

# modell flugsport

3/2026

CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00



## REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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



MAI / JUNI  
MAI / JUIN  
MAGGIO / GIUGNO



# RCRCM ICARUS

F5J Thermiksegler • 2.5m Spannweite • Voll-CFK

Voll-CFK Bauweise in präzisen Aluminiumformen, PMI-Vollkern-Technologie für maximale Festigkeit bei minimalem Gewicht. Dreiteilige Tragfläche – schnell ausgerüstet, leicht transportiert.

Spannweite	2'500 mm
Länge	1'200 mm
Leergewicht	360 – 380 g
Abfluggewicht	560 – 580 g
Lieferumfang	ARF + Schutztasche

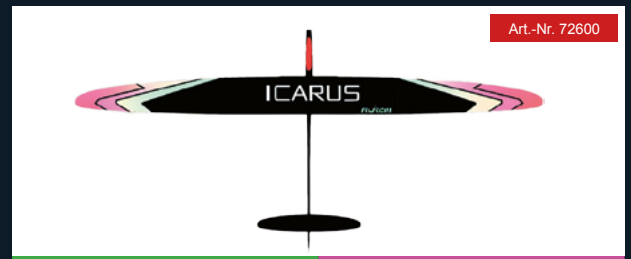
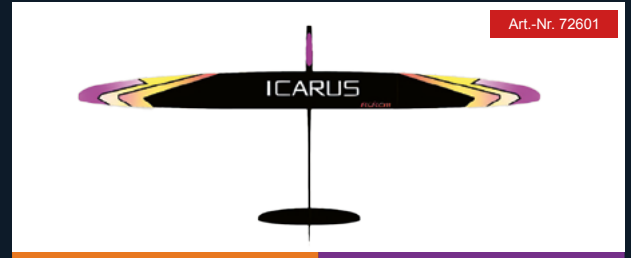
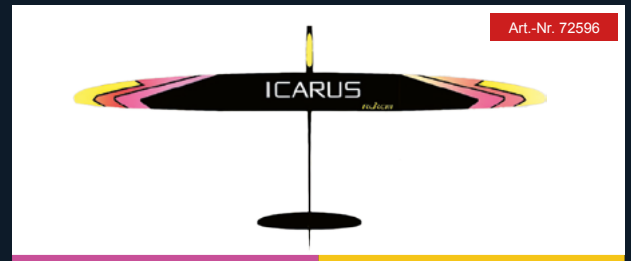
Preis

**CHF 1'149.–**

inkl. Schutztasche • CFK



Alle Neuheiten



**RCRCM Ali DLG**  
F3K • CFK 1490mm • ARF  
**ab CHF 579.–**  
modellmarkt24.ch

**RCRCM Shine**  
F3B/F3F • 3m • GFK/CFK  
**ab CHF 859.–**  
modellmarkt24.ch

**M24 F5J**  
Eigenmarke Modellmarkt24  
**ab CHF 1'449.–**  
modellmarkt24.ch

**Soaringmodels Mini Dart 2**  
DLG • 1m Spannweite  
**ab CHF 650.–**  
modellmarkt24.ch

**Extreme Flight Cap 580**  
67" RxR • T-Motor Antrieb  
**ab CHF 1'659.90.–**  
modellmarkt24.ch

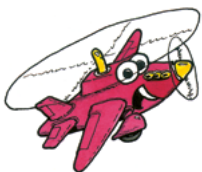
**D-Power ASW-17**  
350cm Scale Segler • GFK ARF+  
**ab CHF 849.–**  
modellmarkt24.ch

Die Flugsaison ist in vollem Gange – wir haben die passenden Modelle dazu.  
Bis bald im Ladenlokal oder Webshop • modellmarkt24.ch



**EDITORIAL**

Seite 5



**TITELSTORY**

Seite 6

Das Wort «Jugendarbeit» enthält Arbeit  
 Le terme «travail auprès des jeunes» contient le mot travail



Der Einbau in leere  
 Fertigmodelle erfordert  
 viel Erfahrung.



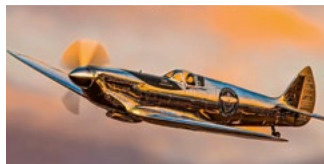
**Titelbild / Frontispice:**  
 Modellbau-Workshop «Young  
 SilentWings» im Fliegermuseum  
 Dübendorf.

Atelier de modélisme «Young  
 SilentWings» au musée de l'avia-  
 tion de Dübendorf.

Foto: MFS

**MARKT – INFO – MARCHÉ**

Seite 13



**MAGAZIN**

Seite 19



**PAGES ROMANDES**

Seite 24



**AUS DEN REGIONEN UND VEREINEN**

Seite 28



**JUGEND – JEUNESSE**

Seite 43



**SPORT**

Seite 44



**SMV / FSAM**

Seite 55



**AGENDA / CALENDARIUM**

Seite 58

**AUS MEINER SICHT / IMPRESSUM**

Seite 59

# Super Decathlon 1.2m



Die Super Decathlon gilt unter Piloten und Fluglehrern als eines der besten Kunstflug-Trainingsflugzeuge in der mantragenden Fliegerei. Ihr ikonisches Design basiert auf der Aeronca Champ und Citabria, wurde jedoch mit einem umgekehrten Treibstoff- und Ölsystem sowie einer nahezu symmetrischen Tragfläche aufgerüstet, um negative Figuren und Rückenflugmanöver mühelos zu ermöglichen. Die ursprüngliche E-flite® Decathlon RJG 1.2m erlangte schnell den Ruf, eines der leistungsfähigsten, am besten ausgestatteten und einfachsten Modelle des amerikanischen Klassikers zu sein. Jetzt ist sie wieder erhältlich – mit einem der bekanntesten und ikonischsten Designs der Super Decathlon.



## FEATURES:

- Ein maßstabsgetreues Modell des bekannten Kunstflugtrainers, erhältlich in einem der ikonischsten Designs.
- Beliebte 3S- und 4S-Akkus mit 2200–3200mAh bieten hervorragende Leistung und lange Flugzeiten.
- Spektrum AR631+ Empfänger mit Telemetrie für Fly-by-Reichweite und der fortschrittlichen DSMX-Technologie.
- Empfänger mit Smart Fernsteuerung File, der beim Binden automatisch alle Einstellungen für NX- und iX-Sender importiert.

EFL20550 BNF BASIC

EFL20575 PNP



## Spezifikationen

Spannweite: ..... 1212 mm  
Länge: ..... 931mm  
Fluggewicht: ..... 1106 g  
Motor Type: ..... Brushless

# www.lemaco.ch



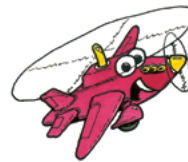
## PRECISION WITH PLUS PERFORMANCE

# iX14+SE

### SPECIAL EDITION 20-CHANNEL TRANSMITTER



SPMR14020 (nur Sender)



## WENN DIE WELT VERRÜCKT SPIELT



Liebe Leserin, lieber Leser

Aktuell spielen die «Mächtigen» der Welt verrückt, verursachen viel Leid und ein riesiges Chaos, mit Folgen, welche wir auch bei uns in der Schweiz zu spüren bekommen. Da kann ein Hobby wie Modellflug eine willkommene Ablenkung bringen, uns auf positive Gedanken bringen.

In unserer Titelstory präsentieren wir euch mit **Young SilentWings** ein Projekt, welches sich etabliert hat. Mit viel Herzblut, persönlichem Engagement von zahlreichen Helfern und den nötigen finanziellen Mitteln werden Jugendliche aus der Region NOS grosszügig unterstützt. Neidlos darf man anerkennen, dass diese Idee funktioniert und schon vielen jungen Modellflugbegeisterten den Weg in den **Modellflugsport** geebnet hat.

Energieversorgung ist ein Thema, welches uns täglich beschäftigt, gerade jetzt, wo es auf der Welt drunter und drüber geht. Da hat die Modellfluggruppe Liechtenstein mit unglaublich viel Eigenleistung eine Photovoltaikanlage realisiert und damit einen riesigen Schritt in eine energiesichere Zukunft gemacht. Auch hier sind es Menschen, welche mit viel Einsatz und Überzeugung ein Ziel verfolgen, bis das Resultat steht.

### Soll einer behaupten, Freiwilligenarbeit sei nicht wertvoll!

Die Redaktion wünscht euch mit all den Themen in dieser Ausgabe viel Ablenkung und Unterhaltung.

*Markus Nussbaumer*

### 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».

## QUAND LE MONDE PART EN VRILLE

Chère lectrice, cher lecteur

Actuellement, les «puissants» de ce monde se comportent de manière irrationnelle, causant beaucoup de souffrances et un chaos immense, dont les conséquences se font également sentir chez nous, en Suisse. Dans ce contexte, un passe-temps comme l'aéromodélisme peut constituer une distraction bienvenue et nous aide à garder une attitude positive.

Dans notre article principal, nous vous présentons **Young SilentWings**, un projet qui a fait ses preuves. Grâce à une passion sans faille, à l'engagement personnel de nombreux bénévoles et aux moyens financiers nécessaires, les jeunes de la région NOS bénéficient d'un soutien généreux. On peut reconnaître sans jalousie que cette idée fonctionne et qu'elle a déjà ouvert la voie vers le **sport aéromodéliste** à de nombreux jeunes passionnés.

L'approvisionnement énergétique est un sujet qui nous préoccupe au quotidien, surtout en cette période où le monde est sens dessus dessous. C'est dans ce contexte que le club d'aéromodélisme du Liechtenstein a mis en place, grâce à un travail incroyable réalisé en interne, une installation photovoltaïque, faisant ainsi un pas de géant vers un avenir énergétique sûr. Là encore, ce sont des personnes qui, avec beaucoup d'engagement et de conviction, poursuivent un objectif jusqu'à ce que le résultat soit au rendez-vous.

### Que personne n'ose dire que le bénévolat n'a pas de valeur!

La rédaction vous souhaite de trouver dans tous les sujets abordés dans ce numéro de quoi vous distraire et vous divertir.

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

### 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».



# DAS WORT «JUGENDARBEIT» ENTHÄLT ARBEIT

Emil Ch. Giezendanner

## Young SilentWings im Airforce-Museum Dübendorf

Nachdem sich immer mehr Modellflieger mit Flugzeugen ab Stange eindecken – auch mit solchen, die bereits komplett ausgerüstet sind –, dürfte es für viele zunehmend schwieriger werden, ein sogenanntes Fertigmodell flugtüchtig zu machen. Am Young SilentWings Workshop der Region Nordostschweiz (NOS) gehört das zur zentralen Zielsetzung.

### Anspruchsvolles Ausrüsten des Modells

Qualität nicht überall, leider! Aber wir kennen Hersteller, die ihre Erzeugnisse in einer nahezu tadellosen Qualität liefern. Wer solche Modelle in den Händen hält, muss fast davon träumen, so etwas einmal von Grund auf selber zu bauen. Das wäre allerdings ein längeres Projekt – für Jugendliche zu lang. Einige Hersteller bezeichnen den Schwierigkeitsgrad des Einbaus mit einer Skala. Was eher theoretisch daherkommt. Denn die ganzen Arbeiten sind weitgehend abhängig von der Erfahrung, dem handwerklichen Geschick sowie zum Bezug zu Genauigkeit und Ausdauer.

### Auswahl des Jugendmodells

Das richtige Modell auszuwählen ist nicht zuletzt Erfahrungssache der Kursleitung. Ohne vorherige Erfahrung mit dem Einbau eines Prototyps



Ohne Lötstation geht gar nichts.  
Impossible de s'en passer: la station de souder.



Die beiden Modelle haben sich bewährt:  
SebAart Mytho und TOPMODEL CZ Marabu.  
Les deux modèles ont fait leurs preuves:  
le SebAart Mytho et le TOPMODEL CZ Marabu.



Konzentration und Ausdauer am Mytho.  
Concentration et persévérance sur le Mytho.



kann weder der Schwierigkeitsgrad noch der mittlere zeitliche Aufwand abgeschätzt werden. Selbst dann werden – wie beim Schulunterricht – Einzelne immer schneller als die anderen sein. Dass die Schnellen die übrigen nicht stören, ist zu beachten. Grad bei eher filigranen Arbeiten muss das verhindert werden. Das lässt sich aber mit Zusatzarbeiten (z.B. Flügelschoner erstellen), Informationstätigkeit durch die Instruktoren usw. gut regeln.

**Modellbau in die Tiefe**

Der Einbau eines Elektro-Kunstflug- oder Segelmodells mag, oberflächlich gesehen, einfach und ohne Probleme zu bewältigen sein. Das hat schon manchen gewaltig getäuscht und zur Verzweiflung gebracht. Sorgfältiger Einbau in gut durchdachten Schritten führt in die Tiefen des Flugmodellbaus. Das ist bekanntlich beim Einsatz von komplett fertig ausgerüsteten Modellen selten der Fall.

**Vorbereitung ist fast alles**

Beim Young SilentWings wird die Wahl der Komponenten wie Antrieb und RC-Steuerung durch die Leitung übernommen. Eine nicht sehr einfache Planung und voller Tücken: Wahl zwischen Qualität und Kosten? Ein Teilaspekt der aufwendigen Vorbereitungsarbeiten. Eher schwierige Arbeiten wurden in sehr verdienstvoller Vorarbeit wahrgenommen: Einsetzen des Motorspans beim Segelmodell oder die Flügelverschraubung. Das bringt Zeitersparnis und verhindert Frustration beim Junior.

**Pädagogische Gratwanderung**

Instruieren und arbeiten lassen. Für die Instruktion eine nicht immer einfache Aufgabe. Wann eingreifen? Es gibt immer Arbeiten, bei denen sich Fehler korrigieren lassen. Im diesem Fall hat der «Proband» eine Menge gelernt. Zeichnen sich aber irreversible Fehler ab, heisst es korrigierend intervenieren oder gar vormachen. Ganz generell wirkt ein Vorbild, das Ruhe und Sicherheit verbreitet, fördernd. Die Leiter sind weder Auftraggeber noch Kontrolleure, sondern hilfreiche Begleiter und Trainer, damit die zweite Schraube besser sitzt.

**Die Sache mit dem Zusatzprogramm**

Die Idee, Young SilentWings mit einer Art Kurzprogramm zu ergänzen, mag verführerisch tönen. Aus der Schachtel in die Luft passt zur oft



**Für die Schnellen informiert Leiter Bosshard über die FFA P-16.**  
*Pour les plus rapides, le responsable Bosshard donne des informations sur le FFA P-16.*

ungeduldigen Jugend. Der Versuch, diesen Trend aufzunehmen und wenigsten ein bisschen fachlich zu begleiten, ist nicht von vornherein abzulehnen. Immerhin einen ganzen Tag vom Zusammenbau bis zum Erstflug die Juniorinnen und Junioren in die richtigen (Flug-)Bahnen zu lenken muss als positiver Impuls gesehen werden. Weitere erzieherische Wirkungen und Förderungen in so kurzer Zeit zu erwarten wäre vermessen. Ganz andere Fragen betreffen die Qualität solcher Modelle. Wenn diese nicht stimmt oder Bestandteile fehlen, führt das grad bei Jugendlichen, die den schnellen Erfolg suchen, zu vorzeitigem Frust und Enttäuschung. Die zweite Frage lautet, ob das Programm Young SillentWings, das auf seriöse Leistung und Ausdauer setzt, mit einem Kurzprojekt ergänzt werden soll. Sind es doch gleich mehrere Punkte, welche die Zielsetzungen der beiden Jugendangebote gründlich voneinander unterscheiden. Lob den Organisatoren, dass sie das Experiment gewagt haben. Wichtige Schlussfolgerungen können zweifelsohne für weitere Jugendprojekte gezogen werden. ■

SebArt Mytho S 50E	SebArt Mytho S 50E
Spannweite: 158 cm	Envergure: 58 cm
Länge: 167 cm	Longueur: 167 cm
Flügelfläche: 47,5 dm <sup>2</sup>	Surface alaire: 47,5 dm <sup>2</sup>
Gewicht: 2750 g ohne Akku	Poids: 2750 g sans batterie
Radio: 6 Kanal	Radio: 6 canaux
Batterie: 4500–5000, 6S Li-Po	Batterie: 4500–5000, 6S Li-Po
TOPMODEL CZ Marabu	TOPMODEL CZ Marabu
Spannweite: 275 cm	Envergure: 275 cm
Länge: 1340 cm	Longueur: 1340 cm
Gewicht: 1500 g	Poids: 1500 g
Flügelfläche: 48,7 dm <sup>2</sup>	Surface alaire: 48,7 dm <sup>2</sup>

Traduit avec DeepL.com (version gratuite)



Das Ausrüsten des Seglers Marabu.  
L'équipement du planeur Marabu.

# LE TERME «TRAVAIL AUPRÈS DES JEUNES» CONTIENT LE MOT TRAVAIL

Emil Ch. Giezendanner

## Young SilentWings au Musée de l'armée de l'air de Dübendorf

Alors que de plus en plus d'amateurs d'aéromodélisme s'équipent d'avions prêts à l'emploi – y compris de modèles déjà entièrement équipés –, il devrait devenir de plus en plus difficile pour beaucoup de rendre un «modèle prêt à l'emploi» apte au vol. C'est l'un des objectifs principaux de l'atelier Young SilentWings de la région Nord-Est de la Suisse (NOS).

### Équipement exigeant du modèle

La qualité n'est malheureusement pas au rendez-vous partout! Mais nous connaissons des fabricants qui livrent des produits d'une qualité quasi irréprochable. Quiconque tient de tels modèles entre ses mains ne peut s'empêcher de rêver de construire un jour soi-même un tel modèle de A à Z. Ce serait toutefois un projet de longue haleine – trop long pour des jeunes. Certains fabricants indiquent le niveau de difficulté de l'installation à l'aide d'une échelle. Ce qui reste plutôt théorique. Car l'ensemble des travaux dépend largement de l'expérience, de l'habileté manuelle ainsi que du rapport à la précision et à la persévérance.

### Choix du modèle pour les jeunes

Le choix du modèle approprié relève en grande partie de l'expérience des animateurs du cours. Sans expérience préalable du montage d'un prototype, il est impossible d'estimer ni le niveau de difficulté ni le temps moyen nécessaire. Même dans ce cas, comme en cours à l'école, certains seront toujours plus rapides que les autres. Il faut veiller à ce que les plus rapides ne dérangent pas les autres. Surtout lors de travaux plutôt minutieux.

### Le modélisme en profondeur

À première vue, l'installation d'un modèle électrique de voltige ou de planeur peut sembler simple et sans difficulté. Cela a déjà induit plus d'un en erreur et conduit au désespoir. Une installation minutieuse, réalisée selon des étapes bien pensées, permet de plonger dans les profondeurs du modélisme aérien. Comme on le sait, c'est rarement le cas lorsqu'on utilise des modèles entièrement équipés.

### La préparation, c'est presque tout

Dans le cadre du Young SilentWings, le choix des composants, tels que le groupe motopropulseur et la commande RC, est pris en charge par la direction. Une planification pas très simple et pleine de pièges: choisir entre qualité et coût? Un aspect parmi d'autres des travaux de préparation complexes. Des tâches plutôt difficiles ont été réalisées dans le cadre d'un travail préparatoire très méritoire: la mise en place du longeron moteur sur le modèle de planeur ou le vissage des ailes. Cela permet de gagner du temps et d'éviter toute frustration chez les jeunes.

So geht's, erklärt Leiter Andi Schwerzmann.

Voici comment procéder, explique le responsable Andi Schwerzmann.



Das Zusatzprogramm EXTRTA ist nicht nur Wundertüte.

Le programme complémentaire EXTRTA n'est pas seulement une boîte à surprises.



Leiter Zusatzprogramm Remo Frattini.  
Responsable du programme complémentaire Remo Frattini.



### Un exercice pédagogique délicat

Instruire et laisser travailler. Une tâche pas toujours facile pour l'instructeur. Quand intervenir? Il y a toujours des tâches pour lesquelles les erreurs peuvent être corrigées. Dans ce cas, le «sujet» a beaucoup appris. Mais si des erreurs irréversibles se profilent, il faut intervenir pour corriger, voire montrer l'exemple. D'une manière générale, un modèle qui inspire calme et sécurité a un effet stimulant. Les moniteurs ne sont ni des donneurs d'ordres ni des contrôleurs, mais des accompagnateurs et des formateurs bienveillants, afin que la deuxième vis soit mieux serrée.

### La question du programme complémentaire

L'idée de compléter Young SilentWings par une sorte de programme accéléré peut sembler séduisante. Passer de la boîte à l'envol correspond bien à une jeunesse souvent impatiente. Il ne faut pas rejeter d'emblée la tentative de s'inscrire dans cette tendance et de l'accompagner, ne serait-ce qu'un peu, sur le plan technique. Après tout, guider les juniors sur la bonne voie (de vol) pendant une journée entière, du montage au premier vol, doit être considéré comme une impulsion positive. Il serait présomptueux d'espérer d'autres effets éducatifs et encouragements en si peu de temps. D'autres questions tout à fait différentes concernent la qualité de ces modèles. Si celle-ci n'est pas au rendez-vous ou si des pièces manquent, cela conduit, surtout chez les jeunes en quête de succès rapide, à une frustration et une déception prématurées. La deuxième question est de savoir si le programme Young SilentWings, qui mise sur des performances sérieuses et l'endurance, doit être complété par un projet de courte durée. Il y a en effet plusieurs points qui distinguent fondamentalement les objectifs de ces deux offres destinées aux jeunes. Félicitations aux organisateurs d'avoir osé tenter cette expérience. Des conclusions importantes pourront sans aucun doute être tirées pour d'autres projets destinés aux jeunes.



Letzte Kontrollen.  
Dernières vérifications.



Wo ist der Pilot?  
Où est le pilote?



Montage vor dem Erstflug auf dem Flugplatz der MG Uster.  
Montage avant le premier vol sur l'aérodrome de la MG Uster.



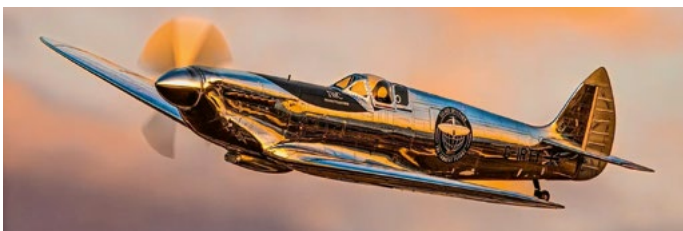
Mit Mut und Zuversicht.  
Avec courage et confiance.

## NEUIGKEITEN VON HEBU

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

### **Wir bauen für Sie um – mehr Platz für Ihre Leidenschaft!**

An unserem Hauptstandort tut sich was: Wir erweitern unsere Kapazitäten massiv, um Ihnen künftig noch mehr Inspiration und Service bieten zu können. Ab **Frühjahr 2027** erwartet Sie eine völlig **neue Ladenfläche**, zudem vergrössern wir unser Lager direkt vor Ort, um auch spontane Besichtigungen Ihrer Wunschmodelle möglich zu machen. Da die Bauarbeiten bereits in vollem Gange sind, bitten wir bei einem Besuch um Verständnis für zeitweise **Einschränkungen in der Platzsituation und einen erhöhten Lärmpegel**. Damit wir Sie trotz des Umbaus optimal bedienen können, bitten wir Sie, Ihre gewünschten Artikel nach Möglichkeit **vorzubestellen** – wir freuen uns auf Ihren Besuch!



### **Spitfire FTL**

Die neue 2,26-m-**Spitfire von FTL Innovation** setzt neue Massstäbe in Sachen Vorbildtreue und Materialtechnik. Die innovative Kombination aus einer **hochfesten Carbonfaserstruktur** und einer **galvanisierten Aluminiumoberfläche** verleiht dem Modell ein unvergleichliches, authentisches Bare-Metal-Finish. Dank des vielseitigen Konzepts lässt sich die Spitfire wahlweise mit einem **12S-Elektroantrieb** oder einem **Benzinmotor** der 35–50-ccm-Klasse betreiben. Das ARF-Set wird inklusive Einziefahrwerk geliefert und überzeugt durch hervorragende Flugeigenschaften, die dem beeindruckenden Erscheinungsbild in nichts nachstehen.

### **PC-21 Top RC**

Die **Pilatus PC-21 von Top RC Model** ist ein beeindruckendes Voll-Composite-Modell im Massstab 1:3,75, das durch höchste Präzision und ein detailgetreues Scale-Cockpit besticht. Mit einer imposanten Länge von über drei Metern ist die Struktur speziell für den **Turbinenbetrieb (z. B. King-Tech K100TP)** ausgelegt und mehrheitlich im Werk vormontiert. Das Modell punktet mit funktionalen Landeklappen für sanfte Landungen sowie abnehmbaren Komponenten, die trotz der beachtlichen Grösse einen **einfachen Transport** ermöglichen. Ein erstklassiges, bereits lackiertes Finish mit überlackierten Decals rundet dieses Hochleistungsmodell für erfahrene Piloten perfekt ab.



### **High-Tech am Hang und in der Thermik: Albatross & Icarus von RCRCM**

Mit dem **Albatross (F5K)** und dem **Icarus X-Tail (F5J)** präsentiert RCRCM zwei konsequent auf Leistung getrimmte Elektrosegler in modernster Voll-CFK-Bauweise. Während der kompakte Albatross mit 1,49 m Spannweite und minimalem Gewicht kleinste Aufwinde in Bodennähe ausnutzt, besticht der 2,50 m grosse Icarus durch seine innovative **PMI-Schaum-Technologie** für maximale Festigkeit bei extrem geringem Eigengewicht. Beide Modelle werden in präzisen Vollformen gefertigt, verfügen über hervorragende Thermikeigenschaften und sind dank durchdachter Konstruktionen – wie der dreiteiligen Tragfläche beim Icarus – ideal für den Transport geeignet. Ob ambitionierter Freizeitflug oder Wettbewerbs-einsatz, diese High-End-Segler bieten aerodynamische Effizienz auf höchstem Niveau.



# NEUIGKEITEN BEI LEOMOTION.COM

## Allgemein

### Leomotion GmbH nach Brand in Russikon: Betrieb läuft wieder an – Sortiment wird sukzessive wieder aufgebaut

Am Abend des 19. März 2026 brach im Bürobereich unseres Gewerbelokals der Leomotion GmbH in Russikon (Schweiz) ein Feuer aus. Durch das rasche Eingreifen der Feuerwehr konnte der Brand schnell unter Kontrolle gebracht werden. Verletzt wurde glücklicherweise niemand, aber es entstand grosser Sachschaden. Auch das Lager wurde Opfer des dichten Rauchs und muss komplett neu beschafft werden.

Trotz des verheerenden Vorfalles hat das Team der Leomotion GmbH den Betrieb innerhalb kürzester Zeit provisorisch wieder aufgenommen. Die Instandstellung unseres Gewerbelokals sowie die Wiederbeschaffung der Artikel läuft auf Hochtouren.

Bis Mitte Juni 2026 rechnen wir damit, dass der überwiegende Teil unseres Sortiments wieder verfügbar sein wird. Neue Artikel treffen laufend bei uns ein und die Lieferbereitschaft wird sukzessive hochgefahren. Lagerhaltige Artikel sind am grünen Lagerpunkt zu erkennen.

Wir bedanken uns bei unseren Kunden für die Geduld und die anhaltende Unterstützung. Als langjähriger Spezialist für hochwertige RC-Modelle, Antriebe und Zubehör arbeiten wir mit Hochdruck daran, euch bald wieder das gewohnt umfassende Sortiment bieten zu können.

**Herzlichen Dank für eure Treue und Unterstützung in dieser für uns äusserst anspruchsvollen Zeit.**



## Neue Antriebe 02 EG500/03 EG2000

### Neue Dualsky-EG-Serie bei Leomotion: Perfekte Antriebe für anspruchsvolle Segelflugmodelle

Leomotion erweitert sein Sortiment um die neuen Dualsky EG500, EG700 und EG2000 – eine starke Motorenfamilie, die speziell für Elektrosegler und GPS-Modelle entwickelt wurde.

Die Capsuled-EG-Serie überzeugt mit geschlossener Bauweise, hervorragender Kühlung und extrem robuster Lagerung, die auch harte Landungen problemlos verkraftet.

Dank grossem Hohlwellendesign und optimierter Wicklung liefern die Motoren hohes Drehmoment bei niedrigem Stromverbrauch – ideal für effizienten Steigflug und ruhigen Thermikbetrieb.

Der EG2000 richtet sich an grosse GPS- und Scale-Segler wie den Leomotion Hyperplane GPS 4700 mm und ermöglicht kraftvolle Starts mit empfohlenen 6S- bis 8S-Antrieben.

Die kleineren EG500 und EG700 eignen sich hervorragend für F5J-, F5G- und mittelgrosse Elektrosegler, wo geringes Gewicht und hohe Effizienz entscheidend sind.

Alle Modelle der EG-Serie zeichnen sich durch präzise Verarbeitung, geringe Vibration und langlebige Qualität aus – typisch für Dualsky. Mit diesen Motoren kombiniert Leomotion modernste Technik mit praxisgerechter Leistung für Wettbewerb und Freizeitpiloten.

Die Dualsky EG500, EG700 und EG2000 sind ab sofort bei Leomotion erhältlich – für den nächsten starken und effizienten Segelflugantrieb.

## Diverses

### Dualsky T8 Coreless Thin – ultraflache Servos mit starkem Auftritt bei Leomotion

Leomotion nimmt die neue **Dualsky-T8-Coreless-Thin-Serie** ins Programm – die perfekten Servos für alle Piloten, die auf minimales Gewicht und extrem flache Bauweise in Flügel und Leitwerk setzen.



**08P-Cordless Plus.**

Mit nur 8 mm Bauhöhe und Coreless-Motor-Technik bieten die T8-Servos schnelle Reaktionszeiten, hohe Präzision und hervorragende Effizienz bei gleichzeitig niedrigem Stromverbrauch.

Die HV-taugliche Ausführung (3,5–8,4 V) liefert ausreichend Kraft für anspruchsvolle Ruderanlenkungen in F5J-, F5G-, GPS- und Dynamic-Seglern.

Dank voller Metallgetriebe und robuster Lagerung halten die T8-Servos auch harte Landungen und hohe Fluggeschwindigkeiten problemlos aus.

Das schlanke Design ermöglicht saubere Einbauten in dünnen Flügelprofilen, ohne Kompromisse bei der Festigkeit einzugehen – ideal für moderne Wettbewerbsmodelle.

Leomotion-typisch überzeugen die Servos durch hohe Verarbeitungsqualität und zuverlässige Performance im täglichen Flugbetrieb.

Ob als Querruder-, Höhen- oder Seitenruderservo: Die Dualsky-T8-Coreless-Thin-Serie setzt neue Massstäbe bei dünnen, leichten und dennoch kraftvollen Servos.

Die T8-Serie ist ab sofort bei Leomotion erhältlich.

**Mehr Sicherheit und Telemetrie: Mav Sense SPS150 & SPS80**

Leomotion erweitert sein Power-Management-Sortiment um die neuen **Mav Sense SPS150** und **SPS80** Safety Power Switches – die zuverlässige Lösung für sichere und übersichtliche Stromversorgung in Elektroseglern und grossen Modellen.

Beide Schalter bieten volle Telemetrie (Spannung, Strom, verbrauchte Kapazität) und unterstützen bis zu 15S LiPo bei hoher Dauerstrombelastung – der SPS150 bis 150 A Spitze, der SPS80 entsprechend für etwas kleinere Anlagen.

**SPS150.**

Die intelligente Safety-Funktion trennt den Antrieb zuverlässig vom Empfängerstromkreis und verhindert ungewollte Motorstarts.

Ein separater Magnet- oder Taster-Schalter ermöglicht komfortables Ein- und Ausschalten ohne zusätzliche Kabel im Rumpf.

Dank robuster Bauweise, exzellenter EMV-Verträglichkeit und voller Telemetrie-Unterstützung (Jeti, Graupner, Futaba, Spektrum etc.) sind die SPS-Schalter ideal für Wettbewerbs- und anspruchsvolle Freizeitpiloten. Der SPS150 eignet sich besonders für grosse GPS- und Dynamic-Segler wie den Leomotion Hyperplane, während der SPS80 in mittelgrossen F5J- und F5G-Modellen glänzt.

Leomotion-typisch überzeugen die Mav-Sense-Schalter durch hohe Verarbeitungsqualität und praxisgerechte Features.

Mit den SPS150 und SPS80 gewinnen RC-Piloten maximale Sicherheit, präzise Überwachung und einfache Bedienung in einem kompakten Gerät. Die Mav Sense SPS150 und SPS80 Safety Power Switches sind ab sofort bei Leomotion erhältlich. ■

[www.leomotion.com](http://www.leomotion.com)

## HORIZON HOBBY/LEMACO NEWS: E-FLITE V1200 1, 2 M BNF BASIC MIT AS3X+ UND SAFE SELECT (EFL120050) & PNP (EFL120075)

**Hauptmerkmale:**

- Die V1200 ist das SCHNELLSTE propellergetriebene E-Flite-Flugzeug ever – Out Of The Box!
- Eine aktualisierte und verbesserte Version mit robusteren und zuverlässigeren Einziefahrwerken sowie einem auffälligen Farbschema und einer verbesserten Lackierung.
- Höchstgeschwindigkeiten im Horizontalflug von bis zu 177 km/h mit 4S-Akkus und bis zu 225 km/h mit 6S-Akkus.
- Kompatibel mit 4S-, 5S- und 6S-Akkus von 3200–7000 mAh für eine breite Palette an Leistung und Flugzeiten.
- Spektrum AR637TA+-Empfänger mit Full Range und der branchenführenden DSMX®-Technologie.

**Zusätzlich benötigt wird:**

- (1) Spektrum DSMX/DSM2-kompatible Fernsteuerung mit 6–7+-Kanälen
- (1) 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V LiPo-Akku mit 3200–7000 mAh und EC5- oder IC5-Anschluss
- Kompatibles LiPo-Ladegerät

**V1200.****Caractéristiques principales:**

- L'avion E-Flite à hélice le plus rapide à ce jour et prêt à l'emploi
- Une version mise à jour et améliorée avec des trains plus résistants et fiables, ainsi qu'une palette de couleurs hautement visibles et une finition améliorée.
- Vitesse de pointe en vol horizontal: plus de 177 km/h avec des batteries 4S et plus de 225 km/h avec des batteries 6S



V1200.

- Compatible avec les batteries 4S, 5S et 6S de 3200 à 7000 mAh offrant une large gamme de performances et d'autonomies de vol.
- Récepteur Spektrum AR637TA+ avec télémétrie longue portée et technologie de pointe DSMX®

**Éléments complémentaires requis:**

- (1) Émetteur Spektrum longue portée compatible DSMX/DSM2 (6-7 canaux et plus)
- (1) Batterie LiPo 4S 14,8V à 6S 22,2 V 3200–7000 mAh avec connecteur EC5 ou IC5
- (1) Chargeur LiPo compatible

Technische Daten	Données techniques
Spannweite: 1200 mm	Envergure: 1200 mm
Länge: 1092 mm	Longueur: 1092 mm
Gewicht: 2048 g ohne Akku/2818 g mit dem empfohlenen Akku	Poids: 2048 g sans Accu/2818 g avec l'accu conseillé
Akku: 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V LiPo-Akku mit 3200–7000 mAh und EC5- oder IC5-Anschluss	Accu: Accu 4S 14,8 V à 6S 22,2 V 3200–7000 mAh/connecteur EC5 ou IC5



V1200.

## E-FLITE CONSCENDO 2.0M BNF BASIC MIT AS3X+ UND SAFE SELECT (EFL32250) & PNP (EFL32275)

**Hauptmerkmale:**

- Grosse Version von den äusserst beliebten UMX- und Conscendo-Evolution-1,5 m-Modellen, ist dies der grösste, leistungsstärkste und funktionsreichste Conscendo aller Zeiten.
- Er bietet eine einzigartige Kombination aus smoothem Segelflug, sportlichem Fliegen, High-Speed-Performance und Kunstflugfähigkeiten.
- Kompatibel mit 4S-, 5S- und 6S-Akkus von 3200–5000 mAh, um eine breite Palette an Performance und Flugzeiten zu ermöglichen.
- Ausgestattet mit dem Spektrum AR8360T+-Empfänger, der Telemetriedaten wie Höhe und Variometer liefert, sowie der branchenführenden DSMX®-Technologie.
- Dank der innovativen und optionalen SAFE-Select-Fluglagenbegrenzung sowie dem automatischen Handstartassistenten ist er einfacher zu fliegen und zu starten.

**Caractéristiques principales:**

- Version de plus grande taille des très populaires UMX et Conscendo Evolution 1,5 m, c'est le Conscendo le plus grand, le plus puissant, le plus performant et le plus riche en fonctionnalités.
- Il offre un mélange unique: vol plané en douceur, vol sportif, vol à grande vitesse et performances acrobatiques.
- Compatible avec les batteries 4S, 5S et 6S de 3200 à 5000 mAh pour offrir une large gamme de performances et d'autonomies de vol.
- Récepteur Spektrum AR8360T+ avec télémétrie longue portée — incluant les données d'altitude et de variomètre — ainsi que la technologie de pointe DSMX®.
- Pilotage et lancement facilités grâce au système innovant et optionnel de protection de l'enveloppe de vol SAFE Select, complété par un mode automatique d'assistance au lancement à la main.

**Éléments complémentaires requis:**

**Pour une utilisation standard (commande séparée des ailerons et des volets)**

- (1) Émetteur 6 canaux longue portée, compatible Spektrum DSMX®/DSM2®

**Pour SAFE Select et utilisation standard (commande séparée des ailerons et des volets)**

- (1) Émetteur 6 canaux longue portée, compatible Spektrum DSMX®/DSM2®

**Pour les fonctionnalités optionnelles d'ailerons sur toute la portée/flaperons/spoilers et/ou fonction «Crow»**

- (1) Émetteur 7 canaux longue portée, compatible Spektrum DSMX®/DSM2®



Conscendo, optional mit LED-Beleuchtung.

**Zusätzlich benötigt wird:**
**Für Standard-Funktionalität (separate Querruder- und Klappenbedienung)**

- (1) Spektrum DSMX®/DSM2® kompatible Full-Range-6-Kanal-Fernsteuerung

**Für SAFE Select und Standard-Funktionalität (separate Querruder- und Klappenbedienung)**

- (1) Spektrum DSMX®/DSM2® kompatible Full-Range-6-Kanal-Fernsteuerung

**Für optionale Full-Span Aileron-/Flaperon-/Spoileron- und/oder Crow-Funktionen**

- (1) Spektrum DSMX®/DSM2® kompatible Full-Range-7-Kanal-Fernsteuerung

**Für SAFE Select und optionale Full-Span Aileron-/Flaperon-/Spoileron- und/oder Crow-Funktionen**

- (1) Spektrum DSMX®/DSM2® kompatible Full-Range-8+-Kanal-Fernsteuerung
- (1) 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V 3200–5000 mAh LiPo mit EC5- oder IC5-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

**(HINWEIS: Nur Spektrum 6S 5000 mAh 30C G1- und G2-Akkus passen – die 50C- und 100C-Akkus sind zu gross).**


**Pour SAFE Select et les fonctionnalités optionnelles d'ailerons sur toute la portée/Flaperons/Spoilers et/ou fonction «Crow»**

- (2) Émetteur 8 canaux ou plus longue portée, compatible Spektrum DSMX®/DSM2®
- (1) Batterie LiPo 4S 14,8 V à 6S 22,2 V de 3200 à 5000 mAh, avec connecteur EC5 ou IC5
- (1) Chargeur LiPo compatible

**(REMARQUE: Seules les batteries Spektrum 6S 5000mAh 30C G1 et G2 peuvent être insérées; les batteries 50C et 100C sont trop volumineuses pour l'emplacement prévu).**



Conscendo.

**Technische Daten**

Spannweite: 2000 mm

Länge: 1344 mm

Gewicht: 2400 g ohne Akku/2900 g mit dem empfohlenen Akku

Akku: 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V LiPo-Akku mit 3200–7000 mAh und EC5- oder IC5-Anschluss

**Données techniques**

Envergure: 2000 mm

Longueur: 1344 mm

Poids: 2400 g sans accu/2900 g avec l'accu recommandé

Accu: 4S 14,8 V à 6S 22,2 V 3200–5000 mAh LiPo avec connecteur EC5 ou IC5

**Händler-Liste und weitere Infos unter:**  
[www.lemaco.ch](http://www.lemaco.ch)

**Liste des revendeurs et plus d'info sur:**  
[www.lemaco.ch](http://www.lemaco.ch)

# VON DER FRUSTRATION ZUR EIGENEN BÖRSE

**Wie Stefan Bieri und Christian Weber innerhalb von zwei Monaten eine Schweizer Plattform für gebrauchte Modellbauartikel auf die Beine gestellt haben.**

Wer gebrauchte RC-Modelle kaufen und verkaufen will, kennt das Problem: Die eine Plattform ist zu teuer, die andere viel zu unübersichtlich – und auf den grossen Generalmarktplätzen geht man in der Masse unter. Stefan Bieri, Aktuar der Modellfluggruppe Furttal, hatte genug davon.

## Eine spontane Frage, die alles veränderte

Anfang dieses Jahres wandte sich Stefan mit einer scheinbar einfachen Frage an seinen Vereinskollegen Christian Weber, der als Vereinspräsident und IT-Fachmann bekannt ist: «Können wir das nicht irgendwie selber besser machen?» Christian, der dieselben Erfahrungen mit den bestehenden Plattformen gemacht hatte, war schnell überzeugt. Die Idee war geboren.

## Zwei Monate Abend- und Wochenendarbeit

Was folgte, war ein intensives Projekt in der Freizeit: In rund zwei Monaten, nach Feierabend und an Wochenenden, entstand die erste Version der **Modellbaubörse.ch**. Christian übernahm die technische Umsetzung dank seines IT-Hintergrundes, während Stefan sich parallel um die rechtlichen Belange kümmerte – Datenschutz, Nutzungsbedingungen, alles, was eine seriöse Plattform braucht.

Bevor die Seite öffentlich ging, bat das Duo einige Freunde aus dem Verein, die Plattform zu testen. Deren Rückmeldungen halfen, die letzten Fehler zu beheben und die Benutzerführung zu verfeinern. Ein echter Praxistest durch echte Modellbauer.

## Von Modellbauern für Modellbauer

Das Motto der Plattform bringt es auf den Punkt: «Von Modellbauern für Modellbauer». Stefan und Christian betonen, dass es ihnen nicht um Profit geht, sondern darum, allen begeisterten Modellbauern eine preisgünstige Möglichkeit zu bieten, ihrem Hobby nachzugehen. Gebrauchte Modelle

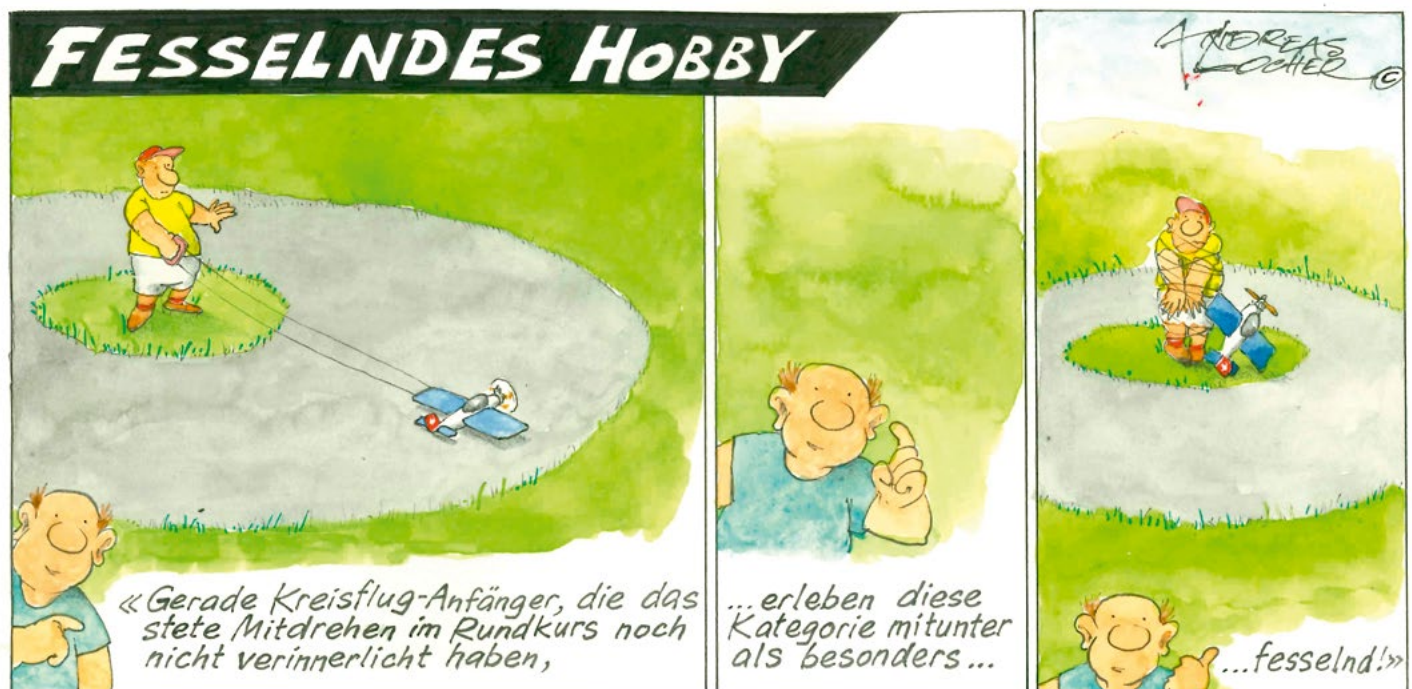


sollen zu echten Liebhabern finden – unkompliziert, übersichtlich und bezahlbar.

Die Plattform richtet sich nicht nur an RC-Piloten, sondern an alle Modellbaubegeisterten: Modelleisenbahnen, RC-Cars, RC-Boote und vieles mehr. Damit entsteht ein zentraler Treffpunkt für eine Community, die bisher über viele verschiedene Kanäle verstreut war.

## Jetzt online – und auf Wachstumskurs

Die Modellbaubörse ist seit Kurzem live und die ersten Inserate sind bereits online. Stefan und Christian sind nun damit beschäftigt, die Plattform bekannt zu machen – unter anderem auch an Modellbaubörsen, wo sie das Gespräch direkt mit Verkäufern und Käufern suchen. Wer die Plattform ausprobieren möchte – sei es zum Kaufen oder Verkaufen – ist herzlich eingeladen, auf [www.modellbaubörse.ch](http://www.modellbaubörse.ch) vorbeizuschauen. Inserieren ist kostenlos. ■



# RESSORT RECHT IM AECS

Der AeCS mit seinem Ressort Recht, welches unter der Leitung von Rechtsanwalt Philip Bärtschi, Vizepräsident des AeCS, steht, hat in den vergangenen Jahren ausgezeichnete Arbeit und Unterstützung bei Rechtsfällen geleistet, besonders auch für Modellflieger. Die ausgewiesenen aviatischen Juristen aus den beiden Ressorts Recht und Internationales sind bestens vernetzt und verfügen über ein enormes Fachwissen und die notwendigen Erfahrungen zur Unterstützung all unserer Vereine und Verbände. Im Übrigen hat jedes AeCS-Mitglied Anrecht auf eine unentgeltliche Rechtsauskunft (rechtsberatung@aeroclub.ch) im Rahmen von einer Stunde pro Jahr. Philip Bärtschi wurde von «Bilanz»/«Le Temps» im Rahmen der Erhebung «Topanwälte der Schweiz» mit seiner Kanzlei in Luzern bereits zum vierten Mal in der Branche Luftfahrt ausgezeichnet. Basierend auf der Anzahl Empfehlungen belegt er in der Aviatikbranche den hervorragenden dritten Platz. ■



mtg



In eigener Sache

## MITARBEIT IM «MODELLFLUGSPORT»

Liebe Schreiberinnen und Schreiber von MFS-Berichten

Vielen Dank für eure Arbeiten. Ohne diese wäre MFS wohl ziemlich leer.

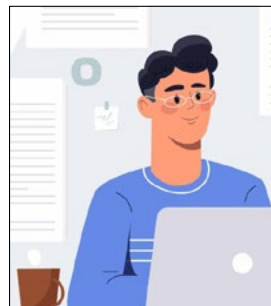
Gerne würden wir von der Redaktion euch ein paar Tipps geben, damit eure Berichte in Text und Bild durch uns effizienter und besser bearbeitet werden können. Das wird uns sehr helfen. Wir würden damit auch aufwendige Rückfragen vermeiden. Danke im Voraus ganz herzlich.

### Zu den Berichten: Sprachen

Wir übernehmen Texte in Deutsch, Französisch und Italienisch. Für Deutsch bevorzugen wir das in der Schweiz gängige Hochdeutsch (Standardsprache). Helikopter statt Hubschrauber und Propeller statt Luftschraube. Diese Wörter verstehen auch unsere Tessiner und Westschweizer Kollegen.

### Wettbewerbsberichte

Textumfang MS Word: 500 bis 1000 Anschläge (inkl. Leerschläge). Mit Informationen über technische Details können Wettbewerbsberichte auch länger sein. Bitte keine PDF.



Bilder hochauflösend ab 500 KB: 2 bis max. 5 Fotos. Siegerehrungen ohne Modelle sind für Aussenstehende nutzlos.

### Vereinsberichte

500 bis 1000 Anschläge und 5 Bilder. Auch hier: Berichte mit interessanten, technischen Inhalten können länger sein.

### Technische Berichte, Bauberichte

6000 bis 8000 Anschläge. 10 bis 15 Fotos. Davon gute Detailbilder. Links oder QR-Codes zu Videos willkommen. Zu jedem Baubericht gehören auch Flugaufnahmen. Beschreibung von Fertigmodellen: Allgemeine Texte bringen wenig, detaillierte schon, z. B. ganz besondere technische Lösungen, besondere Flugeigenschaften oder persönliche Erfahrungen usw.

**Bildmaterial:** Bitte sendet uns euer Bildmaterial per SwissTransfer oder WeTransfer, nicht in unzähligen E-Mails. Trefft bitte eure Bildauswahl selbst, schickt uns keine Links, wo wir die Bilder runterladen können. Wichtig: hochauflösende Bilder ab mindestens 500 KB.

### Redaktionelle Werbetexte

Der Umfang dieser Berichte (Text und Bild) muss in einem vernünftigen Verhältnis zur Grösse des Inserates stehen. ■

Mit kollegialen Grüssen  
Markus Nussbaumer, Redaktionsleiter  
Emil Ch. Giezendanner, Stv.

Mai 2026

# GLÜCKLICH IST, WER'S SCHAFFT

Emil Ch. Giezendanner

## Bau der Schleicher K8B

**Der erfolgreiche Aufbau eines Semi-Scale-Oldtimer-Segelflugmodells gelingt nur, wenn das Ganze gut geplant und vorbereitet wird. Das Modell soll später in der Luft fliegen – muss aber beim Bauen mittels stabiler Grundplatte und Helling sauber fixiert sein.**

### Polnischer Bausatz ganz in Holz

Natürlich müssen auch die Bausätze von «OldGliders» ergänzt werden. Dafür sind die Bausätze in einer sehr preiswerten Kategorie. Gregor Hochstrasser hat das ganze Modell – einschliesslich Bespannung – in anderthalb Jahren gebaut. Das Resultat: ein Prachtstück, das in seiner schlichten Eleganz modernen «Orchideen» kaum nachsteht. Erbauer Gregor Hochstrasser kommentiert «Baukasten» als unzählige Frästeile in Sperrholz und Balsa.

### Jedes Modell ein Lehrstück

Dass bei diesen Bausätzen immer auch ein bisschen Improvisationstalent sowie ein grosses Erfahrungspotenzial vorhanden sein muss, ist trotz Baubeschreibungen kein Geheimnis. Wichtig ist die Bauvorbereitung: Benötigt wird eine stabile Grundplatte und darauf eine ebenso stabile Helling für den Rumpf. Dieser ist erstaunlich filigran aufgebaut und muss sauber stabilisiert werden, um Bananenrumpfe zu vermeiden. Besser, Kurven zu steuern, statt einzubauen. Wer in der Technik des Flugmodellbaus weiterkommen möchte, packt früher oder später ein solch wunder-

bares Projekt an. Denn im Moment ist die private Herstellung von GFK-Rümpfen zur Seltenheit geworden. Der 3D-Druck dürfte hier wohl in den kommenden Jahren einen Gamechanger hervorbringen. Leider geht mit dem alleinigen Kauf von flugfertigen Modellen viel Know-how verloren, was sowohl die gesellschaftliche (Erziehung und Bildung) als auch die sportliche Bedeutung des Modellflugs schmälern dürfte. Wir haben niemals ausgelernt. Glück für jeden, der's schafft. ■

Fotos: G. Hochstrasser und MFS



Gregor Hochstrasser präsentiert seine Schleicher K8B vor dem Erstflug.



### Ein paar Daten

Bauzeit:	1½ Jahre
Spannweite:	6 m
Länge:	2,74 m
Gewicht:	15 kg
Steuerfunktionen:	Querruder, Seitenruder, Höhensteuer, Störklappen, Schleppkupplung

### Firma Alexander Schleicher

Die Geschichte des Segelflugzeugwerks Alexander Schleicher ist lebendig und sehr abwechslungsreich und führt vom Handwerksbetrieb zum mittelständischen Unternehmen in Poppenhausen am Fusse der Wasserkuppe. Der älteste Segelflugzeughersteller der Welt und die wichtigsten Stationen in der Firmenhistorie: Alexander Schleicher arbeitet als Flugzeugschreiner bei der Weltensegler GmbH auf der Wasserkuppe, später dann bei der Martens Segelflugschule und der Rhön-Rossittengesellschaft. *Quelle: Schleicher*



# HOBBY OldGliders GLIDERS PARADISE



**Futaba**  
Vladimir's Model  
castle

**JETI**  
model

**LEOMOTION**

LeoFES mit Quick-Link

breites RC Sortiment

Motoren bis 20kW

Akku & Regler

www.leomotion.com

QUALITÄT - PERFORMANCE - KOMPETENZ

# DER EXOT – SIROKO VON L-MODEL

Ralph Müller

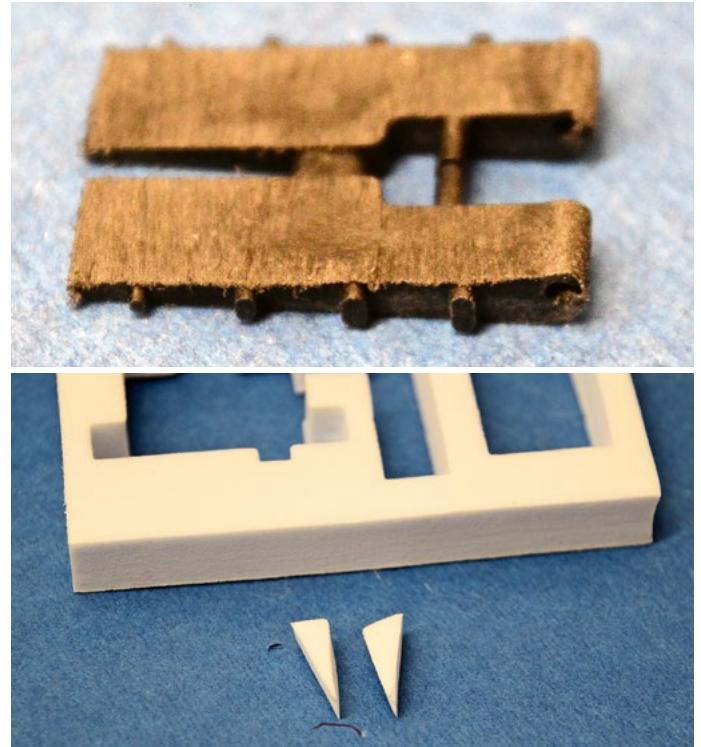
**Er ist gänzlich anders als alles andere, was derzeit in der beliebten 3-m-Klasse herumfliegt. Die hohe Rumpfform – er ist nur vorne rund, sonst oval, mit geraden Rumpffseitenwänden – und die eigenständige Flächengeometrie heben ihn wohlthuend von der breiten Masse ab. Und der hohe Rumpf übernimmt Führungsaufgaben, besonders in Rollfiguren!**

## GF-Künstler

Miroslav Laurencik ist ein Künstler, ein GFK-Künstler, um genau zu sein. Denn was da aus Südböhmen nach Westeuropa geflogen kommt, ist qualitativ derzeit nicht zu toppen – und das bei einem eher günstigen Preis. Der Rumpf begeistert mit einer Naht, die einem Skalpellritz gleichkommt, Flächen und Höhenleitwerk stehen dem in nichts nach. Einer hochglänzenden, perfekten Oberfläche stellt sich eine nicht vorhandene Nasenleistennaht gegenüber. Herstellerseitig überschleift und poliert? Anders kann es kaum sein.

## Voll ausgebaut

Sämtliche Rumpfbretter sind drin, CNC-gefertigt, aus edlem, beidseitig GFK-beschichtetem Sperrholz. Eine Augenweide und funktionell oben-drein. Da bleibt der werten Kundschaft nicht mehr viel zu tun. Zumal ich mir beim Einbau des Motorspans den hauseigenen L-Modell-Bauservice gegönnt habe. Warum? Nun, der Rumpf ist vorne nicht ganz rund, muss rundgedrückt werden – ohne die nötigen Schablonen ein Harakiri-Unternehmen. Und was Miroslav da abliefern, ist einfach perfekt, noch besser ist nicht möglich. Unser Bild zeigt die Passung Spinner zu Rumpf. Ach so,



wer sich den Restausbau (dazu kommen wir gleich) nicht zutraut oder nicht machen will, L-Model bietet einen kompletten Bauservice an. Doch der Autor ist gebürtiger Schwabe. Also Geld sparen und selber machen.

## RC-Einbau

Bei einem so weit vorgefertigten Modell beschränkt sich unsere Tätigkeit auf den Motor- und Anlageneinbau. Da der Motorspant schon an Ort und Stelle sitzt, ist der Rumpfausbau recht schnell erledigt, zumal das herausnehmbare Servobrett passgenaue Ausschnitte für die erforderlichen Ruderantrieber, KST-Servos, aufweist. Reinschrauben, anlenken – fertig. Des Herstellers Fürsorge gipfelt in einer Markierung zur Neutralstellung des Pendelhöhenruders! Prima, das erspart das lästige Einmessen dieses Parameters.

## Technische Daten

Spannweite:	ca. 2750 mm
Länge:	1443 mm
Profil:	TP 66/66s
Motor:	Leomotion L 3031-3250, 6,7:1
Regler:	Phoenix Edge Lite 100 BEC
Propeller:	GM 18 × 13 Zoll
Akku:	4s/3700 mAh
Hersteller/Vertrieb:	L-Model.eu
Bezug:	<a href="http://www.l-model.cz/info@l-model.eu">www.l-model.cz/info@l-model.eu</a>

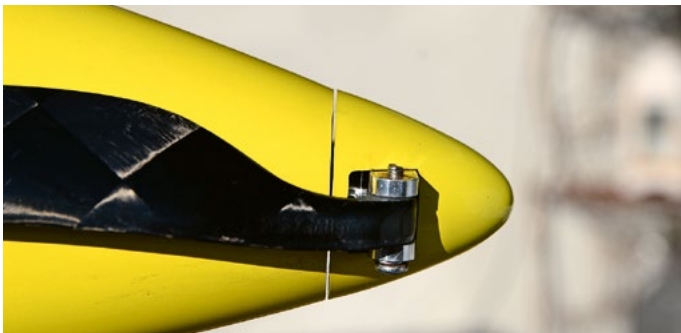




Dieses edel mit GFK-beschichtete Einbaubrett kommt fertig eingeharzt zur Kundschaft.



Unter diesem pfiffig gemachten Deckel verbirgt sich ein GFK-Umlenkhebel, werkseitig fertig angelenkt. Man beachte die Kugellagerung des vorderen Leitwerkverbinders.



Das darf sich Spinnerpassung nennen!



Dieser Ausschnitt ist in der Dichtlippe zu schaffen, um besagtes Einbauteil parallel und bündig zur Ruderante einharzen zu können.



Servoantriebe und Schubstangen von RC-Rahmen.de. Wir brauchen den dritten (fürs Querruder) und vierten Servoantrieb (Wölbklappe) und die dritte und vierte Schubstange. Jeweils von rechts gesehen. Sie bestimmen die Servolage im Schacht.



Kompletteinbau eines Flächenservos. Der Rahmen ist mit der Oberschale sauber verklebt, Kabel gegen Herumvagabundieren gesichert.



### Ampèrepower

Der Leomotion-Getriebeantrieb genehmigt sich einen ordentlichen Schluck aus der Ampèrepulle, knapp 80 A sind eine klare Ansage, und 5700 Luftschraubenumdrehungen mit der 18 x 13-GM-CFK-Luftschraube ebenfalls. Damit geht es im Cruise-Missile-Tempo Richtung Mond. Getreu dem Motto: Alles ausser senkrecht ist ein fauler Kompromiss. Raus aus dem Steigflug, rein ins Segelvergnügen. Zwei Trimmklicks auf tief und er fliegt geradeaus. Ah, trotz Markierung die Neutralstellung nicht exakt genug getroffen. Da mein Prüfling aber jetzt schön langsam daherkommt, stört mich das nicht, zumal die Schwerpunktüberprüfung einen sehr langen, weichen Abfangbogen an den Himmel legt. Schon mal gut, da ist im Rückenflug oder in Rollfiguren nur ganz wenig zu drücken. Und Rollfiguren sind eine ausgewiesene Spezialität des Siroko, der besagte hohe Rumpf und die enorme Agilität um die Längsachse sind der Spassfaktor. Aber auch die Kernkompetenz für zackige Wendemanöver, gerade im alpinen Raum ist das sicher kein Fehler. Voll aufballastiert, bis 600 Gramm sind möglich (gehört zum Lieferumfang), wird er zum Wirbelwind, dann ist schier endloser Durchzug garantiert. Da ist es nur gut, dass die Butterflystellung der Flächenklappen derart gut wirkt, dass Landungen auf engstem Raum möglich sind.

### Mein Fazit

Qualität trifft Preis! Und das bei einer moderaten Lieferzeit von etwas mehr als einem halben Jahr. Interessenten sollten also schnell das Bestellformular ausfüllen, wobei Sonderwünsche möglich sind, und den Kontostand überprüfen. Bis der schöne Siroko von Südböhmen irgendwo in Westeuropa landet, werden 1700 Franken den Besitzer wechseln. Dafür gibt es ein perfekt gefertigtes und fliegendes Zweckmodell der 3-m-Klasse mit Suchtpotenzial. ■

Somit sind wir schon beim Einbau der vier Flächenservos. Und das ist eine grössere Baustelle, gilt es doch, die Servorahmen mit Gegenlager samt den LDS-Anlenkungen sauber und spannungsfrei zu platzieren. Das geht nur, wenn zunächst alles lose an den rechten Fleck bugsiert wird und als Erstes der Keil, der das Anlenkgestänge aufnimmt, im jeweiligen Ruderblatt verklebt wird. Ein fummliges Unterfangen! Zurechtgeschnittene Schaumstoffkeile helfen viel, der Anlenkkeil ist nämlich dünner als die Ruderklappe, muss also fixiert werden, bis unser schnelles Harz trocken ist. Erst jetzt wird der Servorahmen angepunktet, die Flächenklappen sind in Neutralstellung, und diese Klebestellen bekommen genügend Zeit zum Aushärten. Ein Probelauf zeigt, ob alles sauber läuft, anstandslos funktioniert. Das endgültige, vollständige Einkleben der Servorahmen und des Keils in der Ruderklappe mit eingedicktem Uhu Plus 300 und die Ruder-einstellungen nach Datenblatt beenden unser Tun. Eigentlich. Da der Rumpf, im Gegensatz zu den Flächen, mit Einfarbigkeit glänzt, durfte Andys Folienwelt einen Dekorsatz entwerfen und plotten, danke dafür. Zum guten Schluss bringt ein 4s-Lipo mit 3700 mAh und (wichtig, weil schwer) 45C den Schwerpunkt an den rechten Fleck.

# LA NUIT DE LA CONSTRUCTION



**La nuit de la construction est une rencontre atypique, née il y a 20 ans, nous nous retrouvons proches du solstice d'été pour construire et voler dans une atmosphère particulièrement amicale.**

L'objectif de cette fameuse nuit est de construire un objet volant selon un thème proposé quelques mois à l'avance. La construction se fait exclusivement au terrain de l'AcroModelClub de Malval (GE) entre le samedi fin de journée et le dimanche matin, soit environ 16 heures. Naturellement, chacun est libre de construire, dormir, s'amuser selon ses envies, pour autant que le modèle soit prêt dimanche matin.

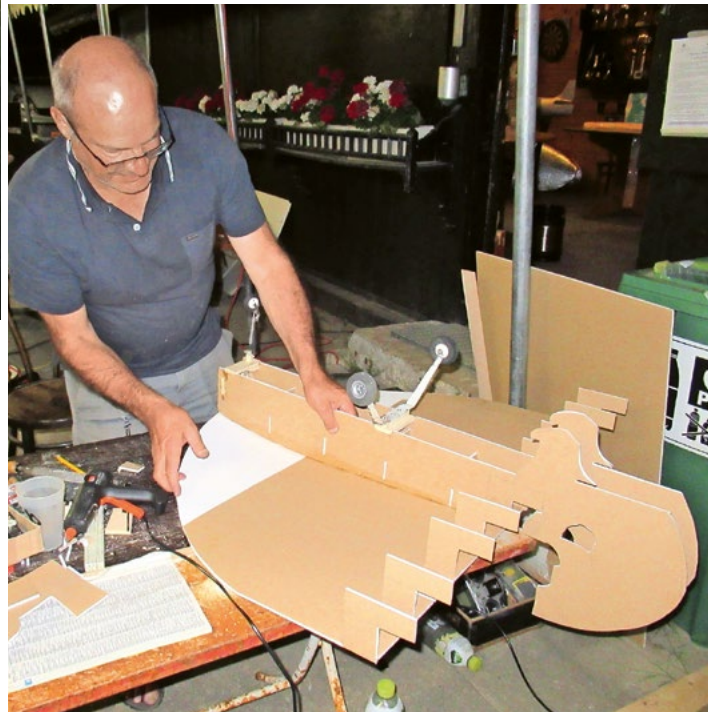
En 2026, le weekend du 20/21 juin aura lieu la 20<sup>e</sup> édition! Tant d'éditions durant lesquelles nous avons eu des choses improbables, de l'ingéniosité, du suspense lors des premiers essais du matin et de franches rigolades lors des épreuves en vol.

L'entraide permet parfois de finir un modèle ou de réparer à la dernière minute, l'objectif étant de faire voler un maximum de constructions éphémères.

La buvette et l'équipe en cuisine assurent l'intendance pour que les maximums 20 pilotes puissent réaliser leur projet dans un cadre agréable.

*Martin Reichert, AMC Genève*





# LE PROJET «ZVENO»

Cet ambitieux projet porté par **Alain Fontana** (alias «Fonfon RC») vise à recréer une version radiocommandée du «porte-avions volant» soviétique des années 30 aussi légendaire en Russie qu'inconnu en occident.

Le Zveno-1a fut un projet expérimental soviétique des années 30, utilisant un bombardier lourd Tupolev TB-1 comme «avion-mère» pour deux chasseurs Tupolev ANT5. Le concept Zveno (qui signifie «lien» en russe) visait à assurer la protection d'un groupe de bombardement en augmentant le rayon d'action des chasseurs de protection attachés à un bombardier. Dans la configuration Zveno-1a, les deux chasseurs I-4 (ANT5) étaient montés au-dessus des ailes d'un TB-1 modifié à cet effet.

Les chasseurs pouvaient se détacher en vol du bombardier et, dans certaines configurations, il était prévu qu'ils puissent éventuellement venir à nouveau s'y rattacher.

Le Zveno-1a a effectué avec succès plusieurs vols d'essai, démontrant la faisabilité du concept. D'autres projets Zveno ultérieurs ont impliqué des bombardiers plus imposants et des chasseurs plus modernes. Bien qu'innovant, le concept Zveno s'est heurté à des difficultés pratiques et a connu une utilisation opérationnelle limitée durant quelques déploiements au combat au début de la Seconde Guerre mondiale.

## Objectif du projet

L'origine de ce projet remonte à 2023 avec pour objectif de réaliser ce qui n'avait jamais été fait auparavant tout en réutilisant au maximum les enseignements des réalisations précédentes, sans dépasser une masse de 25 kilogrammes.

## Passer du rêve à un projet réalisable

Étant donné que l'équipe ne disposait pas de toutes les compétences techniques requises, l'aspect inédit du projet Zveno a imposé la répartition des rôles suivants:

- À l'ami Bertrand Pujin la définition et réalisation de tous les plans DXF nécessaires au travail commun.
- À Roland Galley les découpes numériques et des couples nervures tout comme le fraisage des pièces en composite en partant des fichiers DXF dûment fournis par Bertrand.
- À Nicolas Schneider la stratification des capots moteurs et autres pièces en composite.



Les supports des avions doivent être fonctionnellement parfaits pour garantir le largage des avions satellites à 100%. Les assemblages ont été réalisés professionnellement sur des gabarits.

- La partie dite métallurgique dont notamment les brasures aluminium sont confiées à une entreprise spécialisée.

Près d'une année fut nécessaire à Bertrand pour modéliser et affiner ce projet en trouvant les meilleurs compromis possibles.

## Caractéristiques générales du Tupolev TB-1

Afin de déterminer l'échelle, le choix porté sur la taille des chasseurs satellites Tupolev I-4 (ANT5) soit 1,90 m d'envergure pour obtenir les caractéristiques de l'avion porteur comme suivent:

- Échelle 1:6
- Envergure 4,80 m
- Surface alaire 340 dm<sup>2</sup>

Afin de respecter au mieux les proportions telles qu'elle apparaissaient dans les années 30, un profil de 17% à l'emplanture plus moderne fut choisi pour garantir au mieux de saines qualités du vol, compte tenu de la corde d'emplanture qui ne mesure pas moins de 90 cm.



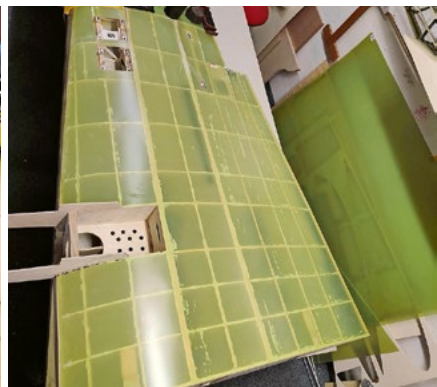
On devine déjà à l'échelle du projet à la taille de son concepteur: Fonfon.



La section très rectangulaire facilite des assemblages à l'équerre, mais la structure très ajourée reste complexe.



On comprend que le choix de la taille et l'échelle de l'avion porteur doit permettre un satellite de taille raisonnable: environ 1,90 m pour l'ANT5.



Le coffrage est fait de plaques en fdu/epoxy qui imite à merveille la tôle d'al. Elles sont collées à la PU. Elles évitent beaucoup de travail de finition.



La structure est classique et légère en nervures CTP, longerons en bois semi coffré, tubes carbone pour la clé d'aile. Le profil de 17% et la dimension de l'aile garantit la solidité sans trop de renforts.



Chacun a reçu une tâche à réaliser dans sa spécialité. De g. à d.: Nicolas Schneider, Bernard Pugin, Alain Fontana et son fils Benjamin.

### Construction

La voilure d'apparence très classique se compose d'un longeron semi caissonné sur lequel sont enfilées les nervures en peuplier d'épaisseur 3 mm et les tubes de clé d'aile tout en limitant autant que possible la variété des matériaux. L'expérience de construction d'un gros Hurricane de 3,30 m par le passé a mis en évidence tout l'intérêt du coffrage en feuille époxy de 0,3 mm collé à la colle PU de par l'absence de finitions à effectuer, du gain de temps et un aspect très proche des tôles d'aluminium d'époque.

Les deux clés d'ailes en tube de carbone font 50 mm x 1,25 m.

Le challenge de cette construction ici se complique singulièrement car outre les 2 moteurs Fiala 4T de 60 cm<sup>3</sup> prévus et les compas du train d'atterrissage fixe, il a fallu réaliser 3 trapèzes en aluminium à 3 branches par grâce à des gabarits de soudage comportant 3 ergots chacun pour la fixation par aile pour assurer la fixation et le largage des 2 chasseurs satellites en vol.

Le fuselage, long de 3 mètres, est typique de son temps: peu aérodynamique et ajouré, il se compose d'un treillis en peuplier et balsa renforcé par des croisillons en Kevlar et partiellement coffré par des panneaux de fibre de verre de 0,3 mm.

### Les chasseurs Tupolev I-4 (ANT5)

Deux modèles de ce chasseur sesquiplan de 1,90 m d'envergure ont été réalisés. Pour des raisons pratiques, leur motorisation est électrique. Là encore, beaucoup de travail de modélisation pour les capots moteur et ferrures ont été nécessaires. Leur construction tout bois entoilé a été

assurée par Richard. Tout n'est pas encore terminé et le chasseur est en cours ... de réparation!!!!

La construction détaillée des Tupolev I-4 (ANT5) pourra faire l'objet d'un article séparé.

Laurent Beldame



L'avion satellite Tupolev I-4 ou AN5 pourrait à lui seul faire l'objet d'un prochain article...

**Tupolev TB-1 Zveno Ech. 1:6**

Envergure avec Aileron en bout d'ailes 4790 mm

Longueur sans les canons 3037 mm

Corde emplanture 900 mm

Corde saumons 472 mm

Long Stab 1230 mm

Haut Derive 665 mm

Hauteur total ligne de vol 1043 mm

Moteur 2 x Fiala 60 cc

Poids env. 24 Kg

4792

4587

250

897

472

3037

1284

513

1231

665

1045

**Tupolev ANT-5/1-4 Ech. 1:6**

Envergure 1895 mm

Longueur 1218 mm

Corde emplanture 314 mm

Corde saumons 236 mm

Long Stab 587 mm

Haut Derive 316 mm

Hauteur total ligne de vol 502 mm

Moteur électrique Serie 5065 435 KV

Poids env. 5 - 6Kg

1895

1218

139

236

314

587

174

316

502

	<b>PUB 147 Aviation</b>	No. DE PLAN <b>Tupolev -ANT -Mesure</b>
Date:		
11.11.2025	ECHELLE:1:40 FEUILLE 1 SUR 1	Echelle du modèle: <b>1:6</b> <b>A4</b>

L'avion porteur du projet Zveno est un Tupolev TB-1 réalisé à l'échelle.

Region NWE

# 24. BRISLACHER MODELLBAUBÖRSE: TRADITION TRIFFT LEIDENSCHAFT – EIN FESTER ANKER IN DER MODELLFLUGSZENE

**Am Samstag, dem 11. April 2026, verwandelte sich Brislach einmal mehr in das Mekka für Modellflugbegeisterte aus der ganzen Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Zur 24. Ausgabe der legendären Modellbaubörse des MFV Brislach strömten Schnäppchenjäger und Technikliebhaber in die Mehrzweckhalle, um ein Stück Flugfaszination mit nach Hause zu nehmen.**

In einer Zeit, in der der Onlinehandel oft anonym und unpersönlich abläuft, beweist die Brislacher Börse Jahr für Jahr, dass das Erlebnis vor Ort durch nichts zu ersetzen ist. Das persönliche Fachsimpeln, das Begutachten eines Modells aus nächster Nähe und der direkte Austausch unter Gleichgesinnten sind die Zutaten, die diesen Anlass auch nach fast einem Vierteljahrhundert so erfolgreich machen.

## Der frühe Vogel fängt das Schnäppchen

Bereits in den frühen Morgenstunden herrschte reges Treiben, da viele Verkäufer und Schnäppchenjäger frühzeitig vor Ort sein wollten. Pünktlich zur Eröffnung füllten sich die Tische in der Halle sowie im Aussenbereich mit einer grossen Auswahl an Exponaten. Das Sortiment reichte von filigranen Segelflugzeugen über kraftvolle Motormaschinen und Helikopter bis hin zu modernster Elektronik, Fernsteuerungen und seltenen Ersatzteilen.

Auffallend war auch in diesem Jahr, dass die Käuferschaft wählerischer geworden ist. Qualität und Besonderheit standen hoch im Kurs. Während Einsteiger nach preiswerten Gelegenheiten suchten, hielten Profis Ausschau nach hochwertigen Modellen und technischen Raritäten, die man im Ladenregal nicht mehr findet.

## Mehr als nur ein Marktplatz

Doch die Brislacher Modellbaubörse ist längst mehr als ein reiner Handelsplatz. Sie ist ein gesellschaftliches Ereignis. Wer seine Schätze verstaubt hatte, den zog es unweigerlich in die Festwirtschaft. Der Duft von frisch grillierten Steaks und Bratwürsten sowie das mittlerweile legendäre, reichhaltige Buffet mit hausgemachten Kuchen sorgten für das leibliche Wohl und luden zum gemütlichen Verweilen ein.

Hier wurde gelacht, diskutiert und philosophiert. Es ist dieser «Spirit», der die Besucher dazu bewegt, teils mehrstündige Anreisen auf sich zu nehmen. Man trifft alte Bekannte, knüpft neue Kontakte und tauscht Tipps aus, die in keinem Onlineforum zu finden sind.

## Ein voller Erfolg mit Blick auf das Jubiläum

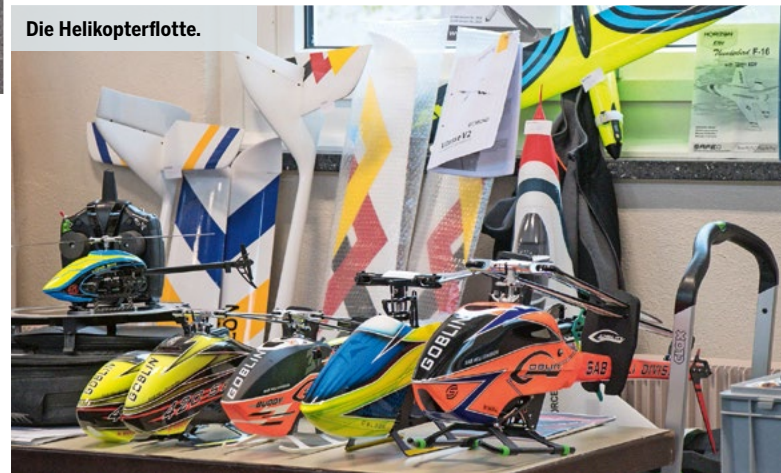
Als sich die Reihen am Nachmittag langsam lichteten, blickte man beim Modellflugverein Brislach in müde, aber durchwegs zufriedene Gesichter. Viele Verkäufer verliessen die Halle mit leichtem Gepäck, während die Käufer stolz ihre neuen Errungenschaften zum Auto trugen.



Treffpunkt der Modellbau-Enthusiasten.



Vielfalt unter freiem Himmel.



Die Helikopterflotte.

Die 24. Ausgabe hat einmal mehr unterstrichen, dass die Börse in Brislach ein unverzichtbarer Termin im Schweizer Modellflugkalender ist. Der Erfolg dieses Jahres ist für uns Ansporn und Vorfreude zugleich: Im nächsten Jahr findet am 3. April 2027 das grosse 25-Jahre-Jubiläum statt – ein Meilenstein, auf den wir uns jetzt schon freuen. Ein herzliches Dankeschön gilt allen Helferinnen und Helfern, den Ausstellern und natürlich den zahlreichen Besuchern, die diesen Tag zu einem besonderen Erlebnis gemacht haben.

Für den Modellflugverein Brislach  
 Pascal Schmidlin  
[www.mfvbrislach.ch](http://www.mfvbrislach.ch)

*Swiss Model Shop* neue Webseite

[www.swissmodelshop.ch](http://www.swissmodelshop.ch)  
 Fachgeschäft für Flugmodellbau

Region Ost

# 10. ALT FREUNDE FLIEGEN IN MARBACH

Es haben sich über 20 Piloten frühmorgens bei gutem Wetter auf dem Modellflugplatz in Marbach getroffen. Kurz nach der Begrüssung mit Kaffee und Gipfeli wurde das Briefing abgehalten. Danach konnten alle Piloten ihren Helikopter dem Element Luft übergeben. Es wurden Modelle mit Benzin, Kerosin und elektrisch angetrieben.

In den kurzen Flugpausen wurde sehr rege diskutiert, gefachsimpelt, Bauprobleme wurden besprochen. Es hat mich sehr gefreut, dass die Teilnehmer aus nah und fern angereist sind und die grossartige Geselligkeit genossen haben. Es wurden auch viele Zaungäste am Modellflugplatz gesehen. Ausserdem wurde bemerkt, dass der grösste Teil der Piloten in den 50er- und 60er- oder 70er-Jahren geboren wurde, dass das «Alt» im Freunde Fliegen so eine besondere Note bekam. In den letzten Jahren haben sich vermehrt auch mehrere junge Piloten im Rheintal eingefunden. Schön war es, die eine oder andere Anekdote aus vergangenen Zeiten aufzufrischen. Es waren also jahrzehntelange Erfahrung und Fachwissen auf dem Platz. Dieses wurde auch gerne weitergegeben, was in der momentanen Weltanschauung ein schönes Zeichen ist. Im Modellbau gibt es noch ein Miteinander, nicht Neid und Hass regieren.



Das 11. Treffen findet  
am 20. März 2027,  
Verschiebedatum:  
27. März 2027, statt.

Am Mittag hat Roli Kaufmann sein obligatorisches Fondue aufgesetzt, gewürzt und zum Besten gegeben. Wie immer wurde der Käse komplett verputzt. Auch haben unsere Frauen davon etwas «mitbekommen», da er mit dem Knoblauch nicht gespart hat. Auch das eine oder andere Grillgut wurde heiss gemacht.

Wir haben uns bis am späten Nachmittag bestens unterhalten und sind freudig in den restlichen Frühling gefahren. Danke allen Teilnehmern, den tollen Helfern und natürlich dem MFV Marbach, für das zur Verfügungstellen des Modellflugplatzes. ■

Danke, liebe Freunde, für einen tollen Tag, Dani Hofmann







Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Technical specifications card for a model airplane.

Kleine Spassstelle

Experimentalmodelle kosten nicht viel, sind aber spannend ...!

Region BOW

# MG MÜNCHENBUCHSEE: AUSSTELLUNG 2026

Das Ausstellungskonzept der vergangenen Jahre wurde beibehalten: Es wurden ausschliesslich Modelle gezeigt, welche in der MG Münchenbuchsee gebaut worden sind oder zumindest eine modellbauerische Eigenleistung – z. B. auch den Einbau von Antriebs- und RC-Technologie – erforderten. ARF-Modelle gibt es bei uns auch und diese sorgen für viel Spass und abwechslungsreichen Betrieb auf dem Flugplätzli; an der Ausstellung wollten wir aber vor allem den Modellbau zeigen.

Unterschiedlichste Modellbautechniken zeigten die Vielfältigkeit des Modellbaus: Der Bau von einfachen Depron-Modellen, der traditionelle Bau von Rippenflächen, die Dokumentation einer GFK-Rumpf-Herstellung und der Druck

eines E-Impeller-Modells sorgten unter anderem für eine abwechslungsreiche und interessante Ausstellung.

Die Modellvielfalt war ebenfalls beachtlich: vom leichtesten Modell mit einem Abfluggewicht von ca. 30 g über traditionell aufgebaute Modelle bis zu Turbinenjets mit mehr als 15 kg Abfluggewicht waren die verschiedensten Modellkategorien vertreten.

Auch wenn unter den Ausstellungsbesuchern sehr viele Modellflugkollegen waren – vielen Dank für euren geschätzten Besuch – so sorgten sehr viele Besucherinnen und Besucher aus der näheren Umgebung für einen vollen Ausstellungssaal. Auffällig war, wie viele Besucherinnen und Besucher lange Zeit in der Ausstellung

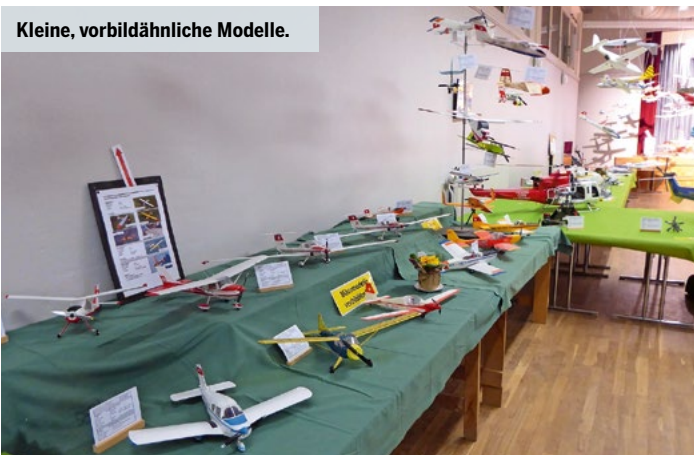
verweilten und für die präsentierten Modelle und Modellbautechniken grosses Interesse zeigten. Sorgte die neue Lokalität für diese Zuschauerzunahme oder war es die vermehrte Werbung per Social Media ...? Oder: Wird geschätzt, dass wir machbares Handwerk zeigen ...? Wir wissen es nicht. Der Erfolg dürfte aber dafür sorgen, dass es nicht die letzte Ausstellung in diesen Räumlichkeiten war – zuerst «müssen» wir aber wieder neue Modelle bauen ...!

*Text und Bilder:*

*Res Dauwalder, MG Münchenbuchsee*

Weitere Bilder auf der nächsten Doppelseite

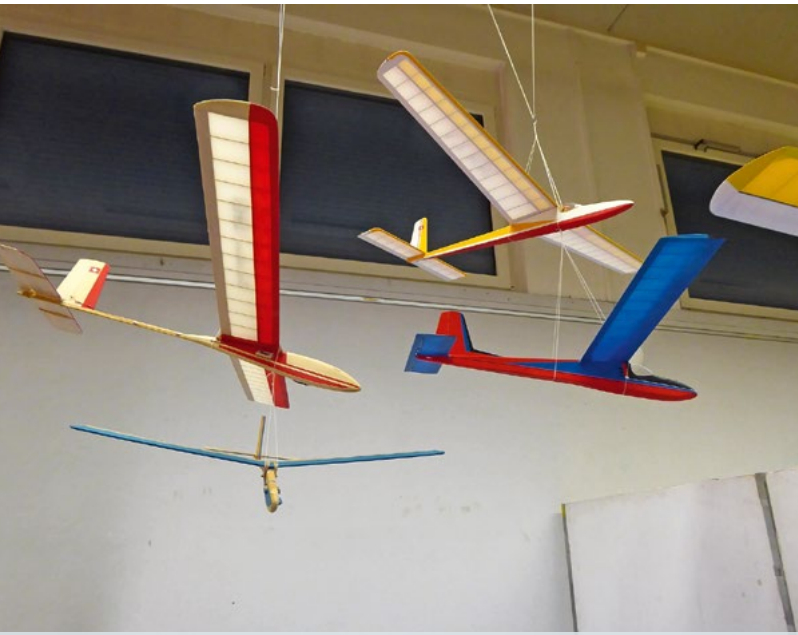
**Kleine, vorbildähnliche Modelle.**



**Schöne, seltene Verbrennungsmotoren konnten bewundert werden.**



**Mit Modellbau Geschichte darstellen (siehe auch MFS 1/2026): Das Diorama «Wintermatt» mit flugfähigen Modellen wartet auf den Transport in den Ausstellungssaal.**



Nachbauten alter Graupner-Freiflugmodelle (heute alle gesteuert).



Eine viel beachtete Ecke: Baukursmodelle Monsun mit Schattenspiel.



Helikoptermodelle mit Mechanikteilen.



Modellbau mit einfachen Materialien (Depron).



Graupner Weihe 50 von 1962: wird mithilfe neuer Technologien und aerodynamischen Kenntnissen realisiert.



Beliebte Oldtimermodelle.

Ganzes Modell F-22 entsteht mithilfe vom 3D-Drucker.



Modellbau Demos



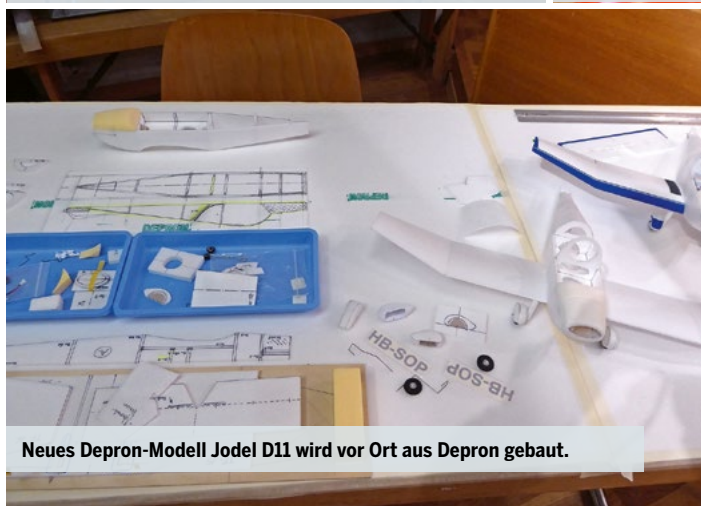
Die Geschichte der RC-Technologie weckte Erinnerungen und sorgte für Staunen.



3D-Druck für Formenbau sorgt für ganz neue, interessante Helimodelle.



In einem Cockpit sitzen – ein unvergessliches Erlebnis!



Neues Depron-Modell Jodel D11 wird vor Ort aus Depron gebaut.



Entwicklung der Elektroantriebe für den Modellflug – enorm, dieser Fortschritt!

Region NOS

# SCHON FAST EINE SCHIFFSTAUF

Der Erstflug einer grossen Twin Otter

Für die Gelegenheitswasserflieger des NOS ist der obere und der untere Zürichsee beliebt – meist ausserhalb der Badesaison. Am Tag des Erstflugs von Gerd's Twin Otter traf sich eine kleine Gruppe der beiden Vereine Hinwil und Pfäffikon am Morgen beizeiten.

**Twin Otter – zweimotorig und beliebt**

Twin-Otter-ARF-Modelle sind auf unseren Flugplätzen beliebt. Mir war bisher hauptsächlich die Version mit etwas weniger als 1,5 m Spannweite bekannt. Die noch kleinere mit rund 60 cm Spannweite ist mir nie begegnet. Das 1,5 m-Modell ist auch mit Schwimmern zu haben. Allerdings sind Wasserstarts und -landungen nur bei sehr bescheidenem Wellengang zu empfehlen. Die 1,8-m-Version (HEBU) wäre sicher besser geeignet.

**Eine neue Grösse**

Auffhorchen liess mich die Nachricht, dass Gerd Vollenweider eine wirklich stattliche Twin Otter samt Schwimmern beschaffen konnte. Es handelt sich dabei um das Modell Twin Otter 80E von FLEX Innovations. Importiert werden diese Modelle von modellmarkt24.

**Erste Flugerfahrung**

Das Modell startet flott und liegt ruhig in der Luft. Gerd ist begeistert. Er hat die Anleitung eingehalten und musste praktisch nicht trimmen. Selbst als (leider) ein Motor ausfiel, liess sich der stolze Vogel problemlos wassern. Somit war auch das für mehrmotorige Modelle nicht sehr beliebte Szenario ungeplant durchgespielt. Die Erstflugtaufe wurde in einem gemütlichen Gartenbeizli abgeschlossen. Denn so viel Wasser macht Durst.

GZ

Die Firma FLEX Innovations in Florida, USA, verfügt über eine sehr schöne Palette an grösseren Modellen.



Gerd Vollenweider von der MG Hinwil vor dem Erstflug seiner stattlichen Twin Otter.



**Ein paar Daten**

Spannweite:	2286 cm
Länge:	1886 cm
Gewicht:	4536 g
Akku:	6 S, 6200 mAh
Flugzeit:	ca. 5 bis 7 Minuten

Auch eine Premium-Version ist erhältlich.



Gute Zugänglichkeit für den Akkuwechsel.

# NOS-EHRENMITGLIEDER TRAFEN SICH

Niemand kann von Ehre leben. Die, die geehrt haben, wollen die Sache bzw. die Person eher loswerden, und die Geehrten finden sich zum Schweigen verpflichtet. Diese (vereins-)politische Korrektheit muss überwunden werden; denn sie ist oftmals heuchlerisch und verbannt nicht selten wichtige Erfahrungen auf den Schrotthaufen der Geschichte. Von den sieben Ehrenmitgliedern des NOS ist einer ausgewandert. Sich nicht nur an den jährlichen Versammlungen, sondern auch einmal ausserhalb von Traktandenlisten zu treffen, war ein Ziel, das die sechs Kollegen kürzlich realisiert haben. Sie trafen sich beim NOS-Ehrenmitglied und Segelfluggestaltrestaurator Willy Fahrni in Wald. Die alten manntragenden Segelfluggestaltzeuge erscheinen uns Laien als «Kunstwerke unserer Vorfahren». Das sind sie auch. Aber der Restaurator sieht ins Innere der Flugapparate und muss oftmals hart eingreifen. Da geht es von eigentlichen Fehlkonstruktionen bis hin zu unsachlich ausgeführten Reparaturen. Ganz schlimm sind die Schäden aus unsachgemässer Lagerung etwa in Ställen oder feuchten Gebäuden. Auch Mäuse scheinen die alten Holz- und Leinwandgebilde zu lieben. Dass bei den Reparatur- und Überholungsarbeiten – neben verschiedensten Hölzern, Metall und Leim – auch aus dem Modellflug bekannte Materialien verwendet werden, ist heute nicht undenkbar. Gerade zum Ersatz verfallener, komplizierter Holzformen erstellt Willy Fahrni Formen aus Kunststoffen und ersetzt damit Rumpf- und Flügelpartien. Ganz mühsam ist die Überholung von Metallteilen. Mit speziellen Methoden müssen sie gereinigt und neu lackiert werden – das einfache Sandstrahlen sei nicht erlaubt. Teilweise müssen Beschläge und mechanische Einrichtungen einzeln neu hergestellt werden. Das alles erklärte uns Willy mit eindrücklichen Bildern auf seinem PC. Am in voller Arbeit stehenden Flügel zeigte er uns die aufwendigen Arbeiten vom Sanieren der filigranen Holzkonstruktion bis zu all den Tricks zur Bespannung mit Baumwolle und Spannack. Willy gelang es, seine grosse Begeisterung und riesige Erfahrung auf uns zu übertragen. Dies gelang ihm umso mehr, als die Anwesenden selber – jedoch mit Flugmodellbau – einen grossen Teil ihrer Freizeit füllen. Willy Fahrni war einmal ein herausragender Modellflieger. Zusammen mit seinem Bruder wurden die grossen Sperrholzvögel und später modernen Freiflugsegler gebaut und erfolgreich geflogen. Als Mitglied des NOS-Vorstandes führte er eine Europameisterschaft für Magnet-Segler (F1E) auf Melchsee-Frutt durch. Perfekt organisiert. Viele Jahre lang war er zudem Obmann (heute Präsident) der MG Wetzikon (heute Hinwil). Damals wohl einzigartig war die von ihm geleitete Asphaltierung des Feldweges. Die manntragende Segelfliegerei konnte er während all dieser Aktivitäten nie weglassen.

Nachdem unsere Körblein mit sehr viel spannender Information reichlich gefüllt waren, trafen wir uns im Tösstal zur Stillung von Hunger und Durst.

GZ



**Glocknerhof** \*\*\*\*\*  
FERIENHOTEL  
A-9771 Berg im Drautal 43

Tel. +43 4712 721 0  
hotel@glocknerhof.at

[glocknerhof.at](http://glocknerhof.at)

## Fliegen in Kärnten

**Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:**

**Modellflugplatz** mit Top-Infrastruktur

**Hangfluggelände** gut erreichbar

**Flugschule** mit Trainer Marco: Fläche & Heli

**Events:** Schlepptage, Spezial-Trainings



**Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl:** Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.



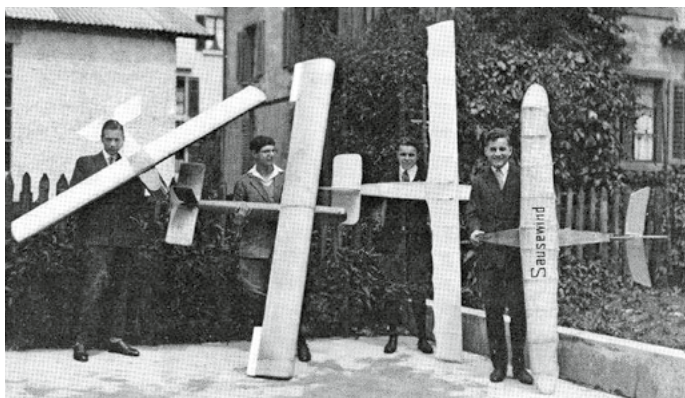
# 100 JAHRE MODELLFLUGGRUPPE ZÜRICH

Eine Reise durch ein Jahrhundert Schweizer Modellflug

**Vom Gummimotor-Segler aus Sperrholz bis zum GPS-gesteuerten Grossmodell, vom Radio-Baukurs zum Whatsapp-Chat: Die Modellfluggruppe Zürich blickt 2026 auf 100 Jahre Vereinsgeschichte zurück. Eine Chronik der Pioniertaten, Weltrekorde und Krisen – und der ungebrochenen Faszination fürs Fliegen.**

## 1926 – drei Visionäre und ein Verein

Am 9. November 1926 trafen sich in Zürich drei Modellbauer: Werner Schramme, Burger und Fellmann. Sie gründeten den Flugzeugmodellbau-Verein (FMBV) – die heutige Modellfluggruppe Zürich. Bereits im Gründungsjahr traten 20 Mitglieder bei. Gebaut wurde damals aus dünnen Kiefernleisten, Sperrholz und Spannpapier; der Antrieb erfolgte meist über Gummimotor. Als nach kurzer Zeit etliche Mitglieder zur manntragenden Segelfliegerei wechselten, fand der kleine Kreis Unterschlupf bei der Segelfluggruppe Zürich, die im Letten ein gemeinsames Baulokal zur Verfügung stellte.



1927: Werner Schramme, Eggs, Meier und Burger mit ihren Segelflugmodellen.

## 1933 – Aufnahme in den Aero-Club

Das Jahr 1933 markiert einen Wendepunkt: Die Sektion Zürich des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) führte in der Tonhalle die bis dahin grösste

Schweizer Flugzeugschau unter dem Titel «Der Flug» durch. Werner Schramme präsentierte dort die erste öffentlich tätige Modellbauerwerkstatt. Die Modellbaugruppe Zürich wurde unter dem Dach der Sektion Zürich offiziell aufgenommen. Schon ein Jahr später war sie mit 24 Mitgliedern die grösste Modellbaugruppe der Schweiz.

## 1936 – 1940 – die Aufschwungjahre

Im Februar 1936 übernahm Dr. Walter Dollfus die Leitung. Die Gruppe bezog ein eigenes Baulokal an der Seefeldstrasse 4 und löste sich organisatorisch von der Segelfluggruppe. Bereits im selben Jahr führte Arnold Degen über das Mikrofon des Radiostudios Zürich den ersten Radio-



Bauleiter Arnold Degen beim ersten Modellbaukurs.

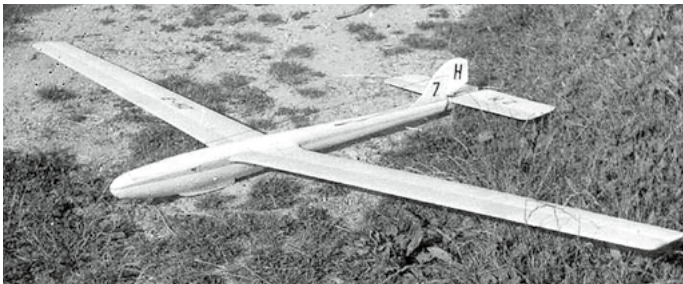


Modellflugplatz Eglisau heute – Treffpunkt für Generationen von Modellfliegern.

Modellbaukurs der Schweiz durch – 1700 Materialbausätze wurden verkauft. 1937 folgte der Bauplan «Shell 1» mit der sensationellen Auflage von über 10 000 Gratisexemplaren – ein frühes Beispiel gelungener Sponsorenarbeit mit der namensgebenden Ölfirma. Der Landessender Beromünster übertrug den zweiten Radiokurs. Die Schweizer Modellflugbewegung war Ende 1940 auf 91 anerkannte Gruppen mit 1466 Mitgliedern angewachsen.

### 1944 – Schweizer Weltrekord

Am 14. Juni 1944 schrieb MGZ-Mitglied Traugott Haslach Schweizer Luftfahrtgeschichte. Auf dem Langen Zinggen bei Bülach blieb sein Segelmodell «Riesenvogel G41» nach Hochstart 2 Stunden, 21 Minuten und 3 Sekunden in der Luft. Die FAI erkannte den Flug 1945 als Weltrekord an – der erste internationale Modellflugrekord der Schweiz.



Der «Riesenvogel G41» – Weltrekord 1944.

### 1945 – Willy Streil und das Balsaholz

1945 führte der junge Zürcher Modellbauer Willibald «Willy» Streil als Erster das Balsaholz in der Schweiz ein. 1948 gründete er sein legendäres Modellbaugeschäft, das offiziell auf den Namen seiner Frau Christl lief. Modelle wie Cesi, Piccolo oder Bye-Bye wurden in den folgenden 30 Jahren über 150 000-mal an Schweizer Schulen geliefert. «Zu Christl posten» wurde unter Zürcher Modellbauern zum geflügelten Wort. 1988 verkauften die Streils ihr Geschäft an Lisbeth und Markus Wieser, deren Wieser Modellbau GmbH die Tradition bis heute weiterführt.



Christl und Willy Streil, ca. 1968 – Pioniere des Schweizer Balsabaus.

### 1958 – 1972 – vom Verlust zum neuen Heim

1958 stimmte das Schweizer Volk dem Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten zu – der Modellflugplatz Langer Zinggen war Geschichte. 1967 errichtete die neu gegründete IG ZÜBÜ in Niederhasli unter MGZ-Mitglied René A. Schnorf eine Hartbelagpiste ausschliesslich für RC-Modelle. Die Freude währte kurz: Bereits ein Jahr später verbot die Gemeinde Oberhasli den Modellflug mit Verbrennungsmotoren. Erst 1972 kam die erlösende

Nachricht: In Buchberg/Eglisau wurde ein neues Fluggelände gefunden – bis heute die Heimatpiste der MGZ.

### 1977 – selbstständiger Verein

Mit neuen Statuten löste sich die MGZ als Untergruppe vom AeCS und wurde eigene juristische Person. Statt eines Obmanns übernahm fortan ein Vorstand unter einem Präsidenten die Führung. Die Reorganisation kostete kurzfristig Mitglieder, legte aber das Fundament für die heutige Vereinsstruktur.



Zürcher Modellflugtage Allmend Brunau – Tausende begeisterte Zuschauer.

### 1986 – 1990 – Modellflug mitten in Zürich

1986 erhielt die MGZ die Bewilligung, eine Modellflugveranstaltung auf der Allmend Brunau – mitten in der Stadt Zürich – durchzuführen. Die Zürcher Modellflugtage wurden 1988 und 1990 mit grossem Erfolg wiederholt. Radio 24 berichtete live, und der österreichische F3A-Weltmeister Hanno Prettnner zeigte sein weltmeisterliches Kunstflugprogramm.

### 1997 – 2015 – Flying Circus und WM-Training

Ab 1997 etablierte sich mit dem Flying Circus Eglisau eine alle zwei Jahre stattfindende Flugschau – inklusive Rundflüge mit einem manntragenden Grosshelikopter. 2004 revolutionierte die 2,4-GHz-Funktechnik den Modellflug: keine Quarzkristalle mehr, keine Frequenztafeln am Platz. 2006 trat die MGZ nach 73 Jahren aus dem Aero-Club Zürich aus und konzentrierte sich fortan auf die Modellflugregion Nordostschweiz (NOS). 2015 stellte sie ihre Piste den Teams aus rund 40 Nationen als Trainingsgelände für die F3A-Weltmeisterschaft in Dübendorf zur Verfügung.

### 2026 – 100 Jahre und kein bisschen leise

Stand Januar 2026 zählt die MGZ 94 aktive und passive Mitglieder. Ehrenmitglied Heinz Polster sorgte dafür, dass oberhalb des Flugplatzes der nach ihm benannte «Heinz-Polster-Platz» mit Grill, Tisch und Bänken entstand. Im Winter wird in drei Hallen indoor geflogen; an den Dienstagabenden schleppt das Power-Schlepp-Team Grosssegler bis zum Sonnenuntergang. Die Wettbewerbsteilnahme konzentriert sich auf GPS-Dreiecksflüge, Segel-Akro und F3A – Disziplinen, an deren vorderster Front die MGZ wieder mitfliegt.

Vieles hat sich in 100 Jahren geändert: vom Sperrholz zum Carbon, vom Gummimotor zum Brushless-Antrieb, vom Vereinsbulletin zum Whatsapp-Chat. Eines aber ist geblieben: die Faszination des Fliegens, das Tüfteln und Basteln, die Kameradschaft unter Gleichgesinnten. Auf die nächsten 100 Jahre. ■

Walti Lötscher, Modellfluggruppe Zürich · [www.mgzh.ch](http://www.mgzh.ch)

Die vollständige Chronik online lesen:

[mgzh.ch/geschichte/100-jahre-mg-zuerich](http://mgzh.ch/geschichte/100-jahre-mg-zuerich)



Region Ost

# PHOTOVOLTAIK-ANLAGE IN EIGENREGIE

Daniel Schierscher

**Die Modellfluggruppe Liechtenstein (MFGL) pflegt seit Jahrzehnten ein engagiertes Vereinsleben und ist inzwischen über die Grenzen hinaus für die erfolgreiche Durchführung internationaler Veranstaltungen bekannt. Mit dem Bau einer eigenen Photovoltaik-Anlage wurde ein interessantes Projekt realisiert, das Nachhaltigkeit und Unabhängigkeit in den Mittelpunkt stellt.**

Auch bei der Modellfluggruppe Liechtenstein (MFGL) erfreuen sich elektrische Modelle, egal, ob Flächenflieger oder Helikopter, grosser Beliebtheit. Die MFGL ist aber auch neben dem Flugbetrieb der Mitglieder ein sehr aktiver Verein. Sie führt jährlich abwechselnd ein grosses Schaufliegen (nächster Termin 6.9.2026) und ein Scale-Heli-Treffen, aber auch den inzwischen weltbekannten F3A World Cup Liechtenstein (am 4./5.7.2026) durch, welcher heuer bereits zum 58. Mal stattfindet. Des Weiteren finden etliche kleinere Events auf dem Flugplatz statt und natürlich treffen sich die Mitglieder regelmässig zum gemütlichen Beisammensein auf dem Flugplatz.

## Infrastruktur und Ausgangslage

Damit dies alles möglich ist, wurde in der mehr als 60-jährigen Geschichte des Vereins, hauptsächlich in Eigenregie, eine sehr gute Infrastruktur mit eigenem Clubhaus und asphaltierter Piste erstellt. Zur Durchführung der F3A-Europameisterschaft 1994 wurde der Flugplatz zudem ans öffentliche Stromnetz angeschlossen. Die Versorgungssicherheit war somit gewährleistet. Aufgrund der steigenden Energiepreise über die letzten Jahre entstand die Idee, eine Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) zu verwirklichen, um mindestens den eigenen Strombedarf decken zu können.

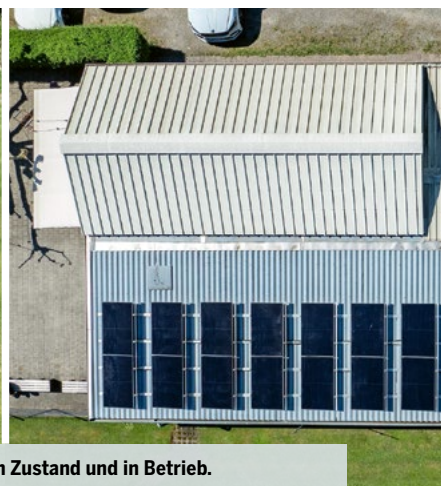
Wie alles, was die MFGL macht, sollte auch dieses Projekt in Eigenregie verwirklicht werden. Im Winter 2024/2025 arbeitete der Vorstand deshalb ein Projekt aus. Da die Kosten dieses Projekts die Befugnisse des Vorstands übersteigen würden, sollte an der Generalversammlung Ende März 2025 darüber abgestimmt werden.



Die komplette Anlage wurde auf zwei Paletten geliefert.

## Projektidee und erste Planungsschritte

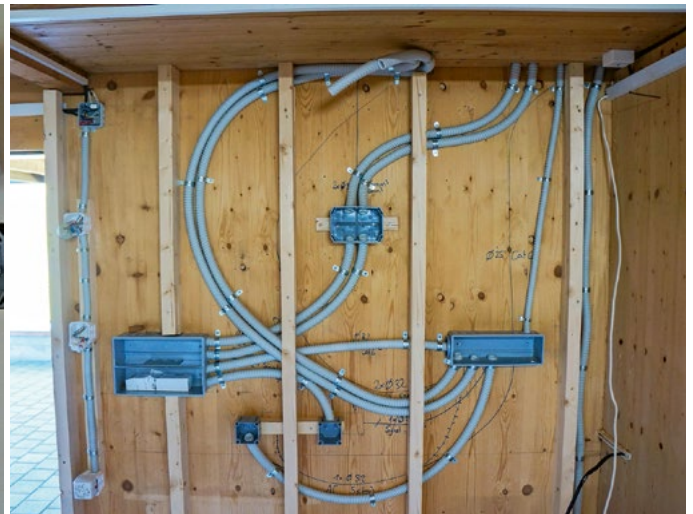
Am Anfang stellten sich grundlegende Fragen: «Wie gross muss diese Anlage mindestens sein, um den Strombedarf über das ganze Jahr zu decken? Und wie gross kann sie sein, dass sie auf dem vorgesehenen Dach Platz findet?» Um diese Fragen zu beantworten, wurde der Stromverbrauch der vorangegangenen 5 Jahre angeschaut. Daraus ergab sich eine minimal nötige Nennleistung von ca. 6 kWp, wenn von einer durchschnittlichen Sonneneinstrahlung ausgegangen wird. Berechnungen zeigten dann, dass das zur Verfügung stehende Dach Platz für maximal 26 Panels bietet, was einer Nennleistung von rund 12 kWp entspricht. Da das Dach fast flach ist, war zu erwarten, dass die Nennleistung trotz Aufständigung der Panels nur im Hochsommer erreicht werden würde. Im Frühjahr, Herbst oder gar im Winter war jedoch aufgrund des tieferen Sonnenstandes eine bis zu 50% tiefere Leistung zu erwarten. Da die Anlage nicht nur in Eigenregie geplant, sondern auch gebaut werden sollte, würde sich eine etwas grössere Anlage nur marginal auf die Kosten auswirken, weshalb im Vorstand entschieden wurde, dass die Maximalvariante mit 12 kWp angestrebt werden sollte.



Die PV-Anlage im finalen Zustand und in Betrieb.



Marco bei der Montage der Halteplatte für den knapp 25 kg schweren Wechselrichter.



Im Geräteraum wurden alle elektrischen Leitungen «unterputz» verbaut. Dafür mussten vor der Montage der Brandschutzplatte Kabelschläuche und -dosen verbaut werden. Die linken beiden Schläuche ganz oben dienen der Verbindung zwischen PV-Anlage und Netz, die beiden Schläuche rechts davon führen zu den Panels auf dem Dach und der kleinere Schlauch wieder rechts ist für die Anbindung der Anlage ans Internet.

### Autarkie und Speicherkonzept

Ein Ziel dieses Projekts war, nicht nur den Eigenbedarf zu decken, sondern auch möglichst autark zu sein. Aus diesem Grund sollte ein Speicher eingebaut werden, da das Vereinsleben unter der Woche vor allem am Abend stattfindet und die Infrastruktur auch mit Verbrauchern, wie z.B. Kühlschränken, ausgestattet ist, die in der Nacht Strom benötigen.

### Detailplanung

Mit diesen Vorgaben arbeitete der Vorstand das Projekt aus. Es wurde eine detaillierte Planung der Anordnung und Verkabelung der Panels auf dem Dach erstellt. Die Anordnung aller elektrischen Geräte (Wechselrichter, Netzumschaltbox, Generatoranschlusskasten und Speicher) wurde im Geräteraum definiert und ein Schaltschema der gesamten Anlage erstellt. Zusätzlich wurde bereits ein Baugesuch an die Behörden und ein Netzanschlussgesuch an den lokalen Netzanbieter gestellt. Um nach der Generalversammlung Zeit zu sparen, wurden diese Gesuche bewusst bereits vorher gestellt. Und natürlich wurden Offerten angefragt, um die Kosten und die Lieferzeit der Komponenten ohne Montage zu ermitteln.

### Beschluss an der Generalversammlung

An der Generalversammlung konnte das Projekt PV-Anlage mit einer Nennleistung von 11,7 kWp, einer Speicherkapazität von 10,2 kWh und einer Amortisationsdauer von weniger als 10 Jahren ausführlich vorgestellt



Eine saubere Sache: Alle Geräte sind montiert und alle Kabel verlegt. Auf der linken Seite der Wechselrichter, in der Mitte die Generatoranschlussbox (Blitzschutz), rechts oben die Netzumschaltbox und rechts unten der Speicher mit 10,2 kWh Kapazität.



Peter bei der Verkabelung des Wechselrichters.



Dominik kümmert sich um die Erdung. Alle Kabel wurden mit Krimphülsen ausgestattet.



**Günther, Ehrenpräsident der MFGL, kümmert sich um die Montage der PV-Optimierer und die Vorbereitung der Panels vor der Montage auf dem Dach. Die PV-Optimierer kompensieren Panels, welche durch Abschattung weniger Leistung liefern.**



**Die 26 Panels sind in zwei Stränge mit je 13 Panels aufgeteilt. Dominik kümmert um die elektrische Verbindung zwischen den Panels. Gewisse Arbeiten verlangten ganzen Körpereinsatz.**

werden. Die Diskussion nach der Vorstellung war relativ kurz und die wenigen Fragen konnten zur Zufriedenheit der Anwesenden beantwortet werden. Die Versammlung entschied einstimmig, dieses Projekt im Jahr 2025 umzusetzen, und gab dem Vorstand grünes Licht für den Start. Bereits in der darauffolgenden Woche wurde die Bestellung für die Komponenten ausgelöst.

### Vorbereitungsarbeiten

Anfang April 2025 wurde der Startschuss für den Bau gegeben und eine kleine Gruppe technisch versierter Mitglieder machte sich an die Arbeit. Zuerst standen Vorbereitungsarbeiten auf dem Plan, welche erledigt werden konnten, während auf die Lieferung der Anlage gewartet wurde. Da eine Brandschutzplatte installiert werden musste, wurden alle elektrischen Leitungen «unterputz» verlegt und hinter der Brandschutzplatte versteckt. Ein Luxus, welchen man sich vermutlich nicht gönnen würde, wenn man einen Installateur dafür bezahlen müsste. Das Resultat lässt die technische Installation im Geräteraum sehr aufgeräumt erscheinen.

### Installation der Anlage

Anfang Mai trafen dann die zwei lange ersehnten Paletten mit den bestellten Komponenten auf dem Flugplatz ein, womit die eigentliche Arbeit startete. Während zwei Wochen wurden alle elektrischen Geräte im Geräte- raum installiert und verdrahtet sowie die Unterkonstruktion und die 26 Panels auf dem Dach montiert. Nun waren alle Aufgaben, welche in Eigen- regie erledigt werden durften, abgeschlossen und die MFGL war zum ersten Mal seit Baubeginn auf externes Personal angewiesen, welches die komplette Anlage nach den geltenden Normen und Richtlinien prüfte und abnahm, unsere selbst erledigten Arbeiten kritisch beäugte und die Anlage



**Bei regnerischer Witterung, dafür angenehmen Temperaturen, montiert Josef das erste Panel. Durch das Schienensystem müssen die Panels nur auf die Stützen gelegt, ausgerichtet und mit Pratzen festgespannt werden.**

schlussendlich ans Netz anschloss und am 22. Mai 2025 in Betrieb nahm. Danach wurde auch die Funktion der Netzumschaltbox getestet. Im Falle eines Stromausfalls im Netz trennt diese das Vereinslokal vom Netz und ermöglicht den autarken weiteren Betrieb aller Verbraucher auf dem Flugplatz, solange noch Strom im Speicher ist und/oder die Sonne scheint.

### Positive Erfahrungen im ersten Betriebsjahr

Inzwischen ist die PV-Anlage ein Jahr in Betrieb. Sie läuft seit Beginn einwandfrei und produziert zuverlässig Strom. Es hat sich auch bestätigt, dass die anfangs getätigten Annahmen korrekt waren und die Anlage mit ca. 14 000 kWh ziemlich genau so viel Energie produziert wie ursprünglich berechnet. Dies bei einem Verbrauch von ca. 7000 kWh. Sehr erfreulich ist auch, dass der Speicher auch in den Wintermonaten nur leer wird, wenn mehrere Tage schlechtes Wetter herrscht oder Schnee auf der Anlage liegt. Über das ganze Jahr wird zudem ein durchschnittlicher Autarkiegrad von 88% erreicht, was sogar 5% über dem berechneten Wert liegt. Ein weiterer positiver Aspekt ist, dass mit einer Amortisation in weniger als 6 Jahren gerechnet werden kann, wenn lediglich mit den eingesparten Stromkosten gerechnet wird. Wird die Einspeisevergütung zusätzlich miteinbezogen sogar noch früher. Live-Daten können gerne auf der Homepage der MFGL, [www.mfgl.li](http://www.mfgl.li) unter Vereinsleben > PV-Anlage erkundet werden.

### Fazit

Der Bau einer solchen PV-Anlage in Eigenregie ist zweifellos aufwendig und setzt das notwendige Fachwissen unter den beteiligten Mitgliedern voraus. Gleichzeitig handelt es sich um ein äusserst interessantes Projekt, bei dem wertvolle Erfahrungen gesammelt und neues Wissen aufgebaut werden kann. Rückblickend zeigt sich, dass insbesondere eine ausführliche und sorgfältige Planung sowie der frühzeitige Kontakt zu den Behörden entscheidend sind, um während der Bauphase Zeit zu sparen. Technische Fragestellungen können so frühzeitig geklärt und Lösungen für potenzielle Probleme gesucht werden. Ebenso hat sich die konsequente Dokumentation aller technischen Entscheidungen und Erkenntnisse von Beginn an als sehr hilfreich erwiesen.

Aus Sicht der Modellfluggruppe Liechtenstein hat sich der Aufwand mehr als gelohnt. Sie ist der erste Verein in Liechtenstein, der nicht nur in der Lage ist, den eigenen Strombedarf weitgehend selbst zu decken, sondern darüber hinaus überschüssige Energie ins Netz einspeist – in einer Grössenordnung, die dem Jahresverbrauch eines Einfamilienhauses entspricht. ■

Live-Daten  
PV-Anlage:



Homepage der  
Modellfluggruppe  
Liechtenstein  
(MFGL):



**Projektleiter und Vizepräsident Dominik Gächter inmitten «seiner» Panels.**

# LOSTORFER ANFÄNGER-HANGWETTBEWERB 2026 EIN ERFOLG

Bei anfangs noch feuchtem Wetter und mässiger Bise machten sich 23 Pilotinnen und Piloten auf den Weg zum Startplatz. Wegen der Bise war dieser nicht am gewohnten Ort, sondern 300 m weiter östlich, wo im Gegenwind Richtung Stüsslingen geflogen werden konnte. Gegen Mittag kam dann die Sonne und wärmte Seele und Geist.

Es blieb jedoch eine Herausforderung, die richtige Abflugrichtung zu finden. Die kleinen leichten Modelle sind sehr heikel auf Seitenwind und werden schnell gegen den Hang gedrückt. Doch erwischte man einen guten Start, so ergaben sich auch längere Flüge. Auch einige Baumlandungen gab es, die Modelle konnten aber alle geborgen werden. Die längsten Flüge waren 139 Sekunden von Willi Janick bei den Schülern und bei den Senioren mit 106 Sekunden Primus Löffel. Da aber alle sechs Flüge für die Rangliste zusammengezählt wurden, reichte dies nicht ganz an die Spitze.

Dank der grosszügigen Spenden von Modellbaugeschäften konnten sich alle Schüler einen Preis aussuchen. Vielleicht kommen sie ja mit dem zusammengebauten Baukasten an den nächsten Lostorfer.

Ich hoffe, auch nächstes Jahr wieder zahlreiche Teilnehmer zum Lostorfer begrüßen zu dürfen. Freiflug macht Spass! Die gesamte Rangliste gibt es unter: [www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch)

Christian Gugger, Fotos: Christian Reck



**Rangliste Schüler: 1. Rang: Bürgi Lorenz, 2. Rang: Bürgi Simon, 3. Rang: Kofmel Simon.**



**Rangliste Senioren: 1. Rang: Gautschi Samuel, 2. Rang: Löffel Primus, 3. Rang: Wenzinger Ueli.**



Alle Teilnehmer.

# F3B-WORLDCUP, SM UND EUROTOUR

Schon zum 11. Mal durften wir Gastrecht auf dem Flugplatz Binningen (D) nahe Thayngen in Anspruch nehmen; zwei Mal mussten wir den Event ausfallen lassen (Covid und überschwemmter Flugplatz).

Auch dieses Jahr haben wir die Tücken des Rietgeländes erfahren. Die Fallschirmrückholer mussten in Ostrichtung, in die wir meist starteten, einen 30 m breiten Bereich mit knöcheltiefem Wasser durchwaten. Eine Landung darin beim Ausflug im Streckenflug war nicht ratsam. Organisiert wurde der Wettbewerb von Schweizer F3B-Piloten, von denen leider nur noch 8 übrig sind.

Grosser Dank gebietet sich den vielen dazu benötigten Helfern aus verschiedenen Modellfluggruppen, wie Diessenhofen, Mörsburg, Altstätten, Weinfelden.

Zum Teil sind sie schon mehrere Jahre dabei und ohne deren Mithilfe könnten wir den Anlass vergessen.

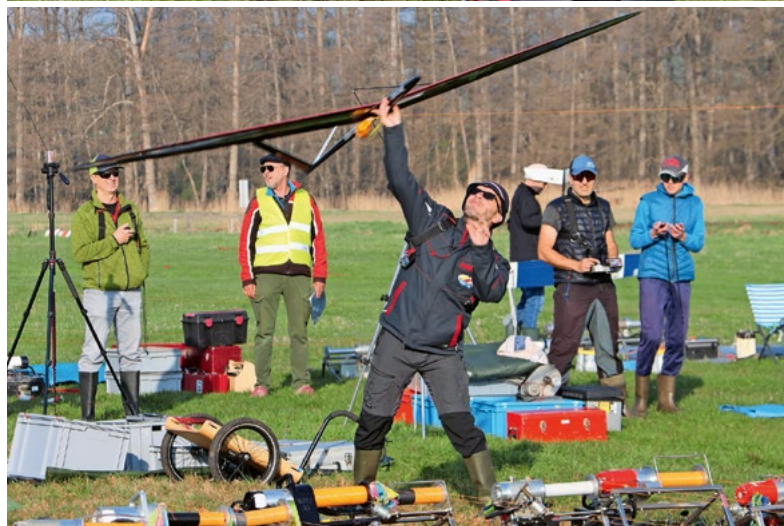
Leider nahm die Anzahl F3B-Piloten über die letzten Jahre in Europa kontinuierlich ab. So fehlen die Teilnehmer aus Italien, Frankreich, Belgien, Spanien, Grossbritannien und Norwegen in den letzten Jahren an Wettbewerben. Wogegen Dänemark wieder dazugestossen ist. Das Hauptkontingent stellt nach wie vor Deutschland mit ca. 80 aktiven Piloten. Durch die Verschiebung des Anlasses auf Anfang April und damit als F3B-Saisonöffnung gelang es uns, die Teilnehmerzahl wieder zu vergrössern und wir durften 42 Piloten aus der Schweiz, Deutschland, Österreich, Holland und Tschechien begrüßen.

Das Wetter an diesem Wochenende war zweigeteilt; am Samstag Sonnenschein mit schon fast sommerlichen Temperaturen, was uns erlaubte, zwei volle Durchgänge und eine Disziplin zu fliegen.

Der Sonntagmorgen empfing uns mit Regen und 10 °C kühleren Temperaturen. In den regenfreien Perioden gelangen dann noch drei Disziplinen und mit den total 10 Flügen waren wohl die meisten Teilnehmer zufrieden.

#### Modellseitig werden nur 4 käufliche Produkte eingesetzt:

- Freestyler 5, 6 und der neue 7er, designed von Andreas Herrig, hergestellt von Petr Fusek und vertrieben von TUD-Modelltechnik.
- Precision 2, hergestellt von Samba Model.





Famose Doppelsieg von den Schweizern Andreas Böhlen (mitte) und Thomas Kübler (links).



- Device von Weberschock Development.
- Gonzo, Herstellung und Verkauf Aero Sport Becker.
- Als Ausnahme ist noch das von Münchner Piloten entwickelte, nicht käufliche Modell Gadget zu erwähnen.

Der Freestyler ist das einzige Modell, bei dem der Hersteller noch Optimierungsversuche unternimmt. Mir scheint aber die Entwicklung ziemlich ausgereizt. F3B-Modelle werden auch für F3G (F3B mit Elektromotor) und für F3F (Hangracing) eingesetzt. Bei F3F drängen allerdings neue Spezialmodelle auf den Markt, aber auch dort werden die Freestyler sehr häufig eingesetzt.

#### Auszug aus der Rangliste:

1. Andreas Böhlen, SUI, Freestyler 6 und 7
2. Thomas Kübler, SUI, Freestyler 7

#### Dieser famose Doppelsieg von 2 Schweizern ist einmalig in der Geschichte des F3B-Worldcups.

3. Jürgen Pölzl, Österreich, Precision 2
4. Gerhard Flixeder, Österreich, Precision 2
5. Björn Schlothmann, Deutschland, Gonzo
6. Karl Hinsch, Deutschland, Device
7. Roland Hofmann, SUI, Precision 2
16. Olav Geesing, SUI, Freestyler 6
28. Hansruedi Zwingli, SUI, Freestyler 6

Wegen eines unglücklichen Unfalles am Freitagabend konnte der Seriensieger und Weltmeister Andreas Herrig nicht teilnehmen. Er wollte das Modell aus der Luft fangen und ist dabei gestürzt. Wir wünschen ihm eine schnelle Heilung des Oberarmbruches. ■

R. Schaub

Balsaholz · Sperrholz · Leisten · Furniere  
Standard- und Spezialabmessungen

rik-modellbau  
www.balsa.ch

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



R&G-Schweiz

**suter-kunststoffe og**  
**swiss-composite.ch**

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



Sicom  
Epoxy Systems



# 56. ZÄZIWILER FREUNDSCHAFTSFLIEGEN RCS HANG 2026

Der diesjährige Modellflug-Freundschaftswettbewerb in Zäziwil war ein voller Erfolg und bot allen 54 Teilnehmenden einen Tag voller spannender Momente, sportlicher Herausforderungen und geselligen Beisammenseins.

## Wetter und Stimmung

Das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite: Zwar war es am Morgen noch etwas frisch, doch schon bald klarte es auf und die Sonne sorgte für angenehme Wärme. Die Wetterlage trug massgeblich zur guten Stimmung bei und bot ideale Bedingungen für einen spannenden Wettbewerb.

## Die Durchgänge

Erster Durchgang: Der Wettbewerb startete bei absoluter Windstille. Die ruhigen Bedingungen erlaubten den Pilotinnen und Piloten präzise und kontrollierte Flüge, wodurch bereits zu Beginn hohe Punktzahlen erzielt werden konnten.

Zweiter Durchgang: Mit aufkommender Thermik im zweiten Durchgang machte es noch mehr Spass. Die gewonnenen Höhenmeter wurden teilweise durch Kunstflugfiguren wieder abgebaut.

Dritter Durchgang: Die Bedingungen wurden variabler. Der Wind drehte mehrmals und erschwerte den Teilnehmenden das Erreichen der vorgegebenen Flugzeit oder das präzise Landen.



Die diesjährigen Gewinner!

1. Stephan Berger
2. Nino Hiltbrand
3. Oliver Rentsch

Herzliche Gratulation!





### Herzlichen Dank an das gesamte Helferteam

Ein besonderer Dank gilt den Teams Küche, Startfeld, Landefelder sowie Auswertung. Ohne euren unermüdlichen Einsatz wäre ein solch reibungsloser Ablauf nicht möglich gewesen. Ein weiteres grosses Dankeschön geht an Patrick, Thomas und Werner, die uns kompetent durch den Tag geführt und mit viel Engagement zum Gelingen beigetragen haben.

### Dank an die Sponsoren der Sachpreise

Ein herzliches Dankeschön gilt auch unseren Sponsoren der diesjährigen Sachpreise. Durch ihre Unterstützung konnten wir den Teilnehmenden attraktive Preise bieten und so zusätzlich zur guten Stimmung und hohen Motivation beitragen.

Herzliche Gratulation an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer – eure Leistungen, eure Fairness und die Freude am gemeinsamen Hobby standen im Mittelpunkt und haben den Tag einmal mehr zu einem besonderen Erlebnis gemacht. Es hat grossen Spass gemacht, mit euch zusammen zu fachsimpeln, Erfahrungen auszutauschen und in entspannter Atmosphäre den Modellflugsport zu feiern.

Wir freuen uns bereits auf das nächste Treffen und wünschen bis dahin allzeit guten Flug! ■

Dominic Frey



# HANGFLUG AM TANNBERG

**24 voll motivierte Piloten trafen am Samstag, 21. März auf 14 voll motivierte Helfer, um den traditionellen RCS-Hang der Modellflug Region Nordostschweiz-NOS auf dem Tannberg durchzuführen. Vorweggenommen, es wurde ein toller Hangflugwettbewerb mit vielen lachenden und zufriedenen Gesichtern.**

Dieser Anlass zeigt sehr gut auf, wie man kameradschaftlich und mit gegenseitiger Unterstützung praktisch alle entstehenden kleinen und grösseren Probleme meistern kann. Zum Beispiel konnten einzelne Teilnehmer aus gesundheitlichen Gründen den steilen Weg zum Startplatz nicht oder nicht für alle vier Durchgänge selbst begehen. Das war überhaupt kein Problem. Es gab genug helfende Hände, welche die Modelle der handicapierten Piloten mit hochnahmen.

Zum guten Gelingen trugen bestimmt auch unsere fantastischen Helfer/innen (Mitglieder der Modellfluggruppen Wald, Rapperswil-Jona und Buttikon sowie Frauen von teilnehmenden Piloten) bei, welche sich zum Beispiel als Teil der Startmannschaft oder als Zeitnehmer/innen und Betreiber/innen der kleinen aber feinen Festwirtschaft betätigten. Bei der Anmeldung und Bezahlung des Startgeldes durfte jeder Pilot und jede/r Helfer/in ein kleines Präsent in der Form einer Schokowaffel-säckli entgegennehmen.



Fliegerisch konnten die ersten drei Durchgänge bei guten bis sehr guten Verhältnissen durchgeführt werden. Manchmal musste man sich sehr anstrengen, damit die Landung zeitgerecht eingeleitet werden konnte. Bei dieser wurde dann um jeden Zentimeter gekämpft. Die Begeisterung bei einer gelungenen Landung war ab und zu über den ganzen Platz zu hören.



Auch die spannenden Kommentare der Pilotenkameraden waren sehr amüsant.

Dass sich die Wetterverhältnisse im vierten Durchgang verschlechterten, tat der guten Stimmung aber überhaupt keinen Abbruch. Bis zum Schluss wurde den Piloten alles abverlangt, um bei aufkommendem Rückenwind trotzdem noch gute Landepunkte erreichen zu können.

Kurz nach Beendigung des Wettbewerbes konnte Fabian Fahrni, der neue Präsident der MG Wald, bereits zur Rangverkündigung aufrufen. Dank Leomotion und OldiFa sowie einem privaten Sponsor konnten Preise in einem Gesamtwert von über 1000 Franken an die Piloten weitergegeben werden.

Gewonnen hat in der Einzelwertung Manuel Peter (MG Mörsburg) vor Alain Schad (MG Wald) und Sandro Peter (MG Mörsburg). In der Gruppenwertung hat die MG Mörsburg fast schon traditionell vor der MG Affoltern und der MG Wald gewonnen.

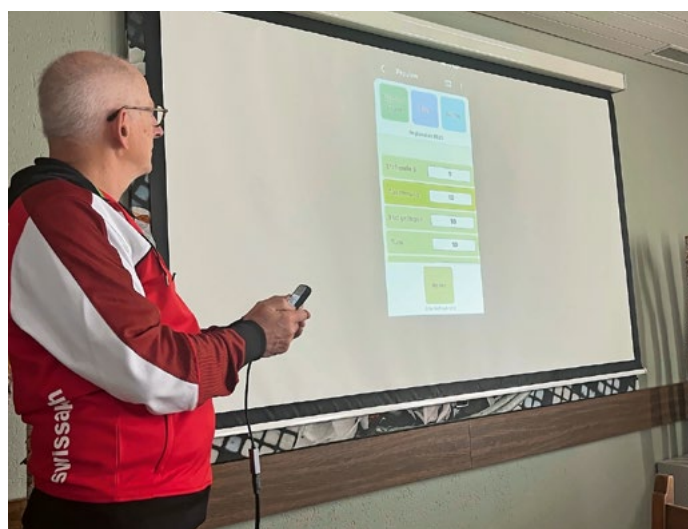
Die MG Wald, die übrigens Ende Jahr ihr 50-jähriges Bestehen feiern kann, wird alles daransetzen, den Anlass auch im nächsten Jahr wieder erfolgreich durchführen zu können. ■

MG Wald



Swiss Akro Connection

# SCHNUPPERTAGE IM MODELL-SEGELKUNSTFLUG



**Lehrer/Schüler:** Am Schnuppertag kann man mit dem eigenen Modell fliegen oder man macht erste Erfahrungen mit einem grossen Akrosegler im Lehrer-Schüler-Modus.

**Lors de la journée d'initiation, il est possible de voler son propre modèle ou de s'essayer au pilotage d'un grand planeur de voltige.**

**Segelkunstflug ist eine faszinierende und anspruchsvolle Variante des Modellfliegens und zieht immer mehr Modellpiloten in seinen Bann. Hättest du auch Interesse daran, ein Segelflugmodell sicher zu beherrschen und präzise Kunstflugfiguren zu fliegen?**

In diesem Jahr finden wieder zwei Schnupperkurse statt, an denen du mit Unterstützung durch aktive Akropiloten diese spannende Modellflugsparte kennenlernen kannst.

Diese Angebote bieten dir die Möglichkeit, dich über das Akrofliegen mit Segelflugzeugen zu informieren und praktisch zu üben. Der Anlass beginnt mit einem kurzen Theorieteil. Themen wie Akrofiguren, Flugprogramme, Flugbox, Fragen zur Sicherheit, Einstellungen an den Segelflugmodellen usw. werden dabei besprochen. Anschliessend setzen die Kursteilnehmer mit den eignen Flugmodellen das Gelernte erfolgreich in die Tat um. Auch besteht die Möglichkeit, im Lehrer-Schüler-Betrieb ein grosses Segelakromodell zu steuern und dabei dessen Eigenschaften hautnah zu erleben. Ob Einsteiger, Aufsteiger oder Wettbewerbsroutinier, jeder ist willkommen.

**Zwei Schnuppertage sind geplant:**

- 13. Juni 2026 beim MFV Brislach
- 22. August 2026 in Heimenhofen

Anmeldung über [www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch) – Veranstaltungen – Kunstflug oder QR-Code





**Instruktion: Die verschiedenen Flugfiguren wurden im Detail erörtert und es wurde auf etwaige Abweichungen aufmerksam gemacht.**

**Les différentes figures de vol ont été examinées en détail et l'attention a été attirée sur d'éventuels écarts.**

### Unsere Punktrichter drücken die Schulbank

Die Punktrichter wurden für die kommende Saison und die Wettbewerbe nach einem durchdachten dreistufigen Modell vorbereitet. Die Initiatoren René und Andy organisierten zunächst mehrere Videokonferenzen im Januar und Februar, in denen die neuen Akroprogramme vorgestellt und ausführlich besprochen wurden. Dabei lag ein besonderer Fokus auf der Festlegung einheitlicher Bewertungskriterien, um Fairness und Transparenz sicherzustellen.

Am 28. März trafen sich die elf Juroren und die Jurorin in Seon zum Theorie teil. Dort wurden die Inhalte aus den Videokonferenzen vertieft und die Bewertungsgrundlagen weiter gefestigt.

Der praktische Teil fand am Nachmittag desselben Tages auf der Flugpiste des MFV Seon statt. Einige Piloten präsentierten die neuen Akroprogramme «Advance» und «Unlimited» in der Luft. Die Punktrichter bewerteten diese Flüge vor Ort, wobei sie die besprochenen Bewertungskriterien direkt anwenden konnten. Anschliessend wurden die gezeigten Flüge gemeinsam analysiert und Unregelmässigkeiten in der Ausführung besprochen. So konnte sichergestellt werden, dass alle Punktrichter die Bewertungs massstäbe einheitlich und sicher anwenden. ■

Hans Gratwohl

### Swiss Akro Connection

# JOURNÉES D'INITIATION À LA VOLTIGE PLANEUR



**La voltige planeur est une discipline fascinante et exigeante du modélisme aérien qui séduit de plus en plus de pilotes. Aimerais-tu toi aussi maîtriser en toute sécurité un modèle de planeur d'acro et réaliser des figures de voltige avec précision?**



**Am 28. März fanden sich elf Punktrichter sowie eine Punktrichterin in Seon zum Theorie teil ein. Dort wurden die Inhalte der vorausgegangenen Videokonferenzen umfassend vertieft.**

**On March 28, eleven male judges and one female judge gathered in Seon for the theoretical portion of the training. There, they thoroughly reviewed the content covered in the previous video conferences.**

Cette année encore, deux journées d'initiation sont organisées, au cours desquelles tu pourras découvrir cette discipline avec l'aide de pilotes expérimentés.

La journée d'initiation commence par une brève partie théorique. Des thèmes tels que les figures acrobatiques, les programmes de voltige, le box d'évolution, les questions de sécurité ainsi que le réglage des modèles y sont abordés. Les participants mettent ensuite en pratique ce qu'ils ont appris avec leurs propres planeurs. Il est également possible de piloter un grand modèle de planeur d'acro en double-commande et d'en découvrir ainsi les caractéristiques de près. Que tu sois débutant, pilote en progression ou compétiteur chevronné, tu es le bienvenu!

**Deux journées d'initiation sont prévues:**

- 13 juin 2026 au MFV Brislach
- 22 août 2026 à Heimenhofen

Inscription sur [www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch) – Evénements – Voltige ou via le code QR



**Nos juges de retour sur les bancs d'école**

Une formation en trois parties a été mise en place pour nos juges en vue de la saison à venir.

René et Andy ont d'abord organisé plusieurs vidéoconférences en janvier et février, au cours desquelles les nouveaux programmes de vol ont été présentés et discutés en détail. L'accent a été mis en particulier sur la définition de critères d'évaluation uniformes afin de garantir l'équité et la transparence.

Le 28 mars, les onze juges se sont retrouvés à Seon pour une matinée de théorie. Ils y ont approfondi les contenus abordés lors des vidéoconférences et consolidé les bases d'évaluation.

La partie pratique s'est déroulée l'après-midi sur le terrain du MFV Seon. Quelques pilotes ont volé les nouveaux programmes «Advanced» et «Unlimited». Les juges ont évalué ces vols sur place, ce qui leur a permis

d'appliquer directement les critères d'évaluation discutés le matin. Les vols présentés ont ensuite été analysés ensemble et les différences de jugement ont été discutées. Cela a permis de s'assurer que tous les juges appliquent les critères d'évaluation de manière uniforme.

*Trad.: Samuel Rouiller*



Die anwesenden Piloten präsentierten mit ihren Modellen die neuen Akroprogramme «Advance» und «Unlimited». The pilots in attendance presented the new «Advance» and «Unlimited» aerobatic programs using their models.



Dick eingepackt in wärmende Kleider beobachten die Puris konzentriert die gezeigten Flüge. Nach jedem Flug verglichen die Puris ihre Beobachtungen und Bewertungen.

Après chaque vol, les juges discutent leurs observations et comparent leur notation.

# GROSSERFOLG FÜR DEN SCHWEIZER FESSELFLUG AN DER WELTMEISTERSCHAFT 2026 IN PERTH, AUSTRALIEN

Die drei Fesselflieger Daniel Rota, Guy Ducas und Toni Borer – alle Mitglieder der Modellfluggruppe Breitenbach – erreichen an der Weltmeisterschaft 2026 die Ränge 1, 2 und 3 in der Kategorie Electrospeed F2G. Ein Meilenstein im Schweizer Fesselflug! Wie ist es dazu gekommen?

Über Jahrzehnte wurden Fesselflug-Speedmodelle mit Verbrennungsmotoren geflogen. Diese Technologie hatte jedoch ihre Grenzen erreicht und liess keine wesentlichen Weiterentwicklungen mehr zu. Das Aufkommen von Elektromotoren hat neue Perspektiven eröffnet und vor mehr als 10 Jahren das Interesse von Guy Ducas und Daniel Rota geweckt, Speedmodelle auf die neue Technologie hin anzupassen. «Eines Tages erreichen wir mit einem elektrisch angetriebenen Fesselflugmodell eine Geschwindigkeit von über 300 km/h». Das hatten sich die beiden Freunde aus der Romandie zum Ziel gesetzt.

Man denke aber nicht, elektrisch sei einfach. Alle Komponenten eines Speedmodells mussten von Grund auf neu konzipiert werden. Um das Vorhaben umzusetzen, trafen sich Guy und Daniel mit Fachleuten der ETH, mit Experten für Mechanik, Konstruktion, Elektronik, Aerodynamik und einigen mehr! Nach vielen Rückschlägen, verpassten Starts, beschädigten Motoren, explodierten Reglern, aufgeblasenen Batterien und zerschmetterten Modellen gelang es ihnen 2018, zu einer Grundausrüstung zu kommen, die stabile Flüge und Geschwindigkeiten bis 270 km/h ermöglichte. Weitere Optimierungen, Berechnungen, Tests und Rückschläge folgten. 2020 dann der Durchbruch: Der weltweit erste Flug über 300 km/h mit einem Electrospeed-Modell gelang. Das grosse Ziel war erreicht.

In der Zwischenzeit hatte sich Toni Borer, ein Urgestein in der Schweizer Fesselflug-Speedszene, dem Entwicklerduo aus der Romandie angeschlos-



Daniel Rota, Guy Ducas, Toni Borer – die drei erfolgreichsten Piloten an der Weltmeisterschaft in Perth.

Les trois pilotes les plus performants du championnat du monde à Perth.



Das Siegermodell der Weltmeisterschaft.  
Le modèle champion du monde.



Ein Speedflug im Kreis über 9 Runden (1 km) verlangt höchste Konzentration.

Un vol de vitesse en cercle (9 tours = 1 km) exige une concentration maximale.

sen. Nun wurde weiter experimentiert und optimiert – und die Resultate wurden immer stabiler. Gleichzeitig wurde auch ein offizielles FAI-Reglement für Electrospeed ausgearbeitet.

2025 wurde auf Initiative der Schweiz die neue Kategorie Electrospeed F2G von der FAI in die Liste ihrer Sportarten aufgenommen. Und im Mai dieses Jahres war es so weit, an der Fesselflug-Weltmeisterschaft wurde Electrospeed erstmals als offizielle Kategorie geflogen. Die grosse Chance war gekommen, das Resultat der langjährigen, intensiven Arbeit zu präsentieren. Und das taten die drei Schweizer Piloten mit Bravour. Mit einer Geschwindigkeit von 307,6 km/h stand nach vier Flügen Daniel Rota als Weltmeister fest. Guy Ducas und Toni Borer doppelten mit Platz 2 und 3 gleich nach. Damit hatte niemand gerechnet. Grossartig! Und das Schöne: Die Schweizer Electrospeeder werden nun von Modellfliegern aus der ganzen Welt als Experten angefragt. Denn viele wollen dem Beispiel folgen und mit Fesselflug-Electrospeed beginnen.

Am 20./21. Juni werden die drei «Helden» im Schwalbennest, der Fesselfluganlage bei Büsserach (SO), in Aktion zu sehen sein. Dann findet der JURA-CUP, einer der traditionellsten europäischen Fesselflug-Wettbewerbe, statt. Und es werden auch Weltmeister aus anderen attraktiven Fesselflug-Kategorien am Start sein. Für Spektakel ist also gesorgt. Weitere Informationen über den Anlass unter [www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch).

Ursi Borer, Mai 2026

# GRAND SUCCÈS POUR LE VOL CIRCULAIRE SUISSE LORS DES CHAMPIONNATS DU MONDE 2026 À PERTH, EN AUSTRALIE

Les trois pilotes de vol circulaire Daniel Rota, Guy Ducas et Toni Borer – tous membres du club d'aéromodélisme de Breitenbach – ont décroché les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places dans la catégorie Electrospeed F2G lors des championnats du monde 2026. Une étape majeure pour le vol circulaire suisse! Comment en est-on arrivé là?

Pendant de nombreuses années, seuls des modèles à moteur à combustion (dits thermiques) ont été utilisés en vol circulaire de vitesse. Cette technologie avait toutefois atteint sa maturité et ne permettait plus d'évolutions significatives. L'arrivée des moteurs électriques a ouvert de nouvelles perspectives et, il y a plus de 10 ans, a suscité l'intérêt de Guy Ducas et Daniel Rota pour adapter les modèles de vitesse à cette nouvelle technologie. «Un jour, nous atteindrons une vitesse de plus de 300 km/h avec un modèle de vol circulaire à propulsion électrique.» C'est l'objectif que s'étaient fixé les deux amis romands.

Il ne faut toutefois pas croire que l'électrique soit une solution facile. Tous les composants d'un modèle de vitesse ont dû être réinventés. Pour mener à bien ce projet, Guy et Daniel ont rencontré des spécialistes de l'EPFL, des experts en mécanique, en construction composite, en électronique, en aérodynamique et bien d'autres encore! Après de nombreux revers, des décollages manqués, des moteurs endommagés, des régulateurs qui ont explosé, des batteries gonflées et des modèles détruits, ils ont réussi en 2018 à mettre au point un équipement de base permettant des vols stables et des vitesses allant jusqu'à 270 km/h. D'autres optimisations, calculs, tests et revers ont suivi. Puis, en 2020, la percée: le premier vol au monde à plus de 300 km/h avec un modèle Electrospeed a été réalisé. Le grand objectif était atteint.



Dem Erfolg geht eine über 10-jährige Entwicklungsarbeit voraus.  
Ce succès est le fruit de plus de dix ans de travail de développement.



Welch ein Erfolg! Die 3 Schweizer Fesselflug-Piloten belegen das ganze Podest!  
Quel succès! Les trois pilotes de vol circulaire suisses occupent tout le podium!

Entre-temps, Toni Borer, un pilier de la scène suisse du vol circulaire de vitesse, avait rejoint le duo de développeurs romands. Les expérimentations et les optimisations se sont poursuivies – et les résultats sont devenus de plus en plus stables. Parallèlement, un règlement officiel de la FAI pour l'Electrospeed a été élaboré. En 2025, à l'initiative de la Suisse, la nouvelle catégorie Electrospeed F2G a été inscrite par la FAI sur la liste de ses disciplines sportives. Cette année en mai, le moment était venu: lors du championnat du monde de vol circulaire, l'Electrospeed a été pratiqué pour la première fois en tant que catégorie officielle. L'occasion rêvée était enfin arrivée de présenter le résultat de nombreuses années de travail intensif. Avec une vitesse de 307,6 km/h, le champion du monde Daniel Rota s'est imposé après quatre vols. Guy Ducas et Toni Borer ont suivi de près en décrochant respectivement la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> place. Personne ne s'y attendait. Formidable! Et le plus beau et le plus important dans tout cela: les pilotes Suisses d'Electrospeed sont désormais sollicités comme experts par des modélistes du monde entier. Car nombre d'entre eux souhaitent suivre leur exemple et se lancer dans le vol circulaire Electrospeed. Les 20 et 21 juin, les trois «héros» seront en action au Schwalbennest, le site de vol circulaire près de Büsserach (SO). C'est là que se déroulera la JURA-CUP, l'une des compétitions européennes de vol circulaire les plus traditionnelles. Et des champions du monde d'autres catégories fascinantes de vol circulaire seront également au départ. Le spectacle est donc garanti. Pour plus d'informations sur l'événement, rendez-vous sur [www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch).

Ursi Borer, mai 2026

# VON DER KALIFORNISCHEN WÜSTE BIS ZU FINNLANDS GEFRORENEN SEEN

Lauri Malila führt in der Freiflug-Weltcup-Rangliste F1A, Dominik Andrist ist Dritter in F1A

## Freiflug-Weltcup-Serie im kalifornischen Lost Hills

Die vier Freiflieger und Mitglieder der Schweizer Freiflug-Nationalmannschaft, Alfred Andrist, Dominik Andrist, Lauri Malila und Urs Muntwyler, sind im Februar im kalifornischen Lost Hills, vier Autostunden südlich von San Francisco, prima in die Freiflug-Weltcup-Saison 2026 gestartet. Dominik Andrist gewann in F1A (Segler mit Hochstart) den Kiwi-Weltcup, wurde Vierter im Nordamerika-Weltcup und Zweiter im MaxMen-Weltcup. Bei Alfred Andrist sticht in der Kategorie F1B, inmitten der Profis aus der Ukraine und der starken Amerikaner, der 6. Platz im Kiwi-Cup hervor. In F1E erreichte Dominik Andrist den 5. Platz im Kiwi-Cup. Urs Muntwyler gelang im MaxMen-Weltcup in der Kategorie F1Q ein 2. Platz.

## Altweltmeister Lauri Malila (SUI) überragend in Finnland

Die Weltcup-Szene verlagert sich nun primär nach Europa. Die ersten beiden Weltcups waren am 6. und 7. März im finnischen Säyskäla auf dem zugefrorenen Pyhäjärvi-See. Lauri Malila, Weltmeister in F1A von 2023 aus Le Sentier, hat den «Moose»-Weltcup des schwedischen Freiflug-Verbandes im 2. Stechen gewonnen. Im «Bear»-Weltcup, ausgerichtet von den finnischen Freifliegern, wurde er Siebter im 2. Stechen. Er führt aktuell die Weltrangliste in F1A an. In der Kategorie F1Q erreichte Urs Muntwyler im «Moose»-Weltcup im 2. Stechen den 4. Platz und im «Bear»-Weltcup den 2. Platz und ist nun Vierter in der Weltrangliste. ■

UM



Dominik Andrist gewinnt den Kiwi-FAI-Weltcup in Lost Hills, Kalifornien.



In Skandinavien ist Freiflug auf gefrorenen Seen Finnlands sehr beliebt. Unser Bild: Lauri Malila programmiert sein F1A-Modell für das finale Stechen.

# JULIA BUCHER BELEBT DIE SOCIAL-MEDIA-KANÄLE DES SMV

**Haben Sie in letzter Zeit die Facebook- oder Instagram-Seite des SMV aufgerufen? Dann dürfte Ihnen aufgefallen sein, dass dort unter anderem die in dieser Zeitschrift erschienenen Porträts über die Fako-Mitglieder des SMV verlinkt wurden. Diese und weitere Posts sind Julia Bucher zu verdanken. Sie unterstützt den Verband seit einigen Monaten in der Kommunikation.**

SMV-Präsident Adrian Eggenberger und Julia Bucher begegneten sich an verschiedenen Modellflughängen. Als Eggenberger 2025 die F3P-Weltmeisterschaften in Widen organisierte, fragte er Bucher, ob sie das Ressort Kommunikation und Sponsoring unterstützen wolle. Sie sagte zu. «Es war ein cooles Projekt und ich arbeitete gerne mit ihm und dem top aufgestellten OK zusammen.»

## Wertvoller Einblick in die Verbandsarbeit

Bereits damals kam zur Sprache, dass der Verband Unterstützung in der Kommunikation suchte. Nach der WM konkretisierte sich dies. «Ich sagte Adrian Eggenberger, dass ich neben der Arbeit nicht die Kapazität habe, dieses Amt zu 100 Prozent zu übernehmen, ich mich aber zur Unterstützung zur Verfügung stelle.» Bucher ist denn auch nicht Vorstandsmitglied, nimmt jedoch an verschiedenen Sitzungen und Workshops des Verbands teil. «Ich empfinde es als sehr interessant, einen Einblick zu bekommen,

was im Verband alles abläuft. Als O815-Mitglied eines Modellflugvereins wäre mir das nie so bewusst geworden.»

Zu ihren Aufgaben gehört in erster Linie die Betreuung der Facebook- und Instagram-Seite des Verbands. Diese wurden in den vergangenen Jahren kaum bewirtschaftet, was sich jetzt ändern soll. «Aber», sagt Julia Bucher, «es ist eine grosse Herausforderung, weil das Material fehlt. Ich war zwar auf vielen Events mit dabei, hatte dabei aber den Fokus auf dem Beruflichen. Dadurch habe ich unsere Teampiloten, unsere Modelle und unsere Leute gefilmt.» Material, mit dem Bucher nicht in erster Linie die SMV-Kanäle speisen will. Ihrer Familie, respektive bald ihr und ihrem Geschäftspartner, gehört die Firma HEBU. Geschäft und Verbandsarbeit will sie strikt trennen, doch sie macht sich nichts vor. «Wenn jemand etwas sucht, wird er bestimmt etwas finden, das sich so drehen lässt, dass es den Anschein macht, als würde ich es nur für die Firma tun. Aber der Familienbetrieb gehört zu mir und das macht mich aus!» Bucher ist sich sicher, dass sie sich ohne diesen Hintergrund gar nicht im Modellflug engagieren würde.

## Nachschlagewerk für die Jungen

Auf den Social-Media-Plattformen will Julia Bucher insbesondere den Sport beleuchten und zeigen, dass der Einstieg in den Modellflug einfach und kostengünstig möglich ist. Bereits hat sie die verschiedenen Fako angeschrieben. «Sie haben die Informationen, die ich brauche, aber leider nicht das Videomaterial, das es für soziale Medien benötigt. Deshalb ist



der Kanal immer noch etwas leer», sagt Bucher. Sie will nicht wahllos Inhalte publizieren. «Es soll ein informativer Kanal und kein Unterhaltungskanal werden – ein Nachschlagewerk für die Jungen», fasst sie die Idee zusammen.

Ihr selbst fehlt die Zeit, diese Inhalte selbst zu produzieren. Willkommen ist deshalb Videomaterial von Modellflugplätzen wie aus der Werkstatt, kurz: Dinge, die Modellflieger interessieren. «Man darf sehen, dass es Laienmaterial ist, und ich erwarte keine fertig geschnittenen Videos. Rohmaterial ist mir tatsächlich am liebsten», betont sie. Dieses sollte, wenn möglich, im Hochformat aufgenommen sein, wie es zum Hochladen auf diese Plattformen vorgegeben ist. Sie wird daraus Social-Media-gerechte Videos schneiden, die nicht länger als 30 bis maximal 60 Sekunden sind. Länger dauert die Aufmerksamkeitsspanne auf diesen Plattformen nicht.



#### «Jets haben mich schon als Kind fasziniert»

Trotz ihres familiären Hintergrunds blieb Julia Bucher erst im Modellflug hängen, als sie durch ihre Teampiloten reingezogen wurde. «Ihre Begeisterung für das Hobby ist einfach ansteckend.» Als Jugendliche habe sie es selbst probiert, der Erfolg blieb aus und die Motivation verschwand. Jetzt unterstützt sie hauptsächlich ihrem Partner beim Fliegen, Aufbauen und Programmieren. Derzeit besitzt sie fünf eigene Modelle. Hoch- und Mitteldecker sowie Indoor-Modelle, die stabil fliegen und kleine Fehler verzeihen. Den Modellflug betreibt sie aus Freude an der Sache, ganz ohne sportliche Ambitionen. «Ich messe mich nicht gerne», sagt sie. «Aber ich würde gerne einmal Jetmodelle fliegen. Diese haben mich schon als Kind fasziniert.»

Wenn es mehr Frauen gäbe, die Modellflug ihr Hobby nennen, fände Bucher das schön. «Aber es gibt nicht viele Frauen, die sich für das Technische interessieren. Das liegt in unserer Natur», ist sie überzeugt,

«und, damit die wenigen, die sich dafür interessieren würden, mit dem Modellflug anfangen und auch länger dabei bleiben, müsste ein Umdenken im Verhalten gegenüber (jungen) Frauen stattfinden», sagt Bucher. Ihr hat schon öfters der Sprachgebrauch und Umgangston mancher Zeitgenossen zu denken gegeben. «Du bist doch die Tante vom HEBU?», so wurde sie tatsächlich schon angesprochen. «Solche Respektlosigkeiten passieren öfter, als man annimmt», sagt sie. Als sie an einer Veranstaltung für den Einstieg in den Modellflug im Namen des SMV warb und verschiedene Modellflugsparten aufzählte, sei ihr der Speaker mitten ins Wort gefallen. «So fühlt man sich weder willkommen noch wohl.» Bucher wird sich davon nicht abhalten lassen, was vor allem damit zu tun habe, dass sie geschäftlich in den Modellflug involviert sei. Andere Frauen aber würden das einmal hinnehmen und sich bei einem weiteren Erlebnis anderen Dingen zuwenden.

#### «Ich liebe die Abwechslung»

Sie engagiert sich in ihrer Freizeit im Samariterverein, ist Wachtmeisterin in der Feuerwehr und leitet das Sanitätscorps. Zu ihren weiteren Freizeitaktivitäten zählt der Schiessport (300 m mit dem Sturmgewehr). Selbst gemalte Leinwandbilder dekorieren Wohnräume der Familie und von Bekannten. «Ich liebe die Abwechslung und betreibe nichts exzessiv. «Alles, was ich mache, gibt mir etwas anderes zurück, das ist es, was ich schon immer brauchte.»

Wenn man Fremdsprachen als Hobby bezeichnen will, so wäre das eine weitere Leidenschaft. In Englisch, Französisch und Chinesisch könne sie sich verständigen, in weiteren Sprachen fände sie sich zurecht, sagt sie. Der Wunsch, Mandarin zu lernen, entwickelte sich nach einer Reise mit der Familie ins Reich der Mitte. Nach abgeschlossener Ausbildung ermöglichten ihr ihre Eltern einen halbjährigen Aufenthalt in Shanghai. Obwohl sie in den vergangenen zehn Jahren vieles wieder verlernt hat, so versucht sie, mit chinesischen Lieferanten in deren Muttersprache zu kommunizieren. Das wird sehr geschätzt. «In Zeiten von KI wird es immer wichtiger, menschliche Fähigkeiten zu besitzen. Auch wenn man die Sprache nicht zu 100 Prozent beherrscht, hat man sich mit der Kultur auseinandergesetzt und versteht die Menschen dadurch besser. Nicht nur die Wörter, auch die Menschen und deren Kultur faszinieren mich sehr.» ■

Das Interview führte Andrea Bolliger.

## JULIA BUCHER DYNAMISE LES RÉSEAUX SOCIAUX DE LA FSAM

**Avez-vous récemment consulté la page Facebook ou Instagram de la FSAM? Si oui, vous avez sans doute remarqué que des liens y renvoient notamment vers les portraits des membres de la commission spécialisée de la FSAM publiés dans ce magazine. C'est à Julia Bucher que l'on doit ces publications, ainsi que d'autres. Elle apporte son soutien à l'association depuis quelques mois dans le domaine de la communication.**

Le président de la FSAM, Adrian Eggenberger, et Julia Bucher se sont rencontrés lors de diverses manifestations d'aéromodélisme. Lorsqu'Eggenberger a organisé les Championnats du monde F3P à Widen en 2025, il a demandé à Bucher si elle souhaitait apporter son soutien au département Communication et Sponsoring. Elle a accepté. «C'était un projet sympa et j'ai beaucoup apprécié de travailler avec lui et le comité d'organisation, qui était très bien préparé.»

#### Un point de vue précieux du travail associatif

«À l'époque déjà, il avait été question que la fédération cherchait de l'aide en matière de communication.» Après les championnats du monde, cela s'est concrétisé. «J'ai dit à Adrian Eggenberger que, parallèlement à mon travail, je n'avais pas la capacité d'assumer cette fonction à 100%, mais que je me tenais à disposition pour apporter mon aide.» Bucher n'est donc pas membre du comité directeur, mais participe néanmoins à diverses réunions et ateliers de la fédération. «Je trouve très intéressant d'avoir un aperçu de tout ce qui se passe au sein de la fédération. En tant que simple membre d'un club d'aéromodélisme, je n'en aurais jamais pris conscience.»

Sa mission consiste avant tout à gérer les pages Facebook et Instagram de l'association. Celles-ci ont été très peu mises à jour ces dernières années, mais cela devrait changer désormais. «Mais», dit Julia Bucher, «c'est un défi de taille, car il manque du contenu. J'ai certes participé à de nombreux

événements, mais je me concentrais sur l'aspect professionnel. C'est ainsi que j'ai filmé nos pilotes d'équipe, nos modèles et nos collaborateurs.» Du matériel que Julia Bucher ne souhaite pas utiliser en priorité pour alimenter les canaux de la FSAM. L'entreprise HEBU appartient à sa famille, ou plutôt bientôt à elle et à son associé. Elle souhaite séparer strictement ses activités commerciales et son travail au sein de l'association, mais elle ne se fait pas d'illusions. «Si quelqu'un cherche quelque chose, il trouvera certainement de quoi faire croire que je ne fais cela que pour l'entreprise. Mais l'entreprise familiale fait partie de moi et c'est ce qui me définit!» Bucher est certaine que sans ce contexte, elle ne s'engagerait pas du tout dans l'aéromodélisme.

### Média de référence pour les jeunes

Sur les réseaux sociaux, Julia Bucher souhaite notamment mettre en avant ce sport et montrer qu'il est facile et peu coûteux de se lancer dans l'aéromodélisme. Elle a déjà contacté les différentes commissions spécialisées. «Elles disposent des informations dont j'ai besoin, mais malheureusement pas des vidéos nécessaires pour les réseaux sociaux. C'est pourquoi la chaîne est encore un peu vide», explique Julia Bucher. Elle ne souhaite pas publier du contenu à l'aveuglette. «Je veux que ce soit une chaîne informative et non une chaîne de divertissement – une source de référence pour les jeunes», résume-t-elle.

Elle-même n'a pas le temps de produire ce contenu. C'est pourquoi les vidéos tournées sur des terrains d'aéromodélisme ou à l'atelier sont les bienvenues, bref: tout ce qui intéresse les aéromodélistes. «On voit bien qu'il s'agit de vidéos amateurs, et je n'attends pas de vidéos déjà montées. En fait, je préfère recevoir les vidéos brutes», souligne-t-elle. Ceux-ci devraient, si possible, être filmés en format portrait, comme l'exige le téléchargement sur ces plateformes. Elle en tirera des vidéos adaptées aux réseaux sociaux, d'une durée maximale de 30 à 60 secondes. La durée d'attention sur ces plateformes ne permet pas d'aller au-delà.



### «Les avions à réaction me fascinaient déjà quand j'étais enfant»

Malgré ses antécédents familiaux, Julia Bucher ne s'est vraiment passionnée pour l'aéromodélisme que lorsqu'elle a été entraînée dans cette activité par les pilotes de son équipe. «Son enthousiasme pour ce loisir est tout simplement contagieux.» Adolescente, elle s'y était elle-même essayée, mais sans succès, et elle avait perdu toute motivation. Aujourd'hui, elle aide principalement son compagnon à faire voler, monter et programmer ses modèles. Elle possède actuellement cinq modèles à elle.

Des avions à ailes hautes et à ailes moyennes, ainsi que des modèles d'intérieur qui volent de manière stable et pardonnent les petites erreurs. Elle pratique l'aéromodélisme par pur plaisir, sans aucune ambition sportive. «Je n'aime pas me mesurer aux autres», dit-elle. «Mais j'aimerais bien piloter des modèles réduits de jet un jour. Ils me fascinaient déjà quand j'étais enfant.»

Bucher aimerait bien qu'il y ait davantage de femmes qui pratiquent l'aéromodélisme comme loisir. «Mais peu de femmes s'intéressent à la technique. C'est dans notre nature», affirme-t-elle avec conviction, «et pour que les rares femmes qui s'y intéresseraient se lancent dans l'aéromodélisme et y restent plus longtemps, il faudrait changer les mentalités à l'égard des (jeunes) femmes», explique Bucher. Le langage et le ton utilisés par certains de ses contemporains l'ont souvent interpellée. «C'est toi la mère HEBU?», lui a-t-on déjà lancé. «Ce genre d'irrespect arrive plus souvent qu'on ne le pense», dit-elle. Alors qu'elle faisait la promotion de l'initiation à l'aéromodélisme au nom de la FSAM lors d'un événement et qu'elle énumérait les différentes disciplines de l'aéromodélisme, le présentateur l'a interrompue en plein milieu de sa phrase. «On ne se sent ni la bienvenue ni à l'aise dans ces conditions.» Mme Bucher ne se laissera pas décourager, ce qui tient surtout au fait qu'elle est impliquée dans l'aéromodélisme à titre professionnel. D'autres femmes, en revanche, s'en contenteraient une fois, puis se tourneraient vers d'autres activités si cela se reproduisait.

### «J'aime le changement»

Pendant son temps libre, elle s'engage au sein de l'association des samaritains, occupe le poste de sergent au sein des pompiers et dirige le corps sanitaire. Parmi ses autres loisirs, elle pratique le tir sportif (300 m avec un fusil d'assaut). Des toiles qu'elle a peintes elle-même décorent les intérieurs de sa famille et de ses proches. «J'aime la diversité et je ne pratique rien de manière excessive. Tout ce que je fais m'apporte quelque chose en retour, c'est ce dont j'ai toujours eu besoin.»

Si l'on veut qualifier l'apprentissage des langues étrangères de passe-temps, ce serait là une autre de ses passions. Elle dit pouvoir communiquer en anglais, en français et en chinois, et se débrouiller dans d'autres langues. Son envie d'apprendre le mandarin est née après un voyage en famille en Chine. Une fois ses études terminées, ses parents lui ont permis de passer six mois à Shanghai. Même si elle a oublié une grande partie de ce qu'elle avait appris au cours des dix dernières années, elle s'efforce de communiquer avec les fournisseurs chinois dans leur langue maternelle. Cela est très apprécié. «À l'ère de l'IA, il devient de plus en plus important de posséder des compétences humaines. Même si l'on ne maîtrise pas la langue à 100%, on s'est familiarisé avec la culture et on comprend ainsi mieux les gens. Ce ne sont pas seulement les mots, mais aussi les gens et leur culture qui me fascinent beaucoup.»

*L'interview a été réalisée par Andrea Bolliger, l'article traduit par Sébastien Glauser.*



## 52. INTERNATIONALES F3A-FREUNDSCHAFTS-FLIEGEN DER REGION NOS 2026

11. und 12. Juli, Flugplatz der MG Flaachtal

Der Wettbewerb zählt für den FAI-World-Cup

Information und Anmeldung auf [www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch) ■



### Sportflyers 2026

6. Juni bei der MG Breitenbach

Programme: • Basics  
• Upper  
• Semi-Scale-Kunstflug

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

### F5J Interregional-Meisterschaft

20. evtl. 21. Juni, Weinfeld  
[www.silentwings.ch](http://www.silentwings.ch)

### Antik-Segelmodellfliegen Tschuggen Arosa

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, 20./21. Juni  
[www.igalbatros.ch](http://www.igalbatros.ch)  
Anmeldung:  
[i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)

### Internationaler JURA-CUP-Fesselflug

Kat. F2A Speed, F2C Team Racing, F2F Team Racing, F2G Elektrospeed  
20./21. Juni, 4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest  
[ursula.borer-brun@bluewin.ch](mailto:ursula.borer-brun@bluewin.ch)  
[www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch)

### B4 und SALTO-Teffen

27. Juni auf Alp Scheidegg, 8636 Wald  
Anmeldung: [www.msgas.ch](http://www.msgas.ch)  
[obmann@msgas.ch](mailto:obmann@msgas.ch)

### Treffen für Bauplan- und Eigenbauflugmodelle

27./28. Juni, Fluggelände Huttwil  
[www.mghuttwil.ch](http://www.mghuttwil.ch)

### 58. F3A World Cup Liechtenstein

Patronat H. S. H. Hubertus von Liechtenstein, 4./5. Juli, Flugplatz Bender LIE, [www.mfgl.li](http://www.mfgl.li)

### Coupe des Alpes 2026

52. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen, FAI World Cup 26  
11./12. Juli bei der MG Flaachtal  
[www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch)

### Hang-Segelmodellfliegen Zugerberg

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, 6. August, [www.igalbatros.ch](http://www.igalbatros.ch)  
Anmeldung:  
[i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)

### 3. Seglerschlepptreffen

Freies Fliegen unter Gleichgesinnten, 15. August, Rohrbach  
[sekretaer@mgrohrbach.clubdesk.com](mailto:sekretaer@mgrohrbach.clubdesk.com), [www.mgrohrbach.ch](http://www.mgrohrbach.ch)

### Schleppfliegen Oberkulm

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge  
22. August  
[www.igalbatros.ch](http://www.igalbatros.ch)  
Anmeldung:  
[i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)

### Internat. Scale/Semi-Scale Cup Fesselflug

Kat. F4B Sacke FAI, F4B Semi-Scale National  
22./23. August, 4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest  
[ursula.borer-brun@bluewin.ch](mailto:ursula.borer-brun@bluewin.ch)  
[www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch)

### Sportflyers 2026 Riggisberg

Sportflyers «Basics» und Sportflyers «Upper»  
5. September, Modellflugplatz MG Riggisberg  
[Daniela.schmitter@bluewin.ch](mailto:Daniela.schmitter@bluewin.ch)  
<https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=9820&lang=DE>

### 3D Print & Fly Riggisberg

Der Event für 3D-gedruckte Flugzeuge  
5. September, Modellflugplatz MG Riggisberg  
[Daniela.schmitter@bluewin.ch](mailto:Daniela.schmitter@bluewin.ch)  
[https://www.mg-riggisberg.ch/3d\\_print\\_\\_fly\\_riggisberg](https://www.mg-riggisberg.ch/3d_print__fly_riggisberg)

### Schaufliegen Liechtenstein

Sonntag, 6. September, Flugplatz Bendorf LIE  
[www.mfgl.li](http://www.mfgl.li)

### 2026, il 55° anniversario Ildro-Event di GAL a Maroggia

dal 11 al 13 settembre 2026,  
<https://gal.ch>

### 16. Open Fly-in/Sternmotoren- und Warbird-Treffen

Offenes Fliegen mit Show-Acts  
Samstag, 12. bis Sonntag, 13. September, Modellflugplatz Gäu, CH-4625 Oberbuchsiten  
Kontakt: Roger Soom  
[www.mfvgaeu.ch](http://www.mfvgaeu.ch)

### Schweizer Meisterschaft Fesselflug F2B Aerobatics

Kat. F2B Aerobatics  
19./20. September  
4227 Büsserach, Fesselfluganlage Schwalbennest  
[ursula.borer-brun@bluewin.ch](mailto:ursula.borer-brun@bluewin.ch)  
[www.fesselflug.ch](http://www.fesselflug.ch)

### Internationaler F5B Multitask Elektro-Gliders

FAI World Cup 2026  
19. September, Flugplatz MG Gossau ZH  
(Verschiebedatum 20. September)  
<https://silentwings.ch/>

### Hang-Segelmodellfliegen Herrendürren

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, 27. September  
[www.igalbatros.ch](http://www.igalbatros.ch)  
Anmeldung:  
[i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)

### Hochstart-Treffen Gheid

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge  
11. Oktober  
[www.igalbatros.ch](http://www.igalbatros.ch)  
Anmeldung:  
[i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)



# WEISCH, WAS I MEINE?

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Wie das traurige Ereignis von Crans Montana zeigt, stehen auch öffentliche Ämter und Behörden nicht über dem Gesetz. Auch sie können angeklagt oder zumindest gerügt werden. Dies mussten wir im Modellflug mehrmals zur Kenntnis nehmen. Gemeinden und Kantone – sogar Bundesämter – müssen dies zunehmend beachten, auch wenn es oft schwerfällt. Die Bundesgesetze und deren Verordnungen stehen für uns Modellfliegerinnen und Modellflieger an oberster Stelle. Dazu gehören das Bundesgesetz über die Luftfahrt und deren Verordnung sowie eine Stufe tiefer die Verordnung des UVEK über «besondere Kategorien». Zudem ist für den Modellflug das Bundesgesetz über die Raumplanung wichtig. Da sich Modellflugplätze ausserhalb der Bauzonen befinden, setzt deren Bewilligungsfähigkeit das Einhalten einer grossen Menge an Vorschriften voraus. So dürfte z. B. das Einbringen von befestigten Pisten kaum mehr möglich sein (Verbot Bodenversiegelung) – das gilt übrigens auch für Flugfelder der manntragenden Luftfahrt. Auch hier steht Bundesrecht über Entscheidungen von Ämtern. Nicht vernachlässigen dürfen wir das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer. Denn auch bei der Planung eines Modellflugplatzes

muss dem Gewässerschutz Beachtung geschenkt werden. Das betrifft z. B. den Abstand zu Fliessgewässern, speziellen Grundwasserzonen oder den Hochwasserschutz. Eine frühzeitige Nachfrage bei zuständigen Behörden lohnt sich und kann viel Ärger vermeiden. Mein Fazit: Diese Aufstellung ist recht bescheiden und eigentlich stinklangweilig. Wer will sich schon für unser Hobby in diesem bürokratischen Bereich engagieren? Leider stützen wir uns gerade deshalb viel zu oft auf irgendwelche Heilsverkünder. Modellflugplätze sind weder Luftschlösser noch Robinsonspielplätze, sondern knallharte Realität. Zieht möglichst früh ausgewiesene Experten bei. So verfügt unser Dachverband Aero Club der Schweiz (AeCS) sowohl im Vorstand als auch in seiner Geschäftsstelle über hoch qualifizierte Fachleute sowie auch über beste Verbindungen zu weiteren Spezialisten. Nutzen wir diese Chance.

Ich entschuldige mich für diese langweilige Geschichte. ■

*Emil Ch. Giezendanner*

**redaktion@modellflugsport.ch**

## Herausgeber

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

## MFS-Redaktions-Team

### Regional-Redaktoren

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

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

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

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

<https://www.modellflugsport.ch>



[www.modellflug.ch](http://www.modellflug.ch)

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

### Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband  
Mitgliederverwaltung  
Maihofstrasse 76  
6006 Luzern

### Anzeigenverkauf

Galledia Fachmedien Frauenfeld AG  
Zürcherstrasse 310, 8500 Frauenfeld  
Markus Haas, T 044 928 56 53  
modellflugsport@galledia.ch  
WEMF/SW-beglaubigt, 7456 Expl.

**Redaktionsschluss: 19. Juni**

Nr. 4/2026, Juli/August

## Herstellung

Galledia Print AG

## Erscheinungsdatum

Nr. 4/2026, Juli/August  
31. Juli

## Anzeigenschluss

Nr. 4/2026, Juli/August  
Anzeigenschluss: 29. Juni

## Redaktionsleiter

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

## Redaktionsleiter Stv.

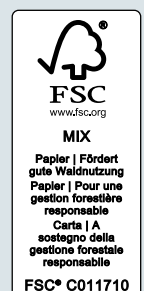
Emil Ch. Giezendanner  
Feldstrasse 25 B, 8330 Pfäffikon  
+41 79 692 51 80  
redaktion@modellflugsport.ch  
© Stiftung «modell flugsport»

## 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




  
**Modellbau Rapperswil**
  
 Fachhandel für Flugmodelle

**WIR SUCHEN VERSTÄRKUNG!**
  
[info@modellbaurapperswil.ch](mailto:info@modellbaurapperswil.ch)

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

  
[www.hebu-shop.ch](http://www.hebu-shop.ch)


**Wieser Modellbau GmbH**
  
 Die Welt des Modellbaus entdecken / Découvrez le monde des modèles réduits

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



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

Badenerstrasse 731  
 8048 Zürich  
 044 340 04 30  
[info@wiesermodell.ch](mailto:info@wiesermodell.ch)

[www.wiesermodell.ch](http://www.wiesermodell.ch)



**CHF 699.00**  
 statt CHF 850.00

**STIHL RMA 448 PV**  
 Akku-Rasenmäher  
 AP-System 36V

[toolster.ch](http://toolster.ch)  
 Und los geht's.



