedoch nicht so ideal, um einen Erstflug zu wagen, anfänglich passte das Wetter nicht, später war Marco mit anderen Projekten beschäftigt und nun stand ein Maisfeld nahe der Piste, welches ein solches Unterfangen wegen zu grossem Risiko verunmöglichte. Als dann der Mais geerntet war, passten die Verhältnisse nicht mehr und Marco verzichtete vernünftigerweise darauf, seine Henschel den bösen Fluggeistern zum Frass vorzuwerfen.

Okay, wir schreiben das Jahr 2022 und die Henschel ist noch immer in Sicherheit bei Marco. Auch in diesem Jahr ver-

streicht viel Zeit und wieder wächst ein Maisfeld heran, bis ein Erstflug wieder zu riskant wurde. Marco hatte es aber auch nicht so eilig, die Henschel in die Luft zu bringen, besitzt er doch zwei, drei andere Grossmodelle, von denen er mit der Sopwith Camel und der Bolten Mark 1 zwei Flugzeuge aus der «Holzschmiede» von Rainer erfolgreich in der Luft bewegt. Das Thema Henschel verschwindet auf dem Radar von Marco.

Die Flugsaison 2023 wird mit zum Teil heissen Temperaturen in die Geschichte eingehen und wieder spriessen Maisstängel entlang der Flugpiste dem Himmel entgegen. Doch Anfang Oktober geht es dem Mais an den Kragen und es spricht alles dafür, dass die Henschel fliegen darf. Marco fasst sich ein Herz und wagt am 5. Oktober mit Unterstützung von Rainer den Jungfernflug.

Les beaux projets demandent du temps.

Le Henschel construit par Rainer Mattle était déjà terminé au printemps 2021. Marco Fontanetti, un collègue de club, a acheté ce modèle rare à Rainer. Cependant, les circonstances n'étaient pas idéales sur le terrain de Buttikon pour tenter un premier vol: au début, le temps ne convenait pas, plus tard Marco était occupé par d'autres projets et maintenant un champ de maïs se trouvait à proximité de la piste, ce qui rendait une telle entreprise impossible en raison d'un risque trop élevé. Une fois le maïs récolté, les conditions ne s'y prêtaient plus et Marco a raisonnablement renoncé à jeter son Henschel en pâture aux mauvais esprits de l'aviation.

Bon, nous sommes en 2022 et le Henschel se trouve toujours bien en sécurité chez Marco. Cette année encore,



Play video ▶

L'homme et sa drôle de machine

Le HENSCHEL Hs-123 de Rainer Mattle

Markus Nussbaumer (traduction libre : T. Ruef)

Das Warten hat sich gelohnt

Der erste Flug darf als sehr erfolgreich beschrieben werden, bei der Landung nahm Marco etwas Glück in Anspruch, denn das Modell sackte durch, weil die Henschel etwas zu langsam wurde. Die stabile Konstruktion des Fahrwerks bestand die Bewährungsprobe. Am 11. Oktober, bei bestem Wetter, erfolgte der zweite Flug, von dem es ein Video gibt. Marco wird sich weiter mit der Henschel Hs-123 vertraut machen. ■



Spanische Variante der Henschel Hs 123 als Vorlage.

La variante espagnole Henschel Hs 123 a été prise comme référence pour le modèle.

Technische Daten

HENSCHEL Hs 123

Massstab/Échelle: 1:3,5
Spannweite/Envergure: 3050 mm
Länge/Longueur: 2500 mm

Gewicht/Poids: 28 kg
Motor/Moteur: Valach 250 ccm
5-Zylinder-Sternmotor

www.antik-dream-model.com



Weitere Bilder bis auf Seite 12 →

beaucoup de temps s'écoule et un champ de maïs pousse jusqu'à ce que le premier vol soit à nouveau trop risqué. Marco n'était pas non plus pressé de faire voler le Henschel, puisqu'il possède deux ou trois autres grands modèles, dont le Sopwith Camel et le Bolten Mark 1, deux avions en bois de issus de l'atelier de Rainer, qu'il fait voler avec succès. Le projet «Henschel» disparaît alors du radar de Marco.

La saison de vol 2023 entrera dans l'histoire avec des températures parfois caniculaires et, une fois de plus, des cultures de maïs poussent vers le ciel le long de la piste de vol. Mais au début du mois d'octobre, le maïs se fait la malle et tout porte à croire que le Henschel pourra voler. Marco prend son courage à deux mains et se lance dans le vol inaugural le 5 octobre avec le soutien de Rainer.

L'attente en valait la peine

Le premier vol peut être décrit comme très réussi. Marco a eu un peu de chance à l'atterrissage, car le modèle s'est affaissé car le Henschel volait un peu trop lentement. La construction stable du train d'atterrissage a été mise à l'épreuve. Le 11 octobre, le deuxième vol a eu lieu par beau temps et une vidéo est disponible. Marco va continuer à se familiariser avec le Henschel Hs 123. ■



1



2



3



4



5



6



8



7



9

Legenden

1 Herausforderung Zigarrenrumpf: Beplankung Balsa/ Sperrholz, Längsgurten Fichte/Balsa.

2 Unteransicht Rumpf: Die Flügelauflagen für das Fahrwerk sind statisch besonders herausfordernd bei der Henschel.

3 Das Fahrwerk ist eine nach Vorlage von R. Mattle gefertigte Ausführung in Chromstahl. Montiert mittels Insert-Schrauben auf im Flügel innenliegende Sperrholzteile.

4 Rumpf halbfertig beplankt. Die demontable Cockpitverkleidung ermöglicht grosszügigen Zugang zur geplanten Technik.

5 Die glockenförmige Haube wurde aus Glasfaser gebaut. Die Zylinderausbeulung fachgerecht aus Alu gedengelt und mit Popnieten montiert. Unter der Haube versteckt sich ein 250-ccm-Valach-Sternmotor.

6 Der untere Flügel muss viele Kräfte aufnehmen und wird daher mit zwei Holmen und doppelter Verkastung hergestellt. Der vordere Eintrittsbereich und der Flügelübergang sind vollbeplankt mit 2,5-mm-Balsa. Die Randbögen sind aus Alurohren gebogen.

7 Provisorische Montage des Oberflügels, EWD sind jetzt zu definieren. Der obere Flügel ist bis zur Strebe mit Pappel verkastet, da das Flugzeug keinerlei Stahlseile zur Unterstützung der Kräfte hat.

8 Entscheidendes Detail: Der Bau der Halterung vom Oberflügel ist aus Alu, verkleidet mit Fichte.

9 Die Henschel nimmt Form an. Der Rumpf ist bereits weit fortgeschritten. Die demontablen Teile lassen sich so optimal der Formgebung anpassen.



10



11



12



13



14



15



16



Legenden

- 10** Speziell und herausfordernd zu bauen sind die schrägen symmetrischen Streben. Diese definieren die Flügelwinkel und sind im Gesamtkonstrukt entscheidend an der Statik beteiligt. Die Streben müssen an den Flügeln inkl. Montagehalterungen direkt angepasst werden.
- 11 12** Die Herstellung der Radschuhe war wiederum sehr aufwendig. Montagebedingt wurden diese beim Original geteilt hergestellt.
- 13 14** Das Fahrwerk ist dem Original nachempfunden, es ist aus Alu hergestellt und hat natürlich eine Federung. Der untere Teil nimmt die Federung bei Schlägen sauber auf, muss jedoch einiges einstecken können. Der obere Teil ist fix am unteren Flügel montiert.
- 15** Rainer Mattle schaffte das Meisterwerk in einer Bauzeit von 4,5 Monaten. Das ist doch eher lang für die Verhältnisse von Rainer. Sein Fazit: «Der Konstrukteur Henschel war wahrscheinlich ein sehr komplizierter Typus, mit extravaganter Detailliebe. Dies wird auch in weiteren Konstruktionen seiner Schöpfungen ersichtlich, unter anderem auch Lastwagen und Panzer.»
- 16** Marco Fontanetti und Rainer Mattle vor dem Erstflug der Henschel.



Das lange Warten hat ein Ende, Marco wagt den Jungfernflug.



Neuigkeiten bei LEOMOTION.com

Neue Antriebe

Neue Racing-Motoren-Serie – MkII

Dualsky hat seine GA-Motoren-Serie komplett überarbeitet und bringt mit ihrer Racing-



Serie MkII eine weitere thermisch optimierte Auflage der äusserst erfolgreichen GA-Motoren-Serie auf den Markt. Die offene Bauweise erlaubt durch verbesserte Kühlung noch mehr Leistungsdurchsatz. Diese Motorenpalette vermag Modelle der 30er- bis 120er-Klasse zu befeuern. Durch Variation der Statorgrössen (4114, 6210, 6215, 6230), gepaart mit der hohen Polzahl von 28, resultieren zu den Modellklassen passende spezifische Drehzahlen bei geringem Innenwiderstand und hohem Wirkungsgrad. Die einzigartige Propelleraufnahme mit Kontermutter im Spannzangenprinzip garantiert einen permanenten festen Halt. Die Motoren verfügen über eine Temperatursensoraufnahme, womit sich optional die Temperaturentwicklung am Motor über die Telemetrie konstant überwachen lässt. Die Motoren wiegen zwischen 175 g und 600 g und sind für einen Leistungsdurchsatz von



Dualsky-GA-Motoren.

800 W bis 3500 W als leicht einzustufen. Mitgeliefert wird zusätzlich ein robustes Heckmontage-Kreuz zur einfachen Montage direkt an der Firewall. Die Anschlusskabel sind mit Goldsteckern versehen. Folgende Motoren stehen zur Auswahl:

– LEO 4114/GA 800 mit 530 KV, 640 KV und 810 KV

– LEO 6210/GA 1500 mit 245 KV, 490 KV und 545 KV
 – LEO 6215/GA 2000 mit 230 KV, 405 KV und 465 KV
 – LEO 6230/GA 3500 mit 180 KV und 200 KV

Gerne sind wir Ihnen behilflich, den passenden Antrieb für Ihr Traummodell nach Ihren individuellen Wünschen auszuwählen.

Neue Modelle

Pilatus PC-6 Porter (1500 mm) von Kavan

Das schweizerische einmotorige Mehrzweckflugzeug der Kategorie STOL Pilatus PC-6 Porter wurde von Kavan als robuster RTF-Flieger umgesetzt.

Der Rumpf des Modells besteht aus dem hochbeständigen EPO-Schaum (extrudiertes Polyolefin) mit festen inneren Kohlefaserverstärkungen. Der Brushless-Elektromotor C3548-750 mit einer 10x6-Zoll-Dreiblatt-Luftschaube und einem Regler KAVAN R-40SB mit einem leistungsstarken BEC, der für die Stromversorgung von 6 Servos an Bord erforderlich ist, ist im Bug eingebaut. Im Bug unter der abnehmbaren Abdeckung finden Sie ausreichend und gut zugänglich Platz für den Antriebsakku (4s 2500–3500 mAh).

Der Flügel des Modells aus EPO-Schaum besteht aus zwei Teilen mit Kohlefaserleisten und einem röhrenförmigen Kohlefaserverbinder. Der Flügel wird mit Schrauben befestigt. Die Querruder und Klappen werden unabhängig immer von zwei Servos mit kurzen geraden Gestängen angesteuert. Es gibt auch funktionelle Positionslichter und LED-Landelichter. Die leicht abnehmbaren Kohlefaser-Flügelstreben werden mit Drahtklammern befestigt.

Die Leitwerke sind ebenfalls aus EPO-Schaum. Das Seitenruderservo befindet sich in der Heckflosse und das Höhenruderservo im Rumpf. Die Ruder werden durch kurze gerade Gestänge gesteuert.

Das Hauptfahrwerk ist ein festes Drahtfahrwerk mit gefederter Scale-Streben. Der Drahtsporn ist mit dem Seitenruder verbunden. Sie können ein



Pilatus PC-6 Porter (1500 mm).

Schwimmer-Set optional für das Modell nachkaufen – die Demontage des Radfahrwerks und die Montage der Schwimmer und des Wasserruders ist keine Sache.

Technische Daten:

Spannweite: 1500 mm
 Länge: 1112 mm
 Flügelfläche: 27,9 dm²
 Gewicht: ab 1650 g

Diverses

Regler IBEX 115 HV Acro

MAV Sense erweitert seine breite Regler-Palette um den IBEX 115 HV Acro für den Einsatz in Segler- oder konventionellen Akromodellen. Bei guter Kühlung vermag der Regler dank seines Kühlkörpers dauerhaft 110 A (Spitze 170 A/2s) bei 2–12s zu liefern. Dank seiner kompakten Abmessungen von 88 × 32 × 20 mm findet der Reg-

ler auch in beengten Verhältnissen Platz, bei einem Gewicht von nur 125 g. Er verfügt über ein starkes 15-A-BEC (Spitze 30 A). Wie alle Regler der IBEX-Familie wartet der IBEX 115 HV Acro mit zeitgemässen Merkmalen auf: Überstrom- und Überhitzungsschutz; BEC-Spannung einstellbar zwischen 5,5 und 8,4 V in 0,1-V-Schritten; konfigurierbare Strombegrenzung, Beschleunigung und



Regler IBEX 115 HV Acro.

elektromagnetische Bremse; gängige Telemetrie-Unterstützung (Duplex EX, Hott, MSB, PowerBox P2Bus, S.Bus2, SRXL2) für Spannung, Strom, Leistung, Kapazität, Temperatur, Drehzahl und Energie; optionale Propellerpositionierung. Der Regler kann wahlweise über den Sender, die MAV-Manager-PC-Software und die Jeti- bzw. Smart-Box programmiert werden. ■

HORIZON HOBBY / LEMACO News:

E-flite – UMX WACO BNF Basic mit AS3X und SAFE Select

Key Features

- Ein offiziell lizenzierter vorbildgetreuer Nachbau des modernen und dennoch klassischen YMF-5-Doppeldecker-Designs
- Das bisher erschwinglichste, gutmütigste, leistungsfähigste und am einfachsten zu fliegende WACO-Modell
- Stärkerer 2S- und 3S-kompatibler Aussenläufermotor und Regler
- Einfacher zu fliegen mit optionalem SAFE®-Select-Fluglagenschutz
- Werksseitig in zwei Farbstellungen mit Scale-Dekor erhältlich

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum™ DSMX®/DSM2®-kompatible Full-Range 5+ Kanal-Fernsteuerung
- (1) 2S 7,4V oder 3S 11,1V 280–300 mAh LiPo mit JST-RCY-Anschluss (oder JST-PH-Anschluss in Verbindung mit einem geeigneten JST-RCY auf JST-PH-Adapter; separat erhältlich)
- (1) kompatibler LiPo Charger



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	550 mm
Länge / Longueur:	418 mm
Gewicht / Poids:	119 g
Motor / Moteur:	Brushless
Akku / Accu:	300 mAh 11,1 V 3S 30C LiPo Battery mit JST-Anschluss / avec connecteur JST

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

E-flite – UMX WACO BNF Basic avec AS3X et SAFE Select

Caractéristiques principales

- Une réplique modernisée à l'échelle et sous licence officielle du classique biplan YMF-5
- Le modèle WACO le plus abordable, le plus pratique, le plus performant et le plus facile à piloter à ce jour
- Moteur outrunner et ESC plus puissants compatibles 2S et 3S
- Plus facile à piloter grâce à la protection de l'enveloppe de vol SAFE Select en option
- Assemblé en usine avec finition disponible en deux options de couleurs



Nécessaire pour compléter:

- (1) émetteur compatible Spektrum™ DSMX®/DSM2® large bande 5 canaux+
- (1) LiPo 2S 7,4 V ou 3S 11,1 V 280–300 mAh avec connecteur JST-RCY (ou connecteur JST-PH plus un adaptateur JST-RCY vers JST-PH approprié vendu séparément)
- (1) chargeur LiPo compatible


E-flite – UMX Conscendo BNF Basic mit AS3X und SAFE Select (EFLU32050)
Key Features

- Verkleinerte Version des beliebten Allrounders Conscendo Evolution 1,5 m für Flugspass von Segelfliegen bis hin zu High-Speed-Kunstflug; an mehr Orten und auf kleineren Flächen
- Abnehmbarer Flügel mit einer Viertelumdrehung der Tragflächenschraube für noch bequemere Lagerung und Transport in der Box
- Leistungsstarkes 2S- und 3S-kompatible Brushless-Antriebssystem mit Aussenläufer und Klappfluchtschraube
- Verstärkte Flugzeugzelle mit starken und präzisen Kugelkopfanlenkungen
- Optional können Flaperons und Spoilerons zum Erweitern der Flugeigenschaften verwendet werden

Zusätzlich benötigt wird:

- Spektrum™ DSMX®/DSM2®-kompatible Full-Range 5+ Kanal-Fernsteuerung

- 2S 7,4 V oder 3S 11,1 V 280–300 mAh LiPo mit JST-RCY-Anschluss (oder JST-PH-Anschluss in Verbindung mit einem geeigneten JST-RCY auf JST-PH-Adapter; separat erhältlich)
- Kompatibler LiPo Charger

E-flite – UMX Conscendo BNF Basic avec AS3X et SAFE Select (EFLU32050)
Caractéristiques principales

- Réduit par rapport au populaire Conscendo Evolution 1,5 m pour le vol à voile, sportif et voltige intense dans davantage d'endroits et pour des espaces plus réduits

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	802 mm
Länge / Longueur:	524 mm
Gewicht / Poids:	134 g
Motor / Moteur:	Brushless
Akku / Accu:	300 mAh 11,1 V 3S 30C LiPo Battery mit JST-Anschluss / avec connecteur JST



- Aile amovible avec vis moulée quart de tour pour un rangement et un transport très pratique dans sa boîte munie d'une poignée
- Puissant système d'alimentation brushless compatible 2S et 3S avec moteur outrunner et hélice repliable
- Cellule renforcée en composite avec liaisons à rotules solides et précises

- Flaperons et spoilers en utilisation optionnelle pour des capacités supplémentaires

Nécessaire pour compléter:

- Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 à large bande de 5 canaux et plus
- LiPo 2S 7,4 V ou 3S 11,1 V 280–300 mAh avec connecteur JST-RCY (ou connecteur JST-PH plus un adaptateur JST-RCY vers JST-PH approprié, y compris SPMXCA327, vendu séparément)
- Chargeur LiPo compatible

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



Wider den tierischen Ernst – oder: Spassige Eigenbauten

Hans-Jürg Baum

Dieser nicht ganz ernsthafte Bericht versucht, die Frage, ob sich Modellfliegen und Humor ausschliessen, zu beantworten.

Als Emil Giezendanner mein Mail mit dem Angebot, einen «Wider den tierischen Ernst»-Artikel zu schreiben, und das Bild «Mann mit Vogel» sah, meinte er: «Das wäre doch eine tolle Abwechslung zu den 1000 Schaufliegen mit immer denselben Jets! Danke zum Voraus und herzliche Grüsse.» Und weil sich Emil schon im Voraus bedankte, gab es kein Zurückkrebsen mehr und die Schreibmaschine begann zu rattern...

Spassiges Eigenbau-Treffen

Unter ein paar Wasserflugbegeisterten kam die Idee auf, spassige Eigenbaumodelle an einem kleinen, privaten Event zu präsentieren. So hatte jeder rund ein halbes Jahr Zeit, irgendetwas zu konstruieren und flugtüchtig zu machen. Natürlich arbeitete jeder im Geheimen, wengleich ab und zu etwas «Werkspionage» betrie-

ben wurde. Alle Modelle ausser der Cubby Cub, die von Mathias Jasinski konstruiert und von Martin Gassmann gebaut wurde, sind echte Eigenkonstruktionen. Der grosse Tag kam und jeder stellte sein Modell vor und flog es anschliessend. Das war ein Tag, den niemand so schnell vergisst, und zudem hat jeder Teilnehmer mit dem Modell eine hübsche

Erinnerung an eine amüsante, spannende Zeit.

Eigene Ideen flugtüchtig machen

Dieser Artikel soll keine detaillierte, fundierte Bauanleitung sein. Dafür wäre der zur Verfügung stehende Platz in diesem Fachmagazin viel zu begrenzt. Jedem, der nicht nur Modelle nach hundertfach bewährten Bauplänen mit «Erfolgsgarantie» bauen, sondern den viel spannenderen Weg gehen will, eigene Ideen flugtüchtig zu machen, empfehle ich, die Aufzeichnung des DMFV-Online-Seminars «Konstruktion von Eigenbauten» von Hillmar Lange und die Aufzeichnung des DMFV-Online-Seminars «Eigenkonstruktion von einfachen und ausgefallenen De-

pronmodellen» von Thomas Buchwald zu studieren.

Depronbauweise für Könner

Bekannt ist, dass mit Depron sehr schöne und aufwendige Semi-Scale-Modelle in Rippenbauweise gebaut werden können. Kollege Martin Gassmann ist da Experte und hat zum Beispiel eine wunderschöne Berjeve Be-200 aus einer Mischbauweise von Holz/Depron gebaut. Auch sein einer Piper Cub nachempfundenes Fatty-Modell ist in aufwendiger Holz-Depron-Rippenbauweise mit Clark-Y-Profil gebaut. Zudem hat Martin das Modell mit Oratex, das er direkt aufs Depron gebügelt hat, bespannt. Im Detail wird Martin seine Bauweise demnächst im mfs beschreiben.



Spassiges Eigenbau-Wasserflug-Mini-Treffen (v.l.n.r): Hans-Jürg Baum («Flying Turtle»), René Signer (Wasserflugsaurier «Vectoranodon» und am Boden seine «Fliegende Hexe»), Martin Gassmann mit «Cubby Cub», einem Fatty, der einer Piper Cub nachempfunden ist, Walter Wuhmann («Angry Chicken»), Heinz Lattmann («Fliegender Bierdeckel»).



Enkelin Iva beim Anbringen von Vogelfedern im 3D-Look.
Bravo, Iva, und herzlichen Dank!

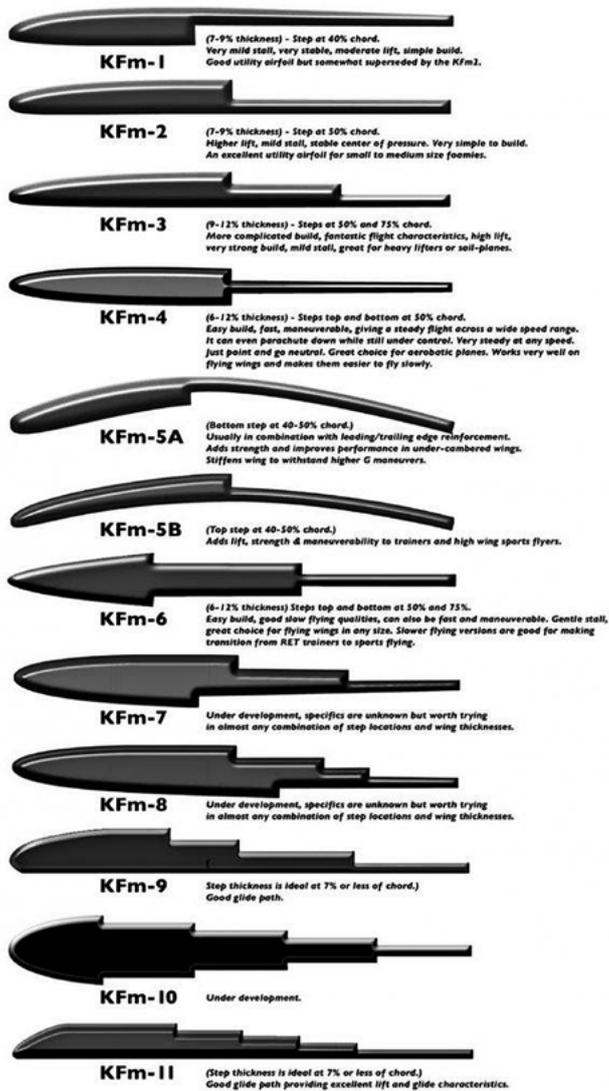
Depronbauweise für jedermann

Neben dieser aufwendigen Holz-Depron-Bauweise gibt es die sehr einfache Depronbauweise mit KfM-Profilen die es ermöglicht, Modelle in relativ kurzer

Zeit entstehen zu lassen. Verstärkt mit Kohlefaserstäben und Glasfasergeweben, können leichte und stabile Modelle entstehen. So sind die Schäden, die meist bei den ersten Flugversuchen selber konstru-



KFm Family of Airfoils



KfM-Profil-Palette. Im Internet kann dieses Bild heruntergeladen und so weit vergrößert werden, dass die kleine Schrift mit den Eigenschaften der betreffenden Profile lesbar wird.

ierter Modelle entstehen, rasch geflickt und die Modelle können so weit modifiziert werden, bis sie akzeptable Flugeigenschaften aufweisen. So entstanden bei mir nach anfänglich niederschmetternden Erfahrungen drei sehr gut fliegende Experimentalmodelle mit negativer Pfeilung: eine fliegende Schildkröte und der gewiss nicht ganz vorbildgetreue Mauersegler. Auf die negative Pfeilung kam ich, weil meine Kollegen damals meist Deltas bauten. Da musste ich doch mit was ganz anderem kommen!

Eigene Ideen flugtüchtig machen

Die oben angetönte einfache Depronbauweise ist jedermann/-frau zugänglich, denn es braucht weder Computer mit CAD noch 3D-Drucker, weder ein überdurchschnittliches handwerkliches Talent noch ein hohes Budget, sondern vor allem eigene Ideen. Als Grundmaterial kommen Depronplatten mit 3 mm und 6 mm Dicke zum Einsatz. Zum Zurechtschneiden dieser Platten unbedingt notwendig sind ultrascharfe Bastelmesser mit auswechselbaren Klingen. Ver-



René Signers absolut einmaliger Wasserflugdrache verdient es, noch aus einer anderen Perspektive gezeigt zu werden. Angetrieben wird dieses mit KfM4-Tragflächenprofil ausgestattete Depronmodell von zwei 70-mm-FMS-Impellern mit 360-Grad-Vektorsteuerung. Ein komplexes Modell, in dem sehr viel Erfahrung steckt.

stärkt wird, wie bereits erwähnt, mit Kohlefaserstäben mit unterschiedlichen Abmessungen. Die Nasenleiste besteht bei meinen Modellen aus eingeklebten und sauber verschliffenen 2-mm-Kohlefaser-Rundstäben, die sich auch veränderten Formen – wie zum Beispiel bei meinem Mauersegler – gut anpassen lassen. So entstehen auch beim tüchtigen Anschlagen der Tragflächen an Türkanten keine Delen. Weitere Kohlefaserstäbe – bei mir meist 1 mm × 5 mm × 1000 mm – werden nach Gutdünken eingeklebt. Dafür nehme ich 5 Minuten und 20 Minuten Epoxy. Die Rumpfe werden in der Regel mit Glasfaserge-



Bevor die KfM4-Flächenteile zusammengeklebt werden, müssen sie für hohe Stabilität mit Kohlefaserstäben, eventuell noch mit einer Lage Glasfasergewebe verstärkt werden. Noch sichtbar: das so wichtige Mini-Modell.

webe (ca. 50 Gramm/m²) verstärkt. Zum Laminieren kommt Epoxydharz L und Härter L zum Einsatz. Bemalt wird mit Acrylfarben, die jedoch nur begrenzt auf dem Depron haften. Heinz Lattmann nimmt für seine Depronmodelle Mixed Media Acryl Color aus Tuben (erhältlich bei Jumbo), welche schöne Farben und recht harte, widerstandsfähige Oberflächen ergeben.

Von Profis verachtet – von Bastlern geliebt

Diese mit einer unterschiedlichen Anzahl von Treppenstufen versehenen KfM-Profile wurden in den 60er-Jahren von Richard Kline und Floyd Fogleman für Papierflieger entwickelt. Sie erhielten dafür zwei Patente. Doch fielen Tests bei der NASA vernichtend aus. Eine ebene Platte soll laut NASA eine bessere «lift-to-drag ratio» haben als das von der NASA getestete KfM-Profil. So findet man diese Profile nicht bei manntragenden Flugzeugen. Doch Flugmodellbauer schätzen diese Profile sehr und auch meine Erfahrungen als Nicht-Profilexperte und mässig talentierter Bastler sind auf jeden Fall positiv.

Ich selber habe bisher drei Modelle mit KfM4-Profilen gebaut und diese Modelle fliegen gutmütig und recht schnell. Auch



Mann mit Vogel! Beachtlich schnell und wie auf Schienen fliegendes, nicht ganz vorbildgetreues Eigenbaumodell, dessen Tragfläche einem Mauersegler nachempfunden ist.

ein von Heinz Lattmann gebautes Modell mit KfM6 benimmt sich in der Luft tadellos. Natürlich machen sich diese Profile rein optisch bei Semi-Scale-Modellen gar nicht gut. So sind sie vor allem für rasch und mit wenig Aufwand zu bauende Zweck- und Experimentalmodelle geeignet.

Das unbeschreibliche Glücksgefühl eines nach langem Leiden endlich erfolgreichen Konstrukteurs, Erbauers und Piloten kann mit keinem noch so teuren käuflichen Modell erlebt werden.

Machen, dass es fliegt

René Signer hat mir geraten, von jedem Modell zuerst einen Mini-Wurfgleiter anzufertigen und im Garten zu erproben. Darauf geachtet wird, dass die



Die mit dem nicht gerade sehr widerstandssarmen KfM4-Profil versehene Tragfläche ermöglicht dem Modell im Horizontalflug immerhin flotte 130 km/h.



Heinz Lattmann baute dieses Modell mit KfM6-Profil. Es hat eine Spannweite von 180 cm und startet nicht nur, wie hier am Walensee, ab kühlem Nass, sondern locker auch ab kurz gemähter Graspiste.

Nachbarn mich nicht allzu oft sehen, wie ich dieses «Spielzeugmodell» mit zunächst zweifelhaften Flugeigenschaften herumwerfe. Dieses Mini-Modell, bei dem der Anstellwinkel schon berücksichtigt ist, deutet an, wo der Schwerpunkt beim grossen Maxi-Modell in etwa liegen könnte. Fliegt das Mini-Ding einwandfrei, wird es ausgemessen, eine Zeichnung erstellt und die Masse dann mit Faktor X vergrössert. Die Flugeigenschaften dieser Mini-Modelle decken sich jedoch nicht immer mit denjenigen der Maxi-Modellen. So flog das Mini-Modell des ersten Prototyps mit negativ gepfeilten Tragflächen gut, das Maxi-Modell taumelte jedoch bloss unsteuerbar durch die Luft, bis es sich in den Boden bohrte. Nach diversen Optimierungen nach dem «Trial and Error»-Verfahren flog das Modell dann endlich sehr gut. Fast Gleiches erlebte ich mit der «Flying Turtle».

Dem Mauersegler nachempfunden

Schon immer habe ich die Mauersegler mit ihrem rasan-

ten Flugstil und ihren sichelförmigen Flügeln bewundert. So war es für mich klar, eines Tages ein Modell mit dieser Flügelform zu bauen. Natürlich gibt es im Internet bereits Baupläne von gut fliegenden, jedoch teilweise eher hässlichen und recht kleinen Mauersegler-Modellen. Mein Modell sollte jedoch ein nicht ganz vorbildgetreues, in allen Geschwindigkeiten gut beherrschbares Handstartmodell mit einer auch auf die Distanz gut sichtbaren Spannweite von 115 cm werden. Während es mit Rippenbauweise recht aufwendig gewesen wäre, diese Tragflächenform zu bauen, drängte sich das KfM4-Profil geradezu auf. Mit einem 3S-Lipo mit 1800 mAh wiegt das aufwendig bemalte und durch zahlreiche Kohlefaserstäbe verstärkte Modell gerade mal 850 Gramm.

Flott und flüsterleise

Von dem nicht gerade als sehr widerstandsfähig bekannten KfM4-Profil hatte ich ganz gewiss keine hohe Geschwindigkeit erwartet. Jedoch liegt die von meinem GPS-Speed-

sensor gemessene Geschwindigkeit im Horizontalflug mit einem braven 3S-Antrieb mit 400 Watt immerhin bei 130 km/h. Und dies ohne Pfeifen, ohne Flattergeräusche und ohne infernalisches Motorengeheul! Verdankt wird dies nicht zuletzt einem perfekt ausgewuchteten Aeronaut-10x7-Klappluftpropeller plus Alu-Turbo-Spinner und natürlich mässigen Drehzahlen. Das Flugbild dieses wie auf Schienen fliegenden «Silent Wing»-Modells ist eine wahre Freude. Lob kam auch aus dem Verein, wie etwa «ein richtig schneller Vogel» oder etwa «exzellente Flugeigenschaften – fast wie ein richtiger Vogel».

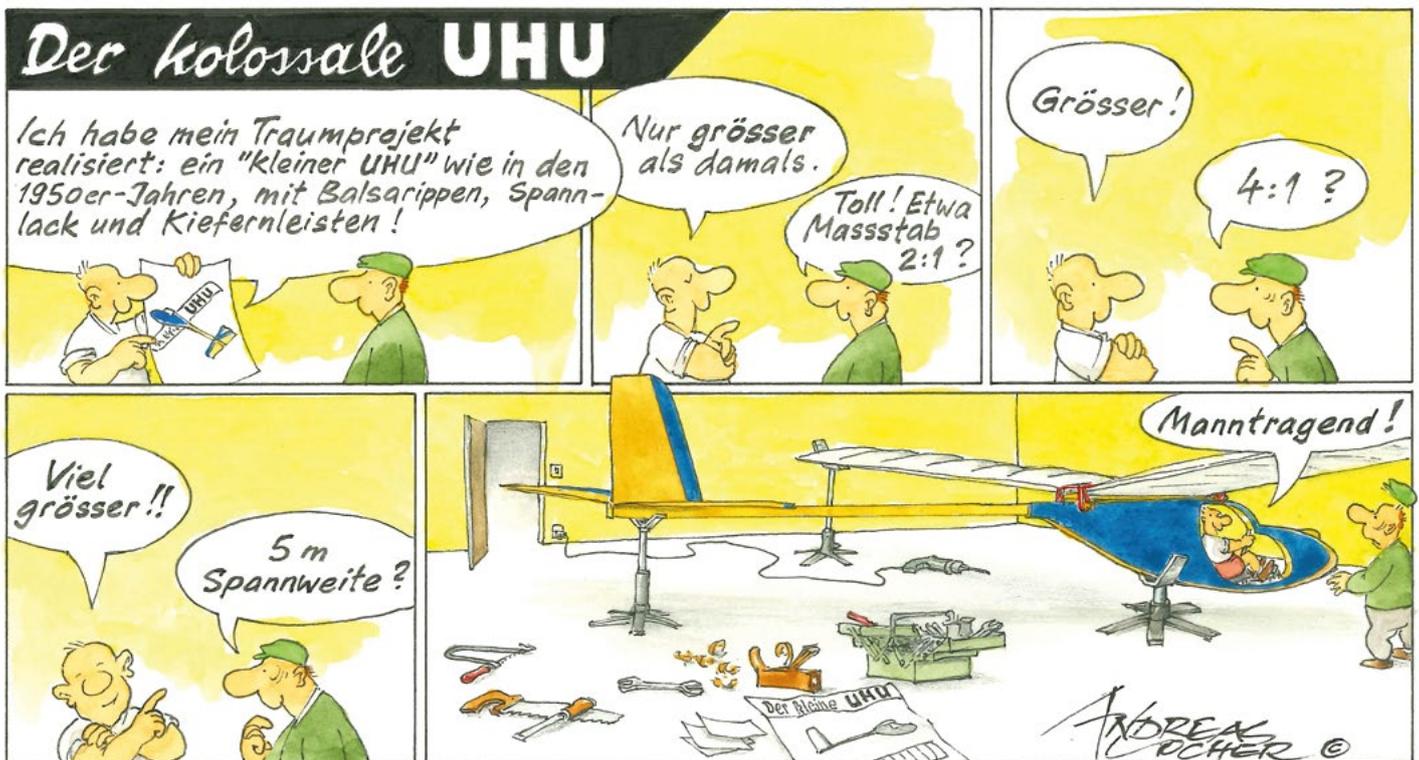
Hoher Vogelakzeptanzfaktor

Natürlich war das immer noch weisse Modell keine schöner Anblick und meine Enkelin Iva veredelte das Modell mit einem wunderschönen Federkleid. Ganz herzlichen Dank, Iva! Dass damit auch der «Vogelakzeptanzfaktor» beträchtlich stieg, zeigte sich, als als bei einem der ersten Flüge im neuen Kleid sich gleich 8 (!)

Rotmilane einfanden. Sie umkreisten das Modell in respektvoller Entfernung, um festzustellen, was da für ein Störenfried in ihr Gebiet eingedrungen war. Sie attackierten es jedoch nicht und zogen wieder ab.

Fazit

Ich hoffe, mit diesem Bericht bewiesen zu haben, dass sich Humor und Modellfliegen nicht ausschliessen! Eigene Ideen mit einer kostengünstigen und zeitlich nicht allzu aufwendigen Art flugtüchtig zu machen ist inzwischen zu meiner Lieblingsbeschäftigung geworden. Bekannt ist ja, dass man auch Rasenmäher und sogar Panzer zum Fliegen bringen kann. Wer also noch nicht selber... Upps...! Da kommt mir gerade eine Idee, wie ich mein kürzlich abgestürztes und noch zu reparierendes X-Wing-Modell endlich flugtüchtig machen könnte! Also Schluss mit Schreiben und sofort ab in den Bastelraum... mein Gott, ist das spannend... ■



Eine zweimotorige Maschine aus den Siebzigerjahren lebt auf

Koni Oetiker

Die Älteren unter uns kennen sicher noch Dave Platt und seine Scale-Modelle, oder? Meine Scale-Karriere fing jedenfalls Ende der 70er-Jahre mit seiner T-28 an, bevor ich dann mit dem Bucker Jungmeister erfolgreich war.

Kunstflug zweimotorig

Dave konstruierte aber nicht nur Scale-Modelle, sondern auch ein 2-motoriges Kunstflugzeug Namens Duellist 240. 2 steht für die Anzahl Motoren und 40 für den maximalen Hubraum. Das Internet sagt, dass das Modell 1977 heraus-

kam. Es hatte 162,5 cm Spannweite und war, wie gesagt, für Motoren bis ca. 6,5 ccm vorgesehen. Diverse Zeitschriften, wie z.B. «RC Modeller», stellten das Modell vor und lobten mehrheitlich die Flugeigenschaften. Angeblich flog das Modell gut auch mit nur einem Motor. Der Trick zum Überleben war anscheinend, einfach mal auf Halbgas zu drosseln und dann festzustellen, welcher Motor steht. Das Modell gefiel mir schon damals, ich getraute mich aber nicht an 2-motorige ran. Von PICA gab es auch einen Baukasten.

Vor gut 2 Jahren verbrachte ich im Spätherbst viel Zeit in einer

kleinen Wohnung in Basel, da meine Frau längere Zeit im Spital war. Plötzlich kam mir wieder der Duellist in den Sinn und ich durchforstete das Internet in der Hoffnung, einen brauchbaren Bauplan zu finden. Das Glück war mir hold und ich fand tatsächlich den PICA-Plan als PDF-Download in guter Auflösung. Den Platt-Originalplan fand ich auch, er war aber von schlechter Qualität, aber später doch noch hilfreich.

Etwas grösser gewünscht

Für heutige Verhältnisse wäre das Modell eher klein mit 65" Spannweite. Mir schwebte et-

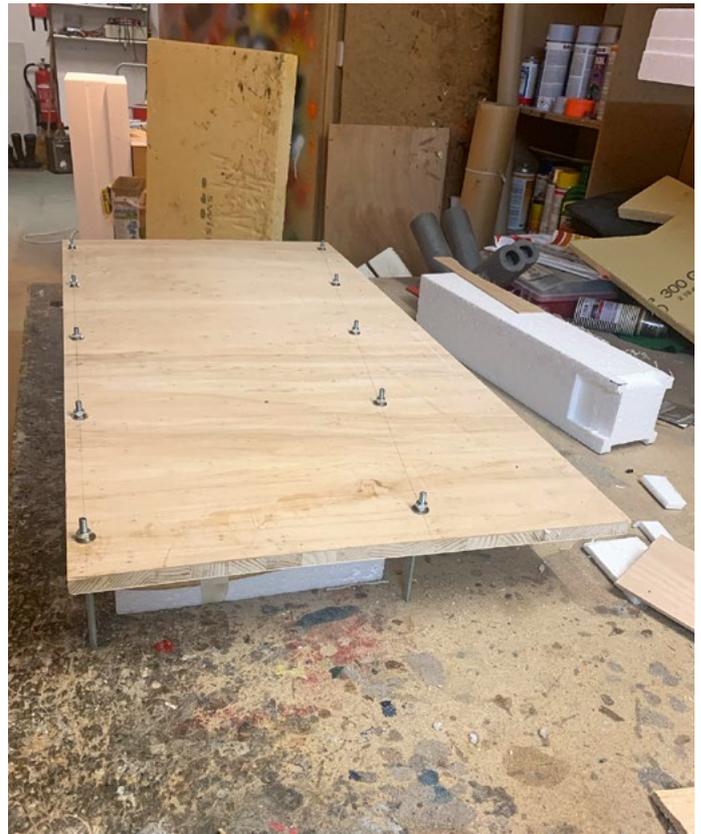
was Grösseres vor, damit zwei 5S-Akkus in den Motorgondeln Platz haben. Ein bekannter Modellflug- und ehemaliger Arbeitskollege konnte den Plan auf CAD nehmen und dann auf 195 cm Spannweite vergrössern. Danke, Oli. So kam ich bald in den Besitz von zwei grossen Rollen Papier. Auf dem kleinen Esstisch war bald kein Platz mehr.

Als Erstes machte ich mir unzählige Gedanken über passende Fahrwerke und Bremsen (Hartbelagpiste!). Nur hätten alle das Gewicht in die Höhe getrieben. Die gewählten Motoren und dazugehörigen Hobbywing-Regler lösten mein Bremsenproblem aber schlagartig! Die haben ja Umkehrschub! Die maximal erreichbare Bodenfreiheit ist gegeben durch die Hauptfahrwerksposition und limitierte den Prop-Durchmesser auf 13". Dazu passten Leo 3525-620 bestens. Als Fahrwerk wählte ich letztendlich nach langem Suchen das Giezendanner mit 4,5-mm-Drähten. Mario bog sie mir auf Mass!

Was mir aber an dem PICA-Design gar nicht in den Kopf ging, waren die m.E. eigenartigen Winkel für Flügel und Leitwerk. Ja, ca. 0,5°-EWD waren es schon, aber der Flügel war gegenüber der Rumpfachse stark angestellt und somit auch das Leitwerk. Im Gegenzug hatten dann die Motoren viel negativen Sturz, mehr noch als der Flügel angestellt war. Ein kurzer Check des Platt-Originalplans zeigte mir, dass bei ihm alles auf null war. Das passte mir deutlich besser und ich wählte dann die klassischen 0,5° für den Flügel und 0° fürs Leitwerk. Auch die Motoren haben keinen Sturz. Dafür musste ich jetzt den Plan anpassen, was bei den Motoren nicht ganz einfach war, und auch die Bestimmung der Bugfahrwerkslänge war eine Knacknuss.

Das Design hatte ursprünglich einen Rippenflügel. Ich wollte mich aber wieder mal an einem Styroflügel versuchen. Den Schneidbogen von anno dazu-





mal hatte ich noch! Und bei RIK konnte ich auch 0,7-mm-Abachi in der gewünschten Grösse kaufen. Beim Schneiden half mir Jürg Fellmann. Gepresst wurden die mit Epoxy verklebten Flügel mangels einer Vakuumpumpe zwischen zwei dicken Brettern, die mit 10 Gewindestangen zusammengezogen wurden. Vorher wurden aber noch die Fahrwerkbreiter, die Hinterholme und die Servohalterungen samt Kabeln eingelegt. Nicht vergessen werden durften die Regler- und Sensorkabel. Ein längs geteilter Hinterholm war nötig wegen der tiefen Querruder und Landeklappen.

Nach dem Zusammenkleben der Flügelhälften und dem Aufbringen der GFK-Verstärkung waren dann die Motorgondeln dran. Hier war das Übertragen der Flügelkontur auf die Seitenbrettchen die Herausforderung, damit die Ausschnitte zum Profil stimmten. Immer wieder verglich ich von weit weg die Gondeln, damit auch beide gleich auf dem Flügel sass.

Die Formgebung des Modells ist an verschiedenen Stellen mit mehr oder weniger grossen Balsaklötzen ausgeführt. Von meinem früheren Arbeitgeber hatte ich noch diverse passende Klötze, die mir Richi Kläger von RIK Balsa grob zuschliff. Auf einer grossen Bandschleife geht das ratzfatz!

Als Nächstes kam dann der Rumpf dran, den ich entgegen der Bauanleitung auf dem Rücken aufbaute. Das war vielleicht nicht die beste Idee (we-

gen des Kabinenausschnitts). Eine Heling hätte geholfen. Aber dafür passte der grosse Nasenklotz! So sah es dann vor gut einem Jahr aus.

Jetzt kam für mich noch der (zweit)letzte Knackpunkt, die Kabinenhaube! Ich hatte noch nie eine solche selber gezogen und zudem ist sie mit mehr als 30 cm ziemlich lang. Das Urmodell stellte ich aus rund 70 ellipsenförmigen Abachi-Scheiben her, die mir wiederum ein lieber Kollege gelasert hatte.

Kurt Eich empfahl mir 0,7-mm-PETG als Material, hatte aber selber auch noch nie solch grosse Teile gezogen. Hier sprang dann wieder Jürg ein, der schon diverse Autokarosserien gezogen hatte. Er vergrösserte den Spannrahmen so, dass dieser noch knapp in einen normalen Backofen passte. Der erste Zug war dann schon von Erfolg gekrönt und ziert jetzt das Modell!

Die Farbgebung in Folie ist ein spezielles Thema. Ursprünglich fand ich Gefallen am Chromblau von Oracover. Ich kam aber mit dieser sehr steifen Folie einfach nicht zurecht. Anscheinend bin ich aber nicht der Einzige. Jetzt wären noch rund 4 m günstig zu haben. Nachdem ich wieder mal mit meiner Miss Ultimate von Seb-ART auf dem Platz war, sprang der Funke über. Rot-schwarz musste es sein, obwohl klar war, dass Schwarz in der Sonne problematisch ist.

Und so sieht jetzt mein Duellist XL aus: Den Schwerpunkt legte ich auf ca. 30% MGC, so wie früher immer. Der erste Flug





zeigte allerdings, dass 25% besser sind. Also kam das Blei im Heck heraus.

Die Maschine hat auch mit 6,5 kg Abfluggewicht absolut genügend Leistung und mit den 5000er-Akkus eine sehr lange Flugzeit. Die Fahrwerksbeine stellten sich als eher zu

flexibel heraus. Durch die knappe Bodenfreiheit leiden die Propeller immer wieder. Vielleicht gibt's mal andere Federbeine.

Jetzt freue ich mich immer wieder mal an dem nicht alltäglichen Modell. ■



Wie der Zufall so spielt!

Erwin Rechsteiner

Baubericht «Olympia»

Wie so oft hat auch bei dieser Geschichte der Zufall eine Rolle gespielt. Meine Frau fand in einem alten Schuhkarton ein Bild von HR. Widmer (aus Barz-

heim SH), das mich mit meiner ersten Fernsteuerung zeigt. Startbereit in der Hand einen «Olympia» von Robbe.

Kein laufendes Projekt

Schnell kam die Idee, den Flieger nochmals zu bauen. Holz war da, Folien, Servos – und

Antrieb auch. Im Planarchiv (20-cm-Stapel Papier) war der Originalplan schnell gefunden. Mit Bleistift die damaligen Änderungen noch eingezeichnet. Die Bedürfnisse sind heute etwas anders und so war klar, das Teil wird mit Motor und Querruder gebaut. Es gibt in der Werkstatt eine kleine Schubblade, in der Musterrip-

pen seit jeher lagern. Die Musterrippen des Olympia waren sogar angeschrieben. Es kann losgehen.

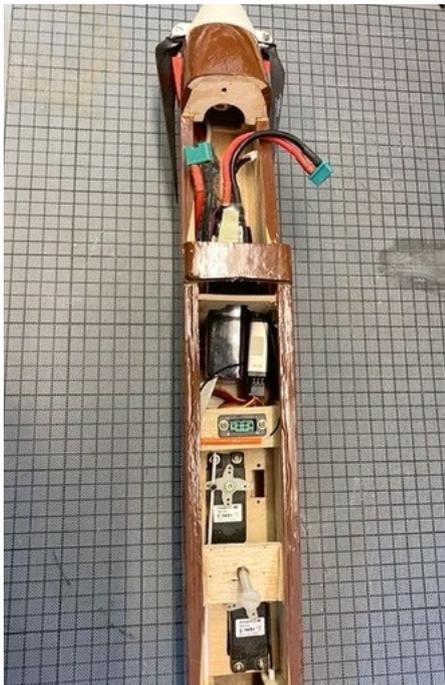
Ganz klassisch

Wieder mal wie einst bauen. Die Rippen aus einem Block, der Rumpf als Kastentrumpf. Lediglich mit Anpassungen für den Motorspant.



Jung und stolz – alt und zufrieden.

Rumpfvorbereitung.



Rohbau.



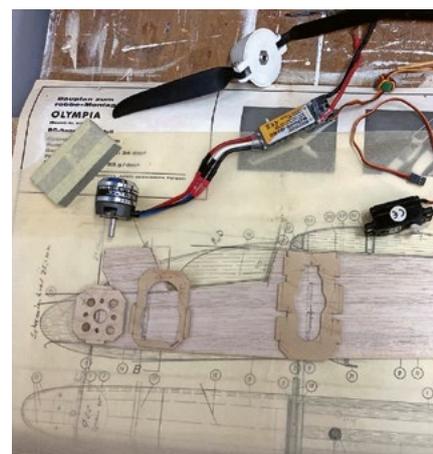
Bespannte Tragflächen.



Die Leitwerke etwas leichter aufgebaut, der Rest wie gehabt. Bedingt durch die Querruder und den Antrieb, wird etwas mehr Gewicht dazukommen. Ein Vergleich ist aber nicht mehr möglich und auch unwichtig. Für den Hang wird es immer reichen und in der Ebene ist das Teil sowieso nicht stark in der Thermik. Es geht grundsätzlich um die Freude am Bauen.

Eher kopflastig

Der Motor ist aus dem Lager und nicht optimal passend. Mit dem vorgesehenen Akku würde es zu viel Gewicht am Heck brauchen. Also muss der Flieger halt mit kleinerem Akku geflogen werden. An der hintersten Position ist das gut möglich und das «alte Ding» fliegt sehr zur Zufriedenheit.



Das Rumpffinnenleben.

Schön, wie so ein Zufall viel Freude macht. ■

Bilder: Altes Bild HR. Widmer
Neues Bild J. Vetterli
Baubilder E. Rechsteiner

Hobby Shop Hässig
Breitstrasse 12 - CH-5610 Wohlen

Ihr Modellbauspezialist

www.hobbyshop.ch
Vor 16.00 Uhr bestellt - Versand per A-Post noch heute

WIR ERWARTEN

NEUE
Lieferungen

EIN LICHTBLICK IN
DER DUNKLEN
JAHRESZEIT

HEBU
www.hebu-shop.ch

Arbeiten mit Styropor

Arbeiten mit Styropor ist im Modellflug mindestens seit den Siebzigerjahren bekannt. Ganz besonders das Schneiden von Flügeln und Leitwerken war verbreitet. Tragflächen von Motormodellen, kleinen und grossen Seglern entstanden zuhauf und wurden teilweise im Handel angeboten.

Grosse Bedeutung für Eigenbauten

Flügel schneiden ist Teamarbeit. Die glatten Oberflächen werden mithilfe von Pressen oder einem Vakuumsack mit Balsaholz oder Furnieren beplankt sowie der Einbau von Holmen und Steckungen vorbereitet. Auch diese Arbeiten sind im Team leichter zu bewältigen. Zum Abschluss üblicherweise Folien- oder Glasgewebebeschichtung. Interessenten finden dazu auf unserer modernen Modellflugsport-Website

zum Beispiel Styroschneiden von Deltaflügeln:

https://www.modellflugsport.ch/sites/default/files/doku_styroschnitt.pdf

oder den Bau von Grossegleerflügeln:

https://www.modellflugsport.ch/sites/default/files/eintraum_aus_schaum.pdf

In F3A-Modellen wurden um 1980 immer mehr auch Rumpfrücken und weitere Teile aus Styro verbaut.

Styrofräsen – eine neuere Technik

Seit dreidimensionale Datensätze zum Drucken oder eben Fräsen aus dem World Wide Web heruntergeladen werden können – teilweise nicht ganz billig –, ist die Bearbeitung von Styroblöcken mit Fräse Robotern eine interessante Alternative – insbesondere für den Formenbau. Dazu eignen sich allerdings



3D-Styro-Fräseboter.



Gefräste Heckteile.



Meine Berijew Be-200 ganz aus Styro.

die eher schweren Materialien (ab ca. 30 kg/m³). Viel Schleifen vor dem Bespannen ist auch da angesagt. Ziemlich staubige Sache! Für Fragen meldet euch ungeniert. Viel Glück. ■

*Emil Giezendanner,
MFS-Redaktor*



Gefrästes Rumpfschiff.

Holmbau

Urs Keller

Der Holm ist das zentrale Bauteil eines Flügels, der sämtliche Kräfte aufnehmen muss, die im Flug entstehen. Es gibt diverse Möglichkeiten, einen Holm zu bauen. Ich möchte hier eine Variante vorstellen, mit der ich in der Praxis die besten Erfahrungen gemacht habe.

Man kann dazu CFK-Prepreg-Platten kaufen, die sind allerdings sehr teuer, zeichnen sich aber durch eine enorme Festigkeit aus. Ich habe mich für den Eigenbau eines GFK-Holms entschieden. Die Holme werden damit leicht schwerer, halten aber die Belastungen gut aus. Im Flug ist diese leichte Gewichtszunahme von ein paar Gramm nicht spürbar. Ich kann also diese Bauweise nur empfehlen, da man so einiges an Kosten sparen kann, ohne grosse Kompromisse in Bezug auf die Festigkeit einzugehen.

Vorbereitung

Zuerst müssen GFK-Streifen geschnitten werden. Ich verwende 163-g/m²-GFK-Gewebe. Man könnte auch CFK-Gewebe verwenden. Die Breite der Streifen richtet sich nach der Holmhöhe für zwei Holme plus rund 10 mm Reserve für die Schnittbreite.

Faustregel: 10 Streifen ergeben eine Holmdicke von ca. 1 mm. Falls man, wie in unserem Beispiel, einen konisch zulaufenden Holm von 2 auf 1 mm herstellen möchte, erreicht man dies, indem man von 20 Streifen sicherheits halber 9 Streifen in regelmässiger abgestufter Länge schneidet.

Dazu benötigt man 2 ebene, glatte Bretter, die belastbar genug sind. Beschichtete 20-mm-Pressspanplatten genügen. Auf diese befestigt man 2 Plastikfolien (Bauplastik) mit etwas Übermass, damit das Laminat nicht an den Brettern kleben bleibt.



Um den Holm nicht unnötig schwer zu machen, sollte man nur jede 2. Schicht mit Harz tränken. Die nicht getränkten Streifen kann man von Hand etwas anrücken (unbedingt Handschuhe tragen). Das fertige Gelege muss nun gepresst werden, um eine hohe Festigkeit zu erreichen. Ich mache dies, indem ich das ganze Paket mit Schraubzwingen direkt auf die gerade Tischplatte spanne.

Nach dem Aushärten (ca. 24 Std.) wird der Rohling entnommen. Anschliessend schneidet man die Holme mit den gewünschten Abmessungen aus. Am besten geht dies mit einer Stichsäge.

Fertigung des Holms

Im Bereich der Steckung sollte man die Holmhöhe um ca. 1 mm verjüngen (je 0,5 mm oben und unten), weil der Holm in diesem Bereich später



noch mit einem CFK-Rowing umwickelt wird.

Jetzt klebt man beidseitig einen 2-mm-GFK-Streifen auf (es kann auch ein 2-mm-Sperrholzstreifen sein). Darauf achten, dass man diese einerseits abgeschrägt und andererseits unterschiedlich lang macht. Dies, um eine ungewollte Bruchstelle zu vermeiden.

Auf die restliche Länge des Holms klebe ich 2-mm-Balsaholzstreifen. Zusammen kommt man nun auf eine Holmdicke von 5–6 mm. So ist es einfacher, den Ausschnitt im Styroporkern zu machen und herauszunehmen. Mit einem nur 1–2 mm breiten Holm ist dies praktisch nicht möglich.

Nun muss der Holm in der Höhe auf Mass geschliffen werden.

Anschliessend schneidet man den Ausschnitt für das Steckungsrohr heraus. Dies macht man am besten mit der Laubsäge. Mit diesem Ausschnitt legt man auch gleich die gewünschte V-Form des Flügels fest. Das Steckungsrohr sollte ca. 5 mm vorstehen, weil nachher noch zwei 2 mm dicke



Sperrholzrippen aufgeleimt werden.

Nun harzt man das Steckungsrohr in den Ausschnitt. Es ist darauf zu achten, dass das

Nachdem die Spachtelmasse trocken ist, schleift man die 4 Kanten rund, damit später die CFK-Filamente nicht schon beim Wickeln brechen.

Nun wird die vorbereitete Flügelsteckung mit einem CFK-Rowing unter Zug umwickelt. So erreicht man eine hohe Festigkeit. Es geht einfacher, wenn man zuerst die zu umwickelnde Fläche mit Harz einstreicht. Die Enden fixiert man am besten mit einem Klebeband am Holm. Der CFK-Rowing muss nun mit Harz eingestrichen resp. getränkt werden. Hier sollte man mit dem Harz nicht zu sparsam umgehen.

Das Harz ca. 24 Std. aushärten lassen und dann die Überstände des Rowings entfernen. Dann kann man den Holm in den Ausschnitt im Flügel einbauen.

Mit etwas Leichtspachtelmasse fixiere ich den Holm im Flügelkern, um dem Verdrehen des Holms bei etwas holperigen Landungen vorzubeugen. Die Beschreibung für den Bau eines Sandwich-Flügels folgt in einem separaten Beitrag. ■

Rohr präzise in der Längsflucht des Holms liegt (90° zur Anschluss-Rippe des Rumpfs)!

Jetzt schliesst man auf der hinteren Seite des Steckungsrohrs die verbliebene Öffnung mit einem Stück Balsaholz und schleift dieses konisch zu.

Dann füllt man die Differenzlücke zwischen Holm und Steckungsrohr mit Leichtspachtel und lässt diesen austrocknen.





GAL: Concorso internazionale idro-modelli a Melano, settembre 2023

Ancora una volta, una bellissima giornata di fine estate in cui gli amici del volo idro si sono incontrati a Melano dal 9 al 10 settembre.

Dal momento che quest'anno non si svolgerà alcuna gara del campionato europeo, da nostra parte, riduce la partecipazione.

Nessun problema. I piloti presenti, con i loro modelli che presentano in volo come anche con la complessità dei modelli, ricevano il nostro consenso.

In particolare, vorrei sottolineare la decorazione dei modelli F3A. Con i loro colori vivaci e la loro grafica. Sempre una delizia per gli occhi.

Particolare è anche, in alcuni, il motore con due eliche che girano in senso opposto in modo da bilanciare la coppia.

Per i classici modelli in Scala War Birds, aerei storici, ecc. una replica perfetta è ovviamente la regola. Per esempio con un motore elettrico e un fitizio motore a stella.

Nei modelli della famiglia JU spicca naturalmente il rivestimento dello scheletro con cartone ondulato rinforzato nell'occhio. Modelli stupendi. Con questo caldo, una bibita fresca? O uno spuntino delizioso? Nessun problema come sempre, la cucina del GAL è a portata di mano e come sempre: deliziosa.

Nel complesso, un evento riuscito. A presto, il 7-8.9.2024. Venite a trovarci. ■

Grazie, GAL

Testo e foto: Wolf Völler
Foto: GAL



Arrivo.



Parco aerei.



Modelli F3A.



Ammaraggio.



Preparazione per il volo.





Rinfresco.



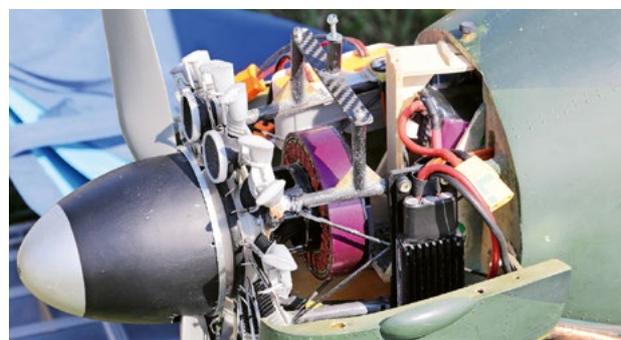
Giudice di gara con tablet elettronico.



Famiglia JU.



Motore con due eliche.



Vista motore elettrico con motore a stella fittizio.



Beaver.



Pilota con l'assistente.



Zwölfköpfiges Organisationskomitee

Modellfluggruppe Oberbaselbiet (MGOB) am Dorffest in Zunzgen

Die Gemeinde Zunzgen feierte am Wochenende vom 25. bis 27. August ihr 700-jähriges Jubiläum mit einem grossen Dorffest, «700 Joor Zunzge». Für den Vorstand der MGOB als ortsansässigem Verein war von Anfang an klar, dass wir an diesem Anlass uns und unser grossartiges Hobby Modellflug dem breiten Publikum und vor allem der Jugend näherbringen wollen.

Aber was meinen die Mitglieder dazu? An der Generalversammlung vom Januar 2022 wurde die Idee von den Mitgliedern einstimmig gutgeheissen. Man spürte richtig das Verlangen, wieder einmal etwas Grosses zusammen zu organisieren, Werbung für unser Hobby machen zu können. Das zwölfköpfige Organisationskomitee einigte sich sehr rasch auf eine kleine, aber feine Modellflugzeugausstellung mit einem Beizli, im Fokus stand aber ganz klar, den ganz Jungen etwas Besonderes bieten zu wollen. Die Idee vom Fliiegerbasteln mit anschliessendem Weitflugwettbewerb war



geboren. Im Fliiegerstübli wurden den Besuchern und Helfern heisser Fleischkäse, Spiegelei und Pommes serviert. Die fleissigen Leute in der Küche sorgten gekonnt und mit vollem Engagement über die ganzen drei Tage für das leibliche Wohl unserer Gäste.

Eine kleine, sehr schöne und hervorragend arrangierte Modellflugzeugausstellung wurde auf die Beine gestellt. Die Besucher der Ausstellung waren sichtlich überrascht von der Vielfalt unseres Hobbys und bestaunten die verschiedenen Modelle, vom Anfängermodell bis zur High-End-Maschine. Das OK legte grossen Wert darauf, dass genügend Tische zum Basteln in der Halle bereitgestellt wurden. Möglichst vie-

le Jugendliche und Kinder sollten am Samstag und Sonntag kleine Fliieger basteln und anschliessend an einem Weitflugwettbewerb teilnehmen können.

Den ersten Drei jeder Kategorie winkten schöne Preise (Modellflieger) und jeder, der teilnahm, bekam eine Medaille umgehängt. Kaum war die Ausstellung eröffnet, fanden schon die ersten Kinder und Jugendlichen, teils mit ihren Eltern, den weg zu uns. Unter fachkundiger Anleitung der Eltern oder eines unserer erfahrenen Mitglieder entstanden die kleinen Modelle, die zum Teil mit viel Fantasie bemalt wurden.

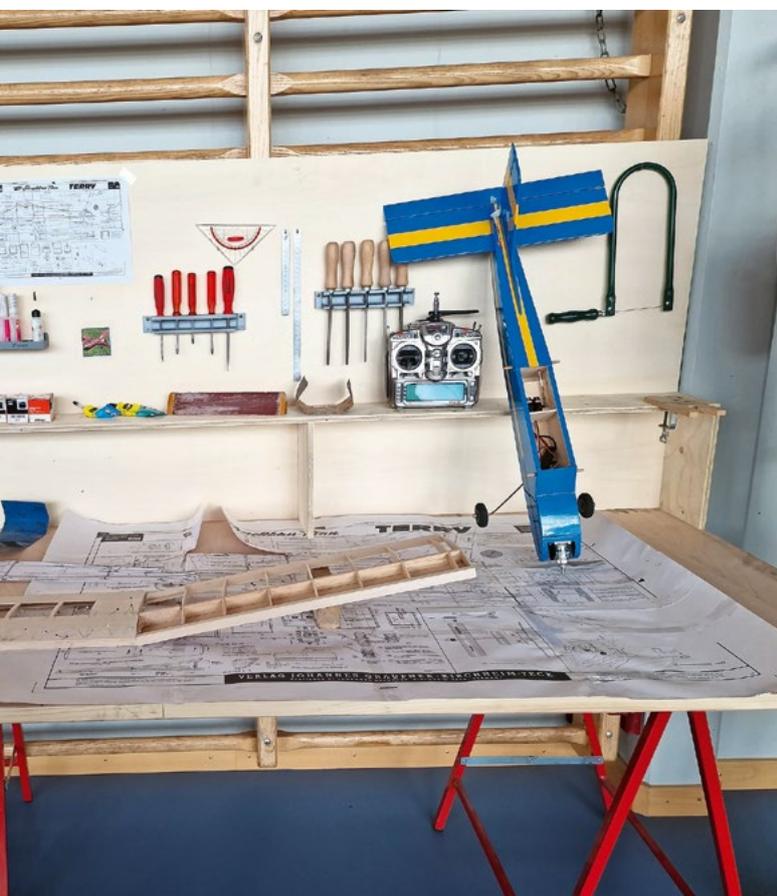
Der erste Wettbewerb musste wegen Regen in der Halle durchgeführt werden, was aber dem Eifer und dem Ehrgeiz der Startenden nichts anhaben konnte. Bald war der Regen vorbei und die weiteren Durchgänge konnten vom extra aufgebauten Turm gestartet werden. Der weiteste Flug wurde mit 21,55 m gemessen. Dass die kleinen Fliieger den Eltern, den Kinder und Jugendlichen





und den Zuschauern so viel Spass und Freude bereiteten, erfreute auch jedes Modellfliegerherz. Allen Mitgliedern, die in irgendeiner Form mitgeholfen haben, ein herzliches Dankeschön. Besonderer Dank geht an den Regionalen Modellflugverband (RMV) Nordwest und an den Schweizerischen Modellflugverband (SMV) für die grosszügige und tatkräftige Unterstützung. Es war einfach ein toller, erfolgreicher Anlass.

*Paul Stürchler,
Fotos: Jan Heiler,
Paul Stürchler*



IGG-Höck 2023

Der IGG-Höck fand im Restaurant Time out der Migros statt. Der Entscheid für einen Wechsel war richtig. Der vollständige Bericht kann auf modellflug.ch nachgelesen werden. (red.)



CNC und Modellbau



Mo, Di, Do, Fr
09.00 - 11.30 Uhr
14.00 - 18.30 Uhr
Sa
09.00 - 12.00 Uhr




**BAUMBERGER-
TE.CH**

Feldackerstrasse 2
5040 Schöftland
062 544 74 44
www.baumberger-te.ch
info@baumberger-te.ch

Modellbau Rapperswil

glooramsler.ch

Das vielseitige Modellbaugeschäft für Segel-,
Elektro- und Verbrennerflugmodelle

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

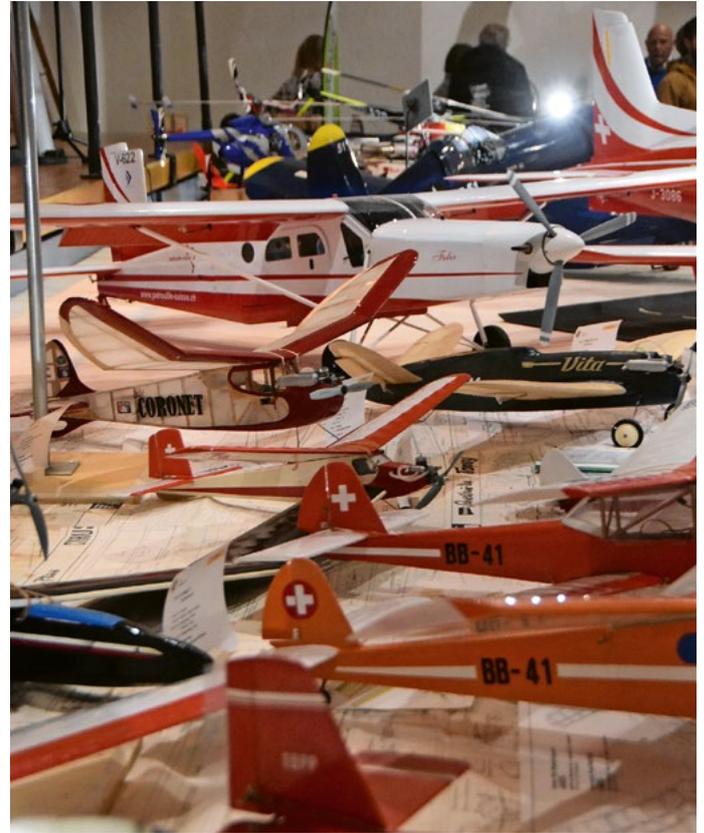
Modellbau 2023 – eine Ausstellung der Superlative

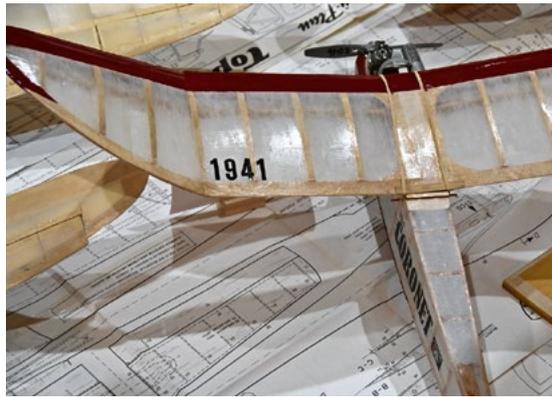
Breite Unterstützung

Gleich zwei Modellfluggruppen haben an einem November-Wochenende die Ausstellung in Breitenbach gemeinsam organisiert. Dabei beteiligten sich zehn Modellfluggruppen und Hobby-Vereine mit einer grossartigen Vielfalt an Flugmodellen. Auch Bahnen und Autos durften nicht fehlen.

Ein ausführlicher Bericht kann auf <https://www.modellflug.ch> oder in der «AeroRevue» nachgelesen werden.

Weitere Bilder auf den nächsten zwei Seiten →







«Schmunzeln erlaubt»

Unfallschlussbericht 12.08.2023, F-5

Zusammenfassung:

Pilot: *Christoph Messerli*
(ein überaus erfahrener
F-5-Tiger-Pilot)

Luftfahrzeug: *Freewing F-5E*
Tiger

Unfallart: *Kollision*

Schaden am Luftfahrzeug:
Zerstört

Schaden an der Tanne: *Keiner*

Meteorologische Angaben:

Zum Unfallzeitpunkt herrschte
böiger Westwind.

Einige Quellwolken waren
sichtbar, Sonnenstand SW.

Unfallhergang:

Während des Abschwungs ge-
gen Westen (Helgisried) wies
das Luftfahrzeug ein unge-
wohntes Flugverhalten auf.
Dadurch wurde die Figur sehr
tief und zur Pistenachse ver-
schoben beendet. Zu diesem
Zeitpunkt war der Zusammen-

stoss mit der Tanne unaus-
weichbar, also nicht mehr zu
verhindern. Gemäss Zeugen-
aussagen regnete es Styropor.
Laut Forensik ist das unge-
wohnte Steuerverhalten auf
den veränderten Schwerpunkt
(C.G) zurückzuführen. Dem-
nach sei der Akku beim vorher-
gehenden abrupten Start-
abbruch ins hohe Gras ver-
schoben worden, was nicht
kontrolliert wurde.

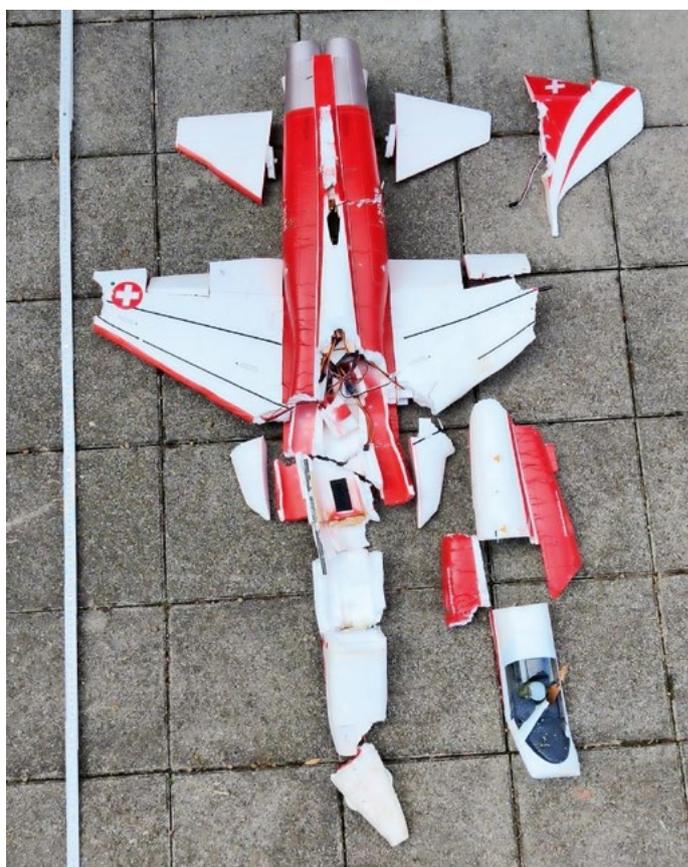
Sicherheitsempfehlung:

Der Unfallermittler empfiehlt,
die Tanne bei nächster Gele-
genheit zu entfernen.

Konsequenzen:

Der Luftfahrzeugführer muss
sich für Verschleuderung von
Isolationsmaterial verantworten.

Abteilung für Flugsicherheit
MG-RI



31. Alpines Modellfluglager Hahnenmoos

Text: Res Dauwalder
Fotos: Beat Hofmann,
Thomas Kindler

Dunkle Wolken nähern sich von Westen in schnellem Tempo, der Wind frischt auf und bald zucken die ersten Blitze über der Lenk – ein eindrückliches Schauspiel!

Vor diesem Hintergrund turnen bis zu zehn Nurflügel in verschiedensten Farben am Abendhimmel und profitieren vom dynamischen Hangaufwind; die Flugmanöver sind gekonnt, nicht selten eher gewagt und werden von freudigen Ausrufen begleitet – schade, kann man diese pure Freude an dieser Stelle nicht akustisch wiedergeben ...! Klebstoffhersteller dürften an diesem Spiel auch ihre helle Freude haben...!

Die ersten Tropfen des aufziehenden Gewitters treiben die jugendlichen Lagerteilnehmer/innen ins nahe gelegene Baulokal auf dem Hahnenmoospass!

Das oben beschriebene Spiel mit den meist selber gebauten Fluggeräten ist sehr wertvoll: Verschiedene manuelle Fertigkeiten werden geschult – spätestens bei der ersten Reparatur, die Fernsteuertechnik im Verlaufe der Woche immer besser begriffen, Wetterphänomene erkannt und sinnvoll ausgenutzt und abschliessend – aber nicht weniger wichtig – die Gemeinschaft der zusammengewürfelten Truppe gepflegt. Die Lagerdauer von einer Woche ist ebenfalls wichtig: Viele Situationen werden mehrmals erlebt; dank diesen Wiederholungen bleiben verschiedene



Das Modell sorgfältig kontrollieren.

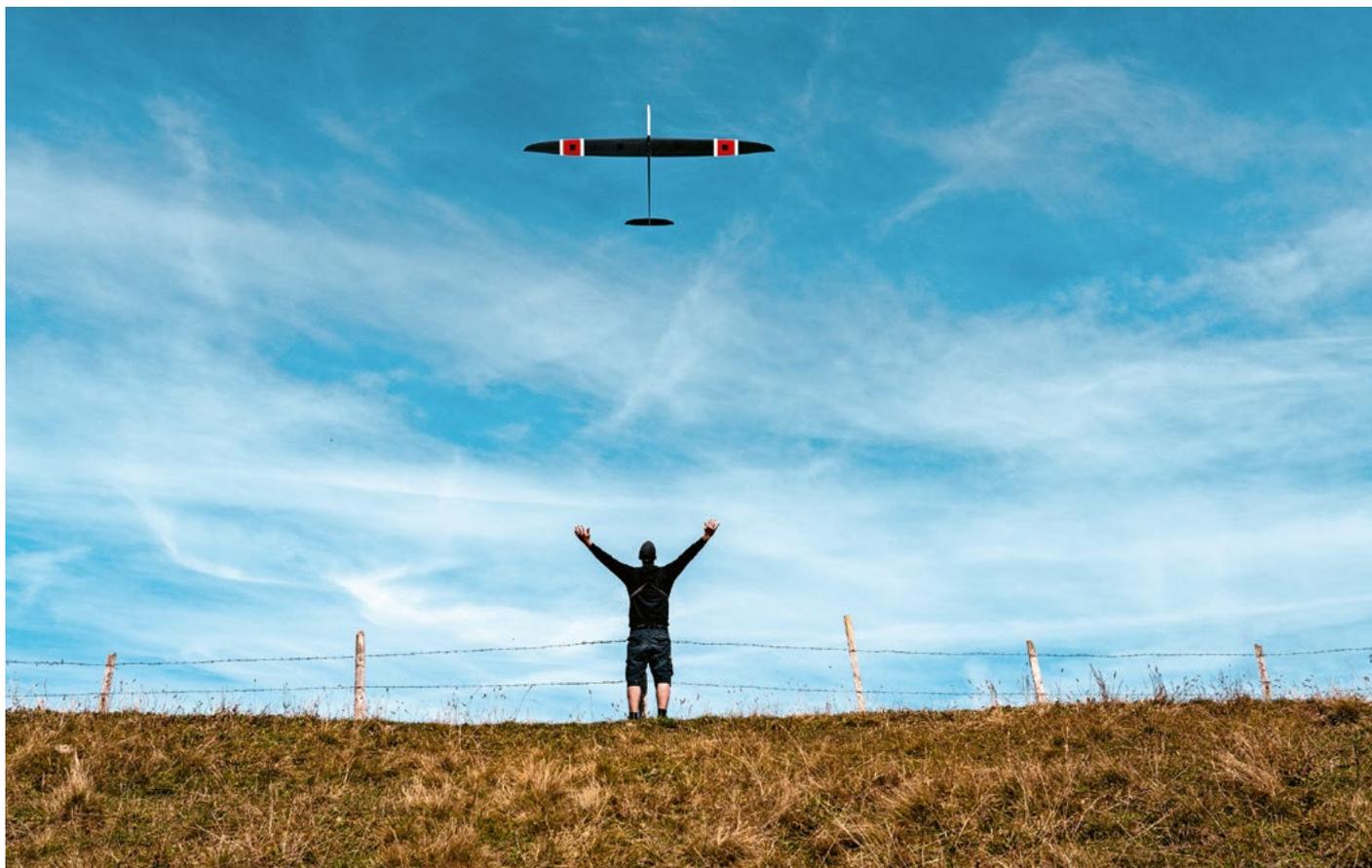
Lösungsansätze und Erkenntnisse besser im Gedächtnis haften.

Dass dies nicht meine persönliche Wahrnehmung ist, beweisen die Aussagen von Michèle, Ian, Glen und Ramon; die vier Jugendlichen haben das Jugendlager auf dem Hahnenmoos bereits mehrmals besucht und haben am Freitag ihre Eindrücke geschildert.

Auf die Frage, weshalb alle vier bereits **mehrmals am Lager** teilgenommen haben, geben sie folgende Antworten:

Michèle: *Ich habe bereits 6 Mal teilgenommen; es hat immer Spass gemacht. Ich habe viele gute Erfahrungen gemacht und gute Freunde gewonnen.*

Glen: *Hier ist es cool zum Fliegen, weil es gute Aufwinde hat. Ich freue mich auch immer wie-*



Die beiden Lagerleiter Beat und Sandro demonstrieren die ganze Dynamik und Faszination des Modellsegelflugs und begeistern damit alle, vor allem auch die Lagerteilnehmer/innen!



Und dann ab in die Luft.



Fliegen bis zum Sonnen-
untergang.



Sich gegenseitig zum Experimentieren anstacheln.



Start auf dem Luegli.



Modellflugsport: Aufstieg zur Startstelle.



Gruppenbild vor eindrucklicher Kulisse.



Auf dem Luegli: Modelle zusammenbauen.



Gleiterwettbewerb: Gleiter zusammenbauen.



Gleiterwettbewerb: Rohbaumodelle und Grundieren.

der darauf, die Freunde aus dem letztjährigen Lager zu treffen.

Ramon: Dank dem Lager habe ich die Möglichkeit, in den Bergen zu fliegen; normalerweise fliege ich meine Modelle nur im Flachland – das ist schon ganz anders!

Anschliessend fragte ich nach dem **bevorzugten Fluggelände**; die Antworten waren wiederum sehr differenziert und zeigen, dass die Jugendlichen die verschiedenen Fluggelände sehr gut charakterisieren können.

Ian: Ich fliege gerne am Bänkli oder am Schalmi, weil ich dort

nah vorbeifliegen kann und den Anblick der Modelle geniessen kann.

Michèle: Ich fliege gerne am oberen Bänkli – das gefällt mir einfach! Als Ausflugsziel finde ich das obere Luegli sehr gut; die Landschaft ist am eindrucklichsten!

Glen: Ja, das stimmt – für unseren Lagerausflug finde ich das Luegli auch am besten. Für mich alleine fliege ich am Laweygrat am liebsten; dort ist die Thermik am stärksten!

Ramon: Es kommt auf das Modell an: Mit kleineren Modellen fliege ich am liebsten am Bänkli oder an der Kante.



Gleiterwettbewerb: Modelle einfliegen.

Welches sind denn die **Liebblingsmodelle**?

Michèle: Für mich eindeutig die Libelle! Sie ist robust, wendig und macht einfach Spass!

Ramon: Ich liebe den Nuri fast am meisten, weil ich mit anderen zusammen viel Spass haben kann.

Ian: Für mich ist die ASW-27 mein Lieblingsmodell; weil sie aus Schaum ist, kann ich nah und langsam bei mir vorbeifliegen – das gefällt mir!

Glen: Der Mibo-Swift macht am meisten Spass: Den kann man so richtig runterlassen – das fägt! Mit dem Crossfire fliege ich auch gerne.

Auf die Frage, welche **Aussagen für die Lagerteilnehmer wichtig** wären, folgten diese Antworten:

Glen: Am Skilift habe ich einen Hammerschlauch erlebt, so ca. 11 Meter pro Sekunde – das war ja sehr eindrucklich!

Michèle: Ich war in all den Jahren häufig als Mädchen allein – das war aber nie ein Problem. Es wäre aber gleichwohl schön, wenn noch mehr Mädchen teilnehmen würden!

Ramon: Es war cool, wie man sich gegenseitig geholfen hat; das Verhältnis zwischen Lagerteilnehmern und Leiterteam war sehr kollegial. Und auch einige Piloten vom Hotel waren sehr hilfreich.

Ian: Ja, das stimmt; wenn ich Hilfe nötig hatte, habe ich diese auch erhalten.



Gleiterwettbewerb: Und dann geht's los!

Für mich ist klar: Das Jugendlager auf dem Hahnenmoospass macht Spass und ist enorm lehrreich – Letzteres, wie oben beschrieben, in vielfacher Hinsicht!

Damit ein solches Lager überhaupt durchgeführt werden kann, müssen verschiedene Faktoren erfüllt sein: Die Lokaltäten müssen passen, das ist auf dem Hahnenmoos der Fall, sowohl bei der Unterkunft wie auch beim bekanntlich ausgezeichneten Gelände.

– **Personal und die Leitung des Hotels** müssen der Idee und den Jugendlichen gegenüber positiv eingestellt sein – auch



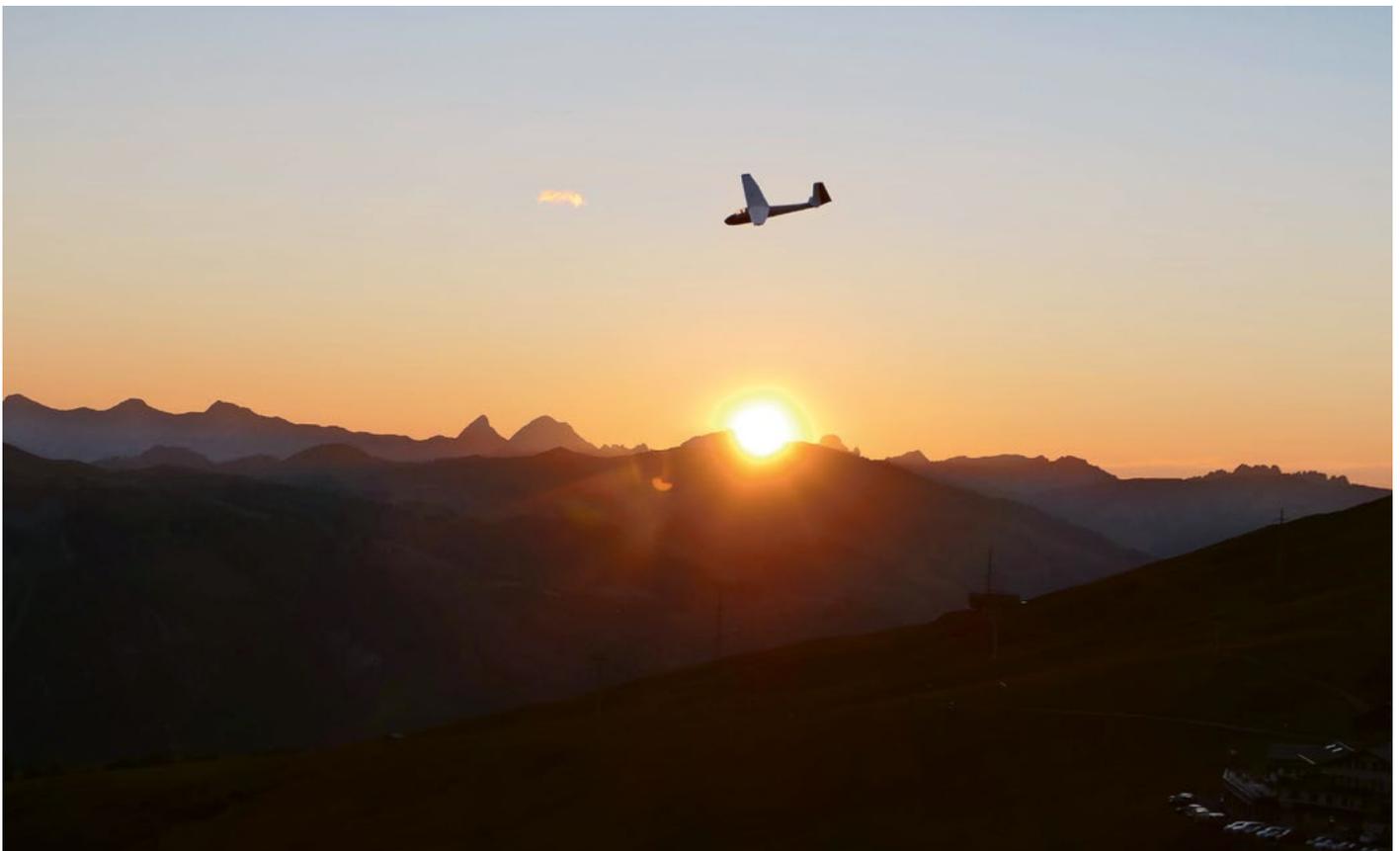
Soooo schön – man kann kaum aufhören ...! Übrigens Segler ohne E-Antrieb!

dies ist auf dem Hahnenmoos glücklicherweise der Fall.
 – Und: Es braucht eine **Lagerleitung**, welche das Lager mit Freude und Überzeugung durchführt – auch dies ist auf dem Hahnenmoos seit 31 Jahren(!) der Fall! Sich einfach nur eine Woche frei halten genügt nicht; es braucht den Willen, das wertvolle Umfeld für die Jugendlichen zu schaffen und gewisse Werte vorzuleben, und

dies immer wieder, Jahr für Jahr!
 – Und nicht zu vergessen – **interessierte Jugendliche**: Die beste Idee nützt nichts, wenn sich die Adressaten nicht angesprochen fühlen und begeistern lassen. Glücklicherweise hat es in jedem Jahr genügend interessierte Jugendliche aus der ganzen Schweiz, welche sich für die Lagerwoche anmelden, welche das ganze Lager

geniessen, welche sich vom Leiterteam begeistern lassen und damit im Verlauf der Woche grosse Fortschritte machen können.
 Ich wiederhole mich an dieser Stelle gerne doppelt: Allen, welche zum guten Gelingen des Jugendlagers ihren wertvollen Beitrag leisten, gebührt einmal mehr ein grosses **DANKESCHÖN** und ich freue mich bereits jetzt auf das Lager

2024 mit all den schönen, geschätzten Begegnungen!
 Bist du am Lager interessiert? Unter www.alpines.ch findest du die Anmeldeunterlagen für das Lager 2024; die Teilnehmerzahl ist beschränkt – es hat bereits recht viele Interessentinnen und Interessenten...! Das Lager findet vom 20.–27. Juli 2024 statt.



Wir kommen wieder...!

Nachruf Edward Ernst

Mit Edi haben wir ein Mitglied verloren, das sich sehr stark für den Modellflug einsetzte. Wenn ein Amt zu besetzen war und Edi sah, dass er sein Wissen einbringen konnte, sagte er zu. War dies im Modellflugverein Bern, in der Region Berner Oberland/Wallis oder im Schweizerischen Modellflugverband, überall brachte er sein Wissen ein.

Beim Modellflugverein Bern war er in verschiedenen Vorstandsämtern tätig. Lange Jahre war er Kassier. In dieser Zeit wurde das neue Clubhaus realisiert. Zusammen mit Fred Kaufmann hatte er einen entscheidenden Anteil daran, dass dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen wurde. Ebenso war er im Regionalverband als auch beim Schweizerischen Modellflugverband. Edi war kein grosser Redner. Anpacken/Realisieren war seine Devise.

Aber nicht nur als Vorstandsmitglied war er aktiv. Edi war vom Freiflug begeistert. In verschiedenen Klassen war er aktiv. Angetan hatte es ihm schon früh der magnetgesteuerte Freiflug. Nicht nur als Aktiver war er an den Wettbewerben anzutreffen. Nein, schon bald vertrat er die Region BOW in der Fachkommission Freiflug. Als Nationalmannschaftsführer war er stets bereit, seine

Dienste zur Verfügung zu stellen. Zu diversen internationalen Meisterschaften führte er die Nationalmannschaften der Schweiz an, konnte so grosse Erfolge mit diesen erreichen. Edi war Mitorganisator des Schweizerischen Freiflugwettbewerbs im Gürbetal, durchgeführt durch die MV Bern. Mehrere Male wurde dieser durchgeführt, zuletzt 1991 als erster Weltcupwettbewerb der Klassen F1A/B/C in der Schweiz.



Nicht nur im Freiflug war Edi zu sehen. 1975 wurde die Weltmeisterschaft F3A (Kunstflug) auf dem Flughafen Belp durchgeführt. Edi hat dort die Auswertung übernommen. Mit seinen Berufskennntnissen hat er dazu beigetragen, dass diese Meisterschaft in sehr guter Erinnerung geblieben ist. Mit Edi verlieren wir eine Persönlichkeit, die dem Modellflug sehr viel gegeben hat. ■

Fredi Andrist



www.leomotion.com





LeoFES mit Quick-Link



breites RC Sortiment



Motoren bis 20kW



Akku & Regler

QUALITÄT - PERFORMANCE - KOMPETENZ

Composite RC Gliders



Optional Ready to Fly möglich

E-Versionen verfügbar



Newsletter Anmeldung:

KST
DIGITAL SERVO
Offizieller Händler

+49 (0) 2405 6458150

compositercgliders

composite_rc_gliders

@compositercgliders

info@composite-rc-gliders.com

www.composite-rc-gliders.com



Umkämpfte Saalflug-Schweizer-Meisterschaften in Balsthal

Bei tiefen Temperaturen, leichtem Regen oder Schneefall – also idealem Hallenflugwetter – trafen sich 12 Starter zur Saalflug-Schweizer-Meisterschaft 2023. Es meldeten sich 7 Starter in F1D (55 cm Spannweite, 1,4 Gramm Gewicht, Gummi 0,4 Gramm) und 5 Starter in F1M-L (46 cm Spannweite, 3 Gramm Gewicht und 1,5 Gramm Gummi).

Die MFG Balsthal war der Veranstalter, wo auch der «Hotspot» der Saalflieger in der Schweiz ist. Der Dank geht neben der MFG Balsthal auch an die Gemeinde Balsthal, die den Saalfliegern die Dreifachturnhalle «Haulismatte» zur Verfügung stellt. Die «Wetterbedingungen» in der Halle waren anspruchsvoll, mit teilweise turbulenten Bedingungen. Dies ist insbesondere in der Klasse der grossen, dabei sehr leichten und sehr leistungsfähigen F1D-Flieger eine grosse Herausforderung. Das Teilnehmerfeld ist ein Abbild der Saalflug-Baukurse von

Christian Gugger. So fanden sich in der anspruchsvollen F1D-Kategorie unter den sieben Startern drei Kursteilnehmer von 2023. Geflogen wurden sechs Durchgänge, wobei die längsten zwei Flüge die Wertung bestimmen. In der Kategorie F1D setzte sich der amtierende Schweizer Meister Dieter Siebenmann (MG Dübendorf) gleich zu Beginn mit einem Flug von 10 Minuten 47 Sekunden an die Spitze. Ihm gelang dann im 5. Durchgang der längste Flug des Tages mit 11:18. Das reichte zur Verteidigung des Schweizer-Meistertitels in der Kategorie F1D mit 22:05 Gesamtflugzeit. Zweiter im Zwischenklassement war lange Zeit Giancarlo Polla (MG Fehraltorf). Mit einem Flug über 10:43 wurde er im fünften Durchgang von Christian Gugger (MG Buchs) auf den dritten Platz gesetzt. Die drei Erstplatzierten liegen in der Gesamtflugzeit der beiden besten Flüge nur 1 Minute 40 Sekunden auseinander. Der Abstand zum



Saner, Bader und Muntwyler.

viertplatzierten Andreas Koch (MG Huttwil) ist mit 4 Minuten 35 Sekunden schon grösser. Durch die sehr langsame Flugeschwindigkeit und das sehr langsame Entladen des 0,4-Gramm-Gummimotors kann die Halle gut ausgenutzt werden. Hier wird oft auch ein Verstellpropeller eingesetzt, um den Flugraum besser zu nutzen.

In der Kategorie F1M-L lagen alle Starter im ersten Durchgang unter 4 Minuten. Im zweiten Durchgang erreichte Armin Bader (MFG Balsthal) mit 6 Minuten 24 Sekunden die längste Flugzeit der Kategorie. Er verteidigte seinen Vorsprung bis zuletzt und ist Schweizer Meister 2023 mit einer Gesamtflugzeit von 12:20. 53 Sekunden dahinter liegt Urs Muntwyler (MV Bern) mit 11:27, vor Rainer Saner (MFG Balsthal) mit 10:45. Auch hier liegen die drei Erstklassierten mit den zwei Wertungsflügen nur 1:35 auseinander. Die Hallendecke und die Stahlträger sind in dieser Kategorie eine grosse Herausforderung. Die Modelle steigen schnell hoch und kollidieren immer wieder mit der Decke oder den Metallträgern. Von den Piloten kann das Flugzeug mittels Stangen von vorne gelenkt werden. Dies bedingt viel Feingefühl und gute Planung. Die Veranstalter und Wettbewerbsleiter Christian Gugger planen, die nächste Schweizer Meisterschaft später im Winter durchzuführen. So haben die Saalflug-Piloten noch mehr Zeit zum Trainieren. Wer auch vom idealen Saalflugwetter profitieren will, für den hat Christian Gugger oder einer der Teilnehmenden sicher einen passenden Vorschlag. ■



Junior Noel, MG Buchs.

Urs Muntwyler

Treffen für Gummi-/CO₂-Motor-Modelle

gummimotor.ch führte 2023 zwei erfolgreiche Treffen auf dem Flugplatz Gheid in Olten durch. Das erste im August mit 16 Teilnehmern, das zweite im Oktober mit 15 Teilnehmern. Beiden Treffen war das Wetterglück hold. Bis am frühen Morgen regnete es jeweils, um noch vor Beginn abzutrocknen.

Dabei blieb es über viele Stunden bis jeweils in den frühen Nachmittag windstill. Der Windsack hing schlaff herunter. So wurden nach der Begrüssung bald die Tische aufgebaut und die Flugzeuge in den Vorbereitungsbereich gebracht. Es gab keine Zeit zu verlieren, denn das Wetter konnte jederzeit ändern und damit Wind einsetzen...

Nach der Mittagspause kam beide Male die Sonne raus und mit ihr frische der Wind zeitweise auf, es war aber für die grösseren Modelle noch fliegbar. Leichtere Modelle wurden

dabei stark versetzt und bei anderen wurde die Thermikbremse aktiviert, um ein Davonfliegen zu verhindern.

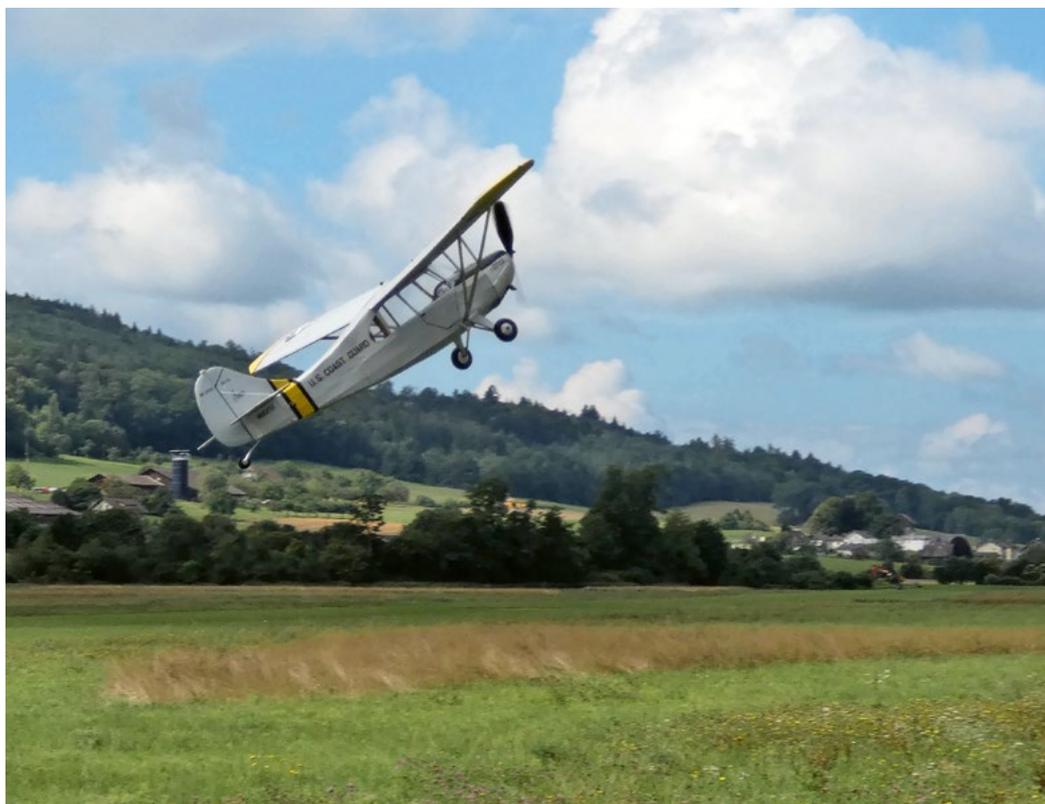
Beim August-Treffen führte dies dazu, dass das eingezäunte Areal auf der Südseite mit seinen Bäumen eine grosse Anziehungskraft auf die Modelle ausübte. Doch sämtliche Modelle konnten problemlos geborgen werden, da der Schlüssel zum Areal vorhanden war. Schäden gab es keine bei diesen Rettungsaktionen. Hingegen führten bei beiden Treffen Gummirisse beim Aufziehen dazu, dass interessante Modelle am Boden blieben. Dies, weil zum Teil die Gummis im Modell und nicht ausserhalb aufgezo-gen werden.

Während einige bekannte Teilnehmer fehlten (George, Andreas...), tauchten neue Kollegen auf und auch alte Bekannte fanden den Weg nach Olten. Bruno, der mit seinen Modellen aus Depron überraschte, oder Nicola mit dem 80 Jahre



alten Rumpf eines Modells seines Vaters. Dieses wird von ihm nun als Replika nachgebaut. Am Ende hatten wir wieder bei beiden Treffen eine breite Mischung von interessanten Modellen und Teilnehmern, mit viel Fliegen und

Plaudern unter Gleichgesinnten. Dabei gab es interessante Gespräche unter den Teilnehmern und mit Passanten und Besuchern, wovon einige extra wegen diesem Anlass nach Olten ins Gheid kamen. Tipps wurden ausgetauscht und Ma-



Aeronca 7AC Champion im Massstab 1:17, gebaut aus einem alten Guillows-Bausatz und entsprechend Scale-mässig aufgewertet.



Blackburn Monoplane 1912, ebenfalls ein Modell mit CO₂-Motor, trotz seiner Grösse absolut Scale, aus einem Baukasten nachgebaut.



Cloud Tramp, eine Ganzholzkonstruktion von C.H. Grant (USA) aus dem Jahre 1954, welche auch bei viel Wind geflogen werden kann. Das Modell wird weltweit geflogen und hat eine eigene Website: www.endlesslift.com. Gebaut nach Plan von outerzone.co.uk.

terial (vor allem Gummi) weitergegeben.

Entgegen allen Annahmen bezüglich des Wetters waren es gelungene Anlässe und alle freuen sich auf die Treffen am selben Ort im Jahr 2024. 

Peter Ziegler



Utility Special, konstruiert von Frank Zaic (GB) im Jahre 1937. Ein Vertreter der klassischen Modelle aus den 30er-/40er-Jahren mit ihren elliptischen Formen.



Modell der PZL P.24G in den Farben der griechischen Luftwaffe. Angetrieben von einem CO₂-Motor. Vom Erbauer nach eigenen Recherchen konstruiert und gebaut.

Winterhock der Swissakro Connection im Birrfeld

Immer im Dezember treffen sich die Freunde des RC-Segelkunstflugs im Kurslokal im Birrfeld zu einem Rückblick auf die vergangene Saison und um die Ziele und die Strategien für das kommende Jahr zu diskutieren.

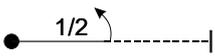
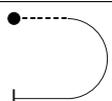
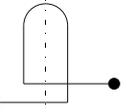
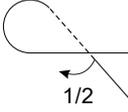
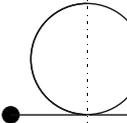
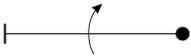
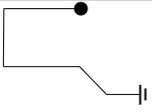
Die beiden Organisatoren René Koblet und Andy Minnig haben eingeladen und nach und nach

füllte sich das Kurslokal mit Piloten, Funktionären und Interessierten. Man musste sogar noch Sitzgelegenheiten herbeschaffen. Bevor die Kursleiter auf die eigentlichen Traktanden eingingen, gedachte man eines kürzlich verstorbenen Kameraden, der über viele Jahre in unserer Gemeinschaft aktiv war. Nach der Gedenkminute ging man zu den Tagesgeschäften

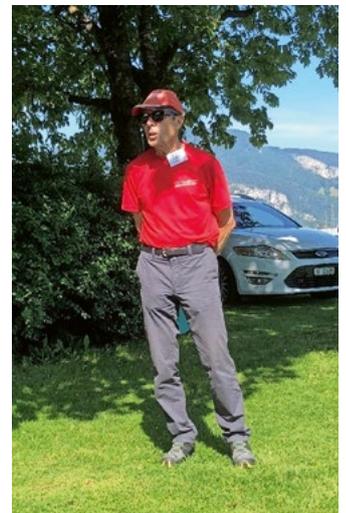
über. Die neuen Akroprogramme wurden präsentiert und in allen Details besprochen. Auch die künftige Strategie im Punktrichterwesen war ein wichtiges Thema. Anschliessend legte man die Termine der Wettbewerbe und Trainings fest. Details zu den weiteren Traktanden wie Styrocup, Showteam usw. lassen sich auf der Webseite nachlesen.

Über viele Jahre hat Paul Rudolf als Punktrichterchef gewirkt, die Punktrichter ausgebildet, sie an unzähligen Wettbewerben begleitet und unterstützt. Dieses Amt hat er nun abgegeben und für diese wertvolle Arbeit wurde ihm am Anlass ein besonderer Dank ausgesprochen. Paul Rudolf wurde mit einem Präsent und grossem Applaus für sein langjähriges Engagement geehrt.

Das aktuelle Flugprogramm:

Akro-Flugprogramm Figurenbeschreibung Rooki – Einsteiger ab 2023			
Nr.	Figurenbeschreibung	Wind / Vent 	K
1	½ Rolle Ausflug negativ		8
2	Abschwung Ausflug positiv.		6
3	Humpty einfach		13
4	Halbe Kubanacht mit ½ Rolle, Ausflug positiv		16
5	Looping Ausflug positiv		10
6	Abschwung mit ½ Rolle		12
7	Rolle mittig		14
8	Landung: Pistenschwelle überfliegen		10
	Raumeinteilung		10
	Harmonie		10
	Summe K		109

Das Rookieprogramm lässt sich mit jedem querrudergesteuerten Motorsegler fliegen.



Über viele Jahre leitete und organisierte der scheidende Punktrichterchef Paul Rudolf das Punktrichterwesen der SAC. Seine Arbeit wurde gewürdigt und verdankt.

Die prächtigen Fotos und Videos der vergangenen Saison, die während der Präsentation gezeigt wurden, weckten bei den Anwesenden viele schöne Erinnerungen und Emotionen und motivierten bereits für die kommende Saison.

Nach vielen Informationen und intensiven Diskussionen endete die Veranstaltung in einer positiven Atmosphäre. Einige nutzten noch die Gelegenheit zu einem gemeinsamen Nachtessen und Austausch unter Freunden, andere machten sich auf den schneebedeckten Heimweg, aber alle freuen sich bereits auf die nächste Saison, um wieder gemeinsam unserem wunderschönen Hobby zu fröhnen.

Wettbewerbe 2024

27.04.2024

RCS-Akro Interregionalmeisterschaften Regionen Ost, Zentralschweiz und NOS bei der MG Winterthur

04.05.2024

RCS-Akro Interregionalmeisterschaften Regionen BOW, Romand und NWS bei der MG Bern in Mühlethurnen

21.09.2024

RCS-Akro Schweizer Meisterschaften beim MFV Nimbus in Geiss LU

Trainings für alle interessierten Segelakropiloten: siehe Terminplan auf www.swisskaro.ch

An alle interessierten Modellpiloten

Um an einem Training oder an einem Wettbewerb teilzunehmen, braucht es keinen grossen und teuren Akrosegler. Zugelassen sind alle Segelflugmodelle mit oder ohne Motor, mit denen sich einfache Kunstflugfiguren wie Rollen und Loopings fliegen lassen. Für Einsteiger ist eigens das Rookieprogramm kreiert worden. Wir von der Swissakro Connection freuen uns über jeden Neu- oder Wiedereinsteiger.

Schnupperkurse

Ausserdem finden in der Saison 2024 wieder zwei Schnuppertage statt. Aktive Akropiloten unterstützen dich beim Einstellen der Segelflugmodelle, beim Fliegen der Akrofiguren und geben dir wertvolle und nützliche Tipps und Informationen.



Die Tagung wurde durch die beiden Kursleiter René Koblet und Andy Minnig organisiert. Sie erläuterten die vielen Informationen und Neuerungen.



Gespannt und interessiert folgen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Ausführungen der beiden Referenten.



An den beiden Schnupperkursen kann man am Doppelsteuer erste Erfahrungen mit einem grossen Akrosegler machen.

Du fliegst mit deinem Segelflieger oder du kannst am Doppelsteuer einen grossen Akrosegler pilotieren. Informationen über Durchführungsorte und Daten findest du auf der Webseite www.swissakro.ch oder bei einem Mitglied der SAC-Führungscrew. 



Schlepp.

 **Glocknerhof** ****
FERIENHOTEL

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



Qualität
KÄRNTEN

Neu:
- Bau-Seminare
- Bau-Service
- Helikurse

Marco

Ein FAI-Weltcup verdient seinen Namen

Gürbe-Cup: ein FAI-Weltcup in Mühlethurnen erfolgreich abgeschlossen. Das Gürbetal für zwei Tage Mittelpunkt der weltweiten Freiflug-Community.

Der MV Bern organisierte vom 27.–29. Oktober 2023 in Mühlethurnen im Gürbetal südlich von Bern einen FAI-Weltcup in den Kategorien F1ABC und F1Q. Ursprünglich waren 118 Starter angemeldet. Für die Organisation des Anlasses waren die bekannten Freiflieger-Familie Andrist und Freiflieger der MV Bern verantwortlich. Wettbewerbsleiter war der bekannte F1E-Flieger Andreas Tschanz aus Burgdorf vom MV Bern. Dominik Andrist wohnt selber in der Gemeinde Mühlethurnen. Damit das Gelände benutzt werden kann, musste Dominik Andrist 15 verschiedene Bauern begrüßen, um die Zustimmung zu erhalten. Dazu ist die Zustimmung der Gemeinde Mühlethurnen für den Anlass nötig.

Das Wettbewerbsgelände wird für Helikopter-Schulungsflüge mit tiefen Durchflügen und Aussenlandungen genutzt. Es wurde daher eine «Danger Zone» für diesen Luftraum beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Zeitraum des Anlasses angemeldet. Die Gefahr, dass Modellflugzeuge von oben in den Helikopterrotor angesogen werden, was zu einem Unfall führen könnte, war damit gebannt. Die beiden dominierenden Helikopterunternehmen, darunter die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), wurden zusätzlich direkt kontaktiert.

95 von 118 angemeldeten Teilnehmern am Start

Der Gürbe-Cup sah schlussendlich 95 Starter in den vier FAI-Kategorien. Die Teilnehmer stammten aus 15 Ländern. Die israelischen Teilnehmer konnten leider nicht kommen. Die grösste Startergruppe kam aus Frankreich, vor Deutschland,

Holland und der Ukraine. Aus der Schweiz waren 8 Teilnehmende gemeldet. Ein Teilnehmer, Walt Ghio, kam aus den USA.

Anspruchsvolles Wetterfenster

Das Wetter war bis in der Vorwoche überdurchschnittlich warm und schön. Vom 24. bis 27. Oktober fiel verbreitet Niederschlag. Zudem waren Südföhn und Westwind aktiv. Dies führt im Gürbetal zu interessanten lokalen Wetterbedingungen, die schwer vorauszusagen sind. Es kann der Föhneinfluss oder der Westwindeinfluss dominieren. Bereits am Donnerstag trafen erste Teilnehmer ein und nutzten das Wetterfenster zum Trainieren. Die Registration öffnete auch schon am Donnerstag nachmittag. Den Teilnehmenden wurde eine Tasche mit lokalen Produkten wie Emmentaler Käse, Kohlkopf, Äpfel und lokalen Infos abgegeben. Dies wurde möglich durch die Unterstützung verschiedener Sponsoren aus dem Wirtschaftsraum Bern–Thun. Es fördert auch das Interesse der lokalen Lieferanten am Anlass.



Für überregionale Sponsoren hingegen braucht es wohl noch mehr Bekanntheit des Freiflugs, wahrscheinlich mehr Zuschauer und Medien. Sponsoring ist heutzutage sehr kompetitiv und sieht «Randsportarten» wie Modell-Freiflug nicht in Sponsoringkonzepten vor.

Der Freitag, 27. Oktober, wurde aufgrund des starken Westwinds neutralisiert. Die Modelle wären sonst im nord-südwärts gelegenen Gürbetal Richtung Osten in einen Wald abgedrückt. Damit fiel die Zweiteilung der Starts, Freitag die motorisierten Kategorien FF1B/C und Q und Samstag F1A mit je etwa gleich vielen Startern, dahin. Viele Teilnehmende nutzten den freien Tag für Ausflüge in die Umgebung nach Thun, mit der Bergbahn auf den Niesen und den Handel mit Modellflug-Komponenten. Beim Catering hingegen war am Freitag eher Flaute angesagt.

Samstag, 28. Oktober – ideale Bedingungen für alle vier Kategorien

Am Samstag mussten nun alle vier Kategorien gleichzeitig starten. Dies bedingte zwei verschiedene, örtlich getrennte Startfelder für die beiden Gruppen. Die ursprünglich auf zwei Tage verteilten Zeitmesser mussten nun alle am Samstag in den Einsatz. Das OK hatte ordentlich zu tun, um alle Dispositionen für den Samstag bereit zu haben. Das disziplinierte



und kooperative Verhalten der Teilnehmenden erleichterte dem OK die Arbeit.

Dafür war das Flugwetter am Samstag ideal, es erlaubte fünf Durchgänge in allen vier Kategorien. Bei Föhnlagen ist die Sicht in die Alpenkette hervorragend. Im Wettbewerbsgelände war der Wind eher schwach, mit Föhnwindrichtung Richtung Norden also talauswärts Richtung Bern.

Die Maximalwertung erreichte, wer in den fünf Läufen die vorgegebenen Zeiten von 4 Minuten (1. und 2. Lauf) bzw. 3 Minuten (3. bis 5. Lauf) erreicht.

Die Resultate des Samstags:

- F1A (Segler mit Hochstart): 14 Maximalwertungen von 47 Startern
- F1B (Segler mit Gummimotor): 12 Maximalwertungen von 24 Startern
- F1C (Segler mit Verbrennungsmotoren): 3 Maximalwertungen von 8 Startern
- F1Q (Segler mit Elektromotoren): 8 Maximalwertungen von 16 Startern

Fly-off am Sonntagmorgen, 30. Oktober

Da der Abend Ende Oktober schon früh beginnt und der Wind zunahm, wurde das Fly-off auf den frühen Sonntagmorgen festgelegt. Die Fly-offs zum Ermitteln der Sieger am frühen Sonntagmorgen hatten eine maximale Flugzeit von 10 Minuten. Bei stabilen Bedingungen starteten zuerst die Kategorien Segler mit Motor F1B/C und Q.

Zum Schluss starteten die Segler mit Hochstart. Sie vereinen Athletik und Hightech in einem. Das Stechen war mit Flügen bis gegen 10 Minuten sehr selektiv.

Die Gewinner:

F1A Segler mit Hochstart:

1. Dusan Fric (CZE): 568 Sekunden
2. Dominik Andrist (CH): 538 Sekunden
3. Lauri Malila (CH): 534 Sekunden

Junioren:

- Oscar Thevenon (F): 320 Sekunden
- Capucin Ragot (F): 25 Sekunden
- Madeline Ragot (F) – kein Fly-off

F1B Segler mit Gummimotor:

1. Stepan Stefanchuk (UKR): 488 Sekunden
2. Michael Seifert (D): 486 Sekunden
3. Hubert Pietzko (D): 436 Sekunden

Junioren – niemand im Fly-off:

1. Oleksii Kosylo (UKR)
2. Dali Jacquemin (F)
3. Louison Jacquemin (F)

F1C Segler mit Verbrennungsmotor:

- Dittmar Meissnest (D): 410 Sekunden
- Claus-Peter Wächtler (D): 369 Sekunden
- Tonu Luman (EE) – ohne Stechen

F1Q Segler mit Elektromotor:

1. Franco Gradi (I): 462 Sekunden
1. Mihaly Varadi (HU): 450 Sekunden
3. Imola Varadine Fodor (HU): 439 Sekunden



Junioren – niemand im Fly-off:

1. Lorant Buzas (HU)
2. Andras Csaba Buzas (HU)

Sportliches Fazit (Organisator und Pilot F1A und F1B Dominik Andrist):

Die Flugbedingungen am Samstag waren ideal. Der Wind war schwach und umlaufend. Die Windverhältnisse im Gürbetal sind schon speziell. So war das ganze Wochenende auf 1000 Meter über Meer sehr starker Westwind. Ob dieser dann auch im Gürbetal weht,

ist immer schwierig vorherzusagen. Wir hatten sicher viel Glück an diesem Wochenende. Trotz der sehr guten Bedingungen gab es doch den einen oder anderen schlechten Flug. So war das Teilnehmerfeld im Fly-off noch zu handeln. Auch am Sonntagmorgen beim Fly-off herrschten super Bedingungen. Diese liessen Flüge bis gegen 10 Minuten zu. Vor allem für F1A war es perfekt. In allen Klassen gab es Favoriten als Sieger, die auch im diesjährigen Gesamtweltcup zuvorderst mitmischen.

Sportliches und technisches Fazit (Alfred Andrist – Teamchef Freiflug-WM CH)

Es zeigte sich, dass in allen Klassen das Niveau sehr hoch ist. Die Modelle sind mit den neusten Materialien (Kohle) gebaut. Dies ergibt eine hohe Festigkeit und erlaubt, die Modelle mit grösstmöglicher Belastung für den Flug freizugeben. In allen Klassen werden die Modelle auf eine Ausgangshöhe von über 100 Metern gebracht.

Das technische Niveau ist mit den elektronischen Timern sehr hoch. Ohne eine genau Einstellung der einzelnen Flugphasen sind solche Starts in allen Klas-



sen nicht möglich. Um die Modelle optimal einzustellen, ist ein entsprechendes Training unumgänglich. Die Modelle werden vorwiegend aus Kohle gebaut. Ohne diesen Werkstoff ist es nicht möglich, die Kräfte, die beim Start entstehen, zu überstehen. Es ist deshalb äusserst aufwendig, solche Modelle zu bauen.

Technisches Fazit

Andreas Tschanz (Wettbewerbsleiter):

In den Klassen F1C und F1B setzt sich der Trend zum Einheitsmodell weiter fort. In F1C haben «konventionelle» Modelle, auch Flapper, keine Chance mehr gegen die Folder, welche meistens von Babenko stammen. Im F1B-Fly-off setzten alle Teilnehmer das gleiche 6-Panel-Vollkohlemodell von Stefanchuk ein. Die Modelle waren für die Zeitnehmer nur an den in unterschiedlichen

Farben blinkenden LEDs unterscheidbar. Ohne diese LEDs wären die Modelle vor dem dunklen Hintergrund des Waldes gar nicht mehr sichtbar gewesen. In F1A wurden die vordersten Plätze alle mit Vollkohle-Flappern erfliegen. Am meisten Individualität gibt es bei den F1Q-Modellen. Dort kommen auch noch Eigenbaumodelle zum Einsatz.

Fazit Gürbe-Cup aus der Sicht des Organizers (Dominik Andrist):

Für die Organisatoren war es der erste Wettbewerb in dieser Grösse. Von fast allen Teilnehmern gab es positive Feedbacks. Trotz des Startstellenumzugs im zweiten Durchgang. Dieser ging reibungslos über die Bühne. Vielen Dank an die Teilnehmer. F1Q wurde mit 2 Joules geflogen. Dies war perfekt und ist für diese Klasse die richtige Lösung. Die Resultate

waren den ganzen Tag zeitnah online. Das Stechen am Sonntagmorgen ging strukturiert und nach Plan über die Bühne. Eine grosse Show für alle Anwesenden. Die Teilnehmer mussten mit ihren eigenen Auslesegeräten zum Altimetercheck erscheinen. Dies hat uns viel Zeit erspart und die Resultate waren zeitnah fix. In den Fly-offs A und B wurden fast ausschliesslich nur Vollkohlemodelle geflogen. Die Performance dieser Modelle ist schon atemberaubend und für den Zeitnehmer schon fast zu hoch.

Bemerkungen zum Ablauf aus Sicht des Wettbewerbsleiters Andreas Tschanz (MV Bern):

Trotz der notwendigen Konzentration auf einen Tag verlief der Wettbewerb dank den verständnisvollen und kooperativen Teilnehmern/-innen, wel-

che die nicht immer einfachen Entscheidungen der Wettkampfleitung mittragen und unterstützten, ohne Probleme und sehr harmonisch. Auch ein unerwarteter sofortiger Startstellenwechsel der Kategorien F1B/C/Q wegen einer missverständlichen Absprache mit einem Landwirt, welcher einen längeren Unterbruch des Wettbewerbs notwendig machte, wurde zügig und ohne Proteste vollzogen. Dabei kam es uns zugute, dass die Bedingungen nach dem Unterbruch noch gleich waren wie am Anfang des Durchgangs und daher die später Startenden nicht benachteiligt wurden.

Als Folge der Zusammenlegung aller Kategorien auf einen Tag mussten natürlich viel mehr Startstellen als ursprünglich geplant eingerichtet werden. Unter den zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern waren aber einige zum ersten Mal an einem Freiflugwettbewerb im Einsatz. Statt dass diese sich wie vorgesehen die Startstelle mit einer erfahrenen Person teilen konnten, wurden sie nun ins kalte Wasser geworfen und waren auf sich selber gestellt. Sie erledigten ihren Job zur allgemeinen Zufriedenheit. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Beim Fly-off mussten die Piloten im Voraus angeben, ob sie zusätzlich eine Altimeterauswertung ihres Flugs machen wollten. Diese Möglichkeit wurde nur von F1A-Piloten genutzt. Tatsächlich ergab die Altimeterauswertung des späteren Siegers Dusan Fric eine längere Flugzeit als die von den Zeitnehmern gestoppte, obwohl diese den Flug während der ganzen Zeit verfolgen konnten. Dies führte dann dazu, dass Dominik Andrist, der auf eine Altimeterauswertung verzichtete, auf den zweiten Rang verdrängt wurde. Durch die Altimeterauswertung wird aus meiner Sicht die Arbeit der Zeitnehmer abgewertet und macht sie in letzter Konsequenz eigentlich überflüssig:



Sieger F1A von links nach rechts: 2. Dominik Andrist (CH) – 1. Dusan Fric (CZE) – 3. Lauri Malila (CH). Weitere Bilder auf Anfrage: urs_muntwyler@gmx.ch

wenn das Altimeter ausgewertet wird, braucht es keine Zeitmessung mehr, und es spielt auch keine Rolle mehr, ob das Modell ausser Sicht gerät. Aber ob das noch der Sinn eines Freiflugwettbewerbs sein kann...

Ausblick Gürbe-Cup 2025?

Die Teilnehmenden waren von der Organisation des Wettbewerbs, dem Fluggelände und der tollen Aussicht bei Föhnwetter in die Alpen sehr angetan und wünschen sich eine jährliche Wiederholung. Das OK hat sich bereits mit den

Bauern des Fluggeländes besprochen. Das Feedback der Bauern und der Standortgemeinde ist positiv und sie stehen einem erneuten Gürbe-Cup positiv gegenüber. Die Bauern und ihre Zustimmung zur Benutzung des Geländes sind wesentlich für den Gürbe-

Weltcup. Erfreulich war auch die Unterstützung durch Sponsoren aus der Region Bern und die vielen Helfer aus der Modellflugszene.

Urs Muntwyler, mit Beiträgen von Alfred Andrist/Dominik Andrist und Andreas Tschanz

RC-Kunstflugsaison 2023/24

Die Wettbewerbssaison 2023 war betreffend Teilnehmerzahlen sehr erfreulich. Der kleine Kreis der F3A-Piloten konnte erweitert und verjüngt werden. Die Anstrengungen der letzten Jahre im Bereich Einsteiger-schulung scheinen Früchte zu tragen. In folgenden Kategorien fanden Wettbewerbe statt:

- Sportflyers (Programme Basic und Upper)
- Swissliga (Programme Advanced A-23, Preliminary P-23 und Final F-23)
- Coupe des Alpes (P-23 und F-23)
- Internationales Freundschaftsfliegen Liechtenstein (P-23 und F-23)
- Challenge-Cup (Programme Basic und Tucson)

– Die Nationalmannschaftspiloten nahmen zudem an den Weltmeisterschaften in Australien teil.

Die Piloten wie auch die Mitglieder der Fachgruppe F3A bedanken sich herzlich bei den organisierenden Vereinen wie auch bei den Punktrichtern für ihre seriöse Arbeit und ihr Engagement für den Sport.

Gewinner der Swissliga 2023

Selektion der Nationalmannschaft F3A

Der zweite Teilwettbewerb der Swissliga fand bei der MG Wangen in Kestenholz statt. Es starteten 18 Piloten beim Programm P-23, sowie sechs Piloten im A-23. Dieser erfreuliche



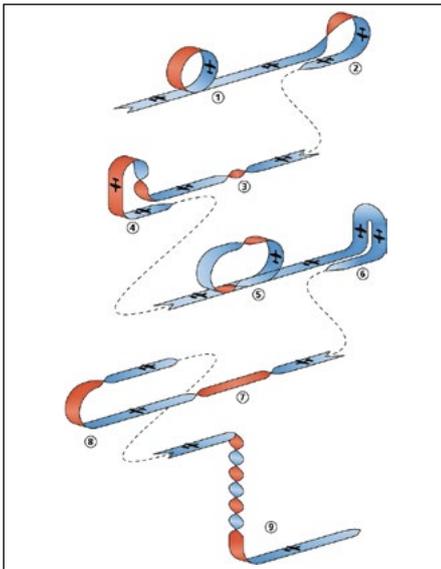
Peter Ott, MG Sulzer, überraschte im Advanced-Programm.

Zuwachs an Teilnehmern führte aufgrund von kurzen Wetterkapriolen dazu, dass man die Anzahl der Durchgänge in allen Programmen begrenzen muss-

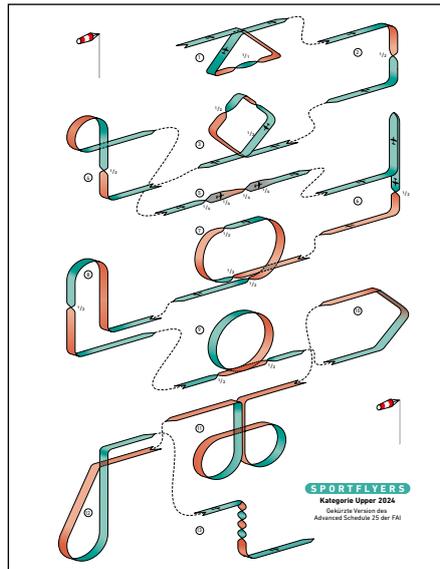
te. Sollte dieser erfreuliche Trend anhalten, wird sich die Fachgruppe F3A Gedanken machen müssen, wie in Zukunft die Wettbewerbe mit den



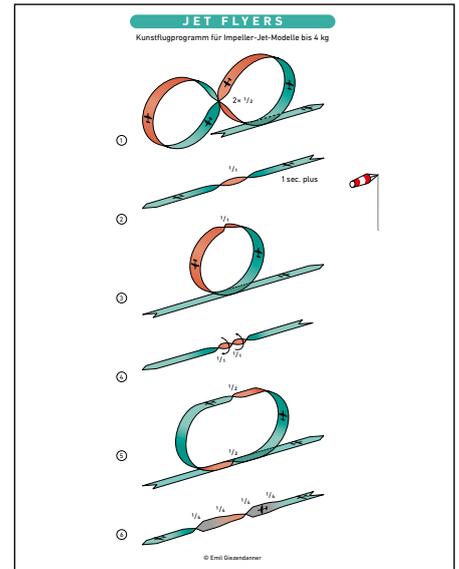
Die Gewinner der SM F3A 2023 sowie der NM-Selektion: 1. Rang: Sandro Matti, 2. Rang: Marc Rubin, 3. Rang: Reto Schumacher.



Sportflyers-Program «Basics».



Sportflyers-Program «Upper».



Jetflyers-Programm.



Fako-Präsident Urs Bärtschiger, MG Zürich.



Moritz Hänkli, F3A-Pilot und Juniorenbetreuer.



Die besten Junioren 2023 im Sportflyers-Programm Advanced: 1. Rang: Rodito Nussbaumer, 2. Rang: Alain Schädli.

verschiedenen Flugprogrammen optimal auf die Wettbewerbe verteilt werden können. Der Austausch zwischen Experten und Einsteigern an Wettbewerben ist wichtig und führt vielfach zu einer grossen Motivation und dem notwendigen Erfahrungsaustausch.

Alle Ranglisten und Fotos der Teilnehmer unter:
<https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=6145&lang=DE>

Die Nationalmannschaftsselektion gewannen die Piloten Sandro Matti, Marc Rubin und Reto Schumacher. Sie werden im Jahr 2024 an den Europameisterschaften in Belgien teilnehmen.

Matthias Bosshard

Jahresrückblick 2023 FPV Racing, FAI-Kategorie F9U

Was ist FPV Drone Racing?

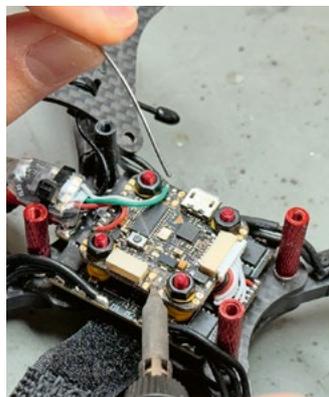
FPV Racing, oder First Person View Racing, ist eine Form des Rennsports, bei der die Teilnehmer ferngesteuerte Drohnen unterschiedlichster Grösse mit Kameras auf definierten und abgesicherten Rennstrecken fliegen.

Die Piloten sehen dabei aus der Perspektive der Kamera und navigieren die Drohne mithilfe von Videoübertragungen auf einen Bildschirm oder auf spezielle FPV-Brillen. Das Ziel bei FPV Racing ist es, als Erster



durch einen vorgegebenen Parcours zu fliegen oder bestimmte Hindernisse zu umfliegen.

Die meisten Piloten bauen ihre Drohnen aus verschiedenen Komponenten wie Frame, Motoren, Flightcontroller, Videoübertragung (VTX) oder Lipos selbst zusammen. Jeder Pilot hat diesbezüglich seine Vorlieben, was Ausführung und Hersteller anbelangt.



Eine wichtige Aufgabe kommt dem Tuning der Drohnen zu. Das Flugverhalten der Drohne hängt von vielen Faktoren wie Filter- und PID-Einstellungen ab, welche via Software im Flightcontroller eingestellt werden können. Jeder Pilot hat seine individuellen Einstellungen und geheimen Erfolgsrezepte.

FPV Racing ist eine schnelle und aufregende Sportart, die immer beliebter wird und weltweit in vielen Ländern sowohl in der Halle, auf Sportplätzen als auch als Computersimulation ausgeübt wird.

FPV Racing in der Schweiz

In der Schweiz hat sich vor 10 Jahren eine kleine Racing-Szene etabliert. Eine Pionierzeit. Die Drohnen wurden zu dieser Zeit noch aus Holz hergestellt und die Technik steckte noch arg in den Kinderschuhen. Schnell entwickelte sich aber der Sport weiter und entsprechend auch die Auswahl an technischen Komponenten. Über viele Jahre konnte sich eine Szene von ca. 30 Piloten etablieren, welche sich an verschiedenen kleineren und grösseren Rennen messen. Die Swiss Drone League (SDL), welche von Joris Zahnd schon sehr früh ins Leben gerufen wurde, trug massgeblich zur Entwicklung des Drohnensports in der Schweiz bei.

Corona brachte dann aber einen vehementen Rückschlag für die Racing-Community in der Schweiz, welche sich praktisch auflöste. Kleine regionale Gruppen frönten ihrem Hobby dennoch weiter und sorgten dafür, dass der Sport nicht gänzlich in Vergessenheit geriet.

Rückblick Rennsaison 2023

Auf Initiative des SMV, einer kleinen Gruppe aktiver Piloten und der Swiss Drone League lancierte ein Organisationskomitee 2023 das Comeback der Racing-Szene. An vier Rennen konnten sich die Piloten in

der vergangenen Saison messen und sich für das Finalrennen, welches im November stattfand, qualifizieren.

Saisonstart war in Bendern bei der Modellfluggruppe Liechtenstein. Über 40 Piloten aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich trafen sich im April zu einem ersten Rennen.

Für das zweite Event ging's vom Osten in den südlichsten Teil der Schweiz, in das Tessin nach Stabio. Die Piloten durften dort beim Gruppo Aeromodellisti del Mendrisiotto unter der Führung von Egidio Maglio bei sensationellen Wetterbedingungen zu Gast sein.

Auf Einladung des Modellflugvereins Schwyz an das Modellspporttreffen in Seewen fand das dritte Rennen am schönen Lauerzersee statt. Für die Racing-Szene eine gute Gelegenheit, ihren Sport einem breiten Publikum präsentieren zu können.

Zum Saisonende konnten sich die Piloten bei PureTrack in Courgenay im Schweizer Jura nochmals messen.

Das kleine Finale über diese vier Rennen konnte Marvin Schäpper – welche alle vier Rennen souverän gewann – auf Platz 1 abschliessen. Auf Platz 2 David Muller, Platz 3 Florian Gluszka und Platz 4 Björn Mathis. →



Podium (v.l.n.r.):

Platz 2, David Muller (Goatro)

Platz 1, Marvin Schäpper (Marv_FPV)

Platz 3, Florian Gluszka (FloPFV)



Ein weiterer Höhepunkt der Saison war die Teilnahme an der Weltmeisterschaft in Namwon/Südkorea. Die Nationalmannschaft unter Führung von Teammanager Kevin Rychen, bestehend aus Marvin Schäpper (Junior), Michael Isler, Yanik Sigwart und Florian Gluska (Senioren), konnte aber nicht wie gewünscht an ihre gewohnte Leistung anknüpfen und musste sich mit Platzierungen ausserhalb der Top Ten begnügen. Ausser Marvin Schäpper, welcher mit einem guten 8. Schlussrang die WM positiv abschloss. Erfreulicherweise konnten im Jahre des «Neustarts» einige neue Piloten begrüsst werden. Das Organisationskomitee wie auch die Fako Drohnen des



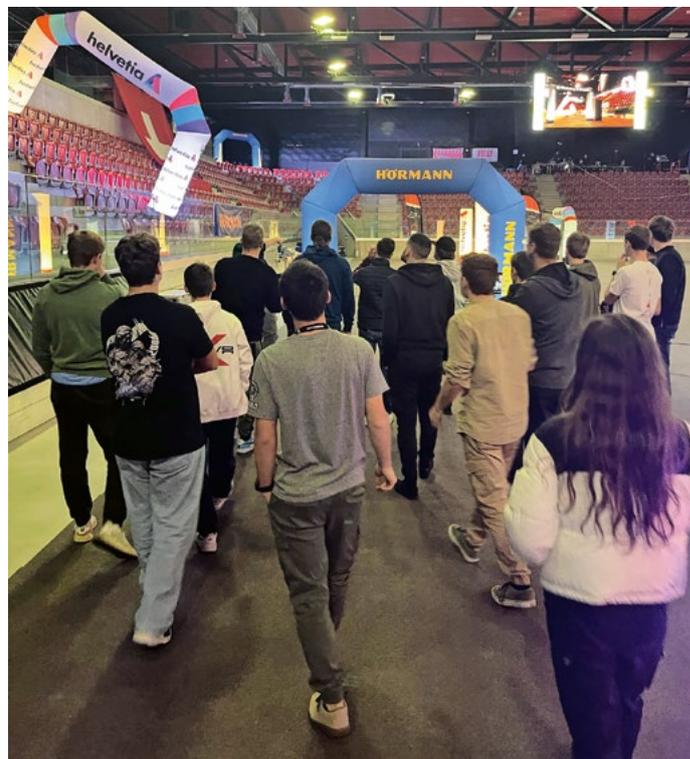
SMV können eine positive Bilanz über die Rennsaison 2023 ziehen.

Die vier Rennen der Saison und die Teilnahme an der Weltmeisterschaft wurden unterstützt von Rheintec Solutions AG, dem SMV, von Composites Busch SA, BrUSA HyPower AG, Swaytronic und HEBU. Vielen Dank!

Schweizer Meisterschaft vom 12.11.2023 in der AXA-Arena, Winterthur

Bei den vier Rennen der Saison 2023 konnten sich die 16 besten Piloten für den Final, die offizielle Schweizer Meisterschaft, qualifizieren. Diese wurde von der Swiss Drone League

(SDL) im Auftrag des SMV in der grossen AXA-Arena in Winterthur vor vielen Zuschauern durchgeführt. Nach sehr spannenden Läufen auf dem raffinierten Parcours mit Licht- und Pyrotechnik konnte der 17-jährige Marvin «Marv_FPV» Schöpfer die Schlussrunde für sich entscheiden. Dies bereits zum dritten Mal. Platz 2 ging an Cyril «Goblin_FPV» Kurmann und Platz 3 an Björn «GodiFPV» Mathis. Der spektakuläre TV-Rückblick auf die Schweizer Meisterschaft ist auf dem Youtube-Kanal der SDL (Video-Link: <https://www.youtube.com/watch?v=tUH5MEBd0Y>) abrufbar. Die professionell aufgenommenen und mo-



Track-Walk der Piloten an der SM 23.



«Drohnen-Arena» an der CONNECTED mit 40000 Besuchern.



Startzone Schweizer Meisterschaft 23.

derierten Live-Streams sind ein fester Bestandteil der SDL. 220000 live vor Ort, 130000 Stream Views und 300000 TV-Zuschauer – seit 2018 bringt die SDL den Drohnensport auf die grosse Bühne.

Grossanlässe wie die Schweizer Meisterschaft durchzuführen und der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen verlangt enormen Aufwand und geht nur mit verlässlichen Partnern und vielen Supportern. An dieser Stelle vielen Dank an Hörmann, TCS Training & Events, Toshiba TEC, Helvetia Versicherungen, Integra und Maxon.

Künftig wird die Swiss Drone League, analog der von ihr realisierten «Drohnen-Arena» an der CONNECTED 23 der

Schweizer Armee (mit 40000 Besuchern!), vor allem Show-Races und Drohnen-Events (Drohnenfliegen für Firmen und Private, Drohnen-Shows, etc.) im Rahmen von Messen und Veranstaltungen realisieren sowie eine neue Drohnen-Netzwerk-Plattform auf www.swissdronenetwork.ch lancieren, sagt Joris Zahnd, Gründer der SDL.

Ausblick Saison 2024

Für die kommende Saison sind wiederum mindestens vier Rennen von Swiss FPV Racing geplant. Die Teilnahme steht für jeden offen, welcher über das nötige technische Equipment verfügt. Egal, ob Anfänger oder schon etwas routiniertere Piloten, alle sind bei Swiss FPV Ra-

cing willkommen. Neu wird in der kommenden Saison der Schweizer-Meister-Titel über die Jahreswertung ermittelt. Gleichermassen wird die Nominierung der Nationalmannschaft von der Saisonleistung abhängig gemacht. Das Datum und die Location der Weltmeisterschaft 2024 sind bisher nicht bekannt. Die Schweiz wird sich wieder mit einer gut vorbereiteten Mannschaft dem internationalen Vergleich stellen. ■

Verfasser: Tom Schäpper und
Joris Zahnd

<https://www.modellflug.ch/FR/home>



Piloten-Cockpit an der SM 23.



Siegerehrung SM 23.

Ein starker Verband für dich und den Modellflugsport

Der Schweizerische Modellflugverband (SMV) setzt sich in vielen Bereichen für die Weiterentwicklung sowie Erhaltung unseres geliebten Hobbys ein. Denn längst sind wir nicht mehr die Einzigen, welche im Naherholungsbereich ihrem Hobby nachgehen. Auch die technischen Weiterentwicklungen im Bereich der Luftfahrt und des Modellflugsports führen zu neuen Sicherheitsfragen in Bezug auf die Modelle und die Fluggelände.

Der Vorstand des SMV führt jedes Jahr die Delegiertenversammlung durch, in welcher wichtige Themen auf Stufe Verband diskutiert werden und abgestimmt wird. Zudem findet immer gegen Ende des Jahres eine Präsidentenkonferenz statt, um die neuesten Entwicklungen in allen Bereichen zu diskutieren und auch den Sport weiterzuentwickeln. Wichtig ist auch die Verbandsarbeit rund um die nationale und internationale Gesetzgebung, welche einen massgeblichen Einfluss auf unser Hobby hat. So konnte in jüngster Vergangenheit

eine Ausnahmeregelung bei der neuen Drohnenregulierung für die Modellflieger erreicht werden. Aber auch zukünftig darf man sich in diesem Bereich nicht zurücklehnen, denn neue Herausforderungen wie das U-Space-Programm (aktive Bewirtschaftung des Luftraums) oder Naturschutzgebiete, Wildruhezonen und laufende Verschärfungen bei der Raumplanung kommen auf den Modellflug zu und müssen frühzeitig bearbeitet werden. Im Bereich Sport wird jedes Jahr viel investiert. Dabei werden Punktrichter ausgebildet sowie nationale und internationale Wettbewerbe unterstützt. Zudem werden unsere Spitzensportler aktiv begleitet, damit sie ihre Bestleistungen an den Europa- und Weltmeisterschaften erbringen können und dadurch den Schweizer Modellflugsport in der Welt präsentieren können. So durften wir in diesem Jahr mehrere Top-Platzierungen, wie Welt- und Vizeweltmeister, feiern. Bei der Nachwuchsförderung werden nationale Anlässe mit-

gestaltet und die Regionen in ihrer Arbeit unterstützt. Für das Ressort Kommunikation stehen die Arbeit mit der Öffentlichkeit wie auch die Informationen für die Vereine und Vereinsmitglieder im Vordergrund. In diesem Jahr lag der Fokus dabei vor allem im Sicherheitsbereich mit verschiedenen Artikeln im MFS und der Überarbeitung des Safety-Kompandiums, welches an alle Vereinspräsidenten verschickt wurde.

Zudem berät und unterstützt der SMV die Vereine bei Fragen und bei Rechtsfällen (in Zusammenarbeit mit unserer Rechtsschutzversicherung CAP). Sehr beliebt und tragend sind auch die Unterstützungen des SMV für Investitionen in die Fluggelände der Vereine. Jedes Jahr werden viele solche mittels Beitragsgesuch für Sicherheitsinstallationen oder Infrastrukturerneuerungen beantragt. Im Jahr 2023 wurden gegen 20 Vereine in diesen Bereichen unterstützt.

Dem Verband ist es ein Anliegen, den Modellflug und uns als begeisterte Fans davon ak-

tiv zu unterstützen und unser Hobby in Zeiten immer stärkerer Regulierung und vermehrter Anspruchsgruppen zu erhalten. Dies bedarf aber auch finanzieller Mittel. Die Kosten sind in der Vergangenheit gestiegen und belasten das Budget des SMV stark. Aktuell kann der Mehraufwand durch Reserven (u.a. aus Corona-Zeiten) gedeckt werden. Damit der Verband sich weiterhin stark für den Modellflug und alle Piloten engagieren kann, wird der Vorstand an der nächsten Delegiertenversammlung eine Beitragserhöhung von CHF 10.- beantragen. Gleichzeitig ist der Vorstand bestrebt, Verbesserungen umzusetzen, damit die Kosten nicht weiter ansteigen. So kann die Finanzierung wieder für die Zukunft gesichert werden. Für deine Unterstützung und den Beitrag an unser Modellflughobby danken wir dir. ■

Der Vorstand SMV

<https://www.modellflug.ch/FR/home>

Workshop in Interlaken als Vorbereitung auf Saison 2024

In den letzten Jahren wurde oft versucht, in der Kategorie Scale Heli F4K für den nötigen «Kick» zu sorgen, um Piloten zur Teilnahme zu motivieren. Vielfach wurde eine Schweizer Meisterschaft durchgeführt, mit nur so vielen Teilnehmern, dass gerade gewertet werden konnte. Eigentlich sehr schade, wenn dann an simplen Scale-Treffen jeweils mehr als 30 Piloten mit den tollsten SUPER-Scale-Maschinen teilnehmen. Hoffen wir, dass das neue Reglement den nötigen Umschwung bringt und dies sich in Zukunft ändert und mehr Teilnehmer motiviert werden.

Für 2024 hat die CIAM (FAI) das Reglement nochmals überarbeitet. Ab sofort wird auch die Schweizer Meisterschaft F4K Heli nach diesem neuen FAI-Reglement durchgeführt. Aus diesem Anlass findet am 2. März 2024 (Ausweichdatum Sonntag, 3. März 2024) bei der MG-Interlaken ein Trainingstag nach dem neuen Reglement gemäss FAI CIAM F4. Kategorie F4K, Ausgabe 2024, statt.

Bis dato wurde die Schweizer Meisterschaft Heli F4K in der Schweiz in den beiden folgenden Kategorien durchgeführt:

- Kategorie **Scale** (Full-Scale genannt)

- Kategorie **Semi-Scale**, da benötigt der Pilot Bilder zum Fotovergleich mit Original. Ab 2024 wird es nur noch eine Kategorie nach Reglement gemäss FAI CIAM F4 geben; nach diesem werden auch die Schweizer Meisterschaften ausgetragen.

Hier in Kürze die wichtigsten Änderungen:

Neue provisorische FAI-Klasse ab 2024:

F4K Radio Control Scale Helicopter
Grundsätzlich werden die Kategorien Scale mit Semi-Scale «verschmolzen» zu einer Kategorie.



- Bei den Flugfiguren ändert sich im Moment nichts, ausser dem Anteil an der Gesamtwertung
- Der Bau ändert sich da eher. Die Bewertungskriterien sind dieselben wie beim ehemaligen Semi-Scale, aber im Maximum dürfen 5 Fotos gezeigt werden
- Rotoren werden gewertet wie im ehemaligen Scale, nur auf Drehrichtung und Blattzahl
- Der Bau zählt neu $\frac{1}{3}$, der Flug $\frac{2}{3}$. Beim ehemaligen Semi-

Scale war Bau $\frac{1}{5}$ und Flug $\frac{4}{5}$. Beim ehemaligen Scale war Bau $\frac{1}{2}$ und Flug $\frac{1}{2}$.

Die MG-Interlaken, unter der Leitung von Jan Zurbuchen, und die FAKO F4 Heli organisieren am 2. März 2024 (Ausweichdatum Sonntag, 3. März 2024) einen speziellen Workshop dafür. Dieser dient als Info- und Trainingstag für Interessierte der Kategorie Scale Helikopter F4K (Scale Helikopter Schweizer Meisterschaft). Organisiert wird der Anlass von der MG-Interlaken und der FAKO F4 Heli. Teilnehmen können Scale-Einsteiger und Profis. Der praktische Teil besteht aus Übungsflügen mit Punktrichteranalyse.

Theorieteil

- Neues Reglement gemäss FAI CIAM F4. Kategorie F4K, Ausgabe 2024
- Unterschiede aktuelles nationales Reglement Heli Semi-Scale vs. FAI CIAM F4K
- Informieren der anwesenden Piloten und Heli-Punktrichter

Praktischer Teil

- Fliegen/Üben der 4 Pflichtfiguren und 5 Wahlfiguren mit Bewertung
- Kurzes Debriefing durch die Punktrichter gleich nach dem Flug (falls gewünscht) ■

Weitere Informationen:
www.modellflug.ch/scale

Anton Laube, Bilder FAKO F4K





Die IGMA, IG-Modellflugplatz Arth, lädt am **24. März 2024** bereits zum 18. Indoor-Fliegen in die Dreifachturnhalle des Berufsbildungszentrums in Goldau ein.

Den Zuschauern wird ein Einblick in die Entwicklung und Technik des modernen Indoor-Elektromodellflugs auf höchstem Niveau gegeben. Damit wollen wir das Hobby Modellflug fördern und vorstellen. Neben den Flugvorführungen haben wir für unsere Zuschauer weitere Attraktionen auf Lager.

Die Besucher dürfen in unserem bekannten F/A18-Simulator Platz nehmen und im Tiefflug über die Schweiz fliegen. Ebenfalls darf man das Fliegen in einer neuen Dimension erleben. Eine spezielle Brille erlaubt es, einen F/A 18 in 3D in räumlichen Dimensionen zu steuern.

Wer ein Modell an einem Modell-Flugsimulator steuern möchte, darf es selber probieren.

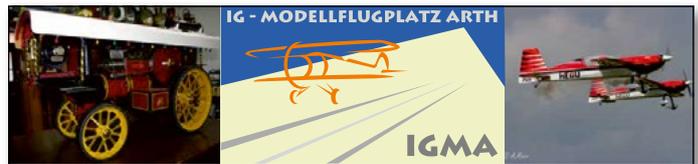
Unter fachkundiger Anleitung können Kinder und Jugendliche einen eigenen Wurfgleiter bauen und sich bei einem Weitwurf-Wettbewerb messen. Die ersten drei Rangierten erhalten einen Preis.

Als grosse Attraktion stellt der bekannte Goldauer Dampfexperte Märtel Horath seine Dampfmodelle und Utensilien aus. HEBU-shop.ch zeigt verschiedene Facetten des Modell-

baus und bietet Artikel zum Verkauf an. Für die Piloten wird eine Radaranlage installiert, wo sie sich beim Speed-Wettbewerb darin messen können, wer am schnellsten in der Halle fliegen kann. Die Erstrangierten erhalten einen Preis. Julius demonstriert im Aussenbereich den Startvorgang eines grossen Modelljets mit Turbine. In der Festwirtschaft «Propeller-Beizli» laden uns Martin Annen und sein Team von der Horseshoe-Eventbar Oberarth mit Speis und Trank zum Verweilen ein. Währenddessen vermitteln verschiedene Flugvorführungen und Wettbewerbe dem Publikum Hochspannung.

Sehr gerne darfst du dich als Pilot online anmelden: Piloten-Anmeldung 2024

Die IG-Modellflugplatz Arth www.igma.ch freut sich auf deinen Besuch. Der Eintritt ist frei.



18. Indoor-Fliegen in Goldau Sonntag, 24. März 2024

Dreifachturnhalle Berufsbildungszentrum Goldau

09:00 - 16:00 Showfliegen mit:

- Bastecke
- Kinder können ihre Flieger in der Halle testen
- Speed Wettbewerb
- Kinder Weitwurf Wettbewerb
- F/A-18 Simulator und 3D Flugsimulator
- **HEBU** Verkaufsstand
- Dampf Sammlung Horath
- Propeller-Beizli
- ab 16:00 Uhr Rangverkündigungen

Infos unter www.igma.ch

Eintritt frei!

Auf Ihren Besuch freut sich die IG-Modellflugplatz Arth



Scale Heli Workshop F4K

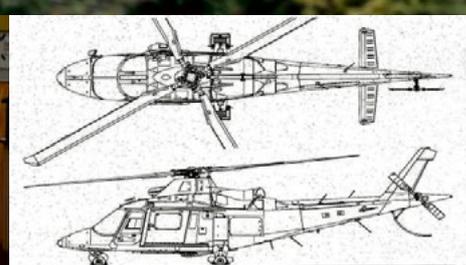
Info - und Trainigstag neues Reglement FAI /CIAM F4K

2. März 2024 Flugplatz Interlaken BE

Ausweichdatum: 3. März 2024



Detailprogramm: www.modellflug.ch/scale



modell flugsport

Möchten Sie
modell flugsport
abonnieren?

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

Scale-Heli-Workshop F4K

2. März, Flugplatz Interlaken
www.modellflug.ch

Jubiläumsausstellung

33 Jahre MfG

Modellausstellung, Geschichte MfG, Festwirtschaft
 10. März, Turnhalle Oberstufenzentrum, 9607 Mosnang
Kontakt:

christian.aberer@thurweb.ch
www.mfgmosnang.ch

54. «Zäziwiler» 2024

Sonntag, 10. März 2024, (Verschiebedatum 24. März), Bueleberg, 3532 Zäziwil
 Modellfluggruppe Grosshöchstetten
www.mg-gh.ch
Kontakt: Patrick Schüpbach
 079 739 25 78
quattro36@hotmail.com

Modellflugbörse Mittelland

16. März in der Vianco Arena Brunegg.
 Gratisesintritt. Über 100 Grasparkplätze. Mit Fliegerbeiz.
mvdintikon@hotmail.com
<https://mvdintikon.ch/modellbau-boerse>

Frühjahrs-Helitreffen im Loorholz

Modellhelikoptertreffen mit allen Kategorien
 6. April, 5316 Leuggern
 Kontakt: Anton Laube,
 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

22. Nordwestschweizer Modellbaubörse

Modellbaubörse für jedermann
 6. April, Brislach
marinus.schmidlin@mfvbrislach.ch
www.mfvbrislach.ch

MBO Modellbaubörse Ostschweiz

Verkauf von Neu- und Occasion Flugmodellen und Zubehör.
 Anmeldung für Aussteller, bitte bei Kontaktadresse melden.
 Sonntag, 21. April von 10.00–16.00 Uhr, Flugplatz, 8588 Sitterdorf
Kontakt: ebaggenstos@gmx.ch

Young SilentWings 23

24.–26. April
 Ausrüsten eines Kunstflugmodells oder RC-Seglers
<https://www.modellflug-nos.ch>

33. Modell-Oldtimertreffen Frauenfeld

Wettbewerb und Showfliegen
 4./5. Mai Frauenfeld / MV Frauenfeld /
 47.5750361, 8.90897
 Roman Briner
<https://www.mg-frauenfeld.ch>

MILITKY CUP

47. Internationales Elektroflug-Meeting
 10.–12. Mai, Pfäffikon
<https://www.silentwings.ch>

FRIBOURG'S TROPHY 2024

F3J Segelflug FAI-Worldcup und Eurotour
 25./26. Mai, Pierrafortscha, Fribourg
Kontakt:
fribourgstrophy@sensemail.ch
<https://fribourgstrophy.jimdofree.com/>

21. Loorholz-Flugtage

3./4. August, Modellhelikopter-Flugplatz in der Nähe von Leuggern – Böttstein AG
 Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

F3B Hohenstoffelnpokal Binningen

Schweizer Meisterschaft, Eurotour, FAI Worldcup
 24./25. August Flugplatz Binningen, Beurener Strasse, Hilzingen, Deutschland
 Andreas Böhlen
<https://www.modellflug.ch> oder
<https://f3b.de>

Turboprop Treffen

Alle Modelle mit Turboprop
 1. Juni ab 10 Uhr, MG Hinwil (Bossikon)
obmann@mg-hinwil.ch
www.mg-hinwil.ch

Eigenbau und Bauplantreffen

29./30. Juni, Fluggelände MG Huttwil, www.mghuttwil.ch

Open Fly-In und Sternmotortreffen

7. September, Open Fly-In
 8. September, Sternmotortreffen
 Modellflugplatz, 4625 Oberbuchsitzen
Kontakt: r.soom@bluewin.ch
www.mfvgaeu.ch

Scale-Helitreffen im Loorholz

21. September, Modellhelikopter-Flugplatz in der Nähe von Leuggern – Böttstein AG
 Anton Laube, 079 401 04 00
www.loorholz-flugtage.ch

Coupe des Alpes

50. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen
 28./29. September, Pfäffikon
<https://www.modellflug.ch>

Lederhosenfliegen

Für alle Modelle offen
 12. Oktober ab 10 Uhr
 MG Hinwil (Bossikon)
 Keine Anmeldung erforderlich
www.mg-hinwil.ch

Treffen Gummi-/CO₂-Motor angetriebener Modelle

Herbsttreffen der Freunde Gummi-/CO₂-Motor angetriebener Modelle
 12. Oktober, Flugplatz «Gheid» in Olten
gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch

Ihre Anzeige im «modell flugsport» ist der schnellste Weg zur Zielgruppe!



Wir helfen Ihnen gerne weiter.
 T +41 58 344 94 83,
modellflugsport@galledia.ch

modell flugsport

Birke Flugzeugsperrholz ab Lager lieferbar,
 Stärke von 0.4 bis 5 mm,
 Zuschnitte bis 1500 x 1500 mm

Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau
www.balsa.ch

Schulstrasse 4, 9607 Mosnang - rik@balsa.ch - T: 071 983 52 51

Modellbau-Börse Ostschweiz 2024



SMV X FSAM

Verkauf von Flugzeugen, Helikoptern, Motoren
Fernsteuerungen, Baukästen, Raritäten, Ersatzteilen
und vieles mehr...

Sonntag, 21. April von 10:00-16:00 Uhr
Flugplatz 8589 Sitterdorf / TG

Eintritte:

Besucher gratis ab 10:00 Uhr
Aussteller Fr. 15.- ab 08:00 Uhr
inkl. 1 Ausstellertisch 200x80 cm



Kaffee, Getränke und ein kleiner Imbissstand sind vorhanden

Fragen / Reservationen E-Mail an: ebaggenstos@gmx.ch
MBO - Die Modellbau Börse Ostschweiz



Ausstellung Modellfluggruppe Münchenbuchsee

Vom **15. bis 17. März 2024** findet im Kirchgemeindehaus Münchenbuchsee unsere Ausstellung statt. Aktuelle Details zur Ausstellung findet man auf der Homepage der MG Münchenbuchsee (www.mgmu.ch).

Mithilfe von über 100 Modellen verschiedenster Art wird Modellbau gezeigt, wie wir ihn in der MG Münchenbuchsee aktiv betreiben. Baukastenmodelle, Eigenbau nach Bauplan oder gar Eigenkonstruktionen wie zum Beispiel die beiden in einem Baukurs entstandenen PC-7-Modelle sorgen für eine

abwechslungsreiche Ausstellung. Zusätzlich wird Modellbau in verschiedenen Bereichen live gezeigt.

Wichtig ist uns, den Einstieg in die Modellfliegerei mit geeigneten Flugmodellen zu zeigen und interessierte Besucherinnen und Besucher vor Ort über Einstiegsmöglichkeiten in unser faszinierendes Hobby zu beraten.

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

22. Nordwestschweizer

Modellbaubörse



Samstag, 6. April 2024
8 bis 16 Uhr
Turnhalle Brislach

Organisator Modellflugverein Brislach
www.mfvbrislach.ch

SOS



Auf dem Luftweg gelangen Hilfsgüter, Fachkräfte und Helfer zu schwer erreichbaren Orten im südlichen Afrika. Danke für Ihre Spende!



MERCY AIR

Mercy Air Switzerland
8735 St. Gallenkappel
www.mercyair.ch
IBAN: CH17 0900 0000 8255 5500 6

Weisch, was i meine

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Nichts gegen Manager. Sie sollen oft an allem schuld sein. Dabei können es auch kaum beeinflussbare Faktoren sein – wie ein schwieriges Umfeld oder ungeeignete Strukturen –, die ihnen zu schaffen machen. Bekanntlich können gute Leute auch in schlechten Strukturen viel Gutes erreichen. Andererseits, treffen sogenannte Möchtegernmanager auf schlechte oder schwache Strukturen, ist die Katastrophe vorprogrammiert. Die Genialsten

von ihnen spezialisieren sich auf «Change Management». Sie verbreiten in einem Betrieb nicht selten Angst und Schrecken. Veränderungen können sinnvoll sein. Wenn es aber nur darum geht, der Organisation die eigene Duftmarke aufzusetzen, wird das Ganze schnell durchschaut. Man erkennt sie an der Sprache: «Da bleibt kein Stein auf dem anderen, es wird keine Tabus mehr geben usw.» Dabei sind Drohungen das Gift jeder Veränderung. Die eher

düsteren Seiten dieser Wirtschaftshelden sind Entlassungen. Langjährige und Ältere werden zuerst entfernt. Sie wissen zu viel und sind damit dem Chef zu gefährlich geworden. Auch in nicht profitorientierten Organisationen hat schon mancher seinen Hut in den Kreis geworfen – kurze Zeit später den Hut wieder genommen und ist verduftet. Logisch, auch Verbände benötigen immer wieder Schlankheitskuren. Denn im Verlaufe der Jahre

kann sich gar viel unnötiges Zeug anhäufen. Die besten Mittel dagegen sind nicht die genialen Top-down-Projekte, sondern die kleinen Schritte in Verbindung mit realistischen Zielen. Oder wie Friedrich Dürrenmatt schrieb:

«Ein gutes Mittel gegen die Managerkrankheit: Stecke mehr Zeit in deine Arbeit als Arbeit in deine Zeit.»

Mit freundlichen Grüßen
Emil Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

Herausgeber

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



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

Redaktionsleiter

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

Redaktionsleiter Stv.

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

© Stiftung «modell flugsport»

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
wolfovoller.aeroflyti@bluewin.ch

Fachredaktoren

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

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, 7812 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 2/2024, März/April
28. März

Anzeigenschluss

Nr. 2/2024, März/April
Anzeigenschluss: 4. März

Redaktionsschluss: 19. Februar

Nr. 2/2024, März/April

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





RCFM

ALLES RUND UM DEN MODELLFLUGBAU



VON PILOTEN FÜR PILOTEN
Über 40 Jahre Erfahrung und Fachkompetenz.
WWW.RCFM.CH



R&G-Schweiz



suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

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



Wieser Modellbau GmbH

Die Welt des Modellbaus erleben / Expérimentez le monde des modèles réduits

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



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



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

www.wiesermodell.ch

Ich bin ein Toolster.

Spezialwerkzeug in bester
Qualität bestelle ich beim Profi.
70 000 Werkzeuge direkt ab Lager.



toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.



Toolster.ch