

5/2025
CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00

SEPTEMBER / OKTOBER
SEPTEMBRE / OCTOBRE
SETTEMBRE / OTTOBRE

+

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

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

0.5
9 771424 423003
Barcode

modell flugsport



Extreme Flight 67" Extra NG

Power, Präzision und schneller Aufbau

Das Extreme Flight 67" Extra NG ist das nächste bahnbrechende Flugzeug in dieser Größe von Extreme Flight. Der Zusammenbau ist unglaublich schnell und einfach, sodass Sie in nur wenigen Stunden flugbereit sind!

Die Extra NG ist mit allen herausragenden Eigenschaften eines Extreme Flight-Flugzeugs ausgestattet – handverlesenes Balsaholz, hochwertiges Verbundsperrholz und pultrudierte Carbon-Strukturteile. Damit ist sie bereit für Ihre härtesten Manöver. Hochmoderne Baumaterialien und -techniken

machen dieses Flugzeug robust und leicht. Die Kabinenhaube und Flügel sind mit Schnellverschlüssen versehen und ermöglichen eine superschnelle Montage auf dem Flugfeld.

Erhältlich als Receiver Ready Variante

Die RxR Variante hat den Antrieb (Motor und Regler) und die Servos bereit eingebaut.

Erhältlich als ARF Variante

Der Antrieb (Motor und Regler) und die Servos müssen noch verbaut und zugekauft werden.



Technische Daten

- Spannweite 1.7 m
- Fluggewicht 3.6 kg
- Optimal für 6S 4000-5000 mAh



Ali F3K
Rcrcm



FITISnova
Höllein / Grüner



Bushmaster 140" Camo
Legacy Aviation



Cartoon Spitfire
RC Factory



XCub
Derbee



RV-8
Flex Innovations

modellmarkt24.ch

Die Flugsaison ist noch im Gange, wir haben die passenden Modelle 😊

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



Editorial

Seite 5

Herausforderung F-35 B Lightning II im Massstab 1:5
Défi d'un F-35 B Lightning II, à échelle 1:5

Seite 6



Markt – Info – Marché

Seite 12



Magazin

Seite 18



Pagine della Svizzera italiana

Seite 20



Aus den Regionen und Vereinen

Seite 22



Sport

Seite 37



SMV/FSAM

Seite 45



Agenda/Calendarium

Seite 49

Aus meiner Sicht/Impressum

Seite 51

Eratix 3D SWS 1.6m

E-flite

Der E-flite® Eratix 3D Sport Wood Series (SWS) 1,6 m bietet die perfekte Kombination aus aggressiver Kunstflug-Performance und smoothem Sportflug – und das ganz ohne den Aufwand, ein Modell selbst bauen zu müssen! Die BNF Basic-Version lässt sich ohne Kleber zusammenbauen und ist in kürzerer Zeit flugbereit, als es normalerweise dauert, vergleichbare Modelle dieser Klasse zu konstruieren. Basierend auf dem Design des „Flat Foamy“ Eratix, verfügt dieses Modell und dennoch leichte Holzbauweise. Der Rumpf aus Balsa- und Verstärkungen wird werkseitig mit einer Folien-

größtenteils vormontiert,

Zeit flugbereit machen kannst oder Spezialwerkzeuge.



EFL-13380 ARF

EFL-13350 BNF BASIC

FEATURES:

- Fahrwerk aus Carbon mit optionalen Radverkleidungen (Wheel Pants).
- Einfacher zu fliegen dank innovativer und optionaler SAFE Select Fluglagenbegrenzung.
- Unübertrifftene Stabilität und ein präzises Kontrolle durch die exklusive und verbesserte AS3X+ Technologie, speziell abgestimmt für 3D/XA (Extreme Aerobatic) Leistung, ohne das Steuergefühl zu beeinträchtigen.



Spezifikationen

Spannweite: 1626 mm
Länge: 1560 mm
Fluggewicht: 3575 g
Motor Type: Brushless

www.lemaco.ch



PRECISION WITH
PLUS PERFORMANCE

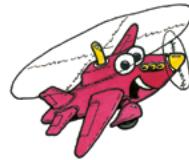
iX14+SE

SPECIAL EDITION
20-CHANNEL
TRANSMITTER



SPEKTRUM

SPMR14020 (nur Sender)



Wir brauchen Vorbilder

Liebe Leserin, lieber Leser

Die F-35 ist zurzeit aus politischen Gründen wieder sehr aktuell, so passt die Präsentation einer solchen F-35 in Form eines aussergewöhnlichen Jet-Modells, gebaut von Noldi Meier, zum Geschehen der heutigen Zeit.

Was Noldi Meier in seinem hohen Alter schafft, verdient höchsten Respekt, er beweist mit seiner Hingabe, was möglich ist, wenn man motiviert ist, das nötige Talent hat und die Ausdauer aufbringt, ein solches Projekt zu Ende zu führen.

Noldi benötigt für sein Modell ein Original als Vorbild, genauso ist er Vorbild für uns.

Wir Modellflugpiloten sind Vorbilder für unsere Jugend, leben wir den interessierten jungen Menschen unser Hobby vor, motivieren wir sie, in das Abenteuer Modellflug einzusteigen. Dazu braucht es motivierte Leute in jedem Verein, die den nötigen Durchhaltewillen und die Geduld aufbringen, genauso wie Noldi mit seiner F-35.

Es gibt gute Beispiele, wie etwa das von Adrian Amrein, wie wir einen Jugendlichen vom Anfänger bis zum selbstständigen Piloten begleiten können.

Vielleicht wäre es auch ein Ansatz, dass jeder Modellflugverein im Vorstand ein Ressort Jugend oder Nachwuchs schafft.

Einige Vereine haben das schon, aber in vielen Gruppen fehlt ein solches Ressort noch.

Bauen wir an der Zukunft in unseren Modellflugvereinen, motivieren wir die Jugend für das Abenteuer Modellflug, nehmen wir sie auf diese lehrreiche interessante Reise mit.

Gute Ideen sind gefragt.

Markus Nussbaumer

Abbiamo bisogno di esempi di riferimento

Cari lettori

Attualmente, per motivi politici, l'F-35 è molto discusso. Quindi la presentazione di un F-35 in forma di un modello di jet straordinario, costruito da Noldi Meier, con riferimento alla situazione attuale, è presentato in tempo.

Ciò che Noldi Meier riesce a fare nella sua età avanzata merita il massimo rispetto, dimostra la sua dedizione, cosa è possibile quando si è motivati, si possiede il talento necessario e si ha la perseveranza per portare a termine un progetto di questo tipo.

Per il suo modello, Noldi ha bisogno un F-35 reale come esempio, e nello stesso tempo è lui l'esempio per noi.

Noi piloti aeromodellisti siamo un esempio per i giovani, mostriamo il nostro

hobby ai giovani interessati. Li incoragiamo a intraprendere l'avventura del volo con modello.

Ciò richiede persone motivate in ogni club, che abbiano la necessaria perseveranza e pazienza. Proprio come Noldi con la sua F-35.

Ci sono buoni esempi come quello di Adrian Amrein, che illustrano come possiamo accompagnare un giovane dal principiante al pilota autonomo.

Forse sarebbe anche un approccio che ogni club di aeromodellismo crei un settore per la gioventù, una proposta per il consiglio direttivo.

Alcuni club lo hanno già, ma in molte associazioni manca ancora un simile reparto.

Costruiamo il futuro nei nostri club di aeromodellismo, motivando i giovani all'avventura del volo con modello. Li accompagniamo in questo viaggio istruitivo e interessante.

Le buone idee sono richieste.

Markus Nussbaumer

Pilatus PC-24 von Noldi Meier.



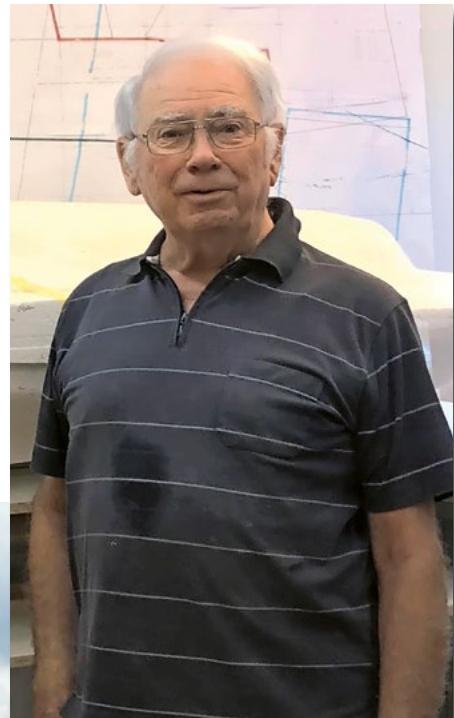
Herausforderung F-35 B Lightning II im Massstab 1:5

Emil Giezendanner

Arnold (Noldi) Meier baute das eindrückliche Modell über immerhin sieben Jahre. Dann steht es in voller Grösse und mit schönster Bemalung auf der Piste des Flugplatzes Dübendorf. Da die beste Schwerpunktlage noch nicht einwandfrei festgelegt wurde, vollzog Pilot und Freund Julius Jezerniczky vorsichtigerweise einmal einen kurzen Hüpfer. Natürlich sind wir alle gespannt auf den Erstflug.

«Dieser Jet hat mich begeistert» – der Erbauer hat das Wort:
«Der Hersteller ist die berühmte amerikanische Firma Lockheed Martin und

stellt drei verschiedene Typen F-35 her. Dieser Jet begeisterte mich so, dass ich als erfahrener Modellbauer beschloss, in Anbetracht der Komplexität und Attraktivität den Typ B, d.h. den Senkrechtstarter, zu bauen. Da der Senkrechtstarter für die anspruchsvollen Flugbewegungen der vertikalen Start- und Landebewegungen einer besonderen und komplexen Steuerungstechnik bedarf, entschied ich, das Modell baumässig wohl für die Version B zu bauen, jedoch für die ersten Flugversuche und Erfahrungen den Antrieb für die Version A, also mit einer festen Turbine zu versehen.»



Konstrukteur Noldi Meier.
Le constructeur: Noldi Meier.



Défi d'un F-35 B Lightning II, à l'échelle 1:5

Emil Giezendanner (traduction libre T. Ruef)

Gut dokumentierte Bauschritte

Noldi hat mich während der ganzen Bauzeit mit Bildern und kurzen Kommentaren immer wieder auf dem Laufenden gehalten. Nichts mit Geheimniskrämerei oder anderen Verdunkelungsversuchen. Er ist halt ein Profi, hat schon mit vielen wunderschönen Grossmodellen von sich reden gemacht. Sein Jumbo oder die PC 24 gehörten schon fast zum Standard verschiedenster Flugmeetings. Seit einigen Jahren wird er von Julius Jezernickzky unterstützt. Ohne den im Umgang mit Gasturbinen erfahrenen Jetpiloten wäre das nahezu einzigartige Grosspro-

jekt kaum zu einem guten (vorläufigen) Ende gebracht worden. Die ganze Farbgebung und das Design gehörten zu den aufwendigsten Arbeiten. Neben der fachlichen Beratung und Unterstützung sind Transport und Lagerung kaum wegzudenken. Ein weiterer, für den Bau von Grossmodellen kompetenter Helfer war Tom Escher. Die Verwendung von Wabenmaterial als Stützstoff im Vakuumverfahren soll im Wesentlichen auf ihn zurückzuführen sein. Ganz generell möchte ich hier wieder darauf hinweisen, dass solche Grossprojekte am besten in kleineren Teams zu bewältigen sind. Allerdings setzt solches Vorgehen

Arnold (Noldi) Meier a construit cette impressionnante maquette pendant tout de même sept ans. Elle a ensuite été exposée dans toute sa grandeur sur la piste de l'aérodrome de Dübendorf et avec les plus belles décos. Comme la meilleure position du centre de gravité n'a pas encore été parfaitement définie, le pilote et ami Julius Jezernickzky a prudemment effectué un petit «saut». Bien entendu, nous sommes tous impatients d'assister au premier vol.

«Ce jet m'a enthousiasmé», dit le constructeur, donnons-lui la parole: «Le fabricant est la célèbre société amé-



Arnold (Noldi) Meier

Après l'école, j'ai appris le métier de mécanicien de précision (aujourd'hui polymécanicien) à l'usine de machines Oerlikon (MFO), où le dessin technique et l'électrotechnique faisaient également partie de la formation. J'ai ensuite élargi mes connaissances professionnelles dans la construction d'outils et de moules, après avoir effectué un séjour de deux ans en Suisse romande pour apprendre le français.

Plus tard, je suis entré comme technicien de service chez un revendeur de machines-outils. Pendant 10 ans, j'ai travaillé dans le service technique extérieur, avec une formation de plusieurs mois en Allemagne, en Italie, en Suède, en Hollande, en Angleterre et aux États-Unis, et j'ai suivi différents cours de formation continue, avant de devenir ingénieur de vente de machines-outils. Pendant 10 ans, j'ai travaillé dans la vente avec procription, ce qui m'a permis d'acquérir la confiance nécessaire des clients et des usines, et de fonder et de gérer ma propre entreprise, la société Arnold Meier Werkzeugmaschinen AG. Après ma retraite, j'ai décidé de faire de l'aéromodélisme et du pilotage de modèles réduits mon hobby, grâce à une visite fortuite d'un terrain d'aéromodélisme à l'occasion de la foire de Hanovre.



Aus dem Schaffen von Noldi Meier.

einiges an Gruppenverständnis voraus. Einzelkämpfer verzichten besser darauf.

Für Eigenkonstruktion entschieden

Noldi schreibt dazu: «Als ich 2017 mit der Planung begann, waren sehr wenige Unterlagen wie Zeichnungen erhältlich, wodurch ich mich zur vollen Eigenkonstruktion am Reissbrett entschied. Zwei zu dieser Zeit erhältliche Kunststoffmodelle sowie eine A4-Zeichnung mit eingetragenen Massen über Länge, Spannweite und Höhe waren meine einzigen Infoquellen, aus diesen errechnete ich dann den Maßstab 1:5. Der Rumpf besteht aus zwei Längshälften 3-mm-Wabenplatten, die vom Urmödell aus Styropor abgeformt wurden. Zusätzlich kamen Kohlefaser verstärkungen dazu. Die Flügel, Höhen- und Seitenleitwerke fertigte ich nach meiner bewährten Bauweise aus mit Glasgewebe beschichtetem Styropor mit verstärkten Steckrohren.»

Das Treffen in Dübendorf

Die Einladung hat mich etwas überrascht, aber auch riesig gefreut. Das Ganze wurde vom NOS-Vorstandsmi-

glied Nello Nero organisiert. Die Spannung war verständlicherweise gross, als Julius die Seitenwand seines statlichen Anhängers öffnete und die F-35 in ihrer ganzen beeindruckenden Größe zum Vorschein kam. Noldi hat sich in seinem Stuhl still auf das Geschehen konzentriert. Dann stand das Modell auf dem Boden bzw. auf zwei Unterlagen, bevor das Fahrwerk ausgefahren wurde. Mit gekonnten Handgriffen montierte Julius das Modell zusammen. Ab dann ging's streng Punkt für Punkt nach Checklisten. Funktionskontrollen – eine Powerbox Royal SRS versorgt die RC-Anlage mit 7,4 V – das Fahrwerk wird separat versorgt. Das Triebwerk lief problemlos an. Rollversuche folgten. Pilot Julius wollte mit mehreren beschleunigten Versuchen das Abhebeverhalten testen. Als Zuschauer kann ich mir bald einmal vorstellen, dass das Modell rotiert, was dann einmal wirklich geschah. Das Flugzeug hob tatsächlich ab und lag für kur-



ricaine Lockheed Martin et a produit trois types différents de F-35. Ce jet m'a tellement enthousiasmé qu'en tant que modéliste expérimenté, j'ai décidé, compte tenu de sa complexité et de son attrait, de construire le type B, c'est-à-dire celui à décollage vertical. Comme les décollages et les atterrissages verticaux nécessitent une technique de pilotage particulière et complexe, j'ai décidé de construire le modèle pour la version B, mais pour les premiers essais en vol et les premières expériences, j'ai choisi la version A, c'est-à-dire avec une turbine fixe.»

Des étapes de construction bien documentées

Pendant toute la durée de la construction, Noldi m'a tenu au courant en m'envoyant des photos et de brefs commentaires. Pas de cachotteries ou autres tentatives de dissimulation. C'est un professionnel et il a déjà fait parler de lui

F-35 B Lightning II

Technische Daten

Maßstab:	1:5
Spannweite:	229 cm
Länge:	312 cm
Höhe:	95 cm
Gewicht:	37,5 kg
Antrieb:	Turbine Dossenbach Projoy (25 kg)

Für die VTOL-Realisierung werden zusätzlich 5 Impeller benötigt.

Tank:	4900 ml, 100 ml Hooper
Baumaterial:	Styro verglast, Kohlegerüst, CFK-Wabenplatten
Bausatz:	Bauzeit: 6 Jahre, 1500 Baustunden
Erbauer/Konstrukteur:	Arnold «Noldi» Meier
Lackierung, Antrieb:	Julius Jezerniczky

- Tälerons, Seitenruder, Landeklappen
- 8 Antriebsklappen, Schwenkdüse mit Hublifter, 21 Servos und 2 Linearmotoren
- 26 Kanäle, Core-Powerbox Systems Royal



«Zusammenspiel» aus Schaumstoff.
Pièces d'assemblage en mousse.



L'œuvre de Noldi Meier.

ze Zeit nicht sehr stabil in der Luft, bevor es wieder auf der Piste aufsetzte. Für den Piloten war die Sache klar. Der Schwerpunkt muss – was kein Konstrukteur liebt – mittels Gewicht nach vorne verschoben werden.



Das fertige Urmodell.

Le modèle assemblé.

Wie weiter zur F-35 B?

Nach dem kurzen Startversuch habe ich meine Sprache wiedergefunden. Vermutlich habe ich das Atmen vergessen. Wie geht es weiter? War meine Frage an den Erbauer/Konstrukteur Noldi Meier.

à travers de nombreux grands modèles magnifiques. Son Jumbo ou son PC 24 font déjà presque partie des standards des meetings aériens les plus divers. Depuis quelques années, il est assisté par Julius Jezerniczký. Sans ce pilote de jet expérimenté dans le maniement des turbines à gaz, ce grand projet presque unique n'aurait pas pu être mené à bien (en attendant la suite). L'ensemble des couleurs et du design a été l'un de ses travaux les plus complexes. Outre les conseils et l'assistance technique, le transport et le stockage sont également indispensables. Tom Escher était un autre assistant compétent pour la construction de grands modèles. C'est essentiellement à lui que l'on doit l'utilisation de matériaux en nid d'abeille comme support dans le procédé sous vide. D'une manière générale, j'aimerais souligner une fois de plus que de tels projets de grande envergure sont mieux réalisés par de petites équipes. Toutefois, une telle démarche presuppose une certaine complémentarité du groupe. Il vaut mieux que les personnes travaillant seules y renoncent.



Blick in den Rumpf mit den Luftkanälen für den Senkrechtstart.
Vue du fuselage avec les canaux d'air pour le décollage vertical.



Décision d'une construction personnelle

Noldi écrit à ce sujet: «Lorsque j'ai commencé à planifier en 2017, il n'y avait que très peu de documents disponibles, comme des dessins, ce qui m'a poussé à le dessiner entièrement moi-même sur une planche à dessin. Deux modèles en plastique disponibles à l'époque ainsi qu'un dessin A4 avec les mesures de longueur, d'envergure et de hauteur étaient mes seules sources d'information, à partir desquelles j'ai extrapolé l'échelle 1:5. Le fuselage est composé de deux moitiés longitudinales de plaques en nid d'abeille de 3 mm, qui ont été moulées en polystyrène à partir du modèle original. Des renforts en fibre de carbone ont été ajoutés. Les ailes,



Beim Verglasen.

Marouflage.



Zwischenstand.



Bereit zur Bemalung.
Prêt pour la peinture.

Das Modell wird bestimmt prima fliegen. Was passiert mit dem Senkrechtstarten- und landen (VTOL)? Das wird noch einigen Aufwand mit sich bringen, meint Noldi. Er werde dies mit fünf elektrischen Impellern bewerkstelligen. Allerdings fügt er selbstkritisch hinzu, das Modell wird noch schwerer werden – und denken wir an die Batterien! Sein Sohn werde als Informatiker die Programme dazu schreiben. Das Ganze sei ein typisches Drohnenproblem. Mir geht das Projekt «Trikopter» als Maturaarbeit zweier Schüler durch den Kopf. Eine nicht ganz triviale Lösung.

Arnold (Noldi) Meier

Ich lernte nach der Schule Feinmechaniker (heute Polymechaniker) in der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), wobei auch das technische Zeichnen und Elektrotechnik mit zur Ausbildung gehörten. Anschliessend erweiterte ich mein Berufswissen im Werkzeug- und Formenbau, wobei ich zuvor auch einen 2-jährigen Welschlandaufenthalt machte, um die französische Sprache zu lernen. Später trat ich als Servicetechniker bei einem Werkzeugmaschinenhändler ein. Während 10 Jahren Mitarbeit im technischen Aussendienst mit jeweils mehrmonatiger Ausbildung in Deutschland, Italien, Schweden, Holland, England und den USA und dem Besuch verschiedener Weiterbildungskurse betätigte ich mich als Verkaufingenieur von Werkzeugmaschinen. Während 10 Jahren Verkaufstätigkeit mit Prokura erarbeitete ich mir das notwendige Vertrauen der Kunden und Werke, was mich zu der Gründung und Führung eines eigenen Geschäfts, der Firma Arnold Meier Werkzeugmaschinen AG, bewog. Nach meiner Pensionierung entschloss ich mich, dank eines zufälligen Besuchs eines Modellflugplatzes anlässlich der Hannover Messe, den Modellflugbau und das Modellfliegen zu meinem Hobby zu machen.



Gelungenes Design, v.l. Tom Escher, Noldi Meier und Julius Jezerniczky.
Un design réussi, de gauche à droite: Tom Escher, Noldi Meier et Julius Jezerniczky.

l'empennage horizontal et vertical ont été fabriqués selon ma méthode de construction éprouvée en polystyrène revêtu de tissu de verre avec des «tubes enfichables» renforcés.

La rencontre de Dübendorf

L'invitation m'a un peu surpris mais aussi énormément réjoui. Le tout était organisé par Nello Nero, membre du comité NOS. La tension était compréhensible lorsque Julius a ouvert la paroi latérale de son imposante remorque et que le F-35 est apparu avec sa taille impressionnante. Noldi s'est tranquillement concentré sur l'événement dans son fauteuil. Puis le modèle a été posé sur le sol ou sur deux supports avant que le train d'atterrissege ne soit déployé. Avec des gestes habiles, Julius a assemblé le modèle. À partir de là, la rigueur a été de mise, point par point, selon des listes de contrôle. Contrôles de fonctionnement – une Powerbox Royal SRS alimente l'installation RC en 7,4 V, le train d'atterrissege est alimenté séparément. Le moteur a démarré sans problème. Des essais de roulage ont suivi. Le pilote Julius voulait tester le comportement au décollage avec plusieurs essais accélérés. En tant que spectateur, je peux bientôt imaginer que le modèle vole, ce qui s'est réellement produit qu'une fois. L'avion a effectivement décollé et n'a pas été très stable en l'air pendant un court moment avant de se poser à nouveau sur la piste. Pour le pilote, l'affaire était claire. Le centre de gravité doit être déplacé vers l'avant au moyen d'un poids, ce qu'aucun constructeur n'aime faire.

Comment continuer vers la F-35 B?

Après une brève tentative de démarrage, j'ai retrouvé la parole. J'ai probablement oublié de respirer. Quelle est la suite? C'est la question que j'ai posée à Noldi Meier, le concepteur/constructeur.



Situation intermédiaire.



Julius bei der Montage.
Julius lors du montage.



Und der Erstflug?

Zurzeit, während ich diese Zeilen schreibe, warten Noldi und seine Helfer auf den Erstflug. Erstflüge von Eigenkonstruktionen sind immer ganz besondere Herausforderungen. Das geht auch erfahrenen Machern nicht anders. Ein wunderschönes Geschenk und eine grosse Genugtuung für den Erbauer wäre natürlich, wenn Noldi eine tolle Vorführung seiner F-35 in Hausen erleben dürfte. Pilot Julius Jezerniczky meint dazu, dass er eine grössere Zahl an Flügen absolvieren müsse, bis er genügend Sicherheit gewährleisten könne. Sicherheit steht für ihn vor Attraktion und Selbstdarstellung. Reife Einstellung eines Profis. Die Redaktion wünscht viel Glück und dankt für die Unterstützung. ■

Le modèle va certainement bien voler. Qu'en est-il du décollage et de l'atterrissement verticaux (VTOL)? Cela demandera encore quelques efforts, a répondu Noldi. Il y parviendra avec cinq turbines électriques. Mais, ajoute-t-il en faisant son autocritique, le modèle sera encore plus lourd et pensons aux batteries! Son fils, en tant qu'informaticien, écrira les programmes. Il s'agit d'un problème typique des drones. Le projet «Trikopter», travail de maturité de deux élèves, me traverse l'esprit. Une solution pas tout à fait triviale.

Et le premier vol?

À l'heure où j'écris ces lignes, Noldi et ses assistants attendent le premier vol. Les premiers vols de constructions personnelles sont toujours un défi particulier. Il en va de même pour les créateurs expérimentés. Un magnifique cadeau et une grande satisfaction pour le constructeur seraient bien sûr que Noldi puisse assister à une superbe démonstration de son F-35 à Hausen. Le pilote Julius Jezerniczky estime qu'il doit effectuer un plus grand nombre de vols avant de pouvoir garantir une sécurité suffisante. Pour lui, la sécurité passe avant l'attraction et l'autopromotion. Une attitude mûre de la part d'un professionnel. La rédaction lui souhaite bonne chance et le remercie pour son soutien. ■

F-35 B Lightning II

Données techniques

Échelle:	1:5
Envergure:	229 cm
Longueur:	312 cm
Hauteur:	95 cm
Poids:	37,5 kg
Propulsion:	Turbine Dossenbach Projoy (25 kg)

Pour une réalisation VTOL, 5 turbines électriques seraient nécessaires.

Réservoir:	4900 ml, 100 ml Hooper
Construction:	Styro marouflé en fdv, ossature carbone et en panneaux de nid d'abeille en carbone 1500 heures de construction sur 6 ans
Conception et construction:	Arnold «Noldi» Meier
Peinture et propulsion:	Julius Jezerniczky

- Taiterons, gouverne de direction, volets d'atterrissement
- 8 volets de commande, tuyère d'orientation avec élévateur de course, 21 servos et 2 moteurs linéaires
- 26 voies, Core-Powerbox Systems Royal

Neuigkeiten von HEBU

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

Freewing 3D Ares 90 mm EDF

Der neue Freewing Ares 3D, der in Zusammenarbeit mit Sebastiano Silvestri von Sebart entwickelt und getestet wurde, setzt Massstäbe im EDF-Segment. Durch die neue 3D-Vektordüse der zweiten Generation, welche den Schubverlust von rund 35% auf unter 6% reduziert, bietet der Jet extreme Effizienz und präzise Steuerbarkeit. Mit seinem 90-mm-Impeller und dem kraftvollen 3668–1960 KV (6S Version) oder 4075–1350 KV (8S Version) Brushless Inrunner liefert dieser Vector Sport Jet beeindruckende 3D-Performance. Mit einer Spannweite von 1156 mm und präziser Verarbeitung überzeugt das Modell auch neben dem fliegerischen Können.



FTL Innovation – hochwertige RC-Turbinenjets aus Leidenschaft

FTL Innovation ist ein aufstrebender Hersteller von RC-Turbinenjets, der mit höchster Präzision und Qualität produziert. Die Marke vereint jahrzehnte-lange Erfahrung im Modellbau

sowie professionelles Know-how aus der Luft- und Raumfahrt.

Dank eines einzigartigen Verfahrens bleiben die Jets besonders leicht und gleichzeitig robust. Jedes Modell wird von FTL-Ingenieuren vollständig entwickelt, handgefertigt und

umfangreich von internationa- len Piloten auf Leistung und Haltbarkeit getestet.

Mit Fokus auf RC-Turbinenjets setzt FTL Innovation neue Massstäbe im RC-Modellbau und ist bereits erfolgreich in den USA, Asien und Europa vertreten. Bei uns erhältlich: der Lancer in zwei Größen – 2,1 m (11 kg) und 2,8 m (18–22 kg) – sowie die F-16 mit 2,07 m und den J-10 mit 2,1 m Länge.



FlyWing – Fliegen war noch nie so einfach

FlyWing präsentiert den FW450L sowie zahlreiche Scale-Modelle. Das H1-Autopilot-System mit GPS-Hover und One-Key-Return revolutioniert das Flugerlebnis. Einzigartig ist auch der neu entwickelte 4-Blatt-Rotorkopf, welcher mit dem innovativen Schnellver- schluss für die Rotorblätter den Auf- und Abbau in Sekunden



möglich macht. FlyWing verbindet modernste Technik mit bewährter Zuverlässigkeit.

RC-Factory Giles 202

FlexFoam

Die RC-Factory Giles 202 ist das erste Modell der innovativen FlexFoam-Serie und bietet deutlich bessere Eigenschaften als herkömmliches EPP – robuster, langlebiger und mit glatterer Oberfläche für hochwertige Bedruckung. Das Modell verfügt über eine 3 mm starke FlexFoam-Struktur mit Kohlefaserverstärkungen und überzeugt durch gepfeilte Tragflächen mit ausgezeichneter Flugstabilität auch bei Wind. Mit 875 mm Spannweite, 915 mm Länge und nur 180 g Fluggewicht ist es ideal für erfahrene Piloten und Kunstflugmanöver geeignet. Der Aufbau ist anspruchsvoller als bei EPP-Modellen



Giles 202.

und erfordert spezielle Klebe-techniken (UHU Por für Haupt-komponenten, Sekunden-kleber für Carbonteile). Das Modell wird als kompletter KIT-Bausatz mit Fahrwerk und Zu-behör geliefert und ist für 2S LiPos mit 450–600 mAh aus-gelegt.

Vapcell Li-Ion – neu bei uns!

Ab sofort führen wir die hoch-wertigen Vapcell-Li-Ion-Akkus in unserem Sortiment! Die N40 18650- mit 4000 mAh und 10 A Dauerstrom sowie die kraftvolle 21700 F40-Serie (4000 mAh, bis 40 A) setzen neue Stan-

dards. Für grösste Modelle bie-ten die 26800er-Zellen be-eindruckende 6200 mAh bei 25 A Dauerstrom. Vapcell – wenn Leistung und Zuverläs-sigkeit zählen. Jetzt bei uns er-hältlich!



HORIZON HOBBY / LEMACO News:

Airbus A320neo

Key Features

- Das am einfachsten zu flie-gende und am besten zu steuernende Hochleistungs-Airliner-Modell mit EDF (Electric Ducted Fan)
- Funktionale Features wie LED-Navigationslichter, funktionsfähige Klappen, einziehbares Fahrwerk und Tore für das Bugfahrwerk
- Unerwartet breites Leis-tungsspektrum und ebenso viele Geschwindigkeiten – von originalgetreuem Flug bis hin zu überraschend kunstflugtauglichem Fliegen

- Kompatibel mit 6S-Akkus von 3200–7000 mAh für beeindruckende Leistung und lange Flugzeiten
- Noch einfacher zu fliegen dank innovativer und optionaler SAFE-Select-Fluglagen-Schutzfunktion

- Für SAFESelect- UND Schub-umkehr-Funktionalität: Full-Range-8+ Kanal-Spektrum-DSMX/DSM2-kompatibler Sender 6S, 22,2 V, 3200–7000 mAh, 30+C LiPo-Akku mit EC5- oder IC5-Anschluss.

Zusätzlich benötigt wird:

- Für Standard-Funktionalität: Full-Range-6-Kanal-Spektrum-DSMX®/DSM2®-kompatibler Sender
- Für SAFE-Select- ODER Schubumkehr-Funktionalität: Full-Range-7-Kanal-Spektrum-DSMX/DSM2-kompatibler Sender

Airbus A320neo

Caractéristiques principales:

- Le modèle de jet EDF (Elec-tric Ducted Fan) hautes performances le plus facile à piloter et le plus maniable à ce jour
- Caractéristiques fonc-nnelles: feux de navigation à LED, feux stroboscopiques et d'atterrissage, volets opéra-tionnels, portes de train rétractable avant
- Enveloppe de performances et plage de vitesse étonnam-ment larges, capables de vols réaliste-s comme d'étonnantes capacités acrobatiques
- Convient aux batteries 6S de 3200 à 7000 mAh pour offrir



une large gamme de perfor-mances et de temps de vol de premier ordre

- Plus facile à piloter grâce à la protection innovante et optionnelle de l'enveloppe de vol SAFE Select

Éléments complémentaires requis:

- Pour la fonctionnalité standard: émetteur longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2 à 7 canaux
- Pour une sélection SÉCURISÉE ET une fonctionnalité d'inversion du moteur/de la poussée: émetteur longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2 à 6 canaux
- Pour la fonctionnalité SAFE Select OU d'inversion du moteur/de la poussée: émetteur

longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2 à 7 canaux

- Pour une sélection SÉCURISÉE ET une fonctionnalité d'inversion du moteur/de la poussée: émetteur longue portée compatible Spektrum DSMX/DSM2 à 8 canaux et plus.

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	1521 mm
Länge/Longueur:	1580 mm
Gewicht:	2954 g ohne Akku
	3685 g mit Akku
Poids:	2954 g sans accu
	3685 g avec accu



DHC-6 Twin Otter 1,4 m

Key Features

- Massstabsgerechte Nachbildung eines STOL-(Short-Take-Off-and-Landing)-fähigen Transport- und Passagierflugzeugs
- Eine verbesserte und grösse – aber dennoch handliche – Alternative zum beliebten 1,2-m-Modell
- Funktionale Features wie LED-Navigations- und Landescheinwerfer sowie funktionsfähige Klappen
- Ein einzelner 3S- oder 4S-Akku mit 2200–3200 mAh sorgt für hervorragende Leistung und lange Flugzeiten, IC3- oder EC3-Stecker
- Spektrum-AR631+ Empfänger mit Fly-by-Range-Telemetrie und fortschrittlicher DSMX-Technologie

Zusätzlich benötigt wird:

- Full-Range 5–6+ Kanal-Spektrum-DSMX/DSM2-kompatibler Sender

Optionales Zubehör:

Die CF-Versionen enthalten die Schwimmer.

DHC-6 Twin Otter 1,4 m

Caractéristiques principales:

- Modèle réduit de l'avion utilitaire STOL (décollage et atterrissage courts) conçu pour le transport de fret et de passagers
- Une alternative améliorée et plus imposante du populaire modèle de 1,2 m, mais toujours de taille pratique
- Caractéristiques fonctionnelles comme: des feux de



Technische Daten / Données techniques:

Spannweite/Envergure:	1450 mm
Länge/Longueur:	1044 mm
Gewicht:	1665 g ohne Akku
	1895 g mit Akku
Poids:	1665 g sans accu
	1895 g avec accu
Motor/Moteur:	2830–950 Kv Brushless

navigation et d'atterrissement à LED ainsi que des volets opérationnels

- Une seule batterie 3S ou 4S 2200–3200 mAh offre une excellente puissance et de longues durées de vol
- Récepteur

Éléments complémentaires requis:

- Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 longue portée de 5 à 6 canaux plus accu

LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V, 2200–3200 mAh, avec connecteur IC3 ou EC3

Accessoires optionnels:
Les versions CF contiennent les flotteurs.

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



Champ Anniversary Special Edition 515 mm

Key Features

- Sonderedition eines der meistverkauften RC-Trainerflugzeuge aller Zeiten, um das 25-jährige Jubiläum von HobbyZone und das 40-jährige Jubiläum von Horizon Hobby zu feiern
- 100% fertiggestellt und flugbereit – es muss nichts zusätzlich gekauft, installiert oder zusammengebaut werden
- Aktualisiert und verbessert mit der exklusiven SAFE-Technologie, die Abstürze verhindert und das Fliegenlernen noch einfacher macht
- Ultra-Micro-Größe, ideal für Flüge im Garten, im Park, auf Sportplätzen oder sogar in einer Turnhalle über einem Basketballfeld
- Spektrum-Controller/Sender mit führender DSMX-2,4-GHz-Technologie
- 1S-150-mAh-LiPo-Akku und USB-Ladegerät für lange Flugzeiten und bequemes Aufladen

Zusätzlich benötigt wird:

RTF-Version

Nichts! Alles, was du zum Fliegen benötigst, ist bereits im Lieferumfang enthalten!



BNF-Version

- 4+ Kanal-Spektrum-DSMX/DSM2-kompatibler-Sender1
LiPo-Akku 1S 3,7 V, 150–210 mAh, mit JST-PH-1,25-(Ultra-Micro-)Stecker1

Champ Anniversary Special Edition 515 mm

Caractéristiques principales:

- Édition spéciale de l'un des avions d'entraînement RC les plus vendus de tous les temps, célébrant le 25^e anniversaire de HobbyZone et le 40^e anniversaire d'Horizon Hobby.
- Entièrement assemblé et prêt à voler – aucun achat, installation ou assemblage supplémentaire requis.
- Mise à jour et amélioration avec la technologie exclusive SAFE qui prévient les accidents et facilite l'apprentissage du pilotage.

- Format ultra-micro, idéal pour voler dans le jardin, au parc, sur les terrains de sport ou même dans un gymnase au-dessus d'un terrain de basket.
- Contrôleur/émetteur Spektrum avec technologie DSMX 2,4 GHz de pointe.
- Batterie LiPo 1S 150 mAh et chargeur USB pour des temps de vol prolongés et une recharge pratique

Version BNF

- (1) Émetteur compatible Spektrum DSMX/DSM2 à 4 canaux ou plus
(1) Batterie LiPo 1S 3,7V 150–210 mAh avec connecteur JST PH 1,25 (ultra micro)
(1) Chargeur de batterie LiPo compatible

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

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	516 mm
Länge / Longueur:	363 mm
Gewicht:	48 g ohne Akku
Poids:	53 g mit Akku
	48 g sans accu
	53 g avec accu

Sichern Sie sich Ihr Abo
und verpassen Sie keinen
Höhenflug mehr!

modell
flugsport

Kontaktieren Sie uns unter:
T +41 58 344 95 31 oder
abo.modellflugsport@galledia.ch



Neuigkeiten bei LEOMOTION.com

Neue Antriebe

Dragonfly-Propeller: Präzision und Effizienz für RC-Modelle. Entwickelt für maximale Aerodynamik, bieten diese Propeller optimale Schubkraft bei minimalem Energieverbrauch. Erhältlich in verschiedenen Größen (z.B. 10,0 x 6,0; 9,0 x 6,5; 8,5 x 6,0 und 8,0 x 5,5), passen sie perfekt zu Elektroantrieben. Die hochwertige CFK-Verstärkung sorgt für extreme Stabilität und Langlebigkeit, selbst bei hohen Drehzahlen. Dank präziser CNC-Fertigung garantieren die Dragonfly-Propeller eine exzellente Balance und reduzierte Vibrationen. Sie sind ideale, leistungsstarke Segler. Die Propeller überzeugen durch ihr leichtes Design, das die Motorleistung optimal nutzt. Kompatibel mit gängigen Motoren wie Dualsky oder LEOutrunner, sind sie vielseitig einsetzbar. Leomotion bietet zudem massgeschneiderte Antriebspakete für eine perfekte Abstimmung. Die Dragonfly-Serie ist ab sofort im *Leomotion.com*-Webshop erhältlich. Steigern Sie die Performance Ihrer Modelle mit den Dragonfly-Propellern.



Kobuz.

Neue Modelle

Kobuz 2,2 m, Swift 2,8 m und 3,34 m von PS-Models: Meisterwerke für Kunstflug und Thermik. Mit einer Spannweite von 3000 mm und Voll-CFK-Bauweise vereint der Kobuz Präzision im Kunstflug mit hervorragenden Thermikeigenschaften. Sein agiles Handling und die stabile Fluglage machen ihn ideal für Wettbewerbe und ambitionierte Freizeitpiloten.



Swift.



Dragonfly.

LEOMOTION
REACH NEW HEIGHTS

Die Swift-Serie mit den Modellen Swift 2.8 (2800 mm) und Swift 3.34 (3340 mm), beide in Voll-CFK-Bauweise für höchste Performance. Entwickelt für präzisen Kunstflug und hervorragende Thermikeigenschaften, setzen diese Segler neue Massstäbe im RC-Modellbau. Der Swift 2.8 wiegt ab 3,8 kg und ist ideal für agilen Kunstflug. Der Swift 3.34 startet ab 7 kg und bietet mit optionalem Leomotion-Antrieb beeindruckenden Durchzug.

Diese Modelle überzeugen durch CAD-optimierte Konstruktion und CNC-gefräste Formen für maximale Präzision. Sie sind extrem gutmütig

im Grenzbereich und bieten stabile Kreisflugeigenschaften. Hochwertige Anlenkungen und vorinstallierte Komponenten erleichtern den Aufbau. Die Modelle sind perfekt für Piloten, die Kunstflug und Thermik in einem High-End-Modell suchen. Erhältlich direkt bei *Leomotion.com*. Erleben Sie die Swift-Serie und heben Sie Ihre Flugerlebnisse auf ein neues Niveau.

Sky Master ARF 2500 mm: Der vielseitige Schlepp-Star. Leomotion präsentiert den Sky Master ARF (2500 mm), ein kompaktes Grossmodell für Schlepp- und Scale-Flug. Mit



einer Spannweite von 2500 mm und einer Länge von 1860 mm ist dieses ARF-Fertigmodell in Holzbauweise (Lasercut) ideal für ambitionierte Piloten. Die voll beplankten Tragflächen und Leitwerke, mit Folie bespannt, verhindern den Trommeleffekt und sorgen für Stabilität. Das Clark-Y-mod-Profil und eine Flächenbelastung von 97 g/dm² garantieren hervorragende Flugeigenschaften. Die zweiteiligen Tragflächen mit stabiler Rohrsteckung und das abnehmbare Leitwerk mit zwei Schrauben erleichtern den Transport. Eine lackierte GFK-Motorhaube und ein stabiles Aluminiumfahrwerk mit Rädern unterstreichen die hochwertige Verarbeitung. Der 700-ml-Benzintank und die Schleppkupplung machen den Sky Master zum perfekten Schleppflugzeug. Große Zugangsöffnungen erleichtern den Akkuwechsel und die Installation. Im Lieferumfang sind ein Spinner, Anlenkungen und eine bebilderte Anleitung enthalten. Der Sky Master ist vielseitig für Benzin- oder Elektroantriebe geeignet. Leomotion unterbreitet gerne ein passendes Antriebspaket. Erhältlich im Leomotion.com-Webshop, bereit für Ihre nächsten Schleppflugzeuge.

Diverses

Leomotion-Rucksack V3 «Double Glider» by REVO: Der ultimative Begleiter für RC-Segler. Dieser hochwertige Rucksack bietet Platz für zwei RC-Segelflugmodelle und schützt sie zuverlässig auf anspruchsvollen Wegen. Die neue V3-Version kombiniert die grossen Seiten-

taschen des V2 für voluminöse Rümpfe mit einem zusätzlichen grösseren Staufach auf der Rückseite für mehr Gepäck. Im Innenpolster befindet sich praktischer Stauraum für Leitwerke, was die Organisation erleichtert. Drei stabile Befestigungspunkte sichern die Modelle auch bei herausfordern Bergtouren. Mit einem Gewicht von ca. 3,4 kg bleibt der Rucksack leicht und funktional. Robuste Materialien und hochwertige Verarbeitung garantieren Langlebigkeit unter extremen Bedingungen. Gepolsterte verstellbare Träger sorgen für hohen Tragekomfort auf langen Wanderungen. Zusätzliche Fächer bieten Platz für Zubehör wie Sender oder Werkzeug. Die durchdachte Konstruktion erleichtert den



Aufbau und Abbau am Flugort. Der Rucksack V3 ist ideal für Piloten, die maximalen Schutz und Flexibilität suchen. Erhältlich im Leomotion.com-Webshop. Erleben Sie unbeschwerter Modellflug in den Bergen mit dem Leomotion-Rucksack V3!

TLS-Anlenkung und Carbon-Rahmen:

Präzision und Stabilität für RC-Modelle.

Die TLS-Anlenkungen (Tight Linkage System) bieten höchste Präzision und spielfreie Steuerung für Segler, Kunstflugzeuge und Scale-Modelle. Hergestellt aus hochwertigem Aluminium und Stahl, garantieren sie Langlebigkeit und Robustheit unter Belastung. Ihre kompakte Bauweise ermöglicht eine einfache Integration in nahezu jedes Modell. Die Carbon-Rahmen von Leomo-

tion überzeugen durch ihre extrem leichte und dennoch stabile CFK-Konstruktion. Sie bieten optimale Steifigkeit bei minimalem Gewicht, ideal für leistungsstarke Anwendungen. Beide Produkte sind perfekt aufeinander abgestimmt, um die Flugleistung zu maximieren. Die TLS-Anlenkungen minimieren Spiel und erhöhen die Reaktionsgeschwindigkeit der Steuerflächen. Die Carbon-Rahmen sind in verschiedenen Größen erhältlich und passen sich flexibel an unterschiedliche Modelltypen an. Leomotion unterstützt Piloten bei der Auswahl der passenden Komponenten für individuelle Projekte. Beide Produkte sind ab sofort im Leomotion.com-Webshop verfügbar. Steigern Sie die Präzision und Stabilität Ihrer Modelle mit TLS-Anlenkungen und Carbon-Rahmen.



TLS-Anlenkung.

Für «Markt – Info – Marché» ist die Redaktion zuständig

Sämtliche Unterlagen wie Texte und hochauflösendes Bildmaterial usw. sind direkt und in geeigneter Form auf CD oder per E-Mail der Redaktion zuzustellen: redaktion@modellflugsport.ch. Bitte beachten Sie, dass Inseratwesen und Redaktion klar getrennt sind. Den jeweiligen Redaktionsschluss finden Sie im Impressum auf der letzten Seite.

Umbau eines original Schlüter-Heli-Babys auf elektrischen Antrieb

Urs Keller

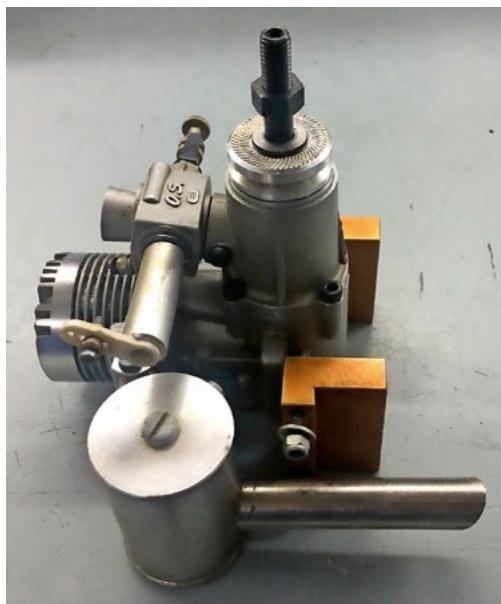
Seit 45 Jahren schlummerte ein original Heli-Baby im Keller von Pilot Roland Spörri. Schon damals hat er das Aluminiumgestell und den Heckausleger eloxiert, um ihn optisch attraktiver zu machen. Nach einigen Überlegungen hat sich Roland für den Umbau auf einen elektrischen Antrieb entschieden, denn es wäre zu schade, ein so schönes Oldtimer-Modell einfach zu entsorgen.

Umbau des Antriebs

Als Erstes musste der alte Benzinmotor ausgebaut werden. Um den Elektromotor einbauen zu können, musste ein Alu-U-Profil gefunden werden, das genau in das Gestell passte. So konnte der Elektromotor von unten an das Aluprofil angeschraubt werden. Die original Fliehkraftkupplung sowie das Lüftergehäuse wurden beibehalten. Dann folgte der Bau eines passenden Akkukastens aus 4 mm dickem Sperrholz. Dieser muss te genau im Schwerpunkt des Rotormasts platziert und montiert werden.



Umgebautes Heli-Baby im Flug.



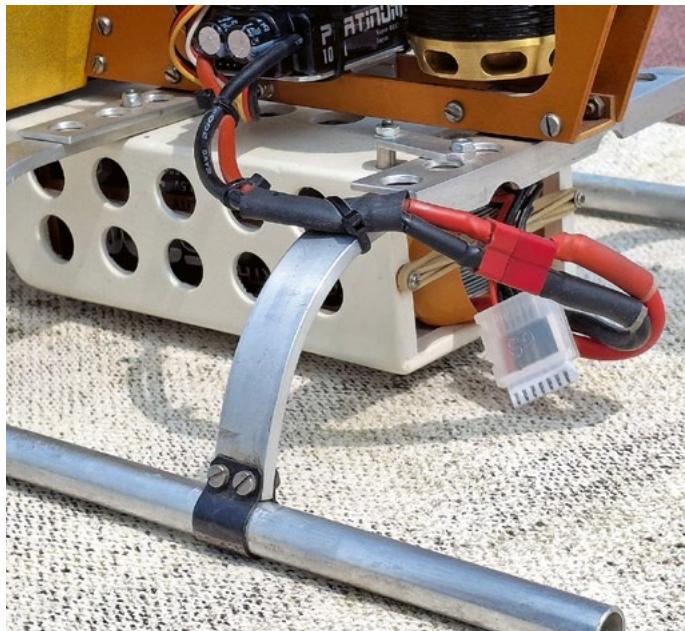
Alter Benzinmotor mit 6,5 ccm Hubraum.



Eingebautes Alu-U-Profil.



Eingegebauter Elektroantrieb.



Neu im Schwerpunkt angebauter Akkukasten.

Umbau des Rotorkopfs

Die ersten Heli-Babys hatten noch keine verstellbaren Rotorblätter. Das Abheben erfolgte drehzahlgesteuert. Später bot die Firma Schlüter einen Pitch-Umbausatz an. Zu guter Letzt wurde noch ein neuer elektronischer Kreisel eingebaut.

Die beiden Blattanschlüsse hat Roland aus Alu selber gedreht. Den 10-mm-Schlitz für die Blattanschlüsse hat ihm ein Kollege gefräst. Selbstverständlich wurden auch die alten Haupt- und Heckrotorblätter, die noch aus Holz waren, gegen 500er-Align-Blätter ausgetauscht.

Flugerprobung

Das langsame Hochfahren des Elektromotors zusammen mit der Fliehkräftekupplung hört sich an wie das Aufstarten einer Turbine. Das umgebauten Heli-Baby lässt sich sehr feinfühlig steuern und macht richtig Laune. Somit ist der Umbau erfolgreich gelungen und Roland freut sich schon auf viele weitere schöne Flüge.

Technische Daten

Die alten technischen Daten, wie sie auf der Originalschachtel aufgedruckt sind (siehe Bild rechts).

Ergänzende technische Daten, nach dem Umbau

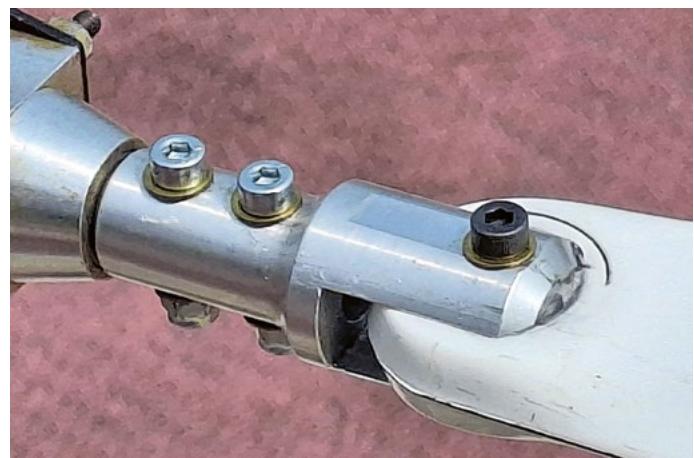
Elektromotor:
Skorpion HKIV-4025-520 KV
Verbrennermotor:
OS Max 40 SR 6,5 ccm
Regler:
Hobbywing Platinum 100A
Kreisel:
Futaba GY 401
Hauptrotorblätter:
Align 500er-Heli
Heckrotorblätter:
Align 500er-Heli
Blattanschlüsse:
Alu, selber gedreht,
Ø 18×47 mm, mit 10-mm-Blattanschlüssen
Akku:
TCBWORTH 5200 mAh,
22,2 V, 60 C
Korb für Akku:
4 mm Sperrholz,
140×85×55 mm



Alter Rotorkopf.



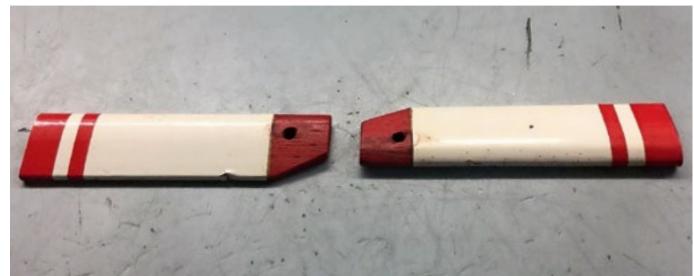
Neuer Rotorkopf.



Neue Blattanschlüsse.



Die technischen Daten auf der Originalschachtel.



Alte Holz-Rotorblätter.



Un carico utile di 3100 kg

Raduno internazionale elicotteri – agosto 2025, Stabio



Kaman K-Max.

Quando è agosto e dovrebbe essere tempo di vacanze, si potrebbe pensare che la gente abbia tempo di partecipare agli eventi.

Non così il 16/17 agosto. Un fine settimana estivo meraviglioso, ideale per un evento. Purtroppo, no, la gente era in parte assente. Un effetto delle vacanze?

Non è stato poi così male. Oltre ai modelli abituali, quest'anno l'attenzione si è concentrata sul Kaman K-Max con quattro modelli presenti. Il modello si distingue dagli altri elicotteri per il suo corpo slanciato e i due rotori laterali, simili a orecchie. Il velivolo, utilizzato principalmente nel settore forestale e per il tra-

sporto di carichi, è dotato di due rotori laterali paralleli controrotanti, sviluppati da Anton Flettner. Offre spazio per una persona e può trasportare un carico enorme. Con una massa a vuoto di 2300 kg, può gestire un carico utile di 3100 kg, velocità massima di 185 km/h. Un vero gigante della potenza. Inoltre, c'era-

no anche i modelli classici, degni di nota per la loro verniciatura.

Nel complesso un evento riuscito, grazie all'organizzazione del gruppo GAM 2000, che ha anche curato il nostro benessere fisico, rimarrà nella memoria. Grazie.

Testo e foto: Wolf Völler





Lama.



Chinook CH-47.





Ein Wochenende, das in Erinnerung bleibt

Modellflugshow Schüpfheim 2025

Was für ein spektakuläres Wochenende liegt hinter uns!
Die Modellflugshow Schüpfheim 2025 ist Geschichte.
Zwei Tage lang verwandelte sich der Himmel über Schüpfheim in eine Bühne für Präzision, Leidenschaft und pure Flugkunst.

Internationale Piloten-Elite
Ein besonderes Highlight war Ryu Sintuphrom, Top-Pilot aus Thailand, der eine grandiose Show ablieferte und das Publikum mit seinen spektakulären Flugmanövern begeisterte. Im Anschluss an die Schüpfheimer Show reiste er gemeinsam mit den Schweizer Piloten Noel Vögelin und Robin König weiter ans EXFC in Tschechien. Auch Tony Tan, Chef und CEO der renommierten Firma Pilot-RC, war vor Ort und bereicherte den Event mit seiner Anwesenheit.

Präzision trifft auf Perfektion
Die Flightline funktionierte wie ein Schweizer Uhrwerk – minutiengenau wurde das eng getaktete Programm abgewickelt. Diese professionelle Organisation war dem wertschätzenden Umgang untereinander sowie der hohen Professionalität der Piloten und des Flugleitungsteams geschuldet.

Die Nachtshow – ein Gänsehautmoment

Der absolute Höhepunkt war zweifellos die Nachtshow. Als die Dunkelheit einsetzte und die beleuchteten Modellflugzeuge in den Nachthimmel aufstiegen, war die Begeisterung förmlich greifbar. Diese magischen Momente, die den Zuschauenden Hühnerhaut bescherten, werden noch lange in Erinnerung bleiben. Ein wahrhaft unvergesslicher Höhepunkt eines auch sonst bestens in Erinnerung bleibenden Wochenendes.

Dankeschön an alle Beteiligten

Ein solcher Event gelingt nur durch das Zusammenspiel vieler engagierter Menschen. Unser herzlicher Dank gilt allen Piloten, Helfern, Organisatoren und natürlich den begeisterten Zuschauern, die dieses Wochenende zu etwas ganz Besonderem gemacht haben. Die Modellflugshow Schüpfheim 2025 hat eindrucksvoll bewiesen: Modellflug ist mehr als nur ein Hobby – es ist pure Leidenschaft, die Menschen verbindet und unvergessliche Momente schafft.

Bis zum nächsten Mal – wir freuen uns schon jetzt darauf! ■

Julia Bucher





Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:
Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00 - 17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

faszination.modellbau faszination.modellbau FaszinationModellbau

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH . Gustav-Werner-Straße 6 . D-72636 Frickenhausen . T +49 (0)7025 9206-100 .
F +49 (0)7025 9206-88100 . modellbau@messe-sinsheim.de . www.messe-sinsheim.de



Ferienpass MG Buttikon

Markus Nussbaumer

Reger Betrieb auf dem Modellfluggelände der MG Buttikon. 17 motivierte Kinder durften wir auf unserem Modellfluggelände begrüssen.

In drei Gruppen aufgeteilt, wurde den Kindern unser Hobby nähergebracht.

Basteln

Als elementarste Aufgabe bauten die Kinder unter Anleitung ihr eigenes kleines Segelflugzeug, mit welchem sie dann einen Wettbewerb absolvieren konnten. Bruno Haas hat den Modellen ein neues Outfit ver-



passt, per Laser hat er die Logos der MG Buttikon und des Ferienpasses March auf der Tragfläche angebracht.

Flugsimulator

Immer beliebt ist der Flugsimulator, da «toben» sich die Kinder meist etwas aus, denn

selten ist es der Anspruch, ein Modell ruhig zu steuern oder gar zu landen, die Crashes werden oft bewusst in Kauf genommen. Es hat aber auch Talente dabei, die schon etwas Erfahrung mitbringen und die ganze Sache etwas seriöser angehen.



Lehrer-Schüler

An drei Lehrer-Schüler-Systemen konnten die Kinder, unterstützt durch Vereinsmitglieder der MG Buttikon, echte Modellflugzeuge steuern. Dabei kristallisierten sich einige Talente heraus, der Mehrheit war es aber noch etwas zu anspruchsvoll.

Nach der von der MG Buttikon offerierten Mittagsverpflegung setzten wir unser Programm fort.



Flugdemonstrationen:

Auch ein Weltmeister ist sich nicht zu schade

Zwischendurch präsentierten Mitglieder der MG Buttikon einige Flugmodelle. Unter anderen flog Weltmeister Thomas Wäckerlin seinen F5B-High-speed-Segler und einen L-39-Albatros-Jet mit Impeller-Antrieb.

Wettbewerb

Nach einigen Probeflügen startete der Wettbewerb: Welches Modell fliegt am weitesten? Über 25 Meter weit segelte das Modell vom Sieger. Alle Kinder erhielten Preise, welche von der HEBU GmbH und Privaten gespendet wurden.

Mit dem Gruppenfoto mit allen Kindern und Helfern beend



deten wir den erfreulichen Tag. Als die Kinder von ihren Eltern abgeholt wurden, sahen wir die begeisterten Reaktionen der Kinder, die viel zu erzählen hatten, das ist der Lohn für uns alle. Einige Eltern erkundigten sich dann auch, was es alles braucht, um in einen Verein

aufgenommen zu werden. Die mitgebrachten 18 «Modellflugsport»-Exemplare waren schnell vergriffen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei den zehn Kollegen der MG Buttikon bedanken, die sich diesen Tag freigenommen haben.

Unsere Zeit in die Aktion «Ferienpass» ist gut investiert.

Wie können wir nachhaltig mehr Jugendliche für das Hobby Modellflug begeistern?

Gute Ideen sind gefragt. Vielleicht versehen wir unsere Segler mit unserem Logo oder

einem QR-Code, wo eine Wegleitung zu unserem Verein aufgezeigt wird, oder wir geben einen kleinen Flyer von unserem Verein ab. Wichtig wäre, dass wir die Eltern und Kinder wieder auf das Modellfluggelände locken können. ■

Nachruf auf Roland Schlumpf

29. September 1952 bis 22. April 2025

Mit dem Tod von Roland verlieren wir einen Menschen, der mit unermüdlichem Einsatz, scharfem Verstand und grosser Herzlichkeit viele Spuren hinterlässt.

Als Regionalredaktor beim RMV Nordwest prägte er über sieben Jahre hinweg den regionalen Journalismus mit seiner klaren Handschrift und seinem Gespür für relevante Themen. Auch als aktives Mitglied der MG Unterburg war er über Jahrzehnte eine tragende Säule des Vereinslebens. Seine fundierten Fachbeiträge im MFS zeugen von seiner tiefen Sachkenntnis und seiner Freude am Schreiben.

Besondere Verdienste erwarb sich Roland im Bereich der Modellflugregulation. In enger Zusammenarbeit mit ADI übernahm er die gesamte Kommunikation für den SMV. Mit Weitsicht und strategischem Geschick stellte er eine umfassende Liste aller schweizerischen Parlamentarierinnen

und Parlamentarier zusammen – mit Parteizugehörigkeit, Kontaktangaben und politischen Neigungen. Damit gab er den Modellfliegerinnen und -fliegern ein wertvolles Instrument an die Hand, um die Interessen ihres Hobbys wirksam zu vertreten.

Sein Hintergrund als Kommunikationsprofi – als Journalist, Inhaber einer eigenen Agentur und langjähriger Kommunikationschef in verschiedenen Firmen – verlieh Roland eine beeindruckende Souveränität in seinem Tun. Doch bei allem beruflichen Können blieb er immer nahbar, offen und hilfsbereit. Die Zusammenarbeit mit ihm war stets geprägt von gegenseitigem Respekt und Herzlichkeit.

Roland war ein Vollblut-Kommunikator – und ein Mensch, den man einfach gern um sich hatte. Sein Wirken bleibt, sein Wesen lebt in unseren Erinnerungen weiter. ■

Roland Voegeli



Per aspera ad astra

Der Mann mit den «fliegenden Kisten» ist von uns gegangen.

Markus Nussbaumer

Rainer Mattle, ein begnadeter Modellbauer, ist am 19. Juli 2025 nach geduldig ertragener Krankheit verstorben. Rainer hinterlässt mit seiner Art eine riesige Lücke, er hinterlässt jedoch viele einzigartige Flugmodelle, welche weiter abheben werden.

Wir können seine Kunstwerke in Form von Modellflugzeugen sehen, denn was Rainer alles in die Luft brachte, ist äusserst erstaunlich. Er hat sich meist spezielle Projekte ausgesucht, das Normale hat ihn nicht so inter-

ressiert. So sind im Verlaufe der Zeit viele Modelle entstanden, welche man sonst nirgends bestaunen konnte. Vor etwa 10 Jahren war es Rainer, welcher mich durch seine Kalinin K-7 zur MG Buttikon brachte. Durch mein Hobby, Videos von Modellflugzeugen zu machen, war es für mich ein kleines Paradies, seine aussergewöhnlichen Projekte hautnah miterleben zu dürfen. Zu den Jungfernflügen wurde ich meistens eingeladen, um die Flüge auf Video und Fotos festzuhalten. Es war immer spannend, was Rainer auf den Platz



Harlan.

«Dernier vol»

C'est avec une profonde tristesse que nous disons adieu à notre cher ami, Reynold Augsburger. Sa disparition laisse un vide immense

dans nos coeurs et dans le monde du modélisme qu'il aimait tant. Reynold n'était pas seulement un modéliste talentueux, c'était un véritable pas-

sionné, un artiste. Il partageait généreusement son savoir, ses astuces et son enthousiasme, inspirant chacun de nous à pousser toujours plus loin notre propre passion. Nous garderons en mémoire ces heures passées ensemble, à discuter de techniques, à admirer ses dernières acquisitions, et à échanger sur les joies de notre hobby commun. Son rire, sa gentillesse et sa bienveillance manqueront à jamais à nos rencontres. Aujourd'hui, si ses mains ne piloteront plus de nouveaux modèles, son esprit et son héritage perdureront dans chacun des modèles qu'il a pilotés



brachte, nicht immer klappte es auf Anhieb, aber Rainer hat nicht aufgegeben, bis so eine «Kiste» geflogen ist. Viele seiner Werke hat er verkaufen können, diese sind zum Teil zu Besitzern weit weg ins Ausland gegangen, jedoch einige Prachtstücke sind bei Mitgliedern der MG Buttikon gelandet.

Auf diese Art wird uns Rainer in bester Erinnerung bleiben. Rainer ist nicht mehr, seine Art

werden wir vermissen, jedoch in bester Erinnerung behalten. ■

«Your 6 is clear!» Ein berührender Kommentar zum Abschiedsvideo von Rainer



et dans les souvenirs que nous partageons. Reynold nous a appris la valeur de la patience, de la précision et de la joie de créer.

Repose en paix, cher Reynold. Tu nous manqueras énormément, mais tu ne seras jamais oublié. Tes modèles continueront de nous émerveiller et de témoigner de la passion qui t'animait.

Une expression qui le caractérisait: «The show must go on» ... La vie doit continuer malgré les difficultés. ■

Modèle Air Club Val-de-Travers

Beispiel einer erfolgreichen Jugendförderung

Adrian Amrein, Präsident der Modellfluggruppe Willisau, beschreibt eindrücklich, wie eine erfolgreiche Förderung am Beispiel des jungen Gian Bösch (Jahrgang 2009) funktionieren kann.

Entstehungsgeschichte

In einer Zeit, in der junge Menschen aus einer Vielzahl von Freizeitangeboten wählen können, ist echtes Interesse der Schlüssel zur erfolgreichen Jugendförderung. Adrian begleitete Gian auf seinem Weg in die Welt des Modellflugs.

Der erste Kontakt entstand im August 2019 bei einem Schnupperflug auf dem Flugplatz der MFG Willisau. Begeistert von der Technik und der Präzision, war für Gian schnell klar: Das will ich auch! Noch im Winter 2019/2020 wurde gemeinsam mit seinen Eltern die Anschaffung des ersten Flugzeugs und der nötigen Ausrüstung geplant. Die aktive Einbindung der Eltern ist wichtig und notwendig. Sie tragen nicht nur Transport- und Materialkosten mit, sondern auch die Verantwortung für ihren Sohn.



Gian mit seinem Elektrosegler.



Gian beim Bauen und Programmieren.

Erste Gehversuche

Ab dem Jahr 2020 begann die eigentliche Flugschule, jeden zweiten Mittwoch. Eine zentrale Regel: Gian musste selbst die Initiative ergreifen, Termine ver-

einbaren, auf den Platz kommen, den Flieger aufbauen. Adrian Amrein begleitete ihn dabei Schritt für Schritt, aber das Ziel war klar: Selbstständigkeit fördern, nicht nur fliegerisch, sondern auch im Denken und Handeln.

Neben dem praktischen Fliegen wurde Gian auch aktiv in die Vereinsarbeit integriert. So lernt der Nachwuchs, dass Modellflug mehr ist, als nur zu fliegen. Dazu gehören Gemeinschaft, Technik und Verantwortung.

Ende 2020 konnte Gian dann seinen ersten Alleinflug absolvieren, ein grosser Meilenstein. In den Folgejahren (2021–2025) entwickelte er sich stetig weiter. Programmieren, Einstellungen vornehmen, neue und grössere Flugzeuge, kleinere Reparaturen, alles übernahm er zunehmend selbstständig. Fragen wurden oft schnell und unkompliziert via Whatsapp mit seinem Lehrer geklärt. «Man muss mit der Jugend gehen. Kommunikation auf Augenhöhe ist entscheidend», sagt Adrian. Dazu

braucht es Geduld, Zeit und, nicht zu vergessen, es entstehen Kosten.

Heute steht Gian am Übergang in die Berufswelt, er beginnt eine Lehre als Elektroinstallateur. Seinen Schulabschluss krönte er mit einem besonderen Projekt: dem Rohbau eines Doppeldecker-Modellflugzeugs vom Typ Pitts. Alle Teile hat er mit seinem eigenen Lasercutter selbst gefertigt, unter fachkundiger Betreuung von seinem Vater Stephan Bösch. Ein Projekt, das nicht nur fliegerisch, sondern auch handwerklich beeindruckt.

Gian ist mittlerweile ein echter Technikfreak. Sein aktuelles Projekt: der originalgetreue Nachbau eines Helikopter-Cockpits im Massstab 1:1. Jedes einzelne Teil, vom Gehäuse bis zu den Bedienelementen, wird von ihm selbst konstruiert, 3D-gedruckt oder gelasert. Zahlreiche Schalter und Knöpfe werden von Hand verlötet und programmiert. Grosse Bildschirme simulieren realistisch die Umgebung. Ein aufwendiges, technisch hochan-



Adrian mit Gian.

spruchsvolles Projekt und ein weiterer Beweis für Gians Leidenschaft und Können. Auch wenn die Begeisterung heute noch gross ist, ist damit zu rechnen, dass Gian später ein paar Jahre Pause einlegen wird, respektive das Hobby etwas in den Hintergrund rückt, da andere Dinge höhere Prioritäten bekommen. Das ist sozu-

sagen der Normalfall und ist auch völlig in Ordnung. Zu einem späteren Zeitpunkt wird dann meistens das schöne Hobby wieder wichtiger.

Anmerkungen

Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass in jungen Jahren das Interesse für dieses schöne Hobby und die Luftfahrt grundsätzlich

vorhanden sein muss, sowie der eigene Wille, das Modellfliegen zu erlernen. Jemanden dazu zu überreden bringt in der Regel nichts – ausser Frust und vergeudete Zeit. Der Modellflugsport ist anspruchsvoll und ein Handwerk fürs Leben, in jeder Hinsicht. Technikverständnis, Präzision, Verantwortung, Geduld, Krea-

tivität und Gemeinschaft machen ihn zu etwas ganz Besonderem.

Wir alle wünschen Gian alles Gute für die Zukunft und viele weitere spannende Projekte in der Luft und am Boden. ■

Adrian Amrein



Airshow im Rahmen der Messe Klassikwelt Bodensee

Nun ein paar Sätze zur Airshow, die ja im Rahmen der Messe Klassikwelt Bodensee stattfand. An allen drei Tagen zeigten einige der besten Airshow-Piloten Europas mit legendären Flugzeugen atemberaubende Flug-

akrobatik vom Allerfeinsten. Zu sehen waren der Heli der Flying Bulls BO-105, zwei Pilatus PC-7 Subito Team vom Fliegermuseum Altenrhein sowie ein Klassiker der Lüfte, der Doppeldecker Boing Stearmann PT-17

aus dem Jahr 1936, Vorkriegsmodell, ebenfalls vom Fliegermuseum Altenrhein. Die knallgelbe, 30 kg schwere Brücker-Jungmeister mit einer Spannweite von 5,25 Metern war das einzige Modellflugzeug

der Airshow. Mit dem Massstab von 1:1,25 war sie von den «grossen» Geschwistern kaum zu unterscheiden. Teils Gänsehaut bei den Zuschauern, Kunstflug spektakulär. ■

Eddi Nothelfer





«Junge Piloten heben ab» – Ferieispiel bei der Modellfluggruppe Fricktal

Am 11. Juli 2025 fand auf dem Flugplatz der Modellfluggruppe Fricktal der alljährliche Ferieispiel statt. Zwölf motivierte Schüler nutzten die Gelegenheit, erste Erfahrungen im Steuern von ferngesteuerten Flugmodellen zu sammeln. Bei bestem Sommerwetter standen drei Modelle in einer sicheren Lehrer-Schüler-Konfiguration zur Verfügung: zwei elektrisch betriebene Flugzeuge und ein traditionelles

Modell mit Verbrennungsmotor. Unter der fachkundigen Anleitung der Vereinsmitglieder erlebten die Kinder einen spannenden und lehrreichen Nachmittag. Jeder durfte mehrere Flüge absolvieren, und dabei zeigten sich sogar zwei herausragende Nachwuchstalente, die das Steuergefühl sofort im Griff hatten. Parallel zum Flugbetrieb bastelten die Teilnehmer kleine Segelflugmodelle aus Balsaholz, die sie an-

schliessend auf der Wiese gleiten lassen konnten – zur Freude aller.

Die Modellfluggruppe Fricktal bedankt sich bei allen Helfern und freut sich schon jetzt auf den Ferieispiel im nächsten Jahr, wenn es wieder heißt: «Abheben und Spass haben!»

Text: R. Gächter
Fotos: Paul Haller und Ralph Götschi



15. Retroday in Pfäffikon

Ralph Müller

Was eher bescheiden begann, hat sich zu dem Retroevent überhaupt gemausert. So gab es dieses Jahr gleich zwei Rekorde zu notieren: Über 20 Piloten brachten mehr als 60 Retromodelle mit. Dass nicht alle in die Luft kamen, stört nicht, schliesslich können Retroianer sich an derlei Dingen bekanntlich nicht sattsehen.

Wie so ein Retroday abläuft, dass die Cervelat in der Schweiz besonders rezent zubereitet wird, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Richten wir also den Fokus auf die neu

erbauten Modelle, beleuchten aber auch uraltes, voll funktionsfähiges Fluggerät. So hatte beispielsweise der Autor erstmals seinen über 50 Jahre alten Charter mitgebracht. Und ja, die nicht minder alten Robbe-S-161-Servos funktionieren immer noch. Unglaublich! Valentino Fry hatte ein äusserst seltenes Exemplar eines RC-1-Modells dabei, seine Fledermaus 3 dürfte wohl den wenigsten bekannt sein, in Pfäffikon flogen gleich zwei davon, artgerecht mit Verbrennern bestückt. →



Charmer von Bertram Lossen. Dieses Exemplar flog Bertram 1991 an der F3A-WM in Wangaratta, Australien.



Guido Patroncini und Urs Leodolter mit dem E-Factor von Guido. Wie immer bei ihm perfekt gebaut und mit Seide bespannt.



Oder Guidos perfekt gebauter E-Factor, das erste, speziell für E-Antrieb konstruierte F3A-Modell überhaupt. Damals mit 30 steinschweren Nickel-Cadmium-Zellen bestückt, in der Neuzeit selbstredend mit LiPos ausgestattet.

Das alles war nicht nur schön, sondern herrlich – und wieder einmal bei allerbestem Wetter. Und so fieberten wir alle dem 16. Retroday nächstes Jahr entgegen und sind gespannt, was es dann zu bestaunen gibt. ■



Da steht er in voller Grösse. Ganz aus Holz und von Urs Leodolter in zweijähriger Arbeit akribisch nachgebaut: Scorpion 1.



Schön, dass sich auch die Jugend für Retro interessiert.



Auch das ist Retro, Airfish-Zweiachs-Vollbalsa-Segler elektrisch.



Kadet-Nachbau aus Depron von Ernst Dällenbach.





Früher wie heute: Das alles braucht es, um einen Verbrenner zufriedenzustellen.



Andi Kessler flog diesen uralten Schlüter-Heli, ohne Blattverstellung, hier wird noch alles mit dem Gas geregelt.

Die Geschichte des Retroday

Wir schreiben 2010, das Jahr, in dem sich die erste Weltmeisterschaft RC-1, damals als radiogesteuerter Modellkunstflug (RCMM) bezeichnet, zum 50. Mal jährt. Damals, 1960, waren unglaubliche 10000 Zuschauer anwesend, in den Medien war gar von sterbenden Motoren die Rede. Die starben natürlich nicht, sondern blieben einfach stehen. An dieser denkwürdigen Stätte in Dübendorf organisierte Urs Leodolter, zu ebendiesem 50-Jahre-Jubiläum, den ersten Retroday.

Die Resonanz war überwältigend, damit hatte niemand gerechnet. Denn selbst Sebastiano Silvestri war aus dem fernen San Marino angereist, wollte das Spektakel keinesfalls verpassen. Dieser Erfolg spornte den Initiator an, diese Veranstaltung zur ständigen Einrichtung zu machen, und so ging, nach einem Jahr Denkpause, ab 2012 der Retroday an den jährlichen Start. Aber eben nicht in Dübendorf, der dortige Militärflugplatz verlangte nach immensem logistischen Aufwand. So beschloss Urs, das Ganze an einen nicht minder geschichtsträchtigen Ort, in die Wiege des Elektroflugs und an die Austragungsstätte des Militky-Cups, nach Pfäffikon zu verlegen.



Der Originalcharter des Autors, vor mehr als 50 Jahren aus einem Robbe-Baukasten erbaut, mit Seide bespannt und lackiert. Geschaffen für die Ewigkeit.





1

33. Alpines Modellfluglager Hahnenmoos

Res Dauwalder

Kurz vor 7 Uhr betrete ich das Baulokal des alpinen Segelfluglagers für Jugendliche auf dem Hahnenmoospass; der letzte Lagertag steht bevor. Leise summen die Ladegeräte. Klebebänder halten die zusammengeklebten Teile zusammen, vielleicht nicht ganz gerade, aber für den letzten Tag ist das Segelflugmodell dank der Reparatur wieder einsatzbereit! Werkzeug, Leim, Holzreste, dazwischen – vielleicht nicht ganz sachgemäß – RC-Komponenten, ergänzt durch flüchtig hingeworfene Kleidungsstücke: All diese Gegenstände bilden ein lebendiges, kreatives Chaos – ganz einfach Lagerleben! Zuoberst auf den Materialsammlungen liegen, sorgfältig platziert, die farbig verzierten Balsagleiter – heute ist Gleiter-Wettbewerb!

Meine Gedanken schweifen im ruhigen Baulokal zurück zu den soeben erlebten sechs Tagen der Lagerwoche – was ich da alles erlebt habe, zwar als Zaungast – aber die Bilder bleiben und werden teilweise auf der vorliegenden Seite des



3

MFS-Magazins mit aussagekräftigen Aufnahmen wiedergegeben. Und sie zeigen auf vielfältige Weise den Wert dieser Lagerwoche in einer wunderschönen Umgebung!

Dass dieses Lager nur dank einem eingespielten Leiter/inntenteam stattfinden kann, habe ich bereits mehrmals erwähnt – das gilt auch für 2025! Wie viele Lager für Jugendliche können schweizweit nicht mehr stattfinden, weil kompetente Leiterinnen und Leiter fehlen...?! Umso mehr: ein grosses DANKESCHÖN für diese wiederkehrende unbeständige Arbeit muss zwingend sein!

Abschliessend muss gesagt sein: Unser Zimmer ist für 2026 bereits reserviert und spätestens im nächsten Frühjahr wird sich wiederum eine grenzenlose Vorfreude auf die gemein-



2

Ganz hinten in der Werkstatt sitzt einer der Lagerleiter hinter einem PC: Da wird der Spruch des Tages gedichtet; irgendein Vorkommnis des vergangenen Tages wird auf witzige Art in Erinnerung gerufen und sorgt jeden Morgen nach dem Morgenessen für lebhaftes Gelächter.



4

same Modellflugwoche auf dem Hahnenmoos breitmachen – sicher nicht nur bei mir...! Die Kalenderwoche 30 ist ein Fixpunkt im jährlichen Modellflug-Kalender! Auch bei den Lagerteilnehmern hört man am Samstagvormittag beim Abschied die folgenden Aussagen: «Chunnsch 2026 ou wider?», gefolgt von einem klaren: «Ja, klar!»

Bist du am Lager interessiert? Unter www.alpines.ch findest du die Anmeldeunterlagen für das Lager 2026. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt – es hat bereits recht viele Interessentinnen und Interessenten...! Das Lager findet vom 18. bis 25. Juli 2026 statt.

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



9



8



6



5



7



10

- Legenden**
- 1** Achtung, fertig, looooos ...!
 - 2** Gemeinsames Spiel in der Natur.
 - 3** Sohn als Pilot, Vater als Fluglehrer und der Grossvater ist im Baulokal am Reparieren: drei Generationen miteinander im selben Lager – das ist beim Modellflug möglich!
 - 4** In der Werkstatt der Leiter werden vermeintliche Total-schäden wieder flugge!
 - 5** Grosse Hilfsbereitschaft unter den Lagerteilnehmern.
 - 6** Die gemeinsame Zeit in vollen Zügen geniessen.
 - 7** Schier grenzenlose Kreativität.
 - 8** Konzentriertes Arbeiten.
 - 9** Liebevoll verziert Gleiter – ein kleines Kunstwerk.
 - 10** Reich gedeckter Gabentisch.
 - 11** Aufgestelltes Leiter/innenteam.
 - 12** Rege Flugbetrieb bis zum Eindunkeln.



11



12

Leserbrief

Ich weiss, was du meinsch!

Lieber Emil

Schon lange wollte ich dir für deine Initiative für das Heft «Modell Flugsport» danken.

Das Heft kenne ich seit der ersten Erscheinung als Infoheft der Region 5. Damals als Mitglied DK-43 der Modellfluggruppe Dietikon und danach der Modellfluggruppe Glarnerland.

Das Heft ist nicht zu stark «marktbezogen» und informiert interessant und ausgeglichen über das ganze Modellfluggeschehen unseres Landes.

Auch später, als Segelflieger beim Bau der HB-852, habe ich das Heft immer gerne gelesen.

Als mit der Ausbildung der Lehrlinge beauftragter Schreiner und Orgelbauer haben mir deine Vorworte immer aus dem Herzen gesprochen.

Im Anhang habe ich Fotos vom «Riesen-Muni» auf dem Flugplatz Mollis angefügt. Wir wohnen gleich nebenan. So haben wir das Anbringen des Firstbaumes miterfolgt. Beim vom Zimmermann zuoberst auf den Muni ausgerufenen «Zimmermann-Dankesruf» musste ich wieder an deine Vorworte denken. Gemeinsam mit erfahrenen Zimmerleuten und Auszubildenden aus vielen Betrieben kameradschaftlich, mit altem, traditionellem Handwerk und modernster



Technik ein fast unmögliches Werk zu errichten erweckte Emotionen...

Der Flugplatz Mollis ist für mehr als einen Monat gesperrt und ich habe in meinem Kollegenkreis keine negativen Worte erfahren. Ist es das Bewusstsein von uns, dass auch wir für die Akzeptanz unseres Hobbys dankbar sind?

Noch am gleichen Tag der Vollendung des Gemeinschaftsprojekts «Muni Max» ist für mich wieder Realität.

Mit Bundesgerichtsentscheid muss die Modellfluggruppe

Stetten nach vielen Jahren ihren Modellflugplatz schliessen. Ein Bach soll unter dem Flugplatz vorhanden sein und ein Menschenetreffpunkt auf grüner Wiese passt nicht in die Natur. So der Pressebericht.

Auch auf dem Flugplatz Mollis, wo das Eidgenössische Schwung- und Älplerfest 2025 stattfindet, fliessen Bäche und es gibt Menschenetreffpunkte im Grünen.

Aber wir Flieger sind solidarisch und akzeptieren idealistische Werke wie das ESAF 2025 mit dem «Riesen-Muni» in Mollis.

Herbert Schifferle



SB-7 auf dem Flugplatz Mollis.



Der Muni.

Modellbau Rapperswil
Fachhandel für Flugmodelle

Bruggerstrasse 35, 5102 Rapperswil 062 897 27 10
info@modellbau-rapperswil.ch



R&G-Schweiz
Sicomin Epoxy Systems

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

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





Ein wunderbarer Sport

FAI-Weltmeisterschaft 2025, Klasse F1E-Hangflugmodelle mit Kompasssteuerung, in Rana CZE.

Von dieser FAI-Wettbewerbsklasse können alle anderen eine Menge lernen.

Der Veranstalter hat nach der EM 2024 einiges dazugelernt. Der Anlass war von Beginn bis zum Abschluss ausgezeichnet organisiert und durchgeführt. Gratulation. Aus der Sicht des Sports ein Grosserfolg:

25 Junioren!

In der Seniorenkategorie waren 45 Konkurrenten am Start, 10 davon Frauen. Die Teilnehmenden kamen aus Deutschland, Frankreich, Italien, Tschechien, der Ukraine und Bulgarien. Von den 25 Junioren waren 7 Teilnehmerinnen am Start. Sie kamen aus der Slowakei, Deutschland, der Ukraine, Rumänien.

Die Schweizer

Das Schweizer Team hatte mit diversen Modellverlusten – wurden später alle geborgen –

zu kämpfen. Die kurzen Pausen zwischen den Durchgängen machten längere Bergungsaktionen fast unmöglich. Ein Helferteam könnte hier Abhilfe schaffen.

Fazit: Förderungswürdige Klasse

Sollte jemals eine Juniorenförderungsstrategie zustande kommen, würde ich der F1E-Klasse eine hohe Priorität einräumen: F1E ist für die Augen eine wunderschöne und attraktive Klasse, einfache Technik, Naturverbundenheit und die ganz wichtige körperliche Bewegungsförderung für Jugendliche (im Gegensatz etwa zu den «sitzenden» Klassen). ■

P.S. Weitere eindrucksvolle Fotos und komplette Ranglisten unter:

<https://www.fai.org/news/>

E. Giezendanner

Fotos: Bernhard Schwendemann



Das Schweizer F1E-Team landete im Mittelfeld. v. l. Erwin Pfister, Teamleiter, René Pfister, Andreas Tschanz und Heinz Bleuer.

Weitere Impressionen auf der nächsten Doppelseite →





**Zusammenarbeit der Generationen gehört schon
immer zum Modellflug.**



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

Holzwerkstoffe für Modellbauer

rik-modellbau
www.balsa.ch

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


Futaba
 Vladimir's Model
castle

JETI
 model

www.leomotion.com



LeoFES mit Quick-Link



breites RC Sortiment



Motoren bis 20kW



Akku & Regler

QUALITÄT - PERFORMANCE - KOMPETENZ



Für einen nationalen Anlass Infrastruktur bereitgestellt

Die Schweizer Meisterschaft 2025 F3K aus Sicht des Veranstalters, Modellflug-Verein Altstätten

Am bewährten Einsteigeranlass in Eschlikon 2024, welchen ich als Zuschauer besuchte, um mehr über die Kategorie F3K zu erfahren, lernte ich den Wettbewerbsleiter, Hans Duss, kennen. Dabei stellte sich heraus, dass wir viele Gemeinsamkeiten haben und er für die Durchführung der SM 2025 noch keinen Veranstalter gefunden hatte. Für einen nationalen Anlass die Infrastruktur bereitzustellen reizte mich. Insbesondere, da mir unser Modellflugplatz vom Modellflug-Verein Altstätten für eine F3K-Schweizer-Meisterschaft geeignet schien.

Also gab mir Hans die Rahmenbedingungen bekannt, damit ich dies mit meinen Vorstandsmitgliedern besprechen konnte. Wir entschieden einstimmig, die F3K-SM durchzuführen, und reservierten den Modellflugplatz am Sonntag, den 15. Juni, und am Verschiebedatum, 22. Juni, für diesen Wettbewerb.

Problem Autoabstellplätze

Bei meinem jährlichen Besuch unserer Flugplatznachbarn im Januar habe ich unser mögliches Vorhaben mit dem Landbesitzer angesprochen und bereits die Zusage für die Nutzung seiner angrenzenden Wiese für zusätzliche Autoabstellplätze erhalten. Ohne dieses Einver-

ständnis hätten wir dem Anlass nicht zustimmen können. Durch die erfreulich hohe Teilnehmerzahl von 19 Piloten standen bis zu 15 Autos, davon mehrere Camper, in der angrenzenden Wiese, die kurz vor dem Wettbewerbstag durch den Landbesitzer gemäht worden ist.

Letzte Checks

Am Samstag um 17 Uhr trafen wir uns mit Hans auf dem Modellflugplatz, um die letzten Details zu klären und die Markierbänder für die Start- und Landezone, die Ready Box und die Plätze für die Piloten auszulegen. Ich legte Hans meine vorbereitete Begrüßungsrede mit Hinweisen auf unser Flug-

platzreglement vor, damit am Sonntag vor dem Wettbewerbsbeginn möglichst effizient orientiert werden konnte. Denn der Wetterbericht hatte am Sonntag ab 16 Uhr leider Gewitter angesagt.

Pünktlichkeit

Ab 08.00 Uhr Registrierung bei der Wettbewerbsleitung und Bezahlung des Startgeldes, welches uns vollumfänglich für die Deckung unserer Unkosten (z.B. Gratisverpflegung und -getränke) übergeben wurde. Pünktlich um 08.30 Uhr Begrüßung und Orientierung der Piloten. Kurz vor 09.00 Uhr Start 1. Durchgang der SM F3K. (Details zum Wettbewerb aus Sicht des Wettbewerbsleiters und die Rangliste findet man unter www.modellflug.ch SM 2025 F3K). Für uns Helfer bot sich nach dem Ausschank des Morgenkaffees mit frischen Gipfeli für eine kurze Zeit die Gelegenheit, nach den beeindruckenden Schleuderstarts dem Wettbewerbsgeschehen zuzuschauen und für uns lehrreiche Gespräche mit den anwesenden Weltklasse-Piloten zu führen. Erfreulicherweise erschienen im Laufe des Tages immer wieder einzelne Vereins-



Die Wettbewerbspiloten.



Letzte Feinabstimmung.

mitglieder, um auf ihrem Modellflugplatz den nationalen Wettbewerb zu verfolgen. 11.00 Uhr: Heinz wurde von Hans aufgefordert, den Grill anzuwerfen und sich für die Verpflegung der ersten von drei



Podestplätze (v.l.): Cederic Duss, Oliver Jakob und Stefan Fluck.

Gruppen vorzubereiten. Eine wetterbedingt kurzfristige Entscheidung der Wettbewerbsleitung, entgegen der Ansage einen weiteren Durchgang zu starten, brachte die Küchenmannschaft Heinz und Tom kurz

ins Schleudern. Nun musste noch entschieden werden, wo die Siegerehrung stattfinden soll. Bei schönem Wetter auf unserem Modellflugplatz oder bei Regen unter dem Vordach des 300-m-Schiessstandes.

Hans entschied sich aufgrund des speditiven Wettbewerbsverlaufs für die Variante «auf Platz».



Verdiente Mittagspause.

Lehrreicher Anlass für alle
Unserem Team bot sich die Gelegenheit, das spannenden Fly-off mitzuverfolgen, bevor mit den Aufräumarbeiten begonnen wurde. Nach der Siegerehrung, welche durch den Wettbewerbsleiter durchgeführt worden ist, durften wir ausschliesslich lobende Worte für den gelungenen Anlass entgegennehmen. Wir vier Helfer, welche in früheren Jahren selbst an Wettbewerben (F3B, F3J, RCS-Hang ...) teilnehmen durften, war es eine Freude, den heutigen Wettbewerbspiloten eine möglichst gute Infrastruktur bieten zu können. ■

Renato Facchinetti

Fotos: Heinz und Renato

Swiss-Akro-Pokal

Contest Eurotour 2025 auf dem Flugplatz Hegmatten

Die MG Sulzer und die Schweizer Segelkunstflieger haben sich in einer Co-Produktion eine Win-win-Situation geschaffen. Eine Doppelnutzung der Infrastruktur für den Contest-Eurotour-Wettbewerb und eine faszinierende Flugshow haben sich perfekt ergänzt.

Schon am Donnerstag haben viele Angewöhnungsflüge stattgefunden und die Piloten konnten sich perfekt für den Wettkampf vorbereiten. Am Freitag konnten wir pünktlich um 10.00 Uhr starten und brachten so, über den ganzen Tag verteilt, vier Pflichtprogramme über die Bühne. Geschafft, aber glücklich konnten die Piloten ihre Nachtlager aufsuchen. Einige genossen den Hotelbetrieb, andere konnten auf dem Flugplatz campen.

Der Samstag war für alle der grosse Tag. Wir haben für den Morgen zwei Pflichtprogramme geplant und für den Nachmittag die Kürflüge vorgelagert vor die Flug- und Nachtflugshow. Der Zeitplan war wie ein Schweizer Uhrwerk und alle Programmteile gingen nahtlos ineinander über. Mit dem Kürprogramm am Nachmittag stimmten wir die anwesenden Zuschauer auf die bevorstehende Flugshow

ein. Viele positive Feedbacks kamen zu uns zurück. Mit vielen Eindrücken durften wir uns auf den abschliessenden Sonntag freuen.

Am Sonntagmorgen ging es um 9.00 Uhr mit dem letzten Pflichtdurchgang ans Werk. Die angereisten Zuschauer konnten noch einmal unser Figurenprogramm bestaunen. Pünktlich um 10.30 Uhr konnte das Flugshowteam das Zepter übernehmen.

Nach kurzer Datenaufbereitung konnten wir vor dem Mittagessen das Rangverlesen durchführen. Ein rundum perfekter Anlass mit der Unterstützung von Andy Kläui, Heinz Etter und den Mitgliedern der MG Sulzer konnte mit der Flugshow bis am Sonntagabend beendet werden. Gemeinsam haben wir viel erreicht und neue Erfahrungen gesammelt. ■

René Koblet



Die Junioren der Kategorien Advanced und Unlimited.
Les juniors des catégories Advanced et Unlimited.

Aérodrome Hegmatten

La collaboration du MG Sulzer et de la Swiss Akro Connection a créé une véritable situation gagnant-gagnant. L'infrastructure de l'aérodrome Hegmatten a ainsi accueilli à la fois une manche de l'Eurotour et un show aérien fascinant – deux événements qui se sont parfaitement complétés.

Dès le jeudi, de nombreux vols d'entraînement ont permis aux pilotes de se mettre en condition idéale pour la compétition. Vendredi matin, à 10h précises, le concours pouvait commencer. Quatre manches de programme imposé se sont enchaînées tout au long de la journée. Fatigués mais heureux, les pilotes ont ensuite rejoint leurs quartiers pour la nuit: certains profitant du confort d'un hôtel, d'autres campant directement sur le terrain, au plus près de l'action.

La journée de samedi était attendue par tous. Le matin, deux programmes imposés figuraient au planning, suivis l'après-midi des vols libres en musique – une parfaite mise en bouche avant le show aérien prévu dans la soirée. Le déroulement était réglé comme du papier à musique, chaque séquence s'enchaînant sans la moindre faille. Les vols libres de l'après-midi ont permis de plonger les spectateurs et les riverains dans l'ambiance de la

grande fête aérienne à venir. Les retours enthousiastes du public ont confirmé la réussite de cette formule. Riche de ces impressions, chacun se réjouissait déjà du final dominical.

Le dimanche, une dernière manche de programme imposé a été disputée. Les spectateurs arrivés tôt ont encore pu admirer la précision et l'élégance des figures de compétition. À 10h30 pile, l'équipe du show aérien a pris le relais et conquis le ciel.

Après une rapide consolidation des résultats, la remise des prix a pu avoir lieu juste avant le repas de midi. Grâce au soutien précieux d'Andy Kläui, de Heinz Etter et des membres du MG Sulzer, ce week-end s'est conclu en beauté avec la grande démonstration aérienne du dimanche soir. Un événement parfaitement orchestré, riche en émotions, en performances et en nouvelles expériences partagées. ■



Podest Kategorie Advanced (v.l.): 2. Alois Preininger, 1. Sandro Rupp, 3. Karl Nagl.
Podium catégorie Advanced. (de g. à d.): 2. Alois Preininger, 1. Sandro Rupp, 3. Karl Nagl.

René Koblet,
trad. Samuel Rouiller



Podest Kategorie Unlimited. (v.l.): 2. Daniel Nagl, 1. Ulrich Treyz, 3. Silvio Meier.

Podium catégorie Unlimited. (de g. à d.): 2. Daniel Nagl, 1. Ulrich Treyz, 3. Silvio Meier.



Die strahlende Sonne hat auch unseren Punkterichtern nichts erspart.

Le soleil radieux n'a pas épargné nos juges.



Unsere Schlepppiloten. Ohne die geht nichts.

Nos pilotes de remorqueurs. Sans eux, rien ne fonctionne.



Der Pilot des Schleppers, der des Segelflugzeugs und sein Ansager in voller Konzentration.

Le pilote du remorqueur, celui du planeur et son assistant en plein concentration.



Schon am Donnerstag wurde intensiv trainiert.

Le jeudi, les vols d'entraînement se sont enchaînés.





Coupe des Alpes 2025

51. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS

Modellflugplätze, auf denen sich Wettbewerbe durchführen lassen, sind nicht allzu häufig zu finden in unserem Land. Ohne Interesse und generelles Verständnis in den Vereinen und Regionen für den Modellflugsport gehen weitere Gelände verloren bzw. stehen nicht zur Verfügung. Auch Gewinnoptimierer und Rappen-

spalter haben selten Bock auf Wettbewerbe und noch weniger auf Helfereinsätze. Die MG Reichenburg SZ hat als herausragend positives Beispiel immer wieder F3A-Wettbewerbe übernommen. Solche Aktivitäten müssen im Hinblick auf finanzielle Unterstützung durch unsere Verbände ganz besonders beachtet werden.



Das F3A-Freundschaftsfliegen hat schon viele Hochs und Tiefs durchgemacht. Anfänglich mit fast nicht zu bewältigenden Teilnehmerzahlen – insbeson-

dere aus Deutschland –, liegen wir heute bei rund 20 Piloten. Auch das Wetter hat nicht selten als Spielverderber gewirkt. Der Durchführungstermin wurde seit einigen Jahren mit dem FAI-Weltcup-Wettbewerb in Liechtenstein koordiniert. Weit gereiste Teilnehmer und Offizielle können die beiden Anlässe mit Ferien verbinden und müssen nicht einmal das Hotel wechseln. Die Ranglisten sind auf www.modellflug.ch zu finden.

GZ



Siegertrio.



Präsident der MG Reichenburg und OK-Chef Hansjürg Mark, unermüdlicher Sportförderer.



Die sieben erfolgreichen Final-Teilnehmer v.l. vorne: Philipp Schürmann, SUI (5.), Derk Van der Vecht, NL (4.), Rodito Nussbaumer (Junior), SUI (6.), Sandro Veronelli, SUI (7.), v.l. hinten: Marc Rubin, SUI (2. Rang), Sandro Matti, SUI (1.), Reto Schumacher, SUI (3.).

Fachkommission F3-Kunstflug

René Koblet präsidiert die Fachkommission F3-Kunstflug ad interim. Sie beinhaltet die vier Sparten F3A-Motorkunstflug, heute zu 95 Prozent elektro betrieben, F3P-Hallenflug, IMAC und RCS-Akro-Segelkunstflug.

«Die F3A-Motorkunstflug und der F3P-Hallenflug sind beides FAI-Kategorien, während IMAC keine und der RCS-Akro-Segelkunstflug bewusst nicht als FAI-Kategorie betrieben wird», erklärt René Koblet. In Europa wird diese Disziplin in Frankreich, Italien, Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgeübt, wobei die drei letztgenannten Länder den Sport prägen. «Wir haben eine gute Zusammenarbeit und regulieren gemeinsam, welche Programme geflogen werden», sagt Koblet. Jedes zweite Jahr gestaltet eines der Länder die Pflichten für die kommenden zwei Jahre und schreibt das zu fliegende Programm für die Kategorien Advanced und Unlimited.

Koblet übernahm 2018 die Geschicke des RCS-Akro-Segelkunstflugs. Die Sparte zählte damals nur noch 6 Wettbewerbspiloten – heute sind es 43. «Mit einfacheren Mitteln eine breite Basis schaffen», das darf in diesem Fall als Erfolgsrezept bezeichnet werden. 2022 trat er der fünfköpfigen Fako bei. Seit letztem Jahr präsidiert er sie ad interim.

Spaß bieten und Präzision verlangen

Koblet weiß, dass viele von den hohen Kosten für die Wettbewerbsmodelle abgeschreckt werden. Hinzu kommt ein sehr hoher Trainingsaufwand. «Wir versuchen, Leute mit sehr einfachen Wettbewerben für den Sport zu gewinnen. Junge Menschen wollen Spaß. Wenn man ihnen vorschreibt, was sie tun sollen, und das dann noch bewertet, interessiert es sie schlicht nicht. Nun haben wir einen Wettbewerb lanciert, bei

dem die Bewertung der Figuren nicht vordergründig ist. Dafür müssen die Figuren um Hindernisse herumgesteuert werden. Auf diese Weise verlangt man vom Nachwuchs Präzision, aber es entspricht dem, was ihnen gefällt.» Wenn ein junger Pilot dies gut beherrscht, lädt man ihn zu einem Schnuppertag ein, wo er am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer ein Wettbewerbsmodell fliegen darf. «So machen sie ihre ersten Erfahrungen mit einem Grossmodell und entdecken, dass das «scho no cool» ist. Sie fragen dann von selbst, ob nicht irgendwo ein Occasionsmodell herumsteht, das sie für eine Saison benutzen dürfen. So konnten wir einige für den Sport gewinnen.»

Mit einem 15-jährigen Modell kann man im Segelkunstflug noch immer mithalten. Andere Disziplinen verlangen nach technisch immer weiterentwickelten Modellen. «Wir haben gute Junioren in der F3P, aber um weiterzukommen, müssten sie jetzt auf Modelle mit besseren Motoren, guten Reglern und Propeller wechseln können. Solche kosten aber schnell 3000 bis 4000 Franken. In der

Fako überlegen sich Koblet und seine sechs Kollegen, wie sie die Jungen unterstützen können. «In der F3P und im RCS-Akro kommt es immer wieder vor, dass ein gestandener Pilot sich ein neues Modell zulegt und ein Junior das «alte» übernehmen kann. «Im Motor-Kunstflug F3A besteht diese Möglichkeit weniger», sagt Koblet, da sich die Technik und Modelle immer weiterentwickeln und die angebotenen Modelle schon zur Generation zwei oder drei gehören. Die Modelle erinnern ihn manchmal an Formel-1-Wagen, deren technische Besonderheiten die Piloten gerne für sich behalten. Koblet versteht die Ambitionen der Wettbewerbspiloten. «Ein etwas familiärer Umgang wäre der Nachwuchsförderung aber womöglich dienlicher.»

Spartenübergreifend denken

Die Fako achtet darauf, dass Wettbewerbe finanziert sind und die Budgets eingehalten werden. Er würde gerne mehr Synergien nutzen. So könnten Punktrichter aus dem Segelkunstflug auch bei den Hallenfliegern eingesetzt werden. Punktrichter ist in erster Linie Erfahrungssache. Je mehr Einsätze sie haben, desto besser. Ein aussergewöhnliches Pro-



pekt ergab sich im Austausch mit dem Saga-Präsidenten Christian Syfrig. Im mantragenen Segelkunstflug werden dringend neue Punktrichter gesucht. So kam es zu einem Kurs mit drei Punktrichtern aus dem Modellflug, die sich diesen Sommer für den mantragenen Segelkunstflug ausbilden liessen. Ein weiterer Kurs folgt, wo weiter drei Punktrichter für den mantragenen Bereich umgeschult werden.

Einfache Zusammenarbeit mit Vereinen

Koblet ist seit rund 30 Jahren in verschiedenen Funktionen für den Schweizerischen Turnverband tätig. Seine Erfahrungen lässt er in seine Fakotätigkeit einfließen. Etwa in der Wettbewerbsorganisation. Es sei massgebend, wie man gegenüber einem Verein auftritt, betont Koblet. «Je einfacher und transparenter es für sie ist, desto grösser ist die Chance, einen Wettbewerb unterzubringen.» Mit seiner Methode konnte sich Koblet einen Pool aus Vereinen anlegen, die alternierend Wettbewerbe und Meisterschaften organisieren. «Das klappt hervorragend. Meine Veranstaltungen sind bis 2028 vergeben», sagt er. Koblet wuchs in der Nähe eines Flugplatzes auf und entdeckte so die Leidenschaft für die Luftfahrt. Nach einer Lehre zum Landmaschinenmechaniker und einem Abstecher in die Elektronik bei Canon liess er sich zum Fluglotsen ausbilden. Einige Zeit flog er auch mantragende Flugzeuge und hatte

F3A ist die wohl bekannteste Kunstflugkategorie. Mit motorgetriebenen Modellen wird seit den Anfängen des ferngesteuerten Modellflugs Kunstflug mit hoher Präzision geflogen. Die maximalen Dimensionen der Modelle und das maximale Gewicht sind genau definiert. Die Flugprogramme werden aus einem bekannten Figurenkatalog zusammengesetzt und sind somit für alle Teilnehmenden bezüglich ihrer Ausführung und Platzierung klar definiert.

In der Sparte F3P wird Indoor-Kunstflug im klassischen Kunstflugstil mit vorgegebenem Figurenprogramm und anderseits im künstlerischen Aeromusical mit individuellen Programmen zur Musik mit Zusatzeffekten geflogen. Die Grossmodell-Kunstflugklasse IMAC basiert auf dynamischem Kunstflug, gegliedert in das bekannte und das unbekannte Programm, vergleichbar mit F3A. An den Wettbewerben kann jeweils zusätzlich ein klassenübergreifender Freestyle-Wettbewerb durchgeführt werden.

RCS-Akro-Segelkunstflug wird mit Modellen ab einer Spannweite von 3,5 Metern und grösser geflogen. Die Piloten fliegen abwechselnd bekannte Pflichtprogramme, unbekannte Pflichtprogramme und ein Kürprogramm mit Musik und Rauch.

eine ATPL. Weil sich fliegerische Tätigkeiten wie Fallschirmabsetzpilot mit den unregelmässigen Arbeitszeiten in der Flugsicherung aber schlecht vereinbaren liessen, kehrte er zum Modellflug zurück. «So konnte ich einfach eine Stunde

fliegen gehen.» Noch heute interessiert er sich für Technik und Elektronik. So baut er Drucker für individuelle Bedürfnisse um oder widmet sich der grafischen Gestaltung. ■

*Die Interviews führte
Andrea Bolliger*

Reportage en français:



Markus Schneuwly, Fako-Präsident F3-Segelflug

Eine Fako mit sieben Gesichtern

Der Schweizerische Modellflugverband zählt neun Fachkommissionen, kurz Fako genannt. Sie sorgen dafür, dass die Disziplinen als Sport nach FAI-Regeln ausgeübt werden können, und stehen mit Rat und Tat zur Seite, wenn technische oder reglementarische Fragen auftauchen. In den nächsten Ausgaben stellen wir Ihnen die Fakos und ihre Präsidenten näher vor: In dieser Ausgabe Markus Schneuwly, Fako-Präsident F3-Segelflug, und René Koblet, F3-Kunstflug.

«Der F3-Segelflug ist eine Sparte mit sieben Gesichtern», sagt Markus Schneuwly. In den einzelnen Kategorien kommen verschiedene Modelle zum Einsatz und auch die sportlichen Aufgaben unterscheiden sich. Die Kategorien hier zu erläutern würde den Rahmen dieses Beitrags aber sprengen. Interessierten ist ein Blick auf die Website <https://www.modellflug.ch/DE/cont/34> empfohlen. Auffallend ist die Angliederung des RC Fallschirm in dieser Fachkommission. Das sei vor Jahren so entschieden worden, erklärt Schneuwly. «Es ist eine interessante Kategorie, ich habe kein Problem, sie mitzubetreuen.»

Herausforderung Siegertypen

Die Fachkommission F3-Segelflug besteht aus sieben Mitgliedern. «Die grösste Herausforderung in meiner Fako ist, dass sie aus sieben Kategorien besteht und ich Piloten im Alter zwischen 10 und 90 Jahren zusammenbringen muss», sagt Schneuwly. Rund 120 Piloten nehmen an nationalen, rund 65 an internationalen Wettkämpfen teil. «Unsere Piloten haben teilweise grosse sportliche Am-

bitionen bis hin zu «Ich will gewinnen» oder «Ich will Weltmeister werden». Wenn solch ehrgeizige Piloten in der gleichen Nationalmannschaft zusammenkommen, könnte dies motivierend wirken, aber auch zu Reibungen führen, sagt Schneuwly. «Es gehört zu meinen Aufgaben, dafür zu sorgen, dass sie einander respektieren und als Team agieren. Das erfordert oft viel Feingefühl.»

Die Einführung von Wettkampfregeln, die Aktualisierung von Informationen auf der Website des SMV und die Teilnahme an zahlreichen Sitzungen halten den Fako-Präsidenten beschäftigt. Die Fako-Mitglieder trifft er vier Mal im Jahr. «Ich lasse sie relativ selbstständig arbeiten. Sie sollen mir rapportieren, wenn sie Schwierigkeiten haben und wenn sie Hilfe brauchen.» Zwischendurch bekommt Schneuwly Anfragen zu Anliegen, die mit der Fako wenig zu tun haben, aber trotzdem wichtig sind und seinen Einsatz erfordern. Beispielsweise wenn es darum geht, Fluggebiete zu erhalten. Das ist etwa der Fall, wenn bisher genutzte Hänge mit Photovoltaikanlagen zugebaut werden sol-



len oder neue Auflagen zu Wildschutzzonen ausgearbeitet werden. Gelegentlich erhält Schneuwly Einladungen anderer Regionen, um die Disziplinen vorzustellen.

Umfeld motivieren, Nachwuchs gewinnen

Für Schneuwly bedeutet der Kampf gegen die Überalte-

rung, junge und neue Wettbewerbspiloten zu gewinnen. Sein Rezept: Im persönlichen Umfeld Menschen motivieren, sich einmal einen Wettbewerb anzuschauen. «So ist man bei den Leuten und kann Interessierten den Sport direkt vor Ort vorstellen. Am besten wäre es, wenn sich im ganzen Land Gruppen finden, die Wettbe-

werbe organisieren. Die Fako richtet die Schweizer Meisterschaften aus und unterstützt Vereine bei der Ausrichtung von Wettbewerben.» Was er sich erspart, ist ein enttäuschter Rückblick, wenn der Erfolg einmal ausbleibt. «Du musst dich über jeden freuen, der kommt, ohne zu hinterfragen.» Neben Nachwuchspiloten braucht es auch Wettbewerbsleiter und Zeitnehmer. Es braucht sehr viel Überzeugungsarbeit, um sie zu finden.

Sieben Jahre Fako, vier als Präsident

Schneuwly fliegt in den Kategorien F3J und F3L mit. Er richtet auch selbst Wettbewerbe

aus. «Ich begann mit ein bis zwei Trainingswettbewerben pro Jahr. Später kam mit der Fribourg-Trophy ein Eurotour-Wettbewerb dazu.» Vor sieben Jahren wurde er angefragt, ob er der Fako beitreten würde. Er sagte zu, weil, wie er sagt, man damit mehr erreiche als mit Meckern im Hintergrund. «Irgendwann kam der Tag, an dem mich mein Vorgänger Ruedi Schaub fragte, ob ich das Präsidium der Fako übernehmen möchte. Ruedi mit einem Fussabdruck in Grösse 99 im F3-Segelflug weltweit zu ersetzen – kann ich das?», habe er sich gefragt. Im Wissen, dass dies nur in Erfahrung gebracht werden kann, wenn er das Amt

annimmt, sagte er zu. «Und kann er?», will die Journalistin wissen. «Nun, nach vier Jahren als Präsident kann ich sagen, dass es schon möglich ist, diese Schuhgrösse zu erreichen. Jedenfalls bereue ich es nicht.» Der Urfribourger entdeckte die Fliegerei in jungen Jahren durch seinen Onkel und seinen Cousin, beide leidenschaftliche Segelflugpiloten, deren Leistungen er bewunderte. Selbst ins Cockpit stieg er nicht, dafür begann er mit 18 oder 19 Jahren mit dem Modellflug. Aus zeitlichen Gründen legte er aber bald eine Pause ein, bis die Kinder grösser waren. «Das ist aber auch schon wieder über 35 Jahre her», meint er

schmunzelnd und bemerkt: «Auch heute muss ich manchmal Rücksicht auf die Familie nehmen, ist sie doch ein wichtiger Teil meines Lebens.» Zum Ausgleich und zum Lüften des Kopfs – wenn ihn Modellflugthemen einmal zu sehr beschäftigen – ist für ihn eine 50-km-Tour mit dem E-Bike Gold wert. Hierbei holt er sich Inspiration und Kraft, auch für die Organisation der Weltmeisterschaften nächstes Jahr in Düdingen. Acht Nationen braucht es mindestens, damit diese zustande kommt. Sie zu motivieren, ist ebenfalls eine Herausforderung. Aber auch beste Werbung für den Modellflug. ■

Kleiner Zwischenfall – grosse Wirkung

Wie aus einem Modellflugzeugabsturz ein fast siebenjähriges Strafverfahren wurde

Philip Bärtschi

Der Autor dieses Beitrags war der Verteidiger des betroffenen Modellflugpiloten und schildert in einem kurzen Erlebnisbericht die Vorgänge dieses un-säglich langen Strafverfahrens.

Am 1. Dezember 2018 stürzte um 13.00 Uhr ein Modellflugzeug auf die Mittelleitplanke einer Autoschnellstrasse. Trotz aller erforderlichen Vorflugkontrollen wurde das Flugzeug nach dem Start unsteuerbar, entfernte sich aus dem Luftraum des Modellflugplatzes und fiel unkontrolliert zu Boden – ohne jegliche Fremdgefährdung. Kein Fahrzeug wurde getroffen. Kein Fahrzeug musste ausweichen. Kein Fahrzeug musste abbremsen. Ja, kein Fahrzeug befand sich zum Zeitpunkt des Absturzes überhaupt in der Nähe der Absturzstelle. Grund für den Absturz war ein technischer Defekt, welchen der Pilot nicht erkennen konnte. Man müsste meinen,

dass der Vorfall damit ad acta gelegt werden kann. Nachdem die Polizei auf Platz ankam und geholfen hat, das Modellflugzeug vom Mittelstreifen der Schnellstrasse zu bergen, begann eine fast siebenjährige juristische Odyssee. Sechs Monate nach dem Vorfall überraschte zuerst einmal die Staatsanwaltschaft den Modellflugpiloten mit einem Strafbefehl wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 des Strafgesetzbuches – dies, ohne ihn vorher je angehört zu haben. Gegen den Strafbefehl erhob er Einsprache. Er hatte die berechtigte Hoffnung, die Staatsanwaltschaft überzeugen zu können, dass er nichts falsch gemacht habe. Sieben Monate später wurde er dann von der Staatsanwaltschaft vorgeladen. Das Resultat folgte einen Monat später: Ein ergänzter Strafbefehl, der direkt an das Strafgericht überwiesen wurde. Dass der öffentliche Verkehr in keiner Art und Weise gestört

wurde und der Pilot seine Sorgfaltspflichten eingehalten hatte, beeindruckte die Staatsanwaltschaft wenig. Nach fünf weiteren Jahren des Wartens dann endlich die Gerichtsverhandlung. Thema des Prozesses war nicht zuletzt folgender Vorwurf der Staatsanwaltschaft: «Sie als Pilot sind für den sicheren Betrieb Ihres Fluggeräts selbst verantwortlich. Mit technischen Defekten muss dabei jederzeit gerechnet werden, weshalb, um allfällige Rechtsgutverletzungen zu vermeiden, nicht über Siedlungen, Menschen und auch Straßen geflogen werden darf.» Diese recht eigensinnige Ansicht der Staatsanwaltschaft erwies sich natürlich auch vor Gericht als unhaltbar, ebenso wie der Vorwurf, dass angeblich andere Verkehrsteilnehmer gefährdet wurden. Nach sechseinhalb Jahren wurde der Pilot letztendlich freigesprochen. Wie kann nun ein Modellflugpilot vorgehen, um ein viele

Jahre dauerndes Strafverfahren zu vermeiden? Wichtig sind folgende Merkpunkte:

- Sobald die Polizei in einen Modellflugunfall involviert wird, wird sie an die Staatsanwaltschaft rapportieren. Das Risiko eines Strafverfahrens ist damit erheblich. Falls Personen gar verletzt oder getötet wurden, ist ein Strafverfahren sogar unvermeidlich.
- Bei dem auf solche Vorfälle üblicherweise anwendbaren Tatbestand der «Störung des öffentlichen Verkehrs» handelt es sich um ein Vergehen und nicht lediglich um eine Übertretung. Solche werden im Strafregister eingetragen. Gleicher gilt selbstverständlich für die fahrlässige Körperverletzung und die fahrlässige Tötung.
- Angaben, die man der Polizei gegenüber macht, können in einem solchen Strafverfahren gegen den Piloten verwendet werden. Es kann deshalb ratsam sein, vor der Rück-

sprache mit einem Anwalt sein Recht auf Aussageverweigerung wahrzunehmen. Meist hoffen Befragte, durch selbstkritische Einschätzungen und Eingeständnisse die Situation zu deeskalieren und Verständnis zu fördern. Das ist aber leider meist nicht der Fall.

- Eine Rechtsschutzversicherung kann im Falle eines Strafverfahrens die Kosten für einen Verteidiger tragen und ist deshalb empfehlenswert, ebenso natürlich wie die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für Modellflugpiloten. Der Schweizerische Modellflugverband verfügt über entsprechende Rechtsschutzversicherungsprodukte für Modellflugpiloten. Eine Kontaktaufnahme mit dem SMV ist daher empfehlenswert.

Glücklicherweise sind ernsthafte Unfälle mit Modellflugzeugen relativ selten. Der hier beschriebene Fall zeigt aber, dass bei einem Zwischenfall – vor allem mit Drittbeiligten – lange juristische Verfahren die Folge sein können. Mit gewis-



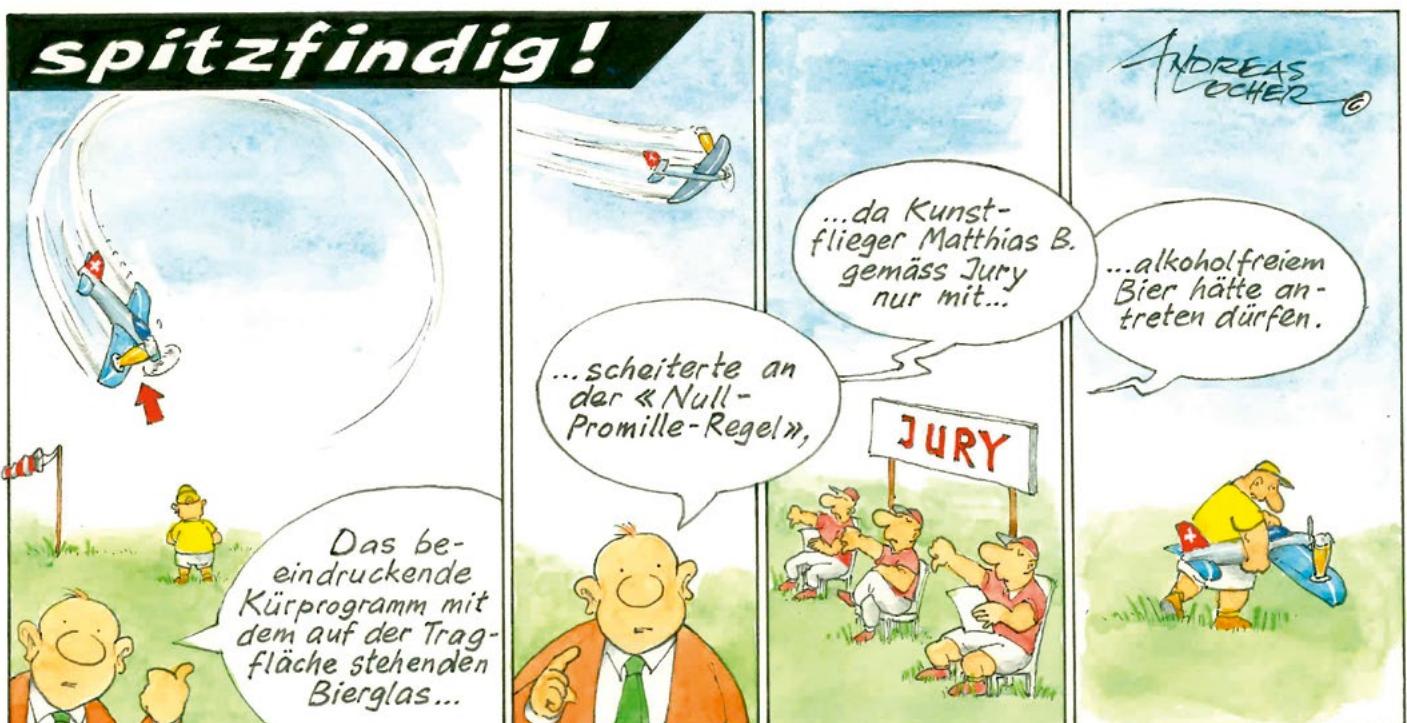
senhaften Vorflugkontrollen kann man dieses Risiko auf überschaubare Dimensionen reduzieren, aber nicht vollends ausschliessen.

Philip Bärtschi ist auf Luftfahrtrecht spezialisierter Rechts-

anwalt, Vorstandsmitglied und ehrenamtlicher Leiter des Resorts Recht des Schweizerischen Aero-Clubs. Als Inhaber einer Privatpilotenlizenz beschäftigt er sich in seiner Luzerner Anwaltskanzlei seit 18 Jah-

ren unter anderem mit Flugunfällen in der bemannten und unbemannten Luftfahrt. ■

www.baertschi-legal.ch





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



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



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

www.wiesermodell.ch

Flugtag Hausen a. A.

4./5. Oktober, auf dem Flugplatz Hausen.

<https://www.flugtag-hausen.ch>

Oktoberfest-Fliegen

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

Gummi-/CO₂-Motor-angetriebene Modelle

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

Hochstart-Treffen Gheid

12. Oktober, prov.
i.g.albatros@bluewin.ch

Challenge-Cup RC-Kunstflug

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

Top Gun 2025 in Mollis

18./19. Oktober, Flugplatz Mollis
(Verschiebedatum:
25./26. Oktober)
www.mfggl.ch

FAI-Freiflug-Gürbe-Weltcup

Freiflug-Weltcup in vier Kategorien (F1A/F1B/F1C/F1Q)
Teil der FAI-Freiflug-Weltcup-Wertung!

Freitag, 31. Oktober, und
Samstag, 1. November
(Sonntag, 2. November:
Reservetag)
Moos, östlich vom Bahnhof
Mühlethurnen – Richtung
Kirchdorf

Kontakt: domiandrist@gmx.ch
und urs_muntwyler@gmx.ch
(Sponsoren)
www.guerbecup.ch



Verschiebedatum 25./26. Oktober 2025
Flugplatz Mollis www.mfggl.ch

Modellbörse Wimmis

28.–30. November,
3750 Wimmis
Kaufe und verkaufe Flug-, Auto-,
und Schiffmodelle, Fernsteuer-
ungen, Motoren, Baukästen
usw. presi@mgwimmis.ch
<https://mgwimmis.ch/anlaesse/boerse>

Modellflug Symposium 2025

Samstag, 13. Dezember,
Technorama Winterthur
Mit der Entwicklung Schritt
halten
<https://modellflug-nos.ch/>



Über 16'000 Artikel für kreative Momente
und aufregende Erlebnisse



HEBU
www.hebu-shop.ch

Blick nach vorne

Innovation Day 2026

Neue Ideen selber entwickelt,
spezielle Eigenkonstruktionen,
Start- und Landeverfahren,
lustige Experimente sowie
spannende Flughilfen und An-
triebskonzepte präsentiert im

Rahmen des Militky-Cups vom
Sonntag, 17. Mai 2026, in Pfäffikon
ZH. Eine internationale
Jury wird eure Arbeiten bewer-
ten. Es winken schöne Preise.
Auskunft erteilt ebi.giezendan-
ner@bluewin.ch. ■



Expertentreff 2025

Der nächste Expertentreff ist
aufgekleist und findet am
Samstag 8. Februar 2025, in
den vertrauten Gebäulichkei-
ten des Böschhof-Kultursilos in
Hünenberg ZG statt.
Wir Modellflieger sind doch ei-
ne grosse Familie und eben
auch jeder für sich ein kleiner
Experte. Darum hat dieser An-
lass den Namen Expertentreff
erhalten und ist für alle Interes-
sierten zugänglich.

Auch zur siebten Ausführung
sind wieder bekannte und we-
niger bekannte Modellbau-

firmen vor Ort und zeigen ihre
Innovationen.

Alle unsere Stammfirmen sind
sehr aktiv und erscheinen mit
Neuigkeiten wie Leomotion mit
Mario Rupper, Leomotion
Drives mit Urs Leodolter, Cho-
cofly mit Daniel Aeberli und
Partner Georg Schaumberger,
Mighflight, Markus Müller mit
ECALC sowie FW mit Pascal
Heil und Matthias Paul, das
Co-Si-Team mit Niklaus Müller
und seinen Simmentaler Al-
penflieger, WEMO EZFW mit
Dietmar Werner und auch ZAZ-

sigi mit MB innov8tive und ih-
ren 3D-Erzeugnissen.

Aus Norditalien reist KB3aero
mit Cesare Sarti und Team zu
uns und zeigt seine aktuellen
Entwicklungen.

Neu bei uns sind Mächler-
Modelle mit eindrücklichen
Seglerkonstruktionen und die
Firma PS-Models aus dem
Südtirol, welche mit einheimi-
schen Überraschungen auf-
warten. Der Tagesablauf ist mit
interessanten Vorträgen gut
besetzt und wir dürfen tolle
Präsentationen erwarten.

Natürlich ist auch unser Gas-
troteam gut gerüstet, um mit
einfachen Gerichten aus der
Küche die Gäste zu verwöh-
nen.

Ein digitaler Flyer wird ab De-
zember 2024 verteilt und ist in
verschiedenen Medien inklusi-
ve auf www.gla-rc.ch abrufbar.
Wir freuen uns auf ein Wieder-
sehen und auf einen spannen-
den Modellfliegerstag. ■

Organisation
Werner Glanzmann
www.gla-rc.ch

Weisch, was i meine?

Sport und Politik

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Das Schweizer F3A-Team reiste 1985 an die Weltmeisterschaften in die Niederlande nach Flevohof. Mit dem nicht gerade WM-würdigen Fluggelände – eine Art Waldwiese – mussten wir zurechtkommen. Mit dem «bösen Geist», der sich anzuschleichen drohte, hatte ich aber mehr Mühe. Es wurde nämlich gemunkelt, dass die Mannschaft aus Südafrika nicht zum Start zugelassen werde. Ob dies mit einem Entscheid des Königs zu tun hatte, wie

Gerüchte behaupteten, war für mich unwichtig; dass die südafrikanischen Kollegen abreisen mussten, hingegen schon. Damals war ich sehr zornig und ich habe in der folgenden CIAM-Plenarversammlung (FAI) zusammen mit Werner Koelliker gegen diesen traurigen Vorfall protestiert. Die Sperrung der Sportler Südafrikas aufgrund des dort herrschenden menschenverachtenden Rassentrennungssystems wurde nicht nur vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC), sondern auch von weiteren internationalen Sportverbänden eingeführt. Ob sich auch die FAI dieser Anti-Apartheid-Be-

wegung angeschlossen hatte, entzieht sich meiner Kenntnis. (1994 wurden in Südafrika die ersten freien Wahlen durchgeführt. Kamen diese durch die internationalen Sanktionen zu Stande oder durch den internen Widerstand, angeführt von Nelson Mandela?) Heute stehen wir wieder vor der gleichen Situation. Nicht nur russische Sportler, sondern auch Kulturschaffende werden aufgrund der russischen Aggression gegen die Ukraine ausgesperrt. Auf den ersten Blick nur logisch und «gerecht». So treffe ich an Modellflugweltmeisterschaften keine Kollegen aus Russland mehr. Bleibt die Fra-

ge: Was können die Modellflieger für den sinnlosen, blutigen Angriffskrieg ihrer Regierung – und was passierte mit früheren Kriegen wie zum Beispiel Libyen, Irak oder Afghanistan? Wird hier mit zwei Ellen gemessen? Ein heißes Thema, das bis jetzt – zusammen mit all den laufenden Sanktionen – keine Anzeichen eines Friedenstrends erkennen lässt. Vielleicht könnte die Sportlerin, der Sportler helfen, die grossen Gegensätze zu überwinden und die Völker einander näherzubringen. Schon fast ein Weihnachtswunsch.

Kollegiale Grüsse
Emil Giezendanner

redaktion@modellflugsport.ch

Herausgeber

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

MFS-Redaktions-Team

Regional-Redaktoren

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

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

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

FGASI Wolfgang Völler
6900 Lugano
079 440 89 53
wolfoeller.aeroflyti@bluewin.ch

Fachredaktoren

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

<https://www.modellflugsport.ch>



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf

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

WEMF/SW-beglubigt, 7456 Expl.

Herstellung

Galledia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 6/2025, November/Dezember
2. Dezember

Anzeigenschluss

Nr. 6/2025, November/Dezember
Anzeigenschluss: 3. November

Redaktionsleiter

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

Redaktionsleiter Stv.

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

© Stiftung «modell flugsport»

Redaktionsschluss: 17. Oktober

Nr. 6/2025, November/Dezember

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



Mach mal Ordnung!

Hol dir deine Heckenschere beim Profi und räum mal so richtig auf. Alles, was es für einen winterfesten Garten braucht, direkt ab Lager.



toolster.ch

Heute bestellen, morgen kann's losgehen.

 **Toolster.ch**

WIR FEIERN

40
SCAMORA
The very lässig Hobby Shop

Im November
attraktive
Jubiläumsrabatte

40 JAHRE

Scamora Kreative Hobbytechnik GmbH
Ladengeschäft · Bahnhofstrasse 116 · 8620 Wetzikon
Telefon 044 930 26 56 · www.scamora.ch

