

9 771424 423003

03



REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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



MAI / JUNI
MAI / JUN
MAGGIO / GIUGNO

3/2024
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

modell flugsport





SLICE

VON RCRCM

Der RCRCM EDF Segler - Slice wurde entworfen vom talentierten Designer Carlos Pisarello. Mit einer Spannweite von 3,20 Metern und einem F3B-Flügelprofil bietet der Slice eine beeindruckende Leistung und Vielseitigkeit.

in Aerobatik und beeindruckende Thermikflüge machen ihn zu einem Spitzenmodell für den Sportflug.

Einzigartig ist der Slice durch seinen 90 mm Impeller, der im Inneren des Rumpfes für den Antrieb sorgt. Dies stellte eine echte Herausforderung dar, die der Konstrukteur meisterhaft bewältigt hat. Die Kunden haben die Wahl, den Slice entweder nur am Hang ohne Antrieb oder mit einem Impeller im Rumpf zu fliegen

Hergestellt aus hochwertigen Verbundwerkstoffen bietet der Slice die erforderliche Härte, um sein volles Potenzial auszuschöpfen. Mit seiner enormen Steifigkeit und Torsionsstabilität ist der Slice in der Carbon-Version sowie der doppelt carbonverstärkten Version erhältlich.

Der Slice zeichnet sich durch seine herausragenden Flugeigenschaften aus: stabil in Kurven, starke Beschleunigung, exzellente Leistung

Technische Daten

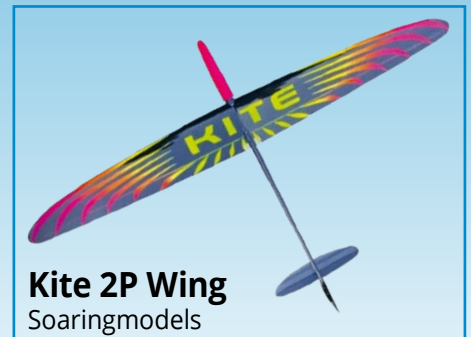
- Spannweite: 3200 mm
- Länge: 1865 mm
- Flügelfläche 84 dm²
- Fluggewicht: 5300 g
- Leergewicht 4000 g



Concept CX5
Streamteam



mini Dart 2
Soaringmodels



Kite 2P Wing
Soaringmodels



Pc-6
Kavan



T26SZ
Futaba






















Edge 540
OMP Hobby

modellmarkt24.ch

Brauchst du noch was für die laufende Flugsaison? Wir haben es 😊

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



	Editorial	Seite 3
	Vultee XP-81: «Weder Fisch noch Vogel» <i>Vultee XP-81: ni poisson, ni oiseau</i>	Seite 6
	Markt – Info – Marché	Seite 12
		
	Magazin	Seite 16
		
	Pages romandes	Seite 30
		
	Pagine della Svizzera italiana	Seite 32
		
	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 34
		
	Sport	Seite 42
		
	SMV/FSAM	Seite 50
		
	Agenda/Calendarium	Seite 52
		
	Aus meiner Sicht/Impressum	Seite 55

Decathlon RJG 1.2m

E-flite

Die Decathlon gilt allgemein als
nisches Design geht auf die
chen Kraftstoff- und Ölsystemen
problemlos negative Figuren und
ein alltagstauglich dimensionierter
sein ganzes Leben lang Modellflieger
nationalen und internationalen

einer der besten Kunstflugtrainer in der manntragenden Fliegerei! Ihr iko-
Aeronca Champ und Citabria zurück, wurde jedoch mit rückenflugtaugli-
sowie einem nahezu symmetrischen Tragflächenprofil versehen, um
Rückenflug fliegen zu können. Die E-flite® Decathlon RJG 1,2 m ist
Nachbau der Decathlon, die RJ Gritter (RJG) fliegt. RJ ist fast
und begann im Alter von 16 Jahren mit der Teilnahme an
Kunstflug-Wettbewerben.



EFL09250 BNF Basic
EFL09275 PNP

FEATURES:

- Ein vorbildgetreues Modell des legendären manntragenden Kunstflugzeugs,
das von RJ Gritter auf Flugshows in den USA geflogen wird.
- Beliebte 3S und 4S Akkus mit 2200–3200 mAh bieten hervorragende Leistung und Flugzeiten.
- Funktionelle LED-Lande-/Navigationsbeleuchtung für einen noch vorbildgetreueren Look
- Einfacher zu fliegen mit dem innovativen und optional einsetzbaren SAFE Select.



Spezifikationen

Spannweite: 1212 mm
Länge: 880 mm
Fluggewicht: (mit Akku) 1326 g
Motor Type: Brushless
Akku: 3S-4S - 2200-3200mAh LiPo

www.lemaco.ch



NX 20

20-CHANNEL 2.4GHZ DSMX® TRANSMITTER

SMART
TECHNOLOGY

PRO CLASS PROGRAMMING

SPEKTRUM®

HORIZON
H O B B Y

LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten



Hybrid? Interessant auch im Modellflug

Liebe Leserin, lieber Leser

Vor etwa acht Jahren durfte ich in Salzburg ein interessantes Flugmodell filmen: eine Focke-Wulf 3. Entwurf eines Luftüberlegenheitsjägers 1943, gebaut und geflogen von Herbert Mittermayr aus Österreich. (siehe Bild unten) Ein Original dieses Entwurfs ist aber nie geflogen. In der Titelstory dieser Ausgabe stellen wir mit der Vultee XP-81 einen Nachbau eines Flugzeugs vor, von welchem viele von uns wahrscheinlich noch nie gehört haben. Die XP-81 wurde als Original gebaut und im Flug auch getestet – das Projekt wurde mangels Leistung nicht mehr weiterverfolgt.

Das Faszinierende an unserem Hobby ist aber, dass solch seltene Projekte als Modellflugzeuge realisiert werden. Durch solche Nachbauten werden wir auf die Geschichte dieser technischen Errungenschaften aufmerksam.

Im Projekt Starfighter erklärt uns Beat Zumstein den aufwendigen Umbau oder Rückbau (?) von Turbine auf Elektroantrieb, ähnlich wie zum Beispiel in der Autoindustrie, wo der Elektroantrieb den Verbrennungsmotor ersetzt oder in Hybridfahrzeugen ergänzt.

Wir erhalten von euch Lesern viele interessante Beiträge, welche ihr mit unse-

rer Leserschaft teilen möchtet – das ist das «Futter» für jedes Heft. Danke vielmals.

Seien wir gespannt, was uns die zweite Hälfte des Modellflugjahres bescheren wird.

Das Redaktionsteam wünscht euch gute Unterhaltung mit dieser MFS-Ausgabe.

Markus Nussbaumer

Avions hybrides, une source intéressante pour l'aéromodélisme

Chère lectrice, cher lecteur

Il y a environ 8 ans, j'ai pu filmer un modèle réduit intéressant à Salzbourg: un Focke-Wulf 3, projet de chasseur de supériorité aérienne de 1943, construit et piloté par l'Autrichien Herbert Mittermayr (voir photo ci-dessous). Un original de ce projet n'a cependant jamais volé. Dans l'article de couverture de ce numéro, nous présentons le Vultee XP-81, une réplique d'un avion dont beaucoup d'entre nous n'ont probablement jamais entendu parler. Le XP-81 a été construit en tant qu'original et a également été testé en vol, mais le projet n'a pas été poursuivi par manque de performances.

Mais ce qui est fascinant dans notre hobby, c'est que des projets aussi rares

sont reproduits sous forme de modèles réduits. C'est grâce à de telles reproductions que nous prenons conscience de l'histoire de ces processus techniques. Dans le projet Starfighter, Beat Zumstein nous explique la coûteuse transformation, ou déconstruction (?) de la turbine en propulsion électrique, comme par exemple dans l'industrie auto-

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».

mobile, où la propulsion électrique remplace le moteur à combustion ou le complète dans les véhicules hybrides.

Nous recevons de vous, lecteurs, de nombreux articles intéressants que vous souhaitez partager avec notre lectorat: c'est la nourriture pour chaque numéro. Merci beaucoup.

Nous sommes impatients de voir ce que nous réserve la deuxième moitié de l'année en matière d'aéromodélisme.

L'équipe de rédaction vous souhaite un bon divertissement avec ce numéro de MFS.

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





Vultee XP-81: «Weder Fisch noch Vogel»

Was tun, wenn nach einem etwas unglücklichen Flug ein intakter Impeller übrigbleibt und dazu noch ein grösserer Elektromotor vorhanden ist?

Herbert Mittermayr

Ich erinnere mich an ein Projekt, welches ich schon immer im Kopf hatte, nämlich die Consolidated-Vultee XP-81, oder Convair XP-81.

Überlegungen zu einem Modell wurden angestellt und heraus kam eine Grösse von ca. 1:7 zum Original.

Elektro-Power mit Mischantrieb

Es stand von Haus aus fest, dass der Antrieb im Vordergrund steht und nicht das letzte Schraubchen, jede Niete oder so.

Erst mal etwas Geschichte zum Original

1943 gab es in den USA die Ausschreibung eines Begleitjägers für die B-29. Gefordert waren hohe Geschwindigkeit und Dienstgipfelhöhe. Erreicht werden sollte dies durch die Verwendung eines Turboprop-Triebwerkes vorne und eines Düsentriebwerkes im Heck. Diese Ausschreibung gewann die Consolidated-Vultee Aircraft Corporation.

Beim Erstflug im Februar 1945 sorgte vorne noch ein RR-Merlin-Motor für den Vorschub.

Im Dezember 1945 stand aber das TG-100-Triebwerk zur Verfügung, mit welchem dann die weitere Flugerprobung durchgeführt wurde. Überzeugen konn-



Original XP-81 (Wikipedia).



Vultee XP-81: ni poisson, ni oiseau

Que faire lorsque survit une turbine après un vol
«un peu malheureux» et qu'on possède un moteur
électrique plus grand?

Herbert Mittermayr (traduction libre: T. Ruef)

te das Projekt nicht und wurde deshalb 1947 eingestellt.

Zum Modell, welches in Holzbauweise erstellt werden sollte

DevWing und DevFuse leisteten mir stets gute Dienste und so wurde das Modell auch wieder damit konstruiert. Nun aber zum Wichtigsten des ganzen Projektes – der Motorisierung. Zur Verfügung standen ein Joker 6365 mit 280 kV, ein etwas überdimensionierter Turnigy mit 190 kV und ein JetFan-90-mm-Impeller. Der Turnigy schied wegen seines Gewichts aus. Das wäre sich bei der langen Nase mit dem SP nicht ausgegangen. Ein weiterer Aspekt kam zusätzlich zum Tragen – es sollte unbedingt ein 4-Blatt-Propeller sein. Nach dem Austausch mit einem Kollegen aus dem Forum stand dann fest, dass der Joker-Motor einen Ramoser-4-Blatt-Verstell-Propeller mit 17,9×14 Zoll drehen konnte.

Dies konnte er an 6s und bei ca. 90 A. Das ist zwar ein bisschen grenzwertig, aber man fliegt ja nicht dauernd Vollgas. Auch der Impeller läuft an 6s.

Im Nachhinein hat sich diese Motorisierung als goldrichtig für das Modell herausgestellt und der Mix aus Propeller-

und Impeller-Geräusch ist einem Turboprop sehr ähnlich.

Bau des Modells, d.h. Laubsäge aufwärmen, und los geht's!

Beim Rumpf gehe ich immer so vor, dass ich mir die einzelnen Spanten ausdrücke und manuell mit Füßchen versehen. DevFuse zeichnet hier dazu die XY-Koordinaten.

Dann wird das Papier aufs Holz geklebt und gesägt. Auf einem Brett werden die Abstände der Spanten angezeichnet, mit 2×2-cm-Leisten wird die Halterung für die Spanten auf das Brett geschraubt. Danach werden die Spanten mit kleinen Zwingen befestigt.

Das Brett hat dann auch den Vorteil, dass man flexibel ist. So kann der Rumpf auch mal zum Trocknen im Wohnzimmer zum Ofen gestellt werden.

Das fertige Rumpfgestell auf dem Brett kann ich dann einsteilen zur Seite stellen.

Flächen-, Seiten- und Höhenruderbau waren angesagt. DevWing zeichnet bei den Rippen Füßchen dazu. Also wieder aufkleben, sägen, sägen...

Das Höhenruder wurde abnehmbar gestaltet und auch die Flächen wurden geteilt. →



Herbert Mittermayr

Je me souviens d'un projet que j'avais en tête depuis toujours, à savoir le Consolidated Vultee XP-81, ou Convair XP-81.

On a commencé à réfléchir à un modèle et on est arrivé à une taille d'environ 1:7 par rapport à l'original.

Propulsion électrique mais mixte

Il était clair dès le départ que l'accent serait mis sur la propulsion et non sur le détail de la dernière vis, chaque rivet ou autre.

On commence par un peu d'histoire sur l'original

En 1943, les États-Unis ont lancé un appel d'offres pour un chasseur d'escorte pour le B-29. Il fallait une vitesse élevée et une utilisation en haute altitude. Ces objectifs devaient être atteints grâce à l'utilisation d'un turbopropulseur à l'avant et d'un moteur à réaction à l'arrière. Cet appel d'offres a été remporté par Consolidated Vultee Corp.

Lors du premier vol en février 1945, un moteur RR Merlin assurait encore la propulsion à l'avant.

En décembre 1945, le moteur TG-100 devient disponible et les essais en vol se poursuivent avec ce moteur. Le projet n'a pas été convaincant et a donc été abandonné en 1947.

Le modèle devait être construit en bois

DevWing et DevFuse m'ont toujours rendu de bons services et le modèle a donc été construit avec eux.

Mais passons maintenant au plus important de tout le projet: la motorisation. J'avais à ma disposition un Joker 6365 de 280 kV, un Turnigy un peu surdimen-

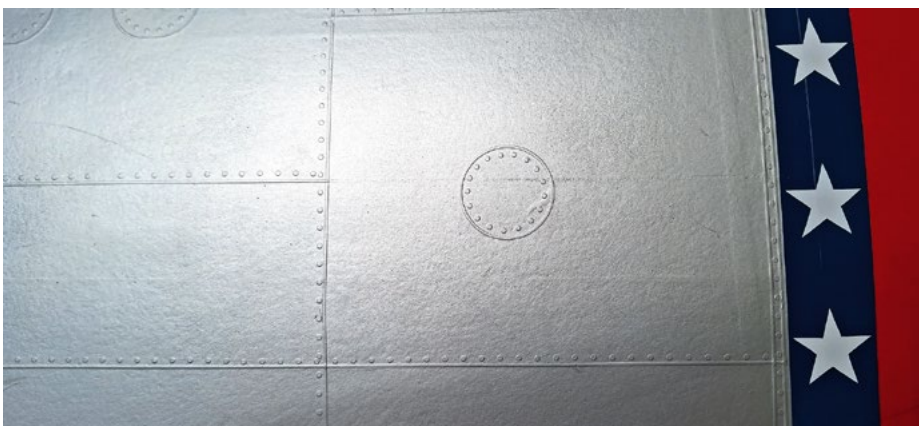


**XP-81 02/03 Rohbau mit Propellerantrieb.
Construction brute avec propulsion à hélice.**



Fantasievolle Farbgebung.

Décoration totalement fantaisiste.



Wunderschöne Oberfläche.

Superbe état de surface.

sionné de 190 kv et une turbine JetFan de 90 mm. Le Turnigy a été écarté en raison de son poids, car il n'aurait pas été possible d'ajuster le CG avec un si long nez. Un autre aspect entrainé en ligne de compte: il fallait absolument une hélice à 4 pales. Après un échange avec un collègue d'un forum, il s'est avéré que le moteur Joker pouvait faire tourner une hélice Ramoser 4 pales à pas variable de 17,9×14 pouces.

Il a pu le faire sous 6S et à environ 90 A, ce qui est certes un peu limite, mais on ne vole pas constamment à plein gaz. La turbine électrique fonctionne également en 6S.

Après coup, cette motorisation s'est avérée être la bonne pour le modèle et le mélange du bruit de l'hélice et de la turbine ressemble beaucoup à un turbo-propulseur.

On fait chauffer la scie à chantourner et la construction commence ...

Pour le fuselage, je procède toujours de la même manière: j'imprime les différents couples et je les munis manuellement de pieds. DevFuse dessine ici les coordonnées XY.

Ensuite, le papier est collé sur le bois et on scie. Les distances entre les couples sont marquées sur une planche et le support des couples puis vissé sur la planche à l'aide de baguettes de 2×2 cm.



Als Einziehfahrwerk wurde ein Electron 40 mit 85°-Ausfahrwinkel bei den Flächen eingebaut. Bugfahrwerk mit 90°-Ausfahrwinkel.

Die Flächen bekamen Landeklappen und die Querruder wurden in Hohlkehlen gelagert.

Der Impeller im hinteren Bereich des Rumpfes ist durch einen Deckel zugänglich. Die Luft bekommt er durch die zwei Hutzen oben am Rumpf und durch den Ausschnitt am Bugfahrwerk.

Nachdem alles fertig war, wurde die Holzoberfläche gespachtelt, geschliffen, mit Porenfüller behandelt und mit Spannpapier bezogen und dreimal mit Spannlack gestrichen.

Dann wurde noch eine Kabinenhaube gezogen, das Cockpit ein bisschen gestaltet und ein Spinner für die Luftschraube gesucht. Natürlich gab es da nichts Fertiges, so wurden dann bei einem passenden Spinner die Ausnehmungen für die vier Blätter herausgetrennt. Auch musste die Motorhaube vorne im Durchmesser noch angepasst werden.

Erstflug

So gesehen, war das Modell dann mal fertig für den Erstflug.

Dieser war eher unspektakulär, lediglich eine etwas unsauber eingestellte Klappe sorgte für etwas Linkszug. →



Leichter Zugang zu Technik und Akkus.
Accès facile aux composants et aux accus.



Zugang zum Impeller von unten am Rumpf.
Accès à la turbine depuis le dessous du fuselage.



Ensuite, les couples sont fixés à l'aide de petits serre-joints.

La planche a aussi l'avantage d'être flexible. Le fuselage peut ainsi être placé près du four dans le salon pour sécher.

Je peux ensuite mettre de côté l'ossature du fuselage sur la planche.

La construction des surfaces, des gouvernes de direction et de profondeur était à l'ordre du jour. DevWing dessine des pieds pour les nervures. Donc à nouveau coller, scier, scier...

Le gouvernail de profondeur a été rendu amovible et les surfaces ont également été divisées.

Un Electron 40 avec un angle de sortie de 85° a été installé comme train d'atterrissage rétractable. Le train d'atterrissage avant possède un angle de sortie de 90°.

Les ailes ont été équipées de volets d'atterrissage et les ailerons ont été placés dans des gorges.

La turbine située à l'arrière du fuselage est accessible par un couvercle. Elle reçoit l'air par les 2 manchons en haut du fuselage et par la découpe du train avant. →

Farbgebung

Nächster Schritt – die Farbgebung. Die beiden Originale waren in Silber- bzw. Aluoptik.

Da hatte ich Angst, dass bei der Lackierung in Silber die Oberfläche doch nicht so schön aussehen könnte, also sollte etwas zusätzliche Farbe ins Spiel kommen.

Vorbild waren dafür die frühen P-80 oder F-86. Zuerst musste aber die Oberfläche des Modells noch etwas behandelt werden.

Da liess ich mir im Plotterstudio diverse Panellines, Nieten und Deckel plotten, welche dann mit Transferfolie auf das Modell übertragen und aufgerubbelt wurden. Wenn der Untergrund schön glatt ist, funktioniert das recht gut.

Danach kaufte ich ein paar Dosen-Silber-Felgen-Spray, und los ging's ans Werk! Zusätzlich noch etwas Rot und Blau, weisse und blaue Sterne, Hoheitsabzeichen und Beschriftung. Nun steht sie da, die fertige XP-81.

Fazit

Der Aufwand hat sich gelohnt – ein gutmütig fliegendes, nicht alltägliches Modell, welches Aufsehen erregt. ■

Technische Daten:

Massstab: ca.	1:7
Spannweite:	223 cm
Länge:	193 cm
Gewicht:	ca. 11 kg, noch nicht genau gewogen.
Antrieb:	Joker 6360 V3 mit 280 kV an 6s 5500 Red Power
Propeller:	Ramoser-Verstell-Propeller 4 Blatt 17,9×14 Zoll
Impeller:	Jetfan 90 mit Motor HET 700 68 1900 kV? An 6s 5500 RedPower

Une fois que tout était prêt, la surface du bois a été mastiquée, poncée, traitée avec du bouche-pores, recouverte de papier d'entoilage et peinte trois fois avec du vernis de tension.

Ensuite, une verrière a été moulée. Le cockpit a été un peu aménagé et on a cherché un cône d'hélice. Bien sûr, il n'y avait rien sur le marché, alors on a découpé les évidements pour les 4 pales sur un cône pour l'adapter. Il a également fallu adapter le diamètre du capot moteur à l'avant.

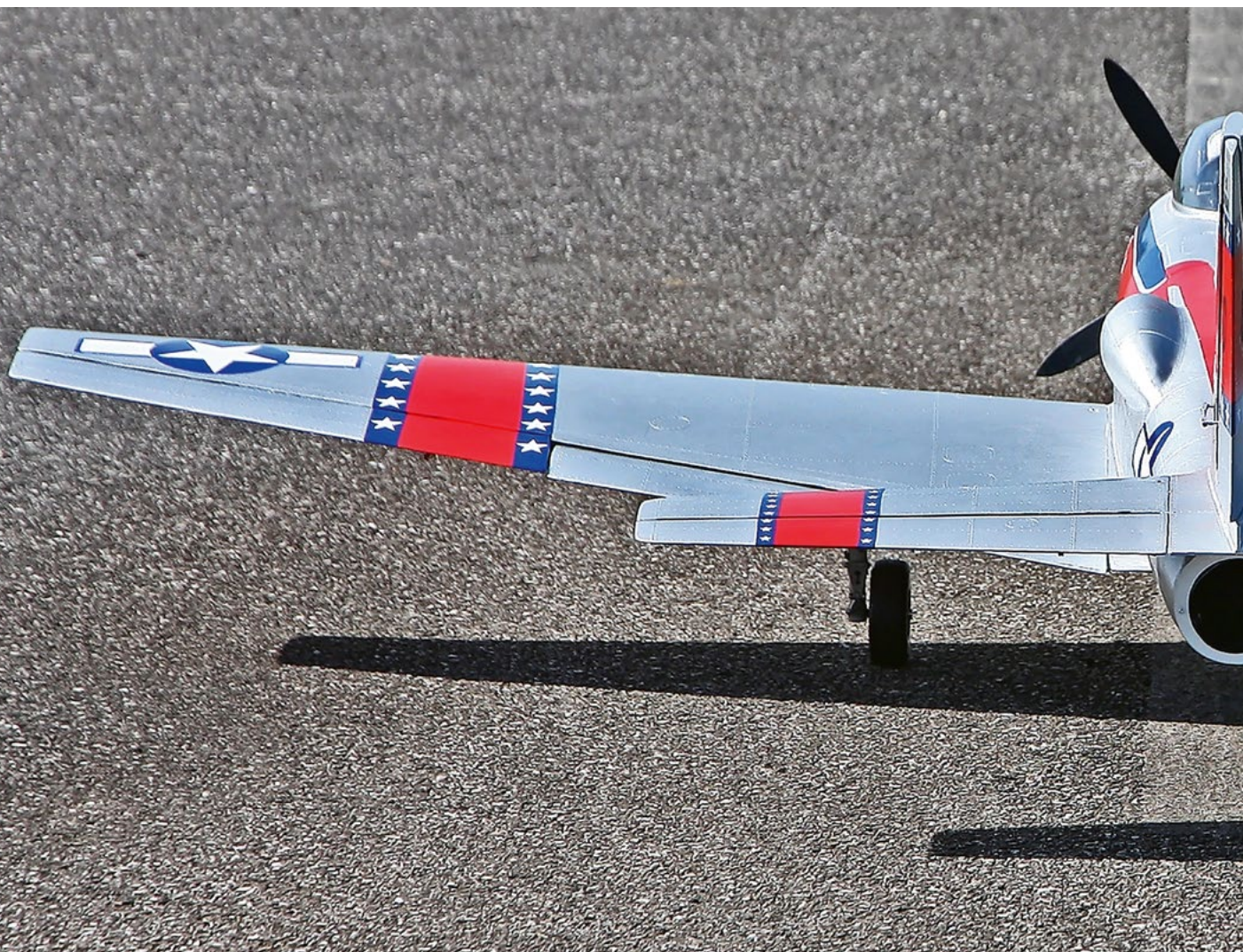
Premier vol

Sans grandes finitions, le modèle était prêt pour le premier vol.

Celui-ci n'a pas été très spectaculaire, à l'exception d'un volet mal réglé qui a provoqué une dérive sur la gauche.

Décoration

Etape suivante: la décoration. Les deux originaux étaient respectivement en argent et en aluminium.





Données techniques:

Échelle:	env. 1:7
Envergure:	223 cm
Longueur:	193 cm
Masse:	env. 11 kg, pas vraiment pesé avec précision
Propulsion:	Joker 6360 V3 avec 280 kv, accu 6S 5500 Red Power
Hélice:	Ramoser hélice à pas variable 4 pales 17,9×14 pouces
Turbine:	Jetfan 90 avec moteur HET 700 68 1900 kv? Accu 6S 5500 RedPower

J'avais peur que la surface ne soit pas aussi belle avec la peinture argentée. Il fallait donc ajouter un peu de couleur.

Pour cela, je me suis inspiré des premiers P-80 ou F-86, mais il fallait d'abord traiter un peu la surface du modèle.

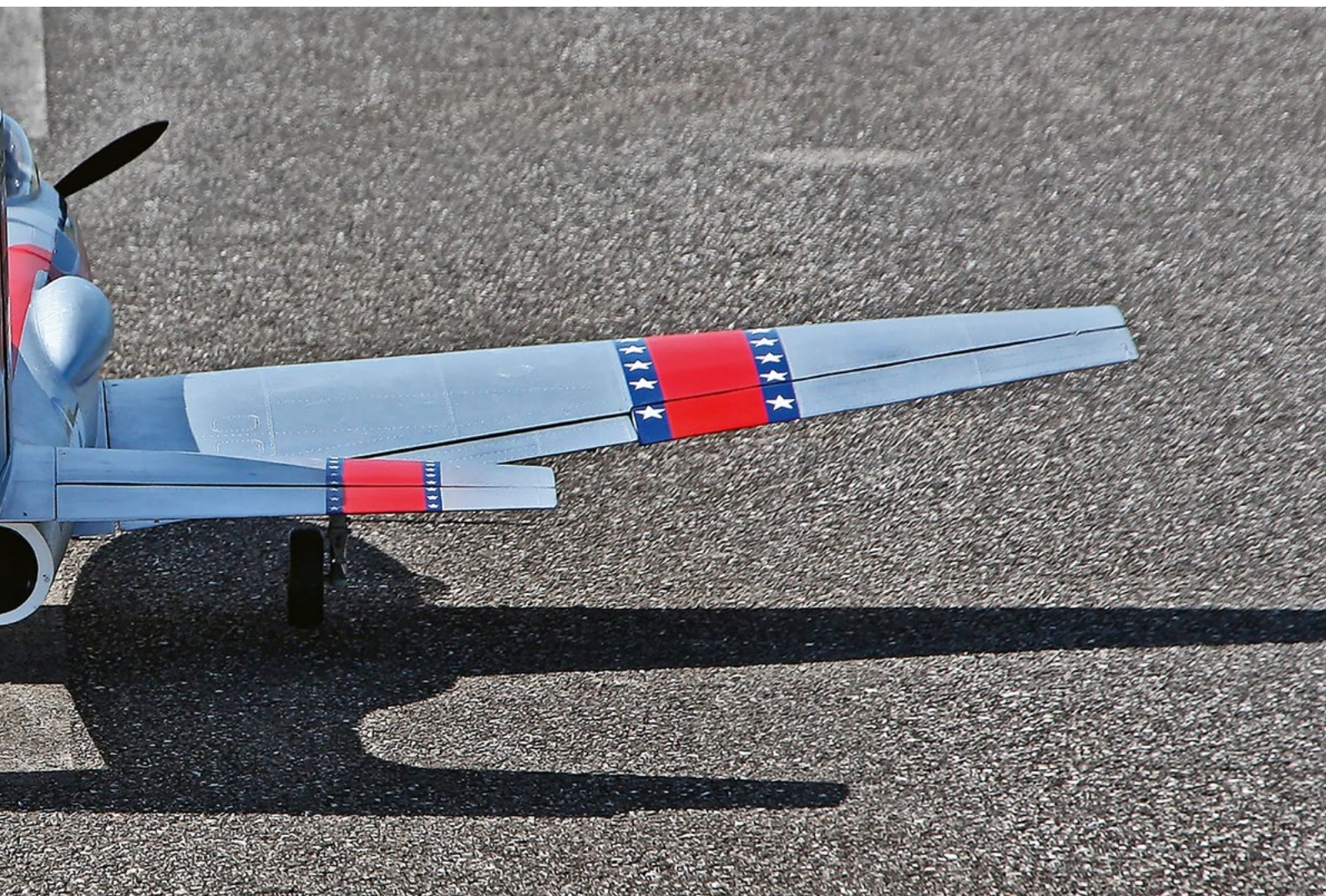
J'ai donc fait tracer dans l'atelier diverses lignes de panneaux, puis les rivets et couvercles ont ensuite été transférés sur le modèle à l'aide d'un film de transfert et grattés. Si le support est bien lisse, cela fonctionne très bien.

Ensuite, j'ai acheté quelques boîtes de spray pour jantes en argent et je me suis mis au travail.

J'ai ajouté un peu de rouge et de bleu, des étoiles blanches et bleues, des insignes de souveraineté et des inscriptions. Le XP-81 est ainsi terminé.

Conclusion

L'effort en valait la peine, c'est un modèle qui vole bien, qui n'est pas courant et qui attire l'attention. ■



Neuheiten bei HEBU

In den letzten Wochen sind viele interessante Artikel bei uns eingetroffen. Falls Sie noch etwas vermissen, sind wir stets offen für Wünsche und Vorschläge.

Freewing

Der neue Freewing **Chengdu J-10A** – ein hochdetailliertes und beeindruckendes RC-Flugzeug mit einer Spannweite von 940 mm. Dieses Modell ist mit funktionsfähigen Flaps und Tragflächen mit **Quick-Link-System** ausgestattet, was eine präzise Steuerung ermöglicht und den Aufbau sowie Demontage erleichtert. Das Scale Cockpit mit Piloten verleiht dem Flugzeug ein authentisches Aussehen, während das inkludierte Bewaffnungsset und die Pylonen für realistische Einsatzszenarien sorgen. Die hellen **LED-Lande- und Navigationslichter** erhöhen die Sichtbarkeit und verleihen dem Modell eine zusätzliche Realitätsnähe. Das **elektrische, gefederte Einziehfahrwerk** sorgt für reibungslose Start- und Landemanöver, während der hochfeste EPO-Schaum die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit des Modells gewährleistet. Die sequenziellen Scale-Fahrwerksklappen runden das authentische Flugerlebnis ab.

XFLY

Nach dem Vorbild der **de Havilland DHC-6 Twin Otter** besticht dieses neue XFLY-Modell durch



Merkmale wie das Cockpit mit Klarsichtfenstern, ein **gefeder-tes Bugfahrwerk** und die **STOL** (Short Take-off and Landing) Fähigkeit.

Angetrieben durch einen 6S-5000-6000-mAh-LiPo-Akku, bietet die Kombination aus zwei **3541-KV550-Motoren**, **zwei 40-A-Reglern** und **3-Blatt-Propellern** ein optimales Setup für Leistung und Dauer. Die fix eingebauten Stecker in den Tragflächen, die abnehmbare Nase und Leitwerke erleichtern den Zusammenbau, die Demontage und den Transport. Das Modell ist mit und ohne **Schwimmer** erhältlich.

FMS

Die neue **FMS Futura 64 mm** ist ein lizenzierter Sportjet, der von FMS in Zusammenarbeit mit **Tomahawk Aviation** entwickelt wurde. Sie ist eine ideale Wahl für Piloten, die sich nicht zwischen **High-End-Geschwindigkeit** und **spektakulären Stuntfähigkeiten** entscheiden können; denn dieser Sportjet erreicht zum einen sehr hohe Geschwindigkeiten und verfügt zum anderen über ein hervorragendes Handling und tolle Manövrierfähigkeiten.



Ausgestattet mit einem 64-mm-Impeller, eingebauter Elektronik und einem **robusten Metall-Fahrwerk** kommt die FMS Futura nahezu flugfertig aus der Box.

Gadgets für den Flugplatz

Gewisse Annehmlichkeiten sollten auf dem Flugplatz nicht fehlen, wie zum Beispiel eine Erfrischung oder natürlich Schatten. Unsere neusten **aufblasbaren Zelte** spenden angenehmen Schatten für Mensch und Modell, sind handlich verpackt und haben keine starren Glieder, die bei Wind kaputt gehen oder beim Transport die Modelle gefährden.



Neuigkeiten bei Leomotion.com

Neue Modelle

Boom (F5K) von Jim Aero (1490 mm)

Der Boom ist ein Hochgeschwindigkeits- und einfach zu kontrollierender DLG-Segler. Er wurde speziell für den Wettbewerb (F5K) entwickelt. Der Boom DLG erreicht hohe Starthöhen dank seinem sehr guten Durchzug der neuen Familie von dünnen Profilen DI760... 720 und einem schmalen Flügel.

Kurz gesagt: Der Boom kann sehr schnell fliegen und gut gleiten, dank seiner hohen Gleitzahl. Bei Wind oder Windstille mit Thermik ist der Boom DLG immer so, wie Sie es brauchen. Steif und leicht, mit schmalen Profil und einer schlanken Tragfläche. Er ist mit einem Rohacell®-Kern versehen.

Die Standardgewichtsversion des Flügels besteht aus Kohlegewebe 62 g/m². Die Leichtgewichtsversion besteht aus Kohlegewebe 26 g/m². In jedem Fall hat der Flügel einen Kohlefaser-Holm, die Querruder haben eine Kohlefaser-Torsionsstange, was die Steifheit erhöht.

Die tragbare Option teilt den Flügel in zwei Teile für einen einfachen Transport. Der Flügel kommt mit einem Kohleverbinder und wird mit Klebeband gesichert. Die Steifheit des Flügels bleibt nahezu unverändert.

Sabre (F5K) von Olexii (1497 mm)

Der Sabre (F5K) wurde von talentierten Aero-Space-Inge-

Sabre (F5K)

Spannweite: 1497 mm
Länge: 882 mm
Flügelfläche: 18 dm²
Fluggewicht: ab 280 g

nieuren der Ukraine entworfen und entwickelt. Er kommt als RTF daher, mit eingebautem Motor. Nur noch Empfänger, Akku und programmieren, dann kann der Flugspass beginnen. Bei Redaktionsschluss sind erst wenige Informationen bekannt. Weitere Details finden Sie bei der Veröffentlichung auf unserer Homepage www.leomotion.com

Hyperplane XL von LEOMOTION (4000 mm)

Der Hyperplane XL (4000 mm) ist der grosse Bruder des vielfach bewährten und schnittigen Hangflugmodells Hyperplane (3000 mm) von Leomotion. Der schlanke und trotzdem geräumige Rumpf bietet problemlos genügend Platz für eine Elektrifizierung mit Nasenantrieb. Der Hyperplane XL ist bereits weit vorgefertigt: Der Voll-CFK-Flügel ist bereits für LDS-Anlenkungen vorbereitet, der Kevlar-Rumpf ist mit CFK verstärkt mit eingelegten Bowdenzügen, die Anlenkung des X-Leitwerks ist eingebaut und die restlichen Zubehörteile (LDS-Anlenkung, Servorahmen) liegen bei.

Dieses tolle Hangflugmodell gibt es in den Ausführungen Carbon und Doppel-Carbon für den harten Einsatz in alpinem Gelände. Das Modell vermag



Hyperplane XL

Spannweite: 4000 mm
Länge: 1740 mm
Profil: SPECIAL 1/9-1/8
Flügelfläche: 82 dm²
Leergewicht: ca. 3250 g (bzw. 3750 g Doppel-Carbon)
Fluggewicht: ab 4500 g



spielerisch Thermik wie auch Hangwinde in Höhe umzusetzen. Die optimierte Aerodyna-

mik verleiht dem Hyperplane XL einen enormen Durchzug – Höhe wird umgehend in Geschwindigkeit umgewandelt.



Boom (F5K)

Spannweite: 1490 mm
Länge: 1110 mm
Flügelfläche: 19,93 dm²
Fluggewicht: ab 250 g

HORIZON HOBBY / LEMACO News:

E-flite

Cherokee 1,3 m BNF Basic with AS3X and SAFE Select
Cherokee 1,3 m PNP

Key Features

- Eine aktualisierte und verbesserte, intelligentere und modernere Nachbildung des Klassikers der Zivilluftfahrt
- Optimiertes Antriebssystem mit einem effizienteren Propeller mit kleinerem Durchmesser für verbesserte Bodenfreiheit und Leistung
- Der Spektrum Avian™ - Smart-Lite-Regler mit 70 Ampere liefert über kompatible Empfänger und Sender Echtzeit-Batteriespannung, Motordrehzahl und andere Daten
- Kompatibel mit den gängigen 3S- und 4S-Akkus mit 2200–4000 mAh, die hervorragende Leistung und Flugzeiten bieten
- Stossdämpfende Bugstrebe mit verbessertem Design für einfachere Wartung und übergrossen Rädern für den Betrieb auf verschiedenen Oberflächen

Zusätzlich benötigt wird:

- Full-Range 5+ Kanal-Fernsteuerung und Empfänger
- 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 2200–4000 mAh LiPo mit EC3™ - oder IC3®-Anschluss
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

E-flite

Cherokee 1,3 m BNF Basic with AS3X and SAFE Select
Cherokee 1,3 m PNP

Caractéristiques principales:

- Une réplique mise à jour et améliorée, plus intelligente et plus moderne du classique de l'aviation civile.
- Système d'alimentation optimisé comprenant une hélice plus efficace et de plus petit diamètre pour une garde au sol et des performances améliorées



- Le contrôleur Spektrum Avian™ Smart Lite de 70 A fournit la tension de la batterie, le régime du moteur et d'autres données en temps réel via des récepteurs et des émetteurs compatibles.
- Compatible avec les batteries 3S et 4S populaires de 2200 à 4000 mAh qui offrent d'excellentes performances et durées de vol
- Train d'atterrissage avant dotée d'une conception améliorée pour absorber les chocs et pour un entretien plus facile. Des roues surdimensionnées pour une utilisation sur une grande variété de surfaces.

Nécessaire pour compléter:

- Gamme complète 5+ Canal Fernsteuerung et Empfänger
- LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V 2200–4000 mAh avec prise EC3™ ou IC3®
- Chargeur LiPo compatible

E-flite

Turbo Timber SWS 2,0 m BNF Basic with AS3X and SAFE Select
Turbo Timber SWS 2,0 m ARF

Key Features

- Basiert auf dem Design der äusserst beliebten Turbo-Timber-1,5-m-Modelle,

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	1311 mm
Länge/Longueur:	1040 mm
Gewicht/Poids:	1550 g
Motor/Moteur:	Brushless – Avian 3536–1000 KV Outrunner Motor 14-Pole
Akku/Accu:	3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 2200–4000mAh LiPo mit EC3™ - oder IC3®-Anschluss/Connecteur



- jedoch grösser und mit noch sportlicheren Flugeigenschaften
- Steife, robuste und dennoch leichte Flugzeugzelle aus Holz mit UltraCote®-Bespannung


Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	2032 mm
Länge/Longueur:	1422 mm
Gewicht/Poids:	3468 g
Motor/Moteur:	Brushless – 5055–500 KV
Akku/Accu:	5000 mAh 22,2 V 6S LiPo-Akku mit IC5-Anschluss/Connecteur


Zusätzlich benötigt wird:

- Full-Range 5–7+ Kanal Spektrum™ kompatibler DSMX®/DSM2®-Sender
- 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V 3200 bis 7000 mAh LiPo mit EC5™ - oder IC5™ -Anschluss
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

E-flite

Turbo Timber SWS 2,0 m BNF Basic with AS3X and SAFE Select

Turbo Timber SWS 2,0 m ARF

Caractéristiques principales:

- Basé sur la conception des modèles Turbo Timber 1,5 m extrêmement populaires, mais dans une taille plus grande avec des performances et des capacités encore plus sportives.
- Structure en bois solide et rigide, mais légère et durable, recouverte d'un véri-

table revêtement en film UltraCote®

- Moteur brushless Spektrum™ Avian™ 5055–500 Kv compatible avec les batteries 4S à 6S sans nécessiter de modifications
- Le contrôleur Spektrum Avian Smart de 100 ampères fournit la tension, le courant et d'autres données de la batterie en temps réel via des récepteurs et des émetteurs compatibles.
- Récepteur Spektrum™ AR8360T avec télémétrie complète et technologie DSMX® de pointe

Nécessaire pour compléter:

- Émetteur compatible Spektrum™ DSMX®/DSM2® large bande 5 à 7+ canaux
- LiPo 4S 14,8 V à 6S 22,2 V 3200–7000 mAh avec connecteur EC5™ ou IC5™
- Chargeur LiPo compatible

- Spektrum™ Avian™ 5055-500-Kv-Brushless-Motor, kompatibel mit 4S- bis 6S-Akkus, ohne dass Modifikationen erforderlich sind
- Der 100 A Spektrum Avian Smart ESC liefert Echtzeit-Ak-

- Spannung, -strom und andere Daten über kompatible Empfänger und Sender
- Spektrum-AR8360T-Empfänger mit Full-Range-Telemetrie und branchenführender DSMX®-Technologie

Ein nicht ganz alltägliches Modell...

Beat Zumstein

...oder, wie manche zu sagen pflegen, eines der schönsten Flugzeuge, die es je gab. Ich suchte also eine neue Herausforderung und um diesen Schritt zu erklären, muss ich kurz ein paar Jahre in die Vergangenheit zurückblicken.

Vom Jet-Virus befallen

Eigentlich begann alles mit einem Zitat von Reto Senn. «Wollt ihr nicht mal Jet fliegen?», geäussert von Reto im Frühling/Sommer 2010 bei uns auf dem Flugplatz Alpnach in der Schweiz. Reto ist ein sehr bekanntes Gesicht in der weltweiten Jet-Szene. Nun Reto war es, der mich mit dem Jet-Virus infizierte, und dafür bin ich Reto heute noch dankbar, denn ohne ihn würde es diesen Bericht nicht geben. In der Folge baute ich mehrere Jahre fast nur noch Jet-Modelle, total zehn Stück an der Zahl, und war ein fleissiger Besucher der Jet-Power-Messe. Als im Jahr 2013 die Jet-WM in Meiringen stattfand, war das für mich ein absolutes Highlight. Meiringen liegt nur ca. 35 km von meinem Zuhause entfernt, und so konnte ich damals jeden Tag vor Ort sein, um die wunderschönen und aufwendigen Modelle zu

bewundern. Als dann zwei Jahre später die Jet-WM 2015 in Leutkirch, Deutschland, stattfand, war es ein weiteres Mal um mich geschehen. Das Modell von Thomas Gleissner, eine Starfighter F-104 von Airworld, hatte mich derart fasziniert, dass in mir der Gedanke wuchs: «Muss ich auch haben.»

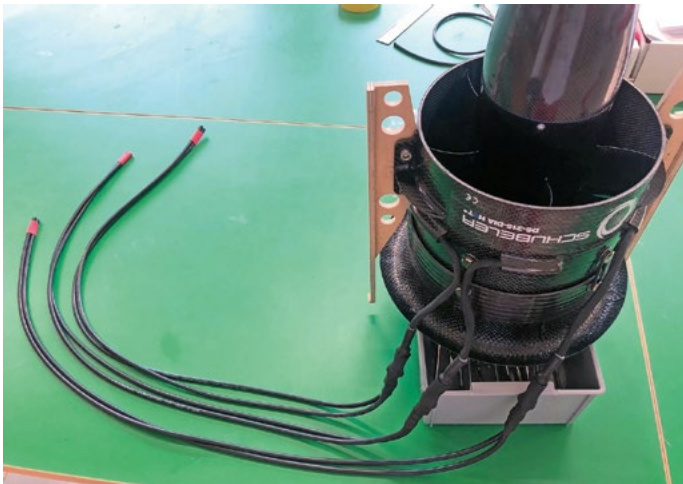
Das Modell von Airworld im Massstab 1:4 hat einen derartigen Detaillierungsgrad, wie ich es nur noch sehr selten auf gleichem oder höherem Niveau gesehen habe. Da war es, wie gesagt, um mich geschehen und ich konnte einfach nicht widerstehen. In der Folge bestellte ich also meinen Bausatz bei meinem Händler meiner Wahl, Franz Walti von Jet-Tech. Franz Walti ist ebenfalls kein unbeschriebenes Blatt in der Jet-Szene, führte er zu dieser Zeit noch sein sehr bekanntes Modellfluggeschäft Jet-Tech in Rothrist. Also hiess es nun etwas warten, bis der erlösende Telefonanruf irgendwann gegen Ende 2015 kam, und ich nachher stolzer Besitzer einer F-104 Starfighter war. Die F-104 besitzt trotz oder vielleicht gerade wegen ihrer Outlines, die zu 100% dem Original



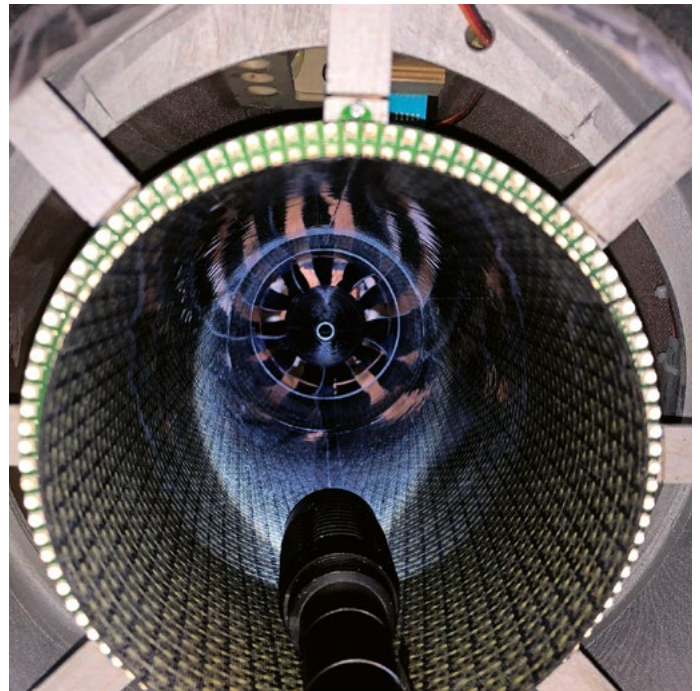
entsprechen, fantastische Flug- und Landeeigenschaften. Die Profile vom Flügel und vom Höhenleitwerk sind ebenfalls 1:1 vom Original übernommen worden und sind daher extrem dünn und genauso scharfkantig wie beim Original. Der Flügel misst an seiner dicksten Stelle nur gerade 27 mm! Am Randbogen sind es gar nur noch 12 mm! Das entspricht einer prozentualen Dicke von nur 3,375%. Das muss man sich mal vor Augen halten. Einen Nasenradius, wie es Modellflieger üblicherweise gewohnt sind, gibt es nicht, der Radius an der Nasenleiste beträgt gerade mal 1–2 mm, scharfkantig, um Luftwiderstand zu sparen. Wer die F-104 etwas kennt, weiss um die Faszination, die von diesem einmaligen Flugzeug ausgeht.

In der Folge baute ich also meine F-104, verteilt über etwas mehr als zwei Jahre, mit einer Jetcat-P-220-Turbine und dem üblichen Zubehör für die damalige Zeit. Schlussendlich war sie dann Anfang 2018 fertig gestellt und sollte endlich mal in die Luft. Da wir eben in Alpnach, meiner Homepage, seit August 2012 leider keine Jets mehr fliegen durften, war ich mehrere Jahre Mitglied im Modellflugverein Müllheim. Da meine F-104 vollgetankt aber etwas über 25 kg wog, hätte ich für einen Flug in Deutschland die Maschine abnehmen lassen müssen, was mir doch etwas zu aufwendig erschien. In der Schweiz liegt das Limit ohne Abnahme bei 30 kg und so wollte ich den Erstflug irgendwo in der Schweiz machen.





Schübeler Impeller DS-215-DIA HAST 195 mm.



Blick ins Schubrohr.



Schubrohr, Eigenbau.

Erstflug mit JetCat-Turbine

Nun, so kam es, wie es kommen musste, und ich hatte mich wieder einmal mit Reto Senn in Verbindung gesetzt. Reto half mir erneut und ich durfte anlässlich der Jet-Schweizermeisterschaft 2019 im Vorfeld auf der Airbase in St. Stefan im schönen Simmental nahe bei Lenk den Erstflug durchführen. Dieser verlief sehr erfolgreich und ich war von den bis dato noch nie erlebten Flugeigenschaften extrem fasziniert, einfach unbeschreiblich, wie satt die Maschine in der Luft liegt. Man muss es einfach selbst erlebt haben. Ich kann dieses Modell jedem zu 100% und absolut ohne Einschränkungen ans Herz legen.

So, nun zurück zu meiner F-104. Nach dem erfolgreichen Erstflug im August 2019 kam eine Zeit, in der ich die F-104 aus

oben genannten Gründen nicht mehr fliegen konnte. Verrückt, bis zum heutigen Tag bin ich die F-104 genau nur einmal geflogen. Die ganze restliche Zeit habe ich die F-104 in unserem Wohnzimmer ausgestellt und halt einfach so bewundert. Dadurch ergaben sich ab und an interessante Gespräche mit Freunden, die uns besuchten und die F-104 ebenfalls bewunderten. Aber irgendwann reifte in mir der Gedanke, dass es so nicht weitergehen konnte. Wegen der Pandemie und vieler unschöner Nebenwirkungen war an einen Flug in Müllheim zur damaligen Zeit nicht mehr zu denken. Es musste also etwas geschehen. Zwischenzeitlich versuchten wir, die Verantwortlichen auf der Airbase in Alpnach von der Möglichkeit, mit EDF-Jets fliegen zu dürfen, zu überzeugen. Aktuell stehen wir kurz vor einer Vertragsergänzung. Dem Fliegen mit E-Impeller-Jets sollte nach einer einjährigen positiven Testphase künftig also nichts mehr im

Wege stehen. Hoffen wir das Beste.

Reifliche Überlegungen

Mit diesen positiven Entwicklungen und mit einer gehörigen Portion Mut reifte in mir der Gedanke, die F-104 Starfighter mit einem adäquaten E-Impeller wieder in die Luft zu kriegen. Wie geht man ein solches Projekt an? Ich wusste es nicht. Ich wusste nur, wenn es eine Möglichkeit geben würde, dass es ein sehr schwieriges Unterfangen werden würde. Ein fertiges Modellflugzeug so umzubauen, dass ein E-Impeller anstelle einer Kerosin-Turbine die nötige Power bringt, ist sicherlich nicht ganz leicht, zumal so was meines Wissens noch nie jemand zuvor bei diesem Bausatz gemacht hatte.

Der Antrieb sollte also ein 195-mm-Impeller Schübeler DS-215-DIA HST werden. Also kam eine Phase, in der ich viel nachdachte und nach möglichen Lösungen für einen Impeller-Antrieb suchte. Wer die F-104 von Airworld kennt, weiss, dass es im Inneren des Rumpfs logischerweise sehr viele Spanten und Kanten hat. Etwas, das Impeller gar nicht gerne haben. Auf der Jet-Power-Messe 2015 flog Manfred Greve einen CARF Albatros L-39 mit einem Schübeler-Impeller derart gekonnt und eindruckvoll vor, dass ich wusste, wenn ein Impeller, dann sollte es einer von der Firma Schübeler sein. So nahm ich im Jahr 2021 mit der Firma Schübeler Kontakt auf. Dort bekam ich sehr wertvolle Unterstützung und Hilfe von Christian Wileschek. Christian hat mir sehr geholfen, man hielt mein Projekt bei Schübeler grundsätzlich für machbar, wenn auch mit gewissen Vorgaben und Rahmenbedingungen. Der Antrieb sollte also ein 195-mm-Impeller Schübeler DS-215-DIA HST werden. Dieser Impeller kann einen maximalen Schub von um die 250 N an einem 14S-Lipo-Pack erzeugen. Ge-

Technische Daten:

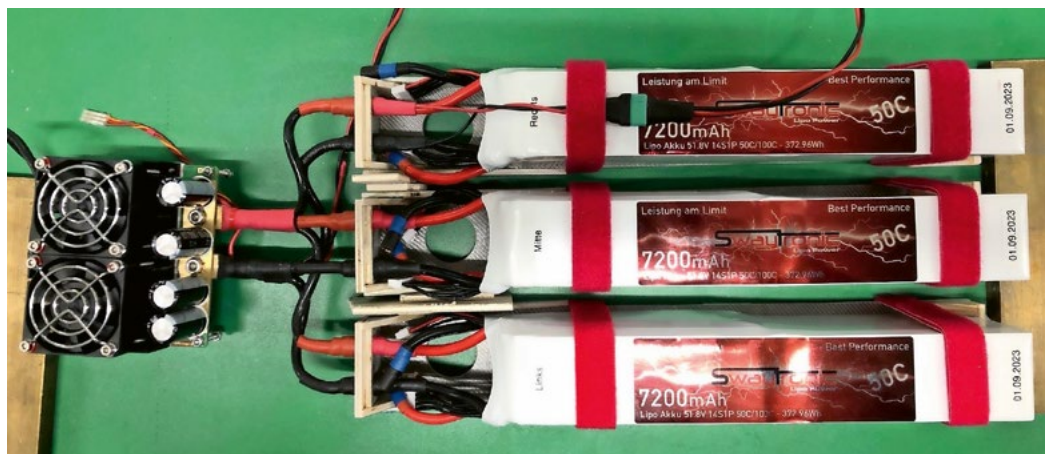
Bausatz und Fahrwerk:	Airworld
Massstab:	1:4
Spannweite:	160/180 cm mit Wingtanks
Länge:	417 cm/457 cm mit Pitotrohr
Gewicht:	29,8 kg
Antrieb:	1× Schübeler Impeller DS-215-DIA HST
Regler:	1× MGM 400 A 40063
Akkus:	3× Swaytronic 14S 7200 mAh 50/100C
Beleuchtung:	2× Uni-light 8 Kanal



nug, um die F-104 adäquat zu befeuern? Ich denke ja, denn das Leistungsgewicht liegt insgesamt bei meiner Maschine aktuell jetzt sogar etwas höher als bei der Turbinenvariante, obwohl das Gesamtgewicht ebenfalls leicht höher ist. Von Christian wusste ich, dass ein 14S-Akkupack um die 20000 mAh benötigt, damit eine Flugzeit von ungefähr 7 bis 9 Min. erreicht werden kann. Denn der Impeller zieht in der Spitze unglaubliche 350 A und erzeugt dabei eine elektrische Leistung von über 15 kW. Ups, das ist mal eine Ansage, dachte ich mir. Als gelernter Elektriker wusste ich, dass derartige hohe Ströme in Hausinstallationen je nach Leitungslänge einen Kabelquerschnitt von 185 mm² erfordern. Beeindruckende und beachtliche Ströme jedenfalls. Als Regler empfahl man mir bei Schübeler, einen 400-A-Regler von MGM einzubauen.

Der grosse Umbau von Turbine auf Impeller

Ich musste oder wollte, besser gesagt, das gesamte bisher eingebaute Equipment aus der F-104 ausbauen. Kein leichtes Unterfangen, an einem fertigen Modell derartige Arbeiten durchzuführen. Es wurden alle Kabel, Akkus, die Turbine, das Schubrohr und sämtliche Pneumatikschläuche ausgebaut. Am Schluss stand sie da,



MGM-Regler 400 A mit Swaytronic-Akkus.

innen total leer, aber aussen fertig lackiert. Das Gewicht wog leer nun um die 14 kg. Ich hatte also einen Spielraum von maximal 16 kg bis zur Schweizer Limite von 30 kg. Reicht das, fragte ich mich? Wenn man mal kurz zusammenrechnet, schlägt der Impeller mit Regler mit rund 4 kg zu Buche. Die von mir präferenzierten Akkus von Swaytronic 3 Pack parallel à 14S mit je 7200 mAh wiegen auch nochmals rund 6 kg, also zusammen schon mal ca. 10 kg nur die Antriebseinheit. Dann kommen noch die Kabel zwischen Akku und Regler sowie der Impeller dazu. Und zu guter Letzt natürlich wieder die gesamte Empfangsanlage samt Kabel und Akku. Es zeichnete sich ab, dass es sicher knapp unter 30 kg möglich sein würde, aber der Spielraum würde nicht gross sein. Also habe ich mit dem Bau irgendwann Anfang 2022 be-

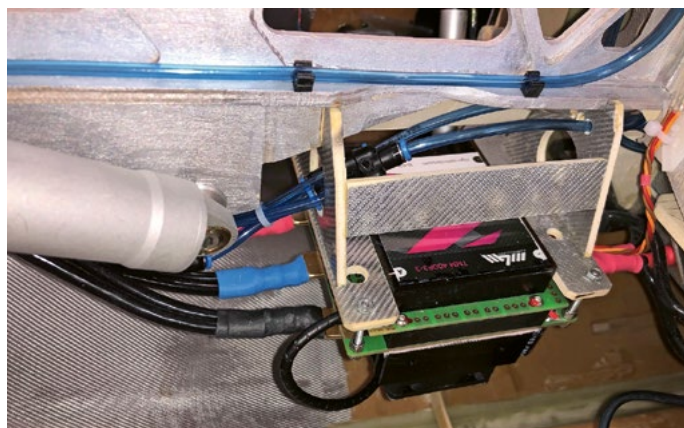
gonnen ohne 100% Gewissheit, ob ich je erfolgreich zum Ziel kommen würde. Es wurden zuerst einige Spanten im Bereich des Lufterlasses einfach weggedremelt. Die Luft muss beim Impeller möglichst strömungsgünstig und ohne Wirbelkanten zugeführt werden.

Spanten sollte man aber nicht einfach gedankenlos entfernen, denn schliesslich dienen diese der notwendigen Stabilität. Also musste mittels Kohlebänder wieder die nötige Stabilität hergestellt werden. Sehr viel Arbeit, die mit äusserster Vorsicht gemacht werden musste, schliesslich wollte ich an der Zelle keine Schäden produzieren.

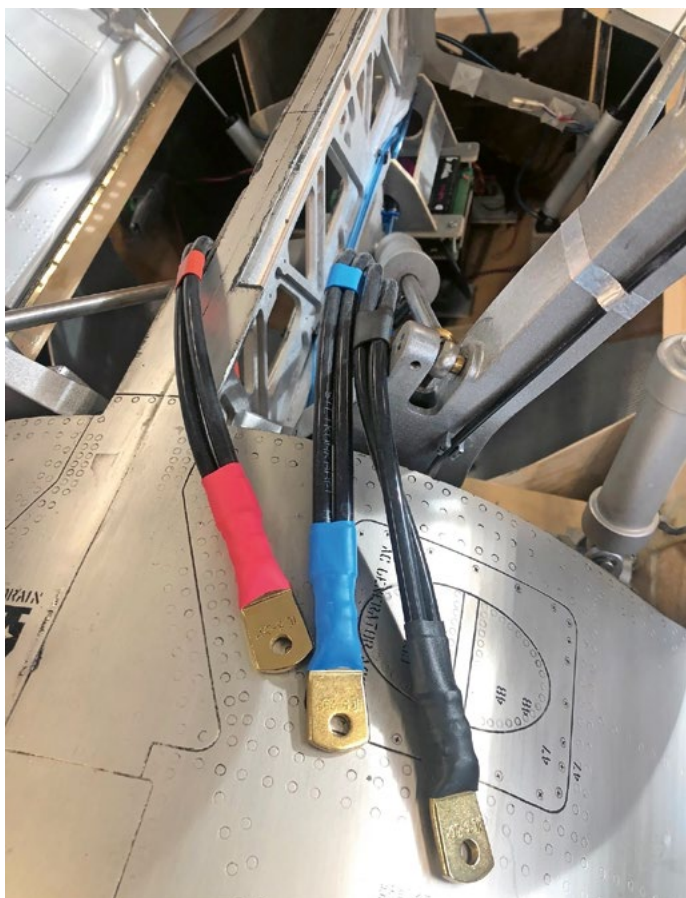
Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren, musste ich mir Gedanken machen, wo ich was einbauen sollte. Wohin kommt der Impeller, wohin kommt der Regler, wo platziere

ich die Akkus? Alles immer unter dem Gesichtspunkt, den erflungenen und für gut befundenen Schwerpunkt nicht aus den Augen zu verlieren und alles möglichst strömungsgünstig einzubauen. Dabei immer im Fokus behalten, dass die Kabelleitungen vom Akku zum Regler möglichst kurz zu halten sind. Die Kabel vom Regler zum Impeller dürfen hingegen in einem gewissen Mass länger sein. Dort, wo früher der Kerosin-Tank war, herrscht jetzt gähnende Leere, weil dort der Luftführungs kanal bis zum Hauptspannt eingebaut werden musste. In dieser Zone konnten also keine Akkus platziert werden. Diese mussten demnach weiter nach vorne verschoben werden. Der berühmte CG ist dabei stets im Zentrum des gesamten Projekts. Denn Blei will man bei einem solchen Projekt um jeden Preis vermeiden. Zwischendurch wurden laufend Schwerpunktmessungen und grobe Berechnungen zur Kontrolle gemacht. Irgendwann stand fest, wo alle Komponenten, insbesondere Impeller, Akku und Regler, eingebaut werden sollten. Der Einbau des Impellers ist als sogenannter Open-Duct ausgeführt. Die überschüssige Luft kann so am Impeller vorbei abströmen und verhindert so ein Überfüllen des Impellers mit zu viel Luft vor dem Einlauf.

Eine weitere grosse Hürde stellte die Rumpftrennung dar.



Regler eingebaut am Arbeitsplatz.



Kabelschuh.

Da der Impeller aus schwerpunktechnischen Gründen um ca. 25 cm weiter vorne als die Turbine einzubauen war, musste das neue Schubrohr an diesen Umstand angepasst werden. Ich verbrachte längere Zeit damit, hierfür eine gute Lösung zu finden. Zunächst

dachte ich an eine Variante mit einem ebenfalls getrennten Schubrohr, ich fand aber keine zufriedenstellende Lösung. Irgendwann kam ich zur Einsicht, dass das Schubrohr an einem Stück zu fertigen sei. Nun, das neue Schubrohr musste natürlich auch in Hand-

arbeit selbst hergestellt werden, denn auf dem Markt gibt es logischerweise nichts zu kaufen. Das Schubrohr wurde mittels Styroporformen in Negativbauweise laminiert und musste innen natürlich ganz glatt sein. Zuerst wurde ein Stück mit rund 25 cm Länge im selben Durchmesser wie der Impeller gebaut und danach ein weiteres Stück mit rund 78 cm Länge, das sich von 195 mm auf rund 140 mm verjüngt. Diese Verjüngung ist zwar eher am oberen Limit für den Impeller, hat aber zwei wichtige Vorteile. Erstens wird die Strahlgeschwindigkeit des Schubstrahls dadurch leicht erhöht, was der Endgeschwindigkeit zuträglich ist, und zweitens kann so der bestehende Jet-Cat-Nachbrennerring weiterhin verwendet werden. Dieses Feature wollte ich aus optischen Gründen unbedingt beibehalten. Nachteil des verjüngten Schubrohrs ist, dass der Stromverbrauch dadurch ganz leicht, aber im vertretbaren Rahmen ansteigt. Das Schubrohr bringt ein Gewicht von rund 530 g auf die Waage und könnte im Bedarfsfall wohl noch um ca. 200 g leichter gebaut werden. Da ich hinten schlussendlich eher noch Gewicht brauchte, spielte das in meinen Fall aber keine entscheidende Rolle. Die ersten Tests mit laufendem Impeller



am Boden zeigten einen enormen Schub, der mir grosse Hoffnung für den bevorstehenden zweiten Erstflug macht. Ja, du hast richtig gelesen, geflogen ist meine E-Impeller-Maschine bis jetzt noch nicht. Das wird demnächst im Frühling, wenn es wieder wärmer ist, nachgeholt. Ich bin optimistisch, dass dieser erfolgreich über die Bühne gehen wird. Ich werde nach erfolgtem Erstflug nochmals kurz berichten. Der gesamte Umbau hat von der ersten Idee bis zur finalen Umsetzung rund drei Jahre Zeit in Anspruch genommen, wobei rund 500 Stunden an Arbeit angefallen sind. Ein Teil davon nur in Gedanken, also konzeptioneller Art, um die Machbarkeit zu klären.

Dank

An dieser Stelle möchte ich mich bei der Firma Schübeler bei Christian Wileschek im Speziellen, aber auch bei der Firma Swaytronic bei Matthias Altorfer für die super Unterstützung bei diesem einzigartigen Projekt ganz herzlich bedanken. Ohne diese Unterstützung wäre es wohl nicht möglich gewesen, so ein spezielles Projekt zu bewältigen.



Swissair MD-81:

ein Modell mit Geschichte, Wandel und Eleganz

Hansjörg Ruegg-Duin und Simone Ruegg

Die MD-81, ein Flugzeugmodell des amerikanischen Herstellers McDonnell Douglas, war eine Weiterentwicklung der DC-9-Serie, die bereits in den 1960er-Jahren bei vielen Fluggesellschaften beliebt war. Die Maschine bot Platz für 172 Passagiere und war für ihre Effizienz und hohe Leistung bekannt. Die MD-81 erwies sich als äusserst zuverlässig und wurde schnell zu einem der meistgenutzten Flugzeuge der Swissair, welche die Maschine erstmals 1980 einsetzte. Von da an wurde die MD-81 zum Arbeitstier im Europaverkehr.

Wohl kein Flugzeugtyp erfuhr so viele Änderungen und Weiterentwicklungen wie die ehemalige kleine DC-9. Auch die MD-81 wurde im Laufe der Zeit ständig weiterentwickelt, unter anderem durch eine Verlängerung des Rumpfes, den Einsatz von effizienteren Mantelstromtriebwerken und den Wechsel vom analogen «Uhrenladen» zum digitalen Glascockpit.

Beliebt bei Piloten, angenehm für Passagiere

Bei den Piloten war die Maschine beliebt, da im Gegensatz zum fliegenden Atari (Airbus) noch echtes Handwerk gefragt war. Die MD-81 hatte noch keine «Fly by wire»-Steuerung, der Pilot fühlte das Flugzeug noch richtig an der Steuersäule. Das war noch echtes Fliegen. Als Passagier genoss man



die Ruhe während des Fluges, ganz im Gegensatz dazu, wenn man das Pech hatte, hinten zwischen den heulenden Triebwerken zu sitzen.

Ein Designjuwel der Luftfahrtindustrie

Das Design der MD-81 ist zeitlos, was dazu beitrug, dass die

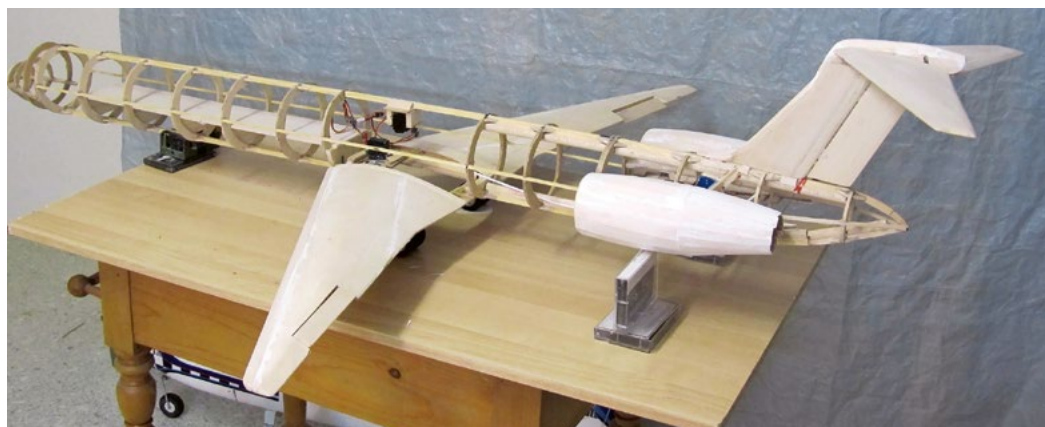
Maschine auch heute noch viele Fans hat. Trotz der vielen technischen Weiterentwicklungen der Luftfahrtindustrie bleibt die MD-81 ein Symbol für klassisches Design. Mich faszinierte die Eleganz des Flugzeuges. Vor allem in der Luft stellte sie die B-737 und den Airbus in den Schatten. Ich



entschied mich daher, ein Modell der MD-81 mit Holz nachzubauen.

Eine Herausforderung aus Holz

Aufgrund der beiden Antriebe im Heck des Flugzeuges baute ich ein Modell im Massstab 1/35, was einer Rumpflänge von 1,20 m entspricht. Die Spannweite der Flügel bei diesem Typ ist eher klein, wodurch ich beim Bau des Modells Zweifel hatte, ob das Flugzeug überhaupt fliegen würde. Das gesamte Modell wurde konventionell aus Balsaholz aufgebaut. Das Fahrgestell habe ich auf einer Drehbank aus Metall angefertigt. Ein Freund von mir übernahm die Lackierung und das Dekor des Modells, wobei er die originalen Farben der Swissair wählte, um die Eleganz des Flugzeuges zu unterstreichen.



Eine lohnende Herausforderung

Die Entscheidung, alles aus Holz zu bauen, forderte eine gründliche Planung und viel handwerkliches Geschick. Trotz der Herausforderungen hat der Bau des Flugzeuges viel Freude bereitet.

Erstflug?

Auf den Erstflug des Modells habe ich nach langem Überlegen verzichtet, da ich aufgrund der grossen Flächenbelastung

davon ausging, dass dies wahrscheinlich der letzte Flug meiner MD-81 gewesen wäre. Stattdessen hängt die MD-81 nun an der Decke eines schö-

nen Modellflugladens in Winterthur und hat sich ihren «Platz am Himmel» ehrlich verdient. ■

Für langanhaltende Power auf dem Modellflugplatz

20% auf Stromerzeuger

CODE: MODELSPORT2024

01.06.30.05.2024

HEBU
www.hebu-shop.ch

PLANETSHIRT

COMPETENCE IN PRINTING

TEXTILREDELUNG, STICKEN, SIEBDRUCK, BANNER, BEACH-FLAG
BEDRUCKTE ZELTE, SUBLIMATION, SCHMUTZSCHLEUSEN, WERBEARTIKEL

WWW.PLANETSHIRT.CH

Jetzt 10% auf Deine neuen Kleider
gültig bis 31.08.2024

info@planetshirt.ch / tel: 079 231 95 75

CIAM-Meeting bei der FAI in Lausanne

Die Inflation neuer Klassen ungebremst

Emil Giezendanner

Die CIAM ist nicht, wie oft verstanden wird, ein Verband. Die FAI ist der Internationale Flugsportverband – World Air Sports Federation – und die CIAM ist eine seiner 15 Kommissionen.

Das jährliche CIAM-Meeting ist die Plenarversammlung der Modellflugkommission der FAI. Nach drei Jahren im Onlineformat konnten sich die Delegierten und das Büro endlich wieder einmal treffen. Die Versammlung wurde von Antonis Papadopoulos speditiv geleitet. Allen Anträgen, die an den Fachmeetings einstimmig verabschiedet wurden, haben die Delegierten zugestimmt. Dazu gehören einmal mehr neue Klassen.

Teilweise durch den Elektroantrieb verursacht

Der Elektroantrieb hat dazu geführt, dass diverse Kategorien durch den Einsatz von Elektromotoren – parallel zu Verbren-

nern – eine E-Version erhalten haben. Beispiel im Segelflug F3J und F5J, scheint mir eine praktikable Lösung. Noch besser: In vielen Klassen konnten erfolgreich klassische Verbrenner- und Elektroflugreglements zusammengelegt werden (F3A/F5A RC-Kunstflug oder F3C und F5C Helikopter). Das war und ist vorbildlich. Ähnliches könnte ich mir im Freiflug vorstellen, F1C- (Verbrenner) und F1Q-Elektro-Freiflugmodelle. Oder im Kreisflug die alte Speedklasse F2A Speed und die neue Elektro-Speed F2G. Bei den eher niedrigen Teilnehmerzahlen müsste doch die



praktische Vernunft für ein Zusammengehen sprechen, statt klein und unbedeutend zu sein. Eine aus meiner Sicht eher verquälte Sache ist F3G oder vereinfacht F3B mit Elektromotor? Es wären noch weitere Beispiele zu nennen. Leider ist der ganze Modellflugapparat zu schwerfällig und unübersichtlich geworden. Ob die Droh-

nenwettbewerbe F9A Drone Soccer und F9U Drone Racing innerhalb oder ausserhalb der FAI wirklich als Modellflugsport-Klassen gelten sollten, darüber herrscht alles andere als Einstimmigkeit. Für mich ein Kuriosum ist die Tatsache, dass beide Klassen im aktuellen Sporting Code als «provisorische» Kategorien bezeichnet sind, obwohl Weltmeisterschaften ausgetragen werden. Solche Widersprüche machen das Ganze – auch für die FAI – nicht glaubwürdiger.

SMV-Delegierte: Faruk Yeginsoy
Delegierter Stv.: Emil Giezendanner

FAI-Weltcup-Medaillen 2023:

F2G Gold: Daniel Rota
F5B Gold: Thomas Wäckerlin
F3F Gold: Markus Meissner
F3A Silber: Sandro Matti
F3B Silber: Andreas Böhlen
F5B Bronze: Marco Cantoni

Ein Wunder

Wie meinte doch unser ehemalige Modellflugpräsident Werner Koelliker: «Das Funktionieren der FAI ist für mich ein Weltwunder.» Dabei war damals das ganze Gebilde noch einfacher und übersichtlicher. Dass es noch immer funktioniert, dazu tragen all die ehrenamtlichen Flugbegeisterten aus aller Welt bei. Der Vorstand – in der CIAM «Bureau» genannt – wird jährlich gewählt. Dazu gehören auch die Leiter der Subkommissionen. Dieses Mal mussten ein neuer Chairman für den Fesselflug sowie eine technische Sekretärin gewählt werden. Für sie steht eine riesige Aufgabe bevor, da sie die jährlich anfallenden Reglementänderungen in die bestehenden Reglemente einarbeiten muss. Ein Fass ohne Boden! Auch hier erhält eine Sportorganisation immer mehr administrative Aufgaben. Die Gefahr, dass dabei viel Innovation und Kreativität verloren gehen, lässt sich nicht schönreden.



«Fettes Teil»: TOPGUN in kleinem Format

Markus Nussbaumer

Dieser kleine Fatty Warbird wird als PNP-Set angeboten und überrascht mit vielen Scale-Details. Zum Lieferumfang gehören Highlights wie ein elektrisches Einziehfahrwerk, die komplette Bewaffnung und ein 6-Achsen-Gyro.

Erfahrungsbericht Fatty F-14 Tomcat

Im World Wide Web habe ich ein kleines, fettes Modell gesehen, welches aller Wahrscheinlichkeit nach in China produziert wird. So setzte ich mich mit Julia von HEBU in Verbindung und erkundigte mich, ob HEBU solche Modelle organisieren könne. Es dauerte nicht lange und ich bekam eine positive Antwort. Daraufhin bestellte ich gleich solche Fattys.

Zusammenbau

Der Zusammenbau ist unkompliziert und stellt keine Probleme dar. Wir haben wegen Luftwiderstand auf die Bewaffnung verzichtet. Auch das Programmieren gelang ohne Schwierigkeiten.

Erstflug

In Ulrichen an einem Elektro-Jet-Treffen mit Freunden wollten wir den Erstflug wagen. Rodito, mein Sohn, übernahm die Rolle als Pilot. Der Start mit ausgefahrenem Fahrwerk gelang nicht, da die Steuerung vom Bugfahrwerk gleich beim ersten Versuch den Geist aufgab. Also Fahrwerk einziehen und versuchen, von Hand zu starten. Für den Handstart hat

es einen praktischen Griff unten am Rumpf.

Ich erinnere mich noch gut: Als wir zum Pistenrand marschierten, um die pummelige F-14 dem Element zu übergeben, hörte ich Stimmen von unseren Kollegen: «Wenn das fliegt!», oder: «Das fliegt doch nicht!», auch ein präventives schadenfreudiges Lachen war zu vernehmen.

Nun, der Start gelang ohne Probleme. Mein Job war nur, das Modell zu werfen, danach flog das dicke Teil wie auf Schienen. Looping, Rückenflug, Rollen, alles kein Problem. Der Pilot und der 6-Achsen-Gyro erfüllten ihren Dienst zu 100%. Der Druckpropeller pusht dieses Modell recht schnell voran und der Sound gibt dem fetten kleinen Modell noch das Übrige dazu. Die Landung gelang ebenfalls ohne Probleme. Auch hier liessen wir das Fahrwerk drinnen und landeten in der angrenzenden Wiese. Unsere Kollegen klatschten Beifall und gestanden, dass sie ihre Zweifel hatten, ob die kleine F-14 überhaupt fliegt.

Bei einem weiteren Flug wollte Rodito einen schnellen Überflug machen und holte dazu etwas Schwung, indem er etwas auf Höhe stieg und dann anstechen wollte. Da gab es einen kleinen Knall und der Motor verstummte... Was war geschehen? Die Kabinenhaube hat sich gelöst und ist zwischen den Seitenleitwerken in den Propeller geraten, dabei ist der Propeller kaputtgegangen und durch die Unwucht hat es den Motor samt Halterung gleich ausgebaut und vom Regler getrennt. Die Landung gelang



Technische Daten

Spannweite:	800 mm
Länge:	600 mm
Fluggewicht:	ca. 1000 g
Motor:	Brushless
Material:	EPO
Version:	PNP-Modell

* alles im Lieferumfang
ausser Akku und Sender/
Empfänger

überraschenderweise wiederum ohne Probleme, die dicke «Schaumwaffel» konnte von Rodito butterweich ins Gras gelandet werden. Das fehlende Gewicht durch den Verlust des Motors im Heck hatte erstaunlicherweise keinen Einfluss aufs Flugverhalten. Den Motor fanden wir trotz längerem Suchen leider nicht mehr.

Das Cockpit hatte vom Propeller einige Schrammen bekommen, konnte aber noch verwendet werden, so war unser Fatty an zahlreichen Veranstaltungen mit dabei und zauberte Piloten und Zuschauern ein Lächeln ins Gesicht.

Fazit

Nachdem auch beim zweiten Modell die Lenkung des Bugfahrwerks nicht funktioniert hat und ein Hauptfahrwerk bei einem Startversuch gebrochen ist, haben wir es ausgebaut. Die Verbindungsstifte von der Fahrwerksmechanik zu den Fahrwerksbeinen sind etwas gar brüchig. Der Handstart ge-

lingt problemlos und mit einer Landung im Rasen bleibt das Modell ohne Schrammen. Ebenfalls hat sich das Cockpit der zweiten Maschine gelöst und sich mit dem gleichen Effekt vom Modell verabschiedet, was uns dazu bewogen hat, das Cockpit mit Klebeband zu sichern. Später habe ich von einem Kollegen erfahren, dass er bei seinem Fatty genau dieselben Erfahrungen mit dem Fahrwerk und dem Cockpit gemacht hat. Darum würden wir empfehlen, den Cockpitverschluss in Eigenregie zu optimieren. Auch würden wir vorschlagen, das EZFW stillzulegen oder auszubauen. Vielleicht eliminiert der Hersteller diese Schwächen an der Fatty F-14, dann ist es ein Rundum-Spess-Modell.

Der Preis für den kleinen Brummer darf ruhig als stolz bezeichnet werden, jedoch würden wir den Fatty wieder kaufen.

Highlights

- inkl. 6-Achs-Gyro für ruhige Flüge
- CNC-gefrästes elektrisches Einziehfahrwerk
- Servos sind bereits verbaut
- Motor und Regler sind einfach zu installieren
- inkl. kompletter Bewaffnung
- dank EPO-Foam sehr widerstandsfähig
- grosses Cockpit mit zwei Piloten
- alles im Lieferumfang ausser Akku und Sender/Empfänger



Modellflughänger

Daniel Steffen

In der Ausgabe Nr. 4/2023 der Zeitschrift «Modellflugsport» beschreibt Bernd Vonbank einen Modellflughänger. Mit 380 Kilogramm Leergewicht ist mir ein solcher Anhänger zu schwer. Ich will nur ein Segelflugmodell bis etwa drei Meter Spannweite transportieren. Dazu suche ich einen Velohänger mit einem Gewicht von maximal 10 bis 15 Kilogramm.

Waagrecht oder senkrecht?

Velohänger gibt es massenhaft. Aber keinen, der sich für meinen Zweck eignet. Also selbst bauen – zumindest den Aufbau. Dabei stellt sich die Frage, ob das Modellflugzeug waagrecht oder senkrecht transportiert werden soll. Senkrecht, denke ich, denn ursprünglich plante ich den Bau einer Velo-Sacoche aus Holz, wobei Flügel und Rumpf links und rechts des Velohinterrades senkrecht in zwei Holzkisten stehen. Meine Ehefrau rät mir zum Bau eines Velohängers – womit sie ihre Akzeptanz für ein weiteres Vehikel in unserer Garage signalisiert.

Klein und leicht

Bei meinem Velohändler finde ich einen für meine Zwecke brauchbaren Anhänger: klein und leicht. Ich hätte mir grössere Speichenräder gewünscht;

doch man kann nicht alles haben. Eine Federung fehlt. Also werde ich das zu transportierende Modellflugzeug auf Schaumstoff lagern. Der Anhänger besteht aus einem Metallrohrgestell, an welchem die Räder und die Deichsel befestigt sind. Im Untergestell ruht unbefestigt eine zusammenklappbare, rote Kunststoffkiste. Ich muss also «nur» eine höhere Holzkiste bauen, die ich anstelle der Kunststoffkiste in den Rohrrahmen stellen kann. So wird der Velohänger multifunktional. Mit der mitgelieferten Kunststoffkiste transportiere ich Sachen ins Entsorgungszentrum – mit der Holzkiste Modellflugzeuge zum Flugfeld.

Zur Höhe des Aufbaus mache ich mir folgende Gedanken: je höher, desto geschützter das Modell. Doch ich will mit einer Hand von oben den Anhängerboden erreichen können. Das Resultat ist eine unterschiedlich hohe Vorder- und Rückwand. Der Anhängeraufbau aus Pappelsperholz ist schnell zusammengebaut. Zur Fixierung der Segelflugmodelle in der Kiste dienen Buchrundstäbe, über welche Gummistrippen gespannt werden. Analog zur Flügelbefestigung mit Gummiringen bei einfachen Modellflugzeugen. Am Boden der Kiste ist eine niedrige Zwi-



schendwand eingebaut, damit zum Beispiel eine schwere Hochstarteinrichtung beim Transport das zerbrechliche Modellflugzeug nicht beschädigen kann.

Die Leute drehen sich um

Bei der ersten Testfahrt durch die Zofinger Altstadt drehen sich alle Fussgänger nach mir um, denn der Krach meines Anhängers übersteigt jenen eines Rollkoffers erheblich. Die Holzkiste ist auf den holprigen Pflastersteinen ein perfekter Resonanzkörper. Eine Lärmdämpfung ist denkbar einfach, indem ich eine Schaumplatte zwischen Metallrohrgestell und Holzkiste lege und den Holzaufbau mit Gummistrippen auf den Metallrahmen spanne. Funktioniert perfekt. Auf einen Elchtest (Ausweichmanöver vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis) verzichte ich, der Schwerpunkt scheint nicht so hoch zu liegen, wie es optisch aussieht. Bei der Beladung ist darauf zu achten, dass das Gewicht unten liegt.

McDonald's lässt grüssen

Um eine Verwechslung mit einem Grüncontainer zu vermeiden, lackiere ich die Holzkiste mit knallroter Farbe. Beladen mit meinem gelben Segelflugmodell Standard Airfish, erinnert der Anhänger meine erwachsene Tochter an die gefüllte Pommes-frites-Verpackung von McDonald's.

Die erste Fahrt zum rund fünf Kilometer entfernten Fluggelände verläuft perfekt. Allerdings ist meine körperliche Kondition den rund 50 Höhenmetern nur knapp gewachsen. Ich spüre das Gewicht des Anhängers und komme ausser Atem. Eine weitere Erkenntnis ist, dass ich meinen Kopf nicht mehr um 180 Grad drehen kann. Ich will aber sehen, was hinter mir im offenen Anhänger passiert. Ein Rückspiegel muss her – es gibt heute raffinierte Velorückspiegel zu kaufen.

Nach den ersten Einsätzen erweitere ich den Anhänger mit einer aussen angebrachten Holzschachtel als Werkzeugbox.





Schlussfolgerung

Ich bin mit meinem Veloanhänger zufrieden – wobei die langjährige Erfahrung noch fehlt. Die erste – und bisher einzige – Fahrt zur Modellflugpiste der

Fluggruppe Zofingen überforderte meine Kondition. Ich konnte die Strecke von 15,7 Kilometern und 306 Höhenmetern nicht in den von Google Maps angegebenen 47

Minuten abspulen. Streckenweise musste ich absteigen und den Anhängerzug mühsam zu Fuss stossen respektive ziehen. Deshalb setze ich meinen Veloanhänger im Moment

auf Kurzstrecken bis zu fünf Kilometer ein. Ein E-Bike könnte den Einsatzradius erweitern, denke ich. ■



Modellflugmuseum

Kooperation zwischen Sachkenntnis und Durchhaltewillen

Urs Leodolter

Was macht unser Hobby aus? Sind es die schönen Erinnerungen, die Erfolge, die unzähligen Stunden in der Werkstatt, das Verbringen von Zeit mit guten Freunden, oder wo liegt wirklich der grosse Reiz? Wahrscheinlich sind es alle Gründe, die uns einfallen, warum wir gerne unsere Freizeit mit Modellflug verbringen, und das ist es, was unser Hobby ausmacht.

Schatz an Erinnerungen

Aber sind es nicht auch die Erinnerungen an das erste Modell, den ersten Absturz, die erste Fernsteuerung, ein Erlebnis aus der Kindheit, das eng mit dem Modellfliegen verknüpft ist? Ich erlebe es immer wieder, wenn Modellbauer bei

mir durch die Sammlung gehen und mir von ihren Erlebnissen über ein bestimmtes Teil der Sammlung erzählen. Die Frage kommt häufig: «Hast du das Teil auch in der Sammlung?» «Ja klar, da hinten!» Und schon wird wieder eine kleine Anekdote erzählt. Es sind die Geschichten, die unser Hobby ausmachen.

Ich habe viele Modelle, Fernsteuerungen und Zubehör, die eng mit einer Person oder einer bestimmten Geschichte verknüpft sind. Zum Beispiel: «Soll ä mal cho!», an diese versteckte Kameraepisode können sich bestimmt viele erinnern. Das Modell hängt bei mir im Museum an der Decke. Hampi Senn hat das Graupner Maximodell hinter einem Busch versteckt geflogen und Kurt Felix hat einen Fernsehklassiker ge-

schaffen, der auch 50 Jahre später noch aktueller denn je ist.

Eine Variprop zum Anfang

Anfang der Nullerjahre habe ich angefangen zu sammeln. Zuerst nur meine erste Fernsteuerung; eine gelbe Vario-prop von Graupner. Ich habe schnell gemerkt, dass man mit etwas Durchhaltewillen fast alles noch finden kann. Und da gab es ja neben der günstigen 6S auch noch eine 8-, 12- und eine 12-Kanal in 35 MHz. So fing es an. Ich wollte mehr, alle Graupner Anlagen, von der ersten Standardanlage zu den letzten Varioprops Ende der 70er-Jahre. Dann kamen Bausätze dazu, Motoren, Zubehör und – eben Modelle mit Geschichte. Heute, bald 25 Jahre später, habe ich in meinem neuen Haus einen Raum mit 150 m² als Museum eingerichtet. Viele bereits ältere Modellbauer haben mir ihre alten



Verstellpropeller und deutscher Reihenmotor von Höhm 1926.



Das Museum präsentiert sich teilweise wie ein alter Modellbauladen.



Das älteste Exponat Bing-Druckluftmotor von 1914.

Modelle, Fernsteuerungen und Magazine übergeben, daher wächst die Sammlung schnell. Leider wird es im Museum bereits wieder eng, aber immerhin wird einiges der Nachwelt erhalten bleiben.

Wie weiter?

Zwei Freunde sind nun auf mich zugekommen und haben gefragt: «Was passiert denn mit der Sammlung, wenn du nicht mehr bist?» Dieses Thema hatte ich bislang verdrängt. Ich bin ja noch «jung» und habe viel Zeit, das zu organisieren. Aber auch ich werde älter und ich fand die Idee mit einer Stiftung sehr spannend. Wir sind nun am Brainstorming, wie sich eine Stiftung Modellflugmuseum gründen lässt, um die Sammlung unserer Geschichte auch den zukünftigen Modellpiloten zu erhalten. Museen oder Sammlungen zum



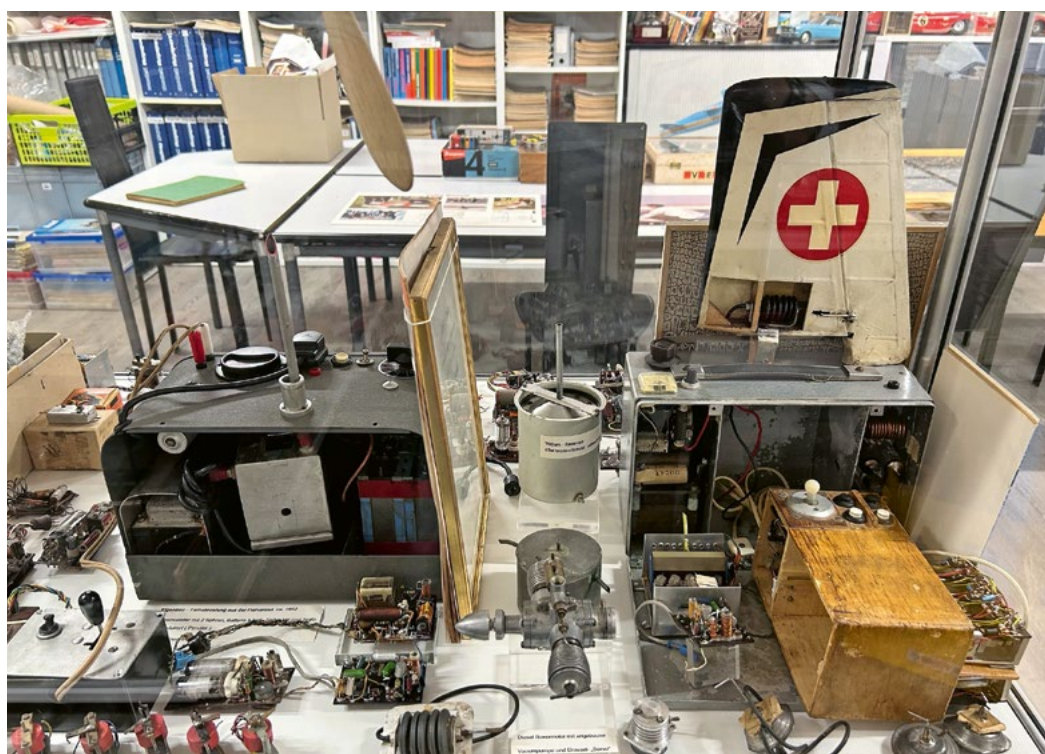
Maxi aus dem Film «Söll ä mal cho!»

Thema Modellflug sind weltweit wenige vorhanden. In Deutschland gibt es im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe eine kleine Ausstellung. Dann fällt mir nur noch das

AMA-Museum in den USA in Muncie ein. Der ganze Rest dürfte privat organisiert sein. ■

*Urs Leodolter,
www.leadolter.ch*

**Nicht vergessen:
Retroday 13. Juli 2024**



Fernsteuerungen von Fredi Bickel (System Nievergeld WM 1960).

Wie schön, im Hangwind zu fliegen

Tragt bitte Sorge zu unseren (noch) erlaubten Hangfluggeländen

Emil Giezendanner

Hangfliegen gehört wohl zu den schönsten und naturverbundensten Modellflugerlebnissen. Ob mit kleinen, leichten Flitzern oder grossen, majestätischen Superorchideen, sie realisieren uns den Traum vom Fliegen.

Sicherheit – aber nicht nur

Bis jetzt wurde uns das «offizielle» Hangfliegen weitgehend aus dem engen Blickwinkel der Sicherheit doziert. Dabei gibt es auch andere, über allem stehende Probleme zu vermeiden: Gemeint ist der zunehmende Verlust an Hangfluggeländen. Eine traurige Entwicklung. Die Ursachen sind vielfältig.

Es begann mit den Drohnen

Leider muss es gesagt sein. Das Drohnenverbot in den schönsten Hangfluggebieten von Appenzell Innerrhoden geht auf den zunehmenden Einsatz von Drohnen zurück. Betroffene Modellflieger haben sich mit Politikern zusammengesetzt und versucht, den Modellflug aus der Revision der Jagdverordnung herauszunehmen. Leider ging das Ansinnen mit 23 zu 21 Stimmen im Grossen Rat knapp nicht auf. Einen Bärendienst dazu soll auch das BAZL geleistet haben. Ein Votant meinte dazu: «Wenn man das Verbot auf Drohnenflüge beschränken würde, dann würde die Verordnung den Vorgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sowie des Bundes-

amtes für Umwelt nicht mehr standhalten.»

FLUGVERBOT FÜR DROHNIEN UND UNBEMANNTE FLUGGERÄTE IM ALPSTEIN

Im Alpstein gilt seit dem 1. November 2020 ein kantonales Flugverbot für unbemannte Luftfahrzeuge wie Drohnen und beispielsweise Segelflugmodelle.

Gemäss der kantonalen Verordnung zum Jagdgesetz (JaV) ist der Betrieb von Drohnen von weniger als 30 kg im unten angefügten Perimeter zum Schutz der Tierwelt ab 1. November 2020 untersagt.

Wir bitten Sie, dies entsprechend zu respektieren. Ausnahmegenehmigungen können für gewisse Zwecke eingeholt werden.

Nachdem heute – zumindest in der Schweiz – Flugmodelle keine Drohnen sind, wäre diese Regelung vermutlich eher im Sinn von unseren Hangflugfreunden herausgekommen. So schnell wird allerdings keine weitere Revision zu erwarten sein. Abschliessen noch ein Kuriosum: Gleitschirmfliegen ist erlaubt.

Mehr Informationen aus direkter Quelle:

<https://schweizer-drohnen.ch/>

Wildschutzgebiete

Wer über Wildschutzgebieten hangfliegen will, ist gut beraten, sich vorher zu erkundigen. Im Wildtierschutz des Kantons Bern unter «Einschränkungen von Freizeitaktivitäten» wird von einem grundsätzlichen Drohnenverbot «gegenwärtig abgesehen». Es können jedoch





gezielt Einschränkungen in einzelnen Gebieten erlassen werden. Noch ein Kuriosum: Modellflugzeuge mit Kameras werden den Drohnen gleichgestellt. Vorbildliche Arbeit zum Thema Natur- und Wildschutz hat der Schweizerische Hängegleiter-Verband (SHV) geleistet. Neben den gesetzlichen Hinweisen wurde eine ausgezeichnete Übersicht erstellt.

<https://www.shv-fsvl.ch/>

Ich denke, dass dies auch ein gangbarer Weg für uns sein könnte. Einfache Übersichten wären ein erster Schritt.

E-Antriebe im Hangflug

Beim Hangfliegen in schwierigem Gelände kann ein Motor in der Nase – oder obendrauf – ein richtiger Segen sein. Wenn ein «Absaufer» nahezu den Verlust des Modells bedeuten würde, kann der Antrieb das Modell zurückbringen und retten. Wunderbar! Der Elektromotor als Retter und «Flautenschieber». Keine Probleme,

weder für den Naturschutz noch für Wanderer.

<https://www.modellflugsport.ch>

Nun zu den technisch ausgereifen Elektroturbinen-Klapptriebwerken. Sie gehören heute zum festen Bestandteil des Einsatzes von Grossegglern. Sie eröffnen den Piloten neue Dimensionen eines rasanten Flugstils bis hin zu Kunstflugfiguren. Eigenstartfähigkeit in Verbindung mit optisch unsichtbaren Antrieben nach deren Einziehen. Diese Antriebstechnik gehört ganz eindeutig ins Flachland und nicht an die Hänge. Aber auch da ist auf das Umfeld zu achten.

Schnelles Fliegen in Verbindung mit hohen Leistungen verlangt unweigerlich einen grösseren Flugraum.

Leider meint ein altes Sprichwort, dass die grössten Feinde des Modellflugs die Modellflie-



ger selber seien. Dies trifft wohl immer auf extreme Auswüchse zu. Ich meine das «Hangfräsen» mit ebendiesem E-Turbinen. Wohl sind diese Antriebe im Sound nicht unbedingt unangenehm. Das offenbar Störende entsteht erst in Kombination mit dem Einsatz dieser Geräte. Die Geschwindigkeit – der Wirkungsgrad wird höher – und jede Menge

«elektrischer» Aufwind verlocken zu attraktiven Vorbeiflügen, ohne auf Thermik zu achten. Dieser Hangflugstil kann auf Aussenstehende aggressiv und gefährlich wirken. Leider hat das zu Flugverboten auf diversen Hängen geführt. Technisch viel gewonnen, leider viel öffentliche Akzeptanz verschenkt, schade. ■

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

À la recherche de la relève en Romandie ...

Le GAM Yverdon peut s'enorgueillir de fêter cette année ses 86 ans d'existence, avec un groupement qui ronronne d'aise au rythme de ses rencontres amicales, son concours interne et sa bourse d'échange de la Marive. Une belle satisfaction pour tous ses membres et leurs prédécesseurs. Mais aussi une responsabilité pour son Comité de faire en sorte que l'aventure continue.

Susciter l'intérêt des ados ... plus qu'un challenge

L'auteur de ces lignes repense souvent à son premier contact avec l'aéromodélisme et à la réaction qu'il a eu en ouvrant la boîte de son premier planeur. Bien sûr un *Kleine UHU*, offert par sa marraine à Noël alors qu'il avait 10 ans. Que l'image du modèle sur le carton était belle! Mais quel boulot... Il s'y est pourtant croché avec toute



Des modèles d'exception pilotés par les meilleures pilotes, pour relancer les vocations qui se perdent.

la patience qu'il n'avait pas à cet âge.

En 2024, avec nos adolescents habitués aux plaisirs immédiats et aux vidéos sur TikTok à consommer vite fait, le coup du *Kleine UHU* à Noël ne fonctionne plus. Par chance, la



Le plus grand meeting modéliste gratuit de 2024 veut attirer les familles en plus des passionnés.

International Air Show 2024

Meeting international d'aéromodélisme
Aérodrome Yverdon-les-Bains 17 et 18 août 2024

entrée libre

09h00 - 18h00
Démonstrations d'exception
Vols en hélicoptère
Vente de matériel RC
Vols de nuit samedi soir, repas, DJ
Restauration, buvettes, glaces

Organisation

Partenaires officiels

mousse a rendu ce premier contact moins ardu. Aujourd'hui, ceux qui ont entendu parler de notre groupement arrivent au terrain avec papa et un modèle plug and play. Mais cela suffit-il à assurer la relève? Pas sûr...

Un meeting qui s'adresse au grand public

Nos terrains, généralement éloignés de toutes les autres activités urbaines, sont peu visibles et sont une bien piètre vitrine pour la mise en valeur de nos activités. Afin de se rapprocher des foules et susciter l'intérêt autour de notre belle

passion, le GAM Yverdon organise un meeting international sur l'aérodrome d'Yverdon qui sera fermé pour l'occasion. Il s'est fixé pour objectif de séduire le grand public et les familles. Pour faire fort, il a mis le paquet en invitant des pilotes suisses et étrangers avec des modèles d'exception.

Notre International Air Show 2024 aura lieu le week-end des 17 et 18 août. Premiers vols dès 9h 00, vols de nuits samedi soir, souper et DJ sous cantine. N'hésitez pas à vous faire plaisir, l'entrée est gratuite!

*Le comité d'organisation
du GAM Yverdon-les Bains*

Assemblée générale des délégués FSAM 2024 à Payerne

C'est au sein du site historique de la base aérienne de Payerne et plus précisément au Musée Clin d'Ailes (que nous vous recommandons vivement) que s'est tenue l'assemblée des délégués du 9 mars 2024 dont cette année l'organisation fut confiée aux bons soins du Comité Aéro Romand.

Plus d'une soixantaine de personnes venues des trois régions principales de la Confédération ont bien voulu effectuer le déplacement en Romandie à cette assemblée, menée par le Comité de la FSAM et présidée par Adrian Eggenberger. Si les points principaux furent exposés, débattus et votés le matin même (voir rapport AG MFS 03/24), un apéritif dinatoire fut servi le midi aux délégués au milieu des collections du musée suivi de 2 visites guidées afin de connaître ou rappeler à chacun tout le chemin parcouru en plus de 100 années par notre aviation militaire.

Le Comité Aéro Romand réitère ici ses remerciements à chaque participant de cette assemblée ainsi qu'à notre Président de fédération. Merci au Musée Clin d'Ailes pour son soutien et sa collaboration (clindailes.ch)



Le Président Rolland Galley ouvre l'assemblée des délégués en Suisse Romande (Payerne). Délégués régionaux, membres de la direction et des comités sportifs, invités d'honneur étaient au rendez-vous.

En attendant la prochaine assemblée des délégués 2025, place aux images. ■

Laurent Beldame



Partie récréative avec la visite du Musée Clin d'Ailes.



Échanges multilingues entre passionnés. L'assemblée des délégués permet de confronter les idées et échanger des informations entre les différentes régions de la Suisse.

Aeromodellismo – un hobby di passione

Wolfgang Völler

Quale ragazzo non sogna di costruire il proprio modello di aeroplano?

Ma l'inizio non è così facile. Se il padre è già un modellista l'inizio è fatto, altrimenti rimane solo il percorso attraverso un gruppo di aeromodellisti o un amico con esperienza.

Da questo punto di vista, il gruppo Aeromodellisti Riviera con sede a Lodrino, dove si trova anche il locale di costruzione, offre corsi di costruzione per giovani e adulti interessati. I corsi si terranno sabato mattina in 10-12 lezioni con durata di circa 2,5 ore presieduta da Giovanni Pedretti.

Il modello: un semplice aereo ad ala alta con fusoliera scatoletto.

Il tutto rivestito con pellicola colorata a piacere.

Inoltre, il modello è completamente volabile equipaggiato con un motore elettrico e radiocomandato su due assi. Apertura ala ca. 1400 mm. Dal momento che il modello è costruito interamente in legno, è necessario che i singoli elementi vengano fabbricati al

momento, sotto l'istruzione di Giovanni.

Il passo successivo è poi quello di incollare il tutto il più accuratamente possibile, con colla bianca.

Particolare attenzione deve essere prestata alle ali, con le loro centine e il rivestimento. Dovrebbe essere tutto dritto, orizzontale e non deformato.

La levigatura seguita con una mano di «Spannlack» costituisce la base per la posa della pellicola con ferro da stiro.

Manca solo l'installazione dell'elettronica e servi per il timone di direzione e l'equilibratore più il motore.

Fatto, dopo il controllo del punto di gravità e il controllo dell'elettronica, il modello è pronto per il primo volo.

Previsto in primavera fino all'estate, a seconda del tempo, sotto la guida di Giovanni. Buon divertimento.

È un inizio per suscitare l'interesse dei giovani per un hobby con passione e per risolvere il problema della mancanza di nuove leve.

Grazie a Giovanni Pedretti. ■

Fotos: Giovanni Pedretti

AEROMODELLISMO
Un hobby di passione

Il Gruppo aeromodellisti Riviera propone a tutti i giovani interessati dei corsi di costruzione di aeromodelli.

Si parte dalla costruzione per poi arrivare a far volare il proprio modello

Corso di costruzione per debuttanti suddiviso in 4 lezioni al mercoledì pomeriggio dalle 1400 alle 1630

Presso la sede del GARIV alle baracche Sciresa di Lodrino

Interessato!
Chiamaci allo +41 78 681 20 09



Concentrazione.



Levigatura.



Vista completa del modello, singoli componenti.



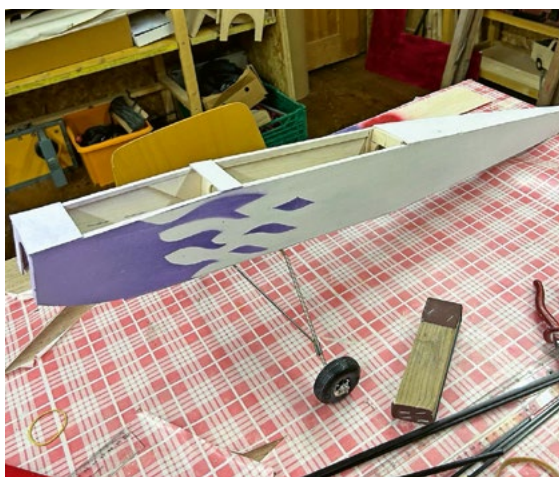
Giovanni controlla l'elettronica.



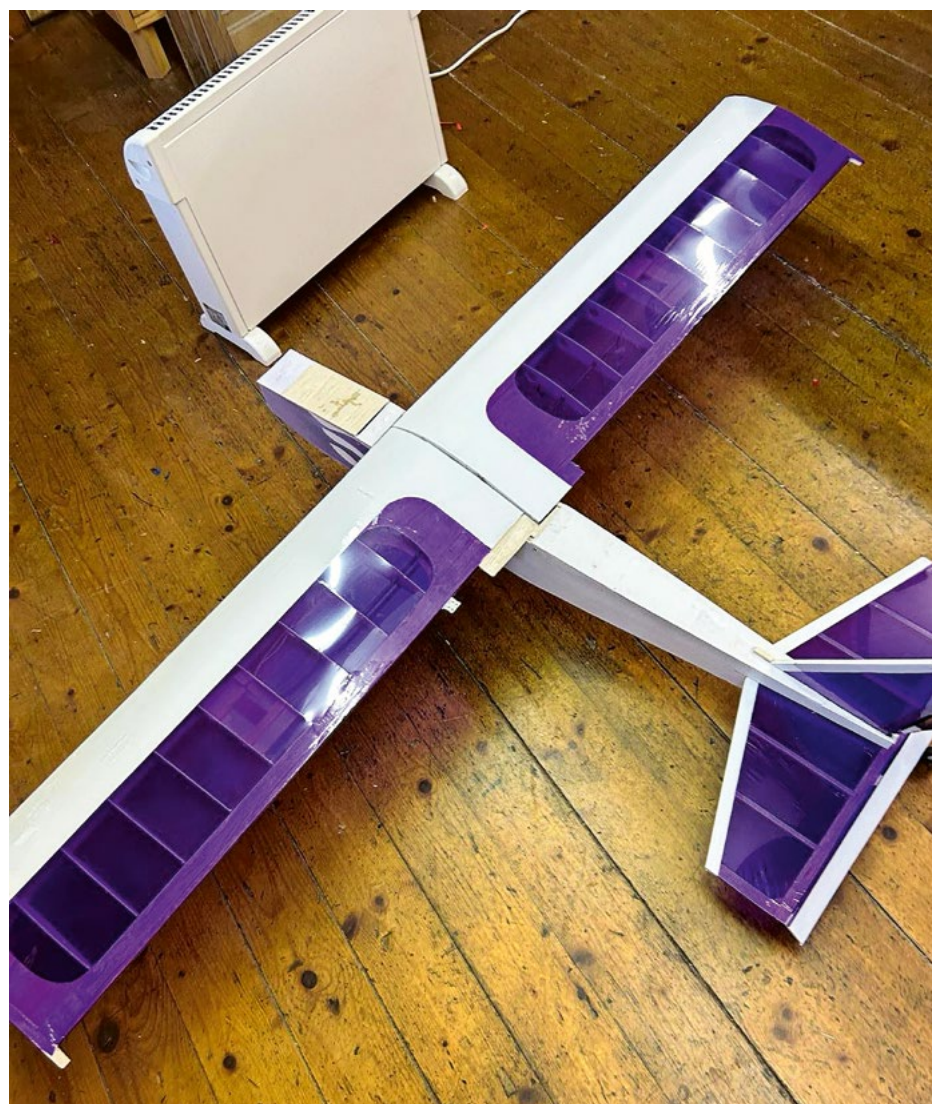
Una mano di «Spannlack».



Assemblaggio del modello grezzo.



Modelli finiti.



40 Jahre Jubiläum des Birrfelder Cups der Modellfluggruppe Auenstein

An vielen Flugplätzen ruht der Flugbetrieb am Karfreitag. Das haben sich findige Freiflieger der Modellfluggruppe Auenstein vor 40 Jahren zunutze gemacht. Sie haben den «Birrfelder Cup» für Freiflieger zum Karfreitag gegründet und konnten so den Flugplatz Birrfeld nutzen. Im Laufe der Jahre haben dann auch die Segelflieger diesen motorfreien Tag für Windenstarts benutzt. Das hat die Freiflieger aber nicht vertreiben können. Sie haben ihren Freiflug-Wettbewerb auf den Morgen verlegt. Die Segelflieger konnten am Nachmittag versuchen, von der Winde dem Birrfeld im Aufwind zu entfliegen. Seitdem der Windenbetrieb im Birrfeld eingestellt ist, wird der Nachmittag durch die neue Segelflugmodellkategorie F3L R.E.S. genutzt.

Am 29. März 2024 um 7.20 Uhr konnte Freiflug-Wettbewerbsleiter Werner Wernli 6 F1A (Seg-

ler mit Hochstart) und seit Langem wieder 3 F1B (Segler mit Gummimotor) zum Jubiläumsanlass begrüßen. Bei anfangs kühlen Temperaturen und leichtem Nord-Westwind wurden die ersten beiden Durchgänge mit drei Minuten Flugzeit geflogen. Durch den verstärkten Nordwestwind wurden die weiteren drei Durchgänge mit zwei Minuten geflogen. Damit wollte man vermeiden, dass Modelle auf die nahe Autobahn fliegen, was der Akzeptanz des Freiflugs und dem Zustand der Modelle sicher nicht zuträglich ist.

Bei den F1A-Seglern mit Hochstart gelang es drei Piloten, alle Durchgänge mit der maximalen Flugzeit zu absolvieren. Im Handstart wurde dann ermittelt, wessen Modell am längsten in der Luft bleibt. Das gelang Dominik Andrist von der MV Bern am besten, vor Heinz Bleuer (MG Rüttenen) und Fre-



Urs Muntwyler bereitet den F1Q auf den Flug vor, der F1B ist auch bereit für den Gummistrang und den Flug.

di Andrist (MV Bern). Die weiteste Anreise ins Birrfeld hatte Samuel Mouret von der GAM Fribourg. Er verpasste das Stechen nur um sieben Sekunden und wurde Vierter.

Bei den F1B-Seglern mit Gummimotor erreichten Giancarlo Polla (MG Fehrltorf) und Urs

Muntwyler (MV Bern) das Maximum. Sie teilten sich den ersten Platz ex aeqo. Pünktlich zum Jubiläum startete ausser Konkurrenz zum ersten Mal ein F1Q (Segler mit Elektroantrieb) von Urs Muntwyler. Auch er schaffte alle fünf Durchgänge mit der geforderten Zeit.

Die Geselligkeit beim anschließenden Mittagessen, prima zubereitet von der MG Auenstein, mit der Siegerehrung schloss diesen gelungenen Freifluganlass erfolgreich ab. Die 40 Piloten des Wettbewerbs F3L R.E.S. nutzten dann die thermisch verbesserten Bedingungen des Nachmittags für ihre Flüge aus. Die leichten Modelle haben durchaus Ähnlichkeiten mit den Freiflugmodellen, sind aber 2-Achsen-gesteuert und haben eine Bremsklappe für die geforderte Punktlandung. Für das Zusammenspiel der verschiedenen Disziplinen der Aviatik ist dieser Anlass im Birrfeld ein gutes Beispiel. Neu muss auf den Rettungshelikopter Rücksicht genommen werden. Dieser ist auch am Karfreitag im Einsatz. Durch den Einsatz vom AECS-Sekretär Christophe Petitpierre ist auch die Kommunikation mit dem AAA-Helikopter gewährleistet. ■



Ein Fall für Frühaufsteher am Birrfeld-Cup für Freiflieger – F1A-Segler wartet auf den Start.

Bericht: Urs Muntwyler

Spiele in der Natur

Text: Res Dauwalder, MG Münchenbuchsee

Bilder: Thomas Kindler, Res Stotzer, Markus Mathyer,
Eric Müller, Res Dauwalder

Mit einem feinen Ruck setzt sich die Luftseilbahnkabine in Bewegung; in einer Ecke der Kabine stapeln sich Segelflugmodelle, Sender und Koffer mit Reparaturmaterial. Lebhaftes Gespräch zeugt von grosser Vorfreude auf die vier Tage mit schönen Segelflügen vor eindrücklicher Kulisse.

In wenigen Minuten erreichen wir eine «andere Welt», grüne Wiesen, Tannengruppen, zwischen Almhütten, die schöne Szenerie begleitet vom Plätschern eines mäandrierenden Bergbachs – das Ganze tönt kitschig, ist aber im Engstligental an diesem schönen Sommertag im Juli Realität...! Das Gesamtbild sieht wunderschön aus, der abgeschlossene Talkessel spricht aber eigentlich gegen ein gutes Hangfluggebiet.

Nachdem wir unser Gepäck im Berghaus deponiert haben, streben wir vollbepackt unserem Fluggebiet zu. Sofort fliegen ist das Ziel, Modell um Modell wird gestartet. Die aufgestaute Vorfreude wird in Taten umgesetzt: für vier Tage wird es an unserem «Hängli» etwas lauter...!

Der Hang ist klein und dies in jeder Hinsicht: lediglich etwa 200 m breit und auch die Höhendifferenz bis zum Boden des Talkessels mit ca. 80 m ist

nicht überwältigend! Erstaunlich und eigentlich unerklärbar ist die Tatsache, dass wir an diesem kleinen Hang bei guten Bedingungen bereits Höhen von über 300 m erreicht haben! Klar ist die Thermik verantwortlich; die Topografie und die Richtung des Talwindes sprechen aber nicht unbedingt für diese guten thermischen Verhältnisse!

Vielleicht sind aber genau die unspektakulären Flugbedingungen das Geheimnis unseres Vereinsanlasses: die kleinen Abmessungen des Hanges schränken die Modellwahl enorm ein: kleine, leichte Segler mit einem Fluggewicht von höchstens 1,5 kg und einer maximalen Spannweite von 2,5 m mögen für viele Modellsegelflieger ausschliesslich ein Negativpunkt sein. Die Modellvielfalt ist gleichwohl erstaunlich gross: leichte Thermiksegler, Nurflügel, kleine leichte Oldtimer, ARF-Allroundsegler oder gar vorbildähnliche rassigere Modelle sorgen für Abwechslung am Hang. Bisweilen können gar kleine EPP-Gleiter bestaunt werden, welche dank



Erste Starts.



Vollgepackt.

RC-Ausrüstung die Hangkante unsicher machen, Die Tatsache, dass alle anwesenden Modellflieger mit ähnlich kleinen Modellen anwesend sind, verbindet, es ist nicht wichtig, wer das grösste, neuste und schönste Modell hat; dabei sein und gemeinsam Spass haben ist alles! →



MUxys.

Kleine, häufig selbst gebaute Modelle wie die zahlreich vorhandenen MUxys oder die Ka-8 haben noch andere Vorzüge: das **Spiel mit dem Fluggerät**, den topografischen Gegebenheiten und den meteorologischen Verhältnissen steht im Zentrum; man darf auch

Grenzen ausloten. Ganz bewusst eine «Absaufübung» in Kauf zu nehmen, ist mit solchen Modellen kein Problem – es werden keine grossen Geldbeträge aufs Spiel gesetzt. Und sollte es schief gehen, ist spontane Hilfe vorhanden, die Reparaturmethoden sind ab und

zu etwas unkonventionell – hauptsächlich, möglichst schnell wieder fliegen! Hat man sich hingegen dem Hang entlang auf Augenhöhe zurückgekämpft, so ist die Freude gross und das Vertrauen ins eigene Können wächst mit jedem derartigen Erfolg; sieht



Staffelflug.

derte Spiel ist mit Elektrounterstützung, welche man immer wieder in Anspruch nimmt, auch wenn sie nicht nötig wäre, nicht halb so lustig bzw. wertvoll!

Für kleine Segelflugmodelle sind Hänge mit extremen Aufwinden oft nicht gut geeignet. Die Flüge gleichen häufig eher einem Überlebenskampf und der Genuss hält sich in Grenzen. **Das spielerische «Polieren» der Hangkante** ist mit einfachen ehemaligen Freiflugmodellen – heute selbstverständlich ferngesteuert – an «unserem» Hängli gut möglich und macht viel Spass. Es ist bei guten Bedingungen gar Staffelflug möglich, wer hätte dies vor 50 Jahren in der Blütezeit dieser Graupner-Modelle gedacht...!

Doch zurück zum nächsten Kapitel der **wertvollen Spielereien**: Hat man das eigene Modell gut im Griff, kann man das Spektakel noch etwas ausbauen! Staffelflug, unsere Lieblingsdisziplin, wird bei jeder günstigen Gelegenheit ausgelebt! Nebst eigenem Modell, Topografie und Meteo muss jetzt noch das Miteinander, selbstverständlich möglichst nah, gepflegt werden. Ab und zu wird es etwas eng und es gelingt nicht ganz alles nach Wunsch! Und auch hier: Reparaturen an kleinen, einfachen,



Spontane Hilfe.



Unkonventionell.



Ka-8.

man das Modell eine Stunde später wieder von oben, so schnell der Puls nicht wieder empor – die letzte solche «Übung» ist ja positiv verlaufen. Das Gefühl für die Feinheiten des Segelflugs wächst mit jedem Erfolg; auch wenn die Modelle klein sind, sind solche persönlichen «Siege» wertvoll – das fliegerische Können und das Gefühl für die Aufwinde wachsen.

Nehmt mir einen feinen Seitenhieb nicht übel: das geschil-



Nicht alles nach Wunsch.



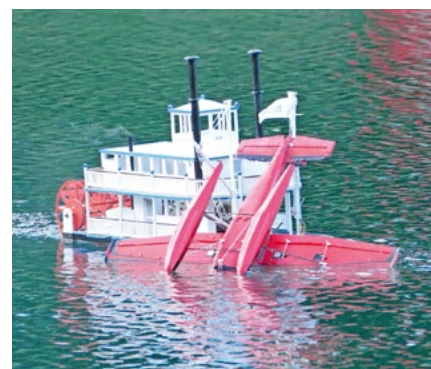
Wasserflug.



dazu selbst gebauten Modellen sind einfach und schnell durchgeführt. Einige Minuten später lockt der nächste Flug; die Flugzeiten sind lang und entsprechend machen die Pilotinnen und Piloten schnell grosse Fortschritte.

Und dann folgt mit zunehmendem Übermut **das Spiel aller Spiele**: der Massenstart!

Die Startordnung wird erstellt. «Achtung, fertig, los...!» Über 20 Modelle fliegen zuerst kurz gerade vom Hang weg, dann drehen alle nach rechts und es folgt mit etwas Überfahrt die Wende rechts am Hang. In weit geschwungenen Achten gleiten die Modelle über fünf



Dampfschiff.

Minuten dem Hang entlang – ab und zu wird es etwas eng. Nach gelungenem «Massenlooping» folgt der «Tannenschlugg» – da wird der Luftraum beängstigend knapp. Übrigens: Der Leimverbrauch hält sich erstaunlicherweise in engen Grenzen – so lange, wie alle ungefähr in dieselbe Richtung fliegen...!

Bei einem Massenstart von über 20 Modellen dabei sein, unabhängig von den eigenen Flugfähigkeiten, das verbindet! Das «Miteinander» steht ganz im Zentrum und wenn dann die Modellwolke gemeinsam, die Modelle eng beisammen, der Hangkante entlang gleitet, ist das schon ein «seeeehr» speziell gutes Gefühl!

Unser **gemeinsamer Spieltrieb** ist noch nicht befriedigt: trotz aufkommenden «Nebelchen» werden im nahe gelegenen



Massenstart.

Speichersee die Wasserflugmodelle getestet, für uns immer wieder eine reizvolle Herausforderung voller Überraschungen. Sollte es hier schief gehen – kann ja sein – geht die ganze Spielerei weiter: ein echtes Dampfermodell schiebt das «gewässerte» Flugmodell zurück, auch das ein spielerisches Spektakel...! Ein herzliches Dankeschön an den Dampferkapitän...! Einer Abkühlung im Speichersee steht anschliessend nichts im Weg. Etwas hätte ich noch fast vergessen; zwei Punkte sind für mich für das Gelingen dieses langjährigen Anlasses sehr wichtig:

1) Viele Familienangehörige sind dabei, auch solche, welche nicht fliegen; sie bringen wertvolle «Farbtupfer» in den Anlass! Und gerade die Frauen



Familie.

holen uns ab und zu wieder etwas auf den Boden der Realität zurück – das schadet nicht; ich danke ihnen an dieser Stelle für die unbezahlbare Unterstützung! Ohne diese Unterstützung würde es den Anlass kaum bereits mehr als 30 Jahre(!) geben...

2) Zahlreiche schöne Naturaufnahmen und meine Beschreibung der ganzen Szenerie oben beweisen es: Die Arena, in welcher unsere Spiele stattfinden, ist wunderschön und äusserst wertvoll! Sie ist auch nicht einfach austauschbar.

Vier schöne Tage mit wunderschönen Augenblicken gehen zu Ende, wie immer viel zu schnell! Wir werden 2024 wiederkommen! Und vielleicht lockt das unbeschwertere und erholsame Spiel am Hang interessierte ZuschauerInnen zu unserem faszinierenden Hobby...?!?



Natur.





Familie Walser · CH-7563 Samnaun-Dorf · Schweiz
 Tel.: +41 81 861 83 83 · Handy Klaus: +41 79 327 16 67
 E-Mail: info@camona.ch · www.camona.ch





Samnaun Zollfreigebiet!

Schweben über die einzigartige Samnauner Bergwelt!
Spass für jeden – ob Anfänger oder Profi!

Der Flugplatz auf dem Hochplateau «Alp Trida» ist mit der Doppelstockbahn leicht erreichbar und bietet auf 2500 m Höhe ausgezeichnete Flugbedingungen. Die Fahrten mit der Bergbahn sind mit der Samnauner Gästekarte kostenfrei.

Der wunderschöne und mit viel Ambiente gestaltete Flugplatz im benachbarten Pfunds (A) steht für unsere Gäste gegen eine kleine Tagespauschale auch zur Verfügung. Bastelraum vorhanden.

Urlaub für Aktive, Kinder und Familien im Herzen der Alpen!

Entdecken Sie die Schönheiten des Tales – sei es durch Wandern, Biken, Modellfliegen, Spazieren oder Relaxen – und lassen Sie sich von uns verwöhnen!

Übernachtung mit Frühstück ab CHF 70.– pro Person und Tag exkl. Kurtaxen.
 Kinder 3 bis 17 Jahre übernachten mit 80 bis zu 50% Reduktion (mit Frühstück).

«Alles inklusive»: kostenlose Nutzung der Doppelstockbahn, der Sessellifte und des Alpenquell-Erlebnissbades.



Wieser Modellbau GmbH

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

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









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







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

www.wiesermodell.ch

MG Münchenbuchsee: Ausstellung 2024

Res Dauwalder

Mitte März 2024 war es wieder so weit: Die MG Münchenbuchsee führte nach zwei Jahren Unterbruch ihre Ausstellung durch.

Der Saal und das Foyer des Kirchgemeindehauses in Münchenbuchsee setzen uns Grenzen: Die Modellzahl hat sich bei etwa 120 Modellen eingependelt, alle selbst gebaut und häufig sogar selber konstruiert. Grossmodelle sucht man vergebens: Wir stellen aus, was mehrheitlich auch regelmässig geflogen wird. Als Publikumsmagnete entpuppten sich die Bühne mit Pilatus-Modellen, alle etwa im selben Massstab gebaut, und die kleinen Modelle, welche in der MFS-Ausgabe 2/2024 vorgestellt wurden. Erstaunlich viel Interesse wurde

den verschiedenen Bauecken entgegengebracht: Der Zusammenbau von Heli-Teilen, das Schneiden von EPP-Teilen für eine Schleicher Ka-6CR mittels heissen Drahts sowie der Bau von Depronmodellen wurden mit erstaunlich viel Geduld verfolgt.

Ein grosser Teil der Zuschauer/innen waren Modellflieger aus befreundeten Modellfluggrup-



pen – für ihr Interesse bedanken wir uns herzlich!

Publikum ausserhalb der Modellbauszene anlocken zu können bleibt eher eine Herausfor-

derung – wir werden weiterhin daran arbeiten...!

Bilder: Thomas Kindler, MG Münchenbuchsee



Pilatus-Modelle als Publikumsmagnet.





Indoorfliegen in Goldau

Bereits zum 18. Indoorfliegen hat die Interessen-Gemeinschaft-Modellflugplatz-Arth (IGMA) eingeladen. Bei den Piloten ist dieses Indoortreffen weiter sehr beliebt, und bei den Zuschauern ist der Erfolg

ebenfalls ungebrochen, denn die Leute von der IGMA lassen sich immer etwas Neues einfallen. Sei es ein Geschwindigkeitswettbewerb, ein Spassmodell wie zum Beispiel der Mario-Kart, welchen man ge-

meinsam im Schwarm fliegt, oder dann auch sehr leichte Modelle, die lautlos durch die Halle schweben. Eventuell liegt das Geheimnis für den langjährigen Erfolg auch im Angebot, welches spe-

ziell für Familien gestaltet wird. In einem Bastelraum werden unter Anleitung einfache Flugmodelle gebaut, welche am Nachmittag im Wettbewerb «Welches Modell fliegt am weitesten?» gleich getestet



Leicht und leise.

werden. Ein Highlight ist der Raum mit zwei Flugsimulatoren, welche von IGMA-Mitgliedern in Eigenregie gebaut wurden. Der F/A-18-Simulator ist mit einem Helm ausgerüstet, welcher auf die Kopfbewegungen des Piloten reagiert, beim 3D-Simulator schauen die Piloten durch eine Oculus-Rift-3D-

Brille, welche die Szenerie und die Fluglagen virtuell projizieren.

Unter dem Motto «Dampf» stellte der Goldauer Dampflokomotivführer Martin Horath verschiedene Modelle seiner Dampfsammlung aus. Für Abwechslung war gesorgt.

Bericht: nuessgi22



3D-Simulator.



Mario-Kart.



F/A-18 Simulator.



Balsaplatten bis 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: 071 983 52 51

61. Lostorfer Newcomer-Wettbewerb

Freiflugkommission organisiert 61. Lostorfer Freiflugwettbewerb

Urs Muntwyler

Im Frühling findet traditionell der Lostorfer Freiflugwettbewerb statt. Er richtet sich an Freiflug-Newcomer, SchülerInnen, Jugendliche und versierte Modellflieger. Das Reglement verlangt ungesteuerte Modelle bis 150 cm Spannweite. Gestartet wird am Jura-Südhang und es zählt die Gesamtflugzeit von bis zu sieben Durchgängen. Damit ist dieser Anlass ideal für Jugendliche mit Modellen aus einem Schulkurs. Aber auch historische Modelle wie ein «Pro Aero», verschiedene «BBC»-Segler, ein Kreil-Kraft «Caprice» und ein «Kleiner Uhu» waren am Start.

Neue Leitung – neue Startstelle

Weil sich die bisherigen Organisatoren vom Anlass zurückgezogen haben, hat die Freiflugkommission unter Michi Bleuer (MG Rüttenen) die Organisation an die Hand genommen. Das heisst die örtlichen Bauern besuchen, mit dem nahegelegenen Schützenverein koordinieren, Zeitmesser und Preise für die Teilnehmenden organisieren. Die Organisation des Anlasses vor Ort war da für die erfahrenen Freiflieger noch das Kleinste. Das ursprüngliche Datum am 16. März musste aufgrund starker Winde verschoben werden. So traf sich die Freifluggemeinde am Samstag, 6. April in Lostorf. Dieser Termin war etwas

weniger optimal, da verschiedentlich Schulferien waren. Weil die Vegetation schon recht fortgeschritten ist, musste der Startort ad hoc gewählt werden. Dafür waren die Temperaturen schon fast hochsommerlich. Die angesagten 28 Grad haben wir aber nicht gemessen. Grund dafür war wohl der aufkommende West/Nordwestwind.

Sehr schöne Flüge

Geschickte Modellabgabe, gut eingestellte Modelle und Glück bei den Windbedingungen förderten längere Flüge. So konnte bereits beim ersten Flug der «Pro Aero» von 1941 mit einem sehr schönen Flug aufwarten. Einen versierten Modellbauer als Vater oder Grossvater als



Der Wanderpreis «Tucan» des Lostorfer Freiflugwettbewerbs wohnt nun für ein Jahr bei Maël Gugger, dem Gewinner der Juniorenwertung.



Vorflugkontrolle für die Testflüge vor dem Wettbewerb.

Coach war auch förderlich für gute Flüge bei den Junioren. Bei den 10 Junioren hat Maël Gugger mit 166 Sekunden gewonnen. Im ersten Durchgang erzielte er mit 111 Sekunden die längste Flugzeit des Lostorfers 2024. Auf dem zweiten Platz klassierte sich Simon Bürgi mit 156 Sekunden vor Julian Bürgi mit 107 Sekunden. Bei den sieben SeniorInnen gewann Christian Gugger mit 168 Sekunden vor Sascha Weibel (auf «Kleiner Uhu») mit 155 Sekunden und Ueli Wenzinger mit 138 Sekunden.

Niederschwelliger Einstieg

Für die 62. Austragung sucht die Freiflugkommission wieder eine lokale Modellfluggruppe als Veranstalterin. Sicher aber wird es im Jahr 2025 wieder einen Lostorfer Freiflugwettbewerb geben. Ein so nieder-



Der «Pro Aero» von 1941 (links) und ein beliebtes Schülermodell in Jedelsky-Bauweise.

schwelliger Einstieg in den Freiflug und Modellflug hat alleweil seine Berechtigung. Dieses Potenzial gilt es zu nut-

zen. Einen «kleinen Uhu» und Co. dürfte sich noch in vielen Kellern finden. Der Kreil-Kraft «Caprice», geeignete Modelle

von Aeronaut, Kavan und Co. finden sich in verschiedenen Modellgeschäften in der Schweiz. ■



Teilnehmer des 61. Lostorfer Freiflugwettbewerbes.

Composite RC Gliders



E-Versionen
verfügbar

KST
DIGITAL SERVO
Offizieller Händler

+49 (0) 2405 6458150

compositercgliders

composite_rc_gliders

@compositercgliders

info@composite-rc-glidern.com

www.composite-rc-glidern.com

Newsletter Anmeldung:



Punktrichterkurs 2024 beim MFV Kulm

Blauer Himmel, sommerliche Temperaturen, Windstille – ideales Flugwetter am diesjährigen Punktrichterkurs in Oberkulm. Es machte fast den Eindruck, als wollte sich Petrus für die miserablen Bedingungen im letzten Jahr entschuldigen.

Erfreulicherweise durften die beiden Organisatoren René Koblet und Andy Minnig elf (!) motivierte Kursteilnehmer, darunter eine Kursteilnehmerin, begrüßen. Ihre Schulung hatte bereits im Januar und Februar per Videokonferenz begonnen. Am Samstag, den 13. April, wurde nun das Gelernte auf dem Fluggelände des MFV Kulm in der Praxis geübt. Dabei kamen erstmals die neuen Eingabegeräte zum Einsatz. Die Puris bewerteten die verschiedenen Vorflüge der anwesenden Segelakropiloten und gaben anschließend ihr Urteil an die betreffenden Piloten weiter.



Die neuen Eingabegeräte bewähren sich in der Praxis.

Die Swissakro Connection möchte sich an dieser Stelle beim Modellflugverein Kulm recht herzlich für das Gastrecht bedanken.

*Für die Swissakro Connection,
Hans Gratwohl*



Zehn Herren und eine Dame werden von René Koblet auf ihre künftige Aufgabe als Punktrichter/Punktrichterin vorbereitet.



Die gezeigten Flüge werden vom Punktrichter mit dem Piloten besprochen und beurteilt.





Das Teilnehmerfeld.

Sport auf dem Flugplatz der MG Winterthur

Interregionalmeisterschaft 2024 Ost in Ricketwil

Fünf Wertungsflüge in den Kategorien Regional und Rookie – Rangverkündigung um 17.00 Uhr! Das war der ambitionierte Plan, den uns der Wettbewerbsleiter René Koblet am Samstagmorgen bei der Begrüssung mitteilte. Von den insgesamt 15 Piloten, die ange-reist waren, hatten sich 13 für

das Regionalprogramm, zwei für das Rookieprogramm angemeldet. Für die beiden Schlepp-Piloten bedeutete dies rund 75 Schleppe auf eine Höhe von 500 Metern! Von den Mitgliedern der MG Winterthur war das Fluggelände perfekt für diese erste Interregionalmeisterschaft 2024

vorbereitet worden. Um 9 Uhr starteten wir mit den ersten Wertungsflügen und kamen zügig voran. Zur Mittagspause waren bereits drei Durchgänge geflogen. Dieser speditive Ablauf war nur dank der kompetenten, professionellen Wettbewerbsleitung und der vorbildlichen

Teamarbeit aller Piloten und ihrer Helfer möglich. Akrosegeln ist definitiv eine Team-sportart! Trotz des schönen Frühsommerwetters waren die Windverhältnisse nicht immer ganz einfach. Heimtückische, unberechenbare Windböen führten oft zu wackligen Lande-anflügen und einigen holpri-



Hat alles im Griff: René Koblet.



Eine anspruchsvolle Aufgabe: Die fünf Punktrichter haben während fünf Stunden etwa 75 Flüge bewertet.



Die beiden Schlepp-Piloten Urs Moor und Urs Schuppisser: Auch eine Knieoperation kann einen Schlepp-Piloten stoppen.

gen Landungen. Nach dem feinen und reichhaltigen Mittagessen konnte der Wettbewerb fortgesetzt werden. Den krönenden Abschluss des Tages bildeten wiederum die sehenswerten und imposanten Kürflüge der Regiopiloten. Kurze Zeit später konnte René zur Rangverkündigung schreiten. Neben der Gesamttrangliste wurden auch die Ranglisten nach Regionen verlesen und Auszeichnungen und Medaillen abgegeben.

Ein grosser Dank geht an die MG Winterthur, die uns ihr wunderbares Fluggelände für diesen Anlass in hervorragendem Zustand zur Verfügung gestellt, eine tolle Festwirtschaft aufgebaut und uns mit allerlei leckeren Speisen verwöhnt hat. Vielen herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen des Anlasses beigetragen haben. ■

Für die Swiss Akro Connection
Hans Gratwohl
Bilder: Andreas Brun,
Andy Minnig



Sieger-Trio NOS: (v.l.): Thomas Hoffmann, Roland Jacob und Thomas Bruggisser.



Region Zentralschweiz: 1. Rang: Andreas Schaerer, 2. Rang: Adrian Amrein, 3. Rang: Hans Gratwohl.



Sieger der Region Ostschweiz: 1. Rang: Silvio Meier, 2. Rang: Adrian Brunner.



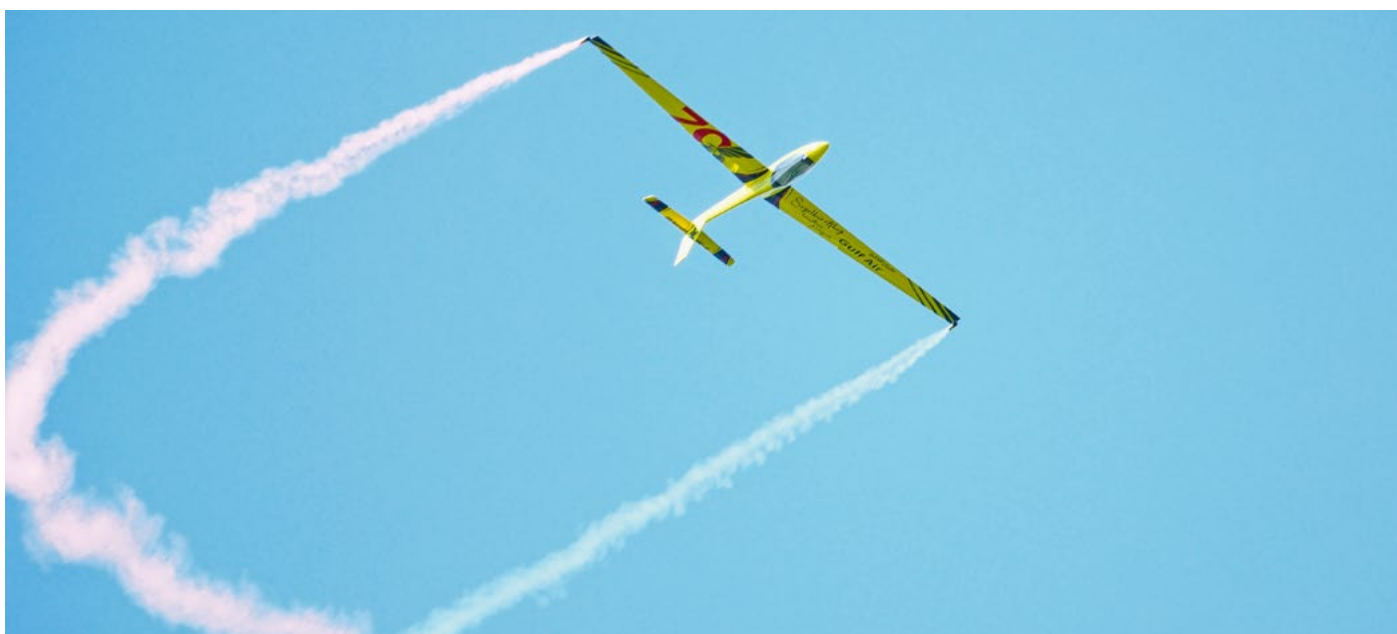
Die Rookie-Piloten Mathias Brühlmeier und Beat Troxler.



Andy Affeltranger – unser Auswerter.



Die beiden Berichterstatter des Segel-Kunstflugs.





R&G-Schweiz

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




Modellbau Rapperswil

glooramsler.ch

Das vielseitige Modellbaugeschäft für Segel-,
Elektro- und Verbrennerflugmodelle

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

RC-Kunstflug aktuell

Emil Giezendanner

Seit 1960 finden in F3A ununterbrochen FAI-Weltmeisterschaften sowie regelmässige nationale Wettbewerbe in vielen Ländern von USA bis Japan statt. Die Anforderungen an die Modelle sowie an die Sportler sind dabei laufend gestiegen. Damit am Schluss nicht nur ein paar wenige mithalten können, drängen sich Nachwuchs-aufbau-programme auf.

Nur F3A hat sich durchgesetzt

Immer wieder ist der F3A-Kunstflug von Pessimisten für tot erklärt worden. Kühne Pläne von Riesenmodellen (F3M) und Jets (F3S) verschwanden. Einzig Indoor (F3P) ist nach einem guten Start auf breiter Basis akzeptiert. Kunstflugwettbewerbe für grosse Scale-Modelle werden von einer Kommission- oder Interessengruppe – International Miniature Aerobatic Club (IMAC) des amerikanischen Modellflugverbands (AMA) – organisiert. Die Organisation nennt ihren Sport explizit **Scale Aerobatics**. Aus meiner Sicht ein willkommener alternativer Ansatz zu den F3A-Modellen, die kaum mehr einem manntragenden Kunstflieger gleichen. Die folgenden Klassen werden geflogen: Basic, Sportsman, Inter-

mediate, Advanced, Unlimited, Free Style, Seniors. Für dieses Jahr sind auch in Europa sieben Wettbewerbe ausgeschrieben: Ungarn, Spanien, Frankreich, Italien, Tschechien, Polen, Deutschland.

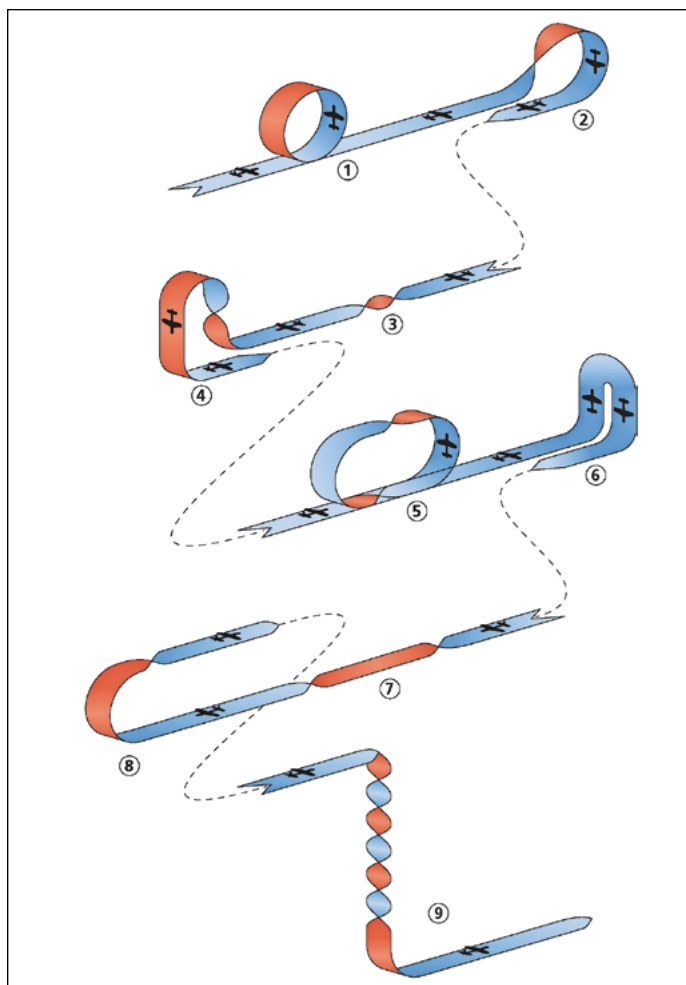
(<https://www.imaceurope.com>)

Nachwuchssicherung im RC-Kunstflug

Die Auswirkungen der steigenden Anforderungen für die F3A-Programme sind nicht nur für die Sportler selber, sondern auch für die Punktrichter zusehends eine grosse Herausforderung. Pläne oder gar Konzepte, wie die Jugend an den RC-Kunstflug herangeführt werden kann, fehlen – nicht nur in der Schweiz. Ein möglicher Ansatz wurde vor einiger Zeit in der Region NOS mit «Sportflyers» entwickelt. Einfache zweistufige Figurenprogramme, «Basics» und «Upper» – wobei oft auch sehr einfache Modelle zum Einsatz gelangen – haben jedes Mal zehn und mehr Teilnehmer für das Wettbewerbsfliegen begeistern können. Weitere Regionen haben sich Sportflyers angeschlossen. Hier muss aber ganz klar angefügt werden: Die Organisation von Wettbewerben – diese ist mit möglichst wenig Aufwand zu gestalten – allein genügt nicht. Zusätzlich muss



Mit einem Junioren-Workshop für die technische Ausrüstung (Antrieb und RC) können die Junioren früh abgeholt werden.



Figurenprogramm Sportflyers «Basics»

1. Looping
2. Halbe umgekehrte Cuban-Acht
3. Rolle
4. Humpty Bump mit halber Rolle aufwärts
5. Doppelter Immelmann mit halben Rollen
6. Turn (oder Steilkurve) mit 2 halben Rollen
7. Rückenflug
8. Immelmann (halber Looping mit halber Rolle)
9. Vrille mit 3 Umdrehungen



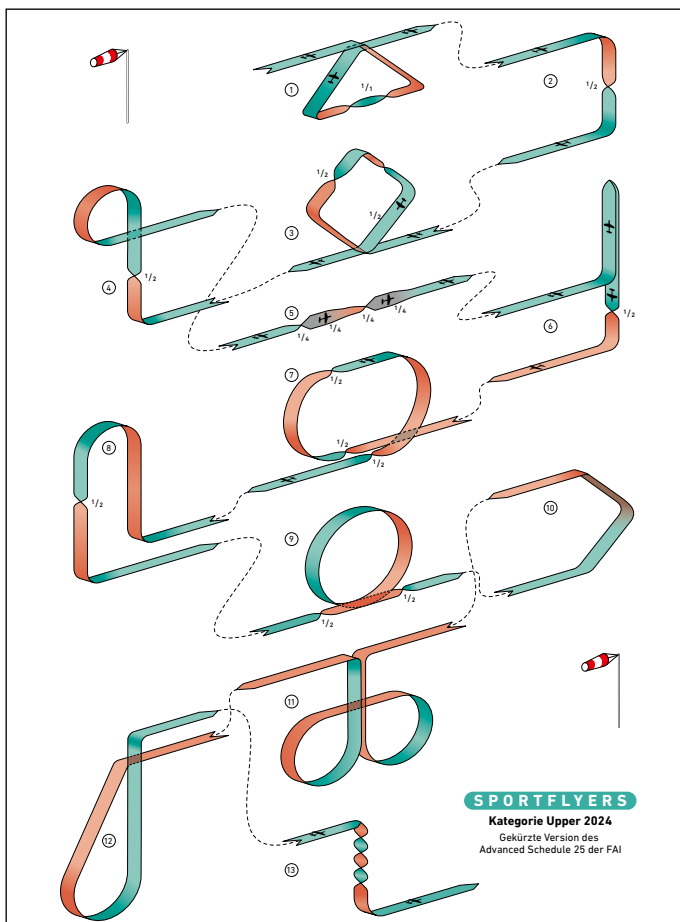
Ohne organisierte Trainings sind kaum Fortschritte zu erwarten.

eine Begleitung aufgebaut werden: Es braucht mehrere Trainings vor den Wettbewerben. Nur diese geben den Junioren mehr Sicherheit. Dazu kommt die Gruppendynamik. In ihr fühlen sich die meisten aufgehoben. Einen weiteren Beitrag leistet das Projekt «Young SilentWings». Der Markt bietet sehr schöne, für den Kunstflug geeignete Fertigmodelle an. Das Ausrüsten dieser Maschinen mit Antrieb und RC-Anlage verlangt einiges an Erfahrung. Eine hohe Anforderung – nicht

nur für Jugendliche. Hier greift das Projekt. Gemeinsam erarbeiten Leiter und Jugendliche die Flugtauglichkeit bis hin zum Einfliegen. Eine interessante weitere Kunstflugklasse stellt «Jetflyers» dar. Die Jugendlichen selber haben uns die tollen fliegerischen Möglichkeiten mit den kleinen Schaumstoffjets gezeigt. Diese erweisen sich als schöne und attraktive Ergänzung zu den übrigen beiden Klassen. Jugendliche sollen fliegen, was auch Spass macht.

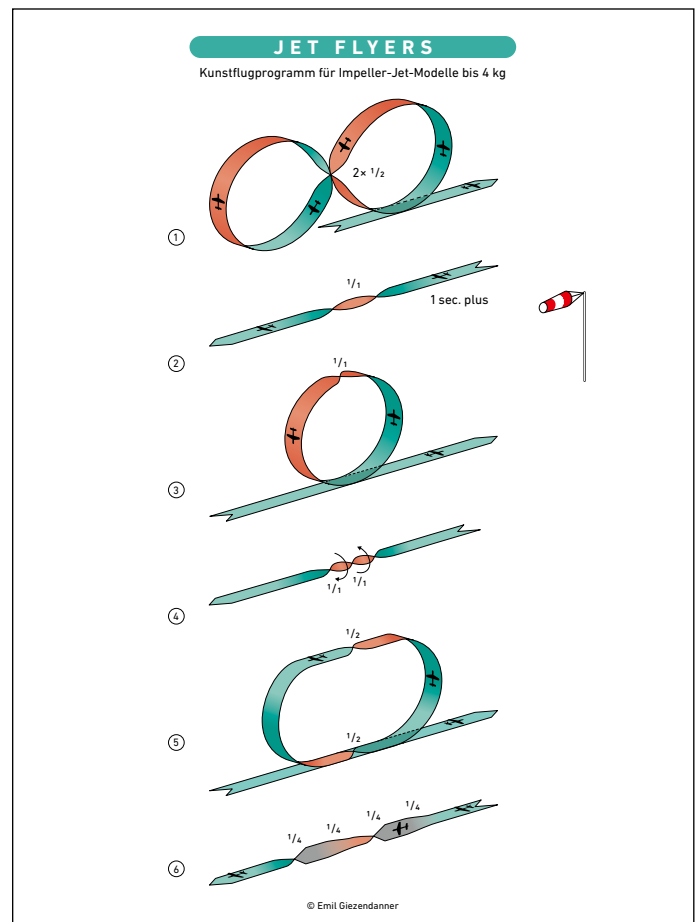
Die 3 Sportflyers-Events 2024

- 7. September:** Flugplatz Erlen MG Breitenbach, Felix Andres, felix.andres@bluewin.ch
- 14. September:** Flugplatz MG Riggisberg, Daniela Schmitter, daniela.schmitter@bluewin.ch
- 21. September:** Flugplatz MG Uster, Nänikon, Emil Giezendanner, ebi.giezendanner@bluewin.ch



Figurenprogramm Sportflyers «Upper»

1. Dreieck von oben
2. Halber quadratischer Looping mit halber Rolle
3. Quadratischer Looping auf Spitze mit 2 halben Rollen
4. Figur 9 mit halber Rolle
5. 4 fortlaufende Viertelrollen
6. Turn mit halber Rolle (abwärts)
7. Doppelter Immelman mit 3 halben Rollen
8. Humpty Bump mit halber Rolle
9. Halbe Rolle – Looping – halbe Rolle
10. Halber quadratischer Looping auf Ecke
11. Halbes Kleeblatt
12. Umgekehrte Figur ET
13. Vrille mit 2 Umdrehungen



Jetflyers-Figurenprogramm

1. Cuban-Acht
2. Rückenflug
3. Looping mit ganzer Rolle oben
4. 2 halbe Rollen gegengleich
5. Kombiniertes Immelman
6. 4-Punkt-Rolle

Max. Flugzeit: 4 Min. (ohne Start und Landung)

Modelle: Elektroantrieb
Maximales Fluggewicht: 4,0 kg

Modellflugverband der Schweiz

Die Vorstandsmitglieder im Porträt

Martin Schneebeli verbindet und kommuniziert

Der Vorstand des Schweizerischen Modellflugverbandes SMV besteht aus sechs engagierten Persönlichkeiten, die sich für die Ausübung des Modellflugsportes und die rund 8000 Mitglieder des Verbands einsetzen. Wer sie sind, welches Ressort sie pflegen und was dieses beinhaltet, erzählen wir dir in den nächsten Ausgaben von «Modellflugsport». Den Anfang macht der Kommunikationsverantwortliche.

Martin Schneebeli war 13 Jahre alt, als er den Modellflug durch einen modellfliegenden Nachbar entdeckte. Bald besass auch er sein eigenes Modell, einen Amigo. «Eine Minute fliegen, eine Woche reparieren – in den frühen 1970er-Jahren war das Standard», lacht er. Als junger Erwachsener rückte der Modellflug in den Hintergrund. «Frauen, Autos und Motorräder», so ungefähr lautete in dieser Zeit die Reihenfolge seiner Interessen. Anfang 30 trat er der Modell-

fluggruppe Affoltern bei und gestaltete von 2000 bis 2016 das Vereinsleben im Vorstand mit – zwölf Jahre als Präsident.

Von der Gruppe zum Verband

Als sich Martin Schneebeli 2016 aus dem Vorstand der MG Affoltern zurückgezogen hatte, trat der Regionalverband Nordostschweiz NOS an ihn heran und fragte ihn, ob er nicht dem SMV-Vorstand beitreten wolle. Der Verband suchte einen Vertreter für die Region Nordostschweiz. Er nahm das neue Engagement an und wurde Beisitzer und Regionenvorsteher. Vor etwas mehr als einem Jahr sollte das Ressort Kommunikation neu besetzt werden. Bereits als Beisitzer hat Schneebeli Aufgaben aus der Kommunikation übernommen, und weil kein anderer sich für das Amt zur Verfügung stellen wollte, sagte er zu. Nach wie vor führt er für den NOS die Finanzen und engagierte sich bis 2021 über 20 Jahre lang im OK der Hausener Flugtage.

Die Verbandsmitglieder so gut wie möglich informieren und im Gesamten etwas bewegen, das ist es, was Martin Schneebeli in seiner Arbeit für den Vorstand motiviert. Er ist sich sicher, dass sich die Arbeit des Verbands noch einige Male auszahlen wird, etwa, wenn es auf politischer Ebene darum geht, Einschränkungen für die Modellfluggpiloten möglichst gering zu halten. Die Schweiz ist zwar ein kleines Land, doch die regionalen Herausforderungen unterscheiden sich. Vereine in der Zentralschweiz haben andere Herausforderungen zu meistern als Vereine in der Region Zürich. Ein jüngeres Beispiel sind Drohnenkorridore, wie sie etwa für Spital zu Spital fliegen, geschaffen werden können. «Wenn ein solcher Korridor über einen Modellflugplatz führt, wird das für uns schwierig. Wir nehmen von solchen Ansprüchen; die Drohnenindustrie bewegt sich», weiss Schneebeli.

Umfangreiches Aufgabengebiet

Was alles unter Kommunikation fällt, zeigen Martin Schneebelis Aufgaben eindrücklich. Er verfasst Newsbeiträge, pflegt die Webseite, stellt Werbematerial bereit, überarbeitet bestehende Reglemente und bringt Dokumente auf den neuesten Stand. Letzteres kann mitunter aufwendig werden. Insbesondere, wenn er Unterlagen beschaffen muss und auf die Unterstützung einzelner Fachleute aus dem Verband angewiesen ist, die nicht immer sofort antworten.

Mit Presseanfragen wird Martin Schneebeli nicht oft konfrontiert. Er ist vielmehr ein Bindeglied im Verband. Ihm als Kommunikationsverantwortlichen ist es ein Anliegen, dass die Mitglieder wissen, an wen sie sich wenden können. Dazu unterstützt er die Verantwortlichen anderer Ressorts oder OKs verschiedener Anlässe. Apropos: An grösseren Veranstaltungen ist der Modellflugverband mit einem Stand prä-



sent. Das Angebot, so direkt mit dem Verbandspersonal in Kontakt zu treten, wird rege genutzt, auch von Nichtmitgliedern, wie Schneebeli überrascht feststellte.

Jüngere vor

So leicht ihm der persönliche Kontakt fällt, umso fremder sind ihm die sozialen Medien. «Ich bin dort nicht sehr aktiv», meint Schneebeli, der selbst nur auf LinkedIn verkehrt. «Uns ist bewusst, dass die Jungen eher auf dieser Schiene fahren. Ich könnte mir vorstellen, dass die Betreuung der Social-Media-Kanäle einem Jüngeren mehr Spass machen würde. Wenn sich jemand meldet, der das gerne übernehmen möchte – noch so gerne.» Sein Unbehagen gegen diese Art der Kommunikation möchte er dennoch überwinden und plant, an einem Workshop zum

Thema teilzunehmen. Vorgenommen hat er sich auch, den Webshop des Modellflugverbandes bekannter zu machen. «Diesen kennt kaum jemand», sagt Schneebeli.

Das Neueste ist das Lieblingsmodell

Trotz seiner Engagements kommt Schneebeli auch selbst zum Fliegen. Im Laufe der Jahre legte er sich um die 20 Modelle aller Arten und Bauweisen zu. Insbesondere Segelflugmodelle haben es ihm angetan. Er besitzt sie in verschiedenen Grössen für den Einsatz in verschiedenen Umgebungen. Nach seinem Lieblingsmodell gefragt, meint er: «Die Trojan T-28. Die geht bei jedem Wind und jedem Wetter. Aber grundsätzlich ist ja immer das Neueste das Lieblingsmodell», lacht er. Bis der neu bestellte Kobuz-Segler zum Bau

auf der Werkbank liegt, hat Schneebeli Zeit, Dinge zu reparieren. Etwas, das ihm Spass macht. «Ich versuche alles, was sich im und ums Haus befindet, selbst zu reparieren», sagt er. Die restliche Freizeit bringt er bevorzugt mit der Pflege seines Gartens und mit der Familie.

Ein breites Wissen und vielseitige Fähigkeiten hat sich Martin Schneebeli beruflich erworben. Nach seiner Ausbildung zum Landschaftsgärtner arbeitete er in verschiedenen Berufen. Besonders gerne erinnert er sich an seine Tätigkeit als Leiter Entsorgung am Flughafen Zürich zurück. Dadurch, dass er fast überall Zutritt hatte, erhielt er einen besonderen Einblick ins Geschehen. Seit knapp zwei

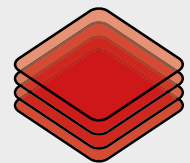
Jahren arbeitet Schneebeli in einem Teilzeitpensum als LKW-Fahrer. Davor leitete er zwölf Jahre lang einen Werkbetrieb und war für die Hauswartungen und den gesamten Liegenschaftsunterhalt von Gemeindegebäuden verantwortlich. Noch heute ist er in einem begrenzten Rahmen in die Abschlussprüfung angehender Hauswarte involviert, was ihm Freude macht. Die Fähigkeit, zu kommunizieren, ist auch in diesem Beruf das A und O. Schliesslich ist der Hauswart – oder neudeutsch: Facility Manager – Bindeglied zwischen Hausbesitzern, Mietern und Unterhaltsbetrieben. Das sei das Interessanteste, sagt er. ■

*Das Interview führte
Andrea Bolliger*

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

MATERIAL-CORNER.CH

Alles für Heimwerker und Bastler



**50.–
geschenkt***

Rabatt-Code:
MF24

Kunststoffe für den Modellbau



* Auf die erste Bestellung ab einem Warenwert von CHF 200.
Nicht mit anderen Aktionen und Rabatten kumulierbar.

MFKC-3D-Helitreffen Ohmstal

Ein «MUSS» für jeden 3D-Modellhelikopter-Liebhaber
8. Juni, 6143 Ohmstal
info@mfc.ch
<https://mfkc.ch/3d-helitreffen-ohmstal/>

Modellmotoren – Sammlertreffen mit Börse

Liebhaber von antiken Modellmotoren und Modellbauzubehör,
15. Juni ab 10 Uhr, Rest. Bären, 3096 Oberbalm
Daniel Gurtner
gumotech@bluewin.ch
www.meca-region16.de

Antik-Segelmodellfliegen Tschuggen Arosa

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, 22./23. Juni
<https://www.ig-albatros.ch>
i.g.albatros@bluewin.ch

Internat. JURA CUP Fesselflug

Kat. Speed und Team Racing
22./23. Juni, 4227 Büsserach
Kontakt: ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Eigenbau- und Bauplantreffen

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

56th F3A World Cup Liechtenstein 2024

um den Pokal S.D. Prinz Hubertus von und zu Liechtenstein
6./7. Juli, Bendorf, Fürstentum Liechtenstein
Modellfluggruppe Liechtenstein MFG
Dominik Gächter, f3a@mfg.li
www.mfg.li

Hang-Segelmodellfliegen Zugerberg

Samstag, 27. Juli, Verschiebedatum: Samstag, 3. August
IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
<https://www.ig-albatros.ch>
i.g.albatros@bluewin.ch

21. Loorholz-Flugtage

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

MFKC Flight Days 2024

3Tage Modellflug an schönster Lage, 9. bis 11. August, 6143 Ohmstal
info@mfc.ch
<https://mfkc.ch/mfw-flight-days-2024/>

Oldtimer und moderne Segelflugzeuge

15. August, 4938 Rohrbach
mfgrohrbach@hotmail.com
www.mgrohrbach.ch

Modellflug-Show

Motor- und Segelflugzeuge, Helikopter, 18. August, 4938 Rohrbach
mfgrohrbach@hotmail.com
www.mgrohrbach.ch

International Air Show 2024

Meeting d'aéromodélisme
17 et 18 août Aérodrome d'Yverdon-les-Bains
Alexandre Mischler
gam.yverdon@bluewin.ch

Schleppfliegen Oberkulm

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, 17. August, beim Modellflugverein Kulm
Auskunft: <https://www.ig-albatros.ch>
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

F3B Hohenstoffelpokal Binningen

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

Swiss Scale & Semi Scale Cup Fesselflug 2024

24./25. August, 4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest
Kontakt:
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Grosses Schaufliegen Liechtenstein

1. September auf dem Modellflugplatz in Bendorf, Fürstentum Liechtenstein

Einladung zum 20. Schlepptag

31. August 2024, 9.30 Uhr (ohne Verschiebedatum) bei der MG Burkhard

Wir freuen uns auf einen gemütlichen Tag!



Alle Piloten/Gäste können feine Grilladen/Getränke für ein faires Entgelt auf Platz beziehen. Diese werden mit Brot und Salat serviert. Kaffee und Kuchen wird's auch geben!

Es ist wieder so weit! Die Modellfluggruppe St. Burkhard lädt bereits zum 20. Mal herzlich zum traditionellen Schlepptag und gemütlichen Beisammensein ein.

Anmeldungen von allen Piloten sind einzureichen bis: 24. August (Pilotenteilnehmerzahl auf 40 beschränkt!)
Mit deiner Anmeldung stimmst du der «Einverständniserklärung zu Foto- und/oder Filmaufnahmen» ausdrücklich zu. Deine Personendaten verarbeiten wir lediglich für das Anmeldeverfahren gemäss Datenschutzgesetz DSG. Versicherungsnachweis bitte mitbringen.

Die Einladung geht an unsere befreundeten Modellfluggruppen und findet auf unserem Platz in Isenbergschwil (5630 Muri) statt. Unsere Piste ist 130x18 Meter gross. **Die Anfahrt wird zusätzlich signalisiert sein.**
Schriftliche Anmeldung (mit Angabe der Flugzeuge) an:
Hugo Christen,
079 758 17 14
hugo_christen@bluewin.ch ■
Beste Grüsse
MFG-St. Burkhard

POWER IGG SCHLEPP-TEAM

Der Klassiker ist wieder da!! Lederhosenfliegen bei der MG Hinwil am **12 Oktober 2024**.
Traditionell gib es wieder Weisswurst und Brezel am Mittag.
Am Abend wie gewohnt den Spaghettiplausch und Weissbier.
Die Bar Mädels sind auch wieder im Einsatz und freuen sich auf euch.

12 Oktober 2024 ab 10 Uhr bei der MG Hinwil

Modell-Flugtage Rohrbach Modellfluggruppe Rohrbach

Samstag 17.08.2024
Ab 10:00h bis Sunset Schlepp-Treffen
NEU: Oldtimer- bis zum High-Tech-Segelflugzeug
Ab 17:15h Fallschirm-Absprünge
Ab 17:30h Helikopter-Rundflüge: Rohrbach aus der Luft, CHF 80.-

Sonntag 18.08.2024
Ab 10:00h bis 17:00h Modellflug-Show
Eintritt frei Festwirtschaft

Wo? Modellflugplatz Modellfluggruppe Rohrbach
www.mgrohrbach.ch

Modellfluggruppe Liechtenstein MFGL

Daniel Schierscher,
schauffliegen@mfgl.li
www.mfgl.li

Open Fly-in und Sternmotortreffen

7. September, Open Fly-in,
8. September, Sternmotortreffen
Modellflugplatz, 4625 Oberbuch-
siten

Kontakt: r.soom@bluewin.ch
www.mfvgaeu.ch

**Jubiläumsflugtage Modellflug-
gruppe Willisau**

7./8. September, Modellflugplatz
Stocki in 6130 Willisau
modellflug-willisau.ch

Doppeldeckertreffen MG Hinwil

Kleine und grosse Modelle
willkommen! 16. September
www.mg-hinwil.ch

Scale-Helitreffen im Loorholz

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

Regio-Cup NW MFG Balsthal

3. Bauschtu-Cup; Freundschaft-
liches Fliegen mit Wettbewerb
21. September,
Laupersdörfer Stierenberg
Bauschtu-Regio-Cup@
outlook.com; 0774099660
mfg-balsthal.ch
Anmeldung: modellflug.ch

**Hang-Segelmodellfliegen
Herrendürren**

IG Albatros Oldtimersegelflug-
zeuge
29. September, Verschiebe-
datum: Sonntag, 6. Oktober
https://www.ig-albatros.ch
i.g.albatros@bluewin.ch

Coupe des Alpes

50. Internationales F3A-Freund-
schaftsfliegen
FAI World Cup
28./29. September, Pfäffikon
https://www.modellflug.ch

Oktoberfestfliegen MG Hinwil

Alle Modelle willkommen!
14. Oktober
www.mg-hinwil.ch

**Treffen Gummi-/CO₂-Motor
angetriebener Modelle**

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

Challenge Cup 2024

RC-Kunstflug
19. Oktober, Flugplatz Erlen
Breitenbach
Kontakt: felix.andres@bluewin.ch

**Jubiläumsausstellung 60 Jahre
MG Linth**

23./24. November, Mehrzweck-
gebäude Schänis
www.mglinth.ch

Eigenbau- und Bauplantreffen
Huttwil

29. / 30. Juni
Eigenbau- und Bauplantreffen
ganzer Tag Flugvorführungen,
durchgehend Festwirtschaft

20 JAHRE EIGENBAU & BAUPLANTREFFEN

LEOMOTION.COM

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,...

Leomotion GmbH
Kirchgasse 3
8332 Russikon
Switzerland
info@leomotion.com
www.leomotion.com

LEOMOTION

CNC und Modellbau

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

Sa
09.00 - 12.00 Uhr

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

BAUMBERGER-TE.CH



Modell-Fluggruppe
FALKNIS
Balzers

50 Jahre Modell Flug Gruppe Falknis

Flugshow

2024

Mantr. Vorführung
Grosssegler
Fuchsjagd
Helikopter
Jets mit Strahlantrieb
3D Kunstflug
Warbirds

24.-25. August

www.mfgfalknis.ch

Eintritt frei (freiwillige Spende)
Festwirtschaft
ab 11.00 Uhr

EINTRITT FREI

IMMER
AB 10:00

OPEN FLY-IN

SAMSTAG 7. SEPT 2024

STERNMOTOREN-TREFFEN

SONNTAG 8. SEPT 2024

FESTWIRTSCHAFT

AB 18 UHR GRATIS RISOTTO
NUR SO LANGE VORRAT

VERSICHERUNGSNACHWEIS
FÜR PILOTEN NOTWENDIG

MODELLFLUGPLATZ OBERBUCHSITEN
INFOS UNTER >>> mfvgaeu.ch

modell + flugsport

AUCH WIR SCHWEIZER
Modellfliegerinnen und Modellflieger
haben eine GESCHICHTE.

Diese kannst Du in unserem
MFS-Archiv neu erleben.
<https://www.modellflugsport.ch>

Weisch, was i meine

Jugend braucht Herausforderungen

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Der Zulauf unserer Jugend zu den Fussballvereinen ist ungebrochen und beneidenswert. Und niemand wird behaupten wollen, die Jugend benötige – neben der anspruchsvollen Bildung – keine weiteren Herausforderungen. Schon gar nicht Wettkämpfe! Doch wo liegt der Unterschied zum Modellflugsport? Sind es die Aktivabteilungen mit jungen Frauen und Männern, die als grosse Vorbilder einen ungeahnt positiven Einfluss ausüben? Über die Vorbildpädagogik sind schon viele Bücher geschrieben worden. So schreibt die Erziehungswissenschaftlerin

Dr. Margrit Stamm zum Thema: «Sie (die Vorbildfunktion) unterstützt auch die individuellen Formen von Identitätsbildung und Lebensstilen.» Beim Fussball – und weiteren Sportarten – muss unbedingt die Öffentlichkeit als Zuschauer und Medienkonsument miteinbezogen werden. Man möchte gesehen werden. Kommen wir zurück auf unser Hobby, das auch einen bescheidenen Anteil an Wettkampfsport enthält, ist die Vorbildfunktion in den meisten unserer Vereine nahezu null. Schaufliegen sind gut, schiessen jedoch am Ziel vorbei. Wettkämpfe, wie zum

Beispiel im Kunstflug oder Thermikfliegen, benötigen spezifische Werbung und – ganz wichtig – einfache Informationen für Besucher und Zuschauerinnen, auch wenn es nur wenige sind. Wir müssen heraustreten und die grossen Vorteile unseres Sports zeigen. Modellbaukurse in irgendwelchen Schulhauskellern erschweren den Einbezug der Eltern – von Publikum schon gar nicht zu reden. Das grösste Problem in der Nachwuchsförderung sehe ich jedoch in der verbreiteten Selbstzufriedenheit unserer Vereine und ihrer Mitglieder. Wir leben im Luxus. Haben alles, was wir brauchen. Wir können fliegen, wann wir wollen, sogar für Speis und Trank ist gesorgt. Überlege: Wie wirken wir damit auf unsere Junioren, wenn sie nach

Schulschluss auf dem Platz erscheinen? Ist da einer, der erklärt, wie er versucht, seinen Segler in der Thermik zu halten? Ist da einer, der motiviert, ein paar schöne Kunstflugfiguren in den Himmel zu zaubern? Macht nur nicht gleich aus jedem Flugplatz ein Sportcamp. Auch Schwätzer gibt's genug. Es braucht so wenig: Ein bis mehrere Kollegen organisieren ein Wettfliegen oder beurteilen Kunstflugfiguren eines Kameraden. Der Erfolg liegt in der Einfachheit. Viel Glück! Modellfluggruppen: Bitte berichtet der Redaktion über eure Erfahrungen dazu (redaktion@modellflugsport.ch). Danke im Voraus. ■

Freundliche Grüsse
Emil Giezendanner

Herausgeber

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



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione Svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

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, 7812 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 4/2024, Juli/August
7. August

Anzeigenschluss

Nr. 4/2024, Juli/August
Anzeigenschluss: 8. Juli

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: 24. Juni

Nr. 4/2024, Juli/August

Fachredaktoren

Scale-Helikopter

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

Fachredaktoren

Aéro

Thierry Ruef
1350 Orb
079 487 70 93
thierry.ruef@bluewin.ch

Fachredaktoren

BOW

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

Fachredaktoren

ZEN

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

Fachredaktoren

FGASI

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

<https://www.modellflugsport.ch>

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



Ich bin ein Toolster.

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

toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.



BRACK.CH

liefert

HÖHENFLÜGE



269.-

Amewi | Elektrosegler AMXPlanes Swift 2100 PNP, Spannweite 2100 mm, Hobbywing Regler, Klapppropeller, Robustes Modell aus EPO-Schaum, CFK und Kunststoff Verstärkungen, Betrieb mit 3-4S LiPo (2200 - 3300 mAh) möglich. Für Thermik-Flüge als auch Kunstflugmanöver geeignet.

Art. 1635593

ENTDECKEN

Die Vielfalt von RC & Modellbau

Weitere RC-Modellbau Produkte finden Sie auf brack.ch/modellbau