

2/2025
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

MÄRZ / APRIL
MARS / AVRIL
MARZO / APRILE



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

02
9 771424 423003

modell flugsport



KST[®] Servos - Höchste Präzision, maximale Leistung



Als offizieller Distributor von **KST Servos** in der Schweiz bieten wir Ihnen kompromisslose Qualität für anspruchsvolle Anwendungen. **KST steht für Präzision, Geschwindigkeit und Langlebigkeit** – Eigenschaften, die sowohl Hobby-Piloten als auch professionelle Anwender überzeugen.



Introduction
Höllein



Tera V5
Pichler



Ash 31
D-Power



Hawk 4 Cfk
D-Power



Cumul 100
Kavan



Edge 540 74"
OMP Hobby



Warum KST Servos?

- ✓ **Extrem präzise & spielfrei** – Dank hochwertiger Metallgetriebe und präziser CNC-Bearbeitung arbeiten KST Servos nahezu spielfrei, ideal für präzise Steuerung.
- ✓ **Hohe Geschwindigkeit & starkes Drehmoment** – KST Servos liefern beeindruckende Leistung für schnelle und kraftvolle Bewegungen, perfekt für RC-Modelle, Drohnen und industrielle Anwendungen.
- ✓ **Langlebig & zuverlässig** – Robuste Aluminiumgehäuse sorgen für optimale Kühlung und Widerstandsfähigkeit, auch unter extremen Bedingungen.
- ✓ **Breite Auswahl für jede Anwendung** – Ob für Flugzeuge, Helikopter, Autos, Boote oder industrielle Zwecke – KST bietet für jede Herausforderung das passende Servo.

Ihr Vorteil als Kunde in der Schweiz

Als offizieller Distributor garantieren wir:

- ✓ **Originale KST Servos mit voller Herstellergarantie**
- ✓ **Schnelle Lieferung & persönliche Beratung**
- ✓ **Top-Preise & Service direkt in der Schweiz**

 **Jetzt die besten Servos für Ihre Anwendung entdecken!** Kontaktieren Sie uns für eine persönliche Beratung – wir helfen Ihnen gerne weiter. **Auch Händleranfragen sind herzlich willkommen!**



modellmarkt24.ch

Der Frühling steht in den Startlöchern, wir haben die Modelle und das Zubehör dazu 😊

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



	Editorial	Seite 5
	Faszination Winterfliegen <i>Fascino di volo invernale</i>	Seite 6
	 Markt – Info – Marché	Seite 10
	 Magazin	Seite 13
	 Pages romandes	Seite 24
	 Pagine della Svizzera italiana	Seite 26
	 Aus den Regionen und Vereinen	Seite 28
	 Sport	Seite 38
	 SMV/FSAM	Seite 50
 Modellbaubörse	 Agenda/Calendarium	Seite 53
	Aus meiner Sicht/Impressum	Seite 55

ElectroStreak 1.1m



Der ElectroStreak 1.1m ist eines der schnellsten E-flite Propellerflugzeuge aller Zeiten! und dem werkseitig installierten brushless Antriebssystem erreicht der ElectroStreak einer grossartigen Wahl für fortgeschrittene Piloten mit etwas Flugerfahrung mit Basic-Version unterstützt den Piloten besonders gut durch das verbesserte AS3X+ Technologie mit der automatischen Handstart-Unterstützung. Erfahrene Piloten Akkus mit 1800–2200 mAh Spektrum Avian 45A Smart Echtzeit-Telemetriedaten über und des Akkus informiert wirst.

Mit 1800-2200 mAh 3S-Akkus bis zu 160 km/h – was es zu Speedmodellen macht. Die BNF und die optionale SAFE Select können mit den beliebten 4S- zu 210 km/h erreichen! Mit dem sicher fliegen, da du jederzeit durch Antriebssystems

Höchstgeschwindigkeiten von bis Lite ESC kannst du schnell und den Zustand deines



FEATURES:

- Inspiriert von den originalen Eigenbau-, Bausatz- und ARF-ElectroStreak-Modellen, und entwickelt um moderne Funktionen bieten – zusammen mit hervorragenden Flugeigenschaften und High-Speed-Performance. Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h mit 3S-Akkus und bis zu 210 km/h mit 4S-Akkus
- Spektrum AR631+ Empfänger mit Fly-By-Telemetrie und branchenführender DSMX-Technologie. (BNF Version)
- Einfacher zu fliegen mit innovativem und optional nutzbarem SAFE Select-Fluglagenschutz

EFL13350 BNF BASIC
EFL13375 PNP



Spezifikationen

Spannweite: 1100 mm
Länge: 937 mm
Fluggewicht: 1118 gr.
Motor: Brushless
Akku: 11.1V 3S oder 14.8V 4S
..... 1800-2200mAh 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.



FEATURES

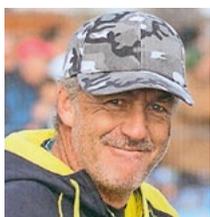
- 20 Kanäle
- AS3X+ Forward Programming
- Sofort einsatzbereite Kompatibilität mit Smart-Technologie
- Hintergrundbeleuchteter 3,2-Zoll-Bildschirm mit einer Auflösung von 320 x 240 Pixeln und mehreren Farbpaletten zur Auswahl und benutzerdefinierten Farben
- WLAN-Konnektivität für einfache Firmware-Updates und -Registrierung
- Unterstützt Smart Modeldatei-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





«Cool» bleiben in jeder Jahreszeit

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer denkt, dass sich die Modellflieger im Winter nur in den Bastelkeller oder in die Mehrzweckhalle zurückziehen, wird in dieser Ausgabe eines Besseren belehrt. Der Winter lädt auch draussen zum Fliegen ein. Bekanntlich gibt es kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung, was bei einem Bild in dieser Zeitschrift sicher zutrifft. «Augenzwinkern».

Der Frühling steht bereits vor der Tür, es wird langsam Zeit, die Saat auszusäen, damit wir später ernten können. So sehe ich

es in der Nachwuchsförderung im Modellflug, für mich ein Dauerbrenner! Wir müssen für den Nachwuchs mehr tun, damit etwas zu spriessen beginnt, einfach warten, bis sich etwas ergibt, reicht aus meiner Sicht nicht aus. Ein Landwirt muss auch zuerst aussäen.

Als gutes Beispiel sehe ich da das Jugendlager Hahnenmoos, schaut in die Augen der Kinder auf den Fotos im Bericht von Res Dauwalder, die sagen mehr als tausend Worte!

Es gibt also durchaus aktive Regionen und Modellflugvereine in der Schweiz, welche sich für den Nachwuchs einsetzen, nehmen wir uns diese zum Vorbild!

Die Redaktion wünscht euch viel Vergnügen beim Lesen der zahlreichen Beiträge, welche wir aus euren Reihen erhalten haben. Danke!

Markus Nussbaumer

Rester «cool» au rythme des saisons

Chère lectrice, cher lecteur

Si vous pensez qu'en hiver, les aéromodélistes se cantonnent uniquement dans l'atelier de bricolage ou dans une salle polyvalente, ce numéro vous fera changer d'avis. L'hiver invite aussi à voler à l'extérieur. Comme chacun sait, il n'y a pas de mauvais temps, seulement de mauvais vêtements, ce qui est certainement le cas pour une photo publiée dans ce magazine. «Clin d'œil».

Le printemps est déjà à nos portes, il est temps de semer les graines pour pouvoir récolter plus tard. C'est ainsi que la promotion de la relève dans l'aéromodélisme

est pour moi un thème récurrent! Nous devons faire plus pour la relève, pour que les graines commencent à germer. Attendre simplement que quelque chose se passe ne suffit pas à mon avis. Un agriculteur doit aussi commencer par semer.

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».

Regardez les yeux des enfants sur les photos de l'article de Res Dauwalder, ils en disent plus que mille mots!

Il y a des régions et des clubs d'aéromodélisme très actifs en Suisse qui s'engagent pour la relève, prenons exemple sur eux!

La rédaction vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de vos nombreuses contributions. Merci!

Markus Nussbaumer
(traduction libre: T. Ruef)



Faszination Winterfliegen

Roger Moser

Dank perfekter Wetterbedingungen und der notwendigen Schneemenge konnten wir pünktlich zum Auftakt des FIS-Ski-World-Cups – ebenfalls bei besten Pistenverhältnissen – die Skiflugsaison eröffnen. So erschienen die Mitglieder unserer MG in grosser Anzahl auf der Airbase Riggisberg. Eine erfreuliche Auswahl unterschiedlichster Flugmodelle, Tiefdecker, Hochdecker, Doppeldecker sowohl mit Elektro- als auch mit Verbrennerantrieb, stehen seither in regem Einsatz. Unermüdlich werden Starts und Landungen auf Schnee und

Eis trainiert. So kam es dann auch, dass am 31. Dezember das vergangene Jahr 2024 gebührend ausgeflogen werden konnte. Am darauffolgenden Tag wurde das neue Jahr traditionsgemäss gleich wieder – Gott sei Dank bis jetzt unfallfrei – eingeflogen. Ein gutes Omen.

Wenn die Airbase einschliesslich der umliegenden Felder jeweils vollständig mit Schnee bedeckt ist, ist die Grenze des Flugfeldes nicht klar erkennbar. Folgedessen wird die Aussenlandekasse nur spärlich gefüttert. Die in Verdacht

Fortsetzung auf Seite 8



→ Die «Extra» mit passendem «Stöckli»-Design.



Hochbetrieb.

Grande movimento.



L'«Extra» con l'appropriato design Stöckli.



Fascino di volo invernale

Roger Moser
Traduzione: Wolfgang Völler

Grazie alle perfette condizioni meteorologiche e alla quantità di neve necessaria, siamo riusciti ad aprire la stagione di volo invernale in tempo per l'inizio della FIS Ski World Cup, sempre nelle migliori condizioni delle piste.

Così i soci del nostro gruppo di aeromodellisti apparvero in gran numero sul campo di volo di Riggisberg.

Una piacevole selezione di diversi modelli di aerei, modelli ad ala bassa, ad ala alta e biplano sia con motore elettrico che con motore a scoppio sono stati ampiamente utilizzati da allora. Con grande passione sono stati allenati decolli e gli atterraggi instancabilmente su neve e ghiaccio. Così è successo anche che il 31 dicembre scorso. L'anno 2024 poteva essere chiuso con dei voli, in gloria. Il giorno dopo, come da tradizione, il nuovo anno è stato inaugurato immediatamente. Grazie a Dio, finora senza incidenti. È di buon auspicio.

Quando il campo di volo, compresi i campi circostanti, è completamente coperto di neve, il limite della pista non è chiaramente visibile. Di conseguenza, per gli atterraggi fuori dei limiti, la cassa, delle multe, viene alimentata solo in misura limitata. Per i piloti sospetti vale il principio: *In dubio pro reo*, che naturalmente viene applicata anche da noi.

Le immagini parlano per sé: volare in inverno è comunque molto divertente con il giusto materiale di volo e l'equipaggiamento invernale adeguato, come giacca calda, cappello, guanti, ecc. «La gioia regna», come diceva una volta il venerabile ex consigliere federale Ogi! Non conosciamo restrizioni stagionali. È peccato lasciare passare la stagione invernale inutilizzata, questo va un po' a scapito del tempo di costruzione abituali dei modelli.

Ci sono giorni in cui c'è quasi più movimento nel nostro «aeroporto» che nelle calde giornate estive...

La maggior parte dei modelli di volo, preferibilmente in versione con rotella dello sperone, possono essere facilmente equipaggiati con gli sci con uno sforzo ragionevole. Alcuni modelli possono già essere equipaggiati con un set di sci disponibile dal produttore del modello. Una buona alternativa sono, ad esempio, vecchi sci di fondo, che possono essere adattati individualmente al modello con uno sforzo gestibile. Vale la pena farlo. Altre opzioni, come gli sci, che sono stati prodotti con il processo di stampa 3D, che non abbiamo potuto provare fino ad ora. ■

Altre immagini nella pagina successiva →



Piper – und der Hohgant im Hintergrund.

Piper con Hohgant sullo sfondo.

stehenden Piloten berufen sich jeweils auf den Grundsatz: *In dubio pro reo*, welcher natürlich auch bei uns zur Anwendung kommt.

Die Bilder sprechen für sich: Das Winterfliegen macht mit passendem Flugmaterial und entsprechender Winterausrüstung – also warmer Jacke, Kappe, Handschuhe usw. – jedenfalls richtig viel Spass. «Freude herrscht», wie dies der altherwürdige Ex-Bundesrat Ogi einst zu sagen pflegte! Es gibt Wintertage, da ist auf unserem Platz fast mehr los als im Sommer.

Wir kennen hier keine saisonalen Einschränkungen. Die Winterzeit ist zu schade, um sie ungenutzt verstreichen zu lassen; dies geht dann halt ein bisschen auf Kosten der traditionellen Bastelzeit.

Die meisten Flugmodelle, vorzugsweise in Heckradausführung, lassen sich mit vernünftigem Aufwand mühelos mit Skiern aufrüsten. Gewisse Modelle können optional bereits mit einem vom Modellhersteller erhältlichen Ski-Set ausgestattet werden. Eine gute Alternative bieten beispielsweise auch alte Langlaufskier, welche mit überschaubarem Aufwand individuell am Modell angepasst werden können. Es lohnt sich. Weitere Optionen wie Skier, welche im 3D-Druckverfahren hergestellt wurden, das konnten wir bis anhin noch nicht ausprobieren. ■



Warme Kleider sind Pflicht.

Vestiti caldi sono di obbligo.





Es geht auch bei garstigem Wetter.
Si può anche in caso di maltempo.



Die Jungen «am Überhitzen».
I giovani si «gasano».



Kann während jeder Jahreszeit passieren.
Può accadere in qualsiasi periodo dell'anno.

Horizon Hobby/Lemaco News:

**E-flite S.E.5a 900 mm
BNF Basic with AS3X+ and
SAFE Select/PNP**

Key Features

- Ein völlig neues Design mit modernen Funktionen und Technologien sowie unerwartet beeindruckenden Flugeigenschaften
- Beliebte 3S- und 4S-Akkus mit 2200–3200 mAh bieten ein breites Leistungs- und Flugzeitspektrum
- Spektrum AR631+ Empfänger mit Fly-By-Telemetrie und branchenführender DSMX-Technologie
- Einfacher zu fliegen mit innovativem und optional nutzbarem SAFE-Select-Fluglagenschutz
- Vier werkseitig installierte Digital-Servos mit Metallgetriebe für eine präzise und zuverlässige Ruderkontrolle

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 4–5+ Kanal Spektrum DSMX/DSM2 kompatible Fernsteuerung
- (1) 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 2200–3200 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

**E-flite S.E.5a 900 mm
BNF Basic with AS3X+ and
SAFE Select/PNP**

Caractéristiques principales:

- Un tout nouveau design avec des fonctionnalités et des technologies modernes ainsi que des capacités et des performances inattendues
- Les populaires batteries 3S et 4S de 2200 à 3200 mAh offrent une large gamme de performances et de temps de vol
- Récepteur Spektrum AR631+ avec télémétrie de survol et technologie DSMX de pointe
- Plus facile à piloter grâce à SAFE Select, la protection innovante de l'enveloppe de vol, en utilisation optionnelle
- Quatre servos numériques et à engrenages métalliques installés en usine pour un contrôle précis et fiable

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2, 4 à 5 canaux ou plus
- (1) LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V, 2200 à 3200 mAh avec connecteur EC3 ou IC3
- (1) Chargeur



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	899 mm
Länge/Longueur:	716 mm
Gewicht/Poids:	1084 g ohne Akku / sans Accu 1303 g mit Akku / avec Accu
Motor/Moteur:	3513–1100 Kv 14-pole
Akku/Accu:	3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 2200–3200 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss / -connecteur

**E-flite ElectroStreak 1,1 m
BNF Basic with AS3X+ and
SAFE Select/PNP**

Key Features

- Inspiriert von den originalen Eigenbau-, Bausatz- und ARF-ElectroStreak-Modellen, und entwickelt, um moderne Funktionen zu bieten – zusammen mit hervorragenden Flugeigenschaften und High-Speed-Performance
- Höchstgeschwindigkeiten im Horizontalflug von bis zu 160 km/h mit 3S-Akkus und bis zu 210 km/h mit 4S-Akkus
- Kompatibel mit 3S- und 4S-Akkus mit 1800–2200 mAh, um ein breites Spektrum an Leistung und Flugzeiten zu bieten
- Spektrum AR631+ Empfänger mit Fly-By-Telemetrie

und branchenführender DSMX-Technologie

- Einfacher zu fliegen mit innovativem und optional nutzbarem SAFE-Select-Fluglagenschutz

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 4–5+ Kanal Spektrum DSMX/DSM2 kompatible Fernsteuerung
- (1) 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 1800–2200 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

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





E-flite ElectroStreak 1,1 m BNF Basic with AS3X+ and SAFE Select/PNP

Caractéristiques principales:

- Inspiré du modèle original, kit et ARF ElectroStreak sont conçus pour offrir des fonctionnalités et des commodités modernes, ainsi qu'une excellente maniabilité et performance à grande vitesse
- Vitesses maximales de vol en palier jusqu'à 100 MPH avec des batteries 3S et jusqu'à 130 MPH avec des batteries 4S
- Compatible avec les batteries 3S et 4S de 1800 à 2200 mAh pour offrir une large gamme de performances et de temps de vol

- Récepteur Spektrum AR631+ avec télémétrie de survol et technologie DSMX de pointe
- Plus facile à piloter grâce à la protection innovante et facultative de l'enveloppe de vol SAFE Select

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2 4 à 5+ canaux
- (1) LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V 1800–2200 mAh avec connecteur EC3 ou IC3
- (1) Chargeur LiPo compatible

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



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure: 1100 mm
 Länge/Longueur: 937 mm
 Gewicht/Poids: 885 g ohne Akku / sans Accu
 1118 g mit Akku / avec Accu
 Motor/Moteur: 3542–1000 Kv
 Akku/Accu: LiPo 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V
 1800–2200 mAh mit EC3- oder IC3- Anschluss / -connecteur

E-flite UMX Cirrus SR22T BNF Basic with AS3X and SAFE Select

Key Features

- Ein offiziell lizenziertes Nachbau des meistverkauften einmotorigen Privatflugzeugs
- Leistungsstärkerer 2S- und 3S-kompatibler ESC und Motor mit 3-Blatt-Propeller
- Die unübertroffene Stabilität und das sichere Gefühl der exklusiven AS3X-Technologie
- Einfacher zu fliegen mit optional nutzbarem SAFE-Select-Fluglagenschutz
- Komplett werkseitig montiert und sofort flugbereit



- ESC et moteur plus puissants compatibles 2S et 3S avec une hélice à 3 pales
- La stabilité inégalée et la sensation de verrouillage de la technologie exclusive AS3X
- Plus facile à piloter grâce à la protection de l'enveloppe de vol SAFE Select en utilisation optionnelle
- Entièrement assemblé en usine et prêt à voler dès la sortie de boîte



Éléments complémentaires requis:

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Kompatibler Full-Range 5+ Kanal Spektrum™ DSMX®/DSM2® Fernsteuerung
- (1) 2S 7,4 V oder 3S 11,1 V 280–300 mAh LiPo mit JST-RCY Anschluss (oder JST-PH Anschluss mit einem geeigneten JST-RCY auf JST-PH Adapter, wie SPMX-CA327, separat erhältlich)
- (1) Kompatibler LiPo Ladegerät

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

E-flite UMX Cirrus SR22T BNF Basic with AS3X and SAFE Select

Caractéristiques principales:

- Une réplique sous licence officielle de l'avion civil monomoteur le plus vendu



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure: 732 mm
 Länge/Longueur: 513 mm
 Gewicht/Poids: 126 g ohne Akku / sans Accu
 151 g mit Akku / avec Accu
 Motor/Moteur: 1208–2150 Kv Brushless Outrunner Motor, 12-Pole
 Akku/Accu: 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V
 2200–3200 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss / -connecteur

Neuigkeiten von HEBU

In den letzten Wochen sind viele interessante Artikel bei uns eingetroffen und noch mehr sind unterwegs. Falls Sie noch etwas vermissen, freuen wir uns über Ihren Vorschlag.

rem Gebrauch. Mit all diesen Eigenschaften ist die Boxer Max die perfekte Wahl für alle, die überlegene Leistung, Komfort und ein erstklassiges Gefühl suchen.



Freewing Avanti S V2 in Gelb

Der beliebte Sport-EDF-Jet erhielt ein Update und nun ist die beliebte V2-Version endlich auch in Gelb erhältlich! Der Jet überzeugt mit verbesserter Aerodynamik, vielen Upgrades wie einem Inrunner-Motor 3658-2150Kv und starkem 12-Blatt-Impeller, 80-mm-Impeller-Sport-Jet, Spannweite 1236 mm, 6S PNP-Set. Perfekt für fortgeschrittene Piloten.



Über 95% des Modells sind bereits vormontiert, nur noch ein kleiner Aufwand, bis das Modell die Lüfte erobern kann.

Pilot-RC SX 103"

Für ambitionierte Kunstflugpiloten und den effizientesten Segelschlepp überhaupt: Das 103-Zoll-Modell setzt neue Massstäbe in Präzision und Qualität. Entwickelt für höchste Ansprüche der Piloten.

Radiomaster-Innovationen

Die neue Boxer Max Radio – eine Hochleistungs-Fernsteuerung mit einem eleganten Gehäuse aus Kohlefaser, standardmässig mit einem AG01 Hall-Gimbals aus Billet-Aluminium, CNC-Tasten und -Rollen sowie einem internen ELRS-Modul ausgestattet. Der längenverstellbare CNC-Metall-Klappgriff und die verbesserten Ledergriffe sorgen für einen komfortablen Griff bei länge-

HSD L-39 Goose Schema 2025 PNP

Ein weiterer Klassiker im attraktiven Farbschema und geupdatedeter Version: Die L-39 von HSD begeistert mit hervorragenden Flugeigenschaften und hochwertiger Verarbeitung im Plug-and-Play-Format. Das Modell aus hochfestem EPO-Foam ist innert kurzer Zeit bereits flugfertig. Die L-39 verfügt unter anderem über funktionsfähige Landeklappen, ein gefedertes, elektrisches Aluminium-Einziehfahrwerk mit elektrischer Bremse und einer Scale-Beleuchtung. Alle Komponenten sind bereits eingebaut.

Das Modell in robuster und leichter Full-Composite-Konstruktion besticht durch viele durchdachte Details, abnehmbare Hauptflügel, Höhenleitwerk und Seitenleitwerk sowie eine abnehmbare Wartungsklappe am Rumpf für einfachen Zugang.



Neueste Modellbauartikel sortiert



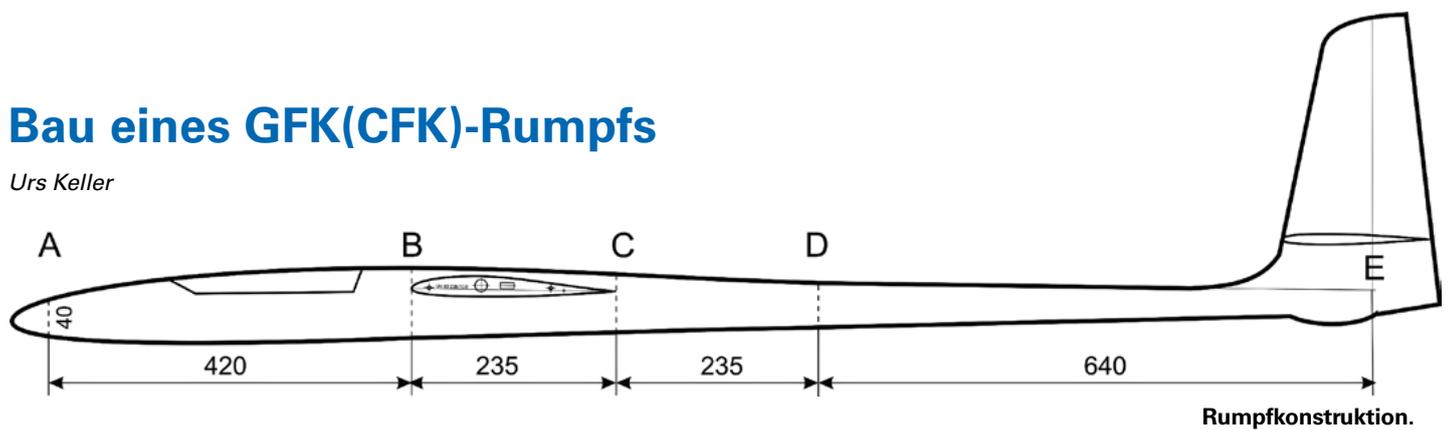
TopRC Mirage Full Composite

Französische Eleganz trifft auf beeindruckende Performance: Die Mirage von TopRC besticht durch scale-getreue Details und ausgezeichnete Flugeigenschaften.



Bau eines GFK(CFK)-Rumpfs

Urs Keller

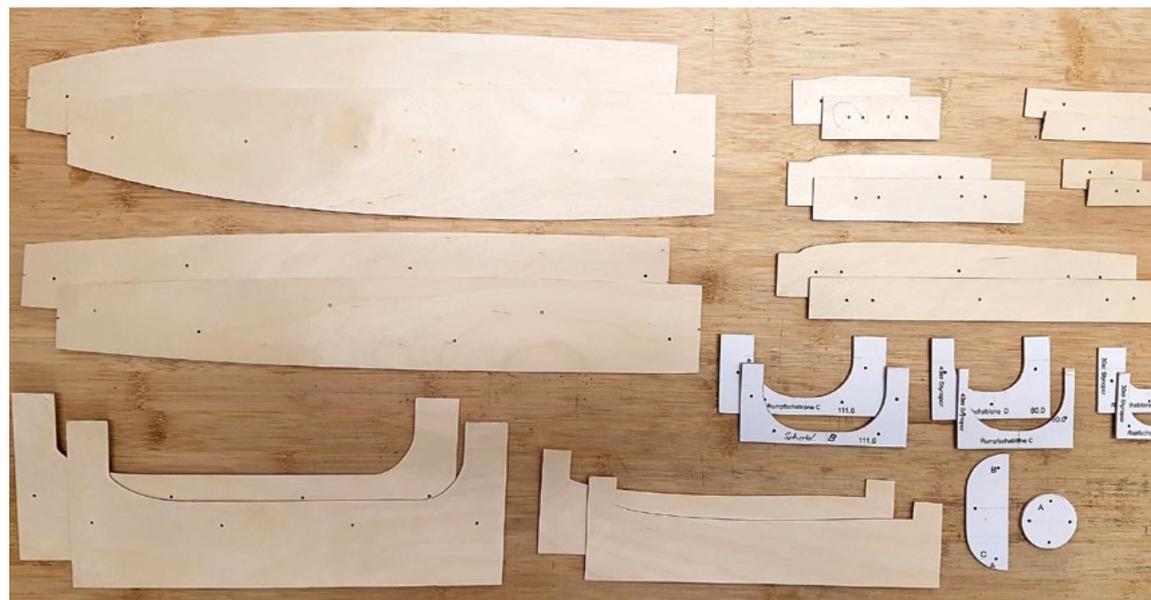


Man kann GFK- oder CFK-Rümpfe kaufen oder aber selber bauen. Wenn man ein einzelnes Exemplar bauen möchte, eignet sich am besten eine Positivform, auf der man die GFK- oder CFK-Rumpfhälbschalen abformt. Dieses Verfahren ist für den Bau von mehreren gleichen Rümpfen nicht geeignet, da die Positivform beim Bau der Halbschalen zerstört wird.

Klar kann man einzelne Rümpfe auch kaufen. Die Nachteile sind aber höhere Kosten und sie entsprechen in der Regel nicht genau den gewünschten Profilierungen und der masslichen Auslegung. Diese Beschreibung ist ein Beispiel, wie man einen GFK-Rumpf bauen kann. Für Einzelanfertigungen kann man dies mit einfachen kostengünstigen Mitteln bewerkstelligen; es ist allerdings mit einigem Aufwand verbunden.

Vorgehen

Zuerst wird die Konstruktionszeichnung erstellt. Dabei sind die Schnitte festzulegen, an deren Stelle einerseits die



Schablonen zum Ausschneiden der Rumpfsegmente.

Schablonen, andererseits auch die Rumpfspanten hergestellt werden.

Bevor man mit dem Bau beginnen kann, sind zuerst alle Zeichnungen für die Schablonen (A bis E) zu erstellen und entsprechend die Rumpfspanten zu bauen.

Dann müssen die Schablonen für den Rumpfaufbau und die

einzelnen Rumpfsegmente gebaut werden. Ich verwende dazu 2 mm dickes Flugzeugsperrholz. Die Konturen, auf denen der Schneidedraht verläuft, müssen mit 400er-Schleifpapier poliert und die Kanten leicht gebrochen werden, damit der Schneidedraht nicht hängen bleibt. Selbstverständlich sind die Schablonen

wiederverwendbar, falls man später einen weiteren Rumpf bauen möchte. Dazu müssen dann allerdings neue Positivformen ausgeschnitten und zusammengesetzt werden.

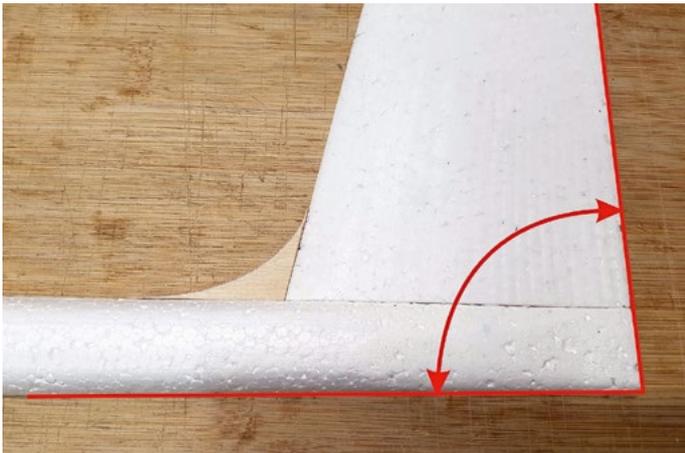
Anschließend werden die einzelnen Rumpfsegmente aus einem Styroporblock ausgeschnitten. Hierfür verwende ich



Einzelne Rumpfsegmente.



Zusammengefügte Rumpfsegmente mit ausgeschnittener Kabinenhaube.



Seitenleitwerksflosse mit Rumpfröhre zusammenfügen (Bild 5).



Fertig angeformte Seitenleitwerksflosse.

Styropor, wie es auch in der Baubranche Verwendung findet. Nun müssen die einzelnen Elemente mit schnellbindendem Holzleim zusammengefügt werden.

Wichtig:

Darauf achten, dass die Elemente in der Längsrichtung genau ausgerichtet bleiben. Dazu ist ein exaktes Arbeiten erforderlich und dass die Schablonen bereits auf der Basis der Mittellinie gebaut werden. Basierend auf der Konstruktionszeichnung kann man auch ein Baubrett mit der genauen Rumpfform bauen, das dann für die linke und die rechte Rumpfschale verwendet werden kann.

Jetzt muss das vorderste Rumpfelement noch ausgeschnitten werden. Die grobe Kontur wird wieder mithilfe von Schablonen ausgeschnit-

ten. Die Rundungen werden von Hand mit Schleifpapier (empfohlene Körnung 120) aus dem Styroporklotz ausgeschliffen. Für diese Arbeit ist ein gutes Auge gefragt, damit das Rumpfvorderteil nicht asymmetrisch wird.

Dann wird noch die Kabinenhaube, auch mithilfe von Schablonen, ausgeschnitten und die beiden Hälften mit Schnellbinder zusammengefügt.

Um die halben Rumpfsseiten fertigzustellen, müssen noch die Styroporelemente für das Seitenleitwerk ausgeschnitten und mit den hintersten Rumpfelementen verleimt werden.

Wichtig:

Damit die beiden Rumpfhälften später genau zusammenpassen, ist exaktes Arbeiten absolut erforderlich. Dabei speziell auf die Winkel der Seitenrudersflosse achten (siehe Bild 5). Wenn diese bei den beiden

Rumpfhälften nicht übereinstimmen, ist dies später (wenn überhaupt) nur noch sehr schwierig zu korrigieren.

Anschließend müssen noch die Übergänge zum Rumpfssegment mit Leichtspachtel geformt und sorgfältig verschliffen werden.

Abformen der beiden Rumpfhälften

Jetzt müssen die Gewebe zugeschnitten werden. Die Wandstärken der Rümpfe können nach persönlichen Präferenzen ausgelegt werden. Gemäss meiner Erfahrung genügen im hinteren Bereich 2 Lagen 163er-Gewebe und im vorderen Bereich bis zu 4 Lagen. Um eine bessere Oberflächengüte zu erreichen, empfehle ich als letzte Lage ein 105er-Gewebe. Gleichzeitig erspart man sich damit einiges an Schleifarbeit. Damit sind die Formen für die beiden

Rumpfhälften fertig und können mit GFK(CFK) abgeformt werden. Dazu fixiert man sie sorgfältig ausgerichtet auf einer ca. 4–5 cm hohen Holzlatte. Nun werden die einzelnen Gewebelagen nacheinander mit Zweikomponenten-Epoxidharz auf die Positivform laminiert und anschliessend lässt man sie 48 Stunden bei Raumtemperatur aushärten.

Nach dem Aushärten werden die Gewebeüberhänge mit dem Minicutter abgeschnitten. Dann wird das Styropor mit einem geeigneten Werkzeug aus der Form entfernt und die Halbschale gesäubert. Im Beispiel mit einem 4er- oder 5er-Schraubendreher mit abgerundeten Kanten.

Wichtig:

Darauf achten, dass man die GFK(CFK)-Schale nicht anritzt, damit keine Bruchstellen entstehen.



Abschneiden der GFK-Überreste.



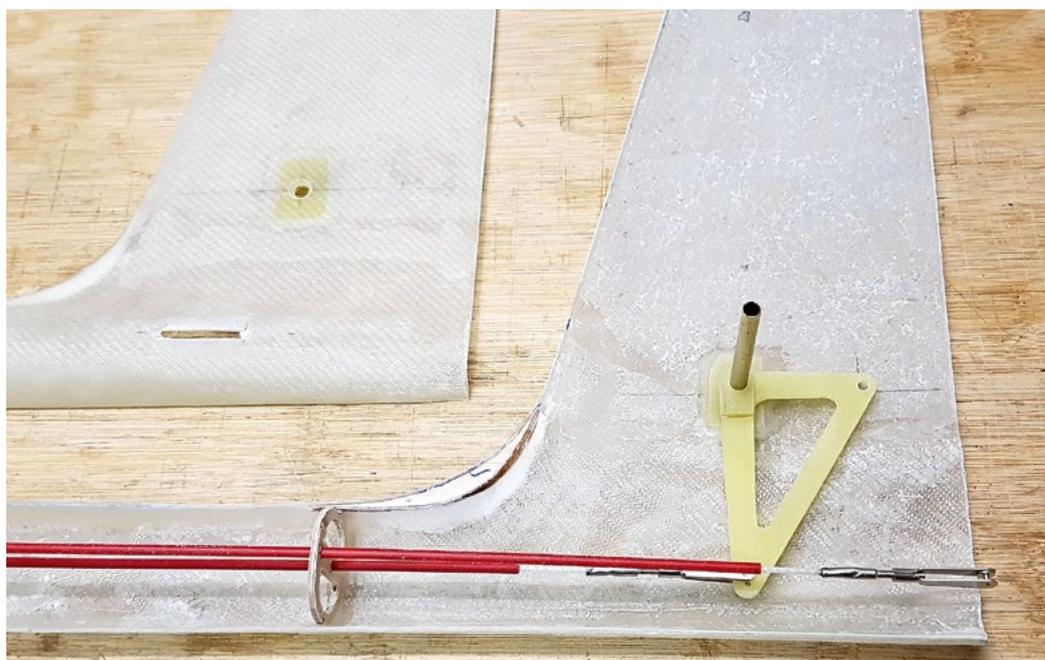
Entfernen des Styropors aus der Halbschale.

Einbau der Ruderanlenkungen

Die Anzahl Rumpfspanten ist abhängig von der Rumpflänge und der Rumpfform. Jetzt müssen erst die Rumpfspanten in die eine Rumpfhälfte eingepasst und eingeharzt werden. Dann können die Führungsrohre für die Ruderanlenkungen der Höhen- und Seitenrunder eingezogen und mit den Rumpfspanten mit Sekundenkleber fixiert werden.

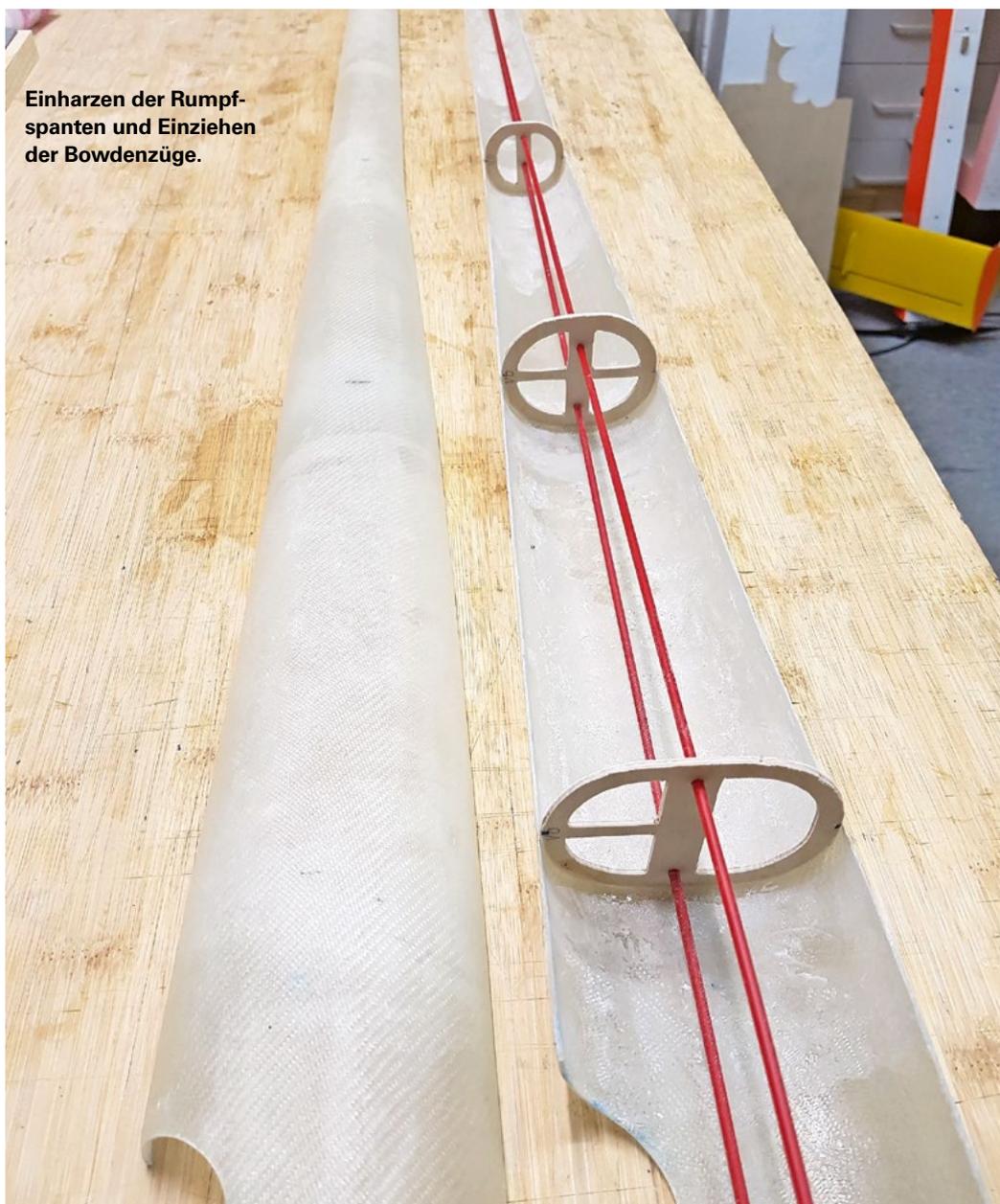
Die Anlenkung des Höhenruders wird gemäss Konstruktion vorgefertigt und entsprechend eingepasst. Wichtig:

Hier ist absolut exaktes Arbeiten erforderlich, damit das Höhenrunder später genau 90° zum Seitenrunder zu liegen kommt und gegenüber der Querachse nicht verkantet wird.



Einbau der Anlenkungen für das Höhen- und Seitenrunder.

Einharzen der Rumpfspanten und Einziehen der Bowdenzüge.



Zusammenfügen der beiden Rumpfhälften

Wichtig:

Nicht vergessen, die Ausschnitte für die Höhenrunderanlenkung in beiden Rumpfhälften auszuschneiden. Später ist dies passgenau fast nicht mehr möglich.

Nun werden die beiden Rumpfhälften zusammengefügt indem man sie zuerst präzise mit Klebeband fixiert und anschliessend zur Fixierung zusätzlich mit kurzen 105er Gewebestreifen verstärkt. Nach dem Aushärten können dann die Klebestreifen entfernt werden, ohne dass die Rumpfhälften auseinanderfallen.

Wichtig:

Beim Zusammenfügen des Rumpfs und der Seitenleitwerksflosse darauf achten, dass sich die Rumpfröhre in Längsrichtung nicht verdreht. Ist die Rumpfröhre verdreht, kann dies später praktisch nicht mehr korrigiert werden. Bei kleinen Korrekturen kann die Rumpfröhre mit einem Heissluftföhn gewärmt werden und vorsichtig in die richtige Lage gebracht werden. So halten und warten, bis das Laminat wieder abgekühlt ist. →



Zusammenfügen der beiden Rumpfhälften.

Jetzt werden die Rumpfnähte angeschliffen und zuerst mit zwei unterschiedlich breiten 163er Gewebestreifen und darüber mit einem noch breiteren 105er Gewebestreifen final zusammengefügt. Im vorderen Rumpfbereich auch innen mit einem 163er Gewebestreifen laminieren. Im Cockpit empfiehlt sich die Versteifung auch im Innbereich.

Nun schleift man den Haubenausschnitt in die endgültige Form. Zur Führung der Cockpithaube werden im Bereich des Haubenausschnitts beidseitig je ein ca. 3cm breiter GFK-Streifen eingeklebt.

Zum Schluss wird noch die Endleiste in die Seitenleitwerksflosse eingeklebt.

Profilanformung erstellen

Zuerst müssen die Profilschablonen links und rechts präzise positioniert werden. Dann werden die vorgefertigten Flügelprofile (2 mm dicken GFK-Platten) auf den Schablonen fixiert und an den Rumpf geharzt. Dabei ist zu beachten, dass die beiden Anschlussprofile genau parallel und senkrecht (90° zur Querachse) ausgerichtet sind, bevor sie fixiert werden. Anschliessend werden die Rumpfübergänge mit Leicht-



Versteifung und zugleich Führung der Kabinenhaube.



Einharzen der Endleiste in die Seitenleitwerksflosse.



Bau der Rumpf-Flügel-Anformung mit Hilfe von Schablonen.

spachtelmasse angeformt und sorgfältig verschliffen. Darüber laminiert man zur Verstärkung nochmals ein 105er GFK-Gewebe und verschleift das noch mit dem Rumpf.

Damit ist der Rumpfrohbau fertig. Jetzt muss er nur noch verschliffen und lackiert werden. Dies kann jeder so machen, wie er gerne möchte. Ich verwende dazu ein 80er Schleifpapier.

Die Cockpithaube ist prinzipiell im selben Verfahren herzu-

stellen, wie der Rumpf. Die Haube muss dann nur noch in den Rumpfausschnitt eingepasst werden

Tipp:

Für eine schöne, glänzende Oberfläche auf den Rumpf eine Schicht Spritzspachtel aufbringen. Dann den Rumpf mit 320er Schleifpapier trocken plan schleifen. Dann eine Schicht Acryl-Haftgrund aufbringen und mit 600er Schleifpapier nass verschleifen. Dabei beachten,

dass man nicht bis auf das Laminat herunter schleift. Anschliessend können der Rumpf und die Kabinenhaube nach persönlichem Geschmack mit Acryl-Lack lackiert werden. Dabei ist Geduld und eine ruhige Hand von Vorteil. Wichtig dabei ist, die Anleitung auf den Sprühdosen genau zu befolgen.

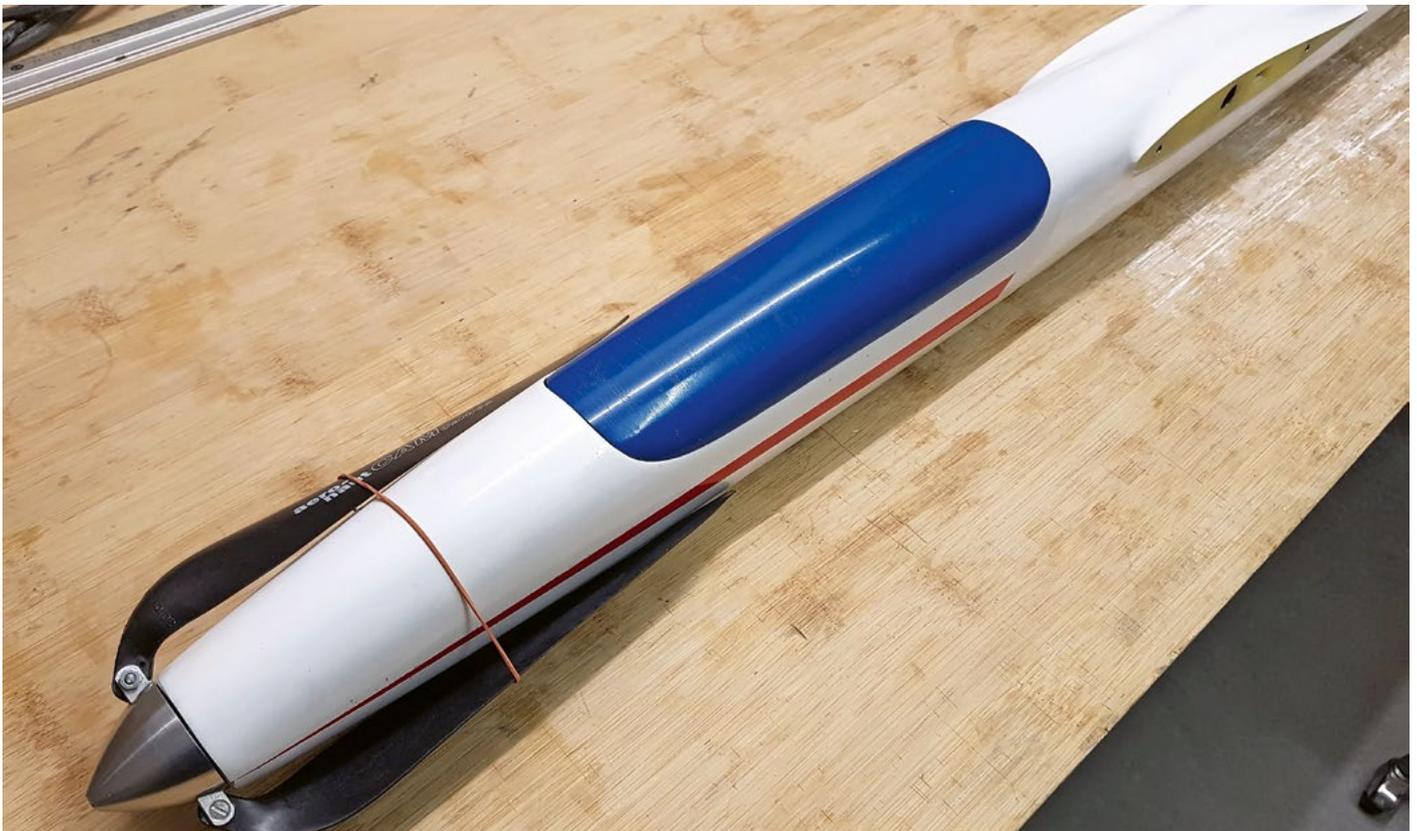
Wer einen Sprühnebel wegpolieren will, sollte vorher die Far-

be mindestens 2–3 Tage richtig austrocknen lassen.

Das Resultat kann sich absolut sehen lassen und steht einem gekauften Rumpf in nichts nach. Zugegeben, es ist mit relativ viel Arbeit verbunden, aber es lohnt sich auf jedem Fall. Ausserdem darf man nach getaner Arbeit auch ein wenig stolz auf das Ergebnis sein. ■



Anformen der Anschlussrippe an den Rumpf mit Hilfe von Spachtelmasse.



Fertiger Rumpf. Lackiert.

Von Holz bis 3D-Druck

Emil Giezendanner

Die grosse Frage – welches Modell?

Fast täglich tauchen in den verschiedenen Medien neue oder stark überarbeitete Produkte des Modellflugs auf. Gerade weniger erfahrene Modellfliegerinnen und Modellflieger könnten damit aber rasch einmal überfordert sein. Welche Schlüsse lassen sich daraus ziehen?

Modellflugvereine können unterstützen

Entscheidungen für einen Neukauf sind für den weniger Versierten oftmals schwierig. Kameradschaften, Zusammenarbeit, Fachsimpeln und gebündelte Erfahrungen auf dem Fluggelände oder beim Kaffee können helfen. Denn auch einfache Modelle können rasch einmal ein paar Hundert Franken kosten. Nicht nur Diskussionen können Verunsicherungen beseitigen helfen, sondern

auch der Flugbetrieb selber. Sehen Flüge stabil aus, sind die Modelle sehr schnell – oder normal? Beobachten, wie geht der eine oder andere mit seinem Flugzeug um, unsicher oder gekonnt? Verhalten bei Starts und Landungen auf Rasen. Immer wieder höre ich, wie über ein Modell auf dem Platz diskutiert wird. Aus meiner Sicht lehrreich. Weniger erfreulich sind Entwicklungen in Richtung «wer ist der Grösste?» Wer hat das schnellste,



In einer Modellfluggruppe steuern die Mitglieder mit ihren Erfahrungen viel Positives bei.

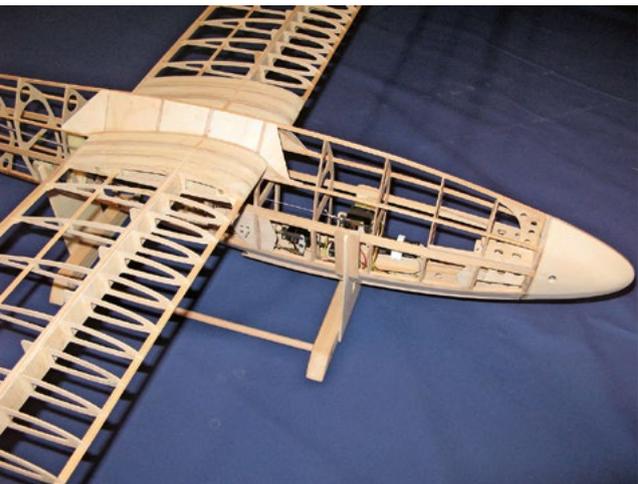
das grösste oder das teuerste Modell?

Wege nach Rom

Viele Zugänge zu den Modellflugvereinen bringen schon ein Grundwissen und etwas Flug-

erfahrungen mit. Zweite Lebenshälfte oder rund um das Pensionsalter. Sie haben sich schon im Jugendalter mit dem Modellflug beschäftigt und während intensiver Berufsphasen nur noch punktuell. Sie be-





Die computergestützte Konstruktion leistet einen grossen Beitrag an den Selberbau.

wältigen eine Art «zweiten Einstieg». Viele von ihnen sind im Verein bald einmal gut aufgehoben, wenn es ihnen gelingt, sich mehr oder weniger in deren Gepflogenheiten einzuleben. Sie wollen das Fliegen er-

lernen und sind dankbar für Ratschläge, insbesondere für die Anschaffung geeigneter Modelle, die sich für das vereinseigene Fluggelände eignen. Handelt es sich um Gras- oder Rasenplätze, befestigte

Pisten oder Hangfluggelände? Es lohnt sich besonders am Anfang, diese Voraussetzungen gebührend zu beachten.

Selber Bauen im Aufschwung

Zunehmend findet auch eine Rückbesinnung auf das Selberbauen statt. Die grosse Zahl an Bausätzen aus gefrästen Holzteilen und gemischten Materialien bis zu den 3D-Drucken ab Daten im WWW oder gar Eigenkonstruktionen. Zurzeit erfreuen wir uns einer zunehmend grösseren Schar an pensionierten CAD-Kennern. Sie bringen neuen Wind in die Eigenbauszene. Schön, dass auch jüngere Modellflieger das grosse Abenteuer des Selberbauens geniessen lernen. Auch sie können motivieren, beraten und helfen. Ich würde nicht gerade mit einer FA-18 aus Holz starten. →

Mit Holz gross aufgetrumpft

Mit Holz fing alles an. Zumindest, was den Bau von RC-Modellen angeht. Dazu gehörten auch die ersten Bausätze – nach Kriegsende aus den USA und Japan – aber noch mehr Eigenkonstruktionen von Segel- und Motormodellen. Die RC-Anlagen wirkten wie Kunsttücher auf die Entstehung neuer Eigenbauten in grosser Zahl.

In den Siebzigerjahren tauchten im F3A-Kunstflug erste Konkurrenzprodukte auf: aus Polyester laminierte Rümpfe und mit Balsaholz oder Furnieren beplankte Styroporflügel. Diese Modelle konnten zu keiner Zeit den Holzbauten das Wasser reichen oder diese gar vertreiben. Viele kehrten reumütig zurück zum Holz. F3A-Holzmodelle blieben das Mass aller Dinge. →



Schon ganz am Anfang wurde mit Holz gebaut.



Das F3A-Modell der Sechzigerjahre war als Bausatz in den USA erhältlich.



Der grosse Holzbaukünstler war der Japaner Hajime Nishioka, hier mit Wolfgang Matt (1990).



Roland und Wolfgang auf Erfolgskurs mit OPAL aus Japan.

Holzkonstruktionen erlebten in der F3A-Kunstflugklasse in den Neunzigerjahren ein ungeahntes Hoch. Zu den absolut grössten Baukünstlern ist der Japaner Hajime Nishioka zu zählen. Einige Tops in Asien und Europa setzten erfolgreich seine Modelle ein. Die Oberfläche hatte eine Qualität erreicht, die nur noch durch die moderns-

ten Hersteller aus China erreicht werden kann.

Holzfolie

Vor Jahren hätte ich den Holzfolienkonstruktionen eine nicht allzu grosse Zukunft vorausgesagt. Doch die Entwicklung ging genau in die entgegengesetzte Richtung. Dies hat bestimmt auch mit modernen,

computergestützten Konstruktions- und Fertigungstechniken zu tun. Besteht die Grundstruktur eines Modells einmal, können Verbesserungen – nach Erfahrungen aus der Praxis (Konsumenten als Testpersonen) – beliebig mit wenig Aufwand laufend berücksichtigt werden. Auch die Grössen der Modelle sind mit ein paar statischen Anpassungen problem-

los variierbar. Die Hersteller haben in diesem Bereich grossartig reagiert oder gar einen Neustart hingelegt. Nach anfänglichen Schwachstellen – z.B. Fahrwerkbefestigungen – sowie die zusätzlich verwendeten GFK/CFK-Materialien machen diese oft sehr schönen Modelle ohne Wenn und Aber erwachsen. Die Modellgrössen bewegen sich auch hier zwischen 1 und 3 Metern. Holzmodelle lassen sich mit den klassischen Reparaturmethoden wie Leimen, Schäften oder Verstärkern wieder in Schuss bringen. Folien sind ebenfalls problemlos. Alles eine gute Schule für den «Nichtbauer». Im Kunstflug mit Grossmodellen ist die Holzfolienbauweise nach wie vor sehr beliebt. Diese Modelle bewegen sich zudem in einem guten Kosten-Leistungs-Verhältnis.



Holzfolienmodelle – hier von SebArt – gehören zu den wohl beliebtesten Fertigmodellen. Schon mancher hat damit das Fliegen erlernt – auch Kunstflug. Günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis.

Schaumstoff – ein Riesentrend

Wenn ich zurückdenke an die Anfänge – ganze Container wurden auf den Markt geworfen. Sie sahen aus weiterer Distanz oder auf den Schachteln ganz ordentlich aus, Qualität oft eine Katastrophe, Wegwerf- statt Einziehfahrwerke, Bruchstellen eingeplant. Schwerlich reparierbar. Schwierig im Handling, Akkuwechsel glichen chirurgischen Eingriffen. Einmal-Einsatz, und ab in den Kehrriech! Die damaligen Importeure haben Pionierarbeit geleistet – reich ist dabei wohl keiner geworden. Schaumstoffmodelle halten heute einer kritischen Betrachtung durchaus stand. Das Material ist viel robuster geworden, die Oberflächen feiner mit attraktiven Designs. Ohne Übertreibung: Einzelne Modelle können ohne Vorbehalt als Semi-Scale-Modelle



Moderne Schaumstoffmodelle lassen keine Wünsche offen. Laufend verbesserte Qualität und Originaltreue.

delle durchgehen. Einziehfahrwerke halten auch harte Landungen aus, der Akku-Wechsel ist einfach und sicher. Nicht nur kleinere Modelle (0,8 bis 1,2 m) sind heute sehr beliebt, sondern immer mehr auch Angebote im 2-m-Bereich. In den technischen Beschreibungen der Hersteller wird beim Material oft «EPO» genannt. Auf der Suche im Netz stösst man auf «Mischung aus expandiertem Polystyrol und Polyethylen». Ob diese neueren im Modellflug verwendeten Materialien den genannten Zusammensetzun-



Sehr schönes Modell: Hawk von FMS Models.





Die grossen Segelmodelle aus Kunststoff sind sehr aufwendig produziert und kosten auch dementsprechend.

gen entsprechen, ist nicht sicher. Keiner wird das Geheimnis seiner Mischungen preisgeben wollen.

GFK/CFK-Schalbauweise – Luxus?

Kommen wir schliesslich zu den Voll-GFK/CFK-Modellen. Dies betrifft in erster Linie die Grosse Segler sowie die Jets. In beiden Kategorien wird viel Aufwand in die Massstabtreue gelegt. Die grossen Jets sind entweder unbemalt oder als ganz tolle Scale-Modelle mit allen Details erhältlich. Auch die F3A-Kunstflugklasse ist in der modernen Sandwich-Vakuum-Bauweise an vorderster Front dabei. Wer sich für Modelle dieser Klasse entscheidet, tätigt Investitionen, die für ein paar Jahre die Sammlung bereichern sollen. Sicher wird es sich dabei nicht um «Alltagsmodelle» handeln, sondern um ganz besondere Anlässe. Im Gegensatz dazu sind die Luxus-F3A-Modelle ganz klar Sportgeräte und dem harten Trainingsbetrieb ausgesetzt.

3D-Druck auf der Überholspur

Seit einigen Jahren wird in dieser Zeitschrift über 3D-Druck berichtet. Ging es am Anfang um kleinere, praktische Dinge wie Servohalterungen, Details für Scale-Modelle oder Senderaufhängungen, so folgten bald einmal grössere Teile, die als Urmodelle für den GFK-Formbau dienen. Letzteres benötigte nach wie vor die aufwendigen Laminierarbeiten bis zum fertigen Rumpf oder Flü-



Ein Jet-Rumpf – komplett aus dem 3D-Drucker.



Auch F3A-Modelle sind teilweise qualitativ vom Feinsten.



Jets in allen Grössen – auch als Scale-Modelle im Handel.

gel. Der nächste Schritt geht nun definitiv ans Eingemachte des CFK/GFK-Modellbaus. Mit neuen Druckmaterialien wird leichter und sehr viel robuster «gebaut» beziehungsweise gedruckt. In unserer Ausgabe 1-2025 wurde die moderne 3D-Druck-Bauweise gleich von zwei Autoren detailliert beschrieben. Ich bin sehr gespannt, wann die industrielle Fertigung beginnt. Ich vermute, da sind einige in den Startlöchern. Eine hoch spannende Zeit für den Modellflug.

Post Scriptum

Sehr viel Erfahrung kann ich in der Onlinebestellung von Modellen nicht vorweisen. Insbesondere kenne ich die zahlreichen internationalen Hersteller kaum oder gar nicht. Dies ist mir kürzlich zum Verhängnis geworden. Die Bestellung im Ausland lief gut ab. Keine Probleme, Post und Zoll-

kosten schienen mir im Rahmen. Das Modell kostet rund 800 Franken. Der Aufwand, diesen Bausatz einigermaßen zufriedenstellend zu vollenden, ist mir zeitlich und geduldmässig fast über den Kopf gewachsen. Ganz besonders die Qualität der Folie ging an die Nerven. Auch eigentliche Konstruktionsfehler mussten behoben werden. Fazit: Ich werde keine Modelle kaufen, die ich selber nicht anschauen konnte oder deren Hersteller ich nicht gut kenne. ■

In unserer letzten Ausgabe ging leider der Verfasser des Berichts auf Seite 21 «F-5 Tiger II – bitte einmal drucken!» von Michael Bucher verloren. Wir möchten uns entschuldigen.

Die Redaktion

LiPo-Akkus: Sicher im Umgang

Rahel Meister im Auftrag von INOBAT

**«Modellflug-Akku explodiert und setzt Wohnung in Brand»:
Solche und ähnliche Meldungen finden immer wieder den Weg
in die Presse. Was ist im Umgang mit Akkus zu beachten?**

Sie haben eine grosse Energiedichte und sind aus der Modellflug- und Drohnenszene nicht mehr wegzudenken: die Lithium-Polymer-Akkus (LiPo). Sie sind sicher, solange wichtige Grundsätze beachtet werden. Verwenden Sie hochwertige Batterien namhafter Hersteller und setzen Sie die Akkus nicht der Hitze und mechanischen Einflüssen wie Stössen oder Stürzen aus. Auf keinen Fall darf an den Batterien herumgebastelt werden, sie dürfen auch nicht zerlegt werden. Zum Laden soll ein zugelassenes, für den Akku-Typ geeignetes Ladegerät zum Einsatz kommen und der Akku sollte vom Strom getrennt werden, sobald er voll ist. Ein Akku, der längere Zeit nicht gebraucht wird, lagert idealerweise bei ca. 60% Ladung und wird ab und zu geprüft, um eine Tiefentladung zu vermeiden. Die erste darauffolgende Ladung sollte unter Aufsicht stattfinden.

Wenn Gefahr droht...

Bläht sich der Akku auf oder tritt Flüssigkeit aus, gehört er in eine bediente Sammelstelle. Ist dies nicht sofort möglich, sollte er wettergeschützt im Freien, z.B. in einem Metallbehälter, gelagert werden. Was aber, wenn der Akku plötzlich raucht oder sogar Feuer fängt? Wichtig sei, sich nicht in Gefahr zu bringen und rechtzeitig die Feuerwehr zu alarmieren (Tel. 118), betont Thomas-Anja Ramseier-Schmitz, Fachspezialist*in Feuerwehr/ABC bei der Gebäudeversicherung Bern. «Falls der Akku noch nicht brennt und sich noch anfassen lässt, sollte er in einem Blecheimer ins Freie gebracht werden, idealerweise mit Wasser bedeckt. Dort sollte er einige Tage im Freien stehen gelassen werden.» Brennt der Akku schon, kann

ein Löschversuch mit Wasser oder einem Feuerlöscher unternommen werden, sofern noch gefahrlos möglich – in je-

Wichtige Links zu LiPo-Akkus:

- Merkblatt INOBAT zu LiPo-Akkus auf: <https://www.inobat.ch/de/info-verbrauchsmaterial>
- Kampagne «Brandgefährlich!» von Swiss Recycle: www.brandgefaehrlich.ch
- Vereinigung kantonaler Feuerversicherungen (VKF): Brandschutzmerkblatt zu Lithium-Ionen-Batterien, www.bsvonline.ch/de/vorschriften

dem Fall sollte die Feuerwehr aber rasch alarmiert werden. Auch ein scheinbar gelöschter Akku gehört ins Wasserbad. Ei-

ne schlechte Idee ist es also nicht, während des Flugbetriebs einen Blecheimer mit Wasser zur Hand zu haben. ■



LiPo-Akkus sind bei Drohnen und Modellflugzeugen nicht mehr wegzudenken: Um die leistungsstarken «Energiebündel» sicher zu nutzen, gilt es, einige Punkte zu beachten.

JULA 2024: 40 ans de succès auprès des jeunes passionnés d'aviation

Thierry Ruef

Le JULA (Jugend-Lager), a fêté son 40^e anniversaire à S-chanf dans les Grisons. Rappelons que ce camp s'adresse aux jeunes, filles et garçons, qui partagent la passion de l'aviation et désirent évaluer la possibilité d'en faire un métier.

Sous le patronage de la Fondation Pro Aéro, des jeunes de 14 à 16 ans ont passé une se-

maine inoubliable, rythmée par des ateliers de construction, des théories, du sport, des



Évènement exceptionnel fêtant les 40 ans du JULA: la patrouille des PC7.



Atelier de construction de fusées. Chacun a pu faire le lancement de sa fusée.



Sur l'aéroport de Samedan, les participants pouvaient s'imaginer aux commandes des aéronefs.

jeux et une visite de l'aéroport de Samedan.

Ils viennent de toutes les régions linguistiques de la Suisse et sont intégrés dans de petits groupes de 15 personnes. Cette année on comptait 2 groupes de romands dont 6 filles. Des présentations vivantes d'aérodynamisme, des Forces aériennes suisses, Skyguide, Swiss, MétéoSuisse, AÉCS dans leur langue sont proposées au long de la semaine. Un jour de visite de



Explications à chaque étape de la construction sont indispensables au bon vol des planeurs.

l'aéroport de Samedan leur présente d'autres aspects du monde de l'aviation: sauvetage aérien par la Réga, aéromodélisme, vol à voile, vol libre, sans oublier la visite des principaux aéronefs militaires: Puma/Cougar, PC7, EC635 présents sur le tarmac de Samedan.

Pour les 40 ans, on a fêté exceptionnellement avec la Patrouille Suisse des PC7 accompagnés du Super Puma (45 minutes de show!). Ils ont droit en plus à des démonstrations en l'air d'hélicoptères civils (Heli-Bernina) pour des missions utilitaires, une démonstration de Super Puma, un passage de FA/18 de l'Armée suisse... bref de quoi s'en mettre plein les yeux!

La tranche d'âge de 14-16 ans est idéale pour s'inscrire dans le programme SPHAIR, instruction préparatoire de l'aviation, qui se glisse dans leur temps d'études. Pendant toute la semaine, les intervenants ont répondu à toutes les questions des intéressés: combien ça coûte? Comment se préparer aux examens? Que faire si le succès espéré ne vient pas? Le camp de jeunesse a au cours du temps vu défiler beaucoup de talents qui ont aujourd'hui réalisé leurs rêves dans l'aviation.

Pour mieux intégrer les notions aérodynamiques enseignées, quoi de mieux que de construire des engins volants et les tester en pratique. Chaque participant est reparti avec ses objets réalisés dans la semaine: boomerangs, planeur, fusée, montgolfière, cerf-volant.

Et comme si tout cela ne suffisait pas pour assouvir l'énergie et l'enthousiasme inépuisable de ces jeunes, des surprises leur ont été réservées: notons un vol à l'aube en montgolfière captive ou un simulateur de vol et des parties de sport endiablées!

Le rôle des moniteurs est de canaliser l'énergie des jeunes participants au bon endroit. À

14 ans, tous, ne s'imaginent pas être aux carrefours de différentes voies décisives pour leur avenir. On perçoit souvent une grande insouciance à travers des questions posées. Leur attention est aussi incroyablement perturbée par la maladie des portables et il faut redoubler d'énergie pour ne pas les laisser se perdre sur leurs écrans et passer à côté d'informations pourtant essentielles. Ce sentiment nouveau a été souvent perçu par plus d'un moniteur indépendamment de leur région linguistique.

L'ambiance dans ce camp contribue à cette atmosphère inoubliable car les jeunes cultivent l'amitié au sein de



Vol en montgolfière captive au petit matin.

leur groupe et en partageant avec les autres groupes linguistiques. Il mangent à leur faim et même plus grâce aux petits plats concoctés par une cuisine généreuse à la hauteur. Un équipe de bénévoles conséquente est là pour assurer le bon fonctionnement de toute l'infrastructure, réparer les éventuels bobos, veiller au bien-être de tous. Eux aussi ont plaisir à se retrouver chaque année dans une bonne ambiance et offrir leur temps sans compter.

Les inscriptions sont ouvertes pour la 41^e édition anniversaire du **JULA**, du **27 juillet au 2 août 2025**:

<https://www.jula-proaero.ch>

BATTERIE: CHECK BEFORE FLIGHT

Une batterie endommagée ou gonflée est dangereuse. C'est pourquoi: la retirer immédiatement et ne plus l'utiliser, scotcher les pôles, l'emballer dans un sac plastique et l'amener à un point de collecte gardienné.

Merci et bon vol!



**INFOS IMPORTANTES
SUR LES BATTERIES**



Giornata delle porte aperte all'aeroporto di Lodrino

Wolfgang Völler

Quando di solito girano voci di giorni di porte aperte presso un'azienda un evento speciale è previsto.

Così anche lo scorso il 24 agosto a Lodrino presso l'aeroporto.

Dopo il cambio di proprietà, ex aeroporto militare, ora aeroporto civile di una SA. Questa era in realtà l'inaugurazione ufficiale. Con tutti i svolgimenti ufficiali.

E i gruppi di aeromodellisti? Sono stati, come utenti del luogo, invitati a partecipare. Tutte le associazioni della Svizzera italiana.

Abbiamo avuto il nostro «stand» all'estremità inferiore, lato Sud, della pista dove si trova anche il posto quando si vola. L'afflusso di pubblico è stato anche piuttosto vivace.

Per garantire il corretto svolgimento della manifestazione, il nostro speaker era collegato alla torre di controllo. Questo ci ha permesso di offrire agli spettatori anche dimostrazioni di volo intermedio con modelli

che sono state seguite con interesse.

È positivo che l'aeroporto di Lodrino sia stato mantenuto per l'aviazione modellistica.

Anche se ci sono alcune condizioni da rispettare. Per gli interessati, consultare il sito:

FGASI, dove sono disponibili informazioni dettagliate.

Un'altra delizia è stata quella della costruzione «Farman F200» sotto la regia di Giovanni Pedretti, GARIV.

Tutto sommato una giornata di successo che ancora una volta ha offerto l'opportunità di presentare lo sport dell'aeromodellismo. Grazie. ■





Modello o vero?



Farman F200.



Torre di controllo modellisti-collegato con quello vero.



Elvio con suo Jet.



Impressioni di un volo



Porträt von Modellflieger und MFS-Regionalredaktor «Huck»

Roger Moser

Für einmal stehen nicht Modellflugzeuge im Vordergrund, nein, in diesem Bericht soll der *Arbeitsalltag* eines MFS-Regionalredaktors illustriert werden. Ueli v. Niederhäusern – Spitzname «Huck» – ist Gründungsmitglied der MG Riggisberg, seit Urzeiten Aktuar ebendieser MG und, wie während vieler Jahre seiner E-Mail-Signatur zu entnehmen war, «Pilot für sämtliche Typen». Zwischenzeitlich musste das eine oder andere Flugmodell aus vielfältigen, dem Autor unbekanntem Gründen ausgemustert werden, die E-Signatur wurde entsprechend angepasst... In un-

serer MG ist Ueli aber immer noch eine unverzichtbare Stütze, wenn ein bis anhin unbekanntes Flugmodell eingeflogen werden muss. Darüber hinaus ist er mit seiner herzlichen und humorvollen Art ein sehr geschätztes Mitglied unserer Gruppe und der gesamten Szene. Zahlreiche Stationen hat er in seiner vielfältigen Modellflugkarriere bereits durchlaufen. Stellvertretend einige Highlights seiner Laufbahn: Nationalmannschaftsmitglied F3C Heli, erfolgreicher Teilnehmer an vielen Schweizer-, Europa- und Weltmeisterschaften, Mitorganisator der legendären Heli-Treffen der MG Riggisberg, ein rastloser



Modellbauer, super Motivator für Jung und Alt und mehrfacher Sieger im Staffelwettkampf. Es gäbe da noch einiges aufzulisten, dies würde jedoch den Rahmen dieses Beitrages, wenn nicht sogar den ganzen Umfang dieser MFS-Ausgabe, sprengen. Den Modellflug-Zenit hat er trotzdem noch lange nicht überschritten. Er ist seit seiner Pensionierung mehr denn je auf



seiner geliebten Airbase im Muri anzutreffen. Als langjähriger Redaktor des MFS hat Ueli in der Vergangenheit schon etliche Bildberichte verfasst. Immer wieder dürfen sich die Leser der vorliegenden Zeitschrift an seinen unterhaltsamen Beiträgen erfreuen. Ueli gelingt es, seinen einzigartigen Humor auch in seinen Texten zum Ausdruck zu bringen. Wie den Bildern unschwer zu ent-



nehmen ist, entstehen seine Aufnahmen nicht selten auch unter vollem Körpereinsatz. Wir dürfen uns glücklich schätzen, Huck weiterhin als Redaktor in unseren Reihen zu haben. Und ja, wir freuen uns jetzt schon auf seine kommenden Beiträge. Herzlichen Dank, Ueli! Mit deinem unermüdlichen Einsatz für unser Hobby – den Modellflug – hast du vielen Piloten die Türe zur Luftfahrt geöffnet und allen eine gute Zeit beschert. In diesem Sinne und wie Huck immer zu schreiben pflegt:
Adiö, sagt der Autor!



Glocknerhof ****
 FERIENHOTEL

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

Fliegen in Kärnten



Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:
Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur, **Schleppwochen**
Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar
Flugschule mit Trainer Marco: Fläche & Heli
Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness,
 Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.



Qualität
KÄRNTEN

Neu:

- Bau-Seminare
- Bau-Service
- Helikurse

Marco

Ehre, wem Ehre gebührt!

Anlässlich der Präsidentenkonferenz des Nordostschweizerischen Modellflugverbands NOS, im Chesselhuus in Pfäffikon ZH, übergab Emil Giezendanner das Zepter des NOS-Präsidenten an seinen Nachfolger Andreas Schwerzmann.

Yves Burkhardt, Generalsekretär des Aero Clubs, hielt eine würdige Laudatio für Emil Giezendanner. Diese treffenden Worte von Yves möchten wir euch nicht vorenthalten.

Lieber Emil
Liebe Kammeraden und Kameradinnen,
geschätzte Damen und Herren

Es ist mir eine besondere Ehre und Freude, heute eine Art kleiner Laudatio auf eine herausragende Persönlichkeit des Modellflugs zu halten: Emil Giezendanner. Ich weiss genau – Emil ist kein Mann der grossen Worte und es ist ihm schon fast unangenehm, wenn man von seinem Engagement, seinen Verdiensten, Erfolgen und seinen Visionen spricht, die er in seinem langen Modellfliegerleben als ehrenamtlich tätiger Mensch erreicht hat. Sein Name steht wie kaum ein anderer für Ideenreichtum, Innovationsdenken und unermüdete Hingabe für die Weiterentwicklung des Modellflugsports.

Emil Giezendanner blickt auf eine beeindruckende Zeit als langjähriger Regionalverbands-

präsident des NOS und Vorstandsmitglied seit Beginn der Achtzigerjahre im letzten Jahrtausend auch im SMV zurück. In dieser Funktion hat er nicht nur die Interessen des Modellflugs mit grossem Einsatz vertreten, sondern auch entscheidende Weichen für deren Zukunft gestellt. Sein Wirken war stets geprägt von progressiven Ideen und einer visionären und oft berechtigterweise auch fordernden Herangehensweise. Seine Ideen, seine Projekte und das hochgeschätzte Engagement für die Jugend- und Nachwuchsförderung haben den Modellflug nicht nur in der Schweiz, sondern weltweit nachhaltig geprägt. Stichworte und Veranstaltungen, welche Emil initiiert hat, wie «Young Silent Wings» oder «Juniorenanlass Winterthur» haben heute einen festen Platz und dienen der notwendigen Sichtbarmachung des Modellflugs in der Gesellschaft.

Ein weiteres Kapitel seiner Geschichte schrieb Emil Giezendanner als Chairman des FAI-F5-Subcommittees der FAI im Rahmen des internationalen Modellflugwesens für den Elektroflug. Schon sehr früh hat er die kommende Bedeutung des Elektrofluges mit Modellflugzeugen, seine Chancen und deren ökonomische und ökologische Bedeutung erkannt. Unvergessen sind die zahlreichen Militäry-Wettbewerbe hier im Zürcher Oberland. In dieser Rolle trug er wesentlich dazu bei, den Modellflug auf internationaler Ebene zu stärken und voranzutreiben. Sein herausragender Leistungsausweis und sein internationales Beziehungsnetz für die Organisation und Durchführung von Wettbewerben sowie seine diplomatischen Fähigkeiten in der Zusammenarbeit mit internationalen Verbänden sind unvergleichlich und bleiben unvergesslich.

Auch als Gründer der Zeitschrift *modellflugsport* hat Emil Giezendanner seine grossen Fussabdrücke hinterlassen. Mit Weitblick und Innovationsgeist schuf er als Chefredaktor 1971 vor 54 Jahren ein nationales Modellflugmagazin und eine anerkannte Plattform, die bis heute als wichtiger Im-

pulsgeber und Informationsquelle für die Modellflugszene in der Schweiz dient. Sein unermüdlicher Einsatz als umtriebiger Zeitgenosse hat das Magazin zu einem festen Bestandteil der Community gemacht. Ich erinnere mich an meine Zeiten als Präsident des SMV – wie ich jeweils zitterte vor dem Erscheinen der nächsten der jährlich erscheinenden 6 Ausgaben des *modellflugsport*. Ich bangte um die Themen, die Emil in seinem Editorial uns Verbandsvertretern vor Augen geführt hat. In der Sache, und das muss ich heute unumwunden zugeben, hatte Emil eigentlich fast immer recht gehabt. Als Vertreter der Modellflieger waren ihm nicht schöne und salbungsvolle Editorials wichtig, sondern die Sache für den Modellflug und seine Piloten in der ganzen Schweiz. Die Tonalität war oft, gepflegt ausgedrückt, sehr direkt, hat aber die Wirkung im Sinne der Sache nicht verfehlt. Die Zeitschrift *modellflugsport* und deren Herausgeber, die gleichnamige Stiftung, stehen heute noch unter Emils Credo und Leitsatz von damals: «Gemacht von Modellfliegern für Modellflieger.»

Besonders hervorzuheben ist seine Vision als Vater der Modellflugsymposien im Technorama Winterthur. Diese Veranstaltungen, seit der Gründung sagenhafte 39 Ausgaben, die unter seiner Federführung ins Leben gerufen wurden, bieten eine einzigartige Gelegenheit zum Austausch von Wissen, Ideen und Erfahrungen. Auch hier nach seiner Vision «Gemacht von Modellfliegern für Modellflieger». Diese Symposien waren und bleiben hoffentlich ein bedeutender und unverzichtbarer Beitrag zur Förderung der Gemeinschaft und zur Stärkung des Modellflugs als innovatives und faszinierendes Gefäss zum Austausch von Wissen und Erfahrungen unter uns Modellfliegern.

Seine langjährige Erfahrung als teilnehmender Pilot mit sei-



Emil Giezendanner.



Yves Burkhardt, AeCS.



Laudatio Roland Werder, Vertreter des ZKS, mit Emil Giezendanner.



Laudatio von Yves Burkhardt, Generalsekretär AeCS, mit Emil Giezendanner.

nem Bruder Bruno und später als Jury-Mitglied bei FAI-Welt- und Europameisterschaften zeugt von seinem tiefen Verständnis der Sache und seiner Expertise im Fliegen von Modellflugzeugen. Emil Giezendanner hat stets mit Professionalität und Fachwissen und technischem Verständnis im Sinne der Wettkämpfer und des Sportes agiert. Er ist als respektierter und kompetenter Vertreter des Modellfluges international in der CIAM der FAI etabliert. Auch seine für die Weltgemeinschaft der Modellflieger produzierten CIAM-Flyer über ganz verschiedene Themen des Modellfluges sind und waren hochgeschätzt. Die kurz, aber prägnant aufgemachten doppelseitigen CIAM-Flyer konnten auch für die Darstellung der vielen verschiedenen Kategorien des Modellfliegens von jedermann in der Öffentlichkeit verwendet und angewandt werden.

Emil bewies immer ein erfahrenes und geschultes Auge für kommende Herausforderungen und mögliche Gefahren, die den Modellflug in seiner Entwicklung künftig betreffen könnten. Es war mir bspw. eine grosse Freude und Ehre, Emil im Rahmen unserer gemeinsamen Arbeiten des AeCS und des SMV im Projektteam zur Regulation und Ausnahmeregelung für die Schweiz im Zusammenhang mit dem Modellflug und mit den Drohnen



Emil Giezendanner wurde mit Standing Ovations zum Ehrenmitglied ernannt.

im Boot zu haben. Wir werden heute um unsere nationale Regelung des Modellfluges europaweit benieden, welche in gemeinsamer Zusammenarbeit unserer Verbände erreicht werden konnte. Vom ineffizienten und kostentreibenden Verwaltungs-Moloch der EU und der EASA liess sich Emil nicht beeindrucken und hat als aufrechter Demokrat mit dem AeCS gemeinsam gegen regulative und unsinnige Windmühlen gekämpft.

Die Zusammenarbeit mit Emil Giezendanner war und ist geprägt von seiner angenehmen und erfolgsorientierten Art. Sein Engagement und seine

unermessliche Leidenschaft für den Modellflug wirken inspirierend und motivierend auf alle, die das Glück haben, mit ihm zusammenzuarbeiten.

Emil Giezendanner, du bist eine Persönlichkeit, die die Geschichte und Zukunft des Modellfluges weltweit massgeblich beeinflusst hat. Wir ziehen den Hut vor dir und sind dir für deine unermüdliche Arbeit dankbar. Auch wenn wir beide dann und wann gegen Ende der Neunzigerjahre unumwunden nicht immer der gleichen Meinung waren, haben wir am Schluss unserer Diskussionen immer gemeinsame Lösungen gefunden.

Im Namen aller, die deine Arbeit anerkennen, bewundern und schätzen, danke ich dir von ganzem Herzen für deinen herausragenden Einsatz und deine grossen Verdienste für den nationalen und internationalen Modellflug im Namen des AeCS und auch des Weltluftsportverbandes FAI.

Das kleine Geschenk des AeCS soll dich ermuntern, auch weiterhin mit scharfem Messer an den richtigen Orten die richtigen Schnitte zu platzieren. ■ Danke dir, mein lieber Emil!

*Pfäffikon ZH, 23. Januar 2025
Yves Burkhardt, Generalsekretär Aero-Club der Schweiz*

Faszination Modellbau in der Ostschweiz

Am Sonntag, den 18. Mai 2025, von 10.00 bis 16.00 Uhr öffnet die grösste Modellbaubörse Ostschweiz in der Sporthalle Bruggwiesen in Bischofszell erstmals ihre Tore. Es ist dies die erste Veranstaltung mit Modellflugzeugen, Modellschiffen, Modelleisenbahnen und Jugendförderung im Modellbau. An über 120 Verkaufsständen werden verschiedene Modelle und Zubehör zum Kauf angeboten.

Zitat zum Thema Modellbau und Jugend

«Obgleich sich der Modellbau im Laufe der Zeit verändert hat, sind die erzieherischen und bildungsmässigen Vorteile für den Anfänger eines Hobbys recht bedeutsam. Die Jugend lernt auf diesem Weg vieles über den Modellbau, wie man Schwierigkeiten angehen und lösen kann sowie die Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse. Handwerkliche Geschicklichkeit, Geduld, technisches Verständnis für komplizierte Zusammenhänge der fortschrittlichen Technologie und das positive Erfolgserleben als Krönung der eigenen kreativen Arbeit sind einige Fähigkeiten, die dadurch ent-

wickelt werden. Durch den Modellbau werden sowohl die praktikable Anwendung wissenschaftlicher Prinzipien als auch im gleichen Massstab positive Eigenschaften wie Beurteilungsvermögen, Selbstkritik und Kameradschaft erworben.»

Die Verkaufs- und Informationsstände im Überblick – Modellflugzeuge:

Verkauf/Börse und Zubehör/ Informationsstände zur Jugendförderung. Einstieg in den Modellflug/Anmeldung für Schnupperfliegen bei verschiedenen Fluggruppen/Informationsstände AeCS (Aero-Club Schweiz) und SMV/Bastelzelt für Kinder zum Bemalen und

Bauen eines kleinen Wurfgleiters.

Modellschiffe:

Verkauf/Börse und Zubehör/ Informationsstände zur Jugendförderung/Ausstellung von verschiedenen kleinen und grossen Schiffsmodellen sowie Einstieg in die Modellschiffahrt.

Modelleisenbahnen:

Verkauf Neu- und Occasionsmodelle sowie Zubehör und alles, was mit Modelleisenbahnen zu tun hat.

Besucher:

Die Öffnungszeiten für Besucher und Schnäppchenjäger sind von 10.00 bis 16.00 Uhr. Da kann man alles erwerben, was mit Modellflugzeugen, Modellschiffen, Modelleisenbahnen und Zubehör zu tun hat. Ebenfalls lädt unser kleines Beizli zum gemütlichen Verweilen ein. Dabei können auch Erfahrungen ausge-

tauscht und neue Kontakte geknüpft werden.

Eintritt:

Der Eintrittspreis beträgt pro Person Fr. 5.–. Kinder bis 12 Jahre sind kostenlos.

Anfahrten:

Mit dem Auto

– Gratisparkplätze direkt bei der Sporthalle Bruggwiesen in Bischofszell

Mit dem ÖV

– ab Bahnhof Bischofszell Stadt mit Buslinie 943 bis Haltestelle Bruggfeld
– ab Bahnhof Amriswil mit Buslinie 943 bis Haltestelle Bruggfeld

Weitere Infos oder Reservationen für Aussteller per E-Mail unter:

ebaggenstos@gmx.ch

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Erich Baggenstos/Organisator



Egal ob gross oder klein, jung oder alt. Entdecke die Welt des Modellbaus und Sorge für maximalen Spass bei diesen Hobbys.

32. Alpines Modellfluglager Hahnenmoos

Text: Res Dauwalder

«Schreibst du den Bericht über das 32. Jugendlager?» – «Ja, klar mache ich das.» Zugegeben: Es freut mich ja auch, dass ich angefragt werde und dass die Berichterstattung gelesen wird – das zeigen mir die erfreulich zahlreichen Rückmeldungen.

Nur: Wie soll ich den Bericht aufbauen, damit es nicht immer gleich klingt?

Soll ich schreiben, wie motiviert die 22 Jugendlichen auch im 32. Jugendlager waren, wie intensiv sie «den Luftraum belegt» haben, wie spielerisch sie mit ihren Fluggeräten umgegangen sind, wie dabei immer wieder neue Spielformen entstanden sind, welche Kreativität dabei ausgelebt wurde, wie viel unbändige Freude sichtbar und hörbar war? Mehrmals habe ich in meinen Berichten erwähnt, welchen wichtigen Beitrag die Nuris bei diesem Spiel mit dem Fluggerät in der Natur zusammen mit Kollegen leisten – soll diese Bemerkung



auch im Bericht 2024 Platz finden?

Soll ich es wagen, die Flut von Schaummodellen mit E-Motor anzusprechen? Ist es sinnvoll, über die Folgen der unnötig mitgeschleppten Masse in Form von E-Motor und Antriebsakku zu berichten, dass dadurch immer wieder Rumpfnasen abbrechen, dass dieser Schaden fast täglich mehrmals aufgetaucht ist und durch das sehr motivierte und geduldige Leiterteam repariert worden ist? Ist es erlaubt, zu schreiben, dass ganz viele Jugendliche gut beraten wären, auch einmal einen über zwei Achsen gesteuerten Leichtwindsegler mit dem nötigen Feingefühl zu steuern – und dies auch bei schwachen Verhältnissen?

Soll ich beschreiben, welche Beobachtungen ich gemacht habe, wenn die Lagerteilnehmer



mer offensichtlich mehrheitlich zum ersten Mal einen Balsahobel benützt haben? Ist es erwähnenswert, dass die jungen Modellbauer beim Einfiegen der Balsagleiter durch das Leiterteam sehr gut begleitet wurden, dass man ohne diese sorgfältige Begleitung nicht so viele tolle Freiflüge hätte bestaunen können?

Oder ist gar die eindruckliche Umgebung auf dem Hahnenmoospass einmal mehr eine Erwähnung wert oder vielleicht all die hautnah erlebten markanten Wetterwechsel? Oder soll ich die durch einzelne La-

gerteilnehmer gestellten Fragen rund um das Geschehen in der Atmosphäre zum Thema machen?

Vielleicht könnte ich über meine Beobachtungen bezüglich Sozialkompetenz der Jugendlichen schreiben: sieben Tage auf relativ engem Raum, dazu so viele unterschiedliche Charaktere – das wäre evtl. eine Erwähnung wert, oder? Oder soll ich die Stimmung beim Abschied am letzten Lagertag beschreiben? «Auso, bis im nächste Jahr!» hörte man oft! Einige Lagerteilnehmer sind vielsagend auch nur still





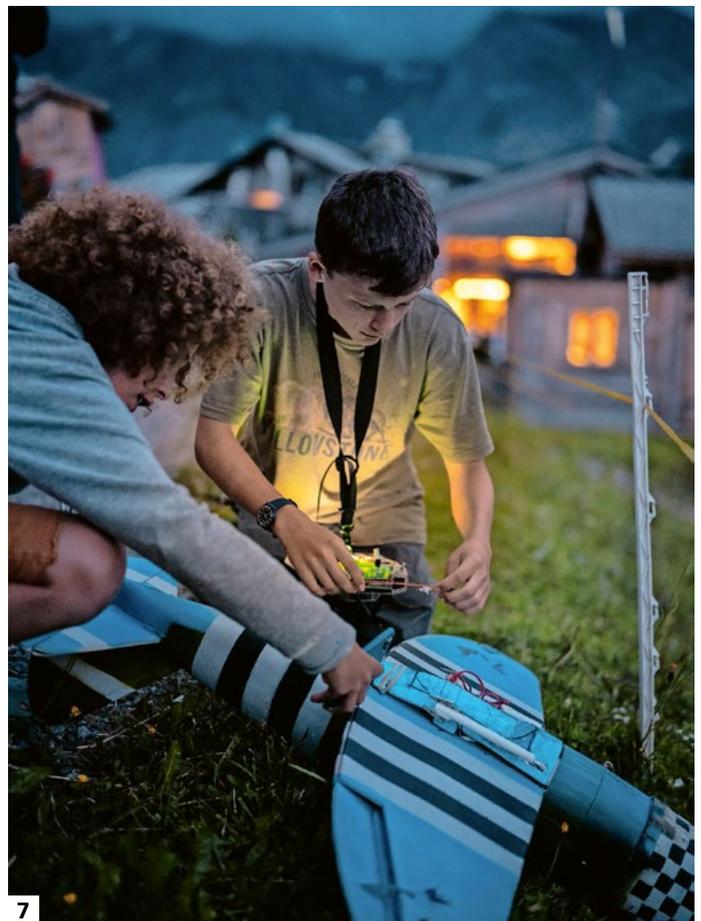
4



6

Legenden

- 1 «Chömet dir ändlech!» – Auf dem Weg zur Startstelle «Bänkli».
- 2 Und schon geht's los!
- 3 Einführung in den Gleiterbau.
- 4 Mit einem Plan arbeiten.
- 5 6 Kreative Jungs.
- 7 Spektakel wird vorbereitet.
- 8 Fliegt er wohl?
- 9 Erste Korrekturen.
- 10 Volle Konzentration beim Gleiterwettbewerb.
- 11 12 Ausflug zum «Luegli».
- 13 14 Schlussabend: Rangverkündigung.



7



5



8

geworden – ist dies Ausdruck des Bedauerns, dass das Lager zu Ende geht, oder bereits die Vorfreude auf das Lager im nächsten Jahr?

Fragen über Fragen – welche Wahl soll ich treffen? Schwierig! Liebe Leserinnen und

Leser: Wählt doch die für euch wichtigen Fragen aus und gebt die Antworten selbst – vielleicht helfen die Bilder dabei!

Drei Punkte beschreibe ich ganz sicher, auch wenn es sich teilweise um eine Wiederholung handelt:

1) Die Jugendlichen waren im 32. Lager sehr motiviert und «pflegeleicht»; das Modellfliegen und die Kameradschaft standen eindeutig im Vordergrund – das ist nicht selbstverständlich! Das weckt die Vorfreude auf das Lager im Jahr 2025, werden

doch etliche Lagerteilnehmer in diesem Jahr wieder dabei sein – das ist sehr schön!
 2) Ein Jugendlager in einen Hotelbetrieb zu integrieren, ist nicht sehr einfach; das gelingt nur dank sehr viel Verständnis seitens des Hahnenmoos-Teams und auch seitens der Gäste. Meine Beobachtungen zeigen sogar noch mehr: Der lebendige Betrieb, den die Jugendlichen auf das Hahnenmoos brachten, wurde sowohl vom Hotelpersonal wie auch von den meisten modellfliegenden Gästen sehr geschätzt! Einigen Modellfliegern scheint immer deutlicher bewusst zu werden, dass das Jugendlager für dringend nötigen Modellfliegenachwuchs sorgt! Mehr noch: Es ist die einzige

AKKUS: CHECK BEFORE FLIGHT

Beschädigte oder aufgeblähte Akkus sind gefährlich. Darum: sofort entfernen und nicht weiterverwenden, die Pole abkleben, in einen Plastiksack verpacken und an einer bedienten Sammelstelle abgeben.

Danke und weiterhin guten Flug!



**WICHTIGE
AKKU-INFOS**



Gruppierung auf dem Hahnenmoos während der Lagerwoche, welche das Durchschnittsalter deutlich drückt! Dieser Anlass ist demnach unter anderem für die ganze Modellsegelfliegerei überlebenswichtig – so denke ich jedenfalls.

3) Es ist beileibe keine Selbstverständlichkeit, dass sich Modellflugkollegen, teilweise mit ihren Familien, in den Dienst des Lagers stellen, und dies immer wieder seit vielen Jahren. Für die Lagerleitung ist es nicht einfach eine Ferienwoche: Man trägt Verantwortung für ca. 20 Jugendliche. Und es erfordert auch sehr viel Geduld, auch wenn die lebendige Schar viel Spass macht!



9



10



11



12



14



13

Nun, mein Schlusssatz bleibt jedes Jahr derselbe, weil mir nichts Schlaures einfällt: Ich freue mich schon jetzt auf die Lagerwoche 2025 mit all den schönen Begegnungen und Erlebnissen!

Bist du am Lager interessiert? Unter www.alpines.ch findest du die Anmeldeunterlagen für

das Lager 2025. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt – es hat bereits recht viele Interessentinnen und Interessenten!

Das Lager findet vom 19. bis 26. Juli 2025 statt.

Fotos: Ruedi Steinle, Sandro Bosshard, Christof Zurbrügg, Beat Hofmann

Leserbrief

Flugplatz Saanen

«Aus nach 49 Jahren» oder «Der freundliche Rauschmiss»

Gehören Sie zu jenen Leuten, denen schon einmal ein freundlicher Rauschmiss widerfahren ist?

Wohl eher nicht, es sei denn, Sie wären in einem Biergarten im jugendlichen Übermut etwas laut geworden und in der Folge freundlich weggewiesen worden.

Weder laut noch forsch war wohl das Auftreten des Präsidenten der lokalen Modellfluggruppe, als er an einem der letzten Tage des vergangenen Jahres bei der Leitung des Flugplatzes von Saanen vorsprach. Nichts anderes als den Belegungsplan 2025 ebendieses Flugplatzes hätte er gerne in Erfahrung bringen wollen.

Die gewünschten Angaben noch nicht erhalten, wurde dem Fragesteller kundgetan, zukünftig wäre das Modellfliegen nur noch ausserhalb der Flugplatz-Betriebszeiten möglich.

Im Klartext: Nein, das Fliegen würde den Mitgliedern der Mo-

dellfluggruppe Gstaad-Saanenland natürlich nicht verboten. Einzig die Flugzeiten würden sich auf morgens **vor** 8 Uhr und abends **nach** 20 Uhr beschränken!

Damit ist, so meine ich, dem Titel «Der freundliche Rauschmiss» wohl Genüge getan. Wie zu vernehmen war, scheint eine nachgesuchte und vom Bazl genehmigte Änderung der Anflugvolte für Helikopter und damit einhergehende Sicherheitsüberlegungen Grund dieser Massnahme zu sein.

Während der vergangenen 49 Jahre genossen die Modellflieger auf dem Flugplatz Saanen Gastrecht. Die Kenner der Verhältnisse verweisen mit Recht auf den Umstand, dass dieses Gastrecht wohl im Betriebsreglement geregelt, nicht aber in einem rechtsgültigen Vertrag festgehalten wurde.

Allerdings: Auf diese Weise das Ende eines Vereins herbeizuführen, in welchem über dreis-



sig Mitglieder, Jung und Alt mit Elan und Freude ihrem Hobby nachgehen konnten, ist nicht «die Art des feinen Mannes», und das schmerzt. Schliesslich wurden nicht nur die beiden seit den Siebzigerjahren angemieteten Baracken ausgebaut und gepflegt, auch ein selbst gemauertes Aussencheminée und ein lauschiger Sitzplatz waren bei den Clubmitgliedern sehr beliebt. Die rund 8000 Mitglieder des Schweiz. Modellflugverbandes (SMV) sind bekanntlich dem Gesamtverband der Fliegerei, dem Aero-Club der Schweiz (AeCS), angeschlossen. Als grösster Spartenverband bestreiten die Modellflieger mit ihrem finanziellen Beitrag damit einen nicht unwesentlichen Teil der Verbandskosten. Waren früher Modellflugbegeisterte wegen Lärmbedenken besorgter Bürger nicht gerne gesehen, zeigt sich heute dank Elektroantrieben ein anderes Bild. Auf Flugplätzen

jedoch, wo noch eine Hartbelagpiste genutzt werden kann, werden die Hobbyisten nach und nach durch die manntragende Fliegerei verdrängt. Wo ist der Gemeinschaftssinn, die vielzitierte Solidarität unter Verbandsmitgliedern und Flugbegeisterten geblieben? Dürfen die Modellflieger von der Verbandsleitung auch Schutz, Vermittlerdienste und damit Unterstützung im Überlebenskampf gegenüber der manntragenden Fliegerei erwarten? Oder werden sie als «Bauernopfer» oder «Quantité négligeable» einfach verheizt?

Meine Befürchtung: Nach der «erfolgreichen» Verbannung der Modellflieger werden als Nächste wohl die Segelflieger das Flugplatzgelände räumen müssen! Schafft sich die Privatfliegerei, die sogenannte General Aviation, mit solchem Gebaren Goodwill in der Bevölkerung? Wohl eher nicht.

Daniel Loertscher, ehem. Gründungsmitglied, Gstaad/Lugnorre

SOIM 2025 Dorftreff Eschenbach SG

Ruedi Gallati

Da die Indoor-WM kurz vor der Tür steht, war es das Ziel das Swiss Open Indoor Master 2025, nur mit der kleinen Kelle anzurichten, da nur mit geringer Beteiligung von internationalen Piloten zu rechnen war.

Anders als gedacht

Schnell hat sich aber gezeigt, dass die vier Kategorien: Klik-Cup, AA, AP/AF und AFM nicht an einem Tag unterzubringen waren. Beim Erstellen des Einsatzplans zeigte sich schnell einmal, dass alle Mitglieder der MG-Bussard anpacken mussten und wir auch um die Unterstützung der umliegenden Vereine MG-Rapperswil-Jona und MG-Reichenburg froh waren. Philipp aus der FA-KO-F3-Kunstflug organisiert jeweils Punktrichter, Jury und Auswertung. Und er schwingt die Werbetrommel beim Schweizer Nachwuchs und den internationalen Piloten. Mit den Anmeldungen in den Einsteigerklassen harzte es zu Beginn etwas. Erst als ich mich mit dem Tablet während unserem Sonntagmorgenfliegen in die Halle setzte und die Mitglieder bei der Anmeldung unterstütz-

te – böse Zungen meinen, sie seien verdonnert worden –, kam dann Bewegung in die Sache, sodass wir es dann auf eine stattliche Anzahl von 15 Klik-Cup, 3 AA, 10 AP/AF und 8 Piloten in der Aeromusical-Klasse brachten.

Im Vorfeld wurde Werbung im Gemeindeblatt gemacht und durch Beziehungen konnten auch die Obersee-Nachrichten dazu bewegt werden, etwas über den Anlass zu berichten. Die Halle wurde am Freitagabend spät eingerichtet, da durch die Sportvereine bis 22.00 Uhr noch reger Betrieb war. Am Samstagmorgen starteten wir schon um 07.30 mit dem Training. Um 10.00 gabs dann ein kurzes Briefing mit den Piloten, die wissen ja, «wiä der Chare lauft».

Beim Klik-Cup-Training zeigt sich immer wieder, dass es eben nicht ganz so einfach ist, mal eine gerade Strecke in der Halle korrekt zu platzieren, den Looping rund aussehn zu lassen, bei der Rolle nicht zu sinken und im Rückenflug nicht zu ziehen. Meine Meinung dazu ist gemacht: Je einfacher es aussieht, umso mehr Können und Talent steckt dahinter. Und wenn dann noch Punktrichter,

Kollegen und Zuschauer im Rücken dem Flug folgen, dann steigt die Anspannung in unbekannte Höhen, obwohl es ja nicht um viel geht. Doch so mancher konnte einen Zacken zulegen und dem Punktrichter eine hohe Note entlocken.

In der F3P-AP/AF-Klasse hat Sylvain Passini mit seinem Doppeldecker Model Ruby eine neue Ära eingeleitet. Die Vorteile des Doppeldeckers liegen hauptsächlich in den Messerflugfiguren, von denen es in den aktuellen Programmen AP-25 und AF-25 einige gibt. Die Propeller der gegenläufigen, sogenannten Koaxial-Antriebe von Glavak werden von Jahr zu Jahr grösser und sind jetzt schon bei 20 Zoll angelangt (oder schon 21"). Zum Erstaunen, selbst von Sergej, werden sie immer robuster und verzeihen auch mal eine Berührung mit Gegenständen, die «urplötzlich» den freien Flug versperren. Damit die 50 cm grossen Propeller beim Transport Platz haben, musste so manche Kiste ausgebeult werden. Mit 1s 150mAh LiPo werden Flugzeiten von bis zu 8 Minuten erreicht. Sergej Glavak hat dann auch den Gabentisch mit 3 edlen Antriebsätzen

Resultate:

F3P-AA:

- Rang 1** Rodito Nussbaumer
- Rang 2** Antoine Vurpillot FRA
- Rang 3** David Jolidon

Click-Cup:

- Rang 1** Rodito Nussbaumer
- Rang 2** Alain Schad
- Rang 2** Thomas Wäckerlin

F3P-AP/AF:

- Rang 1** Gernot Bruckmann AUT
- Rang 2** Sylvain Pasini
- Rang 3** Philipp Schürmann

F3P-AP/AF CH:

- Rang 1** Sylvain Pasini
- Rang 2** Philipp Schürmann
- Rang 3** Sandro Veronelli

AFM:

- Rang 1** Gernot Bruckmann AUT
- Rang 2** Sylvain Pasini
- Rang 3** Markus Zolitsch GER

AFM CH:

- Rang 1** Sylvain Pasini
- Rang 2** David Jolidon
- Rang 3** Matteo Pasini

für die Einsteigerklasse bereichert. Diese wurden bei der Rangverkündigung unter den Klik-Piloten verlost.

Bei den Aeromusicals wird immer wieder mit neuen Spezialeffekten experimentiert: Rückwärts starten, Fallschirm-



abwurf, Rauchwolken mit Bapypuder, LEDs synchronisiert auf die Musik u.v.m. Von den Flugkünsten ganz zu schweigen. Manchem stockt der Atem, wenn das Modell dann kurz vor der Wand doch noch in irgendeine Himmelsrichtung abdreht. Dies vermag auch das Publikum zu begeistern.

Den Jugendlichen wurde unser Hobby in der Bastellecke mit Deprongleitern «Mücken» nähergebracht, welche nach dem Zusammenkleben bunt bemalt direkt in der Nebenhalle dem Element übergeben wurden. So konnten viele Jugendliche und Eltern früh Erfahrungen mit dem Einfluss

des Schwerpunkts auf den Gleitwinkel sammeln. In den Pausen wurde der Anlass mit Fun-Modellflügen aufgepeppt. Der Anlass wurde mit einem feinen Bankett- und Mittagessen vom lokalen Partyservice Pius Rüegg auch kulinarisch unterstützt. Allen Piloten, Punktrichtern, den

Helferinnen und Helfern sei an dieser Stelle nochmals für das sportliche Verhalten und ihr Engagement für unser grossartiges Hobby zu danken, der Gemeinde für die tolle Infrastruktur und nicht zuletzt den Zuschauern für ihr Interesse. ■

Einblick in die Aufgaben und Anforderungen einer Punktrichterin im Modellflug

Matthias Bosshard

Punktrichter spielen eine zentrale Rolle im Modellflugsport. Sie bewerten die Präzision und Qualität der Flüge und tragen so massgeblich zu einem fairen Wettbewerb bei. Doch welche Fähigkeiten und Voraussetzungen benötigt man, um Punktrichter zu werden? Und wie gestaltet sich der Weg dorthin? Ein Interview mit Daniela Schmitter, F3A-Punktrichterin.

Welche Voraussetzungen muss ein Punktrichter mitbringen?

Die wichtigste Grundlage ist Freude am Modellflug sowie ein gutes Auge für Details. Präzision und Unparteilichkeit sind ebenfalls unerlässlich. Da viele Reglemente und Programme auf Englisch verfasst sind, ist es von Vorteil, Grundkenntnisse in dieser Sprache zu haben. Ausserdem muss man ein aktives Mitglied einer Modellfluggruppe sein, um Zugang zu relevanten Kursen und Wettbewerben zu erhalten.

Der Einstieg: Wie wird man Punktrichter?

Der Weg zum Punktrichter variiert je nach Sparte des Modellflugs, in der man tätig werden möchte. Ein erster Schritt ist die Teilnahme an einem Punktrichterkurs, der einen mit den Regeln und Programmen vertraut macht. Es empfiehlt sich zudem, neben erfahrenen Punktrichtern zu sitzen und «mitzupunkten», um ein Ge-

fühl für die Bewertungen zu entwickeln. Früher war dies durch die Tätigkeit als «Schreiberling» einfacher, doch heute geben Punktrichter die Bewertungen meist direkt in elektronische Systeme ein. Dennoch bleibt das Prinzip des «Übens mit den Profis» ein wertvoller Einstieg.

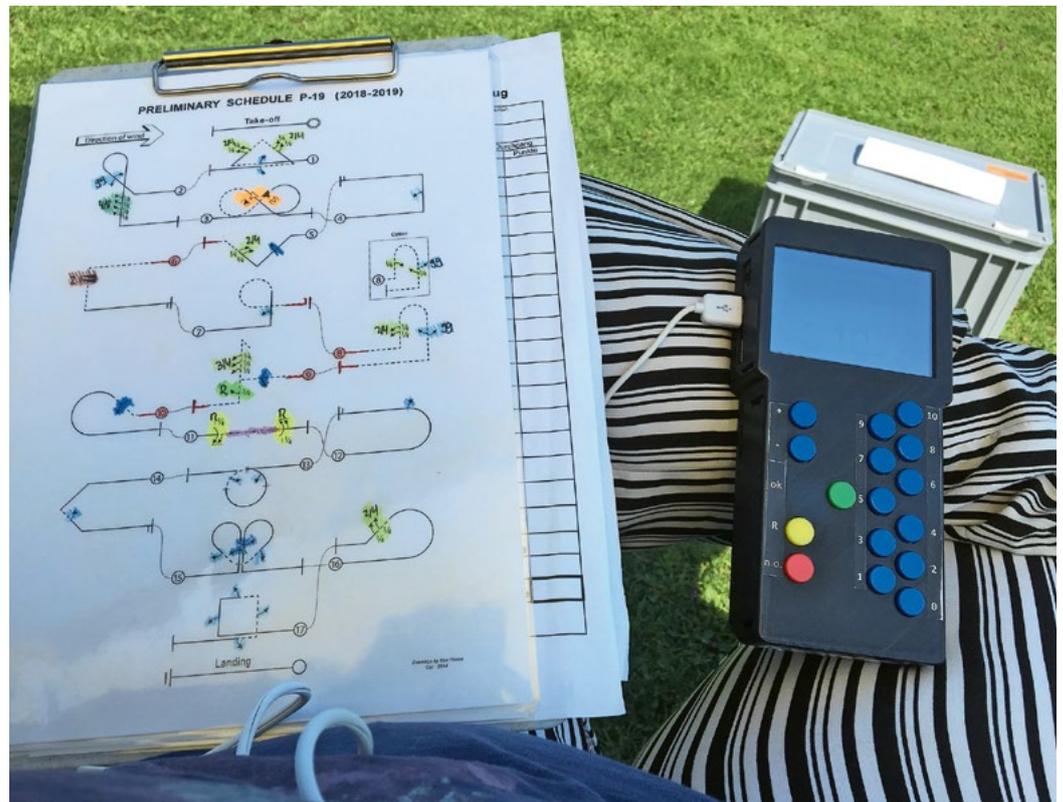
Herausforderungen während des Wettbewerbs

Eine der grössten Herausforderungen ist die Wetterabhängigkeit. Regen, Wind, extreme

Hitze oder Kälte – Punktrichter müssen bei jeder Witterung einsatzbereit sein. Hinzu kommt die notwendige Konzentration über den gesamten Wettbewerb, der oft lange Tage umfasst. Ein einheitlicher Bewertungsmaassstab über die gesamte Dauer des Events ist entscheidend, um faire Bedingungen zu gewährleisten. Nicht zuletzt braucht es auch ein «dickes Fell», denn Diskussionen mit unzufriedenen Piloten über die Punktevergabe sind keine Seltenheit.

Muss man selbst fliegen können?

Interessanterweise ist die Fähigkeit, selbst zu fliegen, keine Voraussetzung. Viele erfolgreiche Punktrichter fliegen nicht. Dies kann sogar ein Vorteil sein, da man sich nicht von äusseren Bedingungen wie Wind oder der Schwierigkeit einer Flugfigur beeinflussen lässt. Allerdings hat es auch Nachteile: Wer selbst nicht fliegt, kann Piloten nur auf Fehler hinweisen, aber keine spezifischen Tipps zur Korrektur geben.



Die Programme werden mit Aresti-Symbolen dargestellt. Die Eingabe der Benotung erfolgt digital.

Karrierehöhepunkte und internationale Einsätze

Zu den Höhepunkten einer Punktrichterkarriere zählt sicherlich die Teilnahme an Europa- und Weltmeisterschaften. Für viele bleiben diese Ereignisse unvergesslich – nicht nur wegen der sportlichen Herausforderung, sondern auch wegen der Gemeinschaft unter den Teilnehmenden. Internationale Einsätze erfolgen meist auf Einladung. Häufig wird man empfohlen, wenn ein erfahrener Punktrichter verhindert ist. Diese Einsätze sind das Resultat harter Arbeit und eines guten Rufs in der Szene.

Bewertungssysteme und Feedback

Heutzutage erfolgt die Punktevergabe oft digital. Die Bewertungen werden direkt ins System eingegeben, das die Daten für die Auswertung weiterleitet. Punktrichterinnen erhalten gelegentlich Feedback zu ihrer Arbeit, besonders bei internationalen Wettbewerben wie



Daniela Schmitter.

Europa- oder Weltmeisterschaften. Es ist jedoch entscheidend, die eigenen Bewertungen erst nach Abschluss des Wettbewerbs zu prüfen, um eine Beeinflussung des Bewertungsmassstabs zu vermeiden.

Wie kann man Punktrichter werden?

Interessierte können sich bei Wettbewerben direkt an Punktrichter wenden, die Kontakte zu Verantwortlichen vermitteln können. Alternativ ist der Regionalvorstand oder die Fach-

kommission (Fako) eine gute Anlaufstelle. Auf der Homepage des Schweizerischen Modellflugverbands (SMV) finden sich Kontaktdaten und Veranstaltungskalender mit Kursen und Informationsveranstaltungen, die den Einstieg erleichtern. Ein nächster wichtiger Termin ist der **Punktrichter-Refresher am 3. Mai 2025** – eine ideale Gelegenheit, erste Einblicke zu gewinnen.

Die Arbeit als Punktrichterin ist anspruchsvoll, aber auch erfüllend. Es ist eine Aufgabe, die Leidenschaft für den Modellflug, hohe Konzentration und Fingerspitzengefühl erfordert – und die mit einzigartigen Erfahrungen belohnt wird. ■

Daniela Schmitter, Berufsbildnerin für Konstrukteure EFZ, Mitglied MG Riggisberg, Punktrichterchefin und Vorstandsmitglied Region BOW, Punktrichterin seit 1998

Matthias Bosshard ist Mitglied der F3A-Fachgruppe



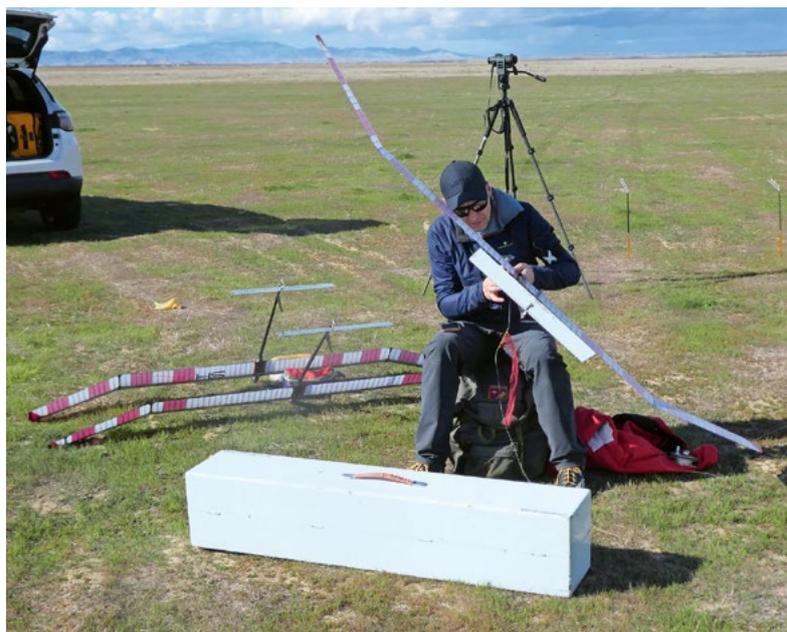
Freiflugmekka Lost Hills/CA

Urs Muntwyler

Was bei den Tennisfans Wimbledon ist, sind bei den Modellfreifliegern die Februar-Events in Lost Hills, Kalifornien, USA. Das 200 km nördlich von Los Angeles gelegene Freifluggelände haben die Freiflieger dem spendablen Flugkameraden John Creans zu verdanken. Er hat westlich des Highway 5 und des Ortes Lost Hills ein grosses Gelände aufgekauft, das nun exklusiv für den Freiflug reserviert ist. Die Schenkung ist so schlau aufgebaut, dass es unmöglich ist, das Gelände für anderweitige Zwecke zu verkaufen. Dabei ist Freiflug sowohl in der Ebene als auch am Hang möglich. Warum nicht auch so eine Initiative in der Schweiz und in Deutschland?

So trifft sich die Freiflug-Community im Februar zu den «Fabulous February Events». Diese bestehen aus allen fünf FAI-Freiflugkategorien: F1A (Segler mit Hochstart), F1B

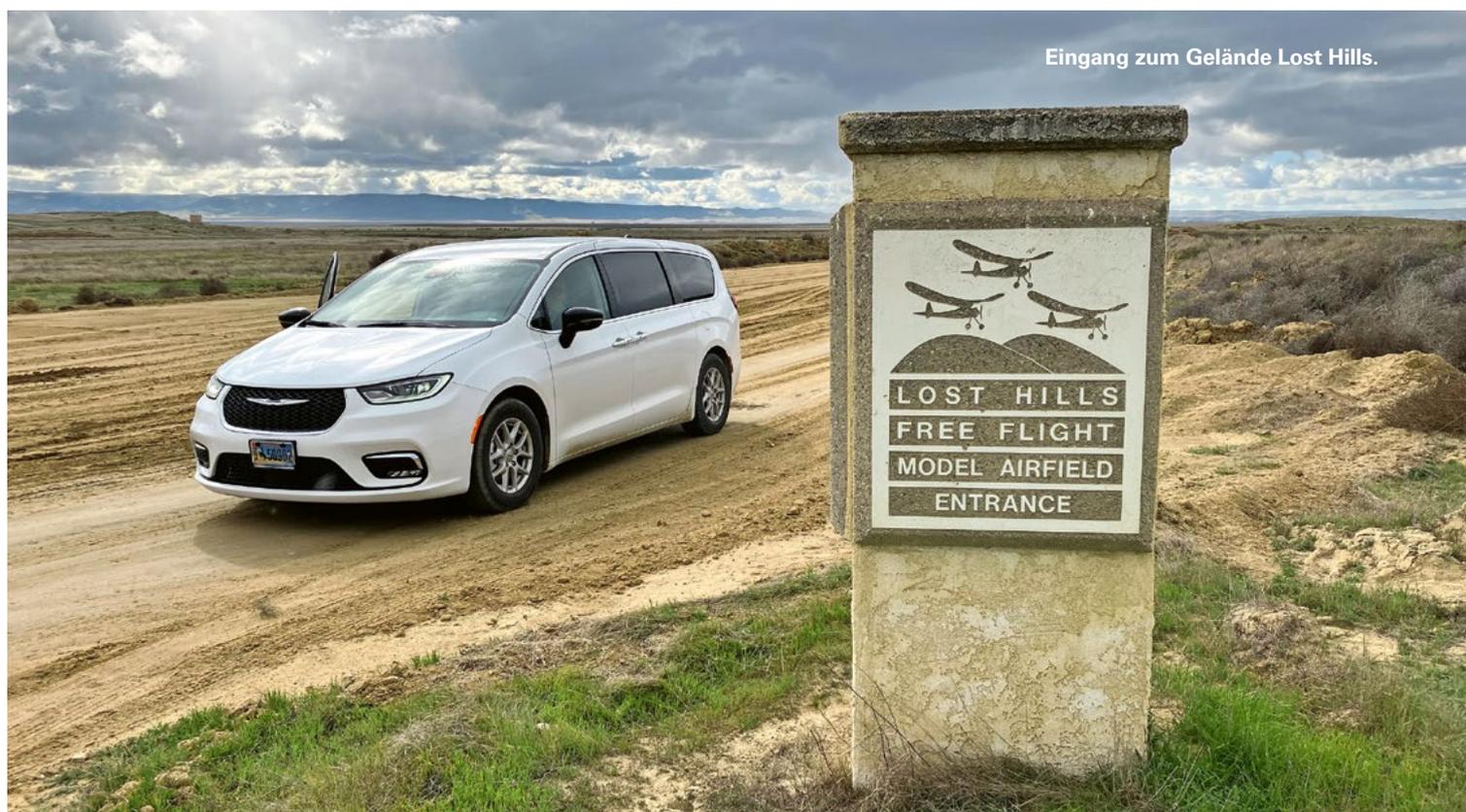
(Segler mit Gummimotor), F1C (Segler mit Verbrennungsmotor), F1E (Segler mit Magnetsteuerung-Hangflug) und F1Q (Segler mit Elektroantrieb). In Amerika werden noch viele weitere Kategorien geflogen. An den fünf Februar-Weltcup-Events spielen sie aber eine Nebenrolle. Die fünf Februar-Events sind nur möglich, weil sich die Amerikaner einen Weltcup von Neuseeland, den KIWI-Cup, und einen von Kanada, den «North America Cup», ausborgern. Ihr Event ist der «California Cup» in F1E-Hangflug und vor allem der MAXMEN-Event in F1A/B/C und Q. Insgesamt waren 16 Nationen am Start. Die Schweizer Delegation bestand dieses Jahr aus Christoph Bachmann (F1A), Alfred Andrist (F1B und F1E), Dominik Andrist (F1A, F1B und F1E), F1A-Weltmeister Lauri Malila (F1A) und Newcomer Urs Muntwyler (F1B, F1E und F1Q).



F1A-Weltmeister Lauri Malila beim Vorbereiten.

Speziell ist auch, dass renommierte Hersteller von Freiflugmodellen und -komponenten gleich selbst am Start sind, so die Ukrainer Yuri Grushkovskiy (F1A), Alexander Andrukov, Stepan Stefanchuck (F1B), Oleg Kulakowsky (F1B) und das Ehepaar Imola und Mihaly

Varadi (F1Q). Gerade für Newcomer wie Urs Muntwyler eine Chance, die neuen Modelle mit dem Hersteller einzufliegen. Nach der Anreise am Donnerstag, ging es am Freitag gleich ins Training der verschiedenen Kategorien. Ein F1B-Gummimotormodell von Alfred An-



Eingang zum Gelände Lost Hills.

drist wollte gleich Kalifornien erkunden und musste in einer mehrstündigen Autofahrt geborgen werden. Ohne die heute obligaten GPS-Tracker wäre das Modell verloren gewesen. Am Samstag startete dann der KIWI-Weltcup in den Kategorien F1A (Christoph Bachmann, Lauri Malila und Dominik Andrist), F1B (Alfred Andrist und Urs Muntwyler) und F1Q (Urs Muntwyler). In Amerika hat F1B die grösste Teilnehmerzahl vor F1A, F1C und der neuen Kategorie F1Q. In der Kategorie F1A erreichte Dominik Andrist (MV-Bern) im Stechen den 3. Rang – hinter Mehrfachweltmeister Per Findahl (SWE) und Jama Danier (CAN).

Im KIWI-Hangflugwettbewerb vom Sonntag, 9. Februar, belegte Alfred Andrist (MV-Bern) den 3. Platz hinter Sieger Mike McKeever (USA) und Evgeni Gorban (UKR). Dominik Andrist belegte den 4. Rang. In Lost Hills wird der Hangflug in einer riesige Tagbau-Grube geflogen. Die Hangflugmodelle müssen tagsüber starke Böen ausgleichen.

Am Montag war der North America Cup an der Reihe. In F1A gewann Yuri Grushkovskiy vor Jama Danier und Per Findahl. Dominik Andrist erreichte



CH-Team beim Trainieren (von links nach rechts): Christoph Bachmann, Dominik und Alfred Andrist, Lauri Malila.



Drittplatziertes Dominik Andrist (links), Sieger Jama Danier (Mitte) und Zweitplatziertes Per Findahl (SWE).

den 4. und Lauri Malila den 9. Rang. In F1Q gewann Imola Varadi vor Mihaly Varadi. Urs Muntwyler war im Stechen und wurde Fünfter. In der Teamwertung F1A gewann das Team mit den Schweizern Dominik Andrist, Lauri Malila und Jama Danier (CAN) den ersten Platz. In F1Q belegte das Team mit Urs Muntwyler, Ian Kaynes (GBR) und Aram Schlossberg (USA) den 3. Rang.

Auf Initiative von Dominik Andrist wurde der «California F1E»-Hangflugwettbewerb vor-

gezogen. Am geplanten Donnerstag war schlechtes Wetter angesagt. Bei interessanten, teils thermischen Bedingungen gewann Evgeni Gorban (UKR) vor Dominik Andrist und Mike McKeever den Wettbewerb. Am Freitag startete dann der US-Wettbewerb, genannt MAXMEN. In F1A gewann Jama Danier (CAN) im Stechen vor Lauri Malila (CH) und Per Findahl (SWE). In F1Q gewann Mihaly Varadi vor Yuda Avla (USA) und Aram Schlossberg (USA). Das Modell von Urs

Muntwyler wurde von einem anderen F1Q-Modell gerammt und stürzte ab. Das Ersatzmodell brauchte erst zwei Flüge, um wieder «Max.» zu fliegen. Hier bewährten sich die neuen zertifizierten GPS-Systeme wie «Neuron», das die Position des Modells laufend meldet. Damit kann das Problem der Sichtbarkeit der F1B-Modelle in langen Stechflügen ideal gelöst werden. Freiflug ist heute eine Hightech-Sportart, die auf modernste Technik setzt.



F1Q-KIWI-CUP-Autor Urs Muntwyler (rechts).

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



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



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

www.wiesermodell.ch

CG-one Vario XL



Präzisions-Schwerpunktwaage
modular anpassbar mit drei
optionalen Brücken für
Flügelweiten von 19 bis 42cm
zum Einführungspreis!

Segel- & Motorflug



Ob Indoor oder XXL, wir haben
Ihre Traum-Modelle auf Lager:
Samba, Braivo HQ, Sebart, Baudis,
Glider_IT, Krill, Valenta, Tangent,
Kavan, Aeronaut,...

Reach
new
heights

Leomotion GmbH
Kirchgasse 3
8332 Russikon
Switzerland

info@leomotion.com
www.leomotion.com



abheben



mit modell flugsport

- Ich bestelle eine Gratis-Probenummer
- Ich bestelle ein Jahresabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)
- Ich bestelle ein Geschenkabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)

Sie erhalten die Rechnung sowie einen repräsentativen Geschenkgutschein, den Sie dem Beschenkten überreichen können an Adresse 1. Das Heft wird dann jeweils direkt an den Beschenkten (Adresse 2) geschickt.



Adresse 1

Name _____
Vorname _____
Adresse _____
PLZ/Ort _____
Datum _____ Unterschrift _____

Adresse 2 (für Empfänger des Geschenkabonnements)

Name _____
Vorname _____
Adresse _____
PLZ/Ort _____

Coupon einsenden an ... Galledia Fachmedien AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

oder per E-Mail an ... abo.modellflugsport@galledia.ch

Flight Coach

Matthias Bosshard

Die meisten bekannten Kunstflugpiloten trainieren allein oder mit einem eingespielten Helferteam, jedoch kaum einer mit einem Punktrichter, der die Figuren begutachtet und Rückmeldungen zu Fehlern oder Verbesserungsmöglichkeiten gibt. Das kann dazu führen, dass man ständig dieselben Fehler oder Ungenauigkeiten fliegt, ohne dass man darauf hingewiesen wird. Deshalb nutzt eine rasch zunehmende Zahl von F3A-Piloten technische Hilfsmittel zur Steigerung der geometrischen Genauigkeit der Figuren.

Hard- und Software

Der Flight Coach gehört zu einer Familie von Softwaretools, die entwickelt wurden, um einen Flug eines ferngesteuerten Modells zu protokollieren und zu überprüfen. Es wurde für Kunstflugpiloten und Punktrichter entwickelt mit dem Ziel, den Sport objektiver zu machen. Die Softwaretools werden von erfahrenen Piloten ständig weiterentwickelt und sind kostenlos im Internet verfügbar:

www.flightcoach.org

Im Flugzeug wird die Hardware, ein etwa empängergroßes Kästchen mit GPS-Positionen- und Fluglageerken-

nungsfähigkeiten, installiert. Die Stromversorgung übernimmt ein kleiner 2S-Lipo. Im Flug werden die Daten aufgezeichnet und können danach mittels einer Micro-SD-Speicherkarte im Laptop oder zu Hause am PC ausgelesen werden.

Anwendung im Training, Auswertung der Flüge

Die Anwendung auf dem Modellflugplatz ist somit denkbar einfach. Die Hardware wird mittels Velcro auf einer ebenen Fläche im Modell installiert. Sie darf nicht zu nah am Hochspannungsbereichmotor, Akku oder Regler montiert werden, da es

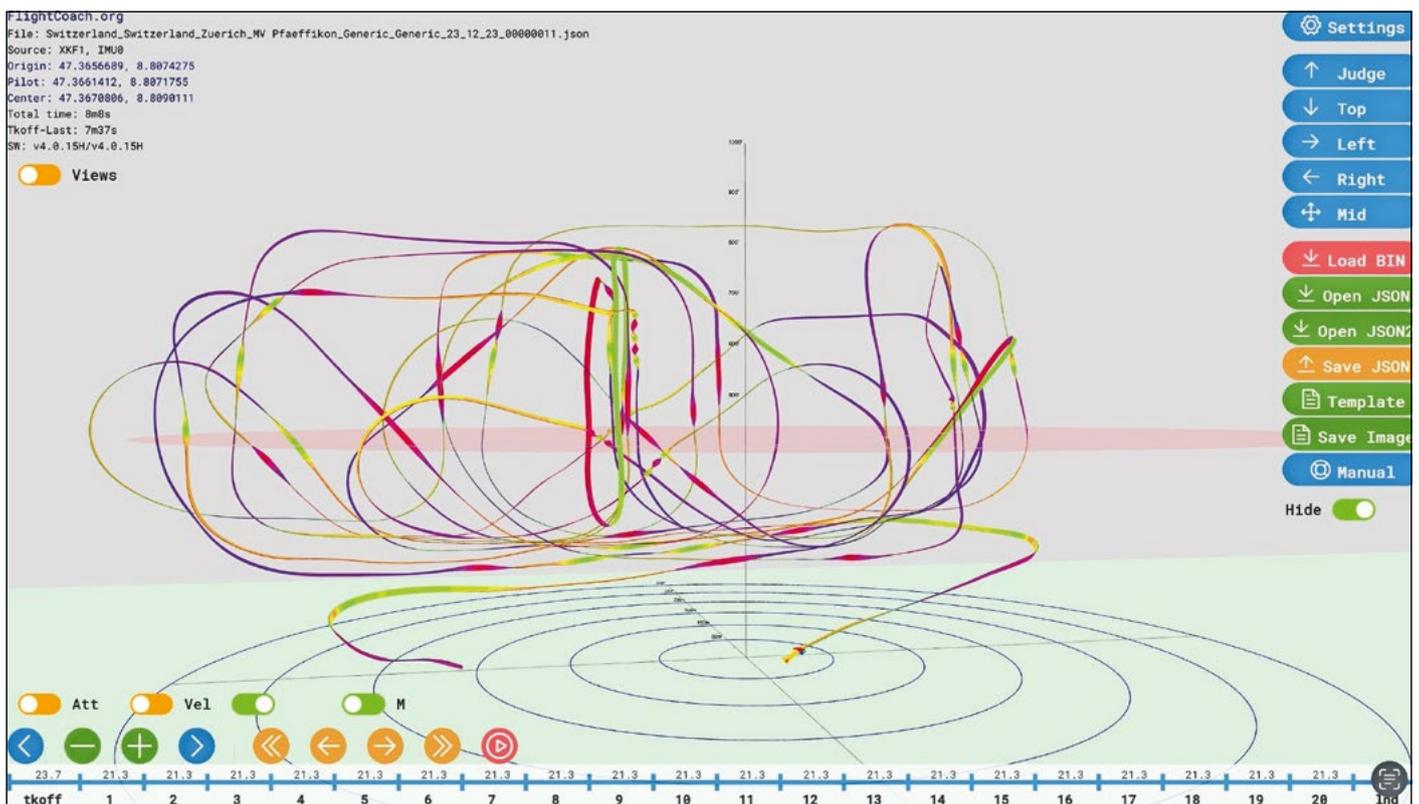


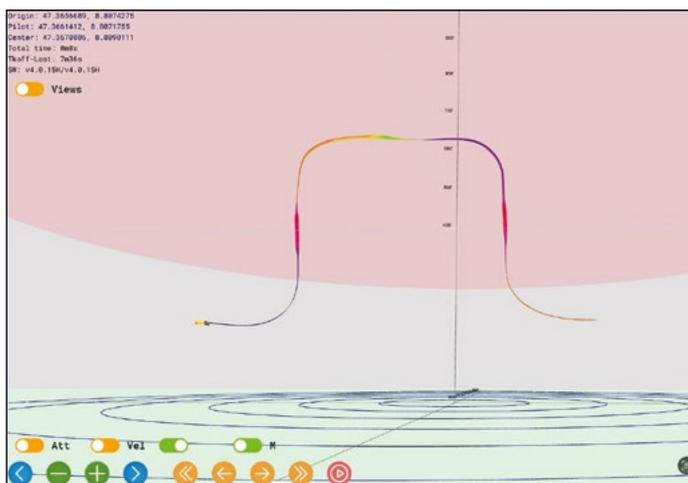
sonst zu Aufzeichnungsstörungen kommen kann. Meistens fliege ich mehrere Programme, bevor ich auswerte, um systematische Fehler, die ich in allen Programmen fliege, besser erkennen zu können.

Die Auswertung auf dem Bildschirm gibt mir die Möglichkeit, die Figuren nach verschiedenen Kriterien zu bewerten. Ich kann das ganze Programm oder Einzelfiguren von oben, hinten, seitwärts, aus Piloten- oder auch aus Punktrichter-

sicht anschauen. Eine Vielzahl von Wahrnehmungen sind daher möglich, ein paar Beispiele:

- Einhaltung des F3A-Fensters, regelmäßige und korrekte Distanz des Programms
- Höhenhaltung bei den Ein- und Ausflügen
- Platzierung der Figuren innerhalb des Fensters (Mitte und Begrenzungen)
- Geometrie wie Winkel, mittige Platzierung der Rollen, Rundheit der Loopings





Somit ist das erste Ziel des Flight-Coach-Einsatzes erreicht, ein objektives, nicht von persönlichen Präferenzen beeinflusstes Feedback über die Exaktheit der Figuren. Die Analyse der Fehler und Ursachen geht aber erst jetzt richtig los. Ich sehe meine systematischen Fehler und gehe nun auf die Suche nach der Ursache. Ein persönliches Beispiel: Im Programm P25 wird in Fenstermitte eine Rückenvrille geflogen. Es ist mir schon vor Einsatz des Flight Coach mehrmals aufgefallen, dass ich nach dem Ausleiten der Vrille zu nah bin und somit die geforderte Distanz verloren habe. Liegt es wohl am Seitenwind? Bei der Analyse habe ich herausgefunden, dass ich dazu neige, während des Einflugs zur Vrille den Flügel gegen mich hängen zu lassen. Sicher nur ein paar Grad Querlage, jedoch entscheidend. Bei den nächsten Flügen habe ich darauf geachtet, dass nach meinem subjektiven Gefühl der Flügel nach aussen hängt, bis sich meine Augen an die korrekte Fluglage gewöhnt hatten. Das ist nur ein kleines



Beispiel, um welche Feinheiten es bei der Auswertung geht.

Für wen eignet sich Flight Coach?

Zu früher Einsatz der Analysen kann auch zu Frustration führen. Die Figuren sehen scheusslich aus und man weiss gar nicht, wo man mit Analysieren beginnen soll. Deshalb empfehle ich einem Kunstflugeinsteiger, zuerst mit konventionellen Hilfsmitteln wie Helfern, Pilotenkollegen und Trainern die typischen Einsteigerprobleme in den Griff zu bekommen.

Zum sauberen Trimmen, Geradeausfliegen und um sich die korrekten Steuerausschläge anzueignen etc. – dazu benötigt man keinen Flight Coach. Die Anwendung sehe ich in erster Linie bei Spitzenpiloten. Als Trainer sieht man beispielsweise bei einem guten Piloten den immer gleichen kleinen Fehler. Man bespricht es und kann dann mit Flight Coach verifizieren, ob dem wirklich so ist. So lernen Helfer, Trainer und Piloten das genaue Beobachten unter Berücksichtigung der Standortperspektive.

Werden Punktrichter in Zukunft überflüssig?

Zum jetzigen Zeitpunkt glaube ich das nicht. Da ist einmal die Grundsatzfrage der Chancengleichheit. Wenn der Pilot im Flug keine Hilfsmittel einsetzen darf, soll er dann mittels digitaler Hilfsmittel bewertet werden? Turnen, Eiskunstlauf und weitere Sportarten werden mittels validierter Beurteilungskriterien, jedoch immer noch subjektiv von einzelnen, gut geschulten Punktrichtern benotet. Der Spruch «Es gewinnt nicht derjenige, der am exaktesten fliegt, sondern derjenige, bei dem es am exaktesten aussieht» hat weiterhin seine Gültigkeit. Ein Bewertungssystem (scoring) ist in der Software bereits implementiert; ich habe jedoch noch keine konkrete Anwendung davon gesehen. Am ehesten könnte ich mir vorstellen, dass die Flight-Coach-Bewertung als zusätzliche B-Note (geometrische Exaktheit) mit einer zu definierenden Gewichtung in die Wertung einfließt. Momentan ist das jedoch noch Zukunftsmusik.

Balsaplatten 1000 x 500 mm
- in Stärken von 1 bis 10 mm
- ab Lager lieferbar

rik-modellbau
www.balsa.ch

Holzwerkstoffe für Modellbauer

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



Vom Huckepack zum F-Schlepp

Hans Gratwohl

Die Schleppiloten und ihre Flugzeuge sind von unschätzbarem Wert für die Swissakro Connection. Sie ermöglichen es uns, unsere Akrosegler auf die benötigte Höhe zu bringen und machen so unser Hobby erst möglich. Das war aber nicht immer so.

Rückblick

Bereits in den 60er- und 70er-Jahren verspürten Segelflieger den Wunsch, ihre Modelle auf eine Weise auf Höhe schleppen zu lassen, die ihren manntragenden Vorbildern entsprach. In dieser Zeit mangelte es jedoch an leistungsstarken Motoren, die die notwendigen Kräfte erbringen konnten. Es wurde viel experimentiert und ausprobiert,

was jedoch oft zu Schäden und Abstürzen führte. Der Biglift von Multiplex, mit einer Spannweite von 220 ccm bis 240 ccm, war eines der ersten Modelle, das bescheidene Erfolge ermöglichte. Dank seiner Robustheit und Tragfähigkeit konnte er die Anforderungen der Segelflieger erfüllen und trug massgeblich zur Weiterentwicklung des Segelschlepps bei.

Die Entwicklung der Motoren im Segelschlepp

Die Welt des Segelschlepps hat in den letzten Jahrzehnten eine bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen. Besonders die Schleppmotoren haben bedeutende Fortschritte gemacht, die es ermöglichen, unsere grossen und schweren Akrosegler auf die gewünschten Höhen zu bringen.

In den 60er- und 70er-Jahren war der grösste damals erhältliche Motor der Webra mit einem Hubraum von 15 ccm. Dieser Motor hatte nur einen Bruchteil der beeindruckenden Leistung, die heutzutage verfügbar ist. Etwas später konnten Modellbauer SuperTiger-

Motoren mit 25 und 30 ccm Hubraum kaufen. Diese Motoren waren jedoch nicht immer zuverlässig.

Heutige Fortschritte

Heute ist alles viel einfacher. Schleppmodelle sind in verschiedenen Ausführungen und Grössen erhältlich. Für unsere Zwecke eignen sich Modelle mit einer Spannweite ab 3 Metern besonders gut, da sie in grossen Höhen gut sichtbar sind. Diese Modelle sind mit Motoren von 150 ccm bis 200 ccm ausgestattet, die besondere Anforderungen an Wartungsfreundlichkeit und Zuverlässigkeit erfüllen. Am häufigsten trifft





Der Biglift von Multiplex ist in der Modellbauwelt eine Legende. Dieses vielseitige Modellflugzeug war bekannt für seine robuste Bauweise und guten Flugeigenschaften, was es ideal für vielfältige Experimente machte.



Die Huckepack-Methode war tatsächlich eine interessante und manchmal herausfordernde Technik! Beim Huckepack-Schlepp wurde ein Segelflugmodell auf dem Rücken des Schleppflugzeugs befestigt und dann in die Höhe transportiert.



man heutzutage auf 2- oder 4-Zylinder-Motoren. Seltener sind 4-Takt-Motoren, da sie (noch) weniger Zugkraft haben, etwas langsamer unterwegs und mechanisch aufwendiger konstruiert sind. Trotz dieser Unterschiede bieten alle modernen Motoren eine wesentlich höhere Leistung und Zuverlässigkeit im Vergleich zu den frühen Jahren.

Die Entwicklung der Schleppmotoren hat unser Hobby revolutioniert. Dank der modernen Technik können wir unsere Akrosegler effizient und zuverlässig auf die notwendigen Höhen bringen. Die Fortschritte in der Motorentechnologie haben den Segelschlepp sicherer und zugänglicher gemacht, was es uns ermöglicht, unser Hobby in vollen Zügen zu genießen. 

Hobby Shop Hässig
Breitstrasse 12 - CH-5610 Wohlen

Ihr Modellbauspezialist







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

25. Freiflugseminar in Gretzenbach

Urs Muntwyler

Freifluggelände gesucht

Der Vorsitzende der Freiflug-Fachkommission, Michael Bleuer (MG Rüttenen), begrüsst am 1. Februar 2024 am 25. Freiflugseminar eine gestiegene Zahl von Teilnehmenden. Am Vormittag stellte Freiflugseminar-Organisator Christian Gugger Saalflug-Baudetails vor. Neue Themen am Morgen waren Nachwuchsgewinnung im Freiflug und zusätzliche Freifluggelände. Dazu wurde je ein SWOT-Diagramm präsentiert und es wurden Inputs für den Nachwuchs und mögliche Freifluggelände gesammelt. Die traditionelle Modellbörse bietet speziell Newcomern günstige Modelle und Zubehör.

Rückblick auf erfolgreiche Freiflugsaison und Ausblick 2025

In das Nachmittagsprogramm führte Michi Bleuer ein. Er dankte die guten Resultate im Freiflug an der EM 2024 (zwei 3. Plätze im Einzel durch Christian Andrist und im Team in F1A und ein 4. Platz im Team in F1B) in sehr starken Teilnehmerfeldern und weiteren Wettbewerben. Bleuer stellte Aktivitäten für den Freiflughnachwuchs vor. Hier kann nun auf die Vorarbeit von 2024 zurückge-

griffen werden. Bereits aufgeschaltet sind die Freiflugwettbewerbe. Darunter ist auch der 62. Losterfer Anfängerwettbewerb am Samstag, 15. März 2025. Dieser Wettbewerb richtet sich speziell an Einsteiger und wird jährlich ausgerichtet. Bleuer appellierte an die Freiflieger, geeignete Freifluggelände zu melden. Die Freiflugkommission Fako wird dann die Evaluation vor Ort durchführen. Am dringendsten ist das im Hangflug (Magnetflug) F1E, hier eignet sich bereits ein leicht abfallender Hang ohne Hindernisse. Durch die hohe Flugleistung moderner Hangflugmodelle reichen 100 m Überhöhung bei guter Anströmung. Mehr Platzbedarf und daher zunehmend schwieriger ist der Geländebedarf im F1A/B/C und Q. Hier ist eine grosse freie Fläche mit 1 x 2 km (in Windrichtung) gesucht. Auch beim Saalflug wird nun eine grosse Halle (3-fach-Turnhalle etc.) für die Wettbewerbe und das Training gesucht. Mögliche Gelände können der Freiflugkommission gemeldet werden. Weltmeister Lauri Malila stellten die Möglichkeiten vor, hochbelastbare Hochstartschnüre für die Kategorie F1A (Segler mit Hochstart) zu bauen. Durch sehr hohe Beschleunigungen von bis 200 km/h ergeben sich sehr hohe Belas-

tungen von bis 40 kg – bei einem Modellgewicht von etwa 410 g (!). Die Kräfte erreichen 15–20 G. Eine gute Leine ist entscheidend für den Wettbewerbserfolg. Sie trägt auch zu höherer Sicherheit des Piloten bei. Die besten Leinen-Superlines gibt es von Jari Valo (Fin), mit 150 bis 250 Pfund. Sie werden in den USA hergestellt und nur im Freiflug eingesetzt. Die Leinen aus Fischerläden sind für Hochleistungspiloten eher nicht geeignet. Oftmals wird im Ausland auch «Spectraline» verwendet. Dominik Andrist stellte Varianten zur Herstellung der Leine vor. Dazu gehört der Übergang zum Griff auf der einen und dem Hochstartring auf der anderen Seite. Der Griff muss leicht sein und schnell losgelassen werden können. Hier setzen Schweizer Freiflieger-F1A-Piloten auf Griffe aus dem 3D-Drucker mit zusätzlichen Verstärkungen (Lauri Malila) und einer kleinen Kunststoffkugel (Dominik und Christian Andrist). Eine neue, höher belastbare Variante ist das Spleissen, anstelle der traditionellen Knoten. Knoten sind für die Belastungen im Hochstart nicht mehr ausreichend stabil. Die Spleissung wird mit UHU PVC Weiss verklebt. Vor dem ersten Benutzen wird die Leine vorgedehnt (3x ausziehen mit voller Kraft – ca.



Umhüllung der Schnur mit dem Geflecht – wird alles mit Uhu imprägniert.

30 kg, ca. 30 Sekunden lang), der Knoten/die Spleissung muss regelmässig geprüft werden. Ergibt sich ein Knoten in der Benutzung, wird die Leine reissen. Schmutz und Staub nutzen die Leine ab. Die Leine muss daher regelmässig ersetzt werden. Hochleistungspiloten wechseln die Schnur alle paar Dutzend Starts. Unser F1A-Weltmeister, Lauri Malila (MG Breitenbach), hat bis 20 zu Leinen zur Auswahl an einem Wettbewerb.

Elektro-Freiflug F1Q

Die neue FAI-Freiflugkategorie F1Q (Segler mit Elektroantrieb) wurde vorgestellt von Urs Muntwyler, Nationalmannschaftsmitglied in F1Q. Muntwyler zog einen weiten Bogen vom Elektromodell «Silentius» von Graupner von 1960 zu den modernen F1Q-Modellen. Grundlage dieser Modelle sind die Lithium-Batterien, eine hervorragende Grundlage für den Modellflug. Schwieriger ist die Beschaffung dieser Modelle. Wie bei vielen modernen Freiflugklassen ist der Selbstbau schwierig und es gibt kaum Bausätze. Für den Wettbewerbseinsatz sind daher Lieferanten wie Serg Vorvihost (UKR) und Mihaly Varadi (HUN) erste Adressen. Muntwyler stellte deren Modelle und ihre Konstruktionsparameter vor. F1Q-Modelle erhalten eine begrenzte Energie zum Steigflug von klassisch 2 J/g Fluggewicht. Dies bis 550 g Maximalgewicht. Für ein 450 Gramm schweres Modell ergibt das





Das erste Elektro-Freiflugmodell Silentius von Fred Militky.



Mihaly Varadi, führender Hersteller, optimiert das Varadi-Modell von Urs Muntwyler.



Eine eher schwierige Landung – gesucht: Freiflugplätze.

eine Energiemenge von 900 J, die maximal 20 Sekunden lang ungesetzt werden kann. Dies ergibt einen schnellen, kornenzieherähnlichen Steigflug auf bis zu 100 m. Für die F1Q-Klasse gibt es einen Einstieg über kleinere Modelle der E20- und E36-Klasse (F1S). Diese Modelle sind viel kleiner, leichter und können selbst gebaut werden. F1Q hat auch den Vorteil, dass kleinere Fluggelände benutzt werden können. So kann der Steigflug jederzeit mit der Funkbremse gestoppt werden. Trainingsflüge mit 1 J/g gehen bis 40 m Höhe, was gut zu kleineren Fluggeländen passt. Noch gibt es kaum Piloten/-innen in der Schweiz, die F1Q fliegen. Dies ist eine Chance für Newcomer, die auch international Wettbewerbe fliegen wollen.

Saalfflug

Die nächsten Präsentationen waren dem Saalfflug (F1D) gewidmet. Freiflugseminar-Organisator Christian Gugger stellte vor, wie er superleichte Saalfflugpropeller baut. Der versierte Freiflieger Dieter Siebenmann zeigt dann im Detail,

wie man einen solchen Propeller mit einer Form und Reling und Bor- und vor allem Kohlenfasern baut. Das Gewicht eines Blattes von ca. 20 cm Länge ist im Bereich von 0,09–0,12 Gramm. Siebenmann, der Autor des theoretischen Fachbuchs «Gesammelte Werke» seiner Artikel in der Fachzeitschrift «Thermiksense», dozierte am Schluss der Veranstaltung über den Saalfflug aus wissenschaftlicher Sicht. Siebenmann legt dar, dass auch Flieger mit V-Form den Fliegern mit flachem Mittelflügel und «Ohren» ebenbürtig sind. Für Anfänger sind Flieger mit etwas mehr Gewicht vorteilhaft. Entscheidend sind der Propeller und die Auswahl des Gummis. Im Saalfflug (F1D) fliegt das 55 cm grosse Modell mit der Energie aus 0,4 Gramm Gummi bis zu 30 Minuten lang. Dabei ist der Profilwiderstand des Propellers dominant gegenüber dem induzierten Widerstand aufgrund der tiefen Reynolds-Zahl. Ein grosser Winkel des sehr langsam fliegenden F1D bis 45 Grad ist am besten. Weil der Bereich im Innenbereich des Propellers vorwiegend Widerstand ist, werden die F1D-Propeller mit einem längeren Rohrholm gebaut und das Propellerblatt beginnt erst nach einigen Centimetern des Durchmessers.

Christian Gugger schliesst um 17.00 Uhr das erfolgreiche Freiflugseminar, das mehr Mitglieder hatte als je zuvor in den letzten 10 Jahren, mit dem Aufruf: «Baut Saalfflieger!»



Saalfflugpropeller.

Jahresbericht des SMV 2024

Das Verbandsjahr startete mit dem Ausbildungsanlass zu den Themen Vereinsorganisation, Sicherheit und Raumplanung – Themen, welche uns permanent beschäftigen. Die Delegiertenversammlung fand in Payerne statt, mit anschliessendem Museumsbesuch im Clin d'Ailes. Beides war äusserst spannend. An der DV wurde ausführlich über die Kostenentwicklung und Korrekturmöglichkeiten debattiert. Schliesslich wurden Massnahmen zur Kostenkontrolle beschlossen, gleichzeitig aber auch der Mitgliederbeitrag ab 2025 erhöht. Dazu wurden auch die Grundlagen für das Stimmrecht des Sports an der DV gelegt. Ein Schritt Richtung mehr Verbandsdemokratie, was auch von Swiss Olympic erwartet wird. Die traditionelle Präsidentenkonferenz fand im November in Olten statt. Die Verschiebung der Anforderungen von Swiss Olympic gab auch an dieser Konferenz zu reden. Der SMV engagiert sich weiterhin zugunsten der Fortführung der Swiss-Olympic-Mitgliedschaft, auch wenn der administrative Aufwand stets grösser wird und der sportliche Erfolg bei den Einstufungskriterien immer mehr eine untergeordnete Rolle spielt. Neben all der Organisation wurde natürlich auch viel ge-

flogen. Die erste Jahreshälfte startete mit viel Regen verhalten, dennoch konnte der grösste Teil der vielen geplanten Veranstaltungen durchgeführt werden. Die zweite Jahreshälfte war dann freundlicher. Die fliegerischen Saisonhighlights waren die beiden grossen Flugtage Yverdon und Hausen am Albis. Sie haben mit vielen grossartigen Vorführungen Tausende von Zuschauern begeistert. An beiden Anlässen war der SMV mit dem AeCS-Anhänger präsent und es konnten viele Gespräche geführt, Kontakte geknüpft und gepflegt werden. Vielen Dank an unseren Modellflug-Sachbearbeiter Christophe Petitpierre für seine grosse Unterstützung und Präsenz. All die kleinen und grossen Öffentlichkeitsanlässe zeigen, was wir machen, fördern den Goodwill und generieren Nachwuchs.

Gute Zusammenarbeit im SMV-Vorstand, es ist aufwendiger geworden

Die Zusammenarbeit im SMV-Vorstand und auch mit den Regionalverbänden erfolgt auf einem guten Niveau. Wir alle wollen den Modellflug für Jung und Alt, für das Genussfliegen und den Sport weiterbringen und auch für die Zukunft sichern. Unsere Aufgaben nehmen laufend zu, und auf



der anderen Seite wird es zunehmend anspruchsvoller, Ehrenamtliche zu finden, welche Verantwortung übernehmen und Zeit investieren können. Bisher schaffen wir diesen Spagat, auch wenn wir da und dort Prioritäten setzen müssen und nicht immer alles umsetzen können, was wir und unsere Vereine und Mitglieder gerne hätten.

Die Arbeit des Ressorts Kommunikation war geprägt von der laufenden Erfassung von Newsbeiträgen und dem Einpflegen der Sportresultate. Zudem wurden viele allgemeine Arbeiten erledigt wie Dokumente auf der Website prüfen und auf den aktuellen Stand bringen. Ein wichtiger Punkt hier war die Aktualisierung der Informationen rund um die Versicherung auf der Website. Im 2024 wurden mithilfe unseres Versicherungsbrokers die Versicherungsleistungen verbessert und das musste auch einfach verständlich dokumentiert werden. Die Vorstellungen der Vorstandsressorts im Modellflugsport mit etwas persönlichen Informationen der Verantwortlichen sind gut angekommen. Hier hat uns das Redaktionsteam der Aero-Revue sehr gut unterstützt, vie-

len Dank. Für 2025 haben wir geplant, auf dieselbe Weise die Sportfachkommissionen und ihre Flugsparten vorzustellen.

Sport – viele schöne Erfolge, aber nicht für immer gesichert

Auch das Jahr 2024 haben unsere Piloten mit drei Teammeisterschaftstiteln und drei Einzeltiteln an WM und EM extrem erfolgreich abgeschlossen. Dazu kamen noch vier weitere Podestplätze. Insgesamt zehn Podestplätze – herzliche Gratulation!

Um diese Erfolge auch in Zukunft nach Hause zu bringen, hat sich die Arbeitsgruppe der Präsidenten der Sportfachkommissionen als neues Ziel die Nachwuchsförderung auf die Fahne geschrieben. In vielen Kategorien sind die Teilnehmerzahlen bei nationalen und internationalen Wettbewerben rückläufig. Ohne griffige Konzepte und Massnahmen werden wir bald nicht mehr auf so erfolgreiche Jahre zurückblicken können.

Mitgliederbestand, Nachwuchs und Verbandsfinanzen

Bei der Jugend- und Nachwuchsförderung sind wir mit



unseren Vereinen und unseren Regionalverbänden recht aktiv. Zwar leisten einige aktive Vereine und Regionalverbände vorzügliche Arbeit an der Front. Es könnten allerdings mehr Aktivitäten sein, denn das Durchschnittsalter unserer Mitglieder steigt laufend und unser Mitgliederbestand ist leicht rückläufig. Leider schreckt zu oft der Aufwand der Nachwuchsförderung ab oder es besteht in einzelnen Fällen seitens der Vereine schlicht zu

wenig Interesse. Bitte denkt daran, Modellfliegen soll auch in Zukunft Freude machen, wir müssen also etwas mehr Gas geben. Das SMV-Ressort Nachwuchsförderung und die Regionalverbände helfen den Vereinen gerne mit Material, Leitfäden und tatkräftiger Unterstützung beim Einstieg ins Thema, vermitteln Interessenten an Vereine, geben Kauf-tips für Einstiegsmodelle oder unterstützen Projekt- und Maturaarbeiten.

Abschluss und Dank

Im Namen meiner Kollegen des Modellflugverbandes geht mein Dank an alle, die sich für das Modellfliegen einsetzen. Ein herzliches Dankeschön geht an das AeCS-Zentralsekretariat und den scheidenden Generalsekretär Yves Burkhardt. Wir freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit und wünschen dem neuen Generalsekretär einen guten Start. Danke an alle vor und hinter den Kulissen und an alle

Partner. Es braucht den Einsatz von uns allen, um die Zukunft des Modellfliegens zu sichern, und zusammen macht es doch auch viel mehr Freude.

Mit dem Jahresbericht und der Delegiertenversammlung vom 15. März 2025 in Herrliberg ZH schliessen wir das Verbandsjahr 2024 ab und wünschen allen eine tolle Flugsaison 2025 mit vielen Flügen, schönen Erlebnissen und guter Kameradschaft. ■

Adrian Eggenberger

Daniel Ziegenhagen bringt den Nachwuchs zum Verein

Der Vorstand des Schweizerischen Modellflugverbands (SMV) besteht aus sechs engagierten Persönlichkeiten, die sich für die Ausübung des Modellfliegens und die rund 8000 Mitglieder des Verbands einsetzen. Wer sie sind, welche Ressorts sie pflegen und was diese beinhalten, erzählen wir Ihnen in einer Serie im «Modellflugsport». Daniel Ziegenhagen will dem Nachwuchs einen guten Start ins Hobby ermöglichen.

Googelt man den Begriff «Modellfliegen lernen», führt einer der ersten angezeigten Links zur Website des Modellflugverbands respektive zur Unterseite «Modellfliegen lernen in Vereinen oder Modellflugschulen». Manch einer wendet sich dann aber doch direkt an Daniel Ziegenhagen, der das Ressort leitet. «Die meisten wollen wissen, wo und wie sie mit dem Modellfliegen anfangen können.»

Die Nachwuchsförderung im SMV besteht hauptsächlich darin, potenzielle Modellflieger zu informieren und sie mit Vereinen zusammenzubringen, die ihnen einen guten Einstieg ins Hobby ermöglichen. «Wir sind eine Art Kontaktcorner. Zudem unterstützen wir Vereine, die Angebote bereitstellen, etwa Ferienpass-Aktionen. Ebenso helfen wir ab und zu Schülern bei Projekt- oder Maturaarbeiten mit aviatischem Hintergrund.»

Wir müssen sichtbarer werden

Durch die Vermittlerrolle sind die Bemühungen des SMV in Sachen Nachwuchsförderung



nicht für jedermann auf den ersten Blick sichtbar. So erhielt der Redaktionsleiter dieser Zeitschrift auf seinen Aufruf «Die Jugend auf den Modellflug aufmerksam machen» im Editorial der Ausgabe 4/2024 einige Reaktionen mit dem Tenor: «Man nimmt die Nachwuchsförderung im SMV nicht wahr.» Ziegenhagen kann den Eindruck nachvollziehen. «Wir arbeiten im Hintergrund und man muss auf uns zukommen. Aber wir haben erkannt, dass

wir mit unserer Arbeit sichtbar werden müssen.»

Ihm ist wichtig, dass jene, die sich für den Modellflug interessieren, wissen, an wen sie sich wenden können. Zudem berät er auch gerne, wenn es um den Kauf des ersten Modells geht. «Es ist schade, wenn sich Interessierte in einem Onlineshop ein Modell kaufen, mit dem sie nicht zurechtkommen. Modellflugzeuge sind keine Spielzeuge. Wenn ein Ungeübter ein Modell benutzt, welches er nicht beherrscht, kann er damit im schlechtesten Fall Drittpersonen gefährden. Das würde ein schlechtes Licht auf den Modellflug werfen», sagt Ziegenhagen.

Modellflug hilft, Verknüpfungen herzustellen

Sein Vater war ein ausgezeichneter Modellbauer. Die prächtigen Modellschiffe, die er vom Stapel liess, beeindruckten Daniel zwar sehr, er wünschte sich aber ein Modellflugzeug. Also drängte er seinen Vater, ihm eines zu kaufen und zu bauen. Dieser stellte ein paar Bedingungen – «wie das früher so war», erinnert sich Ziegenhagen. Schliesslich hatte er das Geld selbst zusammengespart, um sich sein Modell bedingungslos zu kaufen. «Mein Vater hatte dann gleich viel Freude daran wie ich. Nur fliegen konnte er es nicht. Das blieb mir überlassen und war für

mich die «Einstiegsdroge» in die Aviatik.»

Mit dem Modellfliegen erlangt man Kenntnisse, die einem für die berufliche Laufbahn nützlich sein können, sagt er. Wenn man mit 12 oder 13 mit dem Modellflug beginnt, weiss man in der Schule oder später in der Ausbildung bereits, was ein Drehmoment oder was ein Biegemoment ist, und hat eine Ahnung von mechanischen Zusammenhängen. Mir half es, solche Verknüpfungen herzustellen.»

Mit 16 Jahren begann Ziegenhagen mit der Segelflugausbildung, Motorflug kam später hinzu, bevor er beruflich zunächst die Laufbahn als Fluglotse einschlug und später die Berufspilotenlizenz mit der Erweiterung für Instrumentenflug erwarb. Während der aviatischen Berufslaufbahn musste er den Modellflug jedoch aus zeitlichen Gründen aufgeben. Er verkaufte all die schönen Modellflugzeuge.

Neuorientierung

Als er vor einigen Jahren die fliegerischen Berufe aus medizinischen Gründen aufgeben musste, war das sehr hart für ihn. Allerdings fand er nach geraumer Zeit wieder eine Beschäftigung, bei der er seine Fähigkeiten einsetzen kann. Er instruiert bei zwei Unternehmen auf Flugsimulatoren, vorwiegend im Eventbereich, aber

auch bei der Vorbereitung zu Airline- und Sphair-Selektionen. «Ich begann mit 40% und bin inzwischen praktisch bei einem 100%-Pensum – aber es macht Spass!»

Motorradfahren oder doch Modellfliegen? Diese Frage stellt er sich, wenn er bei schönem Wetter seine Freizeit geniessen kann. «Manchmal ist es zu heiss für beides – dann zieht man sich doch wieder in den Bastelraum zurück.» Wobei das nicht oft vorkommen dürfte, haben es ihm doch Wasserflugmodelle besonders angetan. «Bei hohen Temperaturen ist es sehr angenehm, im See zu stehen und das Canadair-CL-215-Modell fliegen zu lassen. Zudem ist es auch sehr spannend und wirkt entschleunigend. Es geht nicht darum, schnell zu sein oder Kunstflug zu zeigen. Man dreht seine Runden, macht Touch-and-Gos und setzt wieder auf.»

Unter Umständen geht ein ganzer Flugplatz verloren

Ziegenhagen möchte seine Begeisterung für die Aviatik allgemein und speziell den Modellflug weitergeben. So half er vor neun Jahren dem inzwischen verstorbenen Jörg Wille

bei der Umsetzung seines Programms «WeFly». Vor rund sieben Jahren übernahm er das Ressort Nachwuchs beim SMV. Gerne würde er mehr daraus machen. «Momentan ist es aber so, dass ich das Amt eher verwalte», muss er konstatieren. Ideen gibt es aber. «Es gibt gute Konzepte auch in den Gruppen, ich möchte deshalb einen Brainstorm-Event durchführen, an welchem Vertreter interessierter Vereine ihre Ideen untereinander austauschen und sich gegenseitig Unterstützung anbieten können. «Auch wollen wir wieder vermehrt Fachmessen besuchen.» Ein Konzept, das zahlreiche Vereine nutzen, ist die Beteiligung an Ferienpass- oder Ferienplausch-Veranstaltungen. Sowohl an diesen Veranstaltungen als auch im Pro-Aero-Jugendlager (Jula), in dem Ziegenhagen den Modellflug aviatikbegeisterten Jugendlichen vorstellt, nehmen Mädchen und junge Frauen teil. Doch sie für den Modellflug zu gewinnen, ist schwer. Weshalb sich Frauen nur vereinzelt für den Modellflug begeistern lassen, weiss Daniel Ziegenhagen nicht. Fest steht, Frauen sind genauso willkommen wie



Männer – wenn Letztere denn willkommen sind. Ziegenhagen versteht nicht, wie manche Modellfluggruppen über Überalterung klagen und gleichzeitig deutlich signalisieren, unter sich bleiben zu wollen. «So kann es passieren, dass eines Tages einer das letzte Mitglied einer Gruppe ist. Unter Umständen stirbt damit nicht nur der Verein, sondern es geht auch noch ein Modellflugplatz

mit verloren», so die Bedenken Ziegenhagens. ■

Das Interview führte Andrea Bolliger

Reportage en français:
<https://www.modellflug.ch/FR/home>

NEUE Lieferungen

HEBU
www.hebu-shop.ch

suter-kunststoffe og
swiss-composite.ch

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

R&G-Schweiz
 Sicomin Epoxy Systems

23. Nordwestschweizer Modellbaubörse

Modellbaubörse für jedermann
5. April, Brislach
marius.schmidlin@mfvbrislach.ch
www.mfvbrislach.ch

Frühjahrs-Helitreffen

Der ultimative Heli-Event 2025 und ein MUSS für jeden Scale- und 3D-Modellhelikopter-Liebhaber.

5. April, Loorholz, in Nähe von Leuggern-Böttstein im Kanton Aargau
info@loorholz-flugtage.ch
https://loorholz-flugtage.ch/fruehjahrs-helitreffen/

Modellflugausstellung

Motor- und Segelflugzeuge, Helikopter, 5./6. April, Bretzwil
info@ig-modellflug.ch
www.ig-modellflug.ch

Young SilentWings 2025

Ausrüsten eines Kunstflug- oder Segelflugmodells, Trainings
23.-25. April, Fliegermuseum Dübendorf
https://modellflug-nos.ch/

Hang-Segelmodellfliegen

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
27. April, Weid-Hof
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Schweizer Meisterschaft Fesselflug

F2B Aerobatics, F2C Team Racing und F2G Elektrospeed
24./25. Mai, Fesselflughalle Schwalbennest, 4227 Büsserach
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

34. Modelloldtimertreffen 2025

24./25. Mai Modelloldtimertreffen in Frauenfeld
Roman Briner
www.mg-frauenfeld.ch

Schleppfliegen Wil

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, Sonntag, 24. Mai
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

48. Military Cup 2025

F5J FAI World Cup
30./31. Mai, Pfäffikon ZH
https://www.silentwings.ch/

Fribourg's Trophy 2025

F3J Eurotour und Worldcup
31. Mai bis 1. Juni, Pierrafortschalpe
igf3jswiss@f3j.ch
f3j.ch

Fête du Modélisme

F2 Fesselflug
F2B Aerobatics, Erlebnisfliegen für Beginners
14./15. Juni, Saxon (Valais), Sportplatz Le Casino
y_sed@hotmail.com
www.fesselflug.ch

3. Wangen-Cup 2025

14. Juni, Modellflugplatz MG Wangen bei Olten in Oensingen
Heinz Christen
Ausschreibung beim SMV (modellflug.ch)

Internationaler JURA CUP 2025

F2B Aerobatics
20.-22. Juni, Cirié, Torino, Italia
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Antik-Segelmodellfliegen

Tschuggen Arosa
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
Samstag, 21. bis Sonntag, 22. Juni
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Modellmotoren-Sammlertreffen mit Börse und Ausstellung

Liebhaber von antiken Modellmotoren und Modellbauzubehör
Samstag, 21. Juni, ab 10.00 Uhr, Rest. Bären, 3096 Oberbalm
Daniel Gurtner
gumotech@bluewin.ch
www.meca-region16.de

Treffen für Bauplan- und Eigenbauflugmodelle

28./29. Juni, Fluggelände der Modellfluggruppe Huttwil
www.mghuttwil.ch

Heli-Oldie-Treffen

Helikopter mit Verbrenner wie Schlüter, Graupner, Vario, Hirobo etc.

Egal, ob vom Dachboden oder restauriert. 5./6. Juli, Modellfluggruppe Oberriet
helioldi.oberriet@bluewin.ch
www.mfgoberriet.ch

Gummi-/CO₂-Motor-Treffen mit FAC-Contest

Sommertreffen der Freunde Gummi-/CO₂-Motor-angetriebener Modelle
5. Juli, Flugplatz Gheid, Olten
gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch



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



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

Jetzt Gönnerin oder Gönner werden

Wenn, dann **rega**



Modellbau Ostschweiz 2025

Verkauf von Flugzeugen, Helikoptern, Schiffen, Eisenbahnen, Motoren, Fernsteuerungen, Baukästen, Raritäten, Ersatzteilen und vieles mehr!

Sonntag, 18. Mai von 10:00-16:00 Uhr
Sporthalle Bruggwiesen
9220 Bischofszell / TG

Eintritte:
Besucher Fr. 5.-, Kinder bis 12 Jahren gratis
Aussteller Fr. 20.- ab 08:00 Uhr
inkl. 1 Ausstellertisch ca. 200x80 cm



Kaffee, Getränke und ein Imbissstand sind vorhanden
Anmeldungen für Aussteller per E-Mail an:
ebaggenstos@gmx.ch
MBO Faszination Modellbau Ostschweiz

F3A World Cup Liechtenstein

5./6. Juli, Rheinau,
FL-9492 Eschen
<https://www.mfgl.li>

Coupe des Alpes

Internationaler F3A, FAI World Cup
12./13. Juli, MG Reichenburg
www.modellflug.ch

Loorholz-Flugtage

Flugvorführungen von Modellhelikoptern und Flugzeugen
Abwechslungsreiches Programm
1.–3. August, Loorholz, Nähe Leuggern-Böttstein, Kanton Aargau
info@loorholz-flugtage.ch
<https://loorholz-flugtage.ch/loorholzflugtage/>

Sportflyers Region NOS

RC-Kunstflug für Beginner und Fortgeschrittene
23. August, Flugplatz Nänikon der MG Uster
www.modellflug-nos.ch

3D-Print und Fly Riggisberg

Event für 3D-gedruckte Flugzeuge!
6. September, Riggisberg
www.mg-riggisberg.ch

Sportflyers Region BOW

6. September, Riggisberg
Kunstflug für Einsteiger und Fortgeschrittene
daniela.schmitter@bluewin.ch

Sportflyers Region NWS

13. September, Flugplatz Erlen
MG Breitenbach
Kunstflug für Einsteiger und Fortgeschrittene
Felix.andres@bluewin.ch

Concours Suisse F5B

13. September (Ort offen)
<https://www.silentwings.ch/>

Open Fly-in und Sternmotortreffen

13. September, Open Fly-in
14. September, Sternmotortreffen
Modellflugplatz Gäu, Oberbuchsitzen
Roger Soom
<https://mfvgaeu.ch/>

Scale-Helitreffen

Heli-Event für vorbildgetreue Helikoptermodelle aller Grössen.
20. September, Loorholz, Nähe Leuggern-Böttstein, Kanton Aargau
info@loorholz-flugtage.ch
<https://loorholz-flugtage.ch/loorholzflugtage/>

Concours Suisse F5J

27. September, Ricketwil, MG Winterthur
<https://www.silentwings.ch/>

Oktoberfest-Fliegen

11. Oktober bei der MG Hinwil
www.mg-hinwil.ch

Challenge Cup RC-Kunstflug

18. Oktober, Flugplatz Erlen, MG Breitenbach
felix.andres@bluewin.ch

Gummi-/CO₂-Motorangetriebene Modelle

Herbsttreffen der Freunde Gummi-/CO₂-Motor-angetriebener Modelle
Samstag, 11. Oktober, Flugplatz Gheid, Olten
gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch

23. Nordwestschweizer

Modellbaubörse



Samstag, 5. April 2025
8 bis 16 Uhr
Turnhalle Brislach

Organisator Modellflugverein Brislach
www.mfvbrislach.ch

Doppeldecker Treffen 2025




Am 24 Mai 2025 findet das jährliche DD-Treffen bei der MG Hinwil statt. Von ganz klein bis ganz gross darf alles geflogen werden, dass zwei Flügel hat. Natürlich wird auch für das leibliche Wohl gesorgt. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, erleichtert aber dem Küchenteam die Planung.

Beginn um 10 Uhr
Anmeldung an: vorstand@mg-hinwil.ch

Wir freuen uns auf euch



Standort: MG Hinwil, Schulstrasse, 8340 Hinwil (Bossikon)

Weisch, was i meine?

Die Sache mit dem Schwerpunkt

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Ein Humorist meinte kürzlich, dass sein nächstes Modell, das er posten wolle, keinen Schwerpunkt haben dürfe. Dabei ist das Thema Schwerpunkt eine durchaus wichtige, ja sehr ernste Sache, die wir schon den Einsteigern zu erklären versuchen. Unsere Profis gehen dabei einen Schritt weiter und beschaffen sich kostspielige elektronische Schwerpunkts-

wagen und empfehlen überdies, dass jeder für sein Modell den Schwerpunkt «erfliegen» müsse. Nun, wie wir kürzlich den Medien entnehmen konnten, ist man bei den Fluggesellschaften noch nicht ganz so weit. So will die Swiss in einem europäischen Flugzeugtyp offenbar die First Class aufwerten: Acht Sitze sollen drei Kabinen weichen. Sie, die Swiss, wittert einen neuen Markt in der Luxusklasse. Nur haben die Marketingabteilun-

gen nicht damit gerechnet, dass diese neuen Einrichtungen schwerer sind als die bisherigen und damit den Schwerpunkt des Flugzeuges gefährlich verschieben werden (siehe Handbuch für Modellflug-Anfänger). Zum Glück ist dem Ingenieur nichts zu «schwören», nicht einmal Metallplatten, die man im Heck des Flugzeuges unterbringen will. Diese neu getrimmten Flugzeuge werden so sicher wie zuvor, allerdings wird der Treib-

stoffverbrauch zunehmen! Sätze der Swiss zur Umwelt, wie z.B. «Die Swiss ist sich ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt und der nächsten Generation bewusst» usw., kann ich deshalb genauso wenig ernst nehmen wie etwa Strassenkleber/innen, die regelmässig nach Valencia, London oder Miami fliegen. ■

Mit kollegialen Grüessen
Emil 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

Fachredaktoren

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

<https://www.modellflugsport.ch>



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione Svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf

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

WEMF/SW-beglaubigt, 7632 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 3/2025, Mai/Juni
4. Juni

Anzeigenschluss

Nr. 3/2025, Mai/Juni

Anzeigenschluss: 6. Mai

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»

Redaktionsschluss: 22. April

Nr. 3/2025, Mai/Juni

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



Achtung, fertig, Frühling!



Der perfekte Gartenstart beginnt mit den richtigen Geräten!

Bei Toolster.ch findest du das komplette STIHL Akku-geräte-Sortiment, inklusive des innovativen AS-Akkusystems. Praktisch, handlich, leistungsstark – entdecke jetzt deine neuen Gartenhelfer!



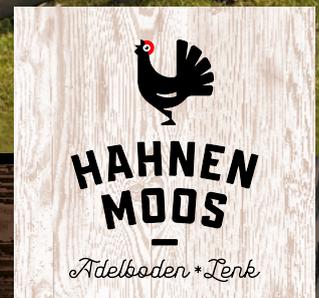
toolster.ch
Und los geht's.



Wir sind startklar!



Jetzt buchen!
Sommersaison
31.05. – 12.10.25



Optimale **Thermik** für Hang- und Segelmodellflug vor der schönen **Alpenkulisse** im Berner Oberland auf über **2.000 m** Höhe. **6 Startplätze**, **hindernisfreies** Fliegen, weitläufiges Gelände, 3 geräumige **Baulokale**, **Parkplätze** direkt vor dem Hotel, **Freizeitaktivitäten** für die ganze Familie, eine Terrasse mit Liegestühlen und einmaligem **Panoramablick**:
Berghotel Hahnenmoospass AG / CH-3715 Adelboden
Fon: +41 (0) 33 673 21 41 / info@hahnenmoos.ch

Oben was los.

www.hahnenmoos.ch