modell flugsport

1/2026
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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

JANUAR / FEBRUAR
JANVIER / FÉVRIER
GENNAIO / FEBBRAIO

9 771424 423003 01

T-MOTOR – Präzision und Leistung im professionellen Modellflug

T-Motor steht für höchste Effizienz, Laufruhe und Fertigungsqualität im RC-Modellflug. Ob leistungsstarker Brushless-Motor, abgestimmtes Combo-Set oder ultraleichter Carbon-Propeller – jede Komponente ist auf maximale Performance und Zuverlässigkeit ausgelegt.

Technische Highlights:

- Brushless-Motoren mit hohem Wirkungsgrad und geringem Gewicht
- Perfekt abgestimmte Combos (Motor + ESC + Propeller) für optimale Systemharmonie
- Carbon-Propeller mit präziser Geometrie für effizienten Schub und ruhigen Lauf
- Ideal für 3D-Kunstflug, F3P-Indoor-Modelle, Segler und leistungsstarke Fixed-Wing-Flugzeuge
- Hochwertige Materialien, präzise Lagerung und geprüfte Balance für lange Lebensdauer

T-Motor verbindet Ingenieurskunst mit Praxiserfahrung aus dem professionellen Modellflug. Das Ergebnis: Antriebssysteme, die in Effizienz, Laufruhe und Zuverlässigkeit neue Maßstäbe setzen.

Extra 260 49”
Extremeflight

Albatross F5K
Rcrcm

Fitisnova
Höllein / Grüner

MadMaxx
RS-Aero

Aurora
Pichler

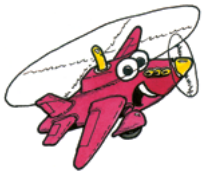
Kuntur Max
HL-Gliders

modellmarkt24.ch

Die Bausaison ist im vollen Gange, wir haben die passenden Modelle dazu 😊

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

EDITORIAL Seite 5



TITELSTORY Seite 6

Von knollennasigen Piloten, inspirierenden Abstürzen und einem Besenkammerbüro …
Des pilotes au nez bulbeux, des crashs inspirants et un bureau-placard à balais …

> **Andreas Locher ist ein Mensch mit humorvoll-schrägen Blick auf das (Modellflieger-) Leben, der das Absurde darin ausreizt, ohne ins Alberne abzugleiten.**
>
> Lutz Näkel

Titelbild / Frontispice:
Der Traum vom Fliegen!
Le rêve de voler!
Karikatur von Andreas Locher

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

MARKT – INFO – MARCHÉ Seite 12

MAGAZIN Seite 16

PAGES ROMANDES Seite 28

PAGINE DELLA SVIZZERA ITALIANA Seite 30

AUS DEN REGIONEN UND VEREINEN Seite 32

JUGEND – JEUNESSE Seite 40

SPORT Seite 42

SMV / FSAM Seite 50

AGENDA / CALENDARIUM Seite 52

AUS MEINER SICHT / IMPRESSUM Seite 55

Gee Bee R-2 1.0m

E-flite

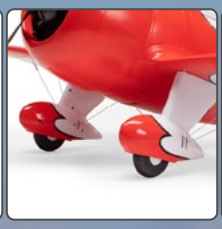
Die Gee Bee Flugzeuge gehörten zu den bahnbrechenden Rennflugzeugen, die während der Goldenen Ära der Luftfahrt nahezu jeden begeisterten. Ihr fortschrittliches, tropfenförmiges Design in Kombination mit kleinen Tragflächen erforderten eine geübte Hand, um sie sicher zu fliegen. Doch mit dem richtigen Piloten dominierten sie die Rennen. Die E-flite® Gee Bee R-2 1,0m ist eine detailgetreue Nachbildung dieses legendären Flugzeugs und bietet eine Vielzahl an Scale-Details sowie moderne Features und Technologien für ein unvergleichliches Flugerlebnis. Sie lässt sich schnell zusammenbauen und ist so kompakt, dass sie ohne Demontage einfach gelagert und transportiert werden kann.

AS3X SAFE

FEATURES:

- Speziell abgestimmter Motor, kompatibel mit gängigen 4S 3200–5000mAh Akkus, für hervorragende Leistung und lange Flugzeiten.
- Einfacher zu fliegen dank innovativer und optional nutzbarer SAFE Select Fluglagen-Stabilisierung.
- Vier werkseitig installierte digitale Servos mit Metallgetriebe und Differenzialen für eine präzise und zuverlässige Steuerung.

EFL020550 BNF Basic
EFL020575 PNP



Spezifikationen

Spannweite:	1000 mm
Länge:	702 mm
Fluggewicht:	1415 g
Motor:	Brushless
Akku:	4S - 3200–5000mAh LiPo

www.lemaco.ch

NX8+

20-CHANNEL
TRANSMITTER SYSTEM

SPMR8210 (nur Sender)

The NEXT GENERATION:

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

Die NX8+ ist sofort einsatzbereit und mit Smart Technologie kompatibel. Sie unterstützt Deine Spektrum™ Smart-Akkus und Smart Avian™ ESCs, sodass Du wichtige Telemetriedaten in Echtzeit erhältst. Die WLAN-Konnektivität der NX8+ Fernsteuerung sorgt für noch mehr Komfort. Du kannst nicht nur die Produktregistrierung direkt vom Sender aus durchführen, sondern auch Firmware-Updates sofort herunterladen. Darüber hinaus verfügt der Sender über AS3X+ Forward Programming und das Laden der neuesten innovativen Smart Model Files vom Empfänger. Damit sorgt der Sender für ein modernisiertes Benutzererlebnis.

DSMX

SPEKTRUM
Innovative Spread Spectrum Technology

FEATURES

- **20 Kanäle**
- AS3X+ Forward Programming
- Sofort einsatzbereite Kompatibilität mit Smart-Technologie
- Hintergrundbeleuchteter 3,2-Zoll-Bildschirm mit einer Auflösung von 320 x 240 Pixeln und mehreren Farbpaletten zur Auswahl und benutzerdefinierten Farben
- WLAN-Konnektivität für einfache Firmware-Updates und -Registrierung
- Unterstützt Smart Modelldatei-Downloads
- Jetzt mit Programmier-Features wie Logikschalter und benutzerdefinierten Audioausgaben und noch mehr
- Einfache Scroll-Oberfläche mit Rolltaster und den Tasten Back, Delete und Function
- Programmierungen für Flugzeuge, Segelflugzeuge, Multikopter und Hubschrauber
- 24 programmierbare Mischer, 8 Sequenzer und bis zu zehn verschiedene Flugmodi
- Speicher für 250 Modelle
- Modellvorlagen für BNF®-Flugzeuge
- Hervorragende Ergonomie und optimierter Komfort für präzises, ermüdungsfreies Fliegen
- Integrierter serieller Anschluss zur Unterstützung von Modulen von Drittanbietern
- 3,7 V 2200 mAh 1S Lithium-Ionen-Senderakku und ein USB-Kabel für bequemes Aufladen über USB

LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten

HORIZON HOBBY

ALLES FÄNGT KLEIN AN

Liebe Leserin, lieber Leser

Vielleicht haben Sie es schon bemerkt? Pünktlich auf das neue Jahr erfährt das Erscheinungsbild vom Modellflugsport einige gestalterische Veränderungen.
Wichtiger ist aber nach wie vor der Inhalt, auch da haben wir Neuigkeiten. Aus meiner Sicht die wichtigste Neuerung ist die neue Rubrik JUGEND-JEUNESSE. In dieser Rubrik möchten wir Beiträge von und mit der Jugend aus der ganzen Schweiz veröffentlichen. Wir möchten mit den Berichten die Erfahrungen der Jugend, welche sie in unserem Hobby machen, verbreiten und dadurch weitere junge Menschen für den Modellflug begeistern. Wir hoffen, dass wir aus allen Landesteilen Beiträge zu dieser Rubrik erhalten.
In der Titelstory dieser Ausgabe tauchen wir etwas ins Schaffen von Andreas Locher ein. Andreas ist ein begnadeter Karikaturist, aber auch Modellflieger. Mit seinem Witz schafft er ganz lustige Modellflugzeuge, die uns ein Schmunzeln ins Gesicht zaubern, sobald wir etwas genauer hinschauen.
Was mir sehr am Herzen liegt, ist, dass wir wieder vermehrt Beiträge aus der französischsprachigen Schweiz erhalten. Da sind wir jedoch auf die Mitarbeit der aktiven Vereine angewiesen, die den «Röstigraben» überwinden und über ihre Tätigkeiten berichten.
Ich wünsche euch allen eine erfolgreiche Modellflugsaison 2026 mit vielen positiven Erlebnissen in allen Landesteilen der Schweiz, worüber wir berichten können.

Markus Nussbaumer

TOUT COMMENCE PETIT

Chère lectrice, cher lecteur

L'avez-vous déjà remarqué? Pour la nouvelle année, la présentation du magazine Modellflugsport subit quelques changements graphiques. Mais le plus important reste le contenu et là aussi, nous avons des nouveautés. À mon avis, la nouveauté la plus importante est la nouvelle rubrique JUGEND-JEUNESSE. Dans cette rubrique, nous souhaitons publier des articles écrits par et avec des jeunes de toute la Suisse. À travers ces articles, nous souhaitons partager les expériences des jeunes dans le cadre de notre hobby et ainsi continuer à susciter l'intérêt des jeunes pour l'aéromodélisme. Nous espérons recevoir des contributions de toutes les régions du pays pour cette rubrique.
Dans l'article à la une de ce numéro, nous nous plongeons dans l'œuvre d'Andreas Locher. Andreas est un caricaturiste doué, mais aussi un modéliste. Avec son humour, il crée des modèles réduits d'avions très amusants qui nous font sourire dès que nous les regardons de plus près.
Ce qui me tient particulièrement à cœur, c'est que nous recevions à nouveau davantage de contributions de la Suisse romande. Pour cela, nous dépendons toutefois de la collaboration des associations actives, qui doivent surmonter le «Röstigraben» et rendre compte de leurs activités.
Je vous souhaite à tous une saison d'aéromodélisme 2026 couronnée de succès, avec de nombreuses expériences positives dans toutes les régions de Suisse, dont nous pourrons rendre compte.

Markus Nussbaumer (traduction libre: T. Ruef)

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

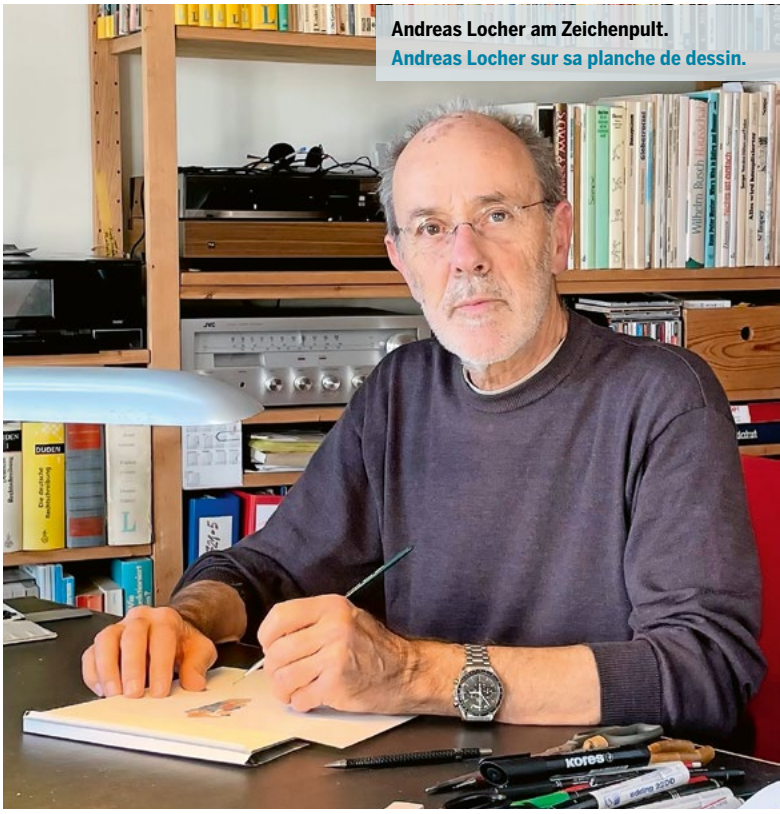
Diversité d'opinions
Les opinions exprimées sur cette page par le rédacteur – ainsi que les autres auteurs de ce numéro – ne coïncident pas forcément avec celles de la FSAM en tant que fédération. Le lecteur trouvera les communications officielles de la fédération dans la rubrique «FSAM».

Foto: Res Dauwalder.

VON KNOLLENNASIGEN PILOTEN, INSPIRIERENDEN ABSTÜRZEN UND EINEM BESENKAMMERBÜRO …

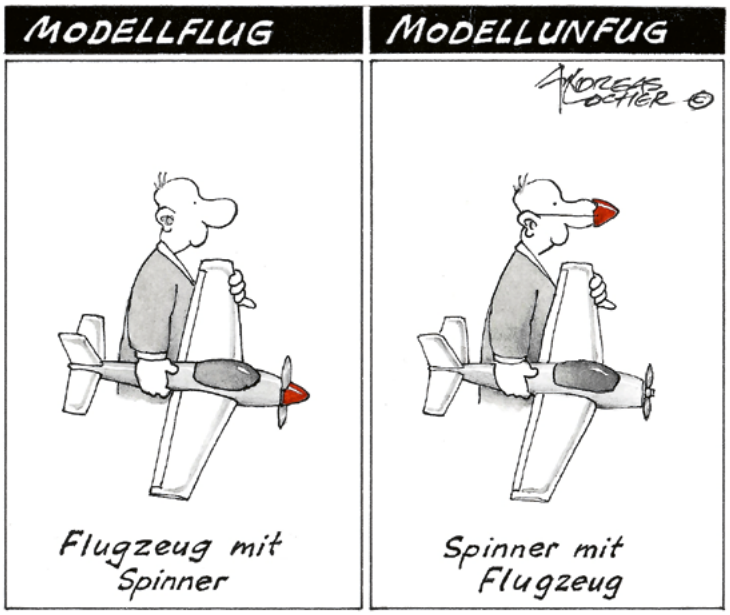
Dem MFS-Karikaturisten Andreas Locher wollen wir hier einmal auf den Zahn fühlen. Das Interview führte Lutz Näkel, Journalist und Modellflieger, der mit Andreas seit vielen Jahren befreundet ist.

Seit 2013 zeichnet Andreas Locher regelmässig Karikaturen für *Modellflugsport*. Mit spitzem Stift und viel Humor «über-»zeichnet er die Tücken und die dramatischen Situationen des Modellflugs, nimmt dabei auch mal diejenigen aufs Korn, die sich selbst zu den grossen Helden des Hobbys stilisieren und am Ende oft ganz kleinlaut dastehen. Ganz klar, wer so einen wachen und pointierten Blick auf das Metier hat, kann nur selbst dazugehören! In der Tat konstruiert, baut und fliegt Andreas Locher seit vielen Jahrzehnten höchst originelle Modellflugzeuge, über die er in *Modellflugsport* auch schon gelegentlich berichtet hat. Gerade erscheint ein Sammelband mit einer Auswahl von Modellflugkarikaturen des 1952 geborenen Zeichners. Grund genug, Andreas Locher nach Werdegang und Motivation zu befragen.



Andreas Locher am Zeichenpult.
Andreas Locher sur sa planche de dessin.

• ***Andreas, wie bist du überhaupt ans Modellfliegen gekommen, und wie ans Karikaturenzeichnen? Gibt es da vielleicht eine familiäre Prägung?***
An beidem war tatsächlich mein Vater «schuld»: er war Hobbyflieger und Modellbauer und versorgte meinen Bruder und mich bereits im Vorschulalter immer mit Balsaresten, Leim und auch den wichtigsten Grundregeln des Modellbaus. Einstellwinkeldifferenz war vermutlich der erste Fachbegriff, den ich kapiert und umgesetzt habe.
Und gezeichnet hat er ebenfalls ausgesprochen gut; die ersten «lustigen Männchen» habe ich damals von ihm abgezeichnet. Übrigens war unser Wilhelm-Busch-Band eines meiner Lieblingsbücher.



• ***Wolltest du immer schon Karikaturist werden oder gab's da in der Jugend einen anderen Berufswunsch?***
Schauspieler. Ich habe mich in der Schule auch immer wieder in heiklen Situationen mit humorigen Rollen aus der Affäre ziehen können; das war's dann aber auch. Zu Hamlet oder Faust ist es nie gekommen. Später hätte ich mir aber auch Journalist als Beruf vorstellen können – aber da war ich eben schon Karikaturist.

• ***Kannst du dich noch an deine erste Karikatur erinnern?***
Die erste Karikatur, die ein ernst zu nehmendes Honorar einbrachte, war eine Szene mit einem mürrischen Engel, der sich die guten, alten Wolken zurückwünscht – beim zweiten Blick sieht man, dass er mit seiner Harfe auf der Rauchwolke eines Fabrikschlots sitzt … Das war 1973 und die Zeichnung erschien in der NZZ.

• ***Hoppla, direkt in der altehrwürdigen «Neuen Zürcher Zeitung»?***
Ja, das war tatsächlich ein steiler Einstieg. Und dass ich plötzlich in der NZZ gelandet bin, war das Resultat einiger Zufälle. Kurz erklärt: Mit einem Jugendfreund gestaltete ich ein Flugblatt, auf welchem die Ampel-Wartezeiten in Zürichs verstopfter Innenstadt aufgelistet waren. Die Quintessenz dieser «Wartezeittabelle»: Bitte Motor abstellen! Verschiedene Zeitungen berichteten über unsere Aktion, am positivsten die «Neue Zürcher Zeitung». Ich schrieb umgehend eine Postkarte an die Redaktion und bot an, «zum Dank» gerne ein paar Karikaturen an die Zeitung zu liefern … Die gingen

Der «Tragische Schrauber» in der Luft oder am Boden.
Le destin tragique du mécanicien.

Sopwith «Tabloid» GROSS in der Luft … und winzig klein, wenn gelandet.
Le Sopwith «Tabloid»: GRAND dans les airs … et minuscule au sol.

tatsächlich auf mein Angebot ein und liessen mich mit ein paar Musterzeichnungen in die Redaktion kommen – und von da an war ich «drin»!

• ***Das klingt ja nach einen Bilderbuchkarrierestart …***
Ja, durch die regelmässigen Karikaturen in der Wochenendbeilage der «Neuen Zürcher Zeitung» wurden viele Journalisten und Redaktionen auf mich aufmerksam; ich konnte schon bald aus schönen Angeboten auswählen – ich war und bin ein Glückspilz!

• ***Wie war es denn für dich, schon in jungen Jahren Beachtung als Künstler zu erfahren?***
Also das Etikett Künstler würde ich mir selbst nie anheften; Michelangelo, Haitzinger oder Sempé sind Künstler. Ich kann recht gut zeichnen und bin Karikaturist. Natürlich ist es schön, wenn man Erfolg hat – aber ein «Vernissagen-Star» zu sein, das habe ich nie angestrebt.
Ich habe immer jene Momente genossen, in welchen jemand über eine meiner Karikaturen lachen musste, ohne zu wissen, dass sein Gegenüber (z.B. im Zugabteil) der verantwortliche Zeichner ist …

• ***Du hast ja auch im karikaturistischen Tagesgeschäft gearbeitet. Wäre das langfristig eine Perspektive für dich gewesen?***
Ja, eine kurze Zeit hatte ich ein kleines «Besenkammerbüro» auf der Redaktion einer Tageszeitung.
Das war bei der neu lancierten TAT; eine spannende Zeit mit vielen jungen, sehr engagierten Journalisten.
Da wurde manchmal innert einer Stunde eine Zeichnung zu einem aktuellen Thema erwartet: ein enormer Zeitdruck – neu für mich, aber es hat funktioniert. Als freier und selbstständiger Mitarbeiter wollte ich mich aber nicht nur auf *eine* Zeitung festlegen und blieb auch in jener Zeit für andere Zeitungen und Zeitschriften tätig.

• ***Hat sich dein karikaturistischer Stil im Laufe der Jahre eigentlich verändert, zeichnerisch und inhaltlich? Wird man bissiger oder milder?***
Natürlich hat sich der Stil verändert. Aber nicht grundlegend. Ein Männchen von heute würde in einem Männchen von 1973 durchaus einen Vorfahren erkennen. Bissiger oder milder? Hmm … vielleicht beides. Manchmal *muss* man einfach zubeissen. Andrerseits – man darf ja auch die Wirkung von Satire nicht überschätzen. Die Welt veränderst du mit Karikaturen nicht.

• ***Wann und wie sind die Themen Modellflug und Karikatur dann erstmals zusammengekommen?***
Auf Modellfluganlässen hat mich Emil Giezendanner immer mal wieder auf meine Arbeit angesprochen, «man sollte doch mal zusammen …» – irgendwann haben wir dann Nägel mit Köpfen gemacht und eine Probezeichnung für *Modellflugsport* vereinbart. Das kam gut an, und so entwickelte sich eine angenehme Zusammenarbeit mit dem Magazin, für welches ich ja auch gelegentlich Textbeiträge beisteuerte.

• ***Das Tragisch-Komische in der Aviatik ist ein durchgängiges Thema deiner Zeichnungen für Modellflugsport. Was reizt dich daran?***
Das sind die Themen und Momente, die jeder Modellflieger kennt. Und wer selber baut, kennt das grauenvolle Gefühl, wenn das Resultat ungezählter Freizeitstunden in Bröseln vor einem liegt. Im Rückblick erscheint aber manches auch so schräg, dass man darüber lachen kann. Mein idiotischster Absturz geschah vor etwa drei Jahren – es war mein geliebtes F3K-Modell: Das flog auf geneigter, stabiler Flugbahn ruhig, aber völlig unsteuerbar an mir vorbei – und dann sah ich etwas Blaues direkt vor meinen Füssen. Als Mutter Erde den Flieger im 30-Grad-Winkel in sich aufgenommen hatte, kehrte mein Blick zum blauen Etwas zurück: Es war mein Senderakku, der sich aus dem Akkufach verabschiedet hatte … Da ist es bis zur Karikatur nicht mehr weit.

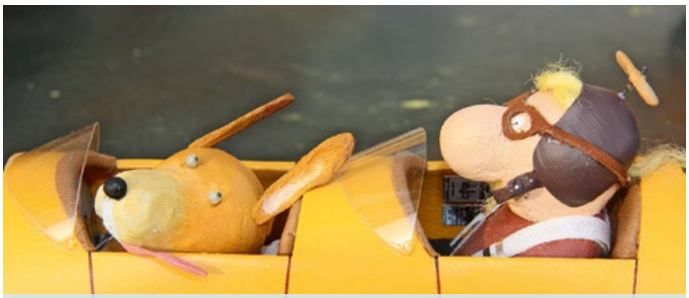
• ***Und die dreidimensionale Umsetzung deiner Cartoon-Figuren als Pilotenpuppen, wie hat das angefangen?***
Die werden einfach so. Ich könnte vermutlich gar keine seriösen Pilotenfiguren bauen; bei mir wird's immer irgendwie knollennasig.

• ***Was sind deine Vorlieben im Modellflug? Du scheinst auch eine Neigung zu Extremen zu haben … sehr leicht, sehr Scale, sehr schnell, sehr leistungsfähig …?***
Bei *sehr Scale* muss ich widersprechen, da würde ich ein fettes **Semi-**davorsetzen. Aber *sehr leicht* und auch *sehr klein* sicher. Und auch *sehr schnell* darf's mal sein, dafür habe ich noch ein älteres F5B-Modell – etwas für den hohen Puls. Nur *sehr laut* ist nicht mein Ding, da nehme ich Reissaus!

• ***Reizt es dich heute noch, das Zeitgeschehen zeichnerisch zu kommentieren? Kann auch ein Karikaturist am Lauf der Welt verzweifeln? Oder fordert so was ihn noch mehr heraus?***
Der Reiz wäre durchaus noch da. Allerdings ist die gedruckte Presse nicht mehr auf Rosen gebettet;
Zeitungen können sich keine Karikaturisten als freie Mitarbeiter mehr leisten. Ich habe meine berufliche Tätigkeit in den besten Jahren ausüben können.
Was das Verzweifeln betrifft: In der Tat, bei den «grossen» Themen steckt hinter mancher Pointe das Verzweifeln. Und manchmal gilt zu erkennen: La réalité dépasse la fiction …

• ***Gibt es noch Ziele, die du jetzt noch erreichen möchtest? Modellbaumässig, karikaturistisch? Der Traumflieger, der ultimative Cartoon?***
Vielleicht ein absolut unkonventionell gesteuertes Modell, noch verrückter als mein damaliger *Verschieb*-AIR, bei welchem sich Rumpf und Fläche gegeneinander verschoben .. Oder nochmal ein gaaanz leichter Hallenschleicher mit noch weniger Flächenbelastung als bei meinem «Schwebebalken» von 2014?
Aber eigentlich sind Werkstatt und Keller schon bumsvoll mit Modellen …
Was das Zeichnen angeht, gefällt's mir mit den Aufträgen und Möglichkeiten, die ich jetzt habe. Ich **muss** ja auch nicht mehr. Das macht Spass und *Modellflugsport* trägt dazu bei.

Unter dem Titel «Der Traum vom Fliegen» ist jetzt Andreas Lochers 104 Seiten strakes Karikaturenbuch erhältlich, dem überdies ein amüsantes «Modellflug-ABC» angefügt ist, ein Fachregister, das in keinem Modellflieger-Bücherschrank fehlen sollte. Bestellmöglichkeiten und Verkaufspreis im nachfolgenden Kästchen. ■



Lizenz zum Fliegen: Mann & Hund im Bücker Jungmann.
Licences de vol pour un homme et son chien dans le Bücker Jungmann.

Wasserflugpilot im hellen Entsetzen.
Panique à bord de l'hydravion.

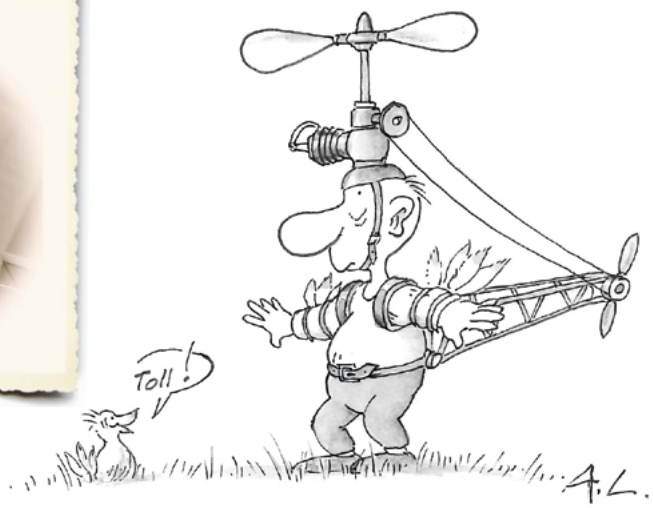
Der Traum vom Fliegen
Modellflugkarikaturen von Andreas Locher

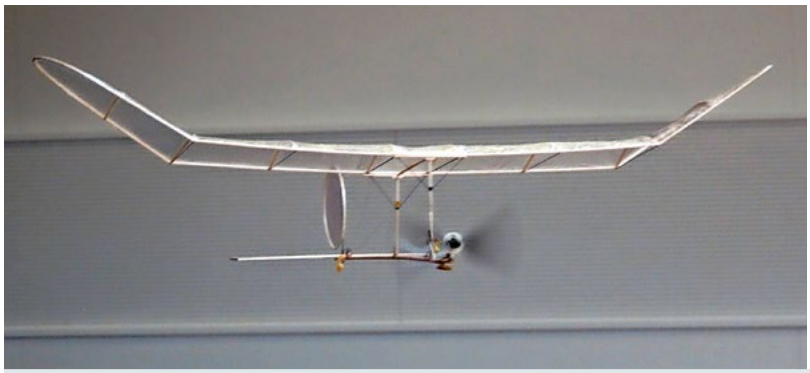
Über 60 Karikaturen zum Thema Modellflug …

Hardcover, A5-Querformat, 104 Seiten, farbig, ISBN 978-3-033-11792-1
Mit freundlicher Unterstützung der Stiftung «modell flugsport»
Schweiz. Fr. 38.– + Versandspesen

Erhältlich direkt bei Andreas Locher (telefonisch), 055 264 24 14, in diversen Modellbaufachgeschäften, in der Buchhandlung Hirslanden in 8032 Zürich – oder zu bestellen in jeder anderen Buchhandlung.

Bilder von damals? Blériot-Eindecker im Flug/Herr Blériot als Karikatur.
Des images d'époque? Le monoplan Blériot en vol/caricature de M. Blériot





Ein Hauch von Flugzeug: der «Schwebebalken», Spannweite 68 cm, Abfluggewicht 8,78 g. Bei aller «Grammfuchserei», aufs Personal wird nicht verzichtet.
Une plume ce «Schwebebalken»: Envergure 68 cm, poids au décollage 8,78 g/Malgré tous les efforts pour gagner quelques grammes, on ne renonce pas au personnel.

DES PILOTES AU NEZ BULBEUX, DES CRASHS INSPIRANTS ET UN BUREAU-PLACARD À BALAIS ...

Nous voulons ici interroger le caricaturiste Andreas Locher, collaborateur du MFS. L'interview est menée par Lutz Näkel, journaliste et modéliste aéronautique, ami d'Andreas depuis de nombreuses années. (Traduction libre: T. Ruef)

Depuis 2013, Andreas Locher dessine régulièrement des caricatures pour le magazine *Modellflugsport*. Avec un crayon bien affûté et beaucoup d'humour, il exagère les pièges et les situations dramatiques du modélisme aérien, tout en se moquant parfois de ceux qui se présentent comme les grands héros de ce hobby et qui finissent souvent par se retrouver bien petits. Il est évident que quelqu'un qui porte un regard aussi vif et pertinent sur le métier ne peut qu'en faire partie lui-même! En effet, Andreas Locher conçoit, construit et pilote depuis plusieurs décennies des modèles réduits d'avions très originaux, dont il a déjà parlé à plusieurs reprises dans le magazine *Modellflugsport*. Un recueil présentant une sélection de caricatures sur l'aéromodélisme réalisées par le dessinateur né en 1952 vient de paraître. Une raison suffisante pour interroger Andreas Locher sur son parcours et sa motivation.

• Andreas, comment t'es-tu lancé dans l'aéromodélisme et dans le dessin de caricatures? Y a-t-il peut-être une influence familiale?
En fait, c'était mon père le «coupable» de ces deux passions: il était pilote amateur et modéliste et, dès notre plus jeune âge, il nous fournissait, à mon frère et moi, des restes de balsa, de la colle et nous enseignait les règles de base du modélisme. La différence d'angle d'attaque a probablement été le premier terme technique que j'ai compris et mis en pratique. Il dessinait également très bien: c'est lui qui m'a appris à dessiner mes premiers «bonhommes comiques». D'ailleurs, notre album de Wilhelm Busch était l'un de mes livres préférés.

• As-tu toujours voulu devenir caricaturiste ou avais-tu d'autres aspirations professionnelles dans ta jeunesse?
Acteur. À l'école, j'ai souvent réussi à me sortir de situations délicates en jouant des rôles humoristiques, mais cela s'arrêtait là. Je ne suis jamais arrivé à Hamlet ou Faust. Plus tard, j'aurais pu m'imaginer devenir journaliste, mais j'étais déjà caricaturiste.

• Te souviens-tu encore de ta première caricature?
La première caricature qui m'a rapporté des honoraires sérieux représentait un ange maussade qui regrettait les bons vieux nuages. En y regardant de plus près, on voit qu'il est assis avec sa harpe sur le nuage de fumée d'une cheminée d'usine ... C'était en 1973 et le dessin a été publié dans le NZZ.

• Quoi, directement dans le vénérable journal «Neue Zürcher Zeitung»?
Oui, ça a été un début fulgurant. Et le fait que je me sois soudainement retrouvé dans le NZZ est le résultat d'une série de coïncidences. En bref: avec un ami d'enfance, j'ai créé un tract sur lequel étaient répertoriés les temps d'attente aux feux tricolores dans le centre-ville encombré de Zurich. La conclusion de ce «tableau des temps d'attente»: veuillez couper le moteur! Plusieurs journaux ont rendu compte de notre action, le «Neue

Andreas als Modellflieger.
Andréas en tant que modéliste.

Zürcher Zeitung» étant le plus positif. J'ai immédiatement écrit une carte postale à la rédaction et proposé, «en guise de remerciement», de fournir quelques caricatures au journal ... Ils ont effectivement accepté mon offre et m'ont invité à venir à la rédaction avec quelques dessins types – et à partir de là, j'étais «dedans»!

• Cela ressemble à un début de carrière digne d'un conte de fées ...
Oui, grâce aux caricatures que je publiais régulièrement dans le supplément du week-end du «Neue Zürcher Zeitung», de nombreux journalistes et rédactions ont remarqué mon travail: j'ai rapidement pu choisir parmi de belles offres et j'ai eu et j'ai toujours beaucoup de chance!

• Comment as-tu vécu le fait d'être remarqué en tant qu'artiste dès ton plus jeune âge?
Je ne me qualifierais jamais moi-même d'artiste ... Michel-Ange, Haitzinger ou Sempé sont des artistes. Je sais assez bien dessiner et je suis caricaturiste. Bien sûr, c'est agréable d'avoir du succès, mais je n'ai jamais aspiré à être une «star des vernissages».
J'ai toujours apprécié les moments où quelqu'un riait en voyant une de mes caricatures, sans savoir que son interlocuteur (par exemple dans un compartiment de train) en était l'auteur ...

• Tu as également travaillé dans le domaine de la caricature au quotidien. Aurait-ce pu être une perspective à long terme pour toi?
Oui, pendant une courte période, j'ai eu un petit «bureau-débarras» dans la rédaction d'un quotidien.
C'était au moment du lancement du nouveau journal TAT , une période passionnante avec beaucoup de jeunes journalistes très engagés.
Il fallait parfois réaliser en une heure un dessin sur un sujet d'actualité: une pression énorme, nouvelle pour moi, mais cela a fonctionné. En tant que collaborateur indépendant, je ne voulais toutefois pas me limiter à *un seul* journal et j'ai continué à travailler pour d'autres journaux et magazines pendant cette période.

• Ton style caricatural a-t-il évolué au fil des ans, tant sur le plan graphique que sur le fond? Deviens-tu plus caustique ou plus modéré?
Bien sûr, le style a changé. Mais pas fondamentalement. Un homme d'aujourd'hui reconnaîtrait sans aucun doute un ancêtre dans un homme de 1973.

Plus mordant ou plus modéré? Hmm ... peut-être les deux. Parfois, *il faut* simplement mordre. D'un autre côté, il ne faut pas surestimer l'effet de la satire. On ne change pas le monde avec des caricatures.

• Quand et comment les thèmes de l'aéromodélisme et de la caricature se sont-ils rencontrés pour la première fois?
Lors de manifestations consacrées à l'aéromodélisme, Emil Giezendanner m'a souvent parlé de mon travail, me disant «on devrait travailler ensemble ...». Finalement, nous avons concrétisé notre projet et convenu d'un dessin d'essai pour le magazine *Modellflugsport*. Celui-ci a été bien accueilli et une collaboration agréable s'est développée avec le magazine, pour lequel j'ai également rédigé occasionnellement des articles.

• Le tragique et le comique dans l'aviation est un thème récurrent dans tes dessins pour Modellflugsport. Qu'est-ce qui t'attire dans ce sujet?
Ce sont là des thèmes et des moments que tout modéliste connaît. Et ceux qui construisent eux-mêmes connaissent ce sentiment horrible lorsque le résultat d'innombrables heures de loisirs se retrouve en miettes devant eux. Avec le recul, certaines choses semblent tellement absurdes qu'on peut en rire. Mon crash le plus idiot s'est produit il y a environ trois ans ... il s'agissait de mon modèle F3K préféré: il volait tranquillement devant moi sur une trajectoire inclinée et stable, mais était totalement incontrôlable ... puis j'ai vu quelque chose de bleu juste devant mes pieds.
Lorsque Mère Nature a accueilli l'avion dans un angle de 30 degrés, mon regard est revenu vers la chose bleue: c'était la batterie de mon émetteur, qui s'était échappée du compartiment ... On n'est plus très loin de la caricature.

• Et comment as-tu commencé à créer des figurines pilotes représentant tes personnages de dessins animés en trois dimensions?
Ils deviennent comme ça, tout simplement. Je ne serais probablement pas capable de construire des figurines de pilotes sérieuses ... chez moi, elles finissent toujours par avoir un nez bulbeux.

• Quelles sont tes préférences en matière d'aéromodélisme? Tu sembles avoir un penchant pour les extrêmes… très léger, très réaliste, très rapide, très performant…?

Je ne suis pas d'accord avec *«scale»,* je dirais plutôt **«semi-scale».** Mais *très léger* et *très petit,* c'est certain. Et *très rapide* aussi, pour cela j'ai encore un ancien modèle F5B, idéal pour faire monter le pouls. Seulement *bruyant,* ce n'est pas mon truc, je prends mes jambes à mon cou!

• Est-ce que cela t'intéresse encore aujourd'hui de commenter l'actualité par le dessin? Un caricaturiste peut-il aussi se désespérer du cours du monde? Ou est-ce que cela le stimule encore plus?

L'attrait serait toujours là. Cependant, la presse écrite n'est plus sur un petit nuage; les journaux ne peuvent plus se permettre d'employer des caricaturistes en freelance. J'ai pu exercer mon activité professionnelle pendant mes meilleures années.

En ce qui concerne le désespoir: en effet, dans les «grands» thèmes, certains cachent du désespoir. Et parfois, il faut reconnaître que la réalité dépasse la fiction …

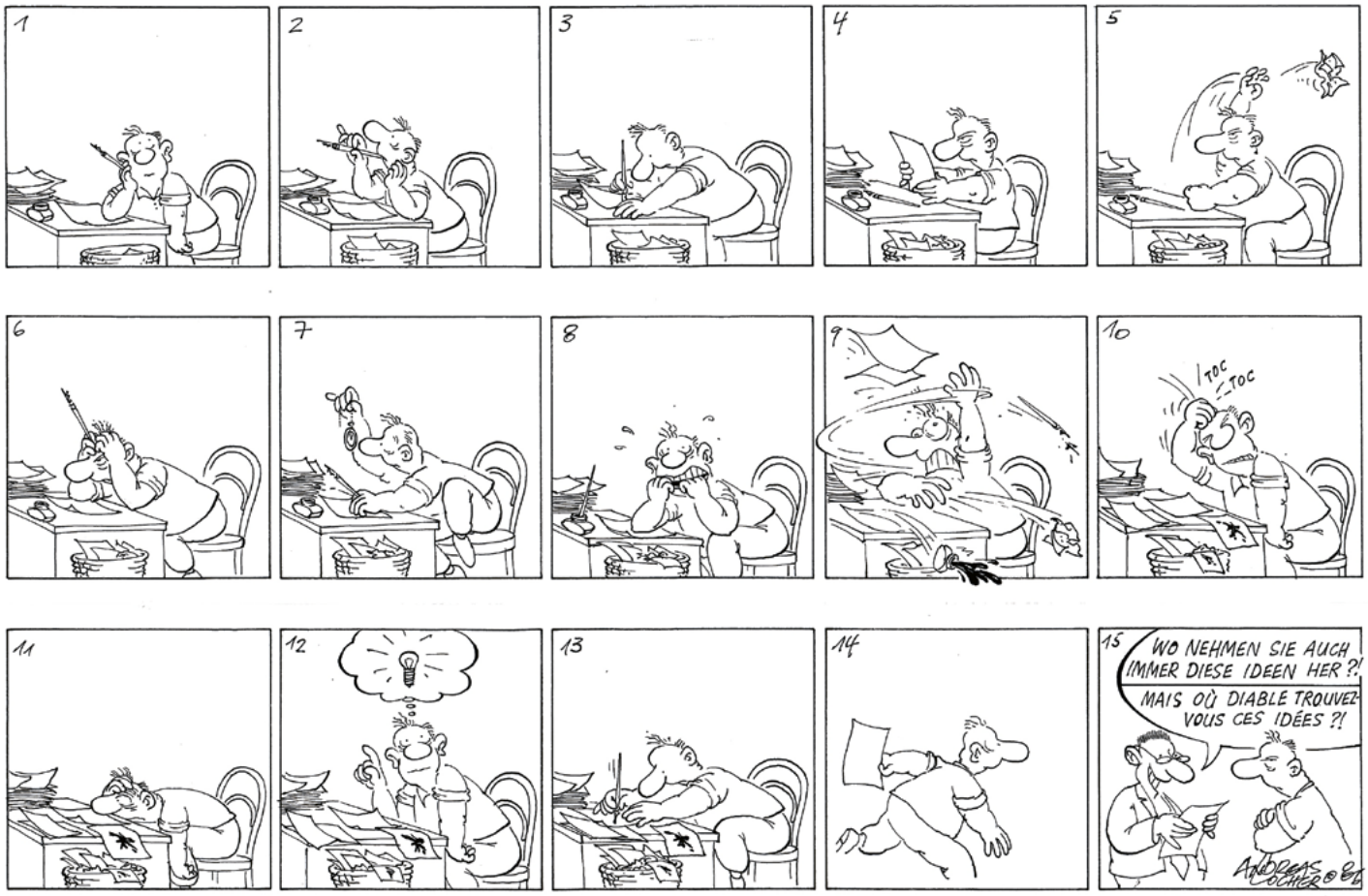
• Y a-t-il encore des objectifs que tu souhaites atteindre? En matière de modélisme, de caricature? L'avion de tes rêves, le dessin animé ultime?

Peut-être un modèle à commande absolument non conventionnelle, encore plus fou que mon «*Verschieb*-AIR» de l'époque, dans lequel le fuselage et la surface se déplaçaient l'un par rapport à l'autre … Ou encore un modèle très léger pour vol en salle avec une charge alaire encore plus faible que celle de mon «Schwebebalken» de 2014?

Mais en fait, l'atelier et la cave sont déjà pleins à craquer de modèles …

En ce qui concerne le dessin, je suis satisfait des commandes et des possibilités qui s'offrent à moi actuellement. Je *n'ai plus* besoin d'en faire plus. Cela me plaît et *Modellflugsport* y contribue.

Intitulé «Der Traum vom Fliegen» (Le rêve de voler), le livre de caricatures de 104 pages d'Andreas Locher est désormais disponible. Il est accompagné d'un «ABC du modélisme aérien» très amusant, un ouvrage spécialisé qui devrait figurer dans la bibliothèque de tout amateur de modélisme aérien. Vous trouverez les modalités de commande et le prix de vente dans l'encadré sur la page 8. ■



Die Frage, woher kommen die Ideen?
Mais d'où viennent ces idées?

HORIZON HOBBY/LEMACO NEWS: E-FLITE UMX ERATIX 3D FF (FLAT FOAMY) 450 MM

Key Features:
- Echtzeit-Batteriespannung und weitere Telemetriedaten mit kompatiblen Fernsteuerungen
- Unübertroffene Stabilität und Präzision dank der exklusiven AS3X®-Technologie
- Lasergeschnittene flache Schaumstoffzelle mit Verstärkungen aus Verbundmaterial
- Überdimensionierte Steuerflächen für 3D-Kunstflug
- 4 werkseitig installierte Servos und Anlenkungen
- Einfach überall fliegen (unter der 250-Gramm-Gewichtsgrenze)

Zusätzlich benötigt wird:
- (1)Spektrum DSMX/DSM2-kompatible Fernsteuerung mit mindestens 5 Kanälen
- (1)2S 7,4 V, 280–350 mAh, LiPo-Akku mit 3-Pin-JST-PH-Anschluss
- (1)Kompatibles LiPo-Ladegerät (sowie ein passender Adapter, z.B. SPMXCA326, separat erhältlich)

Caractéristiques principales:
- Tension de la batterie en temps réel et autres données de télémétrie avec des émetteurs compatibles
- La stabilité inégalée et la sensation de verrouillage de la technologie exclusive AS3X®
- Cellule en mousse plate découpée au laser avec renfort composite
- Surfaces de contrôle surdimensionnées permettant acrobatie 3D complète
- 4 servos et tringleries installés en usine
- Aucune inscription FAA ni identification à distance requise (en dessous de la limite de poids de 250 grammes)

Éléments complémentaires requis:
- (1) Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 longue portée de 5 canaux+
- (1) 2S 7,4 V 280–350 mAh LiPo avec connecteur JST-PH à 3 broches
- (1) Chargeur LiPo compatible (plus un adaptateur/câble de charge approprié, y compris SPMXCA326, vendu séparément)

Technische Daten		**Données techniques**	
Spannweite:	450 mm	Envergure:	450 mm
Länge:	487 mm	Longueur:	487 mm
Gewicht:	65,2 g ohne Akku/83,5 g mit empfohlenem 2S-7,4-V-280–350-mAh-LiPo-Akku:	Poids:	65,2 g sans accu/83,5 g avec accu LiPo 2S 7,4 V 280–350 mAh
Akku:	2S 7, 4V, 280–350 m Ah LiPo mit 3-Pin JST-PH	Accu:	2S 7,4 V 280–350 mAh LiPo avec connecteur JST-PH 3- broches

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

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

E-FLITE GEE BEE R-2, 1.0 M, BNF BASIC MIT AS3X+SAFE SELECT & PNP

Key Features:
- Eine Fülle an Scale-Details, darunter eingearbeitete Panel-Lines, ein nachgebildeter Sternmotor, Spannseile und eine Pilotenfigur
- Der 70-Ampère-Spektrum-Avian-Smart-Lite-Regler liefert Echtzeitdaten wie Akkuspannung, Strom, Drehzahl (RPM) und mehr über kompatible Empfänger und Fernsteuerung
- Unübertroffene Stabilität und ein präzises Steuergefühl dank der exklusiven und verbesserten AS3X+-Technologie
- Optional nutzbare Schubumkehr für spezielle Bodenmanöver und weitere Funktionen
- Empfänger mit vorinstalliertem Smart Transmitter Model File, das es ermöglicht, alle Einstellungen für NX- und iX-Sender während des Bindevorgangs zu importieren
- Grosse, praktische, oben montierte Wartungsklappe für einfachen Zugang zum Akku
- Schnelle und einfache Montage mit Schraubverbindungen – kein Kleber oder Spezialwerkzeug erforderlich

Zusätzlich benötigt wird:
- (1)Spektrum DSMX/DSM2-kompatible Fernsteuerung mit 4–5+ Kanälen Full-Range
- (1)4S 14,8 V 3200–5000 mAh LiPo-Akku mit EC3- oder IC3-Stecker
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

Caractéristiques principales:
- Une multitude de détails à l'échelle, notamment des lignes de panneaux moulées, un moteur radial simulé, des haubans et une figurine de pilote
- L'ESC Spektrum Avian Smart Lite de 70 ampères fournit en temps réel la tension de la batterie, le courant, le régime moteur et d'autres données via les récepteurs et émetteurs compatibles
- La stabilité inégalée et la sensation de maintien parfait offertes par la technologie AS3X+ exclusive et améliorée
- Inversion optionnelle du moteur pour permettre manœuvres spéciales au sol et autres
- Récepteur chargé d'un fichier de modèle d'émetteur Smart qui vous permet d'importer tous les paramètres des émetteurs des séries NX et iX lors du processus d'appairage
- Un grand hayon supérieur pratique permet un accès facile à la batterie
- Assemblage par boulonnage rapide et facile – sans colle ni outils spéciaux requis

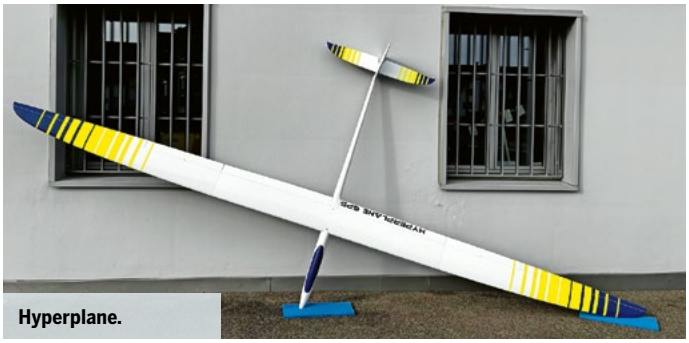
Éléments complémentaires requis:
- (1) Émetteur longue portée Spektrum compatible DSMX/DSM2 de 4 à 5 canaux et plus
- (1) Batterie LiPo 4S 14,8 V 3200–5000 mAh avec connecteur EC3 ou IC3
- (1) Chargeur LiPo compatible

Technische Daten		Données techniques	
Spannweite:	1000 mm	Envergure:	1000 mm
Länge:	702 mm	Longueur:	702 mm
Gewicht:	1415 g ohne Akku/1790 g mit empfohlenem 4S-4000-mAh-Akku:	Poids:	1415 g sans accu/1790 g avec accu LiPo 4S/4000 mAh
Akku:	4S 14. 8 V 3200–5000 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss	Accu:	LiPo 4S 14,8 V 3200–5000 mAh avec connecteur EC3 ou IC3

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

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

NEUIGKEITEN BEI LEOMOTION.COM



Hyperplane.

Neue Modelle

Leomotion Hyperplane GPS V2 (4700 mm) – Präzision und Power vereint

Die GPS-Szene bekommt ein echtes Highlight: Leomotion bringt den Hyperplane GPS V2 mit 4700 mm Spannweite – ein Segler, der Stabilität und Speed perfekt vereint. Der dreiteilige Flügel in doppelter CFK-Sandwich-Bauweise garantiert extreme Steifigkeit und Langlebigkeit, selbst bei langen Wettkampfrunden. Mit 2000 mm Länge, ca. 108 dm² Flügelfläche und einem Abfluggewicht ab 6500 g liegt er ideal in der Hand. Das bewährte VJV 1/9-1/8-Profil sorgt für exzellente Gleitzahlen und hohe Geschwindigkeitsstabilität – perfekt für GPS-Triangle-Wettbewerbe. Bereits ab Werk mit LDS-Anlenkungen für KST-X10-Servos ausgestattet, für blitzschnelle und präzise Ruderausschläge. Die neue, grosszügige Ballastkammer erlaubt schnelle Anpassung an wechselnde Bedingungen. Praktisches Packmass trotz der imposanten Grösse – passt in jeden Kombi. Empfohlenes Antriebsset: L4023-2400 mit 6,7:1-Getriebe, 18x11 Twist-Prop und 6S LiPo für explosive Steigflüge. Hochwertige Vorfertigung und teilweise eingebaute Komponenten verkürzen die Bauzeit erheblich. Sofort lieferbar für CHF 2049 direkt bei Leomotion. Wer in der GPS-Klasse vorne mitfliegen will, kommt am Hyperplane V2 nicht vorbei.

Diverses

Hitec HSB-9381TH mit PAD – 34 kg·cm pure Präzision!

RC-Freunde, die weiche Landungen und aggressive Manöver meistern wollen, aufgepasst: Leomotion präsentiert das Hitec HSB-9381TH mit PAD – ein Servo, das für extreme 3D-Flüge entwickelt wurde. Mit atemberaubenden 34 kg·cm Drehmoment bei 6,0 V und 7,4 V setzt es neue Massstäbe in der Kraftentfaltung, ohne dass das Modell darunter leidet. Die ultraschnelle Reaktionszeit von nur 0,14 Sekunden pro 60° bei 7,4 V macht es zum idealen Partner für dynamische Modelle von Krill, Extreme-Flight, Model Power oder Pilot RC. Vollständig aus Metall gefräst, gewährleistet es höchste Langlebigkeit und Präzision, selbst unter Dauerbelastung. Exzellente Rückstellgenauigkeit und der niedrigste Stromverbrauch am Markt sorgen für effiziente, zuverlässige Performance – perfekt für grosse Scale-Modelle oder anspruchsreiche Helikopter. Und das Beste: Absolut geräuschlos in der Regelung, ohne nerviges Fiepen oder Brummen, das die Konzentration stört. Die integrierte Softstart-Funktion schont Anlenkungen und Modellkomponenten bei jedem Einsatz. Mit kompaktem Format (40 × 20 × 38 mm) und leichtem Gewicht von nur 79 g integriert es sich nahtlos in bestehende Set-ups. Die T25-6-Verzahnung bietet kompatible Passgenauigkeit für Standardantriebe. Für CHF 199 ist es sofort verfügbar bei Leomotion – steigern Sie Ihre Flugpräzision jetzt! Ob in der Halle oder outdoor: Das HSB-9381TH transformiert Ihre Maschine in eine Präzisionswaffe. Testen Sie es und spüren Sie die Differenz – pure Power, pure Kontrolle.

Hitec.

Futaba T26SZ Pro – 2,4 GHz Multimode Potless

RC-Piloten mit Anspruch an höchste Präzision aufgepasst: Leomotion stellt den Futaba T26SZ Pro vor – einen Potless-Sender, der mit kontaktloser Magnettechnologie und 2,4 GHz FASSTest-Multimode bis zu 26 Kanäle für ultimative Kontrolle bietet. Basierend auf dem bewährten T32Z-Prinzip, revolutioniert er das Handling in Flugzeugen und Helikoptern durch ultraschnelle, zuverlässige Reaktionen ohne Verschleiss. Die Aluminium-Gimbals mit mechanischer Hebelverstellung sorgen für ein unvergleichliches Feedback, während die Stick-Modus-Umschaltung nahtlos zwischen Modi wechselt. Der grosse Sub-Display mit lesbarem Font macht Telemetrie und Einstellungen im Flug intuitiv zugänglich – ideal für anspruchsvolle 3D- oder Scale-Missionen. Kabelloses Training per Wireless-Trainer-Funktion erlaubt müheloses Unterrichten, ohne dass der Schüler einen kompatiblen T-FHSS-Air-Sender braucht. Als Game-Controller kompatibel mit gängigen Simulatoren, perfekt zum Üben zu Hause. Modelldaten lassen sich per optionaler MicroSDHC-Karte vom T18SZ kopieren – nahtloser Einstieg in die Pro-Klasse. Die braune Metalloptik mit anodisierten Hebelköpfen verleiht dem Sender ein edles, robustes Design, das Langlebigkeit verspricht. Im Lieferumfang: leichter 2000-mAh-LiPo-Akku mit USB-C-Ladefunktion für endlose Sessions. Unterstützt bis zu 3 Receiver im 26-Kanal-Modus für komplexe Set-ups in grossen Modellen. Ab Februar/März 2026 bei Leomotion verfügbar – der Einstieg in professionelles RC-Flying. Ob Halle oder outdoor: Der T26SZ Pro verwandelt jeden Flug in ein Meisterwerk der Kontrolle. Testen Sie die Potless-Präzision und spüren Sie den Unterschied! ■

Futaba.

www.leomotion.com – reach new heights.

NEUIGKEITEN VON HEBU

Wir sind fleissig dran, Neuheiten für Sie aufzuspüren, und erhalten regelmässig Container-Lieferungen mit bewährten Artikeln und allerlei Neuheiten. Einige wenige Highlights können wir Ihnen hier vorstellen, der Rest findet sich in unserem Webshop. Falls Sie bestimmte Produkte vermissen, freuen wir uns wie immer über Vorschläge!

Toolkit

Toolkit steht für durchdachte und leistungsfähige Ladelösungen im Modellbau. Das Produktspektrum reicht vom kompakten Ladegerät für Lithium-Zellen bis hin zu leistungsstarken Ladegeräten für LiPo-Akkus bis 8S und deckt damit nahezu alle Anwendungen vom Einsteiger- bis zum ambitionierten Wettbewerbspiloten ab. Kennzeichnend für die Marke sind eine hohe Verarbeitungsqualität, eine präzise Messtechnik und eine klare Ausrichtung auf praxisnahe Funktionalität.

YuXiang MD 500

Mit dem YuXiang MD 500 präsentiert sich ein aussergewöhnlich detailgetreuer Scale-Heli im Kleinformat, der in dieser Grösse derzeit kaum Konkurrenz hat. Der fünfblättrige Hauptrotor in Kombination mit moderner GPS-Unterstützung sorgt für ein stabiles und vorbildnahes Flugbild, während die feinen Scale-Details den Charakter des legendären Vorbilds eindrucksvoll widerspiegeln. Damit richtet sich der MD 500 sowohl an anspruchsvolle Scale-Enthusiasten als auch an Einsteiger, die trotz moderner Assistenzsysteme nicht auf Scale-Details verzichten möchten.

Mini-T-28-FMS

Mit der FMS T-28 Trojan im 410-mm-RTF-Format bringt FMS ein besonders kompaktes und einsteigerfreundliches Scale-Modell auf den Markt. Die integrierte Gyro-Stabilisierung sorgt für hohe Flugstabilität, während der robuste EPP-Schaum und das Bugrad-Fahrwerk auch härtere Landungen verzeihen. Als vollständiges RTF-Set richtet sich die T-28 klar an Einsteiger, bietet aber durch ihr vorbildgetreues Erscheinungsbild auch für erfahrene Piloten einen hohen Spassfaktor.

AA-Akkus von Vapcell

Mit dem Vapcell-14500-Li-Ion-Akku im AA-Format steht eine moderne und nachhaltige Alternative zu klassischen Mignon-Batterien zur Verfügung. Die integrierte USB-C-Ladebuchse macht ein separates Ladegerät überflüssig. Dank hoher Kapazität, integrierter Schutzschaltung und über 1000 Ladezyklen eignen sich die AA-Akkus ideal für den dauerhaften Einsatz im Modellbau und Alltag.

Pilot-RC Foamies

Mit der Pilot-RC Edge 540 39 aus Flex Foam, Balsa und Carbon erweitert Pilot-RC sein Programm um ein kompromisslos auf 3D-Kunstflug ausgelegtes Kompaktmodell mit Grossmodellcharakter. Die aufwendige Hybridbauweise sorgt für ein aussergewöhnlich geringes Gewicht bei hoher Strukturfestigkeit und ermöglicht ein äusserst präzises, neutrales Flugverhalten. Durch die handlichen Abmessungen eignet sich das Modell hervorragend als Feierabendflieger und bietet zugleich einen vergleichsweise kostengünstigen Einstieg in den anspruchsvollen 3D-Kunstflug. ■

SLOPE SOARING AUF DER SCHÖNEN

Stefan Keller

Als ich vor einem Vierteljahrhundert die Isle of Wight zum ersten Mal betrat, war es um mich geschehen. Ich habe mich sofort in diese wunderschöne Insel verliebt.

Damals lernte ich meinen Freund und Fluglehrerkollegen Dave kennen, welcher in einem grossen, alten Haus auf einem Anwesen über der Klippe namens Sunacre Terrace lebt und dort seine Gleitschirmflugschule betreibt. Als ich Jahre später meine eigene Gleitschirmflugschule leitete, bot ich für meine Schülerinnen und Piloten regelmässig Gleitschirmreisen zur Isle of Wight an, weshalb ich die Insel gut kenne.

Isle of Wight

Die Isle of Wight liegt abgetrennt vom englischen Festland, eine kurze Fährfahrt von Portsmouth entfernt, an der Südküste Englands. Bekannt für ihre ursprünglichen Dörfer mit urig reetgedeckten Cottages, kleinen Städten mit hübschen Läden, Cafés und Restaurants. Die Insel ist 32 km auf 20 km klein und bei Urlaubern beliebt und hat 145 000 Einwohner. Stets verändernd ist die Küste mit dramatischen Klippen, versteckten Buchten und schönen Stränden. Auf der Südwestseite ist die Landschaft mit ihren Steilklippen und den oft nur schmalen Stränden wild-romantisch und wenig touristisch. Das Klima ist angenehm mild und der Einfluss des Golfstroms ermöglicht eine üppige und vielfältige Vegetation.

RC-Hangfliegen auf der Isle of Wight

Zwei Mitglieder der IG Albatros und ein weiterer Modellfliegerfreund mit seiner Partnerin begleiteten mich im September 2025 für 11 Tage auf dieser speziellen Reise. Auf der Isle of Wight gibt es auf kleinem Raum eine Vielzahl von Flugmöglichkeiten. Steile Klippen und sanfte Hügel wechseln sich ab und für jede Windrichtung und fast alle Bedingungen lässt sich ein Gelände finden. Es gibt nur eine kleine lokale, jedoch gastfreundliche Modellflugszene. Alle Fluggelände sind in rund 20 Autominuten ab unserem Standort zu erreichen.

Fluggebiet Sunacre Terrace

Eine erste Möglichkeit bot sich direkt vor unserer Haustür über den Klippen. Ein paar Schritte trennten uns vom privaten Fluggebiet. Die grosse Landewiese erleichtert sichere Landungen. Die Luft ist turbulenzfrei und das Absaufen so gut wie unmöglich.

Fluggebiet Brighstone

Brighstone heisst die Anhöhe über dem gleichnamigen Dorf und befindet sich entlang der Südwestküste der Insel. Der Grashügel ist auf seinem höchsten Punkt eben und grossflächig und gegen Südwesten abfallend, wodurch sich ein angenehmes Aufwindband bildet. An schwachwindigen Tagen gibt es gute Thermik.

Limestone.

Wiese der East Afton Farm.

ISLE OF WIGHT

Sunacre Terrace.

Salto und B4 startbereit am St. Catherine's Down.

Culver Down Nord.

Fluggebiet Limerstone (Isle 02 Limerstone)

Das Fluggebiet Limerstone befindet sich direkt neben dem Brighstone. Der breite Grashang ist nach Süden ausgerichtet und bietet viel Platz, sodass mit ein bisschen gegenseitiger Rücksichtnahme problemlos Modellsegler und Gleitschirme neben- und miteinander fliegen können. Auf dem steinfreien Gelände ist viel Platz zum Landen.

Fluggebiet St. Catherine's Down (Isle 03 St. Catherine's Down)

Der St. Catherine's Down ist mit seinen 235 m AMSL der höchste Punkt der Insel, von wo man eine wunderschöne Rundsicht geniesst. Ein mystischer Ort zum Innehalten und zum Fliegen. Mässiger Wind genügt bereits zum Soaren. Sind die ersten Meter geschafft, lässt sich schnell Thermik finden.

Fluggebiet Culver Down (Isle 04 Culver Down)

Der Culver Down liegt im Nordosten der Insel in der Nähe des Flugplatz Bembrigde. Weil auch hier auf kleinstem Raum gleich mehrere Fluggebiete bestehen, gibt es Flugmöglichkeiten bei Wind aus Norden, Osten und Süden.

Fluggebiet East Afton (Isle 05 East Afton)

Das Fluggebiet befindet sich im westlichen Teil der Insel auf einem 2 km langen Ridge über der Wiese der East Afton Farm und ist nach Norden ausgerichtet. Auf dieser Wiese spielten am legendären «Isle of Wight Music Festival 1970» Jimi Hendrix, Joan Baez, Leonard Cohen, The Doors, Jethro Tull, The Who, Melanie Safka, Joni Mitchel und weitere Legenden vor über 500 000 Menschen.

Chillerton Down (Isle 06 Chillerton)

Chillerton ist ein kleines, verschlafenes Nest, nicht ganz in der Mitte der Insel. Das Fluggebiet befindet sich gegenüber dem Dörflein auf einem ungefähr 70 m hohen und 1 km langen Ridge. An schwachwindigen Tagen mit labiler Schichtung bildet sich hier eine Konvergenz der Meerbriese, was lange Flüge mit grossen Höhen ermöglicht.

Weitere Fluggebiete und anderes

Einige von fünfzehn Fluggebieten habe ich nun kurz beschrieben. An acht von elf Tagen sind wir geflogen. Am neunten Tag hätten wir auch noch fliegen können. Doch nach dieser ausgiebigen Zeit machten sich Ermü-

Chillerton.

dungserscheinungen bemerkbar, was uns die Möglichkeit gab, die einmalige Landschaft und die verträumten Dörfer und Städte zu geniessen. Gegessen haben wir gut und reichlich und der Mythos, dass es in England kein feines Essen gibt, ist schlicht ein Märchen. ■

Die nächste Reise ist bereits geplant und findet vom 20. Juni bis 4. Juli 2026 statt.

Die Infos findest du auf www.stefansretro.ch.

Zum Video:

Freshwater Bay.

FLUGPLATZ SCHÄNIS

PILOTIN WERDEN?

**Länger und weiter fliegen.
Nur mit der Kraft von Sonne und Wind.**

Lebe den Traum vom Fliegen!

Info Webinare – Segelfliegen lernen: Kompakt alles Wissenswerte

Schnuppertage & Schnupperwochen: Der perfekte Einstieg

Grundschulung:
März bis Oktober

Deine Vorteile:

- Persönliche Betreuung durch erfahrene Fluglehrer
- Moderne Flotte
- Einzigartige Lage am Fusse der Glarner Alpen

**Jetzt anmelden:
Info-Webinare oder Schnuppern!**

Flugplatz Schänis,
das Schweizer Kompetenzzentrum für Segelflug

flugplatz-schaenis.ch/flugschule

055 250 50 00

F16 – EIN ALTER JUGENDTRAUM

Jürgen Rosenberger

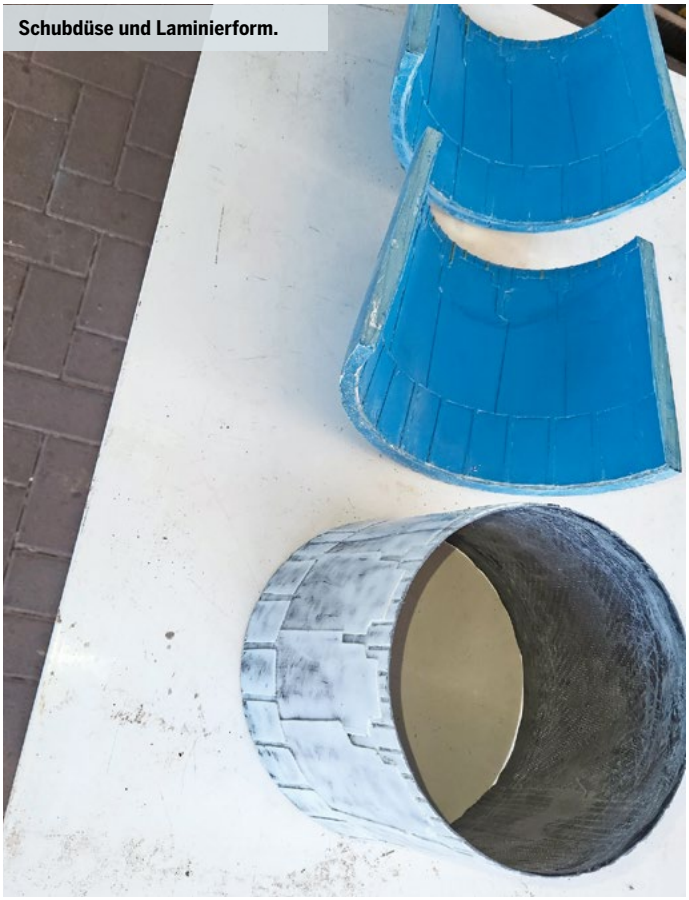
Wir schreiben den Sommer 2025. Jürgen Prinz stellt seine F16 am Flugtag des französisch-deutschen Clubs der Ailes de la Nied in Bouzonville, Frankreich, einem grösseren Publikum vor. Vom «Top-Gun»-Virus infiziert, scheinen Maverick und Iceman mit ihren F14-Tomcats die physikalischen Gesetze des Himmels auszuhebeln.

1. Versuch

In Jürgen Prinz taucht das Begehren auf, modellfliegerisch den virtuellen Helden nachzueifern. Im Verlauf einer 20-jährigen Geschichte entsteht zunächst eine F16 im Massstab 1:4,8. Grundlage der Konstruktion ist ein Revell-Modell, Massstab 1:48. Zug um Zug formt Jürgen einen Rumpfrohling aus Styropor-Gips, auf den er später den eigentlichen Flugzeugkörper Matte um Matte auflaminiert. Der Flügelaufbau erfolgt im Styropor-Balsa-Verfahren. Beim Erstflug findet eine Jetcat-P120-Turbine (12 kg Schub) Anwendung, die zu erreichenden Flugleistungen sind «naja!»-akzeptabel, aber keinesfalls «Top-Gun»-mässig.

2. Versuch

Der Traum von einem Superjet brodelt weiter. Die Modellturbinenentwicklung geht weiter und so stehen uns heute immer potentere Aggregate zur Verfügung, wir reden jetzt von 26 kg Schub, Grenzen setzt lediglich der Geldbeutel. Irgendwann wird der Prototyp verkauft, die Positivurform bleibt erhalten, wird aber im Verlauf vieler Monate millimeterweise



Schubdüse und Laminierform.

Rumpfform unten.

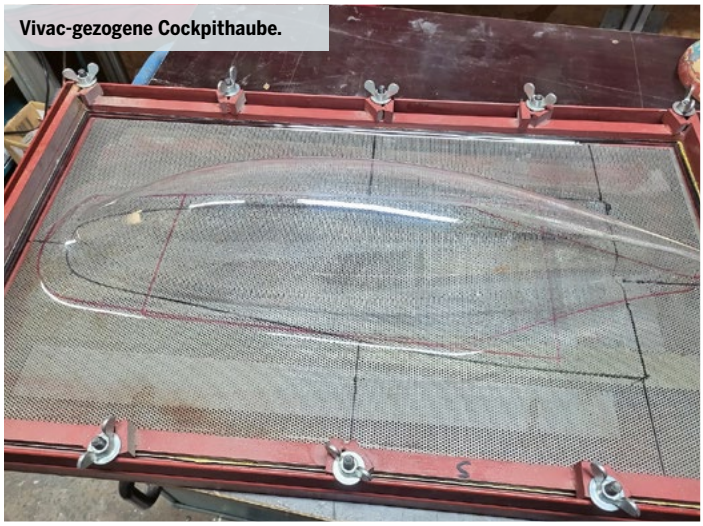
verfeinert. J. P. ist von der Idee besessen, sich so nah wie möglich dem Original anzunähern – will sagen, Übergänge, Blechstösse, Nieten werden mühevoll, vor allem sehr zeitaufwendig in die Positivform eingearbeitet. Der Massstab 1:4,8 der Erstmaschine bleibt bestehen. Wir sprechen von einer Spannweite von 2,05 m, einer Rumpflänge von 3,20 m, wobei 25 kg nicht überschritten werden dürfen, letztendlich beträgt das Abfluggewicht 24,8 kg!

Ausgehend vom Urmodell der Anfangszeit entstehen im nächsten Schritt – immerhin 2 Jahre Arbeitszeit – die Negativformen von Flügeln, Rumpf und Leitwerken.

Eine weitere Mühsal ist letztlich das Prunkstück eines jeden Jets, das Fahrwerk. Letzteres wird in Zusammenarbeit mit Wolfgang Reipplinger unter Zuhilfenahme eines CAD-Datenmodells CNC gefertigt. In Aufgabenteilung entstehen so zwei Flieger, Jürgen baut Rümpfe und Flügel, Wolfgang ist für Mechanik und 3D-Druck zuständig. Die Herausforderung bei der Konstruktion des Fahrwerks liegt im scalemässigen Funktionsablauf: Nicht nur ein regelrechter Verschluss der Fahrwerksklappen nach dem Start, sondern auch Fahrwerksbeine und Räder, die sich im 90°-Winkel eindrehen, sind zuverlässig zu gewährleisten, anders ausgedrückt, im Flug muss alles unter der Rumpfkontur verschwinden. Unverzichtbar – schliesslich sind wir anspruchsvolle Modellbauer – ist ein der Realität entsprechendes Pilotencockpit. Das Cockpitpanel wird im 3D-Druck hergestellt. Eine Pilotenpuppe in Eigenarbeit erweist sich als zu schwer, was kostet die Welt, sie wird durch ein gekauftes Produkt ersetzt. Nächster

Seitenruderform mit fertigen Seiten.

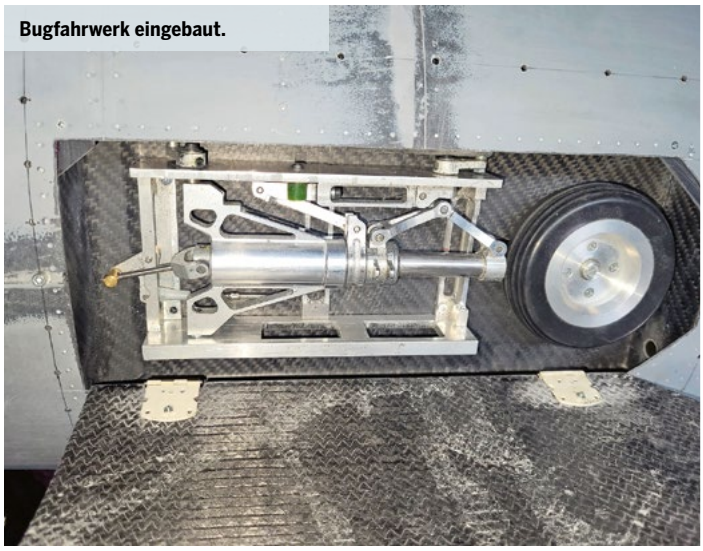
Laminierte Höhenruderhälfte.



Vivac-gezogene Cockpithaube.

3D-Druck-Cockpitpanels.

Hauptfahrwerk eingepasst.


Bugfahrwerk eingebaut.

Posten im Anforderungskatalog eine zu öffnende Pilotenkanzel. Der primäre Plan einer Öffnung mittels Servo wird aus Gewichtsgründen verworfen, Handbetrieb!

Abfluggewicht und Farbgebung

Die Turbine ist gezwungenermassen hinter dem Schwerpunkt zu verbauen. 25 kg Abfluggewicht dürfen nicht überschritten werden, so werden Elektronik und Akku vorne platziert. Will man die zulässige Gewichtsgrenze nicht überschreiten, sind leichtgewichtige, aber stabile Leitwerke aus Aramid-Carbon-Hybrid-Gewebe zu fertigen. Das Material wird im Vakuumverfahren in die oben angesprochenen Negativformen eingelegt und unter Harzzugabe zur Aushärtung gebracht.

Wenden wir uns der Kabinenhaube zu. Thermoplast (Bayer Vivac), in einem Rahmen ausgespannt, wird im Vakuumverfahren gezogen. Das Material muss nach Verformung stabil und klarsichtig bleiben. Im Weiteren darf es beim Zuschneiden nicht brechen.

Drei Jahre sind nach Baubeginn ins Land gezogen, nun geht es um die Farbgebung, sie soll der eines amerikanischen Geschwaders entsprechen und deutlich von käuflichen Versionen zu unterscheiden sein. Als Vorlage dienen das 56TH Figther Wing und 21TH Figther Squadron (Gamblers) in Südkorea.

Technische Daten F-16C

Hersteller	Eigenbau
Spannweite	2050 mm
Länge	3200 mm
Gewicht	24,8 kg
Flächenbelastung	125 g/dm²
Turbine	Kingtech K260 G4
Geschwindigkeit	50–300 Km/h
Servos	Savöx
Beleuchtung	uniLight.at
Sender	Hacker Jeti DS 24 V2
Stromversorgung	Jeti Centralbox 210
Gyro	Cortex PRO

Turbineneinbau

Für das Triebwerk wird nach Jürgens speziellen Wünschen ein verstärktes Schubrohr von der Firma Bernreiter gefertigt. Bei primär 0°-Turbineneinbau muss die gesamte Einheit, falls spätere Probeflüge es erfordern, im Winkel minimal verschiebbar sein. 260 Newton bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h verursachen hohe Krafteinwirkungen auf die Ruder, demzufolge sind Servos mit hohen Stell- und Haltekräften (Pendelhöhenruder 75 kg, Querruder 35 kg) ein Muss.

Wenden wir uns nun nach einem Arbeitsaufwand von grob geschätzt 500–700 Stunden der Flugerprobung zu.

Erstflug

Vorsichtiges Anrollen, Abheben nach 50 m, zunächst kritisches Verhalten, Eintrimmen. Die F16 liegt nun stabil in der Luft. Die erste Landung zeigt eine suboptimale Schwerpunktlage. Der ermittelte CG bei 40 cm erweist sich als zu kopflastig. Die Maschine kommt sehr schnell herein, setzt ungut auf dem Dreibeinfeinfahrwerk auf, die offensichtliche Folge eine Schädigung der filigranen Mechanik.

Erstes Briefing: Verstärkung des Fahrwerks. Verlegung des Schwerpunkts um 2 cm nach hinten. Beim ersten Testflug werden die Querruder noch auf 40° in Landeklappenstellung nach unten miteingesetzt, bewirken so vermutungsweise Verwirbelungen im Höhenruder. Bei nächsten Flügen Reduktion auf 30°, jetzt bessere Reaktion auf Höhenruder, die angesprochenen Störungen scheinen auszubleiben.

Es empfiehlt sich, Jets dieser Kategorie mit Kreiseln zu betreiben. Konkret kommt ein Damon Kortex plus zur Anwendung. Mit weiteren Starts gewöhnen sich Pilot und Maschine zunehmend aneinander. Im Fazit: Volle Kunstflugtauglichkeit Ehrensache, Landungen – Maverick hätte es nicht besser gekonnt – ein Vergnügen für den Piloten wie auch für das ehrfürchtig staunende Publikum. ■

SOMMERLICH HEISS UND HERBSTLICH FRISCH

Die an den Wettbewerben zum Einsatz gelangten Modelle: 3 x «Jimmie Allen Special», 1 x «Jimmie Allen Thunderbolt», 1 x «Jimmie Allen BA Parasol».

Peter Ziegler

In letztenJahr war gummimotor.ch zweimal Gast auf dem Flugfeld Gheid in Olten. Dies seit zehn Jahren. Heiss, windig, durstig, verschwitzt, aber einfach schön! So war das Sommertreffen im Juli. Starke Bise, Hochnebel, grau, herbstlich frisch, ab Mittag sonnig und den ganzen Tag trocken, die Randdaten des Herbsttreffens.

An beiden Treffen wurde, nebst dem freien Fliegen, ein FAC-Wettbewerb durchgeführt. In diesem Jahr mit Modellen nach der US-Radioserie «Jimmie Allen» aus den Dreissigerjahren. FAC-Wettbewerb weshalb? Vor zwei Jahren ist gummimotor.ch vom Flying Aces Club als 44.Squadron unter dem Namen «The Swiss Rubber Twisters» aufgenommen worden. Eine Auflage dabei ist die jährliche Durchführung eines Wettbewerbs. 2024 mit Modellen des Typs «Phantom Flash».
Im Sommer nahmen zwanzig Kameradinnen und Kameraden, darunter zwei Junioren, teil. Sieben davon beteiligten sich am Wettbewerb, darunter ein reines Frauenteam, unterstützt durch Ehemann bzw. Vater. Für den Herbst ergaben sich folgende Zahlen: sechzehn Kameraden, davon ein Junior. Vier Wettbewerbsteilnehmer. Dabei gab es beim Herbsttreffen eine Besonderheit: drei Generationen unter den Aktiven, Grossvater, Vater und Enkel. Dies zeigt, Modellflug ist ein Hobby für die ganze Familie!
An beiden Anlässen sorgten nordöstliche/östliche Winde für garantierte sportliche Betätigung, legten die Modelle rechte Strecken zurück und mussten oder wollten zurückgeholt werden. Das Spektrum der Modelle war, wie immer, sehr vielseitig.
Die Teilnehmer genossen die Anlässe in vollen Zügen und freuen sich schon auf eine Wiederholung im Jahr 2026. Die Zusage seitens der SG Olten liegt vor. An dieser Stelle einmal mehr ein herzliches Dankeschön an den Gastgeber. Wir schätzen das Entgegenkommen sehr! ■

Squadron #44 of the FLYING ACES as The Swiss Rubber Twisters

Start erfolgt! Hoffentlich gibt es einen langen Flug.

Lässt der Wind einen regulären Durchgang zu?
Der Windmesser, an beiden Anlässen unverzichtbar.

Im Einsatz am F5B-Modell.
Utilisation sur le modèle F5B.

DER WELTMEISTER-PROPELLER

Andreas Lang

Im November 2024 wurde Thomas Wäckerlin in Arizona Weltmeister in der Kategorie F5B Multitask Elektrosegler. Er setzte vom Schweizer Team entwickelte Eigenbaupropeller ein. Im Folgenden wird auf die Entstehung dieser Propeller eingegangen.

Hintergrund

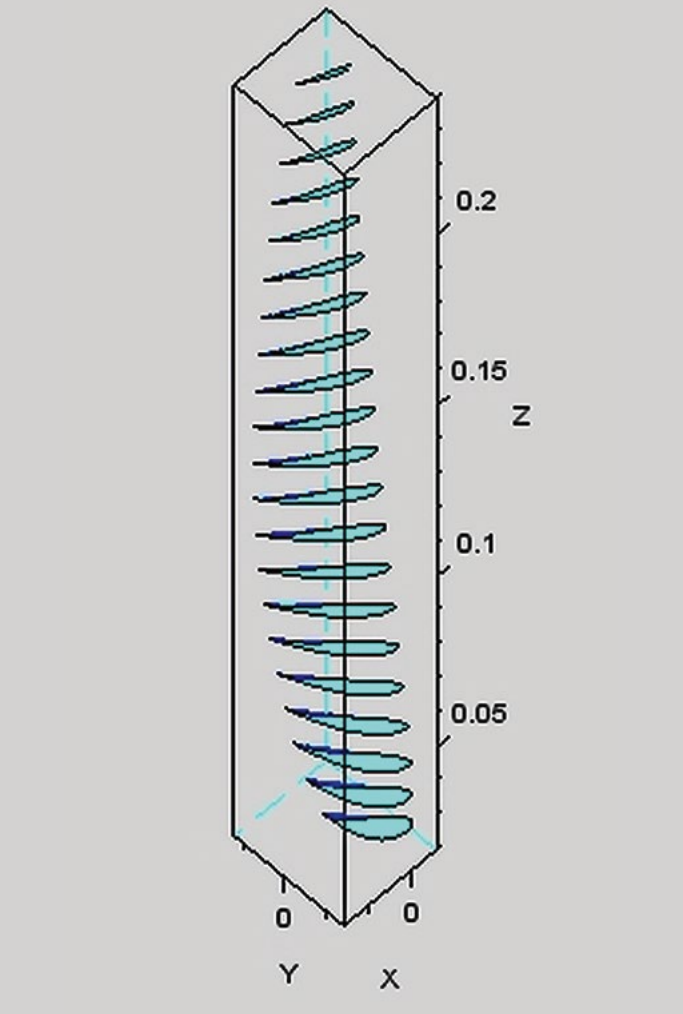
Die Gestaltung der Wettbewerbskategorie F5B erfordert von den Hotlinern, mit hoher Leistung stark zu beschleunigen und dabei aufgrund eines Energielimits möglichst effizient mit der Energie umzugehen. Klassische Propellerentwicklung stellt einen Betriebszustand, üblicherweise den Reiseflug, in den Vordergrund und sorgt hier für maximale Effizienz, während die weiteren Betriebszustände (Startbeschleunigung, Steigflug, Schubumkehr usw) weniger gewichtet werden. Im Allgemeinen kommen ziemlich dünne Propellerblätter dabei heraus. In F5B hingegen, wo der Schwerpunkt auf der Beschleunigung und Endgeschwindigkeit liegt, muss der Propeller in Zusammenarbeit mit dem Hochfahren des Motors über einen weiten Geschwindigkeitsbereich von ca. 60 bis über 300 km/h möglichst effizient arbeiten. Zu beachten ist insbesondere der Strömungsabriss am Propeller bei geringen Geschwindigkeiten.

Eigenbau

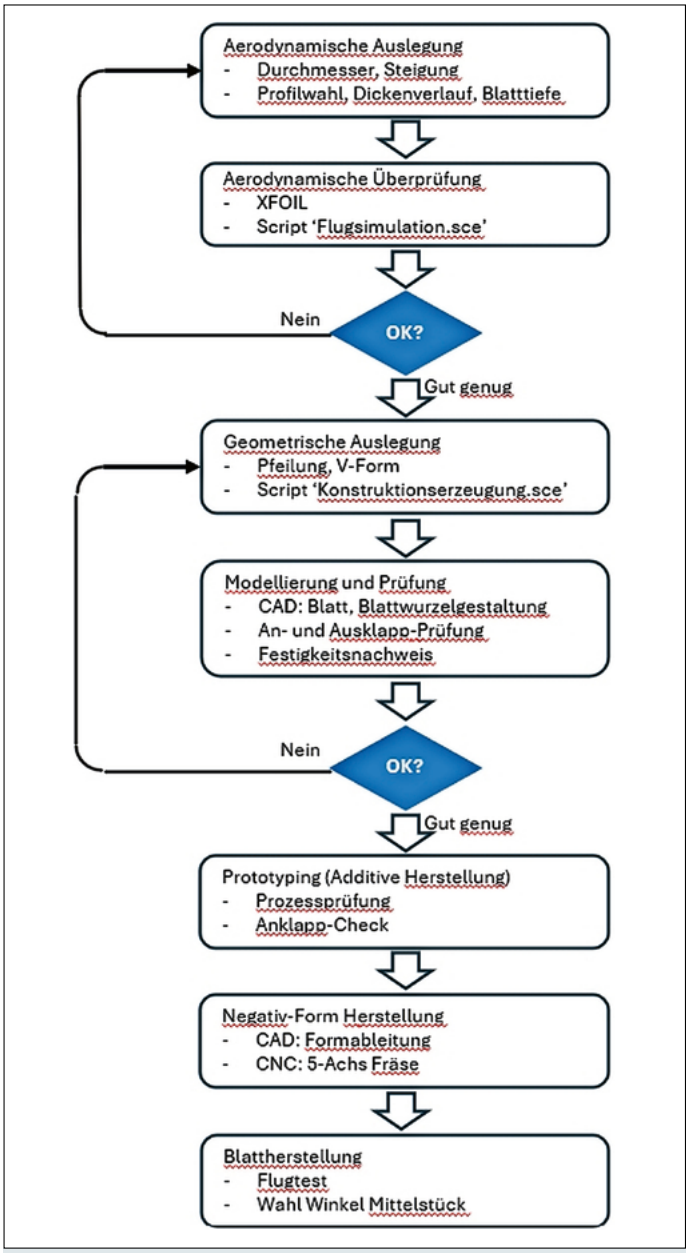
Am Markt sind mehrere Hersteller mit sehr gut geeigneten Propellern vertreten. Dennoch wurde entschieden, eine eigene Propellerreihe zu entwickeln. Mit dem Eigenbau hat man maximale Freiheit in der Auslegung. Die Idee, hier eine günstigere Quelle für Propeller zu schaffen, war nach kurzer «Milchbüchleinrechnung» schnell beerdigt. Der Zeitaufwand und die Kosten für Form und Kaufteile würde sich niemals rechnen. Aber zuletzt diente das Projekt auch schlicht als Hobby, der Umsetzung neuer Ideen, der Erweiterung der beherrschten Bautechniken und der Freude an der Arbeit mit modernen Werkstoffen.

Entwicklungsprozess

In Abb.1 ist schematisch der Ablauf der Entwicklung abgebildet.
Was hier im Nachhinein so strukturiert aussieht, war in Wahrheit ein Hobbyprojekt nach Feierabend mit vielen, teils langen Unterbrüchen, Sackgassen und neuen Anläufen. Dennoch resultierte am Ende ein stabiler und wiederholbarer Prozess.



Visualisierung der Blattgeometrie während der Entwicklung.
Visualisation de la géométrie des pales pendant le développement.



Entwicklungsprozess.
Processus de développement.

Begonnen wurde mit der grundsätzlichen Auslegung des Propellers hinsichtlich Durchmesser, Steigung, Profil usw. Um diese Grössen zu beurteilen, wurde ein sehr einfaches Script erstellt, um das erwartete Verhalten des Propellers in verschiedenen Betriebszuständen, wie eingangs erwähnt, zu beurteilen. Wichtig war auch das Vermessen und Vergleichen von bekannten Propellern, um nicht völlig ins Blaue loszurennen. Das schliesslich gewählte Profil ist im Vergleich eher dick.
Nach dieser aerodynamischen Auslegung folgten die Details der Blattgeometrie. Hier ging es um das optimale Anfalten im Segelflug und die Gestaltung der Blattwurzel, um die Steifigkeit und Festigkeit des Blatts zu garantieren. Der Propeller hat in gefaltetem Zustand weniger Stirnfläche als andere Produkte, was dem Segelflug einen kleinen Vorteil verschaffen sollte. Auch hier wurde ein Script geschrieben, um die hunderte Iterationen der Parameter schnell und automatisch ins CAD zu importieren.
Bis hierher war alles rein virtuell. Da bei einer solchen Hobbybastelei zahlreiche Fehlerquellen unbemerkt durchrutschen können, die in teuren Extrarunden münden würden, wurde das finale Blatt zunächst mittels additiver Herstellung als Positiv hergestellt und mit dem gleichen genannten Vermessen überprüft. Und tatsächlich ersparte dieser Zusatzschritt eine Blamage, da sich in der Anklappsimulation ein Fehler eingeschlichen hatte. Nach kleiner Korrektur war also das Blatt definiert, und es konnte die Negativform abgeleitet werden. Danach ging es auf die 5-Achs-CNC-Fräse, und es entstand aus Aluminium ein edler Formensatz. Für diese Arbeiten wurde die Hilfe der befreundeten Spezialisten Frederic und Markus aufgerufen. Herzlichen Dank dafür! Speziell an der Form ist der sehr schmale Rand der Trennnaht zwischen den beiden Formhälften, um beim Zusammenfügen alles überflüssige Harz gut abfliessen zu lassen und eine Überbestimmung der geschlossenen Form zu verhindern.

Formensatz aus Aluminium gefräst.
Jeu de moules fraisé en aluminium.

Herstellung der Blätter

Nach dem Polieren der Formhälften ging es an die Fleissarbeit der Herstellung der Blätter. Dies erfolgt klassisch mit einer Aussenlage aus Kohlegewebe in diagonaler Ausrichtung, um die nötige Torsionssteifigkeit zu erreichen. Der Kern ist komplett mit Kohle-Rovings gefüllt. Das abgestufte Bündel der Rovings verläuft von der Blattspitze auf der Blattunterseite um das Befestigungsloch herum wieder nach draussen.
Nach dem Aushärten und Verputzen der Blätter können sie mit dem Mittelstück verbaut und ausgewuchtet werden. Auch die Mittelstücke, schmaler als käufliche Exemplare, wurden selbst entwickelt, um die Stirnfläche zu minimieren. Es stehen mehrere Versionen mit unterschiedlichem Einstellwinkel zur Verfügung, um etwas Wahlmöglichkeit bei der Steigung und damit der Leistung zu bieten. Eine weitere Variable ist das leichte Kürzen der Blattspitzen, was den Leistungsbedarf erstaunlich stark beeinflusst.

Flugpraxis

Mit einigen Propellern in den unterschiedlichen Versionen konnten die Flugversuche beginnen. Bald zeigte sich, dass viele der Ansprüche an den Propeller erfüllt wurden. Im tiefen Geschwindigkeitsbereich, zu Beginn der Beschleunigung, reisst die Strömung kaum ab. Im oberen Bereich, bei schnellem Einflug in die Strecke, scheint der Antrieb auch noch weiter zu beschleunigen, sodass bei entsprechendem Hochfahren des Motors über den ganzen Steigflug ein effizienter Energieumsatz möglich wird.
Nach mehreren erfolgreichen Saisons im Wettbewerbseinsatz folgte im Herbst 2024 in Arizona die Krönung mit dem Weltmeistertitel für Thomas. Der Einfluss des Propellers ist ein kleiner, das fliegerische Können steht wie in allen Wettbewerbsklassen im Vordergrund. Dennoch ist es ein tolles und unbezahlbares Erlebnis, mit selbst entwickeltem Material anzutreten und zu diesem Erfolg beizutragen. ■

Erste Serie der Propeller für Flugversuche.
Première série d'hélices pour essais en vol.

UNE HÉLICE CHAMPIONNE DU MONDE

Andreas Lang (traduction libre: T. Ruef)

En novembre 2024, Thomas Wäckerlin est devenu champion du monde en Arizona dans la catégorie F5B planeur multi-tâches. Il a utilisé des hélices fabriquées par l'équipe suisse. Voici le récit de la conception de ces hélices.

Contexte de départ

La catégorie de compétition F5B exige des modèles qu'ils accélèrent fortement grâce à une puissance élevée tout en gérant l'énergie de la manière la plus efficace possible en raison d'une limite énergétique. La conception classique des hélices privilégie des calculs sur une phase de vol, le vol de croisière, et garantit une efficacité maximale, tandis que les autres états de fonctionnement (accélération au décollage, montée, inversion de poussée, etc.) sont moins pris en compte. En général, cela donne des pales d'hélice assez fines. Dans la catégorie F5B, en revanche, où l'accent est mis sur l'accélération et la vitesse finale, l'hélice doit fonctionner de manière aussi efficace que possible sur une large plage de vitesses allant d'environ de 60 à plus de 300 km/h et tenant compte du démarrage du moteur. Il convient de prêter une attention particulière au décrochage de l'hélice à basse vitesse.

Construction personnelle

Plusieurs fabricants proposent sur le marché des hélices parfaitement adaptées. Nous avons néanmoins décidé de développer notre propre gamme d'hélices. La fabrication personnelle offre une liberté maximale en matière de conception. Après un rapide calcul, l'idée d'obtenir ainsi des hélices moins coûteuses a été rapidement abandonnée. Le temps et les coûts nécessaires pour la conception et l'achat des pièces n'auraient jamais été rentables. Mais finalement, le projet a simplement servi de passe-temps, de mise en œuvre de nouvelles idées, d'élargissement des techniques de construction maîtrisées et de plaisir à travailler avec des matériaux modernes.

Processus de développement

Fig. 1 Schéma du processus de développement

Ce qui semble ici si structuré, a posteriori était en réalité un projet amateur mené en fin de travail, avec de nombreuses interruptions parfois longues, des impasses et de nouveaux départs. Néanmoins, le résultat final est un processus stable et reproductible.

Nous avons commencé par la conception de base de l'hélice en termes de diamètre, de pas, de profil, etc. Afin d'évaluer ces dimensions, un script très simple a été créé pour évaluer le comportement attendu de l'hélice dans différents états de fonctionnement, comme mentionné au début. Il était également important de mesurer et de comparer des hélices connues afin de ne pas se lancer à l'aveuglette. Le profil finalement choisi est relativement épais.

Cette conception aérodynamique a été suivie par les détails de la géométrie des pales. Il s'agissait ici d'optimiser le repliement des hélices en vol sans moteur et la conception de la base de la pale afin de garantir sa rigidité et sa résistance. Une fois repliée, l'hélice présente une surface frontale inférieure à celle d'autres produits commerciaux, ce qui devrait conférer un léger avantage au vol plané. Ici aussi, un script a été écrit afin d'importer rapidement et automatiquement les centaines d'itérations des paramètres dans le logiciel de CAO.

Jusqu'ici, tout était purement théorique. Étant donné que ce type de bricolage amateur peut comporter de nombreuses sources d'erreurs qui passeraient inaperçues et entraîneraient des coûts supplémentaires

Sauberes Anklappen der Blätter.
Repliement propre des hélices.

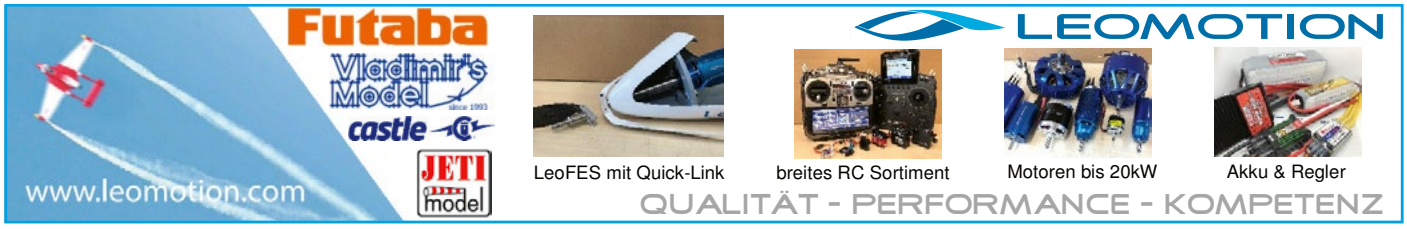
élevés, une hélice a d'abord été fabriquée à l'aide d'un procédé de fabrication additive, puis vérifiée à l'aide de la même méthode de mesure mentionnée ci-dessus. Et en effet, cette étape supplémentaire a permis d'éviter un incident embarrassant, car une erreur s'était glissée dans la simulation de repliement. Après une petite correction, la pale a donc été définie et le moule négatif a pu être conçu. Ensuite, le programme CNC a été transférée sur la fraiseuse CNC 5 axes, et un ensemble de moules a été créé dans de l'aluminium. Pour ce travail, l'aide des spécialistes Frederic et Markus, deux amis, a été sollicitée. Un grand merci à eux! La particularité de ce moule réside dans le bord très étroit de la ligne de joint entre les deux moitiés, qui permet d'évacuer tout excès de résine lors de l'assemblage et d'éviter une surépaisseur du moule fermé.

Fabrication des pales

Après avoir poli les deux moitiés du moule, nous nous sommes attelés à la tâche minutieuse de fabrication des pales. Celle-ci s'effectue de manière classique avec une couche extérieure en tissu de carbone disposé en diagonale afin d'obtenir la rigidité en torsion nécessaire. Le noyau est entièrement rempli de rovings de carbone. Le faisceau échelonné de rovings s'étend de la pointe de la pale vers le dessous de la pale, autour du trou de fixation, puis vers l'extérieur.
Une fois durcies et ébavurées, les pales peuvent être montées sur la partie centrale et équilibrées. La partie centrale, plus étroite que les modèles disponibles dans le commerce, a également été développée en interne afin de réduire au maximum la surface frontale. Plusieurs versions avec différents angles de réglage sont disponibles afin d'offrir un certain choix en matière de calage et donc de puissance. Une autre variable est le léger raccourcissement des extrémités des pales, qui a une influence étonnamment forte sur la puissance requise.

Essais en vol

Les essais en vol ont pu commencer avec plusieurs hélices de différentes versions. Il est rapidement apparu que l'hélice répondait à bon nombre des exigences. À faible vitesse, au début de l'accélération, le flux ne s'interrompt pratiquement pas. À vitesse élevée, lors d'une entrée rapide en ligne droite, la propulsion semble encore accélérer, de sorte qu'une augmentation correspondante du régime moteur permet un rendement énergétique efficace pendant toute la montée.
Après plusieurs saisons couronnées de succès en compétition, Thomas a été sacré champion du monde à l'automne 2024 en Arizona. L'influence de l'hélice est minime: ce sont les compétences de pilotage qui priment, comme dans toutes les catégories de compétition. Néanmoins, c'est une expérience formidable et inestimable que de concourir avec du matériel développé par soi-même et de contribuer à ce succès. ■



Balsaholz · Sperrholz · Leisten · Furniere
Standard- und Spezialabmessungen

rik-modellbau
www.balsa.ch

Schulstrasse 4, 9607 Mosnang - rik@balsa.ch - T: 077 487 56 78

L'AVIATION, UNE PASSION? POURQUOI NE PAS EN FAIRE UNE PROFESSION?

JULA: réveillez l'intérêt de vos enfants

Le camp de jeunesse ProAéro destiné aux jeunes entre 14 et 16 ans, passionnés d'aviation (JULA: **JU**gend**LA**ger), se déroulera, pour sa 42e édition, la dernière semaine de juillet 2026, du 26 juillet au 1er août.

Difficile, pour des parents, d'informer au bon moment ses enfants pour les guider vers leur avenir professionnel. Le JULA, sous le patronage de la Fondation ProAéro et organisé par l'Aéro-Club de Suisse, répond à toutes ces interrogations. Pendant une semaine de folie, où se côtoient présentations théoriques, ateliers pratiques et démonstrations aériennes, vos enfants vont s'immerger dans le monde aéronautique.
Chaque année, plus de 30 bénévoles compétents consacrent leur temps libre pour accompagner les participant(e)s, filles (30% de filles en 2025) et garçons, dans leur langue de prédilection (français, allemand, italien) à travers toutes les activités de la semaine ... y compris un encadrement médical, sportif et culinaire (miam)! Le tout à un tarif très, très doux ...
Pour les romands qui hésitent encore à envoyer leurs enfants à S-Chanf (dans les Grisons, en Engadine), un accompagnement est organisé pour le trajet en train, depuis Genève, Lausanne, et Fribourg ... Ils se font généralement déjà des copains dans le train! Évidemment, si les parents souhaitent profiter de quelques jours de vacances dans la région et aux portes du Parc national, l'acheminement par vos propres moyens est également possible ...
Une semaine qui en met plein les yeux et qui ne s'effacera jamais de leur mémoire ... L'esprit de camaraderie développé dans les groupes reste présent bien au-delà du camp. Je suis moniteur pour les romands depuis des années. Pouvoir communiquer et réveiller des passions chez ces jeunes est un plaisir qu'ils nous rendent bien. ■

Thierry Ruef, rédacteur régional MFS
Lien: https://www.jula-proaero.ch/?lang=fr

La camaraderie se prolonge souvent après la fin du camp JULA.

Atelier de construction fusées dirigés par des spécialistes!

Visite supervisée dans le cockpit.

LE QUATTRO VITI

Wolfgang Völler

C'era una volta un motore, le favole iniziano così, ma purtroppo non è così. Questo dovrebbe essere montato su una fusoliera per diventare una unità, un aeroplano.
Poiché il suo supporto di fissaggio è nero, é ovvio utilizzare viti nere poiché sono visibili. Quindi, via alla ricerca di viti M4 nere. Un'impresa che si sarebbe rivelata assai difficile. Non ho trovato nulla nei negozi di bricolage. Quindi sono andato sulle pagine Internet dei negozi di modellismo in Svizzera tedesca, poiché non c'è più un solo negozio nel nostro cantone. Sono riuscito a trovarne. 10 pezzi per 4 franchi, ma oh, che spavento, a questo prezzo si aggiunge un supplemento per piccole quantità di circa 30 franchi, più una tassa di spedizione di circa 10 franchi. Questo fa un prezzo di circa 44 franchi, prezzo unitario di circa 4 franchi.
Conclusione: poiché siamo costretti a fare acquisti nella Svizzera tedesca o in Italia per noi non è facile trovare gli articoli per il modellismo.
Vorrei sottolineare che non si tratta di una critica, ma di una descrizione di una situazione che non esiste da voi.
Certo, nei negozi di bricolage ci sono alcuni articoli limitati come il legno di balsa e le assi di pino, ma in piccola quantità. Se si cerca qualcosa di specifico, è necessario rivolgersi a negozi e aziende in Svizzera tedesca.
Domanda: Questa situazione non ha forse un impatto anche sui giovani? Ad esempio, un ragazzo vuole comprare un aereo come punto di partenza. Online non è possibile ottenere consulenza. Quindi, l'unica cosa da fare è contattare un gruppo di aeromodellismo il che non è proprio semplice.
A mio parere, la presenza di negozi di modellismo è molto importante per l'intero sport dell'aeromodellismo.
Purtroppo, con la mentalità odierna del profitto, questo rimane un desiderio.
La redazione augura per l'anno 2026 voli pieni di successo e divertimento. ■

DIE VIER SCHRAUBEN

Es war einmal ein Motor, Märchen beginnen so ist aber leider keines, der sollte an einen Rumpf montiert werden, um eine Einheit zum Flieger zu werden. Da sein Träger schwarz ist, liegt es auf der Hand schwarze Schrauben zu verwenden da sie sichtbar sind. Also ab auf die Suche nach schwarzen M4 Schrauben. Ein Unterfangen das sich als schwierig herausstellen sollte. Bei den Baumärkten wurde ich nicht fündig. Also ab ins Internet der Modellbauläden in der deutsch-Schweiz da es bei uns im Tessin keinen einzigen Laden mehr gibt. Ich wurde fündig. 10 Stück für 4 Franken, doch oh Schreck, zu dem Preis kommt ein Kleinmengenzuschlag von ca. 30 Franken plus Porto von ca. 10 Franken.
Das ergibt einen stolzen Preis von. ca. 44 Franken, Stückpreis ca. 4 Franken.
Fazit: Da wir gezwungen sind in der Deutschschweiz oder in Italien einzukaufen ist es für Artikel im Modellbau für uns nicht leicht.
Ich möchte betonen, dass dies keine Kritik ist. sondern eine Darstellung einer Situation die es bei euch nicht gibt. Klar gibt es in den Baumärkten beschränkt Artikel wie Balsaholz und auch Kieferleisten in kleiner Auswahl. Ist man auf der Suche nach Speziellem, muss man auf Geschäfte und Firmen in der Deutschschweiz ausweichen.
Frage: Hat diese Situation nicht eventuell auch einen Einfluss auf den Nachwuchs? Z.B. Ein Junge möchte einen Flieger kaufen als Einstieg. Online gibt es keine Beratung. Also bleibt nur Kontakt aufzunehmen bei einer Modellflug Gruppe was auch nicht gerade einfach ist. Nach meiner Meinung ist das Vorhanden sein der Modellbauläden sehr wichtig für den gesamten Flugmodellsport Leider bleibt dies mit der heutigen Mentalität des Gewinndenkens ein Wunsch.

Die Redaktion wünscht euch ein Erfolgreiches und tolles Flug-Jahr 2026. ■

STEFAN'S RETRO

MACHT FREUDE

Reisen und Fliegen

- Isle of Wight 20.6. – 4.7.2026
- Umbrien 12.9. – 19.9.2026
- Hangfliegen Jura und Mittelland

Retro-Bausätze

Salto H101	Tweedy	Loki
Pilatus B4	Cirrus	Aurelia
Kaiseradler	Windspiel	Hecht
Olymp	Pirat	Socrat

Bauservice

Styro-Kerne	Frästeile	Rümpfe
Nachbauten	Restaurationen	Raritäten

WWW.STEFANSRETRO.CH

INTERESSE AM HOBBY MODELLFLUG WEITERHIN GROSS

Faszination Modellbau Friedrichshafen 2025

Die Faszination Modellbau Friedrichshafen ist das Mekka des Flugmodellbaus. Dass das Interesse am Hobby Modellflug weiterhin gross ist, erlebten die Aussteller in der Halle A4 auch dieses Jahr aufs Neue. Modellbauer aller Sparten fühlten sich für einen Tag im Paradies, und die Begeisterung war in jeder Ecke spürbar.

Dieser Bericht beschränkt sich auf den Flugmodellbau, denn alles zu erwähnen würde den Rahmen sprengen. Privatpersonen und Clubmitglieder präsentierten ihre Flugmodelle auf Podestflächen oder liessen sie vom Hallendach herabschweben. Das Angebot der Hersteller und Händler reichte von Modellen für Einsteiger und Fortgeschrittene bis hin zu Steuerungen, Elektronik und umfangreichem Zubehör. Der Fortschritt in Technik, Materialien und Elektronik war deutlich sichtbar und zeigte, wie dynamisch sich das Hobby weiterentwickelt.

Show und Action boten die wendigen Indoorslowflyer mit ihren leichten Modellen in der Eingangshalle. Am Freitag zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite, und auf dem angrenzenden Flughafengelände stand alles im Zeichen des Modellflugs. Versierte Piloten demonstrierten ihr Können mit Grossmodellen – besonders Jets dominierten die eindrucksvolle Show und sorgten für begeisterte Zuschauer.

Alles in allem eine bestens organisierte Ausstellung. Und angesichts der zahlreichen Besucher ist klar: Das Interesse am Modellbau ist grösser denn je. ■

Hansjörg Rüegg

Die Jugend hat ihren Platz.

Grosse Ausstellung. (Bild E. Nothelfer)

Grosse Zahl an Oldtimern: Bücker

Das Scamora-Dream-Team (v. l.): Patrick Singer und Thomas Termperli, Verkauf, Daniel Iff, Gechäftsführer, Dia und Ruedi Iff, Gründerfamilie.

40 JAHRE SCAMORA

Der Modellbau-Hotspot im Zürcher Oberland

Ruedi Iff, Gründer der Firma Scamora, erzählt
In seiner umfangreichen Jubiläumsbroschüre erzählt Firmengründer Ruedi Iff nicht nur über die «40 Jahre Firma Scamora», sondern die 20 Jahre vorher, wie er dazu kam, seine technischen Interessen, seine Fähigkeiten und seinen Sinn für Genauigkeit in der Maschinenschlosserausbildung bei Sulzer Winterthur zu erweitern. Das kann als Grundlage für seinen Werdegang angesehen werden.

Vom Slot-Racing zum RC-Racing-Car
Das Ganze begann mit einer 8-Spur-Slot-Racing Piste in Uster. Auf der 50-m-Carrera-Rennbahn wurden mit Autos im Massstab 1:24 heisse Rennen ausgetragen, wobei das Tuning für die Schnellsten unabdingbar war. Der grosse und fast alles bedeutende Schritt kam, als 1973 der erste Schweizer-Meisterschafts-Lauf für RC-Benzinautos im Massstab 1:8 mit 3,5-ccm-Methanolmotoren stattfand. Ein eigentlicher RC-Car-Racing-Boom brach aus. Zahlreiche Freunde unterstützten Ruedi in seinen Aufbauarbeiten. So konnten mit den damaligen einfachen Mitteln erste spannende Rennen mit Zuschauern im Areal von Gerd Vollenweider stattfinden. Das war ein wichtiger Grundstein für Ruedi und sein Samora Racing Team, konnten er doch so später national und international grosse Erfolge feiern. So wurde Roland Iff Europameister 2000 in der Kategorie RC-Car 1:5.

1985 wichtigster Entscheid
Die Überlegungen, ob Importeur oder Detailhandel, müssen für Ruedi nicht einfach gewesen sein. Er wollte sich nicht mit zum Teil langen Transportwegen herumschlagen. Also war sein Entscheid getroffen: «Wir machen einen Modellbauladen von der Pike auf.» Ein Geschäftslokal an der Bahnhofstrasse in Wetzikon konnte für eine damals hohe Miete in einem älteren Zustand übernommen werden. Ruedi schrieb dazu:

«Aller Anfang ist schwer, du bist ein Nobody»;

denn an Erschwernissen sollte es nicht fehlen. Einige Importeure und Hersteller im In- und Ausland wollten Scamora nicht beliefern. Ganz anders der Importeur von Tamiya WITECO (heute Arwico) mit Geschäftsführer René Keller. Da Robbe, Graupner etc. in dieser Sparte noch in den Kinderschuhen steckten, kam Tamiya grad zur rechten Zeit. Grosse Starthilfen waren auch die Freunde der RC-Car-Szene – ein überaus wichtiges Netzwerk. Meisterschaften mit bis zu 90 Teilnehmern wurden ausgetragen, wobei einmal mehr Gerd Vollenweider mit seinen Kollegen an vorderster Front in der Organisation mitgewirkt hat.

Sohn Daniel Iff als Geschäftsführer (1991)
Der als Feinmechaniker ausgebildete Sohn Daniel brachte einiges an Erfahrung im Umgang mit Computern mit. Und der Informatiker Oliver Lohkamp unterstützte die Firma beim Wechsel auf EDV-gestützte Lagerbewirtschaftung und Kassensystem. Dank diesen damaligen Innovationen und Dispo-System konnten die Mindestvorräte errechnet werden; denn, wie damals in der Spielwarenbranche üblich, Firmen, bei denen der

Das Sortiment klar gegliedert und präsentiert.

Jahresbedarf bereits schon im Januar in Nürnberg bestellt werden musste, wurden von der Lieferantenliste gestrichen. Später wurde ein aktueller Online-Shop eingerichtet und die beiden Verkaufsberater – beides gelernte Automechaniker – sorgen für eine hohe Präsenz und Kontinuität. Das grosse Sortiment erstaunt: vom 2-mm-Schräubchen bis zum Helikopter oder Ferrari. Das erklärt u.a. auch das breite Spektrum der Kundschaft. Vom Jugendlichen mit Mutter oder Vater bis zum Senior.

Angenehme Atmosphäre

Beim Eintritt ins Ladengeschäft ist der direkter Blickkontakt zu den Verkaufsberatern und deren Begrüssung freundlich. Geschäftsführer Daniel Iff legt viel Wert auf einen seriösen Kundendienst. Er hält die Firma über Jahrzehnte stabil. Ausbau und Verbesserungen in kleinen Schritten.

Keine hochfliegenden Expansionspläne. Dafür unterhält er eine eigene Reparaturwerkstatt, die sich zusammen mit Lager und Büro direkt unter dem Laden befindet – alles an einem Ort. Der Einstell- und Reparaturservice bietet sich für Einsteiger geradezu an. Jugendliche und Erwachsene sieht man, die nach gelungenem Eingriff an ihrem Modell mit glücklichen Gesichtern das Lokal verlassen – eine kleinere Sache, die grosses Vertrauen schafft. Eingetroffene Bestellungen oder vollendete Reparaturen werden per SMS gemeldet. ■

Emil Giezendanner auf der Basis von Ruedis «Geschichte über 60 Jahre», einem Gespräch mit Geschäftsführer Daniel Iff. Bildmaterial: Scamora 2025.

Reparaturwerkstatt.

Schon beim Eintritt ins Verkaufsgeschäft sind die Schwerpunkte RC-Cars und Flugmodelle erkennbar.

MODELLBAU WINTERMATT

Res Dauwalder

Flug über der Wintermatt.

«Modellbau Wintermatt» verbindet eigentlich zwei Geschichten: Die eine erzählt Aviatik-Geschichte, welche weitgehend unbekannt sein dürfte, und die zweite Geschichte zeigt, wie mithilfe eines kleinen Modellbauprojekts die Pionierarbeit in der Aviatik wiederbelebt werden kann.

Zuerst zur Wintermatt: Unter diesem Namen existiert nordöstlich des Dorfes Kirchlindach immer noch ein Bauernhof. Den meisten Aviatik-Interessierten wie auch vielen Einwohnerinnen und Einwohnern von Kirchlindach dürfte nicht bekannt sein, dass dort 1919 ein Flugfeld existierte. Dieses wurde als Ersatz für das Beundenfeld in Bern, welches immer ungeeigneter wurde, vorgesehen.
Am 8. Januar 1919 fand der erste Posttestflug von Dübendorf nach Oberlindach BE statt; der Flug dauerte ungefähr eine Stunde – je nach Windrichtung und -stärke(!) – und wurde mit einem Doppeldecker Häfeli DH-3 ausgeführt. Es war ein Pilot auf der Wintermatt stationiert, es wurde eine Gastwirtschaft betrieben und schlussendlich ein Hangar aufgebaut; Letzterer wurde aber nie in Betrieb genommen und nach Dübendorf gezügelt. Es war gar ein Pilot permanent in Niederlindach stationiert; zudem wurden Passagierflüge angeboten. Aus dem Jahr 1919 ist mir ein Bild bekannt.
Dieses Flugfeld Wintermatt ist keine zwei Kilometer vom Fluggelände der MG Münchenbuchsee entfernt. Dasselbe gilt für den Gründungsort der Modellfluggruppe: Diese wurde vor 50 Jahren, im Januar 1976, im Restaurant Zur Waage, ebenfalls keine zwei Kilometer von der Wintermatte entfernt, gegründet.
All diese Verknüpfungen führten dazu, dass wir schon lange davon sprachen, die Wintermatt-Geschichte modellbauerisch wiederzubeleben. Nur: Sprechen und handeln sind zwei verschiedene Dinge, ein bekanntes Phänomen …!

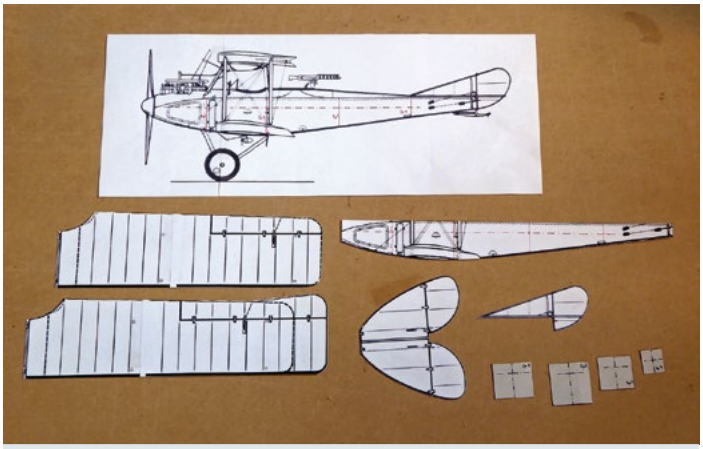
Nun zum Modellbauprojekt: Es ist innerhalb der letzten zwei Jahre schrittweise realisiert worden. Genau genommen, hat Isidor von Arx, einer der Erbauer der manntragenden Nieuport N23 HB-RNB, den Stein ins Rollen gebracht: Er hat ein kleines Modell der Nieuport, angeboten von der Firma Microaces, im Massstab 1:24 erbaut. Seine Fragen zu den Fernsteuerungskomponenten haben uns auf diese Art Modellbau aufmerksam gemacht. Und: Die Lust war geweckt, die Aviatik-Geschichte in dieser Art nachzubauen.
Als Erstes habe ich als Versuch einen Bausatz der Sopwith Camel von Microaces gebaut. Die Teile des Bausatzes aus dünnem bedruckten Depron sind beeindruckend genau hergestellt. Der Zusammenbau macht Spass, ist aber sicher nichts für Anfänger. Der schmucke Doppeldecker wog schlussendlich gut 40 g und flog auf Anhieb erfreulich gut, wenn die

Bild: zVg

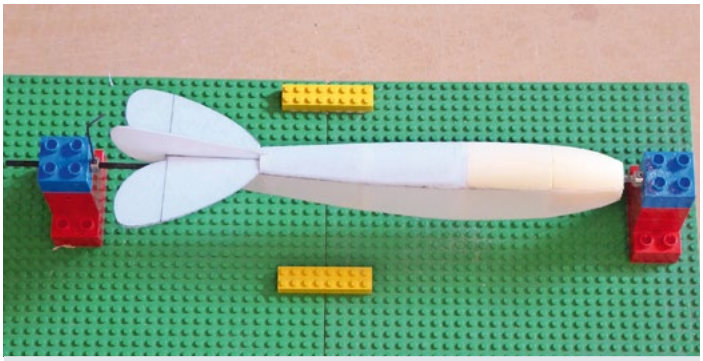
Aufnahme Wintermatt 1919 mit Häfeli DH-3 vor dem Bauernhaus.

Sopwith Camel von Micro Aces im Flug.

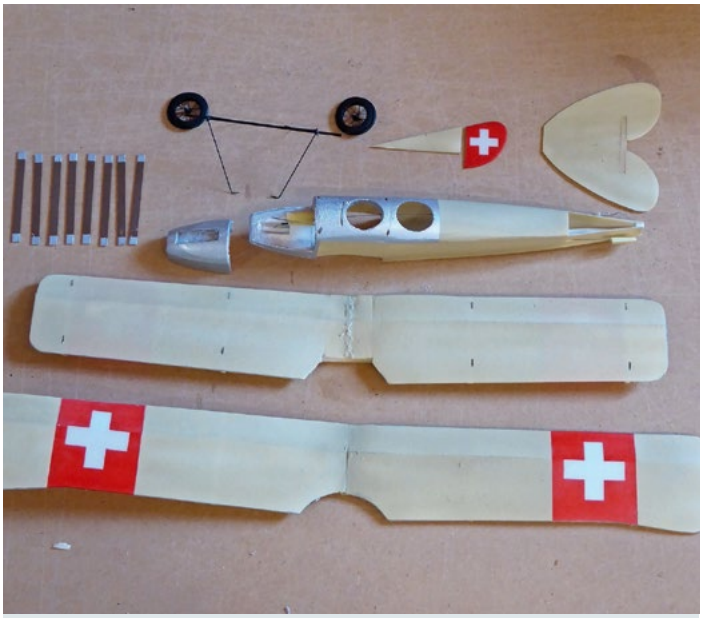
Nieuport N23 mit einem Fluggewicht von 31 g.



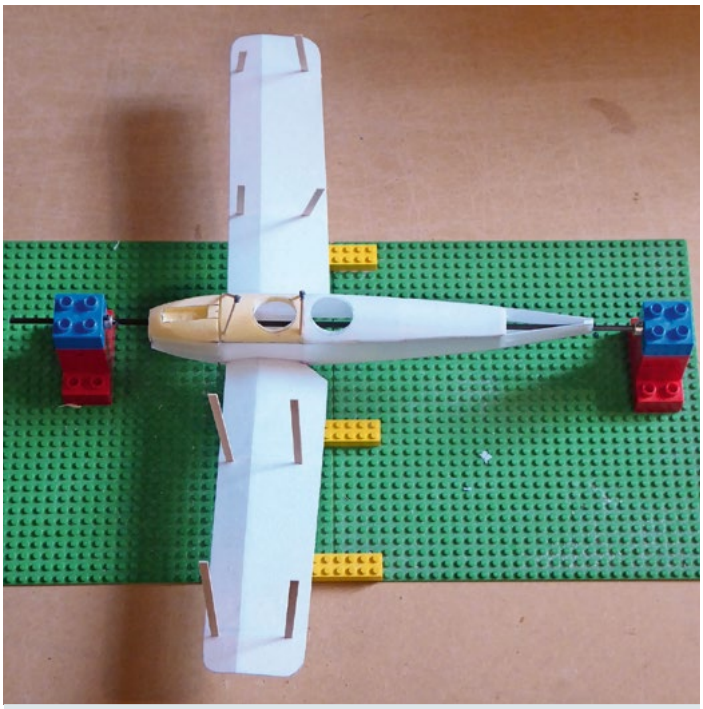
Vergrösserte Dreiseitenansicht mit Konstruktionshinweisen.



Spanten auf CFK-Röhrchen aufgefädelt.



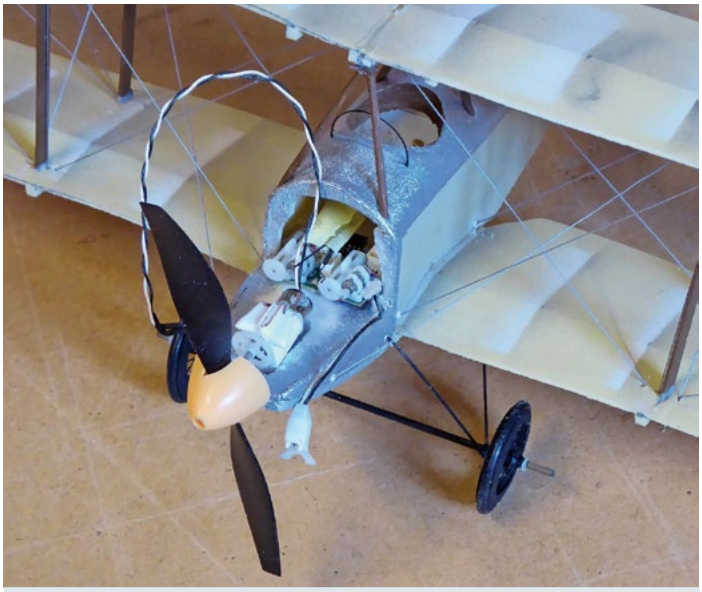
Eingefärbte Einzelteile.



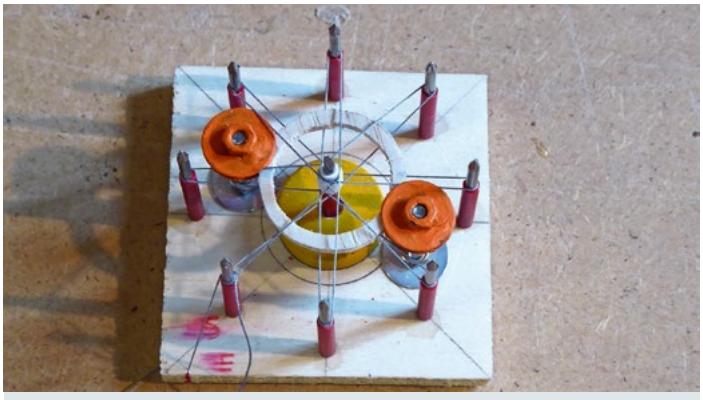
Erste Stellprobe.

Flugbedingungen stimmen – Wind liebt das kleine Flugmodell verständlicherweise nicht!
Der Erfolg liess mich den zweiten Nachbau in Angriff nehmen: Eine Nieuport im Schweizer Design sollte selber mithilfe von Spaltdepron gebaut werden. Die Bauweise sieht derjenigen der Sopwith Camel sehr ähnlich. Ich habe aber bewusst Details wie z.B. die drehende Attrappe des Umlaufmotors zugunsten einer grösseren Alltagstauglichkeit weggelassen. Mit Material wurde extrem sparsam umgegangen, was dazu führte, dass das Fluggewicht inklusive 160-mAh-1S-Lipo flugfertig nur noch 31 g wog! Die Flugeigenschaften sind entsprechend noch besser geworden, vor allem am Abend machen Flüge mit dem kleinen Doppeldecker riesig Spass !
Eigentlich müsste man den Häfeli DH-3 auch so bauen können, oder? Mithilfe einer Dreiseitenansicht, welche mithilfe des Kopierers auf die richtige Grösse gebracht worden ist, sind die ersten Konstruktionsüberlegungen gemacht worden; es folgte das Ausschneiden der Depronteile. Der Aufbau des Modells entspricht der nun bereits recht vertrauten Bauweise: Die Spanten habe ich auf ein CFK-Röhrchen aufgefädelt; das CFK-Röhrchen wird mithilfe von Stellringen in der gewählten Lage fixiert und kann nach Lösen der Stellringe je nach Arbeitsschritt beliebig gedreht werden, die für die Arbeiten passende Höhe kann mithilfe von zusätzlichen Lego-Duplo-Bausteinen gewählt werden. Alle Teile, welche in Form geschliffen werden mussten, entstanden aus Styrofoam und wurden beim Rohbau abschliessend so weit wie möglich ausgehöhlt; jedes fehlende Gramm zählt! Die Rumpfform schien jedenfalls schon recht gut zu passen.
Die Tragflächen entstanden aus 1,5-mm-Spaltdepron; sie haben, wie die Microaces-Modelle, etwa im ersten Flächendrittel einen Knick. Das funktioniert im Betrieb sehr gut! Zur Probe wurden die Teile zusammengesteckt – das war eine äusserst knifflige Angelegenheit. Kurzzeitig zweifelte ich an einem möglichen Erfolg ...! Das Fahrwerk wurde in Bowdenzug-Röhrchen gelagert – wenigstens diese Position war klar und wirkte stabil genug!
Vor dem definitiven Zusammenbau wurden alle Teile eingefärbt:
Die Airbrush-Pistole und ein feiner Pinsel waren die passenden Werkzeuge. Die vorbildgetreue Verspannung gab dem Modellchen die nötige Stabilität – nun sah das Ganze schon etwas besser aus. Die Montage des Getriebemotörchens, des Empfängerbausteins aus der Restekiste und der Ruderanlenkungen waren zwar wiederum sehr nervenaufreibend, aber es war ein Silberstreifen am Horizont erkennbar – das motivierte ...!
Kleine Details wie angedeutete Motorenattrappe, passender Spinner, Kühler und gefärbter Kunststoffpropeller vervollständigen das kleine Modell.
Und ja, richtig beobachtet: Es wurden Speichenräder gebaut! Aus Balsa- und Sperrholz, Stickgarn und Bowdenzug-Röhrchen entstanden mithilfe eines Werkzeugs Speichenräder mit einem Gewicht von knapp 1,5 g pro Stück. Mir sind noch genauere Nachbauarten von Speichenrädern bekannt; meine Variante funktioniert aber zuverlässig und recht schnell und wird meinen Ansprüchen trotz allen Mängeln gerecht.

Erste Flüge in der Region Kirchlindach nahe der Wintermatt.



Einbau der RC- und der Antriebskomponenten; der Akku wird über dem RC-Baustein zu liegen kommen.



Lehre für die Herstellung der Speichenräder.

Technische Daten des «Häfeli DH-3»

Spannweite:	52 cm
Länge:	35 cm
Massstab:	1:24
Antrieb:	Getriebemotor aus der Restekiste
Akku:	Lipo 160 mAh/1S
Fluggewicht:	44 g (inklusive Akku)

Res Dauwalder, hochkonzentriert.

Nun standen die drei Modelle vor mir und die grosse Frage lautete: Wird der Nachbau des Häfeli DH-3 wohl fliegen …?!?
Ich kann es kurz machen: Das Modellchen fliegt ausgezeichnet. Speziell überraschend ist die gute Steuerbarkeit trotz des kleinen Seitenruders: Bereits in den ersten Flügen gelangen an einem windstillen Abend nahe Vorbeiflüge – der Pilot scheint aber noch recht konzentriert zu sein – Entspannung sieht anders aus …! In der Zwischenzeit wurde die Anspannung des Piloten nach zahlreichen geglückten Flügen durch grosse Freude abgelöst! Mehr als 100 Jahre später flog wieder ein Doppeldecker über der Wintermatt – Freude herrscht! ■

Bilder von Philip Rickli und Res Dauwalder

Modellbau Rupperswil
Fachhandel für Flugmodelle
WIR SUCHEN VERSTÄRKUNG!
info@modellbaurupperswil.ch

Hobby Shop Hässig
Breitistrasse 12 - CH-5610 Wohlen
Ihr Modellbauspezialist
www.hobbyshop.ch
Vor 16.00 Uhr bestellt - Versand per A-Post noch heute

KOMMUNIKATION DER GENERATIONEN

Wie in so vielen Vereinen ist es auch im Modellflug ein grosses Thema: «Die Vereine überaltern, wir brauchen Nachwuchs.» Viele Vereine haben schon einiges versucht, wenige Erfolgsstorys sind auch bekannt und veröffentlicht worden, wie zuletzt ein Bericht von Adrian Amrein der Modellflug-gruppe Willisau bewies. Diese animieren zum Nachahmen, doch nicht alle können von solchen Erfolgen berichten, und immer wieder steht die Frage im Raum: «Wieso?» Sind die Jungen heute wirklich alle lieber drinnen am PC, haben sie kein Interesse an der Aviatik, sind sie von der Technik schlichtweg überfordert, oder ist es vielleicht ein viel komplexerer Grund? Was für mich zu 100% klar ist, es sind viele Faktoren, die mitspielen. Einer der wohl relevantesten sind die Unterschiede in der **Kommunikation zwischen den Generationen.**

Wie das bekannte Zitat von Heraklit so schön sagt: «Nichts ist so beständig wie der Wandel.» So auch die Kommunikation. Die Interessen der Jugend verlagern sich, und die Zeit wird immer stärker ausgefüllt, sei es mit Schule, Arbeit, Weiterbildung, Familie oder Hobbys. Umso relevanter wird es, als Verein und Gemeinschaft aktiv auf den Nachwuchs zuzugehen.

Unterschiedliche Kommunikationskanäle

Während die älteren Generationen häufig persönliche Gespräche oder Telefon bevorzugen und sich über klassische Informationskanäle wie Zeitungen und Magazine informieren, finden sich die jüngeren Generationen eher in der Kommunikation über digitale Medien wie Messenger (Whatsapp-Chats & -Communitys), soziale Medien (Instagram, Tiktok, Snapchat) oder Onlineplattformen wie den RealFlight-Simulator, wo sie auch ihre Informationen sammeln.
Die Folge: Informationen erreichen ein jüngeres Publikum oft nicht, wenn sie nur über klassische Kanäle verbreitet werden.

Unterschiedliche Sprache und Ausdrucksweise

Über jede Generation ändert sich die Ausdrucksweise, aktuell stark geprägt von der Globalisierung, finden sich viele englische Worte im täglichen Wortgebrauch, in Nachrichten werden Emojis 😂 ❤️ 🤣 👍 🎁 🙏 😘 🥰 oder Abkürzungen benutzt, die für Ältere unverständlich sein können. Umgekehrt wirkt der Kommunikationsstil von Erwachsenen auf Jugendliche manchmal langatmig oder unnahbar, es entstehen Zweifel, wenn ein falsches oder kein Emoji gebraucht wird: «Ist die Person wütend? Habe ich etwas falsch gemacht?» Auch technische Begriffe aus dem Modellbau können eine Hürde sein, wenn sie nicht niveaugerecht erklärt werden.

Verschiedene Werte und Interessen

Junge Menschen interessieren sich oft für schnelle, visuelle Erlebnisse, neue Technologien oder Action, wohingegen die Werte der älteren Modellbauer vermehrt Geduld, Präzision und das handwerkliche Bauen sind.
Die verschiedenen Aspekte des Modellbaus sprechen die diversen Altersgruppen unterschiedlich stark an – was ein erhöhtes gegenseitiges Verständnis fordert. Am besten ist dies von Jung und weniger Jung mit einer gesunden Portion Neugierde und Offenheit für sein Gegenüber anzugehen.

Verschiedene Lern- und Informationsgewohnheiten

Während ältere Generationen oft am liebsten durch Anleitungen, Bücher oder persönliche Weitergabe von Wissen lernen, da sich dies in den letzten Jahren trotz Informationsflut im www bewährt hat, suchen junge Generationen Infos lieber in Youtube-Videos, Tutorials, Podcasts, digitalen Communitys und Foren. Was sich durch alle Generationen zieht, ist die beliebte «Trial-and-Error»-Strategie! Fühlst du dich von dieser Aussage nicht auch gerade angesprochen? Ich auf jeden Fall!
Hier alle zu erreichen ist nicht möglich, doch gerade für Vereine ist es relevant, auch online eine starke Präsenz zu haben, eine Webseite ist nicht selten ein erster Kontaktpunkt, eine Visitenkarte, die darüber entscheiden kann, ob ein potenziell neues Mitglied den Schritt wagt, persönlich in Kontakt zu treten.

Unterschiedlicher Umgang mit Kritik und Autorität

Durch Autorität und Klarheit konnte früher in vielen Situationen Ordnung geschaffen und Wissen vermitteln werden. Heute ist die Welt deutlich schneller, vernetzter und komplexer geworden. Junge Menschen wachsen ganz anders auf, sie sind in einer Informationsflut mit globalem Austausch und in Selbstbestimmung aufgewachsen. Sie haben ein starkes Bedürfnis, ernst genommen zu werden und sich auf Augenhöhe austauschen zu können. Das bedeutet nicht, dass man ihnen keine Richtung geben darf – wie man das tut, ist entscheidend. Wenn heute Jugendliche nur belehrt oder zu stark gesteuert werden, fühlen sie sich nicht respektiert und verlieren die Freude an der Sache, da sie nicht mehr «ihres» ist. Wenn ihnen aber zugehört wird, sie ernst genommen werden, dann sind sie offen für die Erfahrung und Inputs der älteren Generation. Das heisst, wir brauchen eine Verbindung zu einer neuen Person, bevor wir etwas vermitteln.
Für etwas begeistert werden funktioniert am Besten, wenn man spürt, dass man gesehen wird, wie man ist.
Was braucht es sonst noch? Was beschäftigt uns Modellpiloten und -pilotinnen aktuell? Schickt mir eure Gedanken, die ich in weitere Beiträge einfliessen lassen kann!
Lasst uns gemeinsam fliegen – heute, morgen und für die nächste Generation. ■

Julia Bucher

Whatsapp-Community und Modellflug-Kompetenzcenter Schweiz

MITFLIEGEN STATT NUR ZUSCHAUEN: MIT LEHRER–SCHÜLER-KONZEPT ZUM ERFOLG

An unserer Modellflugshow in Schüpfheim im vergangenen August, wir berichteten hier bereits über den Anlass, haben wir über Mittag Lehrer-Schüler-Slots angeboten. Der Mittag eignete sich perfekt dafür, da wir dann aus Rücksicht auf die Anwohnenden nur elektrisch geflogen sind. Dass es diese Möglichkeit geben wird und was es genau heisst, wurde im Vorfeld schon auf den Flyern geteilt sowie an der Show selbst regelmässig von unserem jungen Speaker-Team geteilt. Anmelden konnte man sich entweder elektronisch per QR-Code, welcher auf den dafür verteilten Flugblättern zu finden war, oder persönlich an der Absperrung zum Vorbereitungsraum.

Der QR-Code wurde 35 Mal gescannt, und schlussendlich durften wir an den beiden Mittagen insgesamt mit 15 Interessierten einen Schnupperflug durchführen. Nach dem Flug durften die Schnupperpiloten beim Speaker-Zelt Informationsmaterial zur Flugschule und zum Einstieg ins Modellfliegen abholen sowie ihre Bändeli mit Sichttasche, die sie als «Schnupperpiloten» auswiesen, mitnehmen.

Der Erfolg zeigte sich schon wenige Wochen später, als der erste Schnupperpilot, der siebenjährige Elyas, am 1.11.2025 seine erste Fluglektion bei Raphael Wicki im Modellflug-Kompetenzcenter erfolgreich absolvierte. Und den zweiten Erfolg konnte der Verein selber mit dem Neuzugang von Valentin verzeichnen. Er ist schon seit der Flugshow fleissig für sein erstes eigenes Modell am Sparen und wird den Verein als Junior ab 2026 ergänzen. Im Verein wird sich hauptsächlich unser Fluglehrer Colin Zamudio (31) um seine Ausbildung kümmern, bis er dann alleine in die Lüfte steigen kann. Mit Valentin zählt unser Verein insgesamt sechs Jungmitglieder unter fünfundzwanzig, die alle in den letzten fünf Jahren zu unserem Verein dazugekommen sind.

Was ist aber der Schlüssel dazu?

Es sind viele Faktoren, die ein Gelingen in der Nachwuchsförderung beeinflussen. Einige, die uns in den letzten Jahren bestätigt wurden, sind:

- Jung(geblieben)e fördern Junge einfacher, es liegt näher, sich so mit dem Vorbild zu identifizieren.
- Gut betreuter Nachwuchs zieht weiteren Nachwuchs an.
- Präsenz in der Region zeigen.
- Willkommenskultur grossschreiben, Neue mit offenen Armen empfangen
- Eltern/Bezugsperson mit ins Boot holen.
- Einstiegskosten senken, wie zum Beispiel mit einem Lehrer-Schüler-System und einem Fluglehrer im Verein.

Für uns als Verein ist der Erfolg mit der Aktion an unserer Flugshow Bestätigung und Ansporn zugleich, diesen Weg weiterzugehen und auch künftig gezielt Gelegenheiten zu schaffen, bei denen Begeisterung für den Modellflug nicht nur gezeigt, sondern erlebt werden kann. ■

Für die Modellfluggruppe Amt Entlebuch,
Julia Bucher

NEUE F3A-KUNSTFLUGPROGRAMME IM 2026

Internationale Programme

Der Dachverband CIAM publiziert alle zwei Jahre neue Programme für die FAI-Klassen im F3A-Kunstflug. Es sind dies die Programme Advanced A-27, Preliminary P-27 und Final F-27.
Bevor in den internationalen Programmen mitgeflogen werden kann, benötigen wir ein regionales und nationales Aufbauprogramm. Der Modellflugverband NOS beschäftigt sich seit Jahren mit diesem Thema und hat das Jugend-Sportförderprogramm Young Silentwings ins Leben gerufen, das es Einsteigern ermöglicht, im Kunstflug Erfahrungen zu sammeln.
Das Programm umfasst folgende Stufen:
- Einbauen eines ARF-Modells mithilfe eines Bauleiters
- Programmieren der notwendigen Einstellungen
- Einfliegen und Einstellen des fertigen Modells
- Regelmässige Trainingsfüge mit einem sinnvollen Aufbau der Figuren
- Freiwillige Teilnahme an einem Sportflyers-Wettbewerb mit Coaching

Die früheren Regionalmeisterschaften wurden durch die Sportflyers-Wettbewerbe ersetzt und die Teilnehmer dürfen an allen Wettbewerben teilnehmen. Der überregionale Gedanke soll helfen, den Kunstflug in verschiedenen Regionen zu fördern und mehrere Einsteigerwettbewerbe anbieten zu können. Die Regionen BOW, NWS und NOS organisieren solche Wettbewerbe, andere Regionen sind herzlich willkommen.

Während die internationalen Programme alle zwei Jahre wechseln, sollen im Einsteigersegment die Programme möglichst lange Bestand haben. Zudem sollen die geflogenen Figuren eine systematische Vorbereitung auf die schwierigeren Programme sein. Aus diesem Grund haben sich die Gründerväter der Sportflyer-Programme Gedanken gemacht, wie die Programme ab 2026 aussehen sollen. Folgende Grundsätze bleiben:
- Möglichst einfache Wettbewerbsorganisation, einfache Auswertung
- Kein Reglement notwendig, Figurenzeichnungen reichen
- Die Programme sind mit verschiedensten, auch günstigen Modellen fliegbar
- Die Teilnahme ist überregional möglich, respektive gewünscht
- Auch an den Wettbewerben werden von erfahrenen Coaches und Punktrichtern Tipps zur Verbesserung abgegeben
- Die Wettbewerbe sollen der Weiterbildung und dem Erfahrungsaustausch dienen

Sportflyers-Basic-Programm

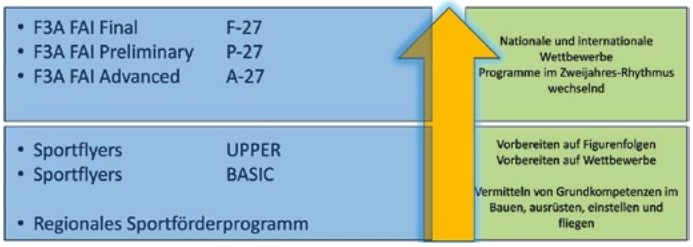
Einführung in ein einfaches Wendefigurenprogramm, das im ofiziellen F3A-Fenster geflogen wird. Erlernen der Grundfiguren Looping, Rollen, Turn, Immelmann, Vrille sowie einfache Kombinationen der Grundfiguren. Es werden neun Figuren geflogen und das Programm dauert rund vier Minuten. Es kann mit allen Arten von marktüblichen Modellen und verschiedenen Antrieben geflogen werden.

Sportflyers-Upper-Programm

Die Figurenfolge wird in Anlehnung zum Basic-Programm möglichst eingehalten. Die Basisfguren werden ergänzt mit zusätzlichen Schwierigkeiten: punktierte Teilrollen, Rollen in gegengleiche Richtung, Figuren aus dem Rückenflug, gerissene Rückenvrille. Es werden dreizehn Figuren geflogen und das Programm dauert rund sechs Minuten.

Verantwortlichkeiten

Die Organisation der nationalen Wettbewerbe «Swissliga» sind im Pflichtenheft der Fachgruppe F3A des SMV. Sie erstellt auch die Selektionsrangliste für Nationalmannschaften, die an EMs und WMs teilnehmen. Es werden Schweizer Meister in den Klassen «Advanced» und «F3A-FAI» gekürt.



Die Sportförderprogramme sowie die Organisation der Sportflyer-Wettbewerbe liegen in der Verantwortung der Regionen. Sie werden, sofern gewünscht, von Vertretern der Fachgruppe dabei unterstützt.

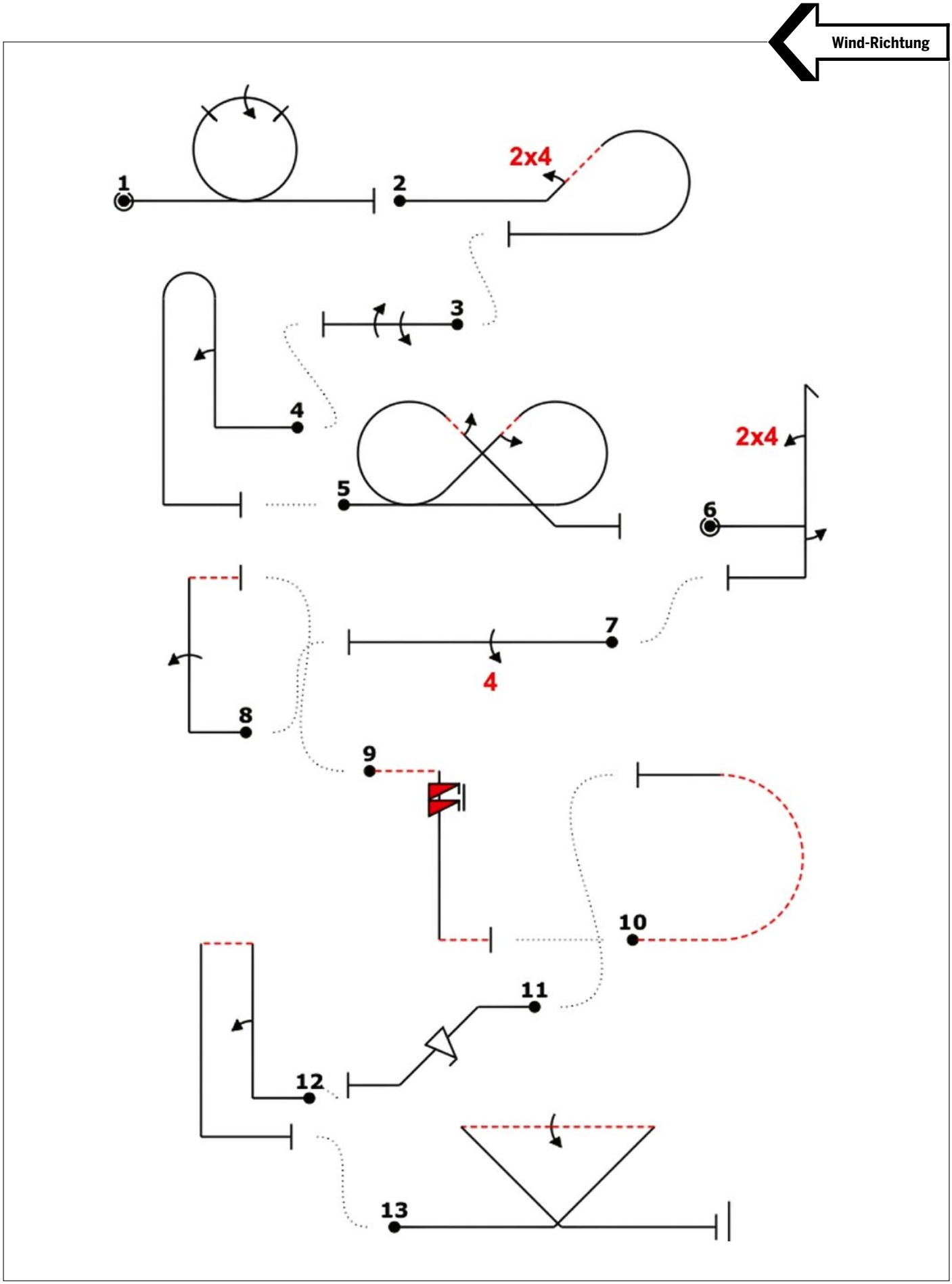
Die Fachgruppe F3A hat sich zum Ziel gesetzt, den Informationsfluss unter den interessierten Kunstfliegern und Punktrichtern zu verbessern. Regelmässige Mail-Informationen sowie ein F3A-Kunstflug-Chat sollen dabei helfen. Interessenten melden sich beim Aktuar der Fachgruppe F3A, Matthias Bosshard. ■

Ansagekarten und Aresti-Zeichnungen zu allen im Artikel erwähnten Programmen findest du hier: www.modellflug.ch

Sportflyers-Upper-Programm (ab 2026)

Nr.	Figur	Ausflug
1	Looping mit ganzer Rolle im Scheitelpunkt	Normal
2	Halbe umgekehrte Cuban-Acht mit 2/4-Punkt-Rolle	Normal
3	Zwei Rollen gegengleich	Normal
4	Humpty-Bump positiv mit halber Rolle aufwärts	Normal
5	Cuban-Acht mit halben Rollen	Normal
6	Turn mit 2/4-Punkt-Rolle auf- und halber Rolle abwärts	Normal
7	Vierpunktrolle	Normal
8	Halber quadratischer Looping mit ganzer Rolle	Rücken
9	Rückenvrille, 2 Umdrehungen	Rücken
10	Halber gestossener Looping	Normal
11	Snap 45° abwärts	Rücken
12	Hoher Hut mit halber Rolle aufwärts	Normal
13	Dreieck mit ganzer Rolle	Normal

Bemerkungen:
- Zentrumsfiguren (1, 3, 5, 7, 9, 11, 12) in der Mitte des Flugfensters
- Alle Rollen in der Mitte der Geraden
- Bei Rollen in gegengleicher Richtung, aber keine Pausen dazwischen
- Figur 1: Länge der Rolle frei wählbar


Wind-Richtung
1
2
2x4
3
4
5
2x4
6
7
4
8
9
10
11
12
13

AKTIVE SCHWEIZER FREIFLUGSPORTLER

Schweizer Freiflugsaison 2025

Eine Saison mit kleinen Erfolgen neigt sich dem Ende zu. Die Ergebnisse waren gut, aber die starken Leistungen der Vorjahre konnten nicht wiederholt werden. An den internationalen Meisterschaften wurden in diesem Jahr keine Spitzenrangierungen erreicht. Lauri Malila konnte seinen Weltmeistertitel im F1A nicht verteidigen. Er hatte sein Modell im zweiten Fly-off zu spitz eingestellt. Mit Samuel Mouret hat ein junger Pilot mit sehr guten Leistungen auf sich aufmerksam gemacht. Auch Urs Muntwyler startete zum ersten Mal an einer internationalen Meisterschaft. Die Vorfälle an der EM 2024 führten dazu, dass einige Piloten nicht an dieser WM teilnahmen. So waren nur drei Piloten aus der Schweiz am Start.
An verschiedenen Weltcups haben wir Resultate erreicht, die zeigen, dass wir mit zur Weltspitze gehören.
In der Sparte F1E konnten die Schweizer nicht an frühere Erfolge anknüpfen. Es war ein weiteres Mal ein Nachteil, dass keine Helfer zur Verfügung standen. National konnten die SM der FAI-Klassen mit einigem Wetterglück durchgeführt werden.
Die Klassen F1A und F1B flogen diese in Plamboz. Im F1A verhindert der Nebel den Beginn des Wettbewerbs. Als sich dieser verzogen hatte,

Bilder: © Kusi Brönnimann

konnten nur noch drei Durchgänge geflogen werden. Ende des dritten Durchganges wurde der Wind immer stärker. So musste nach drei Durchgängen diese Meisterschaft beendet werden.
Mit Dominik Andrist und Samuel Mouret hatten zwei Piloten das Punktemaximum. Im F1B konnten fünf Durchgänge geflogen werden. Der Wind spielte aber auch hier nicht mit. Konnte im ersten noch drei Minuten geflogen werden, mussten die restlichen Flüge auf zwei Minuten begrenzt werden. Hier hatten mit Christian Andrist und Giancarlo Polla zwei Piloten die gefordeten Flugzeiten immer erreicht. Beide Fly-offs wurden im November im Gürbetal geflogen. Die Bedingungen waren optimal und die Flugzeit wurden für beide Klassen auf zehn Minuten festgelegt. Dominik Andrist gewann im F1A mit einer Flugzeit von 7 Minuten 51 Sekunden.
Im F1B gewann Christian Andrist mit einer Flugzeit von 6 Minuten 47 Sekunden.
Die SM F1E wurde in Wikartswil bei Bern durchgeführt. Als Nachteil stellt sich immer mehr die Ausrichtung dieses Hanges heraus. Wir können praktisch nur bei Föhn fliegen. Dieser ist aber mehrheitlich sehr schwach, so ist es meistens ein Thermikfliegen. Dies ist auch immer mehr ein Nachteil für die Piloten, welche im Ausland fliegen. Die Modelle können selten bei Gegenwind eingeflogen werden. Dies zeigen auch die Resultate. Mit Andreas Tschanz hat der Pilot gewonnen, der die Bedingungen am besten beherrscht.
Unser Highlight war sicher der zweite Gürbe-Cup, welcher Ende Oktober durchgeführt wurde. 97 Teilnehmer/innen nahmen an diesem teil. Das Wetter war uns sehr gut gesinnt. Vortag Regen, Freitag und Samstag optimale Bedingungen, Sonntag Regen. In allen Klassen gab es nach den normalen Durchgängen viele Piloten/-innen mit dem Punktemaximum. Christian und Dominik Andrist leiteten kompetent als Wettbewerbsleiter diesen Weltcup. In allen Klassen kam es nach fünf Durchgänge zu Fly-offs. Die Fly-off-Zeit wurde auf 8 Minuten festgelegt. Es zeigte sich, dass dies richtig war. Nur im F1B wurde die Zeit von mehreren Piloten erreicht. Für den Veranstalter wird es bei so ausgeglichen Bedingungen wie an diesen beiden Tagen äussert schwierig, ein Fly-off mit so grosser Beteiligung zu organisieren. Hier ist man auf die Hilfe der anwesenden Piloten/-innen angewiesen. ■

Alfred Andrist

GÜRBE-CUP 2025

Weltklasse im FAI-Freiflug-Weltcup Gürbe-Cup in Mühlethurnen

97 Freiflug-Piloten/-innen aus 15 Ländern starteten am Freitag, 31. Oktober, und Samstag, 1. November 2025, im 2. Gürbe-Weltcup. Dieser von den Freifliegern des Modellvereins Bern alle zwei Jahre nach der Weltmeisterschaft durchgeführte FAI-Weltcup ist auch der Endspurt in der FAI-Weltcup-Jahreswertung im Freiflug.

Die Hauptorganisation des Gürbe-Cups lag bei der Familie Andrist und «befreundeten Orten», wie wir das in der Schweiz bezeichnen. Damit keine tiefen Überflüge oder Aussenlandungen mit Helikoptern mit den Modellflugzeugen negativ interagieren, wurden die Betriebe informiert und eine «Danger Area» beim BAZL beantragt. Diese erscheint im NOTAM für die Aviatiker.
Die Zeitmessung wurde von RC-Piloten des MV Bern und «befreundeten Modellfluggruppen» gemacht. So konnte für jede der bis zu 22 Startstellen ein offizieller Zeitmesser eingesetzt werden. Dies ist auch für die Weiterverbreitung des Freiflugs interessant.
Adrian Eggenberger, Präsident des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV), und Yeginsoy Faruk, Ressort Sport SMV, besuchten den Gürbe-Cup am Freitag. Adrian Eggenberger zu CH-Freiflug-Fachkommissionspräsident Michael Bleuer: «Ich war sehr beeindruckt vom sauberen und ruhigen Ablauf des Gürbe-Cups und von den B/C/Q-Flügen auf sehr hohem Niveau mit den eindrücklichen Hochleistungsflugzeugen.»
Am Freitag starteten die drei Motorseglerkategorien F1B (Gummimotor), F1C (Verbrennungsmotor) und die neue F1Q-Elektro-Klasse. Bei ruhigen Bedingungen mit wenig Wind konnten fünf Durchgänge mit vorgegebenen Flugzeiten von zweimal vier Minuten und dreimal drei Minuten geflogen werden. In der Kategorie F1B (Gummimotor) war fast die gesamte Weltelite am Start. Es waren 3 Schweizer Piloten am Start. Die Wettbewerbsleitung

war bestrebt, im Fly-off die maximal mögliche Flugzeit der Modelle auch möglichst auszufliegen. Die Podestplätze in dieser Kategorie waren in ukrainischer Hand und vereinten zusammen neun Weltmeistertitel:
1. Oleg Kulakowsky/UKR (4 Weltmeistertitel)
2. Alexander Andrukov/ehem. UKR, jetzt USA (3 Weltmeistertitel)
3. Stepan Stefanchuck/UKR (2 Weltmeistertitel)

Die kleinste Kategorie ist die F1C (Verbrennerklasse) mit schlussendlich noch 5 (von 11 gemeldeten) Piloten/-innen. Es siegte Kenneth Faux aus Grossbritannien vor Claus-Peter Wächtler aus Deutschland und Viachseslav Aleksandrov aus der Ukraine. Peter Maurer aus Kehrsatz bei Bern flog auf den 5. Platz.
Die Elektrosegler-Klasse F1Q wurde dieses Jahr erstmals an einer Weltmeisterschaft geflogen. Die drei im Weltcup bestplatzierten Piloten/-innen und ein bzw. zwei Schweizer Piloten waren am Start. Es siegte der Italiener Franco Gradi, der damit die 12.-klassierte Imola Varadi aus Ungarn an der Spitze der Weltrangliste ablöste. Zweiter wurde der Deutsche Andre Seifert vor Mihaly Varadi aus Ungarn. Auch Varadis sind ein «Werksteam», sind sie doch einer der beiden bestbekannten Lieferanten für F1Q-Modelle.

Am Samstag flogen 43 Pilotinnen und Piloten aller Altersklassen die klassischen F1A-Segler mit Hochstart. Hier waren 6 Schweizer und 12 deutsche Piloten am Start, darunter Lauri Malila, Weltmeister 2023. Die schwachen Winde stellten an die Piloten/-innen für die dynamische Starts hohe Anforderungen. Dabei beschleunigen die Piloten/-innen ihre Modelle aus einer tiefen Kurve hinaus und leiten den Abflug mit einem spektakulären Rückwärtsfallen ein. Dieses komplexe Manöver erfordert athletische Kondition und eine gute Falltechnik, ohne die es zu Verletzungen kommen kann. Auf der Schnur wirken Kräfte um die 40 kg, was das 100-Fache des Modellgewichtes ist. Dies bedingt eine entsprechend stabile Bauweise. Mit der 50-m-Schnur werden so Höhen von weit über 100 m erreicht. 22 Piloten, darunter 4 Schweizer, flogen in allen Flügen das Maximum. Beim aufziehenden Regen waren am Abend kaum mehr thermische Aufwinde zu erwarten, und so erreichte keiner der Piloten/-innen die 8 Minuten Flugzeit. Es belegten durchwegs bekannte Spitzenpiloten die vorderen Ränge:
1. Dusan Fric (CZ) – Sieger des 1. Gürbe-Cups 2023
2. Jan Vosejkpa (CZ)
3. Michael Bleuer (CH, MV Rüttenen)

Die Teilnehmer waren von der abwechslungsreichen Landschaft des Gürbetals und der Aussicht in die Bergwelt begeistert. Ein abschliessendes Raclettessen war der Abschluss dieses erfolgreichen Freiflug-Weltcups. Die Resultate finden sich unter anderem auf www.guerbecup.ch. ■

Urs Muntwyler

JAHRESABSCHLUSS DER SWISSAKRO CONNECTION IN BLEIENBACH

Zum Abschluss der Saison 2025 versammelte sich die Swissakro Connection in den Räumlichkeiten der Firma Daetwyler in Bleienbach. Die Wahl des Veranstaltungsorts war keineswegs zufällig, denn genau hier wurde der manntragende Swiss Trainer entwickelt und gebaut – ein Flugzeug, das sich unter Modellpiloten als beliebtes Schleppmodell etabliert hat.

Führung durch das Fliegermuseum

Nach der Begrüssung durch René Koblet und Andy Minnig erhielten die rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, an einer spannenden und abwechslungsreichen Führung durch das interessante Fliegermuseum teilzunehmen. Die Entwicklungsgeschichte des Swiss Trainers wurde anhand zahlreicher Exponate anschaulich dargestellt. Peter Daetwyler und Beat Trösch begeisterten das Publikum durch ihre informativen Vorträge. Dieses Museum ist ein absoluter Geheimtipp unter Flugbegeisterten – ein Besuch lohnt sich jederzeit.

Fotosession: Modell und Original vereint

Anschliessend fand eine besondere Fotosession statt: Neben dem imposanten Originalflugzeug wurden drei Swiss-Trainer-Modelle des Powerschlepp-teams aufgestellt, welche regelmässig in Trainings und bei Wettbewerben zum Einsatz kommen. Das war ein faszinierender und bewegender Moment, und alle Anwesenden, vor allem Peter Daetwyler, waren begeistert.

Am Morgen war eine Führung durch das abwechslungsreiche Fliegermuseum vorgesehen.
Le matin, une visite guidée du passionnant musée de l'aviation était prévue.

Höck und Ausblick

Nach einem gemeinsamen Mittagessen im angrenzenden Restaurant begann der eigentliche Höck. Die Terminplanung für die kommende Saison wurde besprochen und René stellte die neuen Akroprogramme für 2026/2027 vor. Auch ein Austausch mit den Kollegen von der manntragenden Fraktion fand dieses Jahr statt, wie Andy Minnig berichtete. Einige Punktrichter konnten erste Erfahrungen beim Bewerten von grossen Akroseglern sammeln. Claude Rouiller präsentierte seine Erfahrungen mit dem Flight Coach, der in Zukunft sicher an Bedeutung gewinnen wird.

Showteam

Das Showteam zeigte in diesem Jahr zweimal das beliebte Akrokarussell. Ein Video vom OpenFly im Gäu vermittelte zudem einen Einblick in die Vorbereitungen und den Ablauf einer Flugvorführung.

Peter Daetwyler, Sohn von Max Daetwyler, vor dem original Swiss Trainer. Im Vordergrund drei unserer Modelle, die bei uns regelmässig im Einsatz sind.
Peter Daetwyler, fils de Max Daetwyler, tout aussi passionné d'aviation que son père, devant le Swiss Trainer original. Au premier plan, trois de nos modèles actuels.

Mit diesem abwechslungsreichen und interessanten Höck endete eine rundum gelungene und erfolgreiche Saison. Die Vorfreude auf die Flugsaison 2026 ist bereits jetzt spürbar.

Youtube-Video vom OpenFly 2025 beim MFV Gäu

Informationen zum Schnuppertag und zu den verschiedenen Anlässen und Trainings auf der Webseite: www.swissakro.ch

Das Original

Der Swiss Trainer (Dätwyler MD3-160) ist ein zweisitziges Metall-Trainingsflugzeug aus der Schweiz. Entwickelt von Max Daetwyler, eignet es sich für Pilotenausbildung, Reisen, Kunstflug und Segelschlepp. Die modulare Bauweise sorgt für eine einfache, kostengünstige Struktur; viele Bauteile wie Steuerflächen und Klappen sind im Aufbau identisch und vereinfachen so die Produktion. Der MD3-160 wurde später in Malaysia als SME Aero Tiga gebaut.

Das Modell

Welcher Modellpilot kennt es nicht, das Modell des Swiss Trainers mit seinem markanten Erscheinungsbild. Auf unzähligen Modellflugplätzen in ganz Europa trifft man dieses aussergewöhnliche Modell an. Es ist bekannt für seine hervorragenden Flugeigenschaften und sein gutmütiges Start- und Landeverhalten. Mit einer leistungsstarken Motorisierung eignet es sich besonders gut als Schleppflugzeug. Kein Wunder, leistet es in unserer Segelakroszene beste Dienste. ■

Hans Gratwohl, Fotos von Christian Joos

CLÔTURE DE LA SAISON DE LA SWISSAKRO CONNECTION À BLEIENBACH

À la fin de la saison 2025, la Swissakro Connection s'est réunie dans les locaux de la société Daetwyler à Bleienbach. Le choix du lieu n'était pas un hasard, car c'est précisément ici que le Swiss Trainer grandeur a été développé et construit. Ce modèle s'est imposé comme une référence pour remorquage de planeurs.

Visite guidée du musée de l'aviation

Après avoir été accueillis par René Koblet et Andy Minnig, les quelque 50 participants ont eu l'occasion de participer à une visite guidée passionnante du Musée de l'aviation. L'histoire du développement du Swiss Trainer a été présentée de manière vivante à l'aide de nombreuses pièces exposées. Peter Daetwyler et Beat Trösch ont enthousiasmé le public avec leurs exposés et anecdotes. Ce musée est un lieu incontournable pour les passionnés d'aviation – il vaut vraiment le détour.

Peter Daetwyler erzählt viele interessante Details aus der Entstehungsgeschichte des Swiss Trainers. Hier steht er neben einem eigenentwickelten Triebwerk, das leider nie zertifiziert werden konnte.
Peter Daetwyler raconte de nombreuses anecdotes sur l'histoire du Swiss Trainer. Ici, il se tient à côté d'un moteur développé spécialement pour cet avion. Ce moteur n'a toutefois jamais été homologué.

Séance photo: modèle réduit et original réunis

Une séance photo spéciale a ensuite eu lieu: trois modèles réduits du Swiss Trainer de l'équipe de remorquage, régulièrement utilisés lors des entraînements et des compétitions, ont été placés à côté de l'imposant avion original. Ce fut un moment fascinant et émouvant, et toutes les personnes présentes, en particulier Peter Daetwyler, ont été enthousiasmées.

Réunion et perspectives pour la saison à venir

Après le repas partagé dans le restaurant voisin, la réunion proprement dite a commencé. Le calendrier de la saison à venir ainsi que les nouveaux programmes de vol pour 2026/2027 ont été présentés. Comme l'a rapporté Andy Minnig, un échange avec les collègues de la voltige planeur «grandeur» a également eu lieu cette année. Plusieurs juges ont pu acquérir une première expérience dans l'évaluation des vols de concours de cette discipline. Claude Rouiller a présenté son expérience avec l'outil «Flight Coach», qui va certainement gagner en importance à l'avenir.

Showteam

Cette année, l'équipe de démonstration a présenté à deux reprises le très populaire carrousel acrobatique. Une vidéo de l'OpenFly à Gäu a également donné un aperçu des préparatifs et du déroulement d'une démonstration de vol.
Cette réunion variée et intéressante a clôturé une saison couronnée de succès. L'impatience de voir arriver la saison de vol 2026 est déjà palpable.

Vidéo Youtube à l'OpenFly du MFV Gäu

Les informations pour la journée d'initiation, les différents événements et les entraînements sont disponibles sur le site web www.swissakro.ch.

Le sujet original

Le Swiss Trainer (Dätwyler MD3-160) est un avion d'entraînement métallique biplace suisse. Développé par Max Daetwyler, il est adapté à la formation des pilotes, aux voyages, à la voltige aérienne et au remorquage de planeurs. Sa conception modulaire garantit une structure simple et économique; de nombreux composants, tels que les surfaces de contrôle et les volets, sont identiques dans leur conception, ce qui simplifie la production. Le MD3-160 a ensuite été construit en Malaisie sous le nom de SME Aero Tiga.

Le modèle réduit

Quel pilote de modèle réduit ne connaît pas le Swiss Trainer et ses lignes caractéristiques? On rencontre ce modèle exceptionnel sur d'innombrables terrains d'aéromodélisme à travers toute l'Europe. Il est réputé pour ses excellentes caractéristiques de vol et son comportement docile au décollage et à l'atterrissage. Doté d'une motorisation puissante, il est particulièrement adapté au remorquage. Pas étonnant qu'il soit aussi apprécié dans le domaine de la voltige planeur. ■

Trad. Samuel Rouiller, Photos de Christian Joos

Region NOS

DREI INTERNATIONALE WETTBEWERBE ERFOLGREICH DURCHGEFÜHRT

2025 erfolgreiches Jahr des Sports

Elektroflug

Der Elektroflug war bekanntlich im NOS zuerst angekommen: Es war der Militky Cup in Pfäffikon 1973. Im vergangenen Jahr wurden zwei internationale Elektroflugmeisterschaften ausgetragen – eine davon kombiniert mit einer Schweizer Meisterschaft – sowie wie eine Schweizer Meisterschaft.

- Militky Cup, MV Pfäffikon, F5J Thermiksegler mit Höhenlogger: FAI World Cup und Eurotour.
- F5J Thermiksegler: Schweizer Meisterschaft bei der MG Winterthur.
- F5B Multi-Task-Segler: Eurotour und Schweizer Meisterschaft bei der MG Buttikon.

Auch dieses Jahr sind bereits zwei internationale Elektroflugmeisterschaften im Rahmen des FAI-Sportkalenders eingeplant. F5J bei der MG Pfäffikon sowie F5B bei der MG Gossau ZH.

Es muss uns ein Anliegen sein, den organisierenden Vereinen auch im Namen der Teilnehmenden herzlich zu danken. Sie alle leisten einen grossartigen Beitrag an die Förderungen unseres interessanten Flugsports.

RC-Kunstflug

Damit nicht genug: Einmal mehr durfte der F3A Coupe des Alpes eine Woche nach dem World Cup in Liechtenstein bei der MG Reichenburg stattfinden. Nicht vergessen wollen wir den Sportflyers-Wettbewerb bei der MG Uster als wichtigen Jugendbeitrag.
Der internationale Coupe des Alpes wird einmal mehr als 2026 F3A FAI World Cup organisiert. Diesmal bei der MG Flaachtal.

Am Anfang die «private» Initiative

Die verschiedenen Wettbewerbsklassen werden im SMV verschieden angestossen. Dort, wo die Fachkommissionen weitgehend inaktiv bleiben, springen immer wieder von einer Sparte begeisterte Kollegen ein.
Im NOS wurde vor einiger Zeit die «MG Impuls Sport» gegründet, deren Cracks mit ihrem Leiter Emil Giezendanner an allen oben geschilderten Anlässen aktiv beteiligt waren. Aus seiner Sicht entwickeln sich solche Initiativen oftmals zum Königsweg, um gefährdete Sparten durchzubringen. Wie die Vergangenheit zeigt, haben solche Systeme – die eben keine Systeme sind – nicht nur ganze Wettbewerbsklassen gerettet, sondern auch neue entwickelt, wie z.B. Sportflyers. Allerdings muss bei solchen Neuschöpfungen darauf geachtet werden, dass diese nicht zu früh in irgendwelche Verbandstrukturen gezwungen werden und damit bürokratische Hierarchien statt Attraktivität und Initiativen fördern. Und zuletzt darf auch für solch freie Initianten die Kleinarbeit nicht vergessen gehen. Es muss zuerst eine klare Vereinbarung mit dem organisierenden Verein (wer macht was?) getroffen werden: Eine Auswertung ist zu etablieren oder Diplome müssen gedruckt werden usw. ■

GZ

Auch als RC-Modell ist die T-28 Trojan sehr beliebt und kunstflugtauglich.

RC-KUNSTFLUG MIT ELEKTRO-SEMI-SCALE-MODELLEN

Eine sehr offene Ergänzung zu F3A und IMAC

In beiden oben aufgeführten Kunstflugklassen F3A und IMAC kommen sich die Modelle optisch immer näher. Beim F3A-Kunstflug sind die beiden Typen «Doppeldecker» und «Eindecker» mit kurzen Leitflügeln verbreitet. Stark fordernde Programme lassen offenbar wenig abweichende Optimierungen zu.
Beim Kunstflug mit Grossmodellen F3M (FAI oder IMAC1) werden verkleinerte Maschinen des manntragenden Kunstflugs eingesetzt: «The model aircraft must be a scaled-down version of a full-size aerobatic aircraft. The general outlines of the model shall approximate the full size outlines of the subject aircraft. Exact scale is not required. (FAI Sporting Code 5.10.1.)

Grosse Ähnlichkeit der manntragenden Kunstflugmaschinen

Auch die manntragenden Kunstflugmaschinen gleichen sich einander an. Wie soll ich als Laie eine EXTRA X mit einer EXTRA Y vergleichen können – an den Kabinenhauben? Auch Fotos von IMAC-Anlässen zeigen eine grosse Ähnlichkeit zwischen den eingesetzten Flugzeugmodellen.

Ein riesiges Angebot an kunstflugtauglichen Modellen

Der Markt bietet heute ein fast grenzenloses Angebot an wunderschönen Semi-Scale-Modellen an. Das vielfältige Angebot besteht aus Schaumstoffmodellen, deren Qualität auch kritischen Blicken problemlos standhält, ebenfalls schöne Holz-Folien-Konstruktionen, und schliesslich die Voll-GFK/CFK-Modelle. Vielerlei Hybride nicht zu vergessen. Nur ein kleiner Teil davon bildet manntragende Kunstflugmaschinen nach. Die Palette reicht von Hoch- und Tiefdeckern aus der bunten Welt der Flugzeuge. Luftwaffen-

Schöner Trainer Pilatus PC 7 – hier im Original – bietet sich für den RC-Kunstflug an.

Schulflugzeuge, Warbirds und viele andere Kategorien. Sie sind heute klar in der Mehrheit auf den meisten unserer Modellflugplätze.

Das fast unerschöpfliche Potenzial nutzen

Als Beobachter lässt sich rasch erkennen, dass mit all den schönen Elektro-Semi-Scale-Modellen nicht nur von links nach rechts und umgekehrt geflogen wird, sondern auch Kunstflugfiguren aller Schwierigkeitsgrade. Deshalb stellt sich die Frage, ob ein Teil dieser Kollegen nicht für einen schönen Wettbewerb zu gewinnen wäre. Sei es als Einstiegsdroge oder als schöne Abwechslung. Aus meiner Sicht: Ein Versuch lohnt sich. Übrigens besteht die Möglichkeit, im Rahmen des Sportflyers bei der MG Breitenbach (6. Juni) ein erstes Versuchsfliegen zu starten. ■

Emil Giezendanner
https://silentwings.ch/kunstflug-aerobatics

Zusätzliche Kategorie für Sportflyers
RC-Kunstflug mit Semi-Scale Modellen kann an Sportflyers-Wettbewerben auch für Junioren durchgeführt werden.
Achtung: Für Junioren ist die Grösse des Modells frei.

MARCO CANTONI, PRÄSIDENT FAKO F5 ELEKTROMODELLFLUG

Elektroflug: Mehr als einen Elektromotor einzusetzen

Was in der personentragenden Luftfahrt noch ein Nischenprodukt ist, hat im Modellflug längst Einzug gehalten: Elektromotoren sind mittlerweile die am häufigsten eingesetzten Antriebe für Flugmodelle. Warum der Elektroflug in den Augen von Fako-Präsident Marco Cantoni (fast) ein Opfer seines Erfolgs geworden ist.

Marco Cantoni kam Anfang der 1990er-Jahre erstmals mit Elektroflug in Berührung. «Als Physiker habe ich ein Gespür für Elektromotoren und Zusammenhänge – ich fand es interessant.» Mabuchi-Motor und Nickel-Cadmium-Batterien liessen damals nur sehr kurze Flüge mit bescheidener Leistung zu. Hohes Gewicht und geringe Kapazität der Akkus, schlechter Wirkungsgrad und geringe Leistung der Motoren waren Synonyme für das elektrische Fliegen. Das hielt ihn vorerst davon ab, ernsthaft in den Elektroflug einzusteigen. Bis dahin hatte er bereits Erfahrungen mit Modellsegelflug, Kunst- und Motorflug gesammelt und den Helikopterflug entdeckt. Als ihn seine Arbeit für zweieinhalb Jahre nach Japan führte, war er einer der wenigen, die 3D-Helikopter-Modelle beherrschten. Prompt erhielt er das Angebot, Modelle für einen japanischen Hersteller zu testen. Zurück in der Schweiz, wurde ihm der Trainingsaufwand fürs Helikopterfliegen nebst Beruf und Familie zu gross. In Japan hatte er Urs Leodolter einen Elektrosegler mit einem, damals ganz neu, Brushless-Motor abkaufen können. Aus dem wiederentdeckten Interesse am Elektroflug wurde dann aber schnell mehr.

Zur FAI-Kategorie F5 zählen heute acht Disziplinen. F5B, in Anlehnung an F3B, die Klasse der schnellen Elektrosegler, «Hotliner» im Volksmund, war eine der ersten. F5D, Elektro-Pylon-Racing, wurde lange Jahre an Weltmeisterschaften gleichzeitig mit F5B durchgeführt, ist heute aber aus organisatorischen Gründen mit den Verbrenner-Pylonrennern zusammengelegt. F5A, Kunstflug, und F5C, Helikopter, waren eine Zeit lang provisorische Kategorien, welche Pionierarbeit leisteten und den technischen Limiten der ursprünglichen Elektroantriebe Tribut zollten. Was vor 25 Jahren undenkbar schien, ist heute in den vormals von Verbrennungsmotoren dominierten Disziplinen F3A und F3C selbstverständlich. Es gibt praktisch keine Modellflugkategorien, in welchen die Elektroantriebe den Verbrennungsmotor nicht ersetzt haben. Eine grosse und berechtigte Ausnahme sind die Disziplinen mit vorbildgetreuen Modellen.

Heute sind F5A, F5C und F5D verschwunden und neue Disziplinen sind dazugekommen. Wenn man ketzerisch sein will, sind einige davon in den Augen von Marco Cantoni keine typischen Elektroflugkategorien im ursprünglichen Sinn. So entstand die F5J – Cantoni betreibt sie selbst – aus der F3J. Die Flugaufgaben sind in beiden Kategorien praktisch identisch. Starten, 10 Minuten fliegen, Ziellandung. Der einzige Unterschied besteht darin, dass ein Elektromotor die Seilwinde ersetzt. Genauso

entstand aus der Kategorie F3K, Schleudersegler, die Disziplin F5K. Es sind dieselben Modelle wie in der F3K, mit dem Unterschied, dass sie nicht in die Luft geschleudert, sondern mit dem Elektromotor gestartet werden. «Ich habe mir erlaubt, im CIAM-Subkomitee zu sagen, dass F5J, F5K und F5L eigentlich keine Elektroflugkategorien mit Pioniercharakter mehr seien. Ich wurde fast als Nestbeschmutzer angesehen, aber ich begründe es so: In den genannten Kategorien ersetzen die Motoren lediglich Hochstartwinden, Wurfarme oder Gummiseile, im Vergleich zu F5B, wo es auf den Motor, den Propeller und die Art, wie man die elektronisch limitierte Energie einsetzt, ankommt. Auch der Einsatz von Telemetrie (wie in der Formel 1), in F5B obligatorischer Bestandteil der Ausrüstung, ist in diesen Disziplinen verboten.»

Umdrehungen gespart, Kategorie beerdigt

Die F5B ist Cantonis grosse Leidenschaft. «Sie war in meinen Augen ein Technologietreiber. Neue Entwicklungen wurden schnell integriert, was technisch möglich wurde, wurde schnell erlaubt. In dieser Kategorie wurden auch erstmals Lithium-Polymer-Akkus eingesetzt», fasst er zusammen. Mit den spezialisierten Elektroseglern wird ein 150-Meter-Kurs in 200 Sekunden so oft wie möglich abgeflogen, gefolgt von einem Dauerflug von 10 Minuten mit anschliessender Präzisionslandung. Von Anfang an nahmen Schweizer eine führende Rolle in der F5B ein. Seit 2001 haben Schweizer Piloten fünf Weltmeistertitel gewonnen: Zweimal Urs Leodolter, zweimal Remo Frattini und einmal Thomas Wäckerlin *(Anmerkung Redaktion)*. Seither galten die Schweizer immer als Podestanwärter an Weltmeisterschaften und brachten oft Medaillen nach Hause. Die F5B war, wie schon erwähnt, stark mit dem Pylon Racing (F5D) verknüpft. Die kleinen Propeller dieser Modelle drehen sich aber um die 45 000 Mal pro Minute, was einen kreischenden Lärm verursacht. In der dicht besiedelten Schweiz wurde das zum Problem. Schliesslich schrieb man hier Getriebemotoren vor, die grössere Propeller mit nur 10 000 Umdrehungen antrieben. «Damit waren wir aber international nicht mehr kompetitiv. So starb diese Kategorie hierzulande aus», sagt Cantoni.
Seit 2002 ist Cantoni Mitglied der Nationalmannschaft, sechs Jahre später trat er der Fako als Regionaldelegierter der Romandie bei. Seine Motivation war, dass er Reglemente nicht mehr nur hinnehmen, sondern aktiv mitgestalten wollte. Seit mehreren Jahren ist er nun Fako-Präsident und damit auch in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass Meisterschaften durchgeführt und Nationalmannschaften gebildet werden. Die Schwierigkeit liegt darin, all den Kategorien und Disziplinen gerecht zu werden. Es gibt laut FAI/CIAM 32 offizielle Disziplinen in den Kategorien Freiflug, Fesselflug, RC-Flug, Elektroflug, Scale-Klassen, Space und Drohnen. «Man tut dem Modellflug keinen Gefallen, wenn man in jeder Disziplin Weltmeisterschaften durchführen will. So gräbt man einander Piloten ab und es kommt zu Terminkonflikten.» Cantoni ist selbst davon betroffen. In den Sommermonaten ist er fast jedes Wochenende unterwegs, um an Eurotour- und World-Cup-Wettbewerben der Kategorien F5B oder F5J oder an Welt- oder Europameisterschaften teilzunehmen.

Keine Plauschflieger

Fürs Training steht ihm ein eigenes Gelände zur Verfügung. Auf dem Platz bei seinem Verein ist Cantoni deshalb während der Vorbereitungen auf einen Wettbewerb seltener anzutreffen, und wenn, dann «nur» mit einem Kunstflieger, Helikopter oder Jet zum «Genussfliegen» und Austausch mit Kollegen. Das hat auch mit dem Einsatzprofil der F5B-Modelle zu tun. «Sie sind darauf ausgelegt, innerhalb von 1,5 Sekunden auf knapp 300 km/h zu beschleunigen, und nicht, um längere Zeit mit Vollgas zu fliegen. Es sind keine Plauschflieger.» Die Nutzung solch spezifischer Sportgeräte trägt nicht zur Erleichterung der Nachwuchssuche bei. Das liegt nicht einmal daran, dass die Modelle besonders schwierig zu fliegen wären. «Wenn Nachwuchspiloten von einem erfahrenen Piloten betreut werden, beherrschen sie die Modelle innerhalb eines Jahres und können sie an Wettbewerben fliegen», sagt Cantoni. Diese Modelle sind aber ausserhalb eines Wettbewerbes kaum einsetzbar. Beim Hangfliegen oder im Gruppenwettbewerb sind sie ungeeignet, und zum genussvollen Thermikfliegen gibt es viel bessere Modelle.
In Disziplinen wie z.B. F5J sind hingegen die Kosten von rund 3000 Franken für ein High-Tech-Modell besonders für Junioren ein Hindernis. Insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass es in drei Versionen für schwachen, mittleren und starken Wind angeschafft werden muss, um an einer EM oder WM teilzunehmen.

Interesse für Sport wecken

In der CIAM hat man auch erkannt, dass in vielen Disziplinen die Anzahl der Wettbewerbspiloten abnimmt. Reglementsänderungen können da kaum Abhilfe schaffen: «In der F5B kamen wir aber zum Schluss, dass eine zu dramatische Änderung die Kategorie aussterben lassen würde. Hersteller zu finden, die wegen einigen wenigen Piloten weltweit ein neues Modell herstellen würden, ist unrealistisch.»
Konzentration auf Kerndisziplinen wäre ein mutiger Schritt. Generell scheint aber auch das Wettbewerbsfliegen nicht mehr so attraktiv zu sein. Eine Aufgabe aller Fakos ist es, das Interesse für den Sport zu wecken. «Ich würde mich freuen, wenn sich einmal eine Gruppe meldet, die ein Nationalmannschaftstraining bei sich durchführen würde. Das wäre eine gute Gelegenheit für die Gruppenmitglieder, den Sport kennenzulernen.» Cantoni weiss, dass viele sich nicht trauen, Wettbewerbspiloten um Rat zu fragen. «Aber wir sind froh, wenn sie sich melden. Man darf auch mit banalen Fragen auf uns zukommen.»

Unvergessliche Vater-Sohn-Momente

Einer von Marco Cantonis sportlichen Konkurrenten ist sein Sohn. «Heuer verdrängte er mich an den Schweizer Meisterschaften vom 2. auf den 3. Platz, trotz nur drei absolvierten Trainings», sagt Cantoni. «Ihn interessieren hauptsächlich schnelle Modelle, auch Jet-Modelle. Aber seine Ambitionen reichen über das Modellfliegen hinaus: Er befindet sich mitten im SPHAIR-Assessment.»

Das gemeinsame Hobby von Vater und Sohn hat auch für unvergessliche Momente für die ganze Familie gesorgt. «Wir waren zusammen in Japan und Australien an Weltmeisterschaften und hatten eine schöne Zeit als Vater-Sohn-Gespann im Wettbewerb und als Familie im miteingeplanten Familienurlaub.» ■

Das Interview führte Andrea Bolliger

Glocknerhof
FERIENHOTEL
A-9771 Berg im Drautal 43
Tel. +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
glocknerhof.at

Fliegen in Kärnten
Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur
Hangfluggelände gut erreichbar
Flugschule mit Trainer Marco: Fläche & Heli
Events: Schleppwochen, Spezial-Trainings
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness, Sportangebot & Abwechslung **für die ganze Familie**.
KÄRNTEN Ausgezeichneter Betrieb

56. Zäziwiler Hangflug-wettbewerb
Freundschaftswettbewerb Segelflug
8. März (Verschiebedatum 22. März), Zäziwil
Patrick Schüpbach
www.mg-gh.ch

Treffen Gummi-/CO_2-Motor- angetriebene Modelle
3. April, Flugplatz Sitterdorf
gwirth@swissonline.ch
www.gummimotor.ch

Fesselflug – Saison-eröffnungsfliegen
Alle Fesselflugkategorien
11. April, 4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest
danielbaumann47@hotmail.com
www.fesselflug.ch

24. Nordwestschweizer Modellbaubörse
Modellbaubörse für jedermann
11. April, Brislach
Marius Schmidlin
www.mfvbrislach.ch

Hang-Segelmodellfliegen Weid-Hof
IG Albatros Oldtimersegel-flugzeuge
Sonntag, 26. April
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

35. Internationales Modell-Oldtimertreffen Frauenfeld
Nachbauten von Motorflug-zeugen bis und mit Jahrgang vom Veranstaltungsjahr minus 30 Jahre zurück.
9. Mai, Frauenfeld, Allmend, GPS-Koordinaten:
47.5750361, 8.90897
praesident@mg-frauenfeld.ch
https://www.mg-frauenfeld.ch/

MILITKY-CUP
49. Internationales Elektroflug-Meeting Pfäffikon
15. bis 17. Mai, Flugplatz MV Pfäffikon
- 2026 FAI World Cup F5J
- Innovation Day (17. Mai)

https://mfvp.ch/ und
https://silentwings.ch/

Schleppfliegen Wil
IG Albatros Oldtimersegel-flugzeuge, Samstag, 16. Mai
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

2. Helitreffen
Freies Fliegen unter Gleich-gesinnten
30. Mai, Rohrbach
sekretaer@mgrohrbach.club-desk.com
www.mgrohrbach.ch

Sportflyers 2026
6. Juni bei der MG Breitenbach
Programme:
- Basics
- Upper
- Semi-Scale-Kunstflug

https://www.mgbreitenbach.ch/
felix.andres@bluewin.ch

30. Modellmotoren-Sammlertreffen
Börse, Ausstellung und Vorfüh-rungen
13. Juni, ab 10 Uhr, Restaurant Bären, 3096 Oberbalm
Daniel Gurtner,
gumotech@bluewin.ch
www.meca-region16.de

2026 F5J Interregio
20. evtl. 21. Juni bei der MG Weinfelden
https://silentwings.ch/agenda

Antik-Segelmodellfliegen Tschuggen Arosa
IG Albatros Oldtimersegel-flugzeuge
20./21. Juni
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Internat. JURA-CUP Fessel-flug
Kat. F2A Speed, F2C Team Racing, F2F Team Racing, F2G Elektrospeed
20./21. Juni, 4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

20

Indoor-Fliegen in Goldau
Sonntag, 29. März 2026

Dreifachturnhalle Berufsbildungszentrum Goldau

09:00 - 16:00 Showfliegen mit:
- Bastelecke
- Wurfgleiter Weitwurf-Wettbewerb der Kinder
- Demonstration Jet-Triebwerk
- Publikumswettbewerb
- Modelleisenbahn zum selber fahren
- grosse Ausstellung verschiedener Modellsparten (Schiff, U-Boot, LKW, Auto, Jet & Helikopter)
- manntragendes Segelflugzeug
- F/A-18, 3D- und RC-Flugsimulator
- Propeller-Beizli
- ab 16:00 Uhr Rangverkündigungen

SMC LUZERN

Infos unter www.igma.ch

Eintritt frei!

Auf Ihren Besuch freut sich die IG-Modellflugplatz Arth

MODELLFLUGVEREIN HB DINTIKON CH

VIANCO ARENA BRUNEGG

3.MODELLFLUGBÖRSE MITTELLAND

VERKAUFEN/SUCHEN/VERHANDELN/KAUFEN

EINTRITT GRATIS

WANN: Samstag **14. März 2026 ab 10 Uhr**

WO: **VIANCO ARENA BRUNEGG**
Autobahndreieck A1/A3, nahe Flugplatz Birrfeld

MIT: **FLIEGERBEIZ ab 8 Uhr geöffnet**

QR CODE SCANNEN und VERKAUFSTISCH RESERVIEREN

Modellflugverein Dintikon

www.mvdintikon.ch

Treffen für Bauplan und Eigenbauflugmodelle
27. /28. Juni, Fluggelände Huttwil
www.mghuttwil.ch
www.mghuttwil.ch

Hang-Segelmodellfliegen Zugerberg
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
6. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

3. Seglerschlepptreffen
Freies Fliegen unter Gleichgesinnten
15. August, Rohrbach
sekretaer@mgrohrbach.club-desk.com
www.mgrohrbach.ch

Schleppfliegen Oberkulm
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
22. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Internat. Scale/ Semi-Scale Cup Fesselflug
Kat. F4B Sache FAI, F4B Semi-Scale National
22./23. August,
4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

2026, il 55° anniversario Idro-Event di GAL a Maroggia
dal 11 al 13 settembre 2026
https://gal.ch

Schweizermeisterschaft Fesselflug F2B Aerobatics
Kat, F2B Aerobatics
19./20. September,
4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Internationaler F5B Multitask Elektro-Gliders
19. September, Flugplatz MG Gossau ZH, (Verschiebedatum 20. September)
https://silentwings.ch/

Hang-Segelmodellfliegen Herrendürren
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
27. September
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Hochstart-Treffen Gheid
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
11. Oktober
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Möchten Sie modell flugsport abonnieren?

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

modell flugsport

INNOVATION DAY 2026

VTOL-Meeting
Treffen der Freunde von senkrechtstartenden Flächenflugzeugen

17. Mai im Rahmen des Militky-Cups, Flugplatz Pfäffikon ZH

- **Semi-Scale-VTOL-Flächenflugzeuge**
- **Fantasie-VTOL-Modelle Flächenflugzeuge**
- **ARF-VTOL-Modelle Flächenflugzeuge**

Das Meeting ist kein Wettbewerb. Es fördert den Austausch. Wir wollen interessante Technik an tollen Modellen bewundern und attraktive Flugvorführungen beobachten.

Information:
https://silentwings.ch/
https://www.mfvp.ch/ ■

24. Nordwestschweizer

Modellbaubörse

Samstag, 11. April 2026
8 bis 16 Uhr
Turnhalle Brislach

Organisator Modellflugverein Brislach

www.mfvbrislach.ch

20. Indoor - Fliegen Goldau

So 29. März 2026

Die IGMA, IG-Modellflugplatz Arth, lädt am 29. März 2026 bereits zum 20. Jubiläums-Indoor-Fliegen in die Dreifachturnhalle des Berufsbildungszentrums bbzg in Goldau ein.
20 Jahre ist eine lange Zeit und wir möchten das Jubiläum feiern. Dazu möchten wir unser traditionelles Indoor-Fliegen nutzen und das Hobby Modellflug fördern und vorstellen.
Gleichzeitig möchten wir unseren Zuschauern auch andere Sparten des Modellbaus wie Schiffe, U-Boote, Modell-Trucks, Baumaschinen, Modelleisenbahnen, Lok-Simulator, RC-Autos usw. in einer grossen Ausstellung zeigen und den Zuschauern einen breiten Einblick in die Entwicklung und Technik des Modellbaus auf höchstem Niveau bieten.
Das Publikum wählt in einem Wettbewerb aus, welcher Pilot das originellste, schönste, aufregendste Modell ausstellt. Die ersten drei Rangierten erhalten einen Preis.
Neben den Flugvorführungen haben wir für unsere Zuschauer weitere Attraktionen auf Lager.
Die Besucher dürfen in unserem bekannten F/A-18-Flugsimulator Platz nehmen und im Tiefflug über die Schweiz düsen. Eine spezielle Brille erlaubt es, einen FA 18 in 3D zu steuern und das Fliegen in einer neuen Dimension zu erleben.
Wer ein Modell an einem Flugsimulator steuern möchte, darf es selber ausprobieren.
Unter fachkundiger Anleitung können Kinder und Jugendliche einen eigenen Wurfgleiter bauen und sich in einem Weitwurfwettbewerb messen. Die ersten drei Rangierten erhalten einen Preis.
Im Aussenbereich demonstriert ein Pilot den Startvorgang eines grossen Modelljets mit Turbine.
Auch die manntragende Segelfliegerei stellt sich vor. Es wird ein Segelflieger ausgestellt. In einem Simulator können die Zuschauer testen, wie sich Segelfliegen anfühlt. Auch ein Eigenbau eines Holzfliegers, noch in Arbeit, wird ausgestellt.
In der Festwirtschaft Propeller-Beizli lädt 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 hier anmelden:
Piloten-Anmeldung 2026

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

WO SICH DIE MODELLFLUGSZENE TRIFFT – 14. MÄRZ 2026

In der Wintersaison steht für viele Modellbauer vor allem das Hallenfliegen im Mittelpunkt. Doch einmal im Jahr gibt es einen besonderen Treffpunkt für die Modellflugszene: Am **14. März 2026** versammeln sich mehrere 100 Modellbauer zur grossen Modellflugbörse in der Vianco-Arena in Brunegg.
An diesem Tag treffen sich Flugmodellbauer aus nah und fern, um ihre Flugmodelle zu verkaufen oder neue Modelle zu erwerben. Das Angebot ist vielfältig und reicht von gebrauchten Modellen bis hin zu gut erhaltenen Raritäten. Neben dem Handel steht aber auch der persönliche Austausch im Vordergrund. Man begegnet immer wieder bekannten Gesichtern, kann fachsimpeln oder sich wertvolle Tipps von erfahrenen Modellbauern holen.
Ein weiterer wichtiger Programmpunkt findet am Nachmittag statt: **Die Delegiertenversammlung des Schweizerischen Modellflugverbands (SMV)** wird im Sitzungsraum der **Vianco-Arena** abgehalten. Damit bietet der Tag nicht nur für Modellflugenthusiasten, sondern auch für Funktionäre und Vereinsmitglieder einen besonderen Mehrwert.
Für das leibliche Wohl der Besucher ist ebenfalls bestens gesorgt, sodass einem gemütlichen und erfolgreichen Aufenthalt nichts im Wege steht.
Organisiert wird die Veranstaltung vom **MVD Dintikon.** Weitere Informationen sind auf der Website www.mvdintikon.ch zu finden.
Ein Besuch lohnt sich für alle, die sich für Modellflug interessieren oder einfach einen spannenden Tag unter Gleichgesinnten erleben möchten. ■

WEISCH, WAS I MEINE? DIE JUGEND IST WEIT MEHR

Liebe Leserin, lieber Leser

Über die «heutige Jugend» wird viel geschwatzt und geschrieben. Diesmal muss ich dazu meine eigene Meinung kundtun: Ich finde es gut, wenn wir uns über unsere Vereine und dabei auch über Juniorinnen und Junioren Gedanken machen. Allerdings ist Jammern fehl am Platz. Überalterung ist kein Todesurteil. Oder anders gesagt: Ist Modellfliegen und/oder Bauen eventuell eine Tätigkeit, in der sich Kollegen ab der zweiten Lebenshälfte besser zu Hause fühlen als Jugendliche? Wenn ich zusehe, wie gewisse Sportvereine, allen voran die Fussball-Clubs, sich des Ansturms von Mädchen und Knaben kaum erwehren können, müssen wir ehrlich sein und zugeben – dazu gehört z.B. auch Radsport – dass ihre Freizeitangebote den Wünschen und Vorstellungen der heutigen Jugend offenbar besser entsprechen. Ich bin jedenfalls froh und dankbar, dass unsere Sportvereine in Infrastruktur und Ausbildung investieren. Man möge mir verzeihen, dass ich mit Blick auf unsere Modellflugorganisationen in den letzten Jahren zunehmend den Eindruck gewonnen habe, dass wir Modellflieger zu sehr rückwärtsorientiert sind – wir fliegen jetzt wieder ohne Querruder. Lehrer-Schüler-Fliegen und andere Ferienaktivitäten sind wichtig und auch lustig. Jugendliche werden dies ähnlich wahrnehmen wie irgendwelche PC-Spielchen. Da sind sie im Pro-Aero-Jugendlager näher an der Realität und finden sich gefordert, weil es um ihre Zukunft geht. Zudem geben wir uns gerne zu viel Mühe um unsere Jugendlichen. Sie sind oftmals zu wenig gefordert und fliegen unseren lang erfahrenen Mitgliedern in Kürze um die Ohren. «Was sollen wir noch mehr, wir können doch schon alles?»
Fazit: Wir benötigen ein neues Produkt «Modellflug», das Interesse und Neugier weckt und nicht einfach ab Ladentisch oder mit verbesserter Kommunikation zu haben ist. Vielleicht benötigen wir, ähnlich wie das Technorama Winterthur, ein fliegerisches Zukunftslabor für Jugendliche. ■

Mit kollegialen Grüssen: Emil Ch. Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

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

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

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

https://www.modellflugsport.ch

SMV FSAM

www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS
Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf
Galledia Fachmedien Frauenfeld AG
Zürcherstrasse 310, 8500 Frauenfeld
Markus Haas, T 044 928 56 53
modellflugsport@galledia.ch

WEMF/SW-beglaubigt, 7456 Expl.

Redaktionsschluss: 20. Februar
Nr. 2/2026, März/April

Herstellung
Galledia Print AG

Erscheinungsdatum
Nr. 2/2026, März/April
3. April

Anzeigenschluss
Nr. 2/2026, März/April
2. März

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

Redaktionsleiter Stv.
Emil Ch. Giezendanner
Feldstrasse 25 B, 8330 Pfäffikon
+41 79 692 51 80
redaktion@modellflugsport.ch

© Stiftung «modell flugsport»

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–
Einzelhefte CHF 8.60
inkl. MwSt./TVA

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

FSC www.fsc.org MIX Papier | Fördert gute Waldnutzung Papier | Pour une gestion forestière responsable Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile FSC® C011710

Wieser Modellbau GmbH

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

Ihr Fachgeschäft mit persönlicher Beratung, Service und über 16'000 Artikeln aus dem gesamten Modellbau

Mo - Di - Do - Fr
10h00 - 18h30
Mi geschlossen
Sa
09h00 - 17h00

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

www.wiesermodell.ch

Werkzeugkoffer KENDO 124-teilig

Alles für Hobby, Wartung & Reparatur in einem Alu-Koffer. Abschliessbar, perfekt organisiert, Chrom-Vanadium-Qualität. Bereit für jeden Einsatz.

Jetzt für nur

CHF 149.00

KENDO™ **Einfach Hammer.**

toolster.ch
Und los geht's.

Toolster.ch