

3/2025
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

MAI / JUNI
MAGGIO / GIUGNO



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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

03
9 771424 423003

modell flugsport



M24 F5J 3.9 m

Hochleistungs-Vollcarbon-Thermikmodell, für Hobby und F5J Piloten

Dieses Modell ist unser neuester Zuwachs der M24 Familie und überzeugt durch hervorragende Flugleistungen, Flexibilität und kompromisslose Qualität.

- Das Modell verfügt über eine dreiteilige Tragfläche, welche aus hochwertigem Carbon-Biaxialgewebe auf einem vakuumlaminieren XPS-Kern aufgebaut ist.
- Das optimierte AG-Profil zeigt Thermik zuverlässig an und erlaubt hervorragendes Vorwärtsgleiten, auch bei Gegenwind.
- Das Seitenleitwerk ist für bessere Sichtbarkeit in der Modellfarbe eingefärbt, erhältlich in Gelb, Orange, Pink und Weiss.

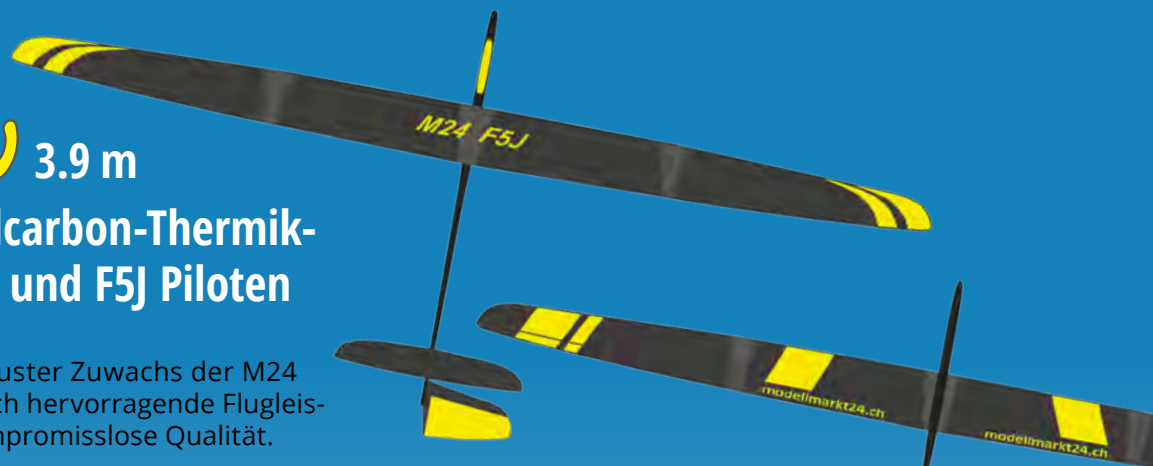
Verbesserungen des M24 F5J im Vergleich zu dem M24 V380

- Der M24 F5J ist komplett mit Biaxial Kohlenlege gefertigt, das erhöht die Torsionssteifigkeit massiv und auch die Druckfestigkeit wird besser.
- Im Vergleich zu dem 380er hat der F5J mehr Flügelstreckung, dadurch wird die Wendigkeit und die Gleitleistung erhöht.
- Neue dünnere Profilierung, dadurch verbessert sich die Penetration gegen den Wind enorm.

Technische Daten

- Spannweite: 3900 mm
- Länge: 1650 mm
- Leergewicht: 910 g
- Fluggewicht: ca. 1300-1450 g (abhängig von Variante und Ausstattung)

Das Modell ist als PNP und ARF-Version erhältlich.



Brett2zision
Höllein/Grüner



DG 600 Elektro
Rccrm



Fitis
Höllein/Grüner



F15E
RBCKits



Ali F5k
Rccrm



L39 Skyfox
Kavan



modellmarkt24.ch

Der Frühling ist da, wir haben die Modelle und das Zubehör dazu 😊

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



	Editorial	Seite 5
	Grumman Albatross	Seite 6
	Markt – Info – Marché	Seite 13
	Magazin	Seite 18
	Pagine della Svizzera italiana	Seite 32
	Aus den Regionen und Vereinen	Seite 34
	Sport	Seite 43
	Agenda/Calendarium	Seite 52
	Aus meiner Sicht/Impressum	Seite 55

Erlebte Modellfluggeschichte

Wir Schweizer Modellflieger haben ab 1944 weder eine moderne Geschichtsschreibung noch eine nachgeführte Chronik. Auf unseren Websites kannst du vieles nachlesen. Zum Beispiel über den 1.F3A-Weltmeister (WM 1960 Dübendorf) oder über den Schweizer Freiflugpionier Hans Heinrich Thomann, Fred Militky usw.

www.modellflugsport.ch

**modell
flugsport**

STIFTUNG Fondation
**modell
flugsport**
SCHWEIZ  Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von
Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

Titelbild / Frontispice:
Grumman Albatross von / de
Michael Breitenmoser.

Foto: Michael Breitenmoser

Night Timber X Evolution 1.2m

E-flite

Der E-Flite Timber X 1.2m läutete eine neue Ära von STOL-Modellen mit 3D- und Kunstflugeigenschaften ein. Basierend auf den äusserst beliebten Timber 1.5m-Modellen, aber mit einem anderen Tragflächendesign und übergrossen Rudern, bot er ein noch vielseitigeres Flugspektrum, das von entspannten Platzrunden bis zum aggressiven 3D Kunstflug alles ermöglichte. Zu der standardmässigen LED-Lande-, Navigations- und Strobe-Beleuchtung verfügt der Night Timber X Evolution 1.2m über integrierte, gut sichtbare LEDs in der gesamten Flugzeugzelle, die es ermöglichen, praktisch zu jeder Tages- und Nachtzeit zu fliegen!



FEATURES:

- Unglaubliche Kurzstart- (STOL) sowie Sport- und 3D-Kunstflugeigenschaften.
- Integrierte, gut sichtbare LED-Beleuchtung in der gesamten Flugzeugzelle, um den ganzen Tag und die ganze Nacht zu fliegen.
- Einfacher zu fliegen mit dem innovativen und optional nutzbaren SAFE Select-Fluglagerschutz.
- Robustere Fahrwerksaufnahmen und verstärkte Federn am Fahrwerk und übergrosse Rädern.
- Optionale Schwimmer zum Fliegen vom Wasser. (separat erhältlich)

EFL013850 BNF BASIC

EFL013875 PNP



Spezifikationen

Spannweite: 1206 mm
Länge: 1054 mm
Fluggewicht: 1810 gr.
Motor: Brushless
Akku: 11.1V 3S oder 14.8V 4S
..... 2200-3200mAh LiPo

www.lemaco.ch



NX7e+

«BLACK EDITION»

**14-CHANNEL DSMX
TRANSMITTER**

SPMR7110 (nur Sender)

Für Anfänger bis Fortgeschrittene, BNF-Piloten und preisbewusste RC-Piloten

Gib dich nicht mit weniger zufrieden und steige auf das Beste um. Die Spektrum NX7e+ kombiniert die unschlagbare Reaktionsfähigkeit der DSMX-Technologie mit der benutzerfreundlichen Spektrum AirWare™ Firmware, die speziell für RC-Piloten entwickelt wurde.

SPEKTRUM
Innovative Spread Spectrum Technology



FEATURES

- Unterstützung für 14 Kanäle und BNF-Modellvorlagen für eine einfache Einrichtung der meisten BNF-Flugzeuge.
- Modernes Gehäusedesign mit edlem schwarzem Finish.
- Einklappbare Antenne für kompakte Lagerung und Transport.
- Einfache Spektrum™ AirWare™-Programmierung und sofort einsatzbereit.
- Speicher für 250 Modelle.
- Unschlagbare Reaktionsfähigkeit dank DSMX-Technologie.
- 2,8" Farbdisplay mit 320x240 Auflösung.
- USB-C- und Micro-SD-Konnektivität.
- Mehrere Display-Farbpaletten zur Auswahl und individuell anpassbare Farben.

HORIZON
H O B B Y

SPMR7120

LEMACO SA - 1024 Ecublens



Änderungen vorbehalten



Wenn der Schnee schmilzt

Liebe Leserin, lieber Leser

Wenn der Schnee schmilzt, fliesst er als Wasser in Bäche und Seen. Unschwer zu erkennen, welches Thema die Titelstory in dieser Ausgabe behandelt. Wasserflug hat seinen besonderen Reiz, sei es beim Bau eines Wasserflugzeugs, so wie es uns Michael Breitenmoser mit seiner Grumman Albatross beweist, oder dann beim Fliegen und Wassern. Manch einer benötigte zur Bergung seines Modells schon mal ein Schlauchboot oder ein

Schiff, dafür aber hat es über der Wasseroberfläche meistens keine Hindernisse.

Hoher Besuch bei den Teilnehmern am YoungSilentWings-Baukurs in Dübendorf. Diese erfolgreiche Nachwuchsförderung vom NOS kann gerne als gutes Beispiel genommen werden, wie wir Jugendförderung im Modellflug betreiben können.

Von nichts kommt nichts!

Werfen wir mal einen Blick in die MFS-Agenda/Calendarium oder in den Veranstaltungskalender vom SMV, dann stellen wir fest: Es wird auch dieses Jahr auf den Schweizer Modellflugplätzen viel los sein. Ein Besuch da und dort lohnt sich bestimmt für Gross und Klein.

Die Redaktion wünscht euch gute Unterhaltung beim Lesen der neuen Beiträge. Danke!

Markus Nussbaumer

Quand la neige fond

Chère Lectrice, cher lecteur

Lorsque la neige fond, elle s'écoule sous forme d'eau dans les ruisseaux et les lacs. Il n'est pas difficile de voir de quel thème traite l'article de couverture de ce numéro. L'hydravion a un attrait particulier, que ce soit pour sa construction, comme nous le prouve Michael Breitenmoser avec son Grumman Albatross, ou pour le vol et la navigation. Certains ont déjà eu besoin d'un canot pneumatique ou d'une barque pour récupérer leur modèle, mais il n'y a généralement pas d'obstacles au-dessus de la surface de l'eau.

Les participants au cours de construction YoungSilentWings à Dübendorf

furent nombreux. Cette promotion réussie de la relève dans la région NOS peut volontiers être prise comme un bon exemple de la manière dont nous pouvons promouvoir l'aéromodélisme chez les jeunes.

On n'a rien sans rien!

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».

Si nous jetons un coup d'œil à l'agenda/calendrier de la MFS ou au calendrier des manifestations de la FSAM, nous constatons que cette année encore, il y aura beaucoup d'activités sur les terrains d'aéromodélisme suisses. Une visite ici et là en vaut certainement la peine, pour les petits comme pour les grands.

La rédaction vous souhaite une bonne lecture des nouveaux articles. Merci à tous!

Markus Nussbaumer
(traduction libre: T. Ruef)

Boeing 314 «Atlantic Clipper».



Mit der bei D-Max laufenden Serie «Steel Buddies» und «Manusakis Traum, zum Nordpol zu fliegen» kennt sie heute fast jeder

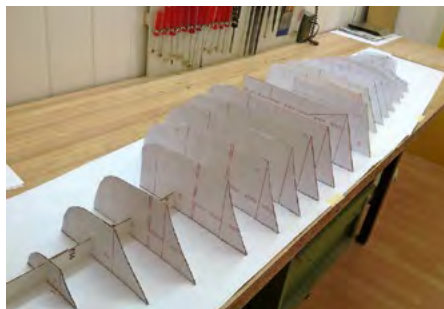
Grumman Albatross

Michael Breitenmoser

Das als Amphibien-Flugboot für Transport, Such- und Rettungseinsätze ausgelegte Flugzeug wurde als SA 16 A mit 24,5 Meter Spannweite produziert. Im Verlauf des Einsatzes wurden viele davon auf 29,5 Meter Spannweite und vergrößerte Leitwerke umgerüstet. Diese Änderungen flossen auch in die Serienfertigung, nun als SA 16 B bezeichnet, ein.

Von 1949 bis 1961 wurden 464 Maschinen hergestellt und weltweit in vielen Ländern eingesetzt. So verfügte auch die deutsche Bundeswehr von 1959 bis 1971 über insgesamt 8 Maschinen, stationiert in Kiel, für den Einsatz über der Nord- und Ostsee und die italienische Luftwaffe über 12 Grumman SA 16 A. Die 12 in Silber, Leuchttrot und Gelb lackierten SAR-Flugboote wurden nach Ausserdienststellung auf verschiedensten Stützpunkten verteilt und sind so teilweise noch heute als Schrotthaufen, Gate Guards oder Museumsexponate vorhanden. Von ca. 140 übrig gebliebenen Grumman Albatross befinden sich heute schätzungsweise 15 bis 20 in flugbereiten Zustand.

Als ich Anfang der 80er-Jahre meine ersten Modelle auf Schwimmer stellte, kam



Mangels 3D-CAD überprüfte ich die Querschnitte mit Karton und die Halbspannten mit einer geraden Kiefernleiste. *Faute de CAO 3D, j'ai vérifié les sections avec du carton et les demi-couples avec une baguette de pin droite.*



Papierausdrucke auf einer 0,5x1 Meter grossen Birkensperrholzplatte. *Impressions papier sur un panneau de contreplaqué de bouleau de 0,5x1 mètre.*



Der Bootsumpf, fertig beplankt. *La coque du fuselage est terminée.*



Avec la série «Steel Buddies» diffusée sur D-Max et «Le rêve de Manusaki de survoler le Pôle Nord», tout le monde ou presque connaît cet avion aujourd'hui

Grumman Albatross

Michael Breitenmoser
(traduction libre T. Ruef)



Aufbau der unteren Rumpfhälfte auf der Helling.
Montage de la moitié inférieure de la coque sur la cale.

beim Wasserfliegen schnell der Wunsch nach einer Grumman Albatross auf. So begann ich damals, als dieses Wasserflugzeug bei Aviatik-Enthusiasten und Modellfliegern noch eher unbekannt war und kein Internet existierte, nach Unterlagen für einen Modellnachbau zu suchen. Scale-Unterlagen waren dürrig und brauchbare Modellbaupläne nicht verfügbar. Ich sammelte alles, was an

Literatur zu finden war, reiste in den Sommerferien 1987 nach Italien zum Museum Vigna di Valle in Bracciano, wo mir glücklicherweise der Museumsdirektor Zugang zum Militärgelände verschaffte, um ein Original aus nächster Nähe zu besichtigen. Danach plante ich, ein Modell mit 4,2 Meter Spannweite zu bauen, und besorgte mir im Baumarkt ein Brett von 1,25×2,7 Meter, um den Rumpf aufzuzeichnen. Als mögliche Motorisierung stellte ich mir damals zwei Super-Tiger-25-ccm-Glühzünder-Motoren vor.

Immer wieder verschoben

Die Begeisterung des Wasserfliegens an Orten wie Lugano, Lutry, Schongau oder an den Ufern des Gardasees liess mich nicht los und mit grosser Freude nahm ich in all den Jahren an vielen Meetings teil. Dennoch wurde das Albatross-Projekt, selbst als 1998 am Flugtag in Altenrhein eine aus den USA angereiste Maschine unvergessliche Eindrücke hinterliess, immer weiter verschoben. 2013 griff ich wieder zum besagten grossen Brett und zum Zeichnungsstift, merkte allerdings schnell, dass eine Konstruktion des Modells mittels CAD viele Vorteile bringen würde. Der Aufwand, dies am 2D-CAD zu zeichnen, war enorm und zahlte sich rückblickend mit der zu

L'avion amphibie conçu pour le transport, la recherche et le sauvetage a été produit en tant que SA 16 A avec une envergure de 24,5 mètres. Au cours de son utilisation, un grand nombre d'entre eux ont été transformés pour atteindre une envergure de 29,5 mètres et des empennages plus grands. Ces modifications ont également été intégrées dans la production en série, désormais appelée SA 16 B. Le SA 16 B est le premier avion de ce type à être produit en série.

De 1949 à 1961, 464 appareils ont été fabriqués et utilisés dans de nombreux pays à travers le monde. Ainsi, de 1959 à 1971, l'armée allemande disposait de 8 appareils au total, stationnés à Kiel, pour les missions au-dessus de la mer du Nord et de la Baltique, et l'armée de l'air italienne de 12 Grumman SA 16 A. Après leur mise hors service, les 12 hydravions SAR peints en argent, en rouge vif et en jaune ont été répartis sur différentes bases. Sur les 140 Grumman Albatross restants, on estime que 15 à 20 sont aujourd'hui en état de vol.

Lorsque j'ai monté mes premiers modèles sur flotteurs au début des années 80, le désir de construire un Grumman Albatross s'est rapidement fait sentir. C'est ainsi qu'à l'époque où cet hydravion était encore peu connu des passionnés d'aviation et des modélistes et qu'il n'existait pas d'Internet, j'ai commencé à chercher des documents pour reproduire un modèle. Les documents à l'échelle étaient rares et les plans de construction de modèles utilisables n'étaient pas disponibles. J'ai rassemblé toute la littérature disponible et je me suis rendu pendant les vacances d'été 1987 en Italie au musée Vigna di Valle à Bracciano, où le directeur du musée m'a heureusement donné accès au terrain militaire pour voir un modèle original de près. J'ai ensuite prévu de construire un modèle de 4,2 mètres d'envergure et je me suis procuré une planche de 1,25×2,7 mètres dans un magasin de bricolage pour dessiner le fuselage. Comme motorisation possible, j'imaginais alors



erreichenden Genauigkeit bestimmt aus.

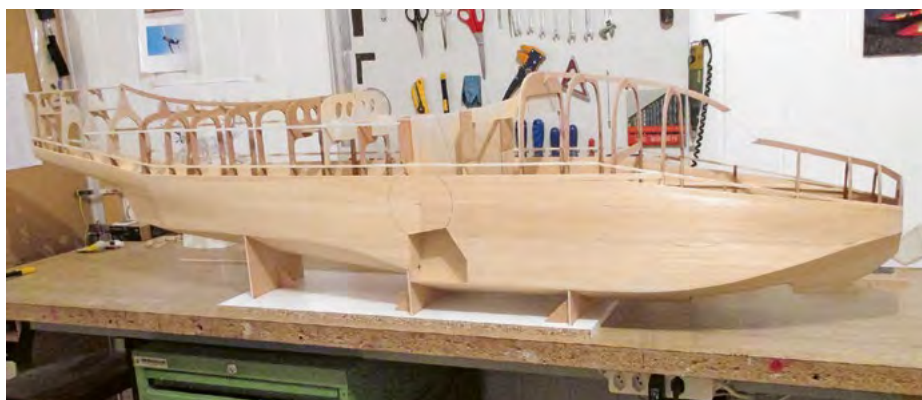
Nun lieber etwas kleiner und elektrisch: Meine Überlegungen führten zu einem Massstab 1:9 mit einer Spannweite von 3,27 Meter und Propellern in Scale-Massen von 16 Zoll Durchmesser. Eine extra beschaffte Bellanca mit 2 Metern Spannweite diente als Prüfstand und zur Auswahl von Propeller und drei verschiedenen Motorfabrikaten.

Die Auslegung

- Alle Abmessungen Scale
- Modell in Holzbauweise, Kabinenbereich; Motorhauben und Gondeln GFK
- Modell prioritär für den Einsatz auf Wasser
- Funktionierendes Einziehfahrwerk für Ein- und Auswassern und das Abstellen an Land
- Fläche zweiteilig, Leitwerke demonstrierbar für einfacheren Transport

Erbaut wie ein Boot

Den Bau begann ich im August 2014 mit dem Rumpf. Alle Spanten und Längsgurte druckte ich am Kopierer auf Papier, klebte diese platzoptimiert auf 5 Sperrholzplatten 0,5 x 1,0 Meter verschiedener Qualität und sägte alle Teile mit meiner Dekupiersäge aus. Ich erinnerte mich daran, wie mein Vater mit mir vor mehr als 45 Jahren ein Segelboot baute, und entschied mich deshalb, zuerst den unteren Teil des Rumpfes (das Boot) zu bauen und dann darauf den oberen Teil aufzusetzen. Das Beplanken mit 4 mm Balsa erfolgte grösstenteils in Leistenbauweise. Höhen- und Seitenleitwerk in üblicher Rippenbauweise folgten. Für die Fläche liess ich die Rippen bei Peges Fräservice aus den von mir gewünschten Holzarten fräsen. Dank seines super Service erhielt ich nach einigen Tagen einen perfekten Rippen-



Aufbau der oberen Rumpfhälfte.

Montage de la partie supérieure du fuselage.



Gut zu erkennende Leistenbauweise am fast fertig beplankten Rumpf.

Construction en lattes bien reconnaissable sur la coque presque terminée.

satz. Durch die spezielle Flügelgeometrie und damit verschiedene Profildicken musste eine mehrteilige Helling gebaut werden. Aus Platzgründen baute ich zuerst die rechte und dann die linke Fläche. Die zwei Hälften werden mit einem 40-mm- und einem zusätzlichen 10-mm-Strongal-Rohr verbunden und für das

deux moteurs SuperTiger 25 ccm à allumage incandescent.

Projet constamment repoussé

L'enthousiasme du vol sur l'eau dans des endroits comme Lugano, Lutry, Schongau ou sur les rives du lac de Garde ne m'a pas quitté et c'est avec grand plaisir que j'ai participé à de nombreux meetings au cours de toutes ces années. Pourtant, même lorsqu'en 1998, lors du meeting aérien d'Altenrhein, une machine venue des États-Unis m'a laissé des impressions inoubliables, le projet Albatross n'a cessé d'être repoussé. En 2013, j'ai repris la grande planche et le crayon à dessin, mais j'ai vite compris qu'une construction du modèle par CAO présenterait de nombreux avantages. Le travail de dessin sur CAO 2D était énorme, mais rétrospectivement, la précision obtenue en valait certainement la peine.

Je préférais quelque chose de plus petit et d'électrique. Mes réflexions m'ont

Technische Daten

Massstab:	1:9
Spannweite:	3,27 Meter
Länge:	2,11 Meter
Höhe:	0,87 Meter
Gewicht ohne/ mit Akku:	14,5/16,5 kg
Antrieb:	2 E-Flite P110/280 Kv
Akku:	8S-10000 mAh
Propeller:	16 x 10, 3-Blatt gegenläufig
Leistung max.:	je 1800 Watt
Baustunden gesamt:	ca.1500



Höhenleitwerk in Rippenbauweise von unten.

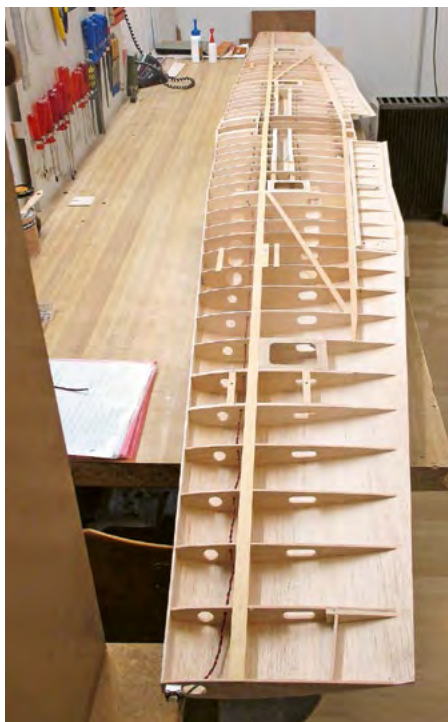
Dessous du stabilisateur en construction nervurée.

Fliegen von oben auf den Rumpf geschraubt. Die Stützwimmer schnitt und formte ich aus Styrofoam. Auch die Urformen für die Motorgondeln entstanden aus diesem Material, jene für die Motorhauben aus Balsa. Kabinen-



Seitenruder für spätere Coverall-Bespannung.

Gouverne de direction ultérieurement recouverte de Coverall.



Beide Flächenunterseiten mit Servo- und Fahrwerksaufnahme sowie Kabel für die Beleuchtung.

Les deux faces inférieures de l'aile avec le logement des servos et du train d'atterrissage ainsi que les câbles pour l'éclairage.

haube und Bugfahrwerkklappen formte ich direkt am Rohbau ab.

Mit Ausnahme von 2016 und 2017 baute ich jeden Winter an meiner Albatross, zwischendurch entstanden zusammen mit meinem Sohn Andreas etliche Flugmodelle, darunter auch noch eine Toni Clark Pitts für ihn. Im Frühjahr 2023 war dann endlich der Rohbau so weit fertig.

Neuer Anlauf im Herbst

Mit meiner Pensionierung im Juli genoss ich die freien Sommertage vielfach am See mit Fliegen und nahm mir Anfang Oktober vor, das Modell über den kommenden Winter nun definitiv fertig zu bauen. Viel Zeit verbrachte ich damit, Fahrwerksteile zu entwerfen und funktional herzustellen. Die komplexe Mechanik mit Hydraulikzylindern, die Grumman für die Albatross entwickelte, hat es in sich, die Schliess- und Ausfahrvorgänge sind im Modellmassstab nicht



Gefräster Rippensatz für die rechte Fläche.

Jeu de nervures fraisées pour l'aile droite.



Träger und Brandschott für die Motoren. Support et cloison pare-feu pour les moteurs.

conduit à une échelle de 1:9 avec une envergure de 3,27 mètres et des hélices de 16 pouces de diamètre. Un Bellanca de 2 mètres d'envergure acheté spécialement pour l'occasion a servi de banc d'essai, pour la sélection d'hélices et de trois marques de moteurs différentes.

Conception

- Toutes les dimensions à l'échelle
- Modèle et zone de la cabine en construction bois; capots moteur et nacelles en fibre de verre
- Modèle conçu en priorité pour une utilisation sur l'eau →



Styrofoam schneiden für die Stützwimmer.

Découpe du Styrofoam pour les flotteurs d'équilibre.



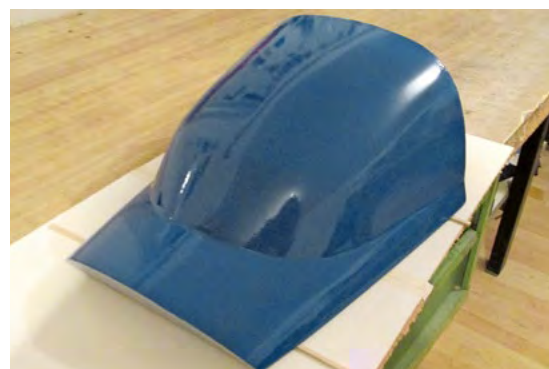
Bereits beglaste Stützwimmer. Flotteurs d'équilibre fibrés.



Styrofoam-Teile für die Motorgondeln.
Pièces en Styrofoam pour les nacelles des moteurs.



Am Rumpf herausgeschnittene Partie des Cockpits.
Partie du cockpit découpée dans le fuselage.



Daraus entstandenes Urmodell.
Obtention du modèle positif.



Mit Glasgewebe beschichtet, Oberfläche vorbereiten für das Abformen.
Revêtue de tissu de verre, la surface est préparée pour le moulage.

einfach zu realisieren. Das Fahrwerk entstand aus Aluminium, zum Teil aus Glasfaser mit Kevlar-Einlage und wird in einer Kombination elektrisch/mechanisch angetrieben. Für das Finish beglaste ich

das komplette Modell und unterzog danach den Rumpf im nahen Dorfbrunnen einem Dichtetest, um notfalls noch vor dem Lackieren nachbessern zu können. Grundieren, mehrmaliges Spachteln und Schleifen verlangte viel Durchhalten. Mithilfe meines Bruders Pankraz, er übernahm das Spritzlackieren, ich das Zutragen, fanden diese mühsamen Arbeiten ein Ende.

Schon im frühen Baustadium machte ich mir Gedanken, welches Muster ich nachbauen wollte. Die heute teils fantasievollen Bemalungen ziviler Albatrosse sagten mir nicht zu. Hätte die italienische Luftwaffe SA 16 B eingesetzt, wäre dies sicher auch eine mögliche Variante gewesen. Nach langem Hin und Her entschied ich mich für das authentisch lackierte, flugbereite, heute im Mid America Flight Museum befindliche Vor-

Fortsetzung auf Seite 12

- Train d'atterrissage rétractable fonctionnel pour la mise à l'eau, la sortie de l'eau et le stationnement à terre
- Ailes en deux parties, empennage démontable pour faciliter le transport

Construit comme un bateau

J'ai commencé la construction en août 2014 avec la coque. J'ai imprimé tous les couples et les longerons sur papier à la photocopieuse, je les ai collés sur 5 panneaux de contreplaqué de 0,5 x 1,0 mètre de différentes qualités afin d'optimiser l'espace et j'ai découpé toutes les pièces à la scie à chantourner. Je me suis souvenu de la façon dont mon père m'avait aidé à construire un voilier il y a plus de 45 ans et j'ai donc décidé de construire d'abord la partie inférieure de la coque (comme un bateau) et de poser ensuite la partie supérieure par-dessus. Le bordage avec du balsa de 4 mm a été réalisé en grande partie à l'aide de lisses de balsa. Le stabilisateur et la dérive ont ensuite été construits selon la méthode de construction habituelle à base de nervures.

Pour la surface, j'ai fait fraiser les nervures par le service de fraisage Pege dans les essences de bois que je souhaitais. Grâce à son super service, j'ai reçu un jeu de nervures parfait en quelques jours. En raison de la géométrie spéciale des ailes et donc des différentes épaisseurs de profil, il a fallu construire une cale en plusieurs parties. Pour des raisons de place, j'ai d'abord construit l'aile droite, puis la gauche. Les deux moitiés sont reliées par un tube de 40 mm et un tube Strongal supplémentaire de 10 mm vissées sur le fuselage par le haut. J'ai découpé et moulé les flotteurs de soutien dans du Styrofoam. Les moules originaux pour les nacelles de moteur ont également été réalisés dans



Probeweiser Zusammenbau auf den eigenen Beinen.
Essai de montage sur son train.



Langwieriges Grundieren, Spachteln und Schleifen.
Apprêt, masticage et ponçage de longue haleine.



Rumpf und Fläche mit ersten Schriften, eine motivierende Bauphase.
Fuselage et surface avec les premières impressions: une phase de construction motivante.



Start zum Erstflug.

En route pour le premier vol.



ce matériau, ceux pour les capots de moteur en balsa. J'ai moulé la verrière et les volets du train d'atterrissage avant directement sur le gros œuvre.

À l'exception de 2016 et 2017, j'ai construit mon Albatross chaque hiver. Entre-temps, j'ai réalisé plusieurs modèles réduits avec mon fils Andreas, dont son Pitts Toni Clark. Au printemps 2023, le gros œuvre était enfin terminé.

Nouvelle tentative en automne

Avec mon départ à la retraite en juillet, j'ai profité de mes journées d'été libres pour voler au bord du lac et j'ai décidé début octobre de terminer définitivement la construction du modèle pour l'hiver à venir. J'ai passé beaucoup de temps à concevoir les pièces du train d'atterrissage et à les fabriquer de manière fonctionnelle. La mécanique complexe avec des vérins hydrauliques que Grumman a développée pour l'Albatross est très complexe, les processus de fermeture et de déploiement ne sont pas faciles à réaliser à l'échelle du modèle. Le train d'atterrissage est en aluminium, en partie en fibre de verre avec un insert en Kevlar et est entraîné par une combinaison électrique/mécanique. Pour la finition, j'ai vitrifié l'ensemble du modèle et j'ai ensuite soumis le fuselage à un test d'étanchéité dans la fontaine du village voisin afin de pouvoir le retoucher si nécessaire avant de le peindre. L'application d'une couche de fond, le masticage et le ponçage répétés ont exigé beaucoup de persévérance. Avec l'aide de mon frère Pankraz, qui s'est chargé de la peinture au pistolet et moi de l'application, ces travaux pénibles ont pris fin.

Dès le début de la construction, je me suis demandé quel modèle je voulais reproduire. Les peintures des Albatross civils, parfois fantaisistes aujourd'hui, ne me convenaient pas. Si l'armée de l'air italienne avait utilisé des SA 16 B, cela aurait certainement été une variante possible. Après de longues discussions, je me suis décidé pour le modèle authentique, peint et en état de vol, qui se trouve aujourd'hui au Mid America Flight Museum. Malheureusement, le musée ne m'a donné que de vagues indications sur les teintes et les schémas

◀ **Das Flugbild, vom Original fast nicht zu unterscheiden.**

Réalisme de vol, presque impossible à distinguer de l'original.



Landeanflug mit gesetzten Klappen.

Approche volets sortis.



Rechtlich gesehen, ein Wasserfahrzeug bei der Rückfahrt ans Ufer.

Littéralement: une embarcation de retour sur la berge.

bild. Leider bekam ich vom Museum nur vage Angaben zu Farbtönen und Druckvorlagen. Alle Schriften und Embleme fertigte ich aus Schriftenfolie mittels Corel CAD und Schneidplotter selber.

Mit Genugtuung zum Erfolg

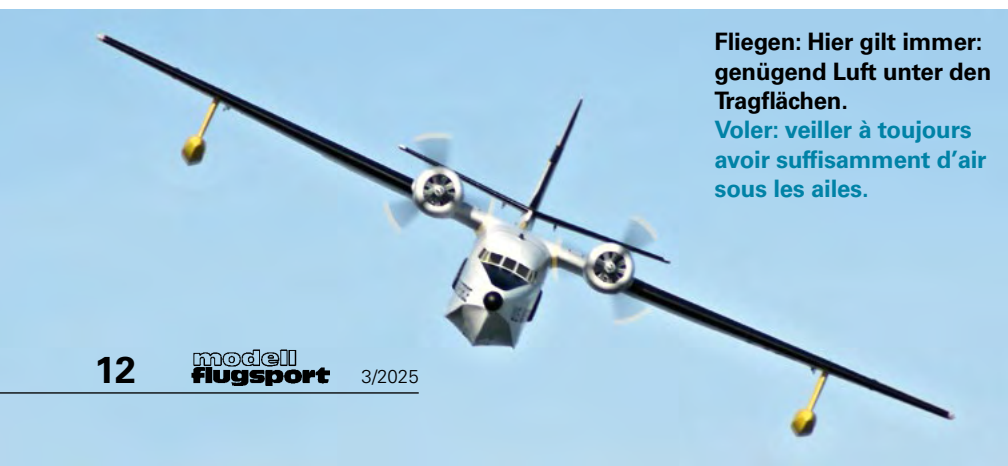
Was für ein Gefühl, Mitte Februar, fast 10 Jahre nach Baubeginn die fertige, zusammengebaute Grumman Albatross im Wohnzimmer sehen zu können. Anfang März stimmten die Bedingungen, um das Modell ein erstes Mal einzuwassern. Ich nahm mir vor, an diesem Tag einige Fahrversuche zu unternehmen und danach das Modell auf eventuellen Wassereinbruch zu prüfen. Doch die Albatross lag vorbildlich im Wasser, ging beim Beschleunigen ruhig und kontrollierbar auf Stufe. Überzeugt, dass sie fliegen wird, gab's kein Halten mehr, mit frisch geladenen Akkus startete ich unbeschwert zum Erstflug. Nach gut 9 Mi-

nuten Flug mit akzeptabler Wasserung war ich für diesen Tag mehr als zufrieden, das Projekt wurde abschliessend mit Wein und Pizza gefeiert.

Das Modell wirkt in der Luft absolut authentisch, liegt ganz ruhig und will grossräumig geflogen werden. Kunstflug ist selbstverständlich ein absolutes No-Go. Die Begeisterung des Wasserfliegens wird hier gerade beim Ab- und Anwassern mit Bugwellen und Spritzwasser sichtlich und spürbar. Bei der Fahrt im Wasser ist das Modell, welches, wie das Original, über kein Wasserruder verfügt, dank den gegenläufigen Motoren auf das Seitenruder gemischt, gut steuerbar.

Mit meinem Modell ging damit ein lang gehegter Traum in Erfüllung.

Würde ich nochmals eine Albatross bauen? Ja klar, mit einigen Modifikationen – die ersten wenigen käuflichen Bauteile liegen schon bereit. ■



Fliegen: Hier gilt immer: genügend Luft unter den Tragflächen.

Volieren: veiller à toujours avoir suffisamment d'air sous les ailes.

Données techniques

Échelle:	1:9
Envergure:	3,27 m
Longueur:	2,11 m
Hauteur:	0,87 m
Masse sans/avec accu:	14,5/16,5 kg
Moteur:	2 E-Flite P110/280 Kv
Accu:	8S-10000 mAh
Hélic:	16 X 10, 3-pales contrarotatives
Puissance max.:	1800 Watt chacun
Total heures de travail:	env.1500

d'impression. J'ai fabriqué moi-même toutes les inscriptions et les emblèmes à partir de feuilles d'écriture à l'aide de Corel CAD et d'un traceur de découpe.

De la satisfaction au succès

Quel sentiment de pouvoir voir le Grumman Albatross assemblé dans le salon à la mi-février, presque 10 ans après le début de la construction. Début mars, les conditions étaient réunies pour mettre le modèle à l'eau une première fois. J'avais prévu de faire quelques essais de navigation ce jour-là et de vérifier ensuite que le modèle n'avait pas pris l'eau. Mais l'Albatross est resté dans l'eau de manière exemplaire, il est passé à la vitesse supérieure de manière calme et contrôlable lors de l'accélération. Convaincu qu'il allait voler, je n'ai pas pu m'empêcher de décoller pour mon premier vol, les batteries fraîchement chargées. Après 9 minutes de vol et un amerrissage acceptable, j'étais plus que satisfait de ma journée.

En l'air, le modèle est absolument authentique, il est très stable et demande à être piloté dans de grands espaces. La voltige est bien entendu à proscrire absolument. L'enthousiasme du pilotage sur l'eau est visible et perceptible lors de la mise à l'eau et de l'amerrissage avec les vagues d'étrave et les éclaboussures. Lors de la navigation dans l'eau, le modèle, qui, comme l'original, n'a pas de gouvernail dans l'eau, est bien pilotable grâce aux moteurs contrarotatifs mélangés au gouvernail de direction.

Avec mon modèle, j'ai réalisé un rêve que je caressais depuis longtemps. Est-ce que je construirais à nouveau un Albatross? Oui, bien sûr, avec quelques modifications. Les premiers éléments, peu nombreux, sont déjà prêts à être commercialisés. ■

Neuigkeiten von HEBU

Demnächst trifft wieder ein Container mit spannenden Neuheiten bei uns ein – von innovativen Modellen bis hin zu praktischem Zubehör. Einige wenige Highlights können wir Ihnen hier vorstellen, der Rest findet sich in unserem Webshop. Falls Sie bestimmte Produkte vermissen, freuen wir uns, wie immer, über Vorschläge!



Extra EX300.

AF-Modell: Extra EX330

Dieses klassische Kunstflugmodell ist ideal für Piloten, die in den 3D-Kunstflug einsteigen möchten. Die Extra EX330 bietet **präzises Flugverhalten**, ist jedoch auf ein gewisses fliegerisches Können angewiesen – perfekt für **fortgeschrittene Einsteiger** und solche, die den nächsten Schritt wagen wollen. Die **stabile und leichte Konstruktion** sorgt für zuverlässige Flugeigenschaften in allen Lagen.

Freewing SR-71 & A-10

Zwei Jet-Legenden – bald bei uns erhältlich:

Die SR-71 Blackbird besticht durch ihr ikonisches Design und ihre elegante Erscheinung. Mit **zwei 70-mm-Impellern** bietet sie nicht nur **beeindruckende Optik**, sondern auch ein **packendes Flugerlebnis**.



Freewing SR-71.



FMS Super Scorpion und Beetle Car.



FMS Super Scorpion V2 und 1:12 Beetle Car

Der Super Scorpion ist ein echter **Performance-Jet** mit 90-mm-Impeller und zwei edlen **Designs**. Er verbindet **Speed und Präzision** für **ambitionierte EDF-Piloten**, jetzt in der noch verbesserten V2-Version.

Um ab und zu auch etwas bodenständig bleiben zu können, bietet sich der **detailverliebte 1:12 Beetle Car** an. Mit **Allradantrieb** und **kraftvollem Antrieb** sorgt das Modell im **klassischen Look** für jede Menge Fahrspass.

RC Plane Storage Rack – Aufbewahrungsregal für Flugmodelle

Endlich wieder an Lager: Das durchdachte Aufbewahrungsregal **schützt** deine Flugmodelle und **sorgt für Ordnung** im Hobbyraum oder in der Werkstatt. Es ist **schnell aufgebaut** und bietet eine **stabile Lösung zur platzsparenden Lagerung** – mit maximalem Nutzen.



Aufbewahrungsregal.



Über 16'000 Artikel für **kreative Momente** und **aufregende Erlebnisse**



HORIZON HOBBY / LEMACO News:

BLADE Revolution 235 CP BNF Basic with SAFE/ PNP BLH01400/BLH01450)

Key Features

- Eine aktualisierte und verbesserte Version des bewährten Blade 230 S, die einfacher zu fliegen, langlebiger und leistungsfähiger ist und sich sowohl an Heli-Einsteiger als auch an erfahrene Helikopterpiloten richtet
- Das perfekte Modell, um das Fliegen von Collective-Pitch-(CP-)Helikoptern zu erlernen, bevor du dich an Scale-, Sport- und/oder 3D-Fliegen wagst
- Komplette werkseitig montiert, probegefliegen und sofort flugbereit – kein Zusammenbau oder Einstellen erforderlich
- Normal-Modus (SAFE) sowie Stunt-1- und -2-(AS3X-) Flugmodus, zwischen denen du ganz einfach per Schalter wechseln kannst
- Einsatzbereit, um mit deinem kompatiblen Spektrum-DSMX/DSM2-Sender, Akku und Ladegerät verwendet zu werden (separat erhältlich)

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 6+ Kanal Spektrum-DSMX/DSM2-kompatible Fernsteuerung (programmierbar für Helikopter)
- (1) 3S-(11,1-V)-850-mAh-LiPo-Akku mit IC2-Anschluss (oder unter Verwendung eines IC2-Adapters, separat erhältlich)

- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät (in Verbindung mit einem geeigneten IC2-Adapter/-Ladekabel, wie SPMXCA320, separat erhältlich)

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



BLADE Revolution 235 CP BNF Basic with SAFE/ PNP BLH01400/BLH01450)

Caractéristiques principales:

- Une version mise à jour et améliorée du modèle éprouvé Blade 230S, plus facile à piloter, plus durable et plus performant pour les pilotes d'hélicoptère débutants à expérimentés
- Le modèle parfait pour apprendre à piloter des hélicoptères à pas collectif (CP) avant de passer au vol loisir, sportif et/ou vol 3D

- Entièrement assemblé en usine, testé en vol et prêt à voler dès la sortie de boîte: aucun assemblage ni configuration requis
- Modes de vol Normal (SAFE) plus Stunt 1 et 2 (AS3X) que vous pouvez facilement changer en appuyant simplement sur un interrupteur

- Prêt à l'emploi avec votre émetteur, batterie et chargeur compatibles Spektrum DSMX/DSM2 (vendus séparément)

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 longue portée à 6 canaux et plus (programmable pour les hélicoptères)
- (1) Batterie LiPo 3S 11,1 V 850 mAh avec connecteur IC2 (ou utilisez un adaptateur IC2 approprié, vendu séparément)
- (1) Chargeur LiPo compatible (plus un adaptateur/câble de charge IC2 approprié, y compris SPMXCA320, vendu séparément)

Technische Daten / Données techniques:

Hauptrotordurchmesser:	557 mm
Diamètre du rotor principal:	557 mm
Länge / Longueur:	470 mm
Höhe / Hauteur:	168 mm
Gewicht ohne Akku:	335 g
Poids sans accu:	335 g
Gewicht mit Akku:	405 g
Poids avec accu:	405 g
Motor / Moteur:	3400 Kv
Akku / Accu:	3S-(11,1-V)-850-mAh-LiPo mit IC2-Anschluss / avec connecteur IC2

Night Timber X Evolution 1,2 m BNF Basic with AS3X+ and SAFE Select/ PNP (EFL013850/EFL013875)

Key Features

- Weiterentwickelt mit Updates und Upgrades, darunter u.a. ein oberer Rumpfdeckel und verstärkte Fahrwerksfedern für zusätzlichen Komfort und Haltbarkeit
- Unglaubliche Kurzstart-(STOL-) sowie Sport- und 3D-Kunstflugeigenschaften
- Vergrößerter oberer Rumpfdeckel für einen erleichterten Akkuwechsel von 3S- bis 4S-LiPos mit 2200–3200 mAh

- Spektrum AR631+ Empfänger mit Fly-By-Telemetrie und branchenführender DSMX-Technologie
- Einfacher zu fliegen mit dem innovativen und optional nutzbaren SAFE-Select-Fluglagenschutz

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Kompatible Full-Range 5–7+ Kanal Spektrum-DSMX/DSM2-Fernsteuerung
- (1) 3S-(11,1-V-) oder (1) 4S-(14,8-V-)2200–3200-mAh-LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

Night Timber X Evolution 1,2 m BNF Basic with AS3X+ and SAFE Select/ PNP (EFL013850/EFL013875)

Caractéristiques principales:

- Évolutions et mises à jour comme: une trappe supérieure, des ressorts de train d'atterrissage robustes et bien davantage pour plus de commodité, de durabilité et de capacités
- Incroyables capacités de décollage et d'atterrissage courts (STOL) performant en vol loisir comme en voltige 3D
- Trappe supérieure plus grande et plus pratique pour accueillir facilement des batteries 3S 2200 mAh à 4S 3200 mAh

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

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 large portée 5 à 7+ canaux
- (1) LiPo 3S 11,1 V ou (1) LiPo 4S 14,8 V 2200–3200 mAh avec connecteur EC3 ou IC3
- (1) Chargeur LiPo compatible



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

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	1206 mm
Länge / Longueur:	1054 mm
Gewicht ohne Akku:	1550 g
Poids sans accu:	1550 g
Gewicht mit Akku:	1810 g
Poids avec accu:	1810 g
Motor / Moteur:	Spektrum Brushless Outrunner 2815–900 Kv 14-Pole
Akku / Accu:	3S 11,1 V oder/ou 4S 14,8 V 2200–3200 mAh LiPo battery mit/ avec EC3- oder/ou IC3-Connector



SPEKTRUM NX7e+ 14-Channel DSMX Trans- mitter Only, Black Edition (SPMR7120)

Key Features

- Unterstützung für 14 Kanäle und BNF-Modellvorlagen für eine einfache Einrichtung der meisten BNF-Flugzeuge
- Modernes Gehäusedesign mit edlem schwarzem Finish
- AS3X+ Forward Programming
- Unterstützung für Smart-Modell-Datei-Downloads
- Klappbare Antenne für kompakte Lagerung und Transport

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Kompatibler Spektrum™ - Empfänger



SPEKTRUM NX7e+ 14-Channel DSMX Trans- mitter Only, Black Edition (SPMR7120)

Caractéristiques principales:

- Prise en charge de 14 canaux et modèles de modèles BNF pour configurer facilement la plupart des avions BNF
- Conception de boîtier moderne avec une superbe finition noire
- Programmation avancée AS3X+
- Prend en charge les télé-chargements de fichiers de modèles Smart
- Antenne pliable pour un rangement et un transport compact
- Programmation Spektrum™ AirWare™ pour une programmation facile dès le déballage

Éléments complémentaires requis:

- (1) Récepteur Spektrum™ compatible



Neuigkeiten bei Leomotion.com

Diverses

Leomotion-Rucksack V2 «Double Glider» – der perfekte Begleiter für RC-Piloten

Der neue Leomotion-Rucksack V2 «Double Glider» setzt Massstäbe für alpine RC-Abenteuer! Dieser universelle Rucksack wurde speziell für den Transport von zwei RC-Segelflugmodellen entwickelt und ist ein Must-have für jeden Piloten, der in den Bergen unterwegs ist. Die überarbeitete V2-Ver-

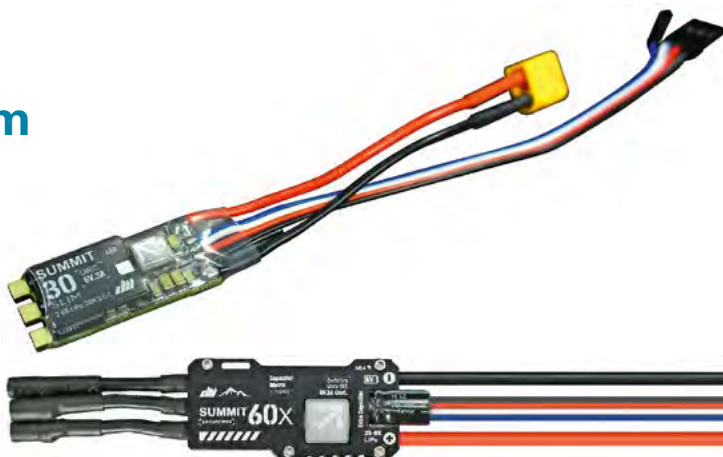


sion begeistert mit grösseren Seitentaschen, die auch voluminöse Rümpfe sicher aufnehmen. Dank der dreifachen Befestigungsmöglichkeit am Rucksack bleiben die Modelle während des Aufstiegs optimal geschützt. Das robuste, aber dennoch leichte Design sorgt für hohen Tragekomfort, selbst auf anspruchsvollen Wegen. Ob Thermikjagd oder entspanntes Fliegen – der Rucksack macht den Transport einfach und sicher. Die hochwertige Verarbeitung garantiert Langlebigkeit, auch bei häufigem Einsatz in rauer Natur. Mit einem Gewicht von nur ca. 3,3 kg bleibt der Rucksack angenehm

leicht. Die verstellbaren Gurte und die ergonomische Polsterung bieten zusätzlichen Komfort. Entwickelt in Zusammenarbeit mit REVOC, steht der Rucksack für Qualität und Funktionalität. Er ist ideal für alle, die ihre Modelle sicher in die Lüfte bringen wollen. Der Rucksack V2 ist bereit für Ihr nächstes Abenteuer! Überzeugen Sie sich selbst von diesem durchdachten Zubehör. Greifen Sie zu, bevor die Berge rufen!

Fullymax-Hochvolt-LiPo – Power für anspruchsvolle RC-Piloten

Fullymax präsentiert mit dem neuen Hochvolt-LiPo eine bahnbrechende Batterie, die speziell für leistungsstarke RC-Anwendungen entwickelt wurde. Dieser Akku liefert dank seiner Hochvolttechnologie eine beeindruckende Spannung und maximale Leistung für anspruchsvolle Manöver. Getestet vom Top-3D-Heli-Piloten Kenny Ko, überzeugt der LiPo durch Zuverlässigkeit und Langlebigkeit, selbst unter extremen Bedingungen. Mit einer Entladungsrate von bis 80C ist er ideal für High-Performance-Modelle wie Hochleistungsmodelle und 3D-Helikopter geeignet. Die hochwertige Verarbeitung garantiert eine stabile Energieabgabe und minimiert Spannungseinbrüche während des Einsatzes. Konfektioniert mit einem XH-Balancer-Stecker, bietet er Flexibilität bei der Wahl des Hochstromsteckers. Dieser Akku setzt neue Massstäbe in Sachen Leistung und Effizienz für ambitionierte RC-Piloten. Ob im Wettbewerb oder beim Freizeitflug – der Fullymax-HV-LiPo liefert die Power, die Sie brauchen.



Summit 30 und Summit 60 – Präzision und Leistung für den RC-Modellbau

Die neuen Summit-30- und Summit-60-Regler von Dualsky setzen Massstäbe im RC-Modellbau. Diese hochmodernen elektronischen Regler bieten beeindruckende Leistung für ambitionierte Modellbauer. Der Summit 30 ist für Anwendungen mit bis zu 30 Ampère ausgelegt, während der Summit 60 mühelos bis zu 60 Ampère bewältigt. Beide Modelle sind auch in der ultraleichten Ausführung «Slim» erhältlich (ab 12 g bzw. 34 g) und zeichnen sich durch ihre kompakte Bauweise und hohe Effizienz aus, was sie ideal für Flugzeuge und andere RC-Modelle macht. Dank fortschrittlicher Software sorgen sie für sanfte und präzise Motorsteuerung, selbst unter anspruchsvollen Bedingungen. Ein integriertes BEC versorgt die Empfänger Elektronik zuverlässig mit Strom. Die Regler unterstützen eine Vielzahl von Akkutypen, darunter LiPo und LiFe, und bieten flexible Programmiermöglichkeiten. Überhitzungsschutz und automatische Abschaltfunktionen garantieren Sicherheit und Langlebigkeit. Ihre einfache Handhabung macht sie sowohl für Einsteiger als auch für Profis attraktiv. Die Summit-Serie ist robust

gebaut und widersteht den Belastungen des intensiven Einsatzes. Leomotion legt grossen Wert auf Qualität, was sich in der präzisen Verarbeitung zeigt. Erleben Sie mit dem Summit 30 und Summit 60 eine neue Dimension der Kontrolle! Diese Regler sind die perfekte Wahl für alle, die Leistung und Zuverlässigkeit suchen. Lassen Sie sich von der Summit-Serie begeistern und heben Sie Ihre RC-Projekte auf das nächste Level!

G.T. Power Pro – leistungsstarke Ladegeräte für RC-Enthusiasten

Die neuen, preiswerten Ladegeräte von G.T. Power, das C6DPro ACDC 4s, 3 A, und das C6DPro ACDC 6s, 12 A, setzen Massstäbe für präzises und vielseitiges Laden im RC-Bereich. Beide Modelle kombinieren kompakte Bauweise mit modernster Technologie und sind ideal für Modellbauer, die



Wert auf Zuverlässigkeit legen. Das 4s-Modell liefert bis zu 3 Ampère und eignet sich perfekt für kleinere Akkus, während das 6s-Modell mit starken 12 Ampère auch leistungsstarke Akkus zügig lädt. Dank AC/DC-Kompatibilität (AC 230 V/ DC 12 V) sind sie flexibel ein-



setzbar – ob zu Hause oder auf dem Flugfeld.

Die Geräte unterstützen gängige Akkutypen wie LiPo, LiFe, NiMH und mehr, mit präziser Balancierung für maximale Akkulebensdauer. Ein übersichtliches Display und intuitive Bedienung machen die Handhabung kinderleicht, selbst für Einsteiger. Sicherheitsfunktionen wie Überladungs- und Kurzschlusschutz bieten zusätzlichen Komfort. Mit ihrem robusten Design und der hohen Effizienz sind

die Pro-Ladegeräte ein idealer Wegbegleiter für jeden RC-Fan.

Die neue Fox-Ultra-HV-Servo-Serie – Präzision und Kraft vereint

Leomotion präsentiert mit der Fox-Ultra-HV-Servo-Serie eine Innovation, die höchste Ansprüche im RC-Modellbau erfüllt. Diese Servos sind speziell für den Hochvoltbetrieb (4,8–8,4 V) entwickelt und bieten eine beeindruckende Kombination aus Kraft, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit. Mit Drehmomenten von bis zu 25 kg*cm eignen sie sich perfekt für anspruchsvolle Anwendungen in Flugzeugen und Helikoptern. Die Metallgetriebe sorgen für Robustheit, während die kompakte Masse (z.B. 23×9×19 mm beim 9/3.0) eine flexible Integration ermöglichen. Besonders hervorzuheben ist die präzise Steuerung, die selbst bei hohen Belastungen eine exakte Posi-



tionierung garantiert. Dank der Zusammenarbeit von Leomotion und ChocoFly wurde jedes Detail optimiert, um maximale Performance zu liefern. Die Serie umfasst Modelle wie das Ultra Fox HV 180/25Gear, Ultra Fox HV 20/25S, Ultra Fox HV 9/3.0S und Ultra Fox HV 9/3.0SW, die unterschiedliche Anforderungen abdecken. Ob Wettbewerb oder Hobby – diese Servos setzen neue Mass-

stäbe in Sachen Effizienz und Langlebigkeit. Überzeugen Sie sich selbst von der Fox-Ultra-HV-Serie und bringen Sie Ihre Projekte in eine andere Sphäre.

Sämtliche Neuheiten sind jetzt im Webshop von www.Leomotion.com erhältlich.



☐ Ich bestelle eine Gratis-Probenummer

☐ Ich bestelle ein Jahresabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)

☐ Ich bestelle ein Geschenkabonnement für CHF 48.00 inkl. MWST (Inland) resp. CHF 60.00 (Ausland)

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

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ Suisse



Adresse 1

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Datum

Unterschrift

Adresse 2 (für Empfänger des Geschenkabonnements)

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Coupon einsenden an ...

Galliedia Fachmedien AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

oder per E-Mail an ...

abo.modellflugsport@galliedia.ch

Die Drohnenstory

Emil Giezendanner

Die KZD-85-Kleinzieldrohne war für das Training der Fliegerabwehrtruppen entwickelt worden. Die Produktion belief sich auf nicht weniger als 60 Stück bei Farner Aviation Switzerland und in den Eidgenössischen Flugzeugwerken Emmen. 2022 wurde der Einsatz dieser Fluggeräte nach fast 40 erfolgreichen Jahren eingestellt. Das Ganze erscheint heute für schweizerische Verhältnisse wie ein kleines Wunder. Zum grossen Erfolg hatten insbesondere aktive Modellflieger verholfen.

Treffen der Drohnenpiloten im Fliegermuseum Oberaargau

Im Februar dieses Jahres trafen sich die «pensionierten» Drohnenlenker. Startrampe und ein gut erhaltenes Flugzeug samt Zubehör wurden durch die älteren Herren liebevoll begutachtet – das waren noch Zeiten! Neben der eindrucksvollen Installation der gesamten Zioldrohnenrüstung war natürlich auch das Museum eine Augenweide.

Die Schweiz in den 80er-Jahren

Die Jugendunruhen 1980 standen am Anfang dieser Dekade

und waren nicht die einzigen politischen und gesellschaftlichen Probleme der Schweiz. Dafür standen im Sport immer wieder unsere Skifahrerinnen und Skifahrer – im Gegensatz etwa zu den Fussballern – im Rampenlicht als siegreiche Eidgenossen. Sie räumten 1987 an den Weltmeisterschaften in grosser Zahl die Medaillen ab. 1984 wählte die Bundesversammlung mit Elisabeth Kopp erstmals eine Frau in den Bun-

Installation der Zioldrohne im Fliegermuseum Oberaargau bei der Firma Daetwyler. ►



Technische Daten:

Spannweite:	2,48 m
Rumpflänge:	2,17 m
Abfluggewicht:	27,64 kg





Eine KZD-85-Drohne auf der Startrampe.



Motor 1 Zylinder Husquarna, 2-Takt mit mit ca. 11 kp Schub, gestartet mit einem Elektro-Anlasser.

desrat. Im selben Jahr landet Papst Johannes Paul II. auf dem Flughafen Sion zu einem Besuch. Die Landesverteidigung geriet in diesen Jahren zusehends unter Druck. Mit der Initiative zur Abschaffung der Armee (1989), die mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 64,4% abgelehnt wurde, war ein vorläufiger Höhepunkt er-

reicht – von weiteren endlosen Streitereien – zum Beispiel zu Flugzeugbeschaffungen – einmal abgesehen.

Drohnenbeschaffung in «militärkritischen» Zeiten

Die ganze Geschichte rund um die Drohnen liest sich für mich heute wie ein politisches Märchen, und dies nicht nur wegen der relativ günstigen Beschaffungskosten. Eine kleine, 17-köpfige Truppe von Drohnenlenkern des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) wurde ohne Medienspektakel ausgebildet und diente der Fliegerabwehrtruppe bei jedem Wetter, sofern die Sichtbedingungen dies zuließen. Im Juni dieses Jahres werden es genau 40 Jahre her sein, dass die KZD-85-Drohnen und ihre Einsatzmöglichkeiten in Saa-

nen erstmals öffentlich vorgeführt wurden. Insgesamt sind 7350 Flüge mit einer Gesamtflugzeit von 3350 Stunden absolviert worden.

Flugtraining mit Modellflugzeugen

Die Anforderungen an die Drohnenpiloten für einer realistische Zieldarstellung waren sehr hoch. Eine ganz besondere Herausforderung war die grosse Flugdistanz von bis zu 2100 Metern. Diese Distanzen waren für die Richtflüge der 35-mm-Flab-Kanonen erforderlich. Während der 30 Minuten dauernden Einsätze war höchste Konzentration angesagt. Geflogen wurde bei Regen, Schnee und Temperaturen von bis zu minus 20 Grad. Verhältnisse, bei denen manntragende Zielflugzeuge oftmals nicht zum Einsatz kommen konnten. Dass solche Operationen nicht ohne gründliche Schulung mit ferngesteuerten Modellflugzeugen kaum zum Erfolg geführt hätten, war schnell einmal klar. Der für die (Grund-)Ausbildung zuständige und versierte Modellflieger Ernst Dällenbach konnte bereits ab 1983 mit der Schulung beginnen. Ihm standen in einer ersten Phase ein gutes Dutzend Marabu-Trainer zur Verfügung und später weitere, schnellere Kunstflugmodelle. Die Ausbildung wurde mit dem KZD-85-Brevet abgeschlossen. Bereits für die Selektion mussten einfache, aber sichere Start- und Landeverfahren vorgeführt werden. Die Drohnenlenker waren Angestellte des Bundesamtes für Militärflugplätze und mit einer Ausnahme alles Modellflieger. Im Verlaufe der Ausbildung wurden auch anspruchsvollere F3A-Kunstflugfiguren geübt. Kunstflugtraining hat bekanntlich schon aus mancher brenzligen Situation gerettet. Die Drohnentruppe war auf verschiedenen Plätzen in der ganzen Schweiz während vieler Wochen fernab vom Wohnort im Einsatz. Ein Kriterium, das zahlreiche Interessenten von einem Engagement abgehalten hat. →



Startphase am Katapult.



Drohnenstarttrampe im Rahmen eines Flab-Schiessens der Fliegerabwehrtruppe. Die Starttrampe ist auf einem Materialtransporter faltbar montiert. Der Wagen enthält alles wichtige (Ersatz-)Material für den Einsatz auf verschiedenen Plätzen.



Nicht alle Landungen sind geglückt.



KZD-85 im Gebirge. ►



Auch nicht alle Fallschirmlandungen.



Ernst Dällenbach – während eines Wintereinsatzes – war für die Ausbildung zuständig.



Fröhliches Lernen ist wichtig. Unser Bild zeigt den zweifachen F3A-Weltmeister Bruno Giezendanner mit Schülern.

Modellflieger kaum erwähnt

In verschiedenen Medien wie «Aero Revue», «SkyNews» und internen Berichten des Militärs wurde wohl über Modellflugzeuge geschrieben: Das Wort «Modellflieger» ist hingegen kaum zu finden. Ohne die grosse Erfahrung jedoch und deren oft sehr idealistischen Einsatz wäre die ganze Sache nie zum Tragen gekommen. Etwas nachdenklich ist für mich der Bericht in der «Aero Revue 3/1985» zum Modellflug «Drohnen im Dienste der Landesverteidigung» mit etlichen technischen Ausführungen bis hin zu den Marschflugkörpern. Über die Leistungen der Modellflieger, die schon damals zum

AeCS gehörten, als wohl wichtigsten Beitrag zur KZD-85-Story habe ich nichts finden können. Fast könnte man glauben, dass sich die grossen Aviatiker über die Minipiloten ein wenig schämten. Deshalb bin ich sicher nicht allein, der den damaligen Drohnenpiloten für ihren wichtigen Beitrag zur Landesverteidigung meine Hochachtung und meinen Dank aussprechen möchte. Gerade im heutigen Zeitalter der Bürokratie wären Nachahmungen gesucht.

Fotos: Ueli Müller, Ernst Dällenbach und weitere

Quellen: «SkyNews», «Aero Revue» und weitere, nicht identifizierte Produkte

Weiter als die EASA-Juristen

Die Juristen der EASA (European Union Aviation Safety Agency), und mit ihr die meisten Länder und – leider – auch Modellflugverbände, konnten keine technischen Unterschiede zwischen Modellflugzeugen und Drohnen ausmachen – ist ja eigentlich logisch. Das Einfachste ist, man wirft alle in denselben Kessel. Die Zuständigen des Bundesamtes für Militärflugplätze benannten ihre Fluggeräte KZD-85 vor 40 Jahren bereits Drohnen. Die einzige korrekte Antwort auf die Gretchenfrage: Nicht die Technik der Fluggeräte entscheidet – sondern deren Einsatz, die Operation.

Am Anfang wurde der legendäre Marabu-Trainer als Übungsflugzeug eingesetzt.



Udet Flamingo

Manfred Dittmayer, Wolfgang Semler

Aeronaut Udet Flamingo – reloaded

Das Modell des Udet Flamingo ist ein Klassiker von Aeronaut und erschien erstmals in den frühen 1970er-Jahren im Programm des bekannten Herstellers. Bis vor Kurzem wurde das Modell fast unverändert vertrieben. Zum 100-jährigen Jubiläum der Firma Aeronaut erfolgte eine komplette Neukonstruktion des Udet Flamingo. Dabei wird das Modell nun komplett aus Laserteilen aufgebaut und als Antrieb kommt nun anstelle des Verbrenners ein 35-mm-Elektromotor zum Einsatz.

Bautechnik sowie die Komponenten sind nun Stand der Technik, wodurch der Aufbau sehr einfach durch Stecktechnik erfolgen kann. Besonders

originell ist die aus Laserteilen bestehende Sternmotor-Attrappe. Dadurch ergibt sich ein sehr realistisches Aussehen des Modells. Neben der Optimierung der Tragflächenkonstruktion wurden dem Modell Querruder spendiert.

Das Original

Das manntragende Vorbild mit der Bezeichnung U12 entstand unter der Leitung von Chefkonstrukteur Hans Henry Herrmann bei der Udet Flugzeugbau GmbH im Jahre 1925. Die U12 war als Schulungsflugzeug sehr verbreitet und erfreute sich bei den damaligen Flugschulen und Schülern wie Heinz Rühmann, Elly Beinhorn und Thea Rasche grosser Beliebtheit. Auch in der Verkehrsfliegerschule Schleissheim war

der Flamingo das Standard-Schulflugzeug. Ernst Udet, der Miteigentümer der Flugzeugfirma war, flog den Flamingo in roter Farbgebung und der Kennung D 822 bei seinen internationalen Kunstflugvorführungen mit grossem Erfolg. Eine noch bis heute bekannte Flugeinlage war das Aufheben

eines «Taschentuches» vom Boden im Vorbeiflug. Der Flamingo wurde, wie damals Stand der Technik, in Holzbauweise gefertigt und mit Gewebe bespannt. Angetrieben wurde der Flamingo von einem Siebenzylinder-Sternmotor Siemens-Halske Sh11 mit 96 PS. Eine flugfähige Replica des



Udet Flamingo im Deutschen Museum, Flugwerft Schleissheim (das Bild ist eventuell urheberrechtlich geschützt).





Fein säuberlich nach Baugruppen geordnet und verpackt kommt der Bausatz des Udet Flamingo beim Kunden an. Die reich bebilderte Bauanleitung und ausführliche Beschreibung helfen beim schnellen Aufbau des Modells.

Flamingo steht in der «Flugwerft Schleissheim» des Deutschen Museums.

Lieferumfang

Geliefert wird das Modell als klassischer Modellbaukasten mit vielen Brettchen und Leisten sowie einem umfangreichen Zubehör. Die einzelnen Bauteile für Rumpf, Leitwerke und Tragfläche sind lasergeschnitten und sauber nach Baugruppen mit Folie verpackt. Sie muss man vor der Verarbeitung aus dem Rahmen heraustrennen und leicht überschleifen. Die umfangreiche Bauanleitung beinhaltet schrittweise die einzelnen Baustufen sowie das dafür benötigte Material.

Baubeginn

Begonnen wird mit dem Aufbau des Rumpfes. Die Rumpfseitenwände bestehen aus einer Kombination von Pappelspertholz und Balsa, wobei das Sperrholz beim vorderen Rumpfbereich zum Einsatz kommt. Hier befindet sich auch die Akkuaufnahme und das Servobrettchen, sie sind ebenfalls aus Pappelspertholz hergestellt.

Im rückwärtigen Rumpfbereich, der aus Balsaholz besteht, werden die formgebenden Spanten eingesetzt und mit Weissleim verklebt. An dieser Stelle sei angemerkt, dass sämtliche Verklebungen mittels Weissleim erfolgen. Er besitzt eine hohe Festigkeit bei geringem Gewicht. Nach dem Aushärten bleibt er elastisch, wodurch er sich als idealer Klebstoff für die im Flug auftretenden Belastungen eignet.

Nach dem Zusammenfügen der beiden Rumpfseitenteile werden an der Rumpfunterseite Verstärkungsleisten eingeklebt. Sie kommen im Bereich des Tragflächenanschnitts und des Motorträgers zum Einsatz. Eigentlich sollten jetzt an dieser Stelle die Baldachinstreben eingeklebt werden. Doch ist es ratsam, diesen Arbeitsschritt auf später zu verschieben. Einerseits geht das Bügeln des Rumpfes leichter, andererseits auch der Einbau der Servos für das Höhen- und Seitenruder. Anschliessend geht es mit dem Bau des Rumpfdeckels weiter. Er besteht aus einem Rahmen, der eine Beplankung erhält. Der Rahmen

wird zunächst am Rumpf mittels Klebebandes fixiert und anschliessend beplankt. Im selben Arbeitsschritt erfolgt auch die Beplankung des oberen rückwärtigen Teils des Rumpfes. Bevor der untere Teil des Rumpfes beplankt wird, müssen die beiden Bowdenzugrohre eingebaut werden. Damit sind die Arbeiten am Rumpf vorerst erledigt und wir können uns dem Aufbau des Leitwerks zuwenden.

Leitwerksaufbau

Der Aufbau erfolgt in Stäbchenbauweise mit fünf Millimeter Balsa. Da die einzelnen Teile be-

reits die richtige Länge besitzen und die Nasen-Endleiste mit Nuten ausgeführt sind, wird kein Bauplan als Unterlage benötigt. Man kann den Bau direkt auf einem ebenen, mit Plastikfolie bespannten Baubrett durchführen. Nach dem gleichen Prinzip kann der Aufbau der beiden Ruderhälften erfolgen. Zur Verbindung der beiden Hälften kommen zwei 5x3 mm Kieferleisten zum Einsatz.

Bau der Tragfläche

Beim Bausatz des Udet Flamingo handelt es sich um einen mehrteiligen Tragflächenaufbau. Bestehend aus dem oberen/unteren Tragflächenmittelsstück sowie der oberen und unteren Tragflächenteile. Bei der Bauweise von Aeronaut ist vorteilhaft, dass die einzelnen Elemente laut Bauanleitung nur zusammengefügt werden müssen. Somit ergeben sich die einzelnen Tragflächenkomponenten ganz von selbst. Dafür wird nur eine ebene Unterlage benötigt und man muss keinen Plan aufpinnen. Der Bau selbst geht sehr zügig und man kommt rasch voran. Aufpassen muss man jedoch bei der Verwendung der einzelnen Rippen und hier genau auf die Bezeichnung derer achten. Auf den ersten Blick schauen sie alle gleich aus, doch haben sie unterschiedliche Funktionen. So z.B. zur Aufnahme des Torsionsstiftes oder des Querruderservos. Aufpassen muss man bei der Tragfläche, da diese die Wurzelrippe ist und schräg eingesetzt werden



Der fertige Rumpf mit den beiden Baldachinstreben, Rumpfdeckel und oberer/unterer Beplankung ist bereit zum Bügeln.



Das Höhenleitwerk wird in Stäbchenbauweise hergestellt und ist dadurch besonders leicht. Dies ist beim Udet Flamingo für die Einhaltung des Schwerpunkts besonders wichtig. Denn das Heck darf nicht zu schwer werden.



In gleicher Bauweise wie das Höhenleitwerk wird das Seitenleitwerk aufgebaut. Auch hier gilt es auf das Gewicht zu achten, damit es nicht zu schwer wird.



Damit die Bügelfolie an den Randbögen leichter aufgebracht werden kann, sind an dieser Stelle kleine Rippenstücke hilfreich.



Für den Aufbau der vier Tragflächenhälften wird eine gerade verzugsfreie Unterlage benötigt. Auch hier findet keine Planunterlage Verwendung, da sich die Anordnung der Rippen aufgrund der durchdachten Konstruktionsweise von selbst ergibt.

muss. Hier wäre eine Schablone hilfreich, damit alle vier Tragflächenteile den gleichen Winkel erhalten. Am besten, man fertigt sich selbst eine an. Damit ist bei allen vier Tragflächenhälften der richtige Anstellwinkel zwischen Rumpf bzw. Baldachin und Tragfläche sichergestellt. Beim äusseren Randbogen ist es empfehlenswert, Rippen aus Restmaterial zwischen letzter Rippe und Randbogen zu setzen. Sie verhindern beim späteren Bespannen das Einfallen der Bügelfolie. Nach dem Aufbringen der oberen und unteren Beplankung und der Rippenauf-

leimer ist eine Tragflächenhälfte fertig. Die vorherangeführten Arbeitsschritte müssen für die drei weiteren Tragflächenteile wiederholt werden. Zum Abschluss werden auf den beiden unteren Tragflächenteilen die Buchten samt Servorahmen für die Querruder eingebaut. An dieser Stelle empfiehlt es sich, auch gleich die Kabel zur Ansteuerung der Servos einzuziehen, da dies nach dem Aufbringen der Bügelfolie nicht ganz so einfach ist. Zum Thema Querruder gehört auch das Herausrennen und Verkasten der Querruder bei allen vier Tragflächenhälften.

Aufbau der Motorattrappe

Der Zusammenbau der Motorattrappe kann eigentlich bereits als eigener Bausatz bezeichnet werden. Daher ist es nicht verwunderlich, dass alle Einzelteile separat verpackt dem Flamingobausatz beigelegt sind. Begonnen wird der Aufbau mit dem Verkleben der beiden Ringspannten. Auf ihnen werden die sieben Zylinderkopffüsse aufgesetzt, in denen anschliessend die Zylindertürme samt Rippen eingesetzt werden. An die Vorderseite kommen danach noch die Stösselstangen und auf der Oberseite der Zylinder die jeweiligen Gehäusedeckel. Nachdem der E-Motor am Kopfspannt montiert wurde, kann bereits das Anpassen der Motorattrappe erfolgen. Dabei kommen zwei Aufdoppler ins Spiel, mit dessen Hilfe die genaue Anpassung der Attrappe an den Kopfspannt erfolgen kann. Zum Schluss sollte man noch prüfen, ob der Aussenläuferantrieb sich frei bewegen kann und nirgends an der Attrappe streift. Endgültig fixiert wird die Motorattrappe mit Hilfe von zwei M15-Schrauben.

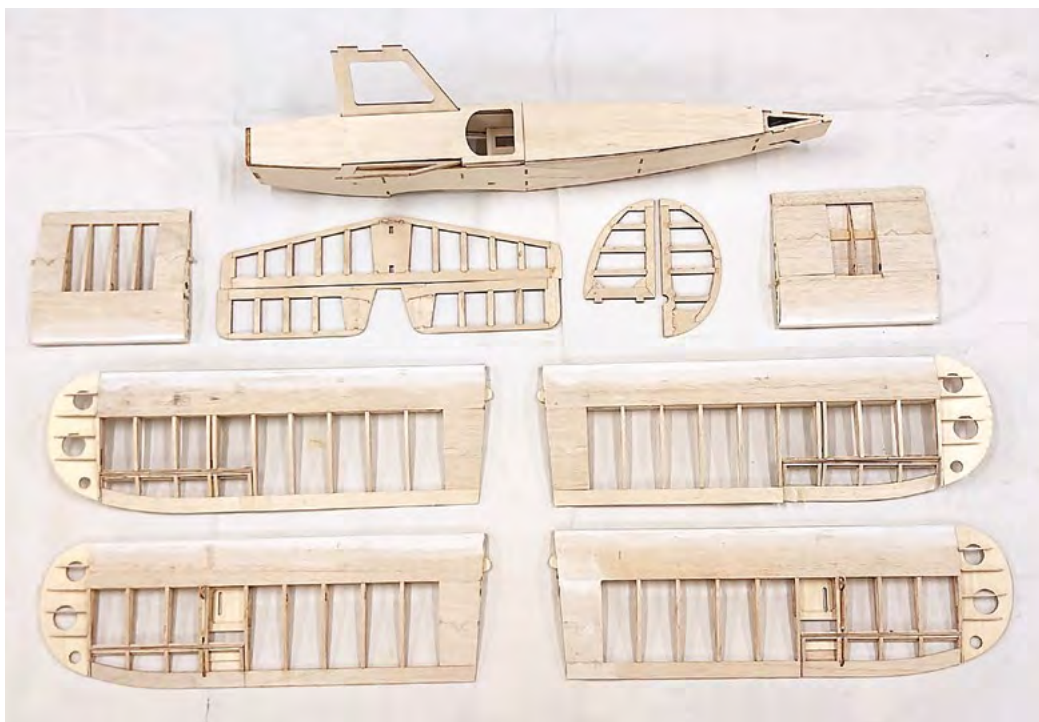
Abschlussarbeiten

Zunächst starten diese mit dem Bespannen der einzelnen Komponenten mit Bügelfolie. Alternativ kann auch die Bespannung mit Gewebe erfol-

gen. In unserem Fall kommt Bügelfolie von Oracover zur Anwendung. Gemäss Vorlagen aus dem Internet wird der Udet Flamingo in den Farben Rot-Silber bespannt. Die zugehörigen Kennungen und Schriftzüge stammen von einem Fliegerfreund, der über eine gute Quelle betreffend Plottausdrucke verfügt. Nach der Fertigstellung der Bügelarbeiten kann das Zusammenfügen der einzelnen Komponenten in Angriff genommen werden. Im ersten Arbeitsschritt erhält der obere Rumpfdeckel im vorderen Bereich einen drei Millimeter grossen Buchendübel und an der Rückseite zwei Magnete. Sie halten den Rumpfdeckel während des Fluges in seiner Position.

Tragflächenmittelstück

Im nächsten Schritt werden das untere und obere Tragflächenmittelstück mit dem Rumpf verbunden. Das untere Tragflächenmittelstück wird in den Rumpfausschnitt geklebt. Dabei muss man auf die Zentrierung achten, damit es links und rechts vom Rumpf gleich herausragt. Auch beim oberen Tragflächenmittelstück muss auf die Zentrierung geachtet werden und dass es exakt aufliegt bzw. nicht verdreht ist. Das Höhen- und Seitenruder wird mittels Klebebandes an der Dämpfungsfläche ange-



Der fertige Rohbau des Flamingo Udet vor dem Bügeln mit Folie. An manchen Stellen erfolgte das Ausgleichen mit Spachtelmasse und Verschleifen, um einen nahtlosen Übergang zu erreichen.

Technische Daten

Spannweite:	ca. 1,310 mm
Rumpflänge:	ca. 910 mm
Fluggewicht:	ab ca. 1650 g
Flächeninhalt:	ca. 50 dm ²
Flächenbelastung:	ca. 37 g/dm ²
Propeller:	CAMcarbon Light Prop 12x6"

schlagen. Dabei muss man auf eine freie Beweglichkeit der Ruder achten. Gegebenfalls muss hier ein wenig Nachar-

beit erfolgen. An dieser Stelle kann auch gleich die Anlenkung der beiden Ruder hergestellt werden.

Hauptfahrwerk

Anschließend wird das Hauptfahrwerk samt den Rädern eingebaut bzw. hergestellt. Zur Anfertigung der Räder liegt dem Bausatz eine Kartonschablone bei, mit dessen Hilfe man die Reifen erstellt. Dabei kürzt man die Neoprenstreifen auf die in der Anleitung angegebene Länge ab und legt diese anschließend in die Schablone und verklebt diese mit Sekundenkleber. Die Trennstelle sollte sich auf dem abgeflachten Teil der Schablone befinden. Aufpassen muss man beim Abtrennen der Neoprenstreifen, da-

mit man einen geraden Schnitt erhält. Besser ist es, hier ein wenig mehr abzuschneiden und dann nachzubearbeiten, damit man eine schöne Trennfläche erhält. Nach dem Aushärten des Klebers kann der Reifen auf die Felge aufgezogen und mittels Sekundenkleber gesichert werden. Das Hauptfahrwerk besteht aus vorgebogenen Fahrwerksbeinen aus Stahl. Sie werden in die dafür an der Rumpfunterseite vorgesehenen Nuten eingelegt und mittig ausgerichtet. Im Anschluss erfolgt das Verschliessen der Nuten durch die Fahrwerkshalterung.

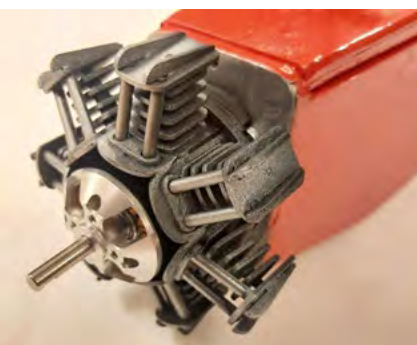
Tragflächenmontage

Nachdem sämtliche Arbeiten an den vier Tragflächenhälften und am Mittelstück abgeschlossen sind, kann die Montage erfolgen. Für eine stabile Verbindung sorgen Steckungsröhrchen, an denen die Tragflächenhälften aufgeschoben und mittels Klebeband gesichert werden. Nun kann die Montage der beiden äusseren Streben erfolgen und die Verbindungsstäbe zur Anlenkung der oberen Querruder können eingehängt werden. Die genaue Vorgehensweise bei den genannten Schritten ist in der Bauanleitung exakt beschrieben. Den letzten Schritt der Arbeiten bildet der Einbau der Cockpitscheibe, sie ist im Bausatz ebenfalls enthalten. Wer will, der kann dem Cockpit noch eine passende Pilotenfigur spendieren. Nach Einbau des individuellen Empfängers und Programmierung der Funktionen kann es bereits hinaus zum ersten Flug auf den Modellflugplatz gehen.

Flugerprobung

Die milden Wintermonate in diesem Jahr erlaubten ein fast durchgängiges Fliegen am Modellflugplatz. Somit konnten Anfang März die ersten Flüge mit dem Udet Flamingo stattfinden. Dabei tat er genau das, was man von ihm erwartete: einfach fliegen und das sehr gut. Der Flamingo liegt ausgezeichnet in der Luft und der von Aeronaut empfohlene Antrieb besitzt viel Leistung.

PS: Am «Taschentuchaufheben» arbeiten wir noch...



Die fertiggestellte Motorattrappe samt Antriebsmotor nach dem Anpassen der Unterlegscheiben. Dabei ist auf einen störungsfreien Lauf des Motors ohne Schleifen des Rotors an der Attrappe zu achten.





Nick Zirolì Curtiss P-40 E im Massstab 1:4,8

Dani Baumann

Da ich bereits seit einigen Jahren eine Mitsubishi Zero von Zirolì im Hangar habe, kam der Wunsch auf, den damaligen Rivalen – eben eine Curtiss P-40 – ebenfalls von Zirolì, in kompletter Holzbauweise zu bauen. Als Vorlage diente mir eine Curtiss P-40 M des American Airpower Museum, Farmingdale/ NY. Dazu später mehr.

Vor zwei Jahren dann habe ich bei Zirolì in den USA sowohl Plan als auch einige Kunststoffteile direkt bestellt und bei Fun-Modellbau in Deutschland einen Holzbausatz dazu geordert.

Baubeginn: Grundsätzlich sind Zirolì-Bausätze relativ einfach aufzubauen, doch muss man einiges dazu beachten.

Die Pläne sind aus den 80ern, entsprechend genau sind auch die Holzteile, und einige konstruktive Ideen von Nick Zirolì sind nach heutigem Standard einfach nicht mehr sicher.

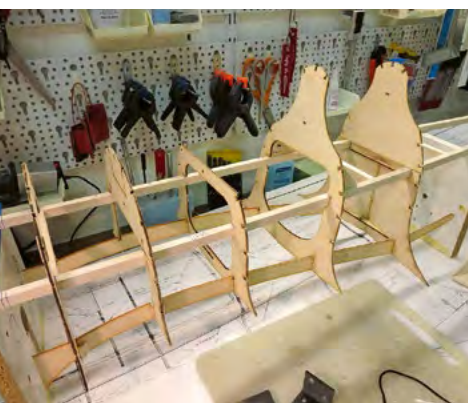
Dazu ist ein einteiliger Flügel im Plan vorgesehen und die Anlenkung der Höhenruder erfolgt mittels Schubstangen – hier gehören meiner Ansicht nach entsprechende Servos di-

rekt in die Dämpfungsflächen. Da ich nicht zu den ganz Schnellen beim Bauen zähle, zog sich der Bau nur langsam – dafür aber stetig – dahin. Ich wollte den Flügel in drei Teilen, damit der Flieger auf eigenen Beinen stehen kann. Somit musste ich einige Anpassungen vornehmen, dies vor allem weil die P-40 das Hauptfahrwerk um 90 Grad rotierend nach hinten einzieht (ähnlich der Corsair) und ich noch Platz für die Flügelsteckung brauchte.

Ebenso ist Zirolì auf Robart-Fahrwerke angepasst und ich verwende hier ein älteres WABO-Pneumatikfahrwerk, welches wesentlich solider ist

und auch bessere Dämpfungseigenschaften besitzt, das aber nicht in die vorgesehene Aufnahme passt.

So nach und nach sah das Ganze dann langsam aus wie eine P-40 und ich konnte sowohl Flügel wie auch Rumpf mit Balsaholz beplanken und anschließend mit einem Glasgewebe von 80 g überziehen. Dann sah das Ganze in etwa so aus: Wenn es etwas im Modellbau gibt, das ich wirklich am liebsten weglassen würde, dann ist es das Schleifen und Spachteln einer GFK-Oberfläche. Aber was sein muss, muss eben sein. Ich verwende Arweitex-Spachtel, mit dem sich



Rumpfgerippe





Tragfläche mit Rumpf, beglast und geschliffen.

die Stoffstruktur relativ gut überdecken lässt und der eine sehr gute Basis für die spätere Lackierung bildet.

Grundiert habe ich das gesamte Modell mit Kunstharzemail, das zwar wesentlich länger zum Durchtrocknen benötigt, dafür aber eine sehr strapazierfähige Lackoberfläche bildet.

Lackierung: Die gesamte Lackierung habe ich mit der Schaumstoffwalze gerollt, was zu einem – zumindest für mich – sehr akzeptablen Resultat geführt hat und keinen Farbnebel im gesamten Hobbyraum hinterlässt. Das typische Haifischmaul habe ich lackiert und geklebt.

Als Vorlage wollte ich eigentlich eine P-40 des American Airpower Museum aus New York – nämlich «the Jacky C.2» – mit den entsprechenden Markierungen verwenden. Trotz mehrmaligem Kontakt via E-Mail habe ich von den Amis jedoch

keine Antwort erhalten und somit wurde diese Vorlage ein wenig angepasst.

Der fliegende Tiger sowie das Sharkmouth vorne waren zwingend, ebenso das Muster der Camouflage und anstelle von «Jacky C» verwende ich den Namen meiner Frau. Das soll bekanntlich Glück bringen. Zu guter Letzt wurden noch einige Hundert Niete mit dem Lötkolben eingebrannt und das gesamte Modell mit Vallejo-Wasserfarbe mit dem nötigen Weathering versehen.

Motorisiert wird die P-40 mit einem ZG 62-PCI, der seine Leistung an einen 24x10-Kohlepropeller abgibt.

Das ist zwar nicht scale, aber in Verbindung mit einem Edelstahltopf von Toni Clark äußerst leise und von der Performance her in der Luft mehr als ausreichend.

Persönlich finde ich es sowieso absolut unnötig, einen Warbird massiv zu übermotorisieren,



Lackierung



Dani Baumann mit seiner Curtiss P-40.

um dann mit einem heulenden Prop im Überschallbereich über den Platz zu heizen. Scale geht anders meiner Ansicht nach.

Beim Erstflug hatte ich auch als «alter Hase» mit über 30 Jah-

ren Modellflugerfahrung trotzdem eine gehörige Portion Nervosität, die jedoch völlig unnötig war.

Mit einer Spannweite von 238 cm und einem Abfluggewicht von 12,5 kg lässt sich der

Flieger absolut vorbildgetreu fliegen. Wichtig dabei ist einfach ein weiträumiger Flugstil und keine hektischen Manöver.

Auch die Landung ist absolut problemlos, sofern man im-

mer mit Gas bis an die Pisten-schwelle fliegt und erst dann den Hebel zurücknimmt.

Abschliessend hat sich die ganze Arbeit mehr als gelohnt und die Curtiss P-40 ist eine absolute Bereicherung in meinem Hangar.

Bedanken möchte ich mich zum Schluss noch vor allem bei meiner Frau für ihre Engelsge-duld und bei Markus und Rodi-to Nussbaumer für die tollen Film- und Fotoaufnahmen. ■



The Betty B.2



Play video ►

Balsa- und Kieferleisten
- Sonderlängen bis 3 m
- in Millimeter und Zoll

Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau
www.balsa.ch

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

Aufzugsschiene für Antriebsgummi

Peter Ziegler

Gummimotorangetriebene Modelle sind eine faszinierende Sparte unseres Hobbys. Da spielt es keine Rolle, ob sie einer der FAI-Klassen (F1B, F1D, Coupe d'Hiver) oder einer anderen Klasse (Peanut, Walnut, Kit-Scale, Jumbo-Scale, P30 etc.) angehören.

Allen eigen ist der Antrieb aus Gummifäden, welche, sobald im Modell fixiert, aufgezogen werden müssen. Dazu gibt es verschiedene Methoden, wie die **Bilder 1 bis 5 zeigen**.

Bei all diesen Methoden schwebt immer die Beschädi-

gung oder gar Zerstörung des Modells bei einem Gummiriss in der Luft. Dies trotz entsprechender Vorbereitung der Gummifäden mit Recken, Schmieren, Anpassen der Umdrehungen. Gummis sind nun mal Verbrauchsmaterial.

Ich habe mir Gedanken gemacht, wie ich dieses Risiko umgehen kann, wenn ich den Antriebsstrang ausserhalb des Modells aufziehe und in aufgezogenen Zustand in das Modell einführe und fixiere.

Meine seit Jahren angewandte Lösung: eine Aufzugsschiene aus einem Alu-U-Profil. Entsprechend der nutzbaren

Rumpflänge wird das Aluprofil (im Baumarkt in diversen Dimensionen erhältlich) mit etwas Überlänge zugeschnitten und an beiden Enden mit einer Einkerbung versehen. Diese werden später erweitert, um Bobine und Sperrstift aufzunehmen. Die Überlänge ist notwendig, da ein Anschlag auf die Schiene geklebt wird.

Der rohbaufertige, unbespannte Rumpf wird vorbereitet. Der vorgesehene Anker aus einem Rundstab wird durch ein Messing- oder Alurohr ersetzt. Von diesem wird ein Stück abgetrennt und entsprechend der lichten Weite des U-Profils bearbeitet (**Bild 6**).

Das restliche Stück zweigeteilt. Die drei Teile werden auf einen Schaschlikspiess aufgefädelt und in die Bohrungen der Rumpfverstärkungen gesteckt. Nun wird die Aluschiene eingeführt und im Schraubstock fixiert. Der Rumpf hängt nun an der Schiene und der Anschlag beim Rumpfkopf kann auf die Schiene geklebt werden. ■

Weitere Bilder auf der nächsten Doppelseite →



1



2



3



8



4



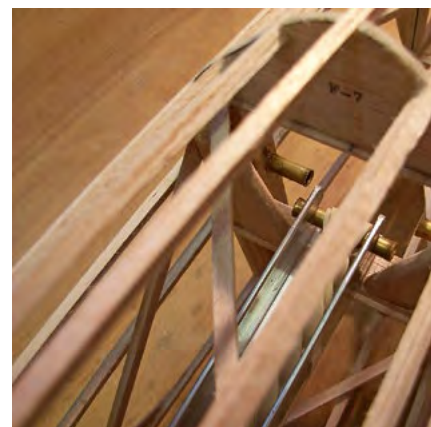
5



7



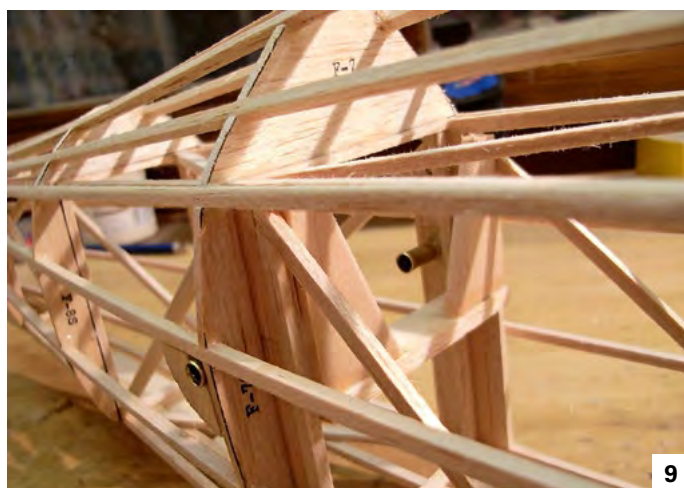
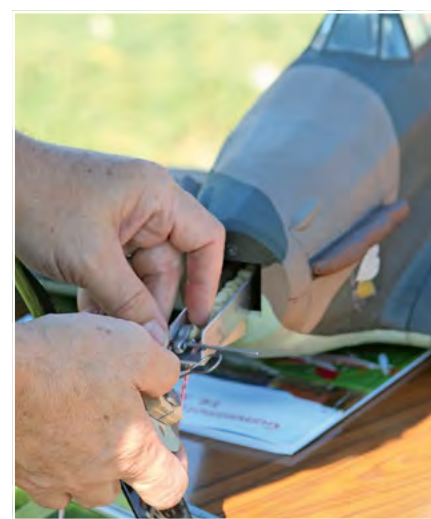
10



6



11



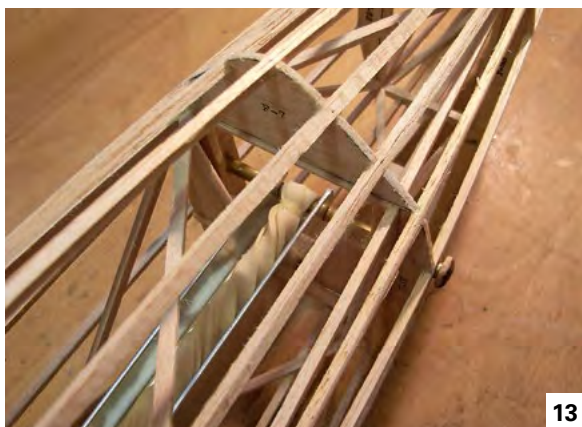
9



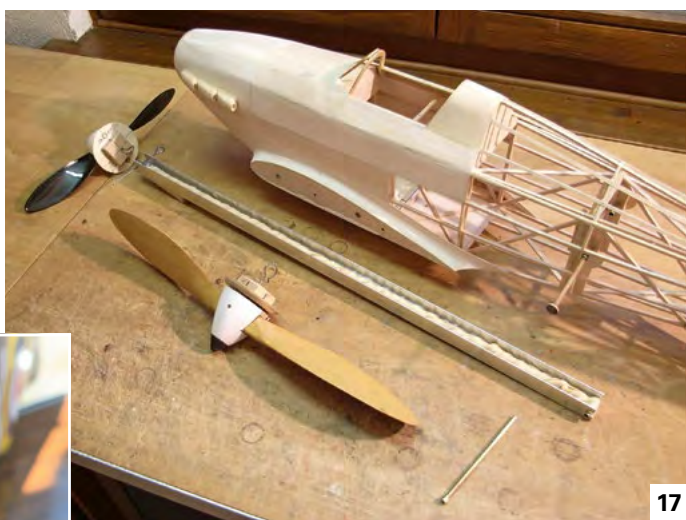
15



12



13



17



14



16

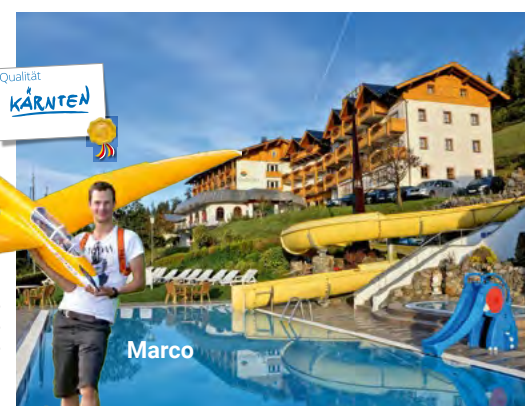
Legenden

- 1 Von Hand.
- 2 Mit Helfer und Winder.
- 3 Mit im Aufzugsbock fixiertem Modell und Winder.
- 4 Wie Bild 3, aber mit Schutzrohr über Gummi.
- 5 Mit den Füßen fixiert und mit Winder aufgezogen.
- 6 Die seitlichen Teile werden, entsprechend abgelängt und bearbeitet, in die Bohrungen der Verstärkungen geklebt (Bild 8).
- 7 Vor der Gummiverankerung wird aus Holzresten eine Führung für die Aluschiene angebracht. Vorzugsweise an einem Spant (Bild 9).
- 8 Der bereits vorbereitete Antriebsstrang wird an seinen Enden mit der Bobine und dem Haken versehen und beide Teile mit Dentalgummis gesichert. Die Schiene in den Schraubstock gespannt, Bobine eingehängt und der Strang aufgezogen (Bild 10).
- 9 Der Haken hat zwei Bohrungen. In die eine kommt nun der Sperrstift, welcher ein Aufdrehen des Gummis verhindert, in der anderen wird der Propeller eingehängt (Bild 11).
- 10 Die so vorbereitete Einheit wird bis zum Anschlag in den Rumpf eingeführt. Die Führung sorgt dafür, dass die Bobine an der richtigen Position ist (Bild 12).
- 11 Nun wird mit einem Verriegelungsbolzen der Antriebsstrang im Modell fixiert (Bild 13).
- 12 Der Propeller eingehängt, Sperrstift entfernt und die Schiene aus dem Rumpf gezogen (Bild 14).
- 13 Der Rumpfkopf mit Propeller wird durch die Gummispannung in die richtige Position gezogen und das Modell kann seinem Element übergeben werden (Bild 15 und 16).
- 14 Ich verwende diese Methode bei den meisten meiner Modelle, welche einen entsprechenden Rumpfquerschnitt haben, egal, wie gross oder klein sie sind. Ob Zweckmodell oder vorbildgetreu. Beschädigte oder zerstörte Rümpfe gehören seitdem der Vergangenheit an. Bild 17 zeigt noch mal alle Komponenten.



Neu:

- Bau-Seminare
- Bau-Service
- Helikurse



Marco

GAL – Concorso internazionale idromodelli a Melano

Wolfgang Völler

Quando la fine dell'estate sfiora a Melano è di nuovo tempo per il concorso idromodelli. Quest'anno non vi parlerò di Klaus Dieter che è arrivato con un nuovo modello scala. Nella valigia.

No, quest'anno voglio raccontarvi, in parte, la storia del volo d'acqua.

L'anno 1901 è quando Wilhelm Kress fece il suo primo volo sul lago di Wienerwald, che si concluse con un «crash».

Seguirono altri pionieri di successo come Henri Fabre con Hydroavion.

Quasi contemporaneamente, August di Parseval ha intrapreso esperimenti sul lago di Plauer. Ma la sua macchina volante non era in grado di decollare in acqua.

Ne seguirono altri. Il primo volo riuscito decollato dall'acqua è andato all'americano Glenn Curtis. Il 26 gennaio 1911, ecc.

Distinguiamo tre tipi di idrovolanti:

Idrovolante: Un aeroplano con una fusoliera con fondo, costruito come una barca ed ha galleggianti di sostegno sulle ali, esterne. L'aereo è in acqua e ha bisogno di un porto.

Aereo con galleggianti o pontoni:

Un aeroplano che al posto di un carello ha due galleggianti o pontoni. L'aereo non ha contatto con l'acqua. Se necessario, i galleggianti possono essere sostituiti con un carello.

Aeroplano anfibia: Combinazione tra idrovolante e aereo normale con carello retraibile.

Questo permette di guidare dopo l'ammarraggio su una rampa a terra, l'aeroporto.

Naturalmente, è normale che questi aerei siano entrati nel mondo dei modelli. E godano di grande popolarità. A Melano sono per lo più rappresentate le prime due categorie. Modelli, dato che questo è un concorso di scala.

Esso è completato dalla categoria F3A che, naturalmente, presenta un quadro diverso.

Un grande ringraziamento al gruppo GAL per aver, come sempre, gestito con successo l'evento. Grazie e, forse, ci vediamo l'anno prossimo.



Idromodello militare.





Aerei idrovolanti.



Idrovolanti con galleggianti.



Modelli F3A.



Faszination Modellflugsport

Titelbild des Films.



Venom von Koni Oetiker.

Faszination Modellflugsport MFG Nidwalden

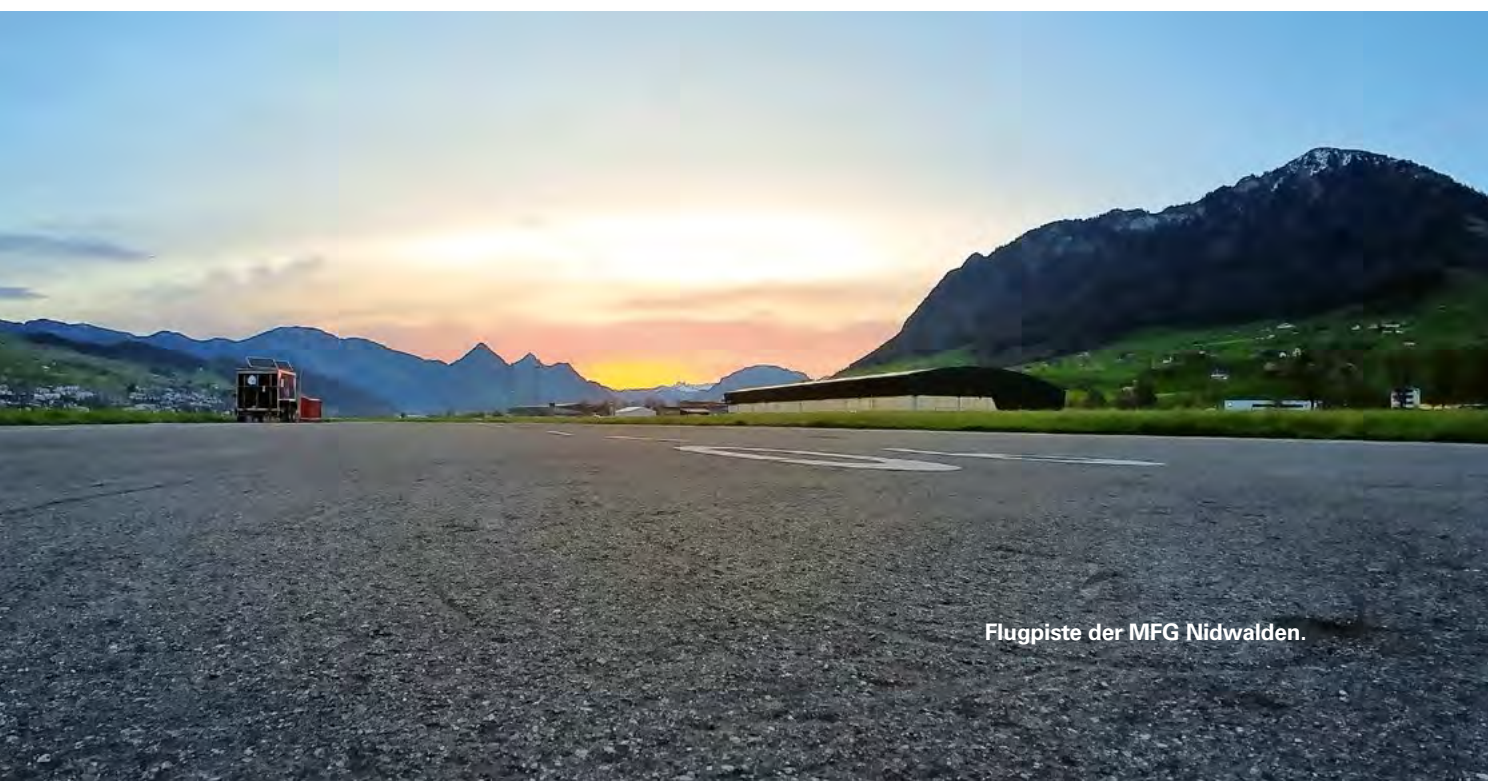
Martin Barmettler

Schon als fünfjähriger Knirps faszinierte mich die Aviatik. Nach Erzählungen meiner Eltern hätte ich damals schon auf einem Stuhl am Fenster gestanden, wenn eine Mirage von der Buochser Flugpiste aus startete. Etwas älter, als Schüler, nutzte ich den freien Mittwochnachmittag, um auf den Flugplatz zu gehen. Dort konnte ich die Hunter, Mirage und die Flugzeuge der Pilatus-Flugzeugwerke aus nächster Nähe bestaunen. Auch am Wochenende war ich ab und zu in der Nähe der Segelfluggruppe anzutreffen. Und so kam ich auch in Kontakt mit der Modellfluggruppe Nidwalden, welche ebenfalls auf der Flugpiste Buochs anzutreffen war. Heute bin ich Mitglied der Modellfluggruppe und frage mich als Erwachsener, woher diese Faszination kommt. Ist es der urtümliche Traum vom Fliegen, welcher so alt wie die Menschheit ist? Wenn ja, was ist der

Reiz am Modellflug, bei dem ich selbst ja am Boden bleibe? Das wollte ich von meinen Modellflugkollegen wissen und habe dazu einen kleinen Film gedreht.



Für mich persönlich ist das Fliegen der Reiz meines Hobbys. Mein eigenes Flugzeug sicher starten und landen zu können. Meine verschiedenen Modelle präzise in jeder Lage der dritten Dimension zu steuern. Ich trainiere neue Flugfiguren und versuche, sie zu perfektionieren. So kann ich mich immer wieder am gelungenen Flugbild meiner Modelle erfreuen.



Flugpiste der MFG Nidwalden.



Flugwettbewerb.



Eigenbau PC-6 von Jürg Fellmann.



Pilatus PC-6 von Martin Barmettler.

Vor dem Start bin ich meist etwas aufgeregt, vor allem bei einem Erstflug. Während des Flugs gelange ich dann aber in einen Zustand des Flows, in dem ich alles rundherum vergesse und ich mich zu hundert Prozent auf mein Flugzeug fokussiere. Dieser Zustand kann auch beim Bauen oder Reparieren der Modelle entstehen.

Wenn alles klappt, meine Planung aufgeht, die Programmierung funktioniert und wenn dann beim Erstflug nach längerer Bauzeit das Modell zum ersten Mal abhebt, zum Himmel schwebt und nach einem geglückten Erstflug erfolgreich landet... Dann gibt es dafür nur noch eines zu sagen: «Faszinierend!»



Franz Keller, Rücktritt als Präsident der Modellfluggruppe Linth nach 45 Jahren!

Kurt Bamert

Ein Jahr nach der Gründung der Modellfluggruppe Lachen (heute Linth) im Jahre 1964 wurde Franz Mitglied unseres Vereins. Mit Velo und Anhänger radelte Franz oft von Schmerikon nach Lachen, um dort im Baulokal der Sekundarschule mit seinen Kollegen Modelle zu bauen und diese dann auch zu fliegen. Mit der 26 km langen Wegstrecke betrieb er also richtigen Modellflug-SPORT. 1979 übernahm Franz in unserem Verein die Aufgabe des Präsidenten. Zusammen mit seinen Vorstandskollegen leitete er mit viel Fingerspitzengefühl und Durchsetzungsvermögen während 45 Jahren die Geschicke der MGL und brachte seine Meinung mit ein. Die Namensänderung von MG Lachen auf MG Linth zur besse-

ren regionalen Gewichtung, der Pistenbau mit Bühne in Tuggen, die Durchführung von regionalen Wettbewerben im Freiflug und Scale, der Austritt aus dem Aeroclub im Jahre 2006 und der aufgrund positiver Veränderungen im Aeroclub und im SMV erfolgte Wiedereintritt 2022, mehrere Durchführungen von Flugmodellausstellungen etc. sind Meilensteine, welche Franz mitbestimmte. Selbstverständlich war Franz in dieser Zeit als Präsident auch aktiver Modellflieger und suchte stets die Herausforderung beim Starten, Landen und in luftiger Höhe.

Nach 45 Jahren hat Franz die Verantwortung als Präsident an der GV 2025 an Christoph Mächler übergeben. Christoph ist nicht nur in unserem Verein eine beliebte und



Von links: Kurt Bamert (Vorstand, Bereich Events), Franz Keller (45 Jahre Präsident), Christoph Mächler (neuer Präsident MGL).

hilfsbereite Persönlichkeit, sondern geniesst auch in weiten Segelfluggreisen als bekannter Konstrukteur und exzellenter Pilot einen guten Ruf. Franz, nun ohne Druck, widmet sich jetzt (hoffentlich) vermehrt

dem Modellfliegen. Er macht uns Kollegen mit seiner kameradschaftlichen und witzigen Art stets viel Freude und wir geniessen das gemeinsame Fliegen mit ihm auf unserem Flugplatz.

Young SilentWings – Sport-Förderprogramm für Junioren der Region NOS

Andi Schwerzmann

Der Baukurs YoungSilentWings des Modellflugverbands Nordostschweiz wurde kürzlich mit grossem Erfolg abgeschlossen. Teilnehmer aus der Region NOS und angrenzend hatten die Gelegenheit, in die faszinierende Welt des Modellflugs einzutauchen und praktische Erfahrungen im Bau von Modellflugzeugen zu sammeln.

Unter fachkundiger Anleitung erfahrener Bauleiter wurden die Jugendlichen Schritt für Schritt durch den Prozess der Konstruktion und Montage ihrer Flugmodelle geführt. Der Baukurs bot eine ideale Mischung aus theoretischem Wissen und praktischer Anwendung, wobei besonderer Wert auf Präzision und Teamarbeit gelegt wurde.

Neben den technischen Fertigkeiten förderte der Baukurs auch das Verständnis für Aerodynamik und die physikalischen Prinzipien des Fliegens. Die Teilnehmer erhielten Ein-

blicke in verschiedene Baumaterialien und Bauweisen, was ihre Kenntnisse im Bereich der Modellentwicklung erheblich erweiterte.

Am letzten Tag des Baukurses präsentierten die Teilnehmer ihre fertigen Modelle, welche unter der Leitung von This Bosshard erfolgreich eingeflogen wurden, auf dem Fluggelände der MG Uster. Die Freude und Begeisterung der jungen Modellbauer war deutlich spürbar, als ihre Modelle erfolgreich die Lüfte eroberten. Dieses abschliessende Highlight fasste nicht nur den Lernzuwachs der vergangenen Tage zusammen, sondern stärkte auch das Gemeinschaftsgefühl unter den Teilnehmern.

Das Highlight des Baukurses war der Besuch bei den PC-7-Piloten in der Halle 2 des Flieger- und Flab-Museums.

Die Piloten der PC-7-Staffel präsentierten sich dem Fanclub und danach nahmen sie sich die Zeit, die Modelle unserer Junioren zu signieren. Die

Freude konnten man in den Augen der Jungen sehen!

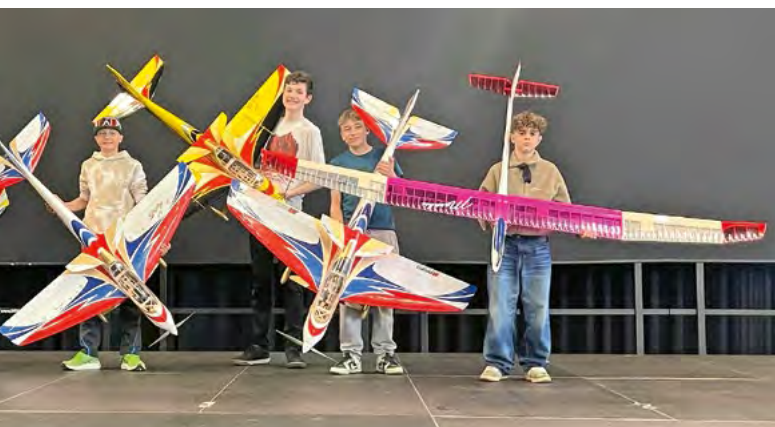
Der Modellflugverband Nordostschweiz zeigt sich erfreut über die positive Resonanz und plant, den Baukurs YoungSilentWings auch in den kommenden Jahren fortzusetzen, um noch mehr jungen Menschen die Faszination des Modellflugs näherzubringen. Insgesamt erwies sich der Bau-



PC-7-Pilot beim Signieren von Modellflügel.



Teilnehmer mit PC-7-Team.



Glückliche Teilnehmer mit ihren Modellflugzeugen.



Alle Modelle wurden erfolgreich eingeflogen.



kurs als eine wertvolle Bereicherung für alle Beteiligten und unterstrich einmal mehr die Bedeutung von praxisorientiertem Lernen in der Förderung technischer und sozialer Kompetenzen.

Mit der Diplomübergabe an die teilnehmenden Junioren mit Eltern endete der Baukurs. Die Freude und der Stolz der Jugendlichen auf das Geleistete waren in der Halle greifbar.

Ein grosser Dank geht an unsere Bauleiter, die sich mit viel Engagement und Fachkompetenz dieser Aufgabe jedes Jahr stellen.

Damit ist der Baukurs noch nicht abgeschlossen: Unter der Leitung von erfahrenen Piloten wird an einigen Sonntagmorgen trainiert. Unter der Leitung von This Bosshard werden den zukünftigen Kunstflugpiloten mit ihren Modellen weitere Möglichkeiten geboten, sich in den verschiedenen Figuren zu verbessern.

Die Jungpiloten der Segler bekommen ebenfalls die Möglichkeit, im F5J-Training an einigen Sonntagen sich taktisch sowie fliegerisch mit den Besten zu messen.

Mein Dank geht an die Eltern und an das Flieger- und Flab-Museum Dübendorf, die sich die Zeit nehmen, die Junioren weiterhin zu fördern und zu unterstützen.

Andreas Schwerzmann ist ab Januar 2025 Präsident der Modellflug Region Nordostschweiz NOS und als solcher Leiter des Sport-Förderprogramms für Juniorinnen und Junioren «Young SilentWings». Dieses Programm besteht aus Ausrüsten eines Kunstflug- oder Segelmodells, geleitetem Training sowie Coaching an Wettbewerben.

Grosse Ehre für einen Berner Modellflieger

Aviatiker des Jahres 2024; zum ersten Mal in der Geschichte dieser Auszeichnung wurde ein Pilot und Modellbauer geehrt – eine Persönlichkeit, welche ihr riesiges Engagement seit Jahren ausschliesslich der Modellflugszene widmet. Traditionsgemäss wird der Aviatiker des Jahres durch den Vorstand des Berner Aero-Clubs gewählt und anschliessend im Rahmen der Generalversammlung verkündet. *Anspruch auf den Titel haben Personen, die sich in besonderer Art und Weise zugunsten der Berner Leichtavistik verdient gemacht haben* (Zitat BAeC.ch).

Dass diese Ehre im Jahr 2024 an einen Modellflieger geht,



unterstreicht eindrucksvoll die hohe Bedeutung, welche der Modellflug als Teilbereich der unbemannten Luftfahrt nach

wie vor geniessen darf. Nicht selten ist der Modellflugsport auch Einstieg in eine erfolgreiche Aviatik-Laufbahn – eine

der vielseitigsten Branchen überhaupt.

«Ja, und nun sag uns doch endlich mal, an wen denn diese Auszeichnung vergeben wurde» – denkt sich wohl der eine oder andere. In der MFS-Ausgabe 02/2025 wurde diese Person zufälligerweise bereits etwas ausführlicher porträtiert. Man kennt ihn unter dem Namen *Huck*.

Im Namen aller Modellflug-Enthusiasten möchten wir dem Berner Aero-Club gratulieren – eine ausgezeichnete Wahl!

MG Riggisberg

Jugendbeitrag

Ministrant besucht den Papst

Rodito Nussbaumer

Im Jahre 1994 traf man an den Modellflugveranstaltungen einen Ueli Amacker an, er machte sich einen Namen wegen seiner besonderen Fähigkeiten. Damals flog er einen Vampire, angetrieben durch 14 Zellen, mit einem 88-mm-Impeller. (Seine Drehbank liess damals keinen grösseren Durchmesser zu.) Er baut alle seine Modelle in unglaublicher Präzision aus Holz. Fast ausschliesslich baut er Jet-Modelle, diese sind mit Impeller angetrieben, und jetzt das Spezielle: Ueli stellt seine Impeller aus Holz her. Mit diesen Holz-Impellern wurde Ueli bekannt/berühmt. Nach jedem Flugtag versammelten sich Modellfluggpiloten, welche auch so ein Modell haben möchten, um seine Modelle. So baute Ueli in der Zeit bis heute, halten Sie sich fest: ca. 100 Impeller-Jet-Modelle!

Seine Modellpalette umfasst folgende Flugzeuge:

Venom/Vampire/Mirage III/F-5 Tiger/F9F-5 Panther/F9F-8 Cougar/JAS39 Gripen/Aero L-39.

Sein neuestes Modell, welches er baut, ist die FFA P-16. Das vierte Exemplar verlässt bald seine Werkstatt.



Damals im Modellbaugeschäft Benetti in Zug standen einige Kunden beisammen, welche sich für die neuen Elektro-Impeller interessierten, als Ueli das Geschäft betrat. Jemand sagte damals: «Darf ich euch vorstellen? Das ist der **Impeller-Papst**.» Der Name für Ueli war geboren.

Für mein Schulprojekt entschied ich mich, einen KWIK FLY MK3 (das damalige Weltmeistermodell aus dem Jahr 1967 von Phil Kraft) zu bauen. Mir gefällt das Modell sehr gut, zudem ist es ein Kunstflugmodell. Seit etwa 4 Jahren übe ich F3A-Kunstflugfiguren, da reizt es mich, mal ein Modell aus



Mirage III aus Holz.



F9F-5 Panther.



FFA P-16.



KWIK FLY MK 3.

aus seiner Werkstatt mit, sei es für einen Erstflug, welchen er mir anvertraut, oder ein fertiges Modell, welches er mir einfach mal zum Fliegen zur Verfügung stellt.

Ueli überliess mir schon einige Impeller-Modelle zu sehr günstigen Preisen, so besitze ich schon einige Amacker-Impeller-Jet-Modelle.

Zurück zum KWIK FLY MK3. Ueli erzählte mir, dass er von diesem Modell träumte, als er noch jung war. Er stand vor dem Schaufenster eines Modellbaufachgeschäfts und schaute den Graupner-Baukasten KWIK FLY MK3 an. Leider hatte er damals das Geld nicht, sich so ein Modell mit allem Zubehör zu leisten. Ueli sagte sofort Ja, als ich ihn fragte, ob er mich bei meinem Schulprojekt unterstützen würde. →



Tiger F5.



Venom.


Technische Daten KWIK FLY MK3:

Spannweite:	153 cm
Rumpflänge:	128 cm
Fluggewicht:	3,25 kg
Motor:	LEO 4120-0610 V3
Regler:	75 A – Castle Phoenix Edge 75
Propeller:	13×8 APC
Akku:	SWAYTRONIC 5S 5300 mAh



Mirage III.

Als Primarschüler begann ich, als Ministrant in der Pfarrei Sattel zu dienen, so reiste ich nun als Ministrant an einigen Mittwochnachmittagen nach Rapperswil zum Impeller-Papst Ueli Amacker. Somit wäre auch der Titel zu dieser Geschichte erklärt.

Mit seiner grosszügigen Unterstützung bauten wir gemeinsam den KWIK FLY MK3 auf, dabei habe ich sehr viel gelernt und Ueli noch etwas besser kennengelernt. Das Modell nahm schnell Form an und nach einigen Nachmittagen stand es in Uelis Werkstatt fertig auf dem Basteltisch. Somit erfüllte sich mein Wunsch und auch der Traum von Ueli ging zum Teil in Erfüllung.

Mittlerweile habe ich schon einige Flüge mit dem KWIK FLY absolviert, das Modell fliegt sich traumhaft.

Danke vielmals, Ueli, für deine grosszügige Unterstützung! Das nenne ich Jugendförderung pur!



FFA P-16: Rodito mit Ueli.





Bei Ueli in der Werkstatt.



Zwei, die sich verstehen.



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

Wir informieren Sie gerne.
T +41 58 344 94 83,
peter.frehner@galledia.ch

**modell
flugsport**

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

Jeti-Workshop erfolgreich durchgeführt

Arnold Jakob

Fast 20 Teilnehmer beteiligten sich am Jeti-Workshop 2025 in Gossau SG. Die beiden Jeti-Programmierspezialisten von der Firma Hacker, Uwe Neesen und Dennis Frick, und einige Teilnehmer, die sich aktiv mit wertvollen Tipps beteiligten, haben den Anlass zu einem erfolgreichen Ausbildungstag gemacht.

Die Optimierung der Fernsteuerung für Flächenpiloten und Helikopter etc. ist sehr wertvoll, weil sich ein optimal eingestellter Flieger leichter und einfacher steuern lässt. Sind bei einem Flieger z.B. Flugzustände eingestellt, wird das exakte Fliegen wesentlich erleichtert.

Hier zwei wichtige Tipps

Mit dem Programm «Flugzustände» ist es möglich, den Flieger so vor einzustellen, dass für die jeweilige Flugfigur optimierte Ruderausschläge, Gascurven etc. vorliegen. Wichtig ist aber, dass der Flieger so weit wie möglich mechanisch optimal eingestellt ist. Es ist nicht ratsam, alle nötigen Korrekturen elektronisch einzustellen.



Teure und moderne Servos können beim Servoweg und bei der Endanschlagstellung abweichen. Ist ein Flieger mit je einem Servo pro Ruder, z.B. bei den Querrudern und Höhenrudern, ausgerüstet, gilt es zu prüfen, ob die Ruder gleichmässig laufen und denselben Endausschlag aufwei-

sen. Ist dies nicht der Fall, kann mit der Funktion «Servoeinstellungen» eine Korrektur vorgenommen werden.

Man befestigt je einen Kohlestab (Stab muss gerade sein, ca. 3 mm) mit Klebeband an den Höhenrudern und führt die Stäbe am Ende so nah wie möglich aneinander (v-förmig).

Werden nun die Ruder bewegt, ist eine Abweichung der Ruderausschläge aufgrund vom Verlauf der Stabenden sofort ersichtlich. Korrigiert wird das mit der Funktion «Servoweg-einstellungen».

Auf der Hacker-Homepage findet man diverse Anleitungen für Programmiermöglichkeiten. Ebenfalls hat der FMT-Verlag Deutschland eine gedruckte Anleitung mit fast 20 spezifischen Programmieranleitungen herausgegeben.

Es war ein voller Tag mit unzähligen hilfreichen Tipps, die das Fliegen einfacher, sicherer und interessanter machen. Die Teilnehmer waren zufrieden und haben sich nach einem langen Tag mit vielen Tipps und neuen Ideen auf den Heimweg gemacht. Nun gilt es, das neue Wissen im Fliegeralltag in die Praxis umzusetzen.

Für mich stellt sich die Frage, ob auch im 2026 weitere Jeti-Piloten an einem Workshop teilnehmen würden, wenn ja, würde ich den Workshop wieder organisieren.





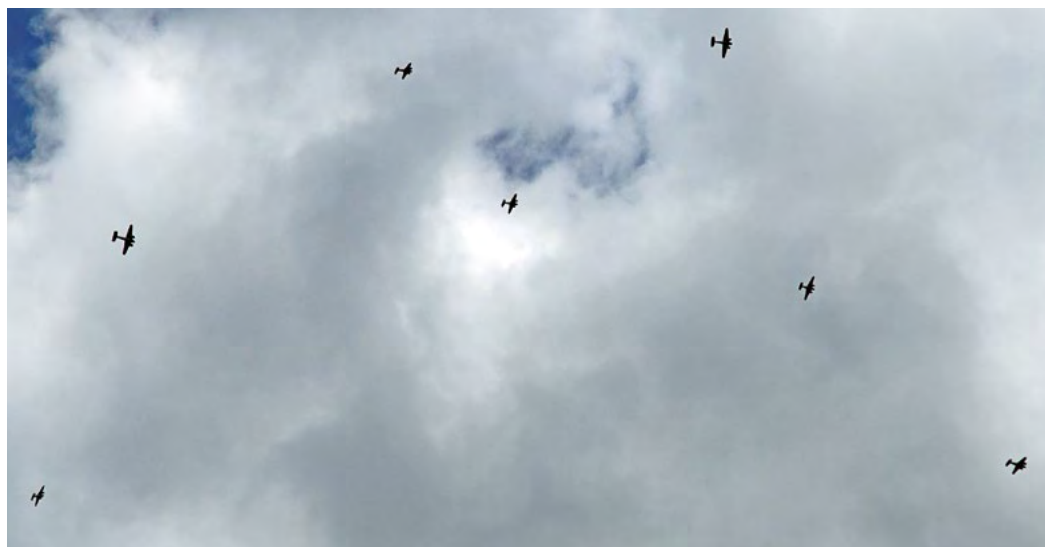
Die Auensteiner mit Beech am Boden.

Staffelflug MSV Stetten

Ueli von Niederhäusern

Wie jedes Jahr im April organisiert MSV Stetten sein traditionelles Staffeltreffen. Wenn man sich umhört, wurde es in den letzten Jahren stets ein bisschen schwieriger, genug Piloten für diese Art von Fliegen zu begeistern. Dabei wird es ja mit dem Angebot der enorm vielen Fertigflieger eigentlich einfacher.

Werden wir älter...oder träger? Dank der gewohnten Organisation unter dem umtriebigen Martin Näf kamen immerhin 25 Piloten aus 5 Vereinen zum lockeren Fliegerplausch zu-



Die Auensteiner in der Luft.



Die Münchenbuchsner in der Luft.



Die Münchenbuchsner mit Monsun am Boden.

sammen. Andreas Dauwalder von der MG-Münchenbuchsee begeistert seit Jahren seine Klubmitglieder zum Fliegen im Schwarm. Bekannt sind sie auch mit ihren Eigenbaumodellen. Da haben sie praktisch die ganze Pilatuspalette nachgebaut. In einer Zeit, wo alles immer grösser, schneller und teurer wird, ist ihre Art, unser schönes Hobby zu betreiben, fast eine Wohltat. Sehenswert

waren auch ihre wirklich kleinen Monsuns, sehr hübsch gemacht, kämpften sie sich doch recht gut durch den Wind. Die Auensteiner mit ihrer Simpropstaffel-Vergangenheit sind sowieso eine eingeschworene sympathische Truppe. Diesmal waren sie mit einer Beechcraft-Staffel dabei. 7 Stück, zweimotorig, da war schon einiges los am Himmel, 6 kamen heil zurück! Solche Vorführungen

mit Verbrennermotoren sind da viel heikler, Methanoler gingen dann schon mal aus. Die einheimischen Staffelflieger (verstärkt) unter der Führung des SMV-Präsidenten Adisetzten Focke-Wulf und Spitfire ein. Offenbar wusste auch der scheidende Aeroclub-Generalsekretär Yves Burkhardt, dass hier das Mittagessen fein ist, just zum Mittag war er vor Ort.

Leider hatte er seine Venom vergessen und konnte daher bei der grossen Staffel nicht mitfliegen.

Ein kleiner, aber feiner Anlass; man kommt viel zum Fliegen, kann mit spontan zusammen gemischten Staffeln mitfliegen. Beim Zusammensitzen merkt man, dass man schon lange in der Szene dabei ist, viele erzählen von früher; ob's immer besser war, sei dahingestellt... ■

F3B-Saisonauftritt Binningen

Rudolf Schaub

Eine Vierergruppe von aktiven Schweizer F3B-Piloten organisiert jeweils einen internationalen F3B-Wettbewerb (gewertet als Worldcup, Eurotour und SM) auf dem Segelfluggelände Binningen in Deutschland nahe der Schweizer Grenze bei Thayngen.

Letztes Jahr mussten wir aufgrund des nassen Bodens nach bisher neun erfolgreich durchgeführten Anlässen immer im August zum ersten Mal absagen. Dieses Mal wollten wir nicht zuletzt wegen sinkender Teilnehmerzahlen den zweitägigen Wettbewerb früh auf

12./13. April festlegen. Der Flugplatz wurde auf einem drainierten sumpfigen Schilfgebiet angelegt und sinkt bei Trockenheit bis zu 10 cm pro Jahr ab und der Grundwasserpegel kommt häufig immer näher an die Oberfläche. Die Problematik mit den Teilnehmerzahlen ist zum Teil auf die Konkurrenz von F3G (Elektroantrieb, kein Hochstart mit Winden) zurückzuführen.

Da der vorgesehene Wettbewerb 14 Tage später in Hülben (D) von den Kirchheimern abgesagt wurde, profitierten wir mit für uns rekordhohen 44 Piloten stark davon. Die über zwei Wochen dauernde Trockenperiode, die just am Sonntag endete, half uns sehr, ein schönes Wochenende zu erleben. Am Samstag Sonnenschein und angenehme Temperaturen, am Sonntag wech-





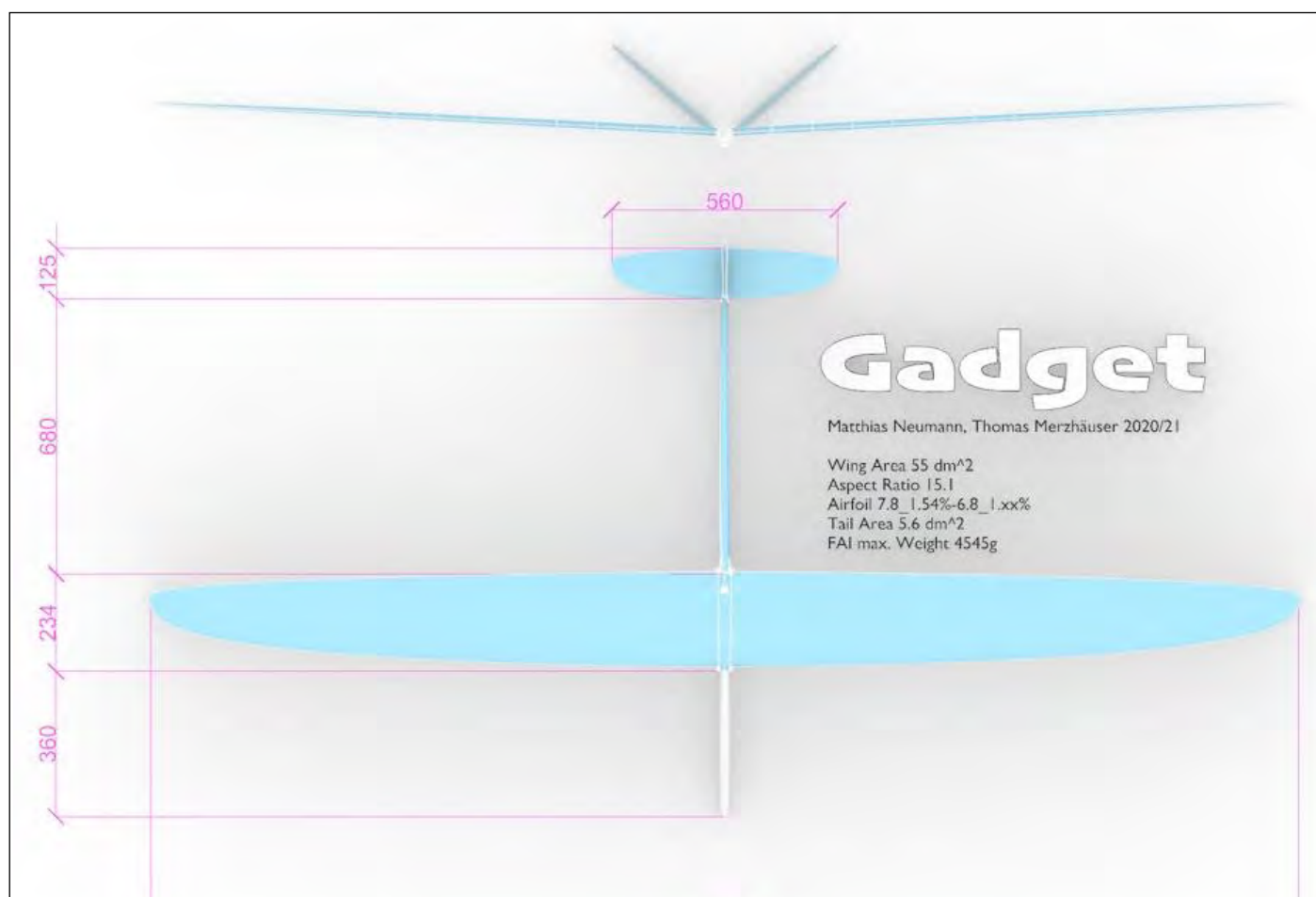
Die Winden sind bereit.

selnd bewölkt mit einem kurzen Regenunterbruch erlauben, dank guter Führung durch den Wettbewerbsleiter Kurt Strasser, drei volle Durchgänge und zwei Disziplinen. Dies ergab für jeden Piloten elf Flüge, was wir in all den Jahren noch nie geschafft hatten.

Zum ersten Mal durften wir erfreulicherweise drei Junioren begrüßen; Teo und Hannes Weberschock (D) sowie den erst 13-jährigen Ondra Behensky (CZ), alles Söhne von aktiven F3B-Piloten. Wie auch bei anderen Kategorien leiden wir an Überalterung der Teilnehmer.

Bei den Modellen scheint seit einiger Zeit ein Endzustand in der Evolution eingetreten zu sein.

Rein äusserlich sehen alle Modelle gleich aus, sind aber in der aerodynamischen Auslegung ganz leicht unterschiedlich, vor allem bei der Profilwahl. →



Es dominieren Freestyler 6, gefolgt von Precision 2 und Device, wobei Letzteres infolge der kriegerischen Ereignisse in der Ukraine von Vladimir nicht mehr hergestellt werden kann. Der Ersatzteildienst wird aber durch den Entwickler des Modelles, Martin Weberschock, sichergestellt.

Erfreulicherweise haben zwei Münchner Piloten während der Coronazeit ein eigenes Modell mit Namen Gadget entwickelt. Das Profil wurde mit Xfoil und Xopfoil erstellt und die Flügelpositivformen CAD-gefräst und das Rumpfpositiv mit einem FDM-3D-Drucker hergestellt. Das Modell ist absolut wettbewerbsfähig, aber nicht käuflich zu erwerben. Die Profile und CAD-Daten werden aber Interessenten zur Verfügung gestellt. Den Wettbewerb gewann Andreas Herrig (D), der seit beinahe 20 Jahren praktisch immer auf dem Treppchen steht; ausserdem flog er mit 14,07 Sek. den schnellsten Speed. Er setzt auf den von ihm mitentwickelten Freestyler 6.



Zeitnehmer am Visier benötigen Konzentration und Ausdauer.

Auf dem 2. Rang landete Steffen Besmer (D). Er fliegt eine etwas unkonventionelle Kombination: Rumpf Freestyler 5 und Flügel Freestyler 3.

Auf dem 3. Platz haben wir unseren Andreas Böhlen, schon 25 Jahre lang vorne mit dabei.

Am meisten Längen realisierte Hans Rossmann (Oe) mit 29. Für die Schweizer Meisterschaft flogen nur noch sieben Piloten. Diese geringe Zahl zeigt auch, dass eine reine SM ohne internationale Teilnehmer völlig illusorisch ist.

Gewonnen wurde sie von Andreas Böhlen (F3F Swiss Pilots) vor Thomas Kübler (MG Diesenhofen) und Roland Hofmann (MG Mörsburg).



Sportliche Disziplin: die F5B-Klasse.

Saalflug-Schweizer-Meisterschaften 2025 in Balsthal

Urs Muntwyler

Weiter verbesserte Flugleistungen

Nur zwei Monate nach den Saalflug-Schweizer-Meisterschaften 2024 trafen sich im Februar neun Saalfieger, davon einige in beiden Kategorien, in der Haulismatte-Halle in Balsthal. Mit dieser Terminverschiebung

auf Februar sollen die Schweizer Saalfieger mehr Trainingszeit im Winter erhalten. Es meldeten sich sieben Starter in F1D (55 cm Spannweite, 1,4 Gramm Gewicht, Gummi 0,4 Gramm) und sechs Starter in F1M-L (46 cm Spannweite, 3 Gramm Gewicht und 1,5 Gramm Gummi) an.



Sieger Saalflug-SM 2025 F1M-L (von links nach rechts):
3. Hanspeter Jermann – Sieger Giancarlo Polla – und 2. Rainer Lotz.



Sieger Saalflug-SM 2025 F1D (von links nach rechts):
2. Rolf Steinegger – Sieger Giancarlo Polla – und 3. Rainer Lotz.

Im Vergleich zum Dezember 2024 stiegen die Flugleistungen weiter an. In F1D erreichten 5 Startende über 22 Minuten in den beiden Wertungsflügen. Gewonnen hat Giancarlo Polla (MG Fehraltorf) mit 32 Minuten 58 Sekunden (+7% im Vergleich zu 2024) vor Rolf Steinegger (MG Sulzer) mit 23:55 und Rainer Lotz (MG Schaffhausen) mit 23:30. In

F1M-L siegte ebenfalls Giancarlo Polla mit 16:28 vor Rainer Lotz mit 15:20 und Hanspeter Jermann mit 14:06.

Damit dürfte für die besten Schweizer F1D-Saalfieger die nächste Herausforderung der Bau von flugtüchtigen Modellkisten sein. Die F1D-Weltmeisterschaft im Juni 2026 in Kibbie Dome Moscow, Idaho.

Swiss Model Shop neue Webseite
www.swissmodelshop.ch
Fachgeschäft für Flugmodellbau

Rauchpatronen in Kürflügen sind oft ein Diskussionsthema: Zünden sie gleichzeitig? Rauchen sie gleichmässig? Löschen sie schon vor der vorletzten Figur? Kriterien, auf die der Pilot nur bedingt Einfluss nehmen kann.



Punktrichterkurs in Oberkulm

Hans Gratwohl

Es ist schon erstaunlich, wie sich die Segelakroszene in den letzten Jahren entwickelt hat. Die Zahl der Teilnehmenden an den Wettbewerben und Trainings hat stetig zugenommen. Viele neue Piloten haben diese

spannende und attraktive Sparte entdeckt und sind nun aktiv dabei. Die Aktivitäten und Trainings der Swissakro Connection haben das Leistungsniveau im Laufe der Jahre erheblich verbessert. Für die Punktrichter wird die Beurteilung zunehmend anspruchs-

Ist die Flugfigur genau in der Mitte platziert oder gehen möglicherweise Punkte verloren?

voller. Deshalb haben René und Andy in den Wintermonaten verschiedene Onlineweiterbildungen organisiert und durchgeführt.

Am 12. April 2025 fand in Gontenschwil die letzte theoretische Fortbildung statt. Der Schwerpunkt lag auf der Bewertung von Kürflügen, einer besonderen Herausforderung für die Juroren.

Am Nachmittag folgte dann der praktische Teil auf dem Flugplatz des MFV Kulm. Akropiloten zeigten verschiedene Kürflüge, welche von den Punktrichtern nach vorgegebenen Kriterien besprochen und bewertet wurden. Ziel war es, eine möglichst einheitliche



Wertung zu erlangen. Anschliessend folgten Flüge in den Kategorien Regionalprogramm, Advanced und Unlimited. Auch diese Flüge wurden von den Punktrichtern genau analysiert und bewertet. Gegen 16 Uhr und nach einigen interessanten Diskussionen machte man sich wieder auf den Heimweg. Es war für alle Beteiligten ein schöner und wertvoller Tag. Ein grosser Dank geht an den MFV Kulm, der uns für diesen Tag das Fluggelände zur Verfügung gestellt hat.



Theoretischer Teil am Punktrichterkurs: Mithilfe von Videosequenzen werden die Flugfiguren analysiert und besprochen.



Auf dem Modellflugplatz des MFV Kulm konnte der praktische Teil des Kurses durchgeführt werden. Die Akropiloten zeigten ihre Flugfiguren, die Punktrichter bewerteten und verglichen ihre Beurteilung.



Nach jedem Flug werden die Beobachtungen von den Puris besprochen und die vergebenen Punkte verglichen (Flutterbänder usw.). All dies sind Kriterien, nach denen die Kürflüge beurteilt werden müssen.

Anforderungen an SMV und Regionen Junioren-Sportförderung

Leistungsstufe Wettbewerbsklasse	Alter (Richtwert)	Technik Wettbewerbsklassen	Geforderter Einsatz von	Support	Beispiele
International Junioren Welt- und Europameisterschaften	max. 18	RC-Leistungsmodelle Kunstflug Segelflug Elektroflug	FAI/CIAM SMV-AeCS	www.fai.org/aeromodelling www.modellflug.ch Organisation von Jugend- anlässen (national und international)	
National Junioren-Schweizer- meisterschaften	max. 18	RC-Leistungsmodelle Kunstflug Segelflug Elektroflug	SMV und FAKOs	Einheitliche Ausrüstung Fachberatung Geleitetes Training Werbe-Anlässe	
Regional Regionalmeisterschaften	10 bis 12	RC-Schaumstoffmodelle Motor- und Segelflug z.B. Easy Glider Kleine Kunstflugmodelle	Regionen und Vereine	Finanzielle Unterstützung Fachberatung Kostenlose Abgabe von Schulmodellen Förderprogramme	
Lokal Abschlusswettbewerbe von Kursen	7 bis 10	Holz-Bausätze (Freiflug-Gleiter)	Modellflugvereine Gruppen-Wettbewerbe	Gemeinsamer Besuch von Anlässen	
Öffentlichkeit PR-Aktionen	frei	Kleine Gleiter Styro Depron Holz	Vereine Organisatoren Veranstalter	Kostenlose Abgabe von Werbegleitern	

55. Zäziwiler Freundschaftsfliegen RCS Hang, 23. März 2025

Dominic Frey

Der Mut wurde belohnt!

Auch bei der 55. Durchführung unseres Freundschaftsfliegens hat uns das Wetter herausgefordert. Den eigentlichen Termin mussten wir absagen und auf besseres Wetter am Verschiebedatum hoffen.

Wie geplant haben wir am Donnerstag vorher trotz unsicherer Prognose die Zuvorsicht behalten und ange-

kündigt, den Wettbewerb durchzuführen.

Bei der Ankunft am Sonntag regnete es noch ziemlich und die Motivation war verständlicherweise bescheiden. Die tapferen Teilnehmer liessen ihre Flieger vorerst noch bei den Autos, dafür ausgerüstet mit Regenschirmen und in Regenkleidern, um mal zum Landebereich zu kommen und zu schauen, was denn die MG-GH mit ihnen vorhatte.

Wir nahmen allen Mut zusammen und starteten pünktlich um 8.30 Uhr mit der Begrüssung der Teilnehmenden. Zum Glück hörte der Regen bald auf und wir konnten die Teilnehmenden auffordern, ihre Flieger zum Startfeld nach oben zu bringen.

Wettbewerb

Unter schliesslich recht guten Bedingungen konnten drei Durchgänge ausgetragen wer-

den. Nach dem zweiten Durchgang machten wir eine halbe Stunde Mittagspause, damit alle genügend Zeit hatten, sich zu verpflegen. Beim dritten Durchgang wusste der Wind nicht, was er wollte. Daher war dies sicherlich der schwierigste Durchgang, um die Zeit von drei Minuten zu erreichen und eine genaue Landung zu machen.

Die Leistungen waren wieder begeisternd hoch. Die Piloten



Startgelände mit Blick zum Landeplatz.



Startprozedere.



Messteam im Einsatz.



Landezonen.



Die Gewinner (v.l.n.r.): André Hostettler, Andy Maurer (beide 3. Rang), René Steck (1. Rang), Christian Kämpf (2. Rang).



Konzentration.

und die Piloten meisterten ihre Aufgabe sehr gut und es war den ganzen Tag über spannend, wer wohl am Ende die besten Plätze ergattern würde. Leider gab es auch zwei bis drei ungewollte Stecklandungen, welche zwar sehr genau gelan-

det waren, aber leider stecken blieben. Somit gab es viele Strafpunkte und keine Belohnung. Die betroffenen Piloten trugen es aber mit Fassung. Erwähnenswert sind zwei Punktlandungen mit einer exakten Zeit von drei Minuten und null Zentimeter Abstand zur Linie! Bravo! Die Gesamtrangliste ist auf der Homepage der Modellfluggruppe Grosshöchstetten www.mg-gh.ch ersichtlich.

Schlusswort

Die Saison ist eröffnet! Es hat Spass gemacht, euch alle wieder zu treffen und den Freundschaftswettbewerb durchzuführen! Wir sind froh, dass es trotz unsicherem Wetter doch noch geklappt hat!

Nochmals einen grossen Dank an die Piloten und die Pilotin für das Interesse und die Teilnahme an unserem Wettbewerb!

Vielen Dank an alle Helfer der MG Grosshöchstetten für ihren Einsatz! Es gibt viele «versteckte» Arbeiten vor und nach dem Event, die man am Tag selbst gar nicht sieht. Danke auch dafür!

Speziell erwähnen möchte ich auch das Team der Auswertung, welches den ganzen Tag über im Bus im Hintergrund die Daten auswertete.

Wir wünschen euch eine schöne und erfolgreiche Saison 2025 bei der Ausübung unseres grossartigen Hobbys! Gute Gesundheit und «häbets guet»! ■

RC-Motorkunstflug für Juniorinnen und Junioren

Emil Giezendanner

Kunstflugklassen im Modellflug gibt es eine ganze Anzahl. Wir beschränken uns diesmal auf die Nachwuchsförderung und deren Angebote. Mit eingeschlossen sind aber auch Kunstflugliebhaber, die einen wesentlich kleineren Aufwand bezüglich des Materials und der Trainingsstunden leisten wollen.

Die Sportflyers – eine Idee ausserhalb Verbandstrukturen

Statt zu jammern, wer was alles tun sollte – z.B. Nachwuchsförderung im RC-Modellkunstflug – hat sich eine kleine Gruppe von Kunstflugexperten zusammengetan und neue Figurenprogramme entwickelt. Da die herkömmlichen FAI-Figurenprogramme in der Aresti-Aerokryptografie dargestellt sind, musste ein Grafiker beigezogen werden, der die Figuren mithilfe einer simplen Bänderdarstellung auch für Laien verständlich machte. Die Idee war, dass in der Schweiz auf

verschiedenen Plätzen ganz frei solche Sportflyers-Wettbewerbe stattfinden sollen. Zusätzlich finden auch Trainings an verschiedenen Orten statt. Kunstflugtrainings sind nichts Neues. Teilweise finden diese regelmässig statt, aber nie gelangt einer von den «Trainees» an einen Wettbewerb – weshalb wohl? Beim Sportflyers-Konzept gehören Ausbildung und Wettbewerbe zusammen – eine gegenseitige Bereicherung. Das Interesse und der Zulauf an Junioren hat uns alle überrascht.

Freie Wahl der Anforderungen

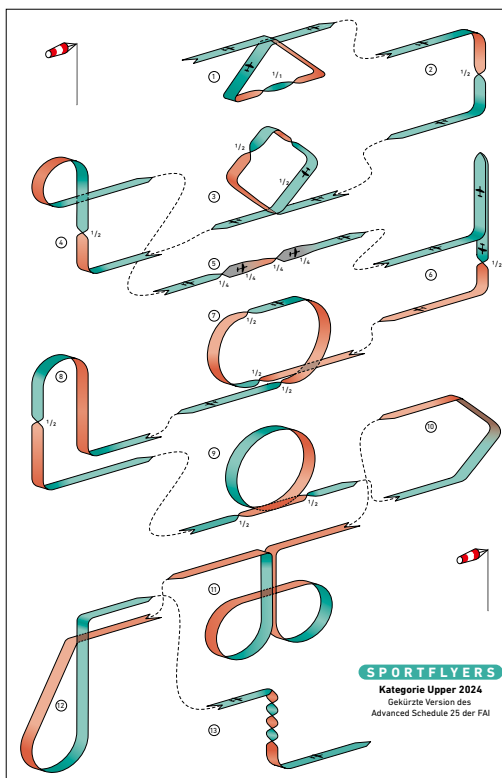
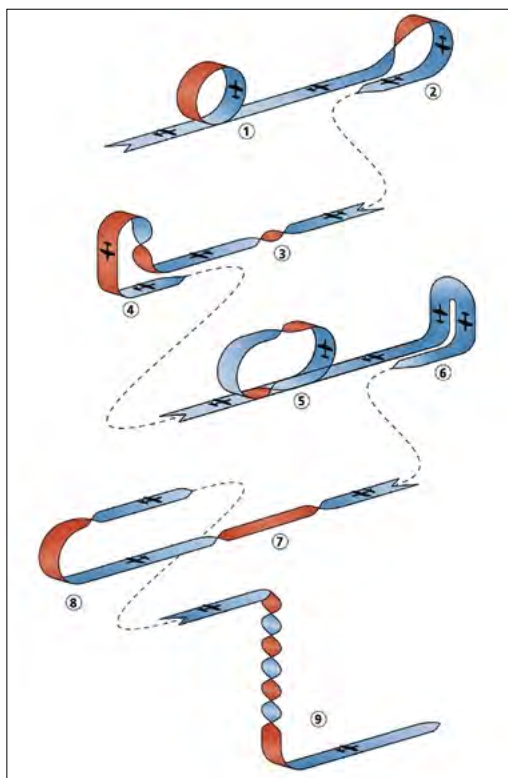
Sportflyers-Wettbewerbe bestehen aus zwei Anforderungsstufen: Sportflyers Basics und Upper. Letzteres stützt sich auf die F3A-Advanced-Programme. Wir konnten sehen, dass Junioren, kaum dass sie einigermaßen selber starten und landen konnten, fast automatisch begannen, Loops zu fliegen – fast eine Art «Über-



mutsreflex». Diesen Übermut gilt es in Bahnen zu lenken, was unsere Trainer vorzüglich beherrschen. Beide Programme sind nach dem FAI-Modus als Wendefigurenprogramme ausgelegt. Interessant ist immer, für welche Stufe die Junioren sich entscheiden. Die Resultate sind erstaunlich: Die Teilnehmerzahlen haben sich vom «Basics» zugunsten «Upper» verschoben. Freiwillig wird die grössere Herausforderung gewählt. Diese Beobachtung widerspricht deutlich dem Geschwätz von der faulen Jugend, die nur am Smartphone hängt.

In drei Regionen erfolgreich

Ohne grosse Verhandlungen oder FAKO-Diskussionen hat Sportflyers sich in drei Regionalverbänden etabliert: Region Bern, Oberland, Wallis (BOW), in der Nordwestschweiz (NWS) und in der Region Nordostschweiz NOS. Welche Hemmungen in anderen Regionen bestehen, das Konzept zu übernehmen, was am einfachsten wäre – andere Ideen und Abweichungen sind möglich –, ist nicht ganz nachzuvollziehen. Ist es dummer Neid, Unfähigkeit oder ganz einfach Passivität – Nachwuchs geht mich nichts an. Die anderen sollen!



Du hast drei Möglichkeiten: Sportflyers Region NOS

RC-Kunstflug für Beginner und Fortgeschrittene
23. August, Flugplatz Nänikon der MG Uster
www.modellflug-nos.ch
Kontakt: Emil Giezendanner, ebi.giezendanner@bluewin.ch

Sportflyers Region BOW

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

Sportflyers Region NWS

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

Für Fragen stehen euch die erwähnten Kontaktpersonen gerne zur Verfügung.

51. Coupe des Alpes 2025

Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS

12./13. Juli in Reichenburg SZ

Der FAI-World-Cup-Wettbewerb richtet sich an F3A-Piloten aus dem In- und Ausland und wird immer wieder auf anderen Plätzen in der Region Nordostschweiz ausgetragen. Normalerweise findet der Anlass ein Woche nach dem F3A World Cup in Liechtenstein statt – sofern nicht EM oder WM nur wenige Wochen später stattfinden. Weitere Infos und Anmeldungen auf: modellflug.ch



3D Print & Fly Riggisberg
6. September 2025



Der Event für 3d gedruckte Flugzeuge!
alle Infos unter www.mg-riggisberg.ch



3. Wangen-Cup 2025

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

Fête du Modélisme F2 Fessel-flug

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

Internationaler JURA CUP 2025

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

Antik-Segelmotelfliegen Tschuggen Arosa

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

Modellmotoren-Sammlertreffen mit Börse und Ausstellung

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

Treffen für Bauplan- und Eigenbauflugmodelle

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

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

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

F3A World Cup Liechtenstein

5./6. Juli, Rheinau, FL9492 Eschen
<https://www.mfgl.li>

Heli-Oldie-Treffen

Helikopter mit Verbrenner wie Schlüter, Graupner, Vario, Hirobo etc.
Egal, ob vom Dachboden oder restauriert.
5./6. Juli, Modellfluggruppe Oberriet
helioldi.oberriet@bluewin.ch
www.mfgoberriet.ch

15. F3A Retroday

Treffen mit Retro- oder Originalmodellen ca. vor 1980
12. Juli, Flugplatz Pfäffikon ZH
Kontakt:
urs@leodolter.ch
www.leodolter.ch/www.mfvp.ch

Coupe des Alpes

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

Loorholz-Flugtage

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

Hang-Segelmotelfliegen Zugerberg

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
Samstag, 9. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Schleppfliegen Oberkulm

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
Samstag, 23. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Sportflyers Region NOS

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

3D-Print & Fly Riggisberg

Event für 3D-gedruckte Flugzeuge!

6. September, Riggisberg
www.mg-riggisberg.ch

Sportflyers Region BOW

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

Schaufliegen MG Signau

7. September, Steinen,
 3533 Bowil, www.mg-signau.ch

Sportflyers Region NWS

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

Schlepptag

21. Schlepptag in Isenbergschwil
 31. August, Isenbergschwil bei Muri AG

Kontakt:

hugo_christen@bluewin.ch
www.mfg-stburkhard.ch

3D-Print & Fly Riggisberg

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

Concours Suisse F5B

Internationaler Euro Tour Contest
 Sonntag, 14. September
 MG Gossau ZH
<https://www.silentwings.ch/>

Open Fly-In und Sternmotoren-treffen

13. September, Open Fly-In
 14. September, Sternmotoren-treffen
 Modellflugplatz Gäu, Oberbuch-siten
 Roger Soom, <https://mfvgaeu.ch/>

Scale-Helitreffen

Heli-Event für vorbildgetreue Helikoptermodelle «aller Grössen».

20. September, Loorholz,
 Nähe Leuggern-Böttstein AG
info@loorholz-flugtage.ch
<https://loorholz-flugtage.ch/loorholzflugtage/>

Modellflugtag MG Grenchen

21. September, Regionalflugplatz Grenchen
www.mg-grenchen.ch

Hang-Segelmodellfliegen Herrendürren

IG Albatros Oldtimersegelflug-zeuge
 Sonntag, 28. September
www.igalbatros.ch
 Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Concours Suisse

Schweizer Meisterschaft F5J
 Sonntag, 28. September,
 Ricketwil MG Winterthur
<https://www.silentwings.ch/>

Oktoberfest-Fliegen

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

Gummi-/CO₂-Motor angetriebene Modelle

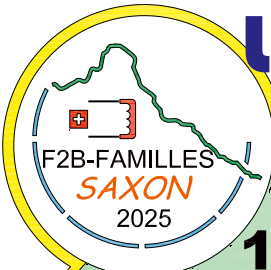
Herbsttreffen der Freunde Gummi-/CO₂-Motor angetriebener Modelle
 Samstag, 11. Oktober, Flugplatz Gheid, Olten
gummimotor@bluewin.ch
www.gummimotor.ch

Hochstart-Treffen Gheid

IG Albatros Oldtimersegelflug-zeuge
 Sonntag, 12. Oktober (provisorisch)
www.igalbatros.ch
 Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Challenge Cup RC-Kunstflug

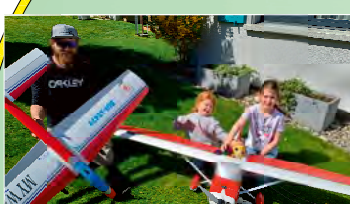
18. Oktober, Flugplatz Erlen,
 MG Breitenbach
felix.andres@bluewin.ch



LE CASINO SAXON

14-15 JUIN

FETE DU MODELISME, VOL CIRCULAIRE



ENFANTS, ADOS, PARENTS
 VENEZ PILOTER, AVIONS ET
 MONITEURS A DISPOSITION
 MEME LES DOUDOUS VOLERONT

09H30-17H00

BOISSONS

GRILLADES

ANIMATIONS

AECS-FSAM ENTREE LIBRE MG BREITENBACH

Modellfluggruppe Sulzer Winterthur
www.mgsu.ch



Winterthurer Modellflugtage

Samstag 16. August 2025
 ab 15.00 Uhr Showflugprogramm inkl. Nachtflug & Festwirtschaft

Sonntag 17. August 2025
 ab 9.00Uhr Finalflüge internationaler Segelkunstflugwettbewerb
 ab 11.00 Uhr Showflugprogramm & Festwirtschaft



Auf dem Segelflugplatz
 Hegmatten in Oberwinterthur

Signalisation ab Technorama



Weisch, was i meine?

Etwas mehr Sportpolitik muss sein

Liebe Wettbewerbsflieger und andere

Ein bisschen mehr Sportpolitik darf es in unseren Organisationen geben. Nachdem der Schweizerische Modellflugverband (SMV) anlässlich seiner letzten Delegiertenversammlung in Erlenbach mit der neuen Beteiligung unserer Sportorganisation an der Verbandspolitik einen ersten Schritt getan hat, müssen wir am Thema «Sportpolitik» dranbleiben. Nicht nur weil unsere Wettbewerbe im In- und Ausland und Trainings auf den verschiedensten Stufen finanziell unterstützt werden, sondern ganz besonders in unserem ureigenen Interesse. In verschiedenen Kreisen wird unser Wettbewerbswesen kaum ernst genommen. Es fehlt immer wieder am stringenten Planen und Handeln. In vielen Klassen leben wir von der Hand in den Mund.

Aus meiner Sicht darf dies nicht allein dem SMV angelastet werden. Das wäre zu bequem und betrifft ebenso die Regionen und Vereine. Alles andere wäre realitätsfern. Wir müssen ganz dringend Sportorganisation und Sportfinanzierung noch klarer regeln. Wir führen in unserem Verband Wettbewerbsklassen mit deren Aktiven, von denen in unseren Protokollen und in unseren diversen Medien nur mit Mühe etwas zu finden ist. Ist das der charmante Dank an unsere beitragszahlenden Mitglieder? Das heisst auch hier, die Kommunikation der FAKOs muss verbessert werden. Ich kann mir nicht so recht vorstellen, dass die Wettbewerbspiloten allein über «ihre» eigenen Selektionskriterien sowie die Entsendung von Nationalmannschaften entscheiden. Wenn nationale Selektionswettbewerbe einen Teil ausmachen, können in-

ternationale Meisterschaften – z.B. FAI-World-Cup – eine sinnvolle Ergänzung sein. Zählt an diesen internationalen Wettbewerben wiederum nur die Reihenfolge der Schweizer, ist das Selbstbetrug. Wir dürfen uns nicht nur an den eigenen, schweizerischen Leistungen messen, sondern an den Besten. Unsere Nationalmannschaften an Weltmeisterschaften teilnehmen zu lassen hat nicht allein zum Ziel, Erfahrungen zu sammeln – eine eher merkwürdige Vorstellung von Sport, sondern möglichst beste Leistungen abzurufen; die Erfahrungen kommen dann von selbst. In den meisten Wettbewerbsklassen finden in unseren Nachbarländern genügend hochstehende Anlässe statt. Hier sollen die Erfahrungen gemacht werden können – nicht aber an kostspieligen Weltmeisterschaften.

Im Weiteren muss die Höhe finanzieller Zuwendungen an Regionen und Vereine in Verbindung mit der Bereitschaft gebracht werden, Wettbewerbe

und/oder Nachwuchsförderung zu unterstützen oder sogar Sportanlässe durchzuführen. Das würde die Aufmerksamkeit der Regionen und Vereine für die Anliegen des Sports weit mehr fördern als jede andere Form des Giesskannenprinzips.

Und abschliessend: Die m.E. dringende Weiterentwicklung unserer Sportorganisation sowie auch das Controlling übersteigen heute zusehends das Potenzial einer einzigen ehrenamtlichen Person. Wir müssen eine gemischte Sportkommission schaffen, wie das in den meisten nationalen Verbänden der Fall ist. Die Funktion des heutigen Sportchefs ist nach wie vor die des wichtigsten Brückenbauers zwischen den Sportlern und dem SMV-Vorstand.

Ich wünsche uns allen gutes Gelingen für die Zukunftsgestaltung des technisch und fliegerisch interessanten und äusserst lehrreichen Modellflugsports. ■

Kollegiale Grüsse
Emil Giezendanner

Herausgeber

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

MFS-Redaktions-Team

Regional-Redaktoren

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

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

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

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

Fachredaktoren

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

<https://www.modellflugsport.ch>



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione Svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf

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

WEMF/SW-beglaubigt, 7632 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 4/2025, Juli/August
30. Juli

Anzeigenschluss

Nr. 4/2025, Juli/August
Anzeigenschluss: 30. Juni

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: 16. Juni

Nr. 4/2025, Juli/August

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



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

Modellbau Rupperswil
Fachhandel für Flugmodelle

Bruggerstrasse 35, 5102 Rupperswil ☎ 062 897 27 10
✉ info@modellbaurupperswil.ch 🌐 modellbaurupperswil.ch

R&G
R&G-Schweiz

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

Sicom
Epoxy Systems

LEOMOTION.COM

CG-one Vario XL

Präzisions-Schwerpunktwaage modular anpassbar mit drei optionalen Brücken für Flügeltiefen 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

Gratis-Zusatzakku

Der STIHL RMA 239 C kommt jetzt mit Gratis-Zusatzakku – für noch längere Einsätze ohne Unterbruch. Mit 37 cm Schnittbreite, Komfortlenker und effizienter Akku-Power aus dem STIHL AK-System.

Akku-Rasenmäher STIHL RMA 239
mit AK 30 S + AL 101 + **Gratis AK 30 S**

CHF 610.00

Angebot inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten, gültig bis 30.06.2025

toolster.ch
Und los geht's.



Toolster.ch