modell fludsport



HOPE Bauservice – ein voller Erfolg

Seit genau einem Jahr bieten wir den HOPE Bauservice an. Nach der Startzeit kristallisiert sich schnell heraus, dass die Idee Anklang findet. Unser Bauservice hat schnell einige Kundenaufträge erhalten. Kleine Reparaturen, Umbauten, Einbauten oder der komplette Aufbau von ARF- und Kit-Modellen sind die häufigsten Wünsche.



Unsere «alte» Werkstatt.

Bauen am eigenen Modell

Modellbauern, welche vielleicht keinen eigenen Hobbyraum haben oder bei denen für die anstehenden Arbeiten das eigene Fachwissen noch nicht ganz vorhanden ist, bieten wir unsere Werkstatt samt Mithilfe an.



Auch Programmierarbeiten gehören zu unserem Angebot.

Jeweils am Dienstagabend ist unsere Werkstatt für Gäste offen, um an den eigenen Modellen zur arbeiten. Hierfür können unsere Maschinen und Werkzeuge benutzt werden. Zudem

stehen wir ihnen mit Rat und Tat gerne zur Seite. Nebenbei ist auch der Laden mit allem, was der Modellbauer braucht nicht, weit weg.

Für einen Besuch in der Werkstatt melden Sie sich bitte bei uns per Mail oder Telefon an. Wir freuen auf Sie.

HOPEmodell.ch - 5040 Schöftland - www.hopemodell.ch - info@hopemodell.ch - 062 721 11 70



Boxermotoren-Einbau.

Nach einem Jahr ziehen wir Bilanz. Wir sind sehr glücklich mit der Auslastung und freuen uns weiterhin auf interessante Aufträge. Es hat sich auf jeden Fall gelohnt, den Bauservice zu starten, denn wir müssen bereits die Werkstatt zügeln, um mehr Arbeitsfläche und Platz zu generieren.

So finden Sie die Werkstatt nicht mehr im 1. Stock des Nebengebäudes, sondern im Hauptgebäude im grosszügigen Keller.





Editorial

Modellflugsport ist Konzentrationssport Seite 4 L'aéromodélisme: un sport de concentration...



Markt - Info - Marché

Seite 10

Seite 3



Magazin

Seite 13



Pages Romandes

Seite 18



Aus den Regionen und Vereinen

Seite 25



Resultate

Seite 43



SMV

Seite 48



Agenda

Seite 54



Impressum

Seite 56



Back to the roots

Die offizielle Schweizer Modellflug-Geschichte geht nur bis in die Vierzigerjahre. Dank MFS geht sie weiter.

https://modellflugsport.ch/geschichte

Titelbild / Frontispice:

Modellflugsport ist Konzentrationssport. L'aéromodélisme: un sport de concentration...

Foto: Hermann Mettler



INDUCTRIX®









FEATURES:

- Eingebaute LED Heckbeleuchtung
- Integrierte FPV Kamera mit Videosender
- Intuitive Flugmodes zur einfachen Steuerung
- Altitude hold flight mode (automatische Höhenhaltung)
 Innovativer Meow Mode™ Ermöglicht einen Flip-Over nach einem Crash
- Stabile Motoraufhängungen verhindern Beschädigungen
- Spektrum™ 4.3" Monitor mit DVR und Halter Mount (nur RTF Version)
- Vollständing montiert

Spezifikationen

Länge/Breite/Höhe:	100 x 100 x 50 mm
Gewicht	48 g
Motoren: . High Perl	form. 8 mm Brushed
Akkıı	1S 500mAh LiPo

NEUE MASSSTÄBE -NEUE FLUGMODES

Perfekt für den Einsteiger und mit mächtig Dampf für den erfahrenen Piloten ist der Inductrix Plus der neue Massstab in der Klasse der Micro FPV Dronen. Basierend auf dem erfolgreichen Vorgänger ist diese Version ebenfalls FPV ready und glänzt mit neuen innovativen Flugmodes.





www.lemaco.ch









Ganz gleich ob man vorher noch nie ein Flugzeug gesteuert oder die ersten Schritte mit einem Quadcoper erfolgreich gemeistert hat, die Carbon Cub S+ ist der ideale Partner für ein neues Flugabenteuer. Die geniale SAFE Plus Technologie mit der automatischen Landeund Warteschleifenfunktion macht das Fliegen unglaublich einfach. Der virtuelle Zaun (Virtuell Fence) kann effektiv dazu das Wegfliegen des Modells verhindern.



Spezifikationen

	-
Spannweite	e:1300 mm
	e:865 mm
Gewicht	1023 - 1075 g
	480 Brushless 960kV
Aldere	







Die tausend Gesichter des Modellflugs

Liebe Leserin, lieber Leser

Die grosse Vielfalt des Modellflugs nehme ich fast täglich als Gefahr und Chance zugleich wahr. Im Zusammenhang mit der zunehmenden «Ökonomisierung des Sports», das heisst, alles, was für das grosse Publikum attraktiv sein soll und Einschaltquoten, Sponsoren und Geld generiert, wird auch politisch anerkannt und möglichst gefördert. Die fast unüberschaubare Zahl an Wettbewerbsklassen und Unterklassen macht für uns nicht nur eine stringente Öffentlichkeitsarbeit, sondern auch die breite Anerkennung als Sport fast nicht möglich. Die alten, klischeehaften Vorstellungen von der lärmmachenden Bubenspielerei sind leider nicht auszurotten. Dies sind nicht nur Argumente der ewig Gestrigen, sondern zusehends auch derjenigen, für die alles einem falsch verstandenen Naturschutz unterzuordnen ist Leider leistet die allseits überhordende Rürokratie diesem Trend zusätzlichen Sunport. Bewilligungsverfahren für unsere Fluggelände sind in den letzten paar Jahren zu einem Administrativ-Krieg mit ungleichlangen Spiessen geworden. Vergleiche ich behördliche Entscheide für Grossbauten mit einem gewaltigen und wüsten Eingriff in Natur und Landschaft mit einer Bewilligung für einen Streifen Gras und ein paar Autoabstellplätze, lässt mich der Eindruck nicht ganz los, dass oftmals Finanzkraft vor Gesetz kommt. Nämlich genau das, was wir bei anderen Ländern gerne mit «Bananenrepublik» verspot-

Die grossen gesellschaftlichen Vorteile des Modellflugsports sind Politik und Öffentlichkeit leider zu wenig bekannt. Modellflug kann eine ganz hervorragende Balance zu Beruf und Arbeit sein. Die Vielfalt unseres Hobbys gehört zu den letzten Freiheiten, welche wir von der Jugend ins Erwachsenenalter hinüberretten können. Dabei bietet unsere Vereinsorganisation eine grosse Zahl an verschiedenen modellfliegerischen Betätigungsfeldern und erst noch Schutz dank Versicherung. Während dem einen Geschwindigkeit, Meter und Sekunden fast alles bedeuten, mag es der andere gemütlich. Wettbewerbsfliegen ist eine grosse und zugleich befriedigende Herausforderung. Sie setzt vertiefte Auseinandersetzung, Konzentration und Beharrlichkeit voraus. Wer dabei gelernt hat, Rückschläge zu überwinden, hat eine gute Charakterschulung absolviert. Die Beschäftigung mit Modellflugtechnik - heute redet jeder von Digitalisierung - kann nicht genug gewürdigt werden. Wir wissen in unseren Reihen zahlreiche

Tüftler, wie sie die Leistung ihres Modells nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen optimieren. Nicht zuletzt soll hier auf Kameradschaft und Teamarbeit im Verein hingewiesen werden. Dies wird zwar oft unterschätzt, gewinnt aber in unserer zunehmend anonymisierten Welt ohne Zweifel an Bedeutung. Gerade in der Arbeit mit Jugendlichen und deren Eltern hat ein auf freundschaftlicher Basis organisierter Verein eine wichtige Vorbildfunktion. Es wäre noch viel Positives zur Vielfalt des Modellflugs aufzuzählen und wunderschön, wenn wir damit über die etwas ruhigere Winterzeit da und dort ein (öffentliches) Körnlein säen könnten.

Ich wünsche euch allen eine schöne Winter- und Weihnachtszeit und alles Gute fürs neue Jahr. Es grüsst freundlich, euer Redaktor.

euer кеаактог, Emil Ch. Giezendanner

Les cent facettes de l'aéromodélisme

Chères lectrices, chers lecteurs

Je considère chaque jour la grande diversité de l'aviation modèle réduit, d'une part comme un danger et d'autre part comme une chance. Ce qui est reconnu politiquement et encouragé aujourd'hui, c'est l'évolution du «sport business», c'est-à-dire tout ce qui est attractif pour le grand public et tout ce qui génère de l'audience, des sponsors ainsi que de l'argent.

Au vu du nombre incalculable de catégories et sous-catégories de compétitions, il est quasiment impossible de sensibiliser et de faire reconnaître au grand public, notre activité en tant que sport. Les vieux clichés de «jeux de garçons bruyants» restent ancrés dans les esprits. Pour certains, ce ne sont pas seulement des arguments des temps passés, mais aussi une interprétation erronée de la protection de la nature et de l'environnement. Malheureusement, la bureaucratie excessive

apporte à cette tendance un soutien supplémentaire.

Les procédures d'autorisation pour nos terrains d'aviation sont entrées ces dernières années dans une guerre administrative qui ont eu des dénouements disnarates

Si je me mets ainsi à comparer des décisions officielles concernant de grosses constructions ayant une atteinte grossière et violente sur la nature ainsi que sur le paysage, avec une autorisation pour une bande herbeuse accompagnée de quelques places de parc, l'idée ne me quitte pas que les considérations financières priment sur la loi. Et c'est exactement ce que nous qualifions dans d'autres pays de «république bananière» et dont nous nous moquons.

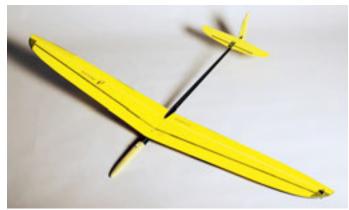
Malheureusement, les politiques et le grand public ne saisissent pas toutes les diversités et avantages du modélisme dans la société. Cette discipline peut créer un équilibre entre travail, vie de famille et loisirs. Les nombreuses facettes de notre hobby représentent les dernières libertés que nous pouvons sauver de notre ieunesse. Notre fédération est structurée afin de nous donner la possibilité d'exercer une multitude d'activités différentes. De plus, nous sommes protégés par une assurance. Si pour certains la vitesse, le mètre ou la seconde sont primordiaux, pour d'autres, ce sera avant tout une activité conviviale. Le vol de compétition est un grand «challenge» qui amène de grandes satisfactions. Il requiert une remise en question permanente, une grande concentration et de la persévérance. Celui qui apprend à surmonter un revers, forgera en même temps son caractère. La technique dans le modélisme amène automatiquement à parler de digitalisation et ceci n'est pas suffisamment mis en valeur. Nous avons tous dans notre entourage des modélistes qui fignolent et optimisent leurs modèles en les équipant

des dernières avancées technologiques. Deux autres points à mettre en évidence sont la camaraderie et l'esprit d'équipe qui règnent dans nos clubs. Ceci est souvent sous-estimé dans notre société individualiste, mais est en train de gagner de l'importance et prend du sens. Un club organisé sur la base de la camaraderie joue le rôle d'exemple et de modèle lors du travail avec les enfants et leurs parents. Il serait encore possible d'énumérer de nombreuses et diverses facettes positives de notre activité, et ce serait magnifique de semer ici ou là une petite graine durant la saison hivernale où notre activité est quelque peu ralentie.

Je vous souhaite à tous et à toutes une agréable période hivernale, de joyeuses Fêtes de Noël et une bonne et heureuse année 2018.

Meilleures salutations de votre rédacteur Emil Ch. Giezendanner (traduction libre Diane Tiedemann)





Discovery Micro F3k

Du magst den Whipit von E-flite, wünschst dir aber mehr Leistung? Dann ist der Discovery Mini genau der richtige DLG für dich. Durch die geringe Grösse ist er immer dabei. Vom leichten Floaten bis zur Adrenalin-Akrobatik ist alles möglich mit diesem Modell.

Technische Daten:

• Flügel: XPS/Carbon

• Rumpf: Carbon (Glasnase)

• Spannweite: 695 mm

• Länge: 647 mm

· Abfluggewicht: ab 50 g

· Profil: AG-Serie

Maat F3k

Du möchtest einen grossen DLG, aber kein Vermögen dafür ausgeben? Dann ist der Maat F3k dein Modell. Der einteilige Glasflügel mit Kohleverstärkungen wird in Positivbauweise gebaut. Dadurch ist er sehr robust. Der Rumpf ist in der bewährten Aufblastechnik in UHM-Kohlefaser gefertigt. Da biegt sich nichts, auch bei einem starken Wurf.

Technische Daten:

• Flügel: XPS/Glas/Carbonholm

• Rumpf: Carbon (Glasnase)

• Spannweite: 1450 mm

• Länge: 1100 mm

• Abfluggewicht: ab 250 g

• Profil: RZ



Bernstrasse 127 3052 Zollikofen Tel: 031 911 73 22

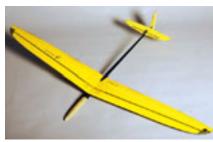
Öffnungszeiten: Mo – Mi 14.00 - 19.00

Fr. 14.00 - 21.00 Sa 9.00 - 16.00









CNC Bearbeitung

- Fräsen
- Styroschneiden
- Folienplotten
- Laserschneiden
- 3D Druck

Neue DLG micro Discovery, Maat, CNC kits Guixy, Lil lovely Birdy, Gurke und viele mehr,...

www.Elektroflug.ch



Modellflugsport ist Konzentrationssport

Aus der Grussbotschaft zur F3A-WM 2015 von Bundesrat Ueli Maurer

Emil Ch. Giezendanner



Joggen, Skifahren oder Schwimmen sind sportliche Tätigkeiten, auch wenn es sich dabei nicht um Wettkampfsport handelt. Genau so verhält es sich beim Modellflugsport. Mit Ausnahme der meisten Freiflugkategorien – in Extremis F1E Magnetfliegen am Hang – handelt es sich bei der Mehrheit unseres Hobbybetriebs nicht um körperliche Tätigkeiten, sondern um Konzentrationssport oder ganz einfach um Hirntraining.

Fliegen für alle

Ein bekannter Aviatik-Journalist hatte den Modellflug einst liebevoll mit «fliegerischer Volksbewegung» bezeichnet. Die Offenheit unseres Hobbys, die alle Beschränkungen überlebt, hat nicht dazu geführt, dass jedermann Modellflug betreibt. Das ist auch gut so. Alles andere würde unser kleines Land überfordern. Allerdings dürfte die Zahl der Modellfliegerinnen sehr viel grösser sein, als die Mitgliederverzeichnisse unserer Verbände ausweisen. Der Zugang zu komplett ausgerüsteten, billigen Flugmodellen meist aus asiatischer Fertigung hat zahlreiche Newcomer auf den Plan gerufen. Elektroantriebe und erstaunlich gut funktionierende Stabilisierungssysteme haben einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Zusätzliche Unterstützung bieten die «Simulatoren». Wie die meisten Hypes ist auch dieser bereits am Abklingen. Ihnen laufen die Multikopter zusehends den Rang ab.

Modellflug für das Publikum

Während die meisten Wettbewerbe für das breite Publikum wenig hergeben, sind vielseitige Schauflugveranstaltungen nach wie vor beliebt. Dies trifft ganz besonders auf traditionelle Anlässe zu. Schaufliegen vermitteln einen idealen Querschnitt durch den vielseitigen Modellflug. Ganz wichtig dabei ist eine fachlich hochstehende Information durch den Speaker. Grosse Schaufliegen lassen sich nur mit einer geeigneten grossen Infrastruktur bewältigen. Sie werden deshalb schweizweit nicht sehr zahlreich bleiben. Mit etwas Fantasie und einem für Zuschauer geeigneten Flugplatz lässt sich auch für einzelne Wettbewerbskategorien - allerdings im bescheideneren Rahmen - öffentlicher Zuspruch erreichen.

Herausforderung Wettkampf

Wettbewerbe sind besser als ihr Ruf unter der «Verweigerungs-Fraktion». Es

gibt viele gute Gründe nicht an Wettbewerben teilzunehmen und ebenso viele sprechen für den Wettkampfsport. Gerade für Jugendliche ist der Wettkampf ein ausgezeichnetes «Erziehungsmittel». Ungenaues Arbeiten, Unzuverlässigkeit, schlechte und inkonseguente Vorbereitung rächt sich grad sofort und die viel gewünschte Medaille rückt in weite Fernen. Wettkampfsport funktioniert nie erfolgreich ohne Planung, einem guten Stück Selbstorganisation und auch Selbstkritik. Gerade in dieser Beziehung tragen unsere Vereine eine grosse Verantwortung. Wenn über Wettbewerbe gelästert wird und der Jugendliche keinerlei Unterstützung erhält, wird sich der sportliche Erfolg nur sehr mühsam einstellen. Ausnahmen gibt es zum Glück. Am schönsten und wirksamsten ist ganz klar ein Vorbild zu haben. Das geht immer wieder vergessen. Aus diesem Grund wird die Förderung des Juniorensports an Bedeutung zunehmen. Das geht nicht ohne unsere aktiven Sportler und interessierten Vereine.

Eine Lanze für das Wettbewerbsfliegen

Wer Wettkämpfe zusätzlich zur beruflichen und gesellschaftlichen Belastung auf sich nimmt, braucht viel Motivation und Begeisterung. Selbst wer sich eher im Mittelfeld oder hinteren Teil einer Rangliste findet, freut sich allein am Mitmachen, am Dabeisein. Wettkämpfe sind Intensiv-Lehrgänge. Fachlicher Austausch, oft auf höchstem Niveau, gehört dazu. Gute sportliche Leistungen im In- und Ausland spornen immer auch andere an und geben nützliche und interessante technische Informationen und Tipps auch an den engagierten Hobbyflieger weiter. Das ist doch ein ganz toller und wunderschöner Nebeneffekt des Wettkampfsports.

Courir, skier ou nager sont des disciplines sportives, même quand elles sont pratiquées hors compétition. Pour l'aéromodélisme ce n'est guère différent.

A l'exception de la plupart des catégories de vols libres, et du F1E en particulier, notre activité ne nécessite pas d'efforts physiques, mais plutôt de la concentration et de la réflexion.

L'aviation pour tous

Un journaliste aéronautique connu avait affectueusement qualifié le modélisme de «mouvement populaire». Malgré toutes les restrictions, l'ouverture d'esprit des modélistes a permis à notre hobby de survivre, même si cette activité n'est pas pratiquée par tout un chacun. Ce qui est bien ainsi, le contraire aurait surchargé notre petit pays... Toutefois, le nombre effectif de pratiquantes féminines devrait certainement être plus important que celui actuellement enregistré par notre fédération. L'accès à des modèles complètement équipés et bon marché, et dans la plupart des cas de provenance asiatique, ont ouvert la porte à une nouvelle catégorie «d'aéromodélistes».

La propulsion électrique ainsi que l'étonnante qualité des systèmes de stabilisation ont grandement contribué à cette tendance, sans oublier l'aide apportée par les simulateurs de vols.

Mais comme la plupart des trends, ces derniers semblent déjà en perte de vitesse, outrepassés par les multicoptères.

L'aviation modèle-réduit pour le grand public

Si la plupart des compétitions n'intéressent que peu le grand public, les démonstrations et les meetings, eux, sont très appréciés et attirent souvent une grande foule. Ceci s'applique essentiellement aux événements traditionnels.

Les vols de démonstrations permettent de donner un aperçu exhaustif des différents aspects de l'aéromodélisme. Lors de tels événements, ce qui est primordial, ce sont les informations d'un commentateur compétent. De grandes manifestations ne sont gérables qu'avec une infrastructure et une organisation sans faille. Pour cette raison, elles resteront peu nombreuses en Suisse. Il est cependant possible, avec un peu de fantaisie et un terrain de vols adapté aux spectateurs, pour certaines catégories de compétition, et même dans un cadre modeste, d'attirer un public intéressé.

Auswahl aus den Weltmeisterschaftsklassen der FAI WORLD AIR SPORTS **FEDERATION**



Sélection faite parmi les disciplines de la FAI WORLD AIR SPORTS FEDERATION pour lesquelles il FAI existe des championnats du monde



F1B - Free Flight «Wakefield» (Rubber).

Le défi de la compétition

Les concours ont une meilleure image que celle véhiculée par les détracteurs. On trouve de nombreuses bonnes raisons à ne pas prendre part à une compétition, mais il y en a tout autant qui en justifie la participation.

Pour les jeunes notamment, la compétition constitue un excellent moyen d'éducation. Un travail peu précis, un manque de fiabilité et une mauvaise préparation auront pour conséquences des résultats qui ne seront pas à la hauteur des espérances et verront l'obtention d'une médaille s'envoler. Sans une planification rigoureuse, une excellente organisation ainsi qu'une forte dose de remise en question, le sport de compétition ne peut être couronné de succès. Ce sont pour ces aspects-là que les clubs jouent un rôle prépondérant. Si la compétition est un sujet de raillerie, et que le jeune n'obtient pas le soutien de ses pairs, il lui sera difficile de briller lors d'un concours. Heureusement, il y a toujours quelques exceptions. On oublie souvent qu'avoir une idole motive pour progresser. C'est pourquoi l'encouragement des juniors doit gagner en importance, chose impossible sans la coopération de nos sportifs et des clubs. Beaucoup de motivation et d'enthousiasme sont nécessaires pour mener de front compétition, carrière professionnelle et les obligations générées par notre société. Même ceux qui figurent au milieu ou en fin de classement éprouvent du plaisir à participer. Les concours constituent un apprentissage intensif, accompagné d'échanges de compétences de haut niveau. De bons résultats dans le pays ou à l'étranger stimulent de nouveaux participants et génèrent des échanges d'informations techniques et d'astuces, même entre modélistes chevronnés.

Ceci est un magnifique effet secondaire de la compétition...

F1E - Free Flight Slope Soaring Gliders



F1A – Free Flight Glider.



F2C – Control Line Team-Racing.



F1D – Free Flight Indoor Aircraft.





F3P – RC Indoor Aerobatic Aircraft.



F3B – RC Multi-Task Gliders.





F3M – RC Large Aerobatic Aircraft. Bild: Mettler

Horizon Hobby/Lemaco-News

E-FLITE UMX AERO COM-MANDER – BNF Basic

Der E-flite® UMX™ Aero Commander bringt die zweimotorige Flug-Ikone zurück auf die Piste – im handlichen UMX-Format und ausgestattet mit zwei kräftigen Brushless-Aussenläufern. Die patentierte Spektrum® AS3X® Technologie garantiert sowohl sauberste Aerobatik als auch ein hundertprozentiges Scale-Erlebnis.

Features

- Authentische Zwei-Motor-Performance
- Zwei Brushless 180-er-, 3000-kV-Aussenläufer
- AS3X® Technologie
- 4-Kanal-Steuerung
- Spektrum™ DSMX® 2,4 GHz Technologie
- Bis zu 20 Minuten Flugzeit, bei einem 800mAh 2S LiPo
- Drei-Blatt-Scale-Propeller
- Einfach zu entfernendes Fahrwerk
- Magnetisches Batteriefach
- Lenkbares Bugrad
- Keine Montage nötig

Benötigt wird: 4+ Kanal DSMX®/DSM2® Fernsteuerung mit voller Reichweite, 450–800 mAh 2S LiPo (EFLB4502SJ30 oder EFLB8002SJ30) und LiPo-Ladegerät

E-FLITE UMX AERO COM-MANDER – BNF Basic

Avec l'UMX AeroCommander d'E-flite® le célèbre bi-moteur réapparait sur la piste – ceci au format pratique UMX et équipé de deux puissants moteurs brushless. La technologie brevetée Spektrum® AS3X® garantit les acrobaties les plus propres ainsi qu'une expérience scale à 100%.

Features

- Authentique performance bi-moteur
- Deux moteurs brushless classe180, 3000 kV
- Technologie AS3X®
- Pilotage à 4 canaux
- Technologie Spektrum™
 DSMX® 2,4 GHz
- Avec un accu LiPo 800 mAh 2S jusqu'à 20 minutes de vol



Technische Daten / Données techniques:Spannweite / Envergure: 715 mm
Rumpflänge / Longueur: 512 mm
Gewicht / Poids: 145–160 g

Motor/ Moteur: 3000 kV 180 Brushless

- Hélice à trois pales
- Train d'atterrissage facile à démonter
- Compartiment d'accu à aimant
- Rue avant orientable
- Aucun montage requis

Version BNF nécessite en plus: télécommande Spektrum DSMX/ DSM2 à 4 canaux ou plus, accu LiPo 2S 450–800 mAh et chargeur LiPo



Empfehlungen und Voraussetzungen für Rubrik Markt – Info – Marché

Mit Prospekten und Newslettern können wir aus Qualitätsgründen nichts anfangen.

Um dabei zu sein, werden folgende Unterlagen benötigt:

- 1. Text im MS-Word-Format
- 2. Max. 750 Anschläge (pro Sprache)
- 3. Hochauflösende Bilder (Grafikformat oder hochauflösendes PDF)
- 4. Wenn immer möglich, zweisprachig: Französisch/Italienisch und Deutsch

Kurz und informativ – keine überschwänglichen Werbetexte. Je besser Sie sich nach diesen Empfehlungen richten, desto grösser die Chancen einer Veröffentlichung. Eine Garantie dafür kann die Redaktion aus organisatorischen Gründen nicht gewähren.

Text und Bild können auch per E-Mail zugestellt werden. Wichtig: Im «Betreff» den Titel des Textes nennen, damit die Mail nicht verloren geht.

Vielen Dank Ihre Redaktion Emil Ch. Giezendanner Telefon 043 288 84 30 editor@modellflugsport.ch



E-FLITE® UMX VAPOR LITE HP – EFLU6800 RTF/ EFLU6850 BNF Basic

HIGH-PERFORMANCE SLOW FLYER FUN – Erlebe spannende Indoor-Abenteuer mit der E-flite® UMX Vapor. Das ultraleichte Design ermöglicht es der Vapor, selbst auf kleinstem Raum Aerobatikmanöver zu fliegen.

Händlerliste und weitere Infos unter: www.lemaco.ch

Features

- Vollständig montiert und aus der Box heraus flugfertig
- Gewichtsoptimiert und beste Indoor-Performance
- Ideal für kleine Indoor-Areas oder Räume
- High-Power Coreless Motor mit Getriebe-Propeller-Kombination
- Ultra leichter und haltbarer Kohlefaserrahmen
- Spektrum™ DSMX® 2,4 GHz Empfänger
- Vollproportionale Gas-, Höhenund Seitenruderkontrolle
- Fliegt mit jeder Spektrum DSMX/DSM2® Flugfernsteuerung (BNF Basic Version)
- Inklusive 70 mAh 1S 3.7V LiPo-Akku und USB-Ladegerät (RTF-Version)
- Fernsteuerung mit Spektrum 2,4 GHzTechnologie (RTF-Version)

E-FLITE® UMX VAPOR LITE HP – EFLU6800 RTF/ EFLU6850 BNF Basic

HIGH-PERFORMANCE SLOW FLYER FUN – Vivez des aventures passionnantes à l'intérieur avec l'E-flite® UMX Vapor. La conception ultra légère permet au Vapor de voler des manœuvres acrobatiques même dans les plus petits espaces.

Features

- Entièrement assemblé et prêt à prendre l'envol à la sortie de la boîte
- Poids optimisé et des performances parfaites pour le vol à l'intérieure
- Idéal pour les petits espaces
- Moteur Coreless haute puissance avec combinaison transmission-hélice
- Châssis en fibre de carbone ultra léger et durable
- Récepteur Spektrum™ DSMX® 2,4 GHz
- Contrôle entièrement proportionnel de la commande de gaz, des gouvernails de profondeur et de direction.
- Se pilote avec n'importe quelle télécommande Spektrum DSMX/DSM2® (BNF Basic)
- Accu LiPo de 70 mAh 1S 3.7V et chargeur USB inclus (RTF)
- Télécommande avec technologie Spektrum 2,4 GHz incluse (RTF)



Technische Daten / Données techniques:Spannweite / Envergure: 338 mm

Spannweite/Envergure: 338 mm Rumpflänge/Longueur: 292 mm Gewicht/Poids: 12,5 g

Motor/ *Moteur*: 15 Brushless / *Brushless classe 15*





Neu bei eflight.ch

Die neuen JETI-Empfänger mit integriertem Gyro, Vario und Beschleunigungssensor haben im Namen den Zusatz ASSIST.

Die ASSIST-Empfänger verfügen über einen parametrierbaren 3-Achs-Gyro mit allen gängigen Funktionen sowie ein Vario mit Höhenmeter zum akustischen und visuellen Anzeigen von Steigen, Sinken und aktueller Höhe des Modells. Der Beschleunigungssensor übermittelt die aktuelle G-Kraft, welche auf das Modell wirkt. Mit einem programmierbaren Alarmgrenzwert kann der Pilot vor einer Überbelastung des Modells im Flug gewarnt werden. Der Clou von ASSIST ist jedoch, dass der Pilot über das Display des Senders mit einem künstlichen Horizont und Kompass sowie der Höhenangabe über die aktuelle Fluglage und Flugrichtung und Höhe informiert wird. Wenn man also einen Segler in grosser Höhe oder Distanz aus den Augen verloren hat, muss man diesen nicht gleich abschreiben, sondern kann ihn mit «IFR» unter Kontrolle halten und wieder zurückbringen. Neben den vielen bereits bekannten «outstanding features», also einmaligen Leistungsmerkmalen der JETI-Fernsteuerungen, haben sich die Entwickler von JETI mit ASSIST weitere nützliche und für die Steuerung eines Modells einzigartige Funktionen ausgedacht. Dass die neuen

Empfänger mit den bekannten Sendern kompatibel sind, versteht sich bei JETI von selbst. Ein Update genügt.

Mit den zusätzlichen Leistungsmerkmalen ASSIST sind aktuell ein 6-, 7-, 10- und 12-Kanal-Empfänger verfügbar. Dem Anspruch der Telemetrie von JETI, informiert zu sein, wie wenn man selbst im Flugmodell sitzen würde, ist JETI mit ASSIST ein gutes Stück nähergekommen.

Die erneute Auflistung der vielen, bereits bekannten Leistungen der JETI-Empfänger würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Diese Entwicklung bestärkt jedoch die grosse Gemeinde der JETI-Nutzer darin, die richtige Kaufentscheidung getroffen zu haben.



JETI-Empfänger Duplex 2.4EX REX6 ASSIST.

Weitere Informationen und Angebote bei www.eflight.ch



Display mit künstlichem Horizont, Kompass, Höhe und Vario.

Fröhliche Weihnachten sowie einen erfolgreichen und guten Start ins 2018.

Für das entgegengebrachte Vertrauen in den «modell flugsport» und die erfolgreiche Zusammenarbeit im vergangenen Jahr möchte ich mich herzlich bei Ihnen bedanken. Mit neuen Ideen und Kreativität freue ich mich auf das neue Jahr und bin bereits sehr gespannt, was uns alles erwarten wird. Ich wünsche Ihnen von Herzen eine erholsame Winterzeit und ein gutes neues Jahr!



Freundliche Grüsse Peter Frehner







Reportage

«Schon wieder so eine Scheiss-Drohne!», musste ich mir kürzlich von einem Gast unserer Modellfluggruppe anhören, als ich mit meinem Kamera-Kopter zum Testflug ansetzte. Allerdings grinste dieser Motzer, zwinkerte dabei mit den Augen und zeigte damit die ganze geteilte Stimmung, die heute gegenüber den Drohnen herrscht. Mit diesem Bericht möchte ich etwas gute Stimmung für diese umstrittene Spezies machen.

Geteilte Reaktionen

Während ich bei meinen Aktionen mit meiner Kamera-Drohne bisher ausschliesslich positive Reaktionen bei Zuschauern bemerkte, berichten andere Drohnen-Piloten, dass man sie angerempelt und beschimpft habe. Entscheidend für die Reaktionen der Zuschauer ist, wo

und zu welchem Zweck man Kamera-Drohnen einsetzt. Viele Leute haben Angst vor diesen Hightech-Spionen, die überall auftauchen und sogar durchs Schlüsselloch des Badezimmers hindurchgucken könnten. Spannend sind auch immer die Diskussionen, wie man sich unerwünschter Drohnen «entledigen» könnte, sei es mit abgerichteten Adlern, Netzen oder gar fliegenden Besen...

Wenn ich allerdings im Auftrag und mit offizieller Genehmigung der Familienheim Genossenschaft Zürich gelegentlich Luftaufnahmen von speziellen Gebäuden mache und erst noch das Genehmigungsschreiben zeige, das mir erlaubt, diese Aufnahmen zu machen (siehe Bericht in mfs 5/2016), reagieren die Leute sehr positiv. Wer allerdings mit seiner Drohne an einem schönen und belebten Aussichtspunkt Leute mit dem ekelhaften Gesumme der Drohnen

belästigt, muss sich nicht wundern, wenn man ihn beschimpft und ihm eventuell sogar einen Wanderstock in den Rücken rammt.

Daneben gibt es aber zahlreiche sinnvolle Einsatzbereiche für den Amateur, wie abgestürzte Modelle im Kornfeld lokalisieren, Rehkitze im hohen Gras aufspüren und dann vor den scharfen Messern des Mähers retten, und viele andere. Eine Anwohnerin unseres Modellflugplatzes in der Grischhei bat mich letzthin, ob ich mit meiner Kamera-Drohne eine Zivilschutzübung filmen und fotografieren könnte. Das war natürlich beste Werbung für Modellfluggruppe unsere Grischhei. Gerne sagte ich zu, und es kam zu meinem bisher interessantesten Kamera-Drohnen-Einsatz.

Bevölkerungsschutz Albis – Verbundübung «GORDIOS» Mit Erlaubnis von Major Alfred Haab, Kompaniekommandant ZSO (Zivilschutz Organisation) Albis sei hier ein Auszug aus dem Abschlussbericht der Übung vom Mai 2017 wiedergegeben.

«Der Bevölkerungsschutz Albis trainierte während drei Tagen gleich 12 mögliche Ereignisfälle. Unter dem Dach des Sicherheitszweckverbandes beteiligten sich 18 verschiedene Organisationen und Institutionen an den einzelnen Übungssequenzen. Zwei Polizeikorps, vier Feuerwehren, zwei Rettungsdienste, vier Zivilschutzorganisationen, die Samaritervereine der Region sowie die Verkehrskadetten fanden sich für diese gross angelegte Verbundübung zusammen.

Die Pioniere der ZSO Albis und der ZSO Oberfreiamt/AG rüsten sich im Auftrag der Feuerwehr Knonaueramt Süd gegen ein Hochwasser in Maschwanden. Die Flüsse Lorze und Reuss drohten das Grundwas-





Mit Phantom 3 Professional in 4K gefilmt: Lorze-Gebiet bei Maschwanden einmal trocken – einmal nass. Im kleinen Häuschen direkt an der Lorze wird es so langsam feucht, und auch Gebäude im nahen Grischhei-Gebiet können überschwemmt werden.

serpumpwerk zu überfluten. Mit einer Beaver-Hochwassersperre konnte der Schaden in Grenzen gehalten werden. Ein Nothilfegesuch der Feuerwehr Knonaueramt Süd löste eine weitere Zusammenarbeit zwischen der ZSO Albis und der ZSO Oberfreiamt/AG aus. Der Weiler Grischhei musste vor Hochwasser geschützt werden. Die Bewältigung wurde in Zusammenarbeit mit der Kantonalen Katastrophen Einsatzelement KKE Aargau gemeistert. Mit zusätzlichen Beaver-Elementen wurden 500 Meter Hochwassersperre aufgestellt. Am Abend entstand im Grischhei Maschwanden durch eindringendes Wasser ein Kurzschluss und löste einen Brand in der Scheune aus. Die anrückende Feuerwehr musste auf Grund der Hochwassersperre den Einsatz unter erschwerten Bedingungen durchführen. Nebst der Hauptübungsleitung stellt Major Alfred Haab mit der ZSO Albis die ganze Logistik sicher.»



Hier werden Beaver-Elemente, die aufgerollt transportiert und im Ernstfall mit Wasser gefüllt werden, übungsweise mit Luft aufgeblasen. Die mit Wasser gefüllten Beaver-Schläuche sind sehr schwer und bleiben auch bei gehörigem Wasserdruck an Ort und Stelle. Als Unterlage und Schutz vor spitzen Steinen dienen Vlies-Matten.



Nun wird das Grischhei-Strässchen mit Beaver-Elementen abgeriegelt, und es gibt für die Zeit der Übung kein Durchkommen mehr. Auch ein Teil der Viehweide wird durch die Beaver-Elemente vor Hochwasser geschützt.



Die Feuerwehr wurde gerufen, und bereits überqueren Feuerwehrleute die Passage über die Beaver-Sperre.



Aufgrund eines Kurzschlusses ist in einer Scheune ein (simulierter) Brand ausgebrochen, und die Feuerwehr muss einen Verletzten aus dem «brennenden Gebäude» retten. (Der Rauch stammt hier von einer leistungsfähigen Rauchmaschine...!)



Die hier vom Autor eingesetzte und bewährte Kamera-Drohne DJI Phantom 3 Professional (links) ist in Sachen Bildqualität bisher ungeschlagen. Die Nachfolgerin Phantom 4 Advanced+ (rechts) verfügt neu über eine Hinderniserkennung und ist damit fast «idiotensicher».



Gut ausgerüstete Feuerwehrleute kommen aus der «brennenden» Scheune mit einem Verletzten.



Das Hochwasser machte schon einige Male kurz vor diesen Bauernhäusern halt, und bereits wurden Keller überflutet. Durch die Beaver-Elemente kann dieser Bauernhäuser-Komplex bis zu einer Wasserhöhe von ca. 1,5 Meter geschützt werden. Kleiner Verbesserungs-Tipp: Wie diese Luftaufnahme es deutlich zeigt, haben die mitgebrachten Vlies-Matten nur für etwa die Hälfte der Beaver-Elemente gereicht...

Phantom 3 Proprobt Ernstfall

An diesem Tag kam meine nicht mehr ganz neue, aber bestens bewährte DJI Phantom 3 Professional gleich dreimal zum Einsatz: Am Morgen stellten die Pioniere das ganze Material bereit und legten die Matten, auf welche die Beaver-Elemente, vor scharfem Untergrund geschützt, verlegt werden sollten. Am Nachmittag waren ein reges Treiben und die endgültige Verlegung der Beaver-Elemente zu filmen. Am Abend dann der Höhepunkt mit einem Brandschutzeinsatz. Meine Phantom 3 Pro filmte in 4K. So konnte ich dann später zu Hause aus den Filmen hoch aufgelöste Fotos heraus kopieren, die immerhin das Format 4096 x 2160 Pixel haben.

Gespräche mit zwei Feuerwehrleuten waren sehr aufschlussreich. Einer sah meine Phantom 3 Pro und meinte: «Die musst du behalten, die ist besser als die Nachfolgerin, die Phantom 4». Ein anderer gab an, dass er ab und zu Drohnen-Fotoeinsätze mache, es sich jedoch nicht lohne, selber eine hochwertige und teure Drohne für nur seltene Einsätze zu kaufen. Also borge er sich jeweils eine Phantom 3 Pro beim Kollegen aus. Man stelle sich ein Ausborgen eines Kunstflugmodelles an einen Nicht-Modellflieger vor! Aber angesichts von GPS und Home Button ist der Betrieb einer Drohne auch für Nicht-Modellflieger offenbar kein Problem mehr.

Fazit

Mit diesem Bericht hoffe ich die vielerorts miese Stimmung gegen Kamera-Drohnen etwas aufgebessert zu haben, sodass sie nicht nur als lästige Störenfriede, sondern als sinnvolle Geräte betrachtet werden, die das Hobby Luftaufnahmen mit vertretbarem Aufwand zur Perfektion bringen können.

Hans Jürg Baum



ter- Warnungen:

Behälter mit Chemikalien nur für Kinder nicht zugänglichen Orten lagern! Nachahmung nur für Modellbauer empfohlen, welche die Mineralwasserflasche auch im angeheiterten Zustand von einer Spritflasche unterscheiden können!

Nun bin ich gespannt, wie lange es dauert, bis auf jedem Behälter mit kindersicherem Schraubverschluss der Vermerk zu lesen ist: «Es ist untersagt, Änderungen am Deckel vorzunehmen.»

Ruedi Schmid, MGThun



Un dimanche dans la ruche des Frelons

Le club des Frelons a organisé une journée découverte ce dimanche 27 août, destinée à faire découvrir notre hobby à tous, et quand je dis tous, c'est mieux que Tintin qui lui n'est réservé qu'à une élite de 7 à 77 ans. On attaquait par la tranche

jeunes et parents pour des vols en double commande, suivi de démonstrations en vol de divers modèles tous aussi diversifiés que superbes.

La troisième partie de chaque heure était réservée aux plus jeunes de 0 à 50 ans. On leur



Le 2 Piper Club de nos amis de Dorenaz.



Attention: Doudou aux commandes!



Photo souvenir: la fière propriétaire du Doudou montre sa carte d'embarquement.



Une diversité de modèles pour tous les goûts.



proposait un vol d'initiation pour leur Doudou si cher à leur cœur, idée juste unique et exceptionnelle de notre organisateur du jour, Alain Fontana. Il a édité des cartes d'embarquements et une photo souvenir de chaque enfant trônant devant le Piper Cub de leur choix avec le Doudou fièrement installé en co pilote. Les 2 Piper Cub étaient l'œuvre de nos

amis de l'amicale de Dorenaz que je profite de remercier aussi pour leur participation à la réussite de ce dimanche.

Voir les enfants suivre de leurs yeux grands ouverts la vie intrépide de leur Doudou faisant un vrai vol en avion est inexplicable! On signalera qu'aucun Doudou n'a eu d'accident et que tous se portent bien à ce jour.

On a profité aussi pour faire tester au public le vol en immersion depuis un petit drone muni d'une caméra. Ainsi, durant une trentaine de minutes, il a slalomé dans les tentes tout gentiment pour le plaisir de toutes et tous, petits et grands. Je n'ai pas encore parlé de l'accueil. Chapeau à toutes et tous pour votre dévouement et votre bonne humeur, réception

des pilotes, suivi d'un apéritif puis repas offert avant de se consacrer aux démonstrations durant toute l'après-midi.

Je ne sais pas quoi rajouter sauf que l'on se réjouit l'année prochaine d'y retourner avec un plaisir et une joie sans limite.

Philippe Viret

Naissance et évolution d'un pylône rétractable

Quel pilote de planeur n'a jamais ressenti la frustration de passer un après-midi au terrain à attendre un remorqueur? Je pense assez peu...

Afin d'éviter cette situation, c'est décidé, je vais équiper mes planeurs de pylônes rétractables! Vu que je ne conçois pas le vrai et le beau modélisme sans réaliser (selon ses capacités et ses moyens) des choses moi-même, j'ai décidé de développer un modèle original.

- Une cinématique à 2 mouvements sera utilisée pour limiter l'encombrement et la taille de la trappe
- 3 tailles d'hélices (AERONAUT 12×7, 14×8, 16×10) seront utilisables en ne changeant que le bras principal et le moteur
- Les mouvements seront obtenus grâce à des servos
- La mécanique sera réalisée

Cahier des charges

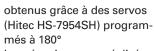
- Planeur entre 4,5 et 8 mètres selon l'échelle
- Accu entre 5 et 12 S
- Ouverture dans le fuselage assez petite pour ne pas devoir le renforcer
- Pas de trappes articulées compliquées à réaliser
- Simple et fiable
- Robuste

Choix des solutions

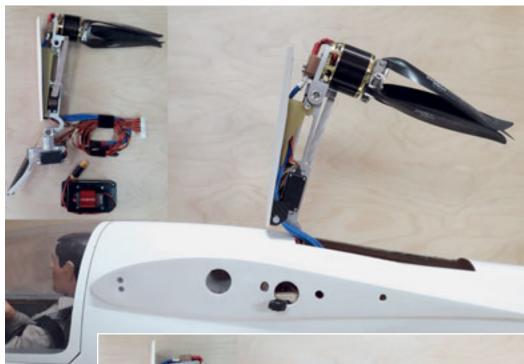
- L'hélice sera repliable et maintenue fermé par des ressorts de torsion afin d'éviter de devoir aligner les pales par rapport à la trappe
- Le moteur sera monté en propulsif pour pouvoir fixer la trappe unique sur l'avant du pylône



Pylône sur un Ka6.



en aluminium fraisé dans la masse



Pylône sorti.



Position intermédiaire.

Pylône rentré.



Moyeu avec pales repliables.

- L'alimentation électrique de la commande et des servos sera prise sur l'accu de propulsion en passant par un DCDC (Hitec Super Servos S-BEC)
- Les séquences d'ouverture et de fermeture ainsi que le contrôle des conditions de sécurité seront pilotées par un module ARDUINO couplé à des capteurs effet Hall.

Dessin et premier prototype

En premier lieu j'ai choisi le modèle qui servira aux premiers tests: un Blanik Eflite de 4,4 mètres. La taille de son fuselage et sa surface alaire généreuse (en plus, j'en possède déjà un...) ont guidé ce choix. Après un hiver de CAO et de divers essais, le proto est prêt pour les tests.

Fiche technique modèle 14 pouces

Poids total sans accus: 1325 g
Taille de la trappe: 60×195 mm

Moteur: Scorpion SII 4025-520KV

• Hélice: AERONAUT 14×8 tripale repliable

• Accus: 6S 5800 mAh

Variateur: Roxxy BL-CONTROL 9100-12 OPTO
 Taille mini du fuselage: hauteur 120 mm, largeur 68 mm,

longueur 290 mm

Fiche technique du modèle

Envergure: 5 mètresPoids: 11,6 kgFabricant: ECOTOP

• Développement de la partie mécanique: Claude Blanc.

Partie électrique: Ivan Modolo GAM Romont

Les premiers vols se sont tout de suite bien passés et n'ont pas amenés beaucoup de modifications à apporter aux pylônes suivants.

Modèle de présérie

Pour cette série de 10 pièces les améliorations sont les suivantes:

- 1 servo à la place de 2 pour le mouvement principal (compensé par un ressort de rappel plus gros)
- liaison entre le pylône et le boiter de commande sur connecteur
- simplification et diminution du nombre de pièces usinées
- développement d'une carte électronique dédiée

Après encore un hiver passé sur ce sujet, les premiers modèles sont prêts à être montés. Actuellement ils ont été installés avec succès sur 6 planeurs: LS8-18 6 m, ASW 28 4,2 m, Lunak 4,4 m, ASG 29 5 m, Ventus 2c 4,5 m, Ka-6 5 m.

Mise à disposition des plans et des données

Voilà le pylône fonctionne! Mais que faire maintenant? La réponse à cette question est l'article que vous lisez en ce moment. Le but est de faire vivre le projet le plus longtemps possible. Pour cela je vais mettre toutes les données nécessaires à la réalisation de ce dispositif (ou certainement d'une version améliorée!) à disposition. Alors si l'aventure vous tente n'hésitez-pas à me contacter:

claudeblanc@bluewin.ch

Heli La Tchaux - 3º édition

Samedi 26 août 2017, 07h30, tout est paré! Les croissants et le café attendent l'arrivée des pilotes. Le parc privatif, à leur intention, est fléché. Le comité d'organisation est serein, la météo s'annonce agréable. Vingt-neuf pilotes et une cinquantaine de modèles sont annoncés.

La veille, l'infrastructure a été montée avec l'aide des membres du club: cantine avec sa tente – aires séparées pour les pilotes et les visiteurs – tables d'exposition pour les pilotes – sonorisation – régie en bord de piste – wc chimiques et aussi le poste sanitaire tenu par Roland, notre ambulancier retraité. Il interviendra à une seule reprise pour une brûlure due à un accu court-circuité accidentellement.

Le vendredi soir, en compagnie de nos amis valaisans, arrivés avec mobil homes et remorques, nous avons partagé



Bell 206.

une excellente raclette accompagnée d'un non moins délicieux vin... valaisan!

À 10h00, la grande majorité des pilotes est sur place. Le président de l'Aéro Modèle Club des Montagnes (www. amcm.net) - Raphael Antille donne le signal du début des festivités par le traditionnel briefing. Les pilotes inscrivent leur nom sur une plaquette qu'ils viennent fixer sur une planchette à la régie. Nous savons à chaque instant qui va voler - et avec quoi. Au besoin, les pilotes sont avisés de l'imminence de leur slot de vol par la sono.

Toute la journée, les vols vont se succéder dans une ambiance détendue et sympathique. Les expériences s'échangent, les contacts se nouent ou se renforcent. À midi, la cantine fait son office avec mets chauds et boissons à prix modérés.

Vers 14h00, distribution des lots de la tombola mise sur pied grâce à l'appui de nos sponsors.

À 17h00, la manifestation se termine afin de permettre aux



R22.



Lama.

pilotes, ayant un long trajet de retour à effectuer, de prendre congé. Mais chacun peut continuer de voler s'il le désire.

Au terme de la journée, le comité d'organisation est satisfait. Tout s'est parfaitement déroulé hormis la sono qui nous a lâchés dans le courant de l'après-midi. Cela ne se reproduira pas!

Vous souhaitez voir un aperçu de la manifestation? Rendez-vous sur la page d'accueil de notre site www.amcm.net. Vous y trouverez photos et vidéos de cette journée.

Et finalement, si l'envie de nous rejoindre naît en vous, le quatrième Heli La Tchaux se tiendra sur notre terrain de La Chaux-de-Fonds le 24 août 2019. Nous avons en effet décidé de mettre sur pied cette manifestation tous les deux ans, en alternance avec le club d'aéromodélisme jurassien Delémont (www.amjd.ch) qui organise une manifestation similaire.

Aéro Modèle Club des Montagnes/Alain Spitznagel



Bell Huey II.

Qu'elle est belle la mécanique!

Bien que nos intérêts dans le modélisme soient différents les uns des autres, nous sommes tous sensibles aux mécanismes ingénieux et complexes. L'objectif du Warmato Day, organisé sur le terrain du GAM Aigle, est de réunir les amateurs de petites et grosses mécaniques.

Cette année, le samedi 23 septembre, de nombreux modé-



Pièces uniques ou de collection, à vapeur ou à explosion: de de quoi intéresser les modélistes mais aussi un plus large public.



Essais de moteurs sur le terrain, partage d'expériences entre passionnés de belles mécaniques.

listes se sont retrouvés sur le terrain avec leurs pièces d'expositions ainsi que leurs modèles volants. Qu'il s'agisse de systèmes de propulsion à vapeur, des incontournables COX ainsi que des moteurs en étoile, la diversité aura marqué et non la quantité. Une spécificité de cette rencontre est la possibilité de faire voler ces belles mécaniques en parallèle de l'exposition.

Le Warmato Day n'est pas seulement consacré aux moteurs mais plus généralement aux constructions mécaniques, ainsi si vous possédez de belles pièces ou avez réalisé des constructions mécaniques pour vos modèles, n'hésitez plus à venir partager vos œuvres. Rendez-vous en septembre 2018 au GAM Aigle.

Martin Reichert



Journée des Présidents de l'AéRo

Fondé sur le constat que l'association nationale et ses divisions régionales se résument malheureusement trop souvent à des séances et du secrétariat, l'AéRo a décidé d'organiser une journée de vols dédiée aux présidents des GAM romands. L'objectif étant de faire connaissance du pilote qui se cache derrière chacun des dirigeants de groupement en de-

hors du contexte formel des assemblées.

Le 7 octobre s'est tenue la deuxième journée des présidents romands sur le terrain du VRAM (Val-de-Ruz Air Model). Une dizaine de présidents arépondu à l'invitation avec également la présence de Christophe Petitpierre, notre contact pour l'aéromodélisme au secrétariat central de l'AéCS. Connaître personnellement son contact à Lucerne facilite grandement la communication et la compréhension

mutuelle lors des échanges avec le secrétariat.

Les vols se sont succédés et les échanges informels se sont poursuivis tout au long de la journée, le bilan est très positif! Nos remerciements aux orga-



nisateurs du GAM VRAM pour l'accueil et l'excellent repas de midi fait de spécialités du terroir: saucisson neuchâtelois, salade et vin du coin!

Martin Reichert, Président de l'AéRo







Flugmodell-Workshop für junge Flugbegeisterte

Bereits zum dritten Mal fand im Rahmen des Sommerferienprogramms der Gemeinde Elsau der Flugmodell-Workshop statt. Neun Jugendliche, darunter auch ein Mädchen, zwischen sieben und zehn Jahren trafen sich in der letzten Ferienwoche zum gemeinsamen Bau von Wurfgleitern.

Nach einer kurzen Einführung zum Ablauf des Tages wurde mit dem ersten Modell gestartet. Hierbei hat sich die Depron-Variante des OPITEC-Balsa-Gleiters bewährt. Die Schüler mussten bei den bereits ausgeschnittenen Bauteilen Kanten und Ecken abrunden und diese anschliessend mit UHU Por verkleben. Dabei wurden sie von Nils, einem erfahrenen jungen Wurfgleiterbauer und Helfer, tatkräftig unterstützt. Für manch einen waren die richtige Dosierung des Leims sowie das beidseitige Auftragen eine Herausforderung. Mit wasserfesten Filzstiften konnte anschliessend jeder sein Modell individuell bemalen und verzieren. Nach diesem ersten «Warmlaufen» erhielten die Teilnehmer den Bausatz des «Quicker» von aeronaut. Zuerst wurden alle Teile aus den Schablonen gelöst und in der richtigen Reihenfolge sortiert. Das für den Zusammenbau erforderliche Zubehör wie Leim, Schleifpapier und Trimmgewicht ist im Bausatz enthalten. Der mehrschichtige Zusammenbau des Rumpfvorderteils bildete den Start. Verschiedene Gewichte dienten nach dem Verkleben jeweils als Beschwerung für die Bauteile. Vor dem Mittagessen wurden dann noch Tragflächenteile leicht angeschliffen. Damit hatten sich die Teilnehmenden ihre Wurst vom Grill verdient. Während der Mittagspause hat die Workshopleitung Winglets und Flügel sowie Seiten- und Höhenleitwerk mittels Sekundenkleber miteinander verklebt (wir wollten ja bereits am Nachmittag mit den Modellen fliegen), da der Umgang mit diesem Kleber die Teilnehmer wahrscheinlich überfordert hätte. Am Nachmittag mussten der Rumpf verschliffen und die Flügel am Rumpf befestigt werden. Auch hierfür kam wie-



derum dickflüssiger Sekundenkleber zum Einsatz, zumal die meisten im Bausatz enthaltenen Leimtuben bereits fast leer waren. Es fehlte nur noch das Auswiegen der Modelle, bevor es dann zum gemeinsamen Wettfliegen auf die nahegelegene Schulhauswiese ging. Zuerst wurde das Gruppenfoto gemacht, und dann konnte es endlich losgehen mit dem Ausprobieren der Modelle.

Einige Teilnehmer konnten es kaum erwarten, und so wurde teilweise mit bis zu sechzehn Modellen wild durcheinandergeflogen. Die Krönung waren letztlich die beiden Wettläufe, wo jeder Teilnehmer je einen Flug mit seinen beiden Modellen absolvierte. Anschliessend gab es für jeden Piloten einen kleinen Preis. Stolz kehrten am späteren Nachmittag alle Schüler mit zwei selbstgebauten Modellen nach Hause zurück. Und wer weiss, vielleicht wurde mit diesem Tag beim einen oder anderen der Grundstein für eine Aviatik-Laufbahn gelegt.

Christoph Ulmann



20 Jahre Fesselfluganlage Hard 2000 mit Kooperation und Dialog zum Ziel

Vor rund 20 Jahren wurde die Fesselfluganlage Hard 2000 in Untersiggenthal AG in Betrieb genommen. Seither wird sie rege genutzt. Dass die Anlage gebaut werden konnte, ist der Initiative von René Berger, dem ehemaligen Swissair-Piloten und passionierten Fesselflieger, zu verdanken. Er hat es geschafft, in Zusammenarbeit und in unermüdlichen Gesprächen mit allen Betroffenen eine Lösung zu finden, die nicht nur für den Modellflug von Nutzen ist.

Die Geschichte von Hard 2000 beginnt eigentlich viel früher in einer Waldlichtung oberhalb Untersiggenthal. René hatte dort zusammen mit weiteren Modellfliegern ein Stück Land gepachtet und wollte darauf eine einfache Fesselfluganlage errichten. Ein Baugesuch für einen betonierten Viertelkreis und ein kleines Clubhaus wurde 1996 eingereicht - von der Gemeinde aber abgelehnt. Die Gemeinde zeigte sich aber kooperativ und verwies als Alternative auf das brachliegende Industriegelände im Hard. Dieses war im Baurecht an eine Firma vergeben, die es aber nicht selbst nutzte, sondern an lokale Bauern verpachtet hatte. Die Firma hatte gegenüber einer Fesselfluganlage nichts einzuwenden, vorausgesetzt dass bei Bedarf das Gelände wieder freigegeben würde (ist inzwischen kein Thema mehr). Auch die Landwirte waren positiv

eingestellt. Und der Natur- und Vogelschutz-Verein Untersiggenthal, bei welchem René auch Mitglied ist, konnte mit der Idee überzeugt werden, einen Wall um die Anlage aufzuschütten und mit einheimischen Gebüschen zu bepflanzen. Diese sollten gleichzeitig als Lärmschutz wirken.

Nach vielen Anfragen, Planvarianten und Überzeugungsgesprächen konnte René ein



René Berger – mit Kooperation und Dialog hat er Hard 2000 möglich gemacht.

neues Baugesuch einreichen. Es beinhaltete einen Viertelkreis mit Hartbelag, eine kleine Clubhütte, ein chemisches WC und eine kurze Piste für R/C-Modelle. Zur grossen Freude wurde dieses Gesuch bewil-

Natürlich musste auch die Finanzierung geregelt werden: Renés Vorschlag, jeden spendierten Beitrag zu verdoppeln, fiel nicht auf taube Ohren. Viele Modellflieger griffen zum Teil tief in die Tasche und somit auch René. Sogar vom Naturund Vogelschutz-Verein wurde ein ansehnlicher Betrag gespendet. Und der Hartbelag-Kreis wuchs mit jedem Franken, der hereinkam, bis er vollständig finanziert war. Mit dem Bau konnte bald begonnen werden. Dabei mitgeholfen haben Mitglieder der MG Untersiggenthal-Turgi, der Segelfluggruppe Zürich und weitere Kollegen. Auch Renés Frau Monique legte zünftig Hand an.

Am 27. März 1997 war das Ziel erreicht, die Anlage Hard 2000 konnte in Betrieb genommen werden. Hurra! Im August folgte die offizielle Einweihung mit einem besonderen Ehrengast aus den USA: Bob Palmer, Fesselflug-Pionier aus den 50ern, Vollblut-Aero-Dynamiker von Lockheed, glänzender Modellflieger und Flugzeugkonstrukteur - kurz: eine Legende! Gleichzeitig fand auf der Anlage der erste Fesselflug Akrobatik World-Cup, organisiert vom Modellbau Zirkel Basel, statt.



Fesselfluganlage Hard 2000 in Untersiggenthal.



Seit der Eröffnung 1997 werden auf Hard 2000 internationale Wettbewerbe durchgeführt (Bild aus den Anfängen).

Eine den internationalen Anforderungen gerechte Anlage brachte in der Folge viele Könner nach Untersiggenthal. So zum Beispiel die Fesselflug-Nationalmannschaft der USA, die auf der Durchreise an die Weltmeisterschaft in Ungarn einen mehrtägigen Stopp im Hard einschaltete. Auch die regelmässig durchgeführten World-Cup-Wettbewerbe wurden von Teilnehmern aus allen Kontinenten besucht.

Unerfreulich war dann aber, dass gegen den Modellflugplatz von 45 Leuten aus dem benachbarten Stilli eine Klage wegen Lärmbelästigung erhoben wurde. Doch René gab nicht auf. Er besuchte alle 45 Unterschreibenden und fand heraus, dass eigentlich nur drei wirklich gegen die Anlage waren. Die anderen hatten nur unterschrieben, weil ein Verwandter oder Bekannter auch unterschrieben hatte. Zur Beurteilung der Klage führte das Bauamt des Kantons Aargau eine Begehung der Anlage inklusive Lärmmessungen durch. René wurde dabei fachmännisch unterstützt von Emil Giezendanner vom SMV. Die Messungen ergaben, dass sich



Die Amerikanische Fesselflug-Nationalmannschaft trainierte auf Hard 2000 (Bild von 1998).

die Lärmemissionen unter der lokalen Norm und auch unter der vom Aero Club der Schweiz erlassenen Norm bewegten. Die Klage war somit gegenstandslos. Trotzdem liess sich ein Kläger nicht beruhigen. Alle folgenden Gespräche halfen nichts, und es folgte ein unschönes Ende: Der Mann kam

auf die Anlage, entwendete und beschädigte ein Modell und sprach heftige Drohungen aus. Dafür wurde er zu einer zünftigen Busse und Schadenersatzsumme verurteilt. Auch die Kosten für den Rechtsstreit wurden ihm angelastet.

Über Hard 2000 kann aber vor allem viel Erfreuliches berich-

tet werden: Die Anlage dient nach wie vor als ausgezeichneter Trainingsplatz für Fesselflieger und ist Schauplatz internationaler Wettbewerbe. Das Besondere daran ist aber, dass sich mittlerweile nicht nur die Modellflieger über die Anlage freuen, sondern viele weitere Nutzer. So hat sich eine tolle Zusammenarbeit mit dem nahe gelegenen Sport- und Fitness-Center GoEasy entwickelt und «Jugend und Sport» kann bei externen Aktivitäten die Anlage nutzen. Im Gegenrecht können die Fesselflieger mit Indoormodellen in den GoEasy-Hallen fliegen. Regelmässig finden Grillfeste auf dem Platz statt und Familien aus der Umgebung, die zu Fuss oder mit dem Velo vorbeikommen, freuen sich über den Betrieb auf der Anlage. Im Juli 2017 wurde auf dem Platz sogar ein Zirkuszelt für den Behindertensport aufgestellt. Eine Woche lang wurde ein Zirkusprogramm mit Behinderten eingeübt, um es dann am Wochenende Angehörigen und Gästen in herzerwärmender Weise und voller Lebensfreude vorzuführen. Und manchmal, an Abenden mit klarem Himmel, wird ein kleines Teleskop aufgestellt, um



Hard 2000 heute: Grillplausch im Frühling.



Die internationalen Wettbewerbe auf Hard 2000 haben Tradition.

Interessierten das Sternengewölbe näherzubringen. Auch die Vogelwelt ist an diesem heimeligen Ort herrlich zu beobachten. Selbst im Briefkasten neben der Tür der kleinen Clubhütte nisten fast jährlich Blaumeisen.

Die Anlage muss natürlich auch unterhalten werden. Dafür bezahlen Mitglieder einen Jahresbeitrag. Auch Gönner und Modellflug-Geschäfte tragen etwas bei. Der Rest wird von René Berger grosszügig privat finanziert. René findet auch immer wieder Gelegenheiten, um notwendiges Material günstig zu beschaffen. Zudem werden Bau- und Repa-

raturarbeiten mit tatkräftiger Hilfe von Fliegerkollegen und seiner Frau Monique weitgehend selber gemacht.

Hard 2000 – eine Erfolgsgeschichte! Sie zeigt, wie man mit Ausdauer, Dialog und Zusammenarbeit mit Behörden und Betroffenen fast Unmögliches erreichen kann. René hat hier für die schweizerische Modellflug-Szene wirklich ein Exempel statuiert.

Dafür gebührt ihm ein grosser Dank!

Fachkommission Fesselflug, im Dezember 2017



Die Anlage dient auch Jugend und Sport bei Outdoor-Events...



... und dem Behindertensport für das Aufstellen des Zirkuszeltes!



Hard 2000 als idyllischer Flecken im Herbst...



... und im Winterschlaf!

Impressionen von drei Tagen «Young Pilot Days»

beim Modellflugverein Bassersdorf

In gemeinsamer, sehr erfolgreicher Zusammenarbeit mit einigen hochmotivierten Helfern vom Modellflugverein Bassersdorf beendeten wir am Freitagabend die drei Tage dauernde Jugendarbeit mit der Bezeichnung «Young Pilot Days». Im Beisein und unter Teilnahme der Eltern der Jugendlichen konnten wir mit einer grosszügig organisierten Grillade – alles, was das Herz begehrte, war vorhanden die bei uns erstmals in dieser Form durchgeführte Jugendförderung im Bereich Modellbau abschliessen.

Die ersten Schritte sind vollendet, aber es muss mit der Schulung und dem ganzen Kennenlernen der Modellfliegerei mit den *«Young Pilots»* weitergehen. Wir haben uns ganz klar zum Ziel gesetzt, dass wir aus den 9 Teilnehmern gute und später auch erfahrene Modell-

flugpiloten gewinnen. Über einen Beitritt in den Verein würden wir uns sehr freuen, die Wege dazu sind geebnet.

Damit wir dieses Ziel erreichen können und werden, haben sich einige Leiter für weiteren Flugunterricht auf dem Flugplatz zur Verfügung gestellt. Wir wollen bis zu den Herbstferien mit den «Jungs» weiter arbeiten, jeweils stehen Mittwochnachmittage oder auch Samstage zur Verfügung. Es sollten sich je zwei Kollegen zusammen absprechen und mit einem der Leiter Kontakt aufnehmen. Aufruf an die Teilnehmer: Macht Gebrauch davon und nehmt das Angebot entge-

Die nachstehenden Impressionen sollen in Kurzform einen Überblick der vergangenen drei Tage vom Mittwoch bis Freitag vermitteln.

Der erste Tag führte alle, inklusive uns Leitern, an die Mach-







barkeitsgrenze. Ein vollgefülltes Programm mit pünktlichem Start um 8.30 Uhr, liess keinen Wunsch offen und zeigte nach kurzer Zeit die erhoffte Motivation und Begeisterung der Kursteilnehmer.

Die interessante, aussagekräftige Präsentation von Dom Escher mit einzelnen Elementen zur Herstellung eines Flugzeuges liess die Teilnehmer so richtig in Fahrt kommen, und viele individuelle Ideen wurden entwickelt, alles ist geflogen, auf dem Rücken oder im Looping.

Der Zusammenbau des Modells liess die Augen der «Young Pilots» immer mehr leuchten: Erstmals sein eigenes Flugzeug in den Händen zu halten, was für ein Gefühl!

Dann wurde es immer anspruchsvoller, der elektronische Einbau, die ersten Programmierschritte, das Kennenlernen der Steuerung mit all den vielen von Bruno vorgeführten Funktionen, die weiteren Ausbaustufen für Differenzierung, Thermik-, Speed- und Landefunktionen, Programmierung des Lehrer-Schüler- Modus, das war schon sehr viel und hat manch einem der Teilnehmer die Augenlider schwer

gemacht. Aber alle haben durchgehalten. Bravo!

Genau nach Plan dislozierten wir am Donnerstag um 11.00 Uhr auf den Flugplatz, wo wir uns wieder mit dem Zusammenbau der Modelle befassten. Ab 13.30 Uhr konnte mit dem Betrieb Lehrer-Schüler begonnen werden, das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite.

Unter kundiger Anweisung der fünf Leiter wurden die Teilnehmer instruiert und mit der Steuerung im Flugbetrieb vertraut gemacht. Mit grossem Einsatz konnten alle Teilnehmer bis am Abend viele Flüge absolvieren und die ersten Erfahrungen sammeln. Der ganze Betrieb ging ohne besondere Vorkommnisse, ohne Abstürze, vor allem ohne Verletzungen vorüber, zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer.

Am Tag drei stand ab 9.00 Uhr «Weiterfliegen» auf dem Programm. Das wunderschöne Wetter liess einen intensiven Flugbetrieb zu, gewisse Fortschritte bei den Steuerbewegungen konnten freudig festgestellt werden. Die jungen Piloten wurden zusehends mutiger und flogen schon in weitere Entfernungen, nicht immer

ganz so einfach, die Fluglage noch richtig zu beurteilen, kein Problem, der Lehrer macht das schon.

Das hat dann halt auch nicht immer funktioniert, die Folge davon: ein abbruchreifer Easyglider. Das gehört zum Modellfliegen, jeder Anfang ist schwer, durch Übung wird es einfacher.

Bis zum Eintreffen der Eltern von den «Youngstern» um ca. 17.00 Uhr wurde intensiv geflogen. Ganz stolz präsentierten sie die gemachten Fortschritte im Alleinfliegen, einige landeten ihr Modell selber auf der Piste. Nicht ohne Applaus der Eltern. Es hat wirklich Spass gemacht, wie sich die Jungs ins Zeug gelegt haben und sich voll motiviert mit den Errungenschaften im technischen sowie auch im fliegerischen Bereich auseinandergesetzt haben.

Wir haben alle unser Bestes gegeben, eine tolle Erfahrung bleibt zurück, die Erinnerungen an diese drei Jugendtage bleiben bestehen und lassen uns hoffen, dass eine Fortsetzung im nächsten Jahr wieder zustande kommt. Vieles hängt vom weiteren Ausgang der ersten Durchführung ab.

Die Organisation sowie auch die Durchführung der Jugendförderung: «Young Pilot Days 2017» war sehr zeitintensiv und verursachte einen relativ grossen Aufwand.

Ich danke allen meinen Kollegen ganz herzlich für den grossen geleisteten Einsatz während der ganzen Durchführung, dies vor allem während der beiden Tage als Leiter auf dem Flugplatz. Weiter danke ich allen hinter und vor der Kulisse, die in irgendeiner Form zum guten Gelingen der drei Tage «Young Pilot Days» beigetragen haben.

Ich wünsche Euch allen eine gute, erfolgreiche Zeit und freue mich darauf, bald über weitere Fortschritte unserer «Young Pilots» berichten zu können.

















Ferienpass 2017 Wattenwil

Die Modellfluggruppe Westamt-Uetendorf baute im eigenen Baulokal mit neun Jungs den Starter von Insider-Modellbau Zollikofen, entwickelt durch die Stiftung Dammweg in Biel.

Das Modell ist in bester Qualität «gelasert», sodass der Starter in drei Tagen flugfertig war

Am Montag, den 10. Juli um 9.00 Uhr war Baubeginn. Fleissige Hände bearbeiteten die gelaserten Baubrettchen sorgfältig. Es wurde in zwei Gruppen gearbeitet, eine Gruppe baute den Rumpf des Modells, die andere das Höhen- und

Seitenleitwerk sowie das Flächenzwischenteil. Auf vorbereiteten Baulehren wurden die Teile exakt zusammengefügt und verleimt. Die jungen Leute waren motiviert und interessiert, und die gemeinsame Zeit war geprägt von geselligem Zusammensein.

Am Schluss wurden alle fertigen Modelle mit Porenfüller behandelt, lackiert und ge-









Dem Modell wurde eine Multiplex SX-Smart eingebaut.

schliffen und zum Teil auch noch bemalt. Leider fiel das Einfliegen der Modelle am Mittwochnachmittag dem zu starken Westwind zum Opfer. Hans Kühni und Anton Humbel hatten den Starter in den Dolomiten am Segelfluglager mit dabei, um das Modell auch bei starkem Wind zu testen. Über die sehr guten Flugeigenschaften des Starters waren alle sehr erfreut, machte der Starter doch sowohl bei leichten als auch bei starken Windböen alles mit!

Gute Modellpiloten können den Schwerpunkt von 60 mm auf 70 mm verschieben, so wird der Starter noch leistungsfähiger – aber auch ein bisschen heikler!

Toni Humbel



Starter vor eindrücklicher Kulisse der Marmolata und Tofane auf 2400 müM.



Zwischen den Bäumen auf dem Hornusserplatz war es zeitweise fast windstill, so konnten die Modelle doch noch gestartet und eingeflogen werden.

Der MFS-Stiftungsrat «entlässt» Peter Germann

in grosser Dankbarkeit

Durch den Wechsel in der Führung des Schweizerischen Modellflugverbandes SMV ist auch eine Rochade im MFS-Stiftungsrat notwendig geworden. Der bisherige Präsident des SMV Peter Germann tritt zurück und wird durch den neuen SMV-Präsidenten Adi Eggenberger abgelöst.

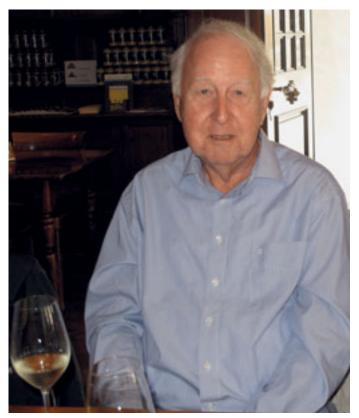
Kleine Abschiedsfeier in St. Gallen

Peter Germanns langjährige wertvolle Mitarbeit im MFS-Stiftungsrat nochmals ganz herzlich zu verdanken, war die ldee des familiären Anlasses – für Stiftungsräte mit Partnerinnen und mit einer feinen Stadtbesichtigung. Peter hat im Rahmen der Stiftungsgründung insbesondere in der Gestaltung der vertraglichen Zusammenarbeit zwischen SMV und MFS geholfen, den Grundstein für ein gutes Funktionie-

ren zu legen. Während seines langjährigen Wirkens im Stiftungsrat hat er nicht nur die Interessen des SMV vertreten, sondern auch der Stiftung selber mit seiner grossen Erfahrung als internationaler Modellflugsportler, Unternehmer und vielseitig interessierte Persönlichkeit grosse Unterstützung mit vielen Inputs geleistet. Damit hat er – ganz besonders in der Startphase – der MFS-Stiftung sehr geholfen.

Auch eine Neueintritts-Feier

Schön, dass der neue SMV-Präsident Adi Eggenberger, der nun den SMV im Stiftungsrat vertritt, am Anlass in St. Gallen ebenfalls anwesend sein konnte. Im Namen der Stiftung wünschen wir ihm viel Freude und interessante Arbeiten.



Peter Germann nimmt Abschied im MFS-Stiftungsrat.



Region BOW

Staffelwettkampf von Riggisberg

Am schönen Spätsommertag vom 23. September führte die Modellfluggruppe Riggisberg den Staffelwettkampf zum 3. Mal durch. Es war wieder eine leichte Zunahme zu verzeichnen, heuer waren neun Staffeln am Start. Auffallend war die sympathische Truppe der MG Kulm, sie waren eine der zwei mit acht Flugzeugen. Sie flogen mit ihren gelben Stearmen-Doppeldeckern recht risikoreich, so gab es bei ihnen nach jedem Durchgang Reparaturen.

Morgens um 9 Uhr ging es los, am Briefing erklärte unser Präsident nochmals die nicht ganz einfachen Regeln. Dank den drei fachkundigen, erfahrenen Punktrichtern, Regina und Jürg Schmitter und der einheimische Roger Moser, ging die Bodenbewertung der Staffeln zügig voran. Da wurde auf verschiedene Details geachtet, sei es an den Modellen oder Piloten. Diese Bewertung wird natürlich in die gesamte Wertung einfliessen, sprich möglichst dieselben Modelle, Pilotenauftritt, Tenue. Auffallend war, dass praktisch jede Staffel zu Musik flog, was, wenns passt, ein paar extra Punkte gibt, es passte nicht immer! Man hörte schon im Vorfeld, dass die



Farbenfrohes Worb.

verschiedenen MG eifrig am Trainieren waren. So packte es auch uns, die ältere Equipe der Riggisberger, das letztjährige Debakel war nicht vergessen. Es wurde die Woche vorher jeden Abend trainiert, optimiert,

ausprobiert, der Fortschritt der Staffel «The Trojan Legends» wurde mit jedem Tag sichtbarer. Die Abläufe und Figuren gingen in Fleisch und Blut über. Nichts mehr wurde dem Zufall überlassen. Das Ziel war, dass

wir unsere PC-21-Jungs in die Schranken weisen konnten, zu oft wurden wir belächelt... Ein Stück vom Kuchen wollte auch die erfahrene Stega-Mustang-Staffel von der MSV Stet-

ten haben. Dass die auch trai-



Die Jets.



PC 21.

AUS DEN REGIONEN/VEREINEN





Nurflügel- und Porterteam Grosshöchstetten.

niert hatten, sah man sofort, die zeigten sehr harmonische Flüge. MG Grosshöchstetten war mit zwei Staffeln anwesend, einmal mit sieben Pilatus Portern und eine 3er-Staffel mit selbstgemachten Nurflügel-Modellen. Die farbenfrohen Piloten der MG Worb starteten mit 4 AT-6.

Es wurden drei Durchgänge geflogen, da gab es natürlich schon diesen oder jenen Zwischenfall. So verschwand auch eine PC-21 in der weit und breit alleinstehenden Tanne. Das Favoritenteam war leicht geschockt. In der Mittagspause wurde rasch ein Ersatzpilot auf die Reservemaschine umgeschult, der junge Kevin machte dann seine Sache sehr gut. Das ad hoc zusammengestellte Jet-

Team der Einheimischen verlor schon beim Start ein Venom. Es fielen, nach Zusammenstössen, auch Porter und Stearmens zu Boden, eifrig wurden die kleinen Schäden repariert, damit man für den nächsten Durchgang wieder vollzählig war. So gesehen, hat der Anlass den richtigen Namen, nämlich Wettkampf, nicht Staffeltreffen. Das Schlussbouquet der gesamten Staffel durfte auch dieses Jahr nicht fehlen, ich glaube, 27 Flieger waren in der Luft. Auf die Rangverkündigung war man schon ein bisschen gespannt, «The Trojan Legends» gewannen verdient, die Freude bei Fido, Kevin, Stoff, Pit, Zeichner und Huck war riesig.

Ueli von Niederhäusern



«The Trojan Legends».



Teppichetage.



Grossaufmarsch der Kulmer.



MG Stetten.

Mit der Bücker zu Besuch

Einer Einladung des Modellflugvereins Pfäffikon folgend erschienen rund ein Dutzend Bücker-Liebhaber auf dem Modellfluggelände. Wie es zu einem Meeting mit Oldtimern gehört, war freies Fliegen, Fachsimpeln und Geniessen bei einem guten Schluck Hauptsache. Nicht alle kamen in die Luft, was der Sache nicht schadete, da bei dieser Gelegenheit der Fehlersuche ein vertiefter Blick in die Geheimnisse der «Innereien» erlaubt war. Wer seine wunderschöne Maschine am blauen Himmel vorführte, durfte mit Applaus rechnen. Dass sogar der mehrfache Scale-Weltmeister Andreas Lüthi der Einladung Folge leistete, ehrt den Organisator.







Die Mystik der Montage.



Wichtiger Testlauf.





Schönheit der Technik.



Weltmeistermodell von Res Lüthi.



Strahlende «Bückerianer».





37



25. Alpines Jugendmodellfluglager

Mit grosser Freude betrat man am Samstagmittag das Baulokal und die ersten Arbeitsplätze wurden ausgesucht. Wer alles ausgepackt sowie eingeräumt hatte, konnte nun auch schon das Zimmer beziehen. Zum grossen Glück gab es ein 10-Uhr-Abendruh-Zimmer und ein 11-Uhr-Abendruh-Zimmer, jedoch war dies nicht bei allen eine Freude. Um 16 Uhr, nach einem kurzen Appell, wurde das 25. Lager durch Martin Rieder offiziell eröffnet.

Wetter motiviert zum Gleiterbau

Nach anfänglich besten Bedingungen verhinderten später Nebel und Regen regelmässiges Fliegen. Uns störte das nicht so sehr, denn so fing der Spass erst richtig an. Vom Montag an konnten wir endlich die Gleiter bauen. Zuerst wurde alles genau erklärt, was ich persönlich super fand. An-

schliessend wurde das Material für den Rumpf ausgeteilt. Von da an konnten wir selber arbeiten. Diejenigen, die schon die letzten paar Jahre im Lager waren, nahmen sich viel Zeit und begannen erst am Dienstag oder sogar erst am Mittwochabend. Am Dienstagmorgen bekamen wir auch noch das Material für die Flügel sowie das Höhen und Seitenleitwerk. Am Abend konnten wir schon die ersten Dekorationen und Bemalungen an den Gleitern anbringen. Dies machte, glaube ich, allen am meisten Spass, denn es entstanden die kuriosesten, schönsten und speziellsten Gleiter, die ich je gesehen habe. Am Freitagmorgen wurden dann die Gleiter zum ersten Mal einge-

Dabei wurden die richtigen Schwerpunkte gesucht sowie die ersten Abänderungen und Reparaturen vorgenommen. Aber natürlich gab es auch einige Gleiter, die so gut geflogen sind, dass man ziemlich wandern musste, um sie zu bergen.

Zum grossen Finale

Am Nachmittag waren alle bereit, ausgerüstet mit Windjacke, Wanderschuhen und Gleiter fürs «Känteli» zum grossen Finale. Sandro Bosshard, auch Bossi genannt, nahm den grossen Windsack, und wir 19 Jugendliche liefen mit ihm zusammen ans «Känteli», in der Hoffnung, dass jeweils der eigene Gleiter am besten fliegt. Der Reihe nach stellten sich alle Gleiterpiloten an die Kante und schmissen ihren Gleiter in die Lüfte. Es gab viele, die wirklich gut geflogen sind, aber auch einige, die kaum fünf Sekunden in der Luft waren. Die Regeln waren klar, jeder hatte zwei Läufe. Wenn die Gleiter weniger als drei Sekunden flogen, konnte man bis zu dreimal nachstarten, danach wurde man disqualifiziert. Die ersten Gleiter flogen hoch in die Lüfte; einer von ihnen war meiner.

Jedoch hatte ich leider ein wenig Pech, weil mein Gleiter direkt in einen Betonpfosten flog und dabei leicht beschädigt wurde. Nun packte mich – als einzigem Mädchen – der Ehrgeiz, und so flickte ich kurzerhand mit Tape meinen Gleiter, denn ich musste doch die Ehre der Frauen verteidigen. Zum Glück ging im ersten Durchgang kein Flieger verloren oder gross kaputt.

Wär het jetz ächt gwunne?

Der Abend rückte schnell näher, und so wurde zum Glück diese Frage rasch beantwortet. Wie im Vorfeld schon ein bisschen vermutet, wurde Frédéric Rehfisch Erster. Gratulation! Nun kam aber etwas ganz Unerwartetes, denn als zweiter Name wurde meiner genannt.







Mit dem hatte ich überhaupt nicht gerechnet, aber ich war natürlich überglücklich und auch stolz auf mein Resultat. Ich habe nämlich meinen Gleiter nicht komplett nach der Anleitung gebaut, sondern liess meine eigene Kreation einfliessen. Ich durfte mir einen super Preis aussuchen, und zwar einen tollen Fliteworkflieger, welcher mir sehr viel Spass bereitet. Obwohl ich mit meinem Resultat sehr zufrieden bin, hoffe ich darauf, im nächsten Lager mein Resultat zu verbessern und auf den ersten Platz zu «fliegen».

Die Woche verging wie im Flug und das Lagerende nahte schon wieder.

Am Samstag, 10.00 Uhr, verabschiedete sich unser toller Lagerleiter Martin Rieder von uns jugendlichen Lagerteilnehmern mit etwas Wehmut. Aber alle freuen sich schon wieder auf

das Lager 2018. Herzlichen Dank dem ganzen Lagerteam für die tolle Organisation und Betreuung!

Carina Kindler, MG Münchenbuchsee

Region NOS

Projekt F5J-Junioren-Schweizer-Meisterschaft

Von der Jugendförderung zum Jugend-Wettkampfsport

Young SilentWings 2017

Seit einigen Jahren werden in der Region NOS in den Ferien im Fliegermuseum an drei Tagen RC-Elektro-Modelle gebaut - teilweise gar selber konstruiert und, falls die Zeit dazu reicht, grad auch noch geflogen. Da immer mehr Vereine ähnliche Jugendprojekte aufgleisen, hat sich das diesjährige Projekt ganz auf die Sportförderung - genauer gesagt auf die Vorbereitung für das Wettbewerbsfliegen - konzentriert. Der Erfolg hat unsere Erwartungen übertroffen.

Evaluation eines F5J-Seglers

Was am Anfang schwierig schien, vereinfachte sich rasch, als es um den Liefertermin des Modells ging. Der Grafas MAXI des tschechischen Herstellers Topmodel blieb schliesslich als einzige Möglichkeit übrig. Das schöne RC-Segelmodell bringt voll ausgerüstet etwa zwei Kilogramm auf die Waage und ist damit mit seinen circa 30 g/dm² Flächenbelastung gut für die F5J-Wettbewerbskategorie geeignet und für den Jugendbetrieb robust genug.

Ausrüsten der Modelle

An drei Tagen ein solches Modell flugfertig auszurüsten funktioniert nicht ohne genügend erfahrene Instruktoren sowie gewisse Vorbereitungen. Wir hatten das Glück, dass einer unserer sehr erfahrenen Helfer schon vorher die Motorspanten eingeleimt hatte. Da wir die Servos über das FUATAB-SBUS anschlossen, wäre es vorteilhaft gewesen, diese ganzen Arbeiten (Adressierung) schon zum Voraus zu bewerkstelligen, was leider infolge kurzfristigerTermine nicht möglich war. Das Einbauen der einzelnen Komponenten der Steuerung und des Antriebs

setzt ein hohes Konzentrationsvermögen der Teilnehmenden voraus. Lötstellen haben sich während der Trainings immer wieder als Schwachstellen erwiesen. Auch hier könnten mit einer noch detaillierteren Verkabelungsplanung Verbesserungen erreicht werden.



Einfliegen und Training

Der Trainingsplan war schon beim Projektstart weitgehend festgelegt, was eine vorherige Anfrage bei den Vereinen für die Benutzung der Fluggelände erfordert. Wie dies generell im Jugendsport der Fall ist, war es auch bei uns nicht möglich,



Volle Konzentration schon beim Ausrüsten.



ohne einige (entschuldigte) Absenzen durchzukommen. Es hat sich gezeigt, dass es sich lohnt, über die ganze Saison eine Teilnehmer- oder Absenzenliste zu führen. So könnten zum Beispiel für Junioren mit den meisten Trainingsbesuchen Preise verliehen werden.



Höchste Konzentration beim Fliegen.

Wettkampfsport erfordert klare Strukturen

Während im täglichen Flugbetrieb in einem Modellflugverein, wo jeder sein Mitmachen nach eigenen Bedürfnissen und Möglichkeiten ausrichten kann und sich auch die Junioren innerhalb der Vorschriften frei ihrem Hobby widmen dürfen, ist im Wettkampfsport mit Junioren eine eine etwas andere Arbeitsweise vorteilhaft. Hier darf nicht jeder seine Ratschläge erteilen und Tipps weitergeben. Denn im Wettkampfsport funktioniert das Jedermann-Prinzip nicht. Gegenteilige Empfehlungen und widersprüchliche Anweisungen sind schädlich und verunsichern. Wie heisst es doch so treffend - mit den zu vielen Köchen...?



Das erste Training bestand aus Einstellen.

Im Jugend-Wettkampfsport – im Gegensatz zum vereinsinternen freien Flugbetrieb – sind möglichst klare Verhältnisse unabdingbar. Es braucht eine Bezugsperson als Ansprechpartner und Vertrauensperson. Sie ist die Schaltzentrale und entscheidet über die

Arbeit wie Trainingsplätze und Termine, Art und Anzahl der Trainings usw. Man stelle sich einmal die Arbeit z.B. mit Fussballjunioren vor, wo sämtliche Vereinsmitglieder – selbstverständlich gut gemeint – dreinreden, Termine und Techniken zum Besten geben. Da unser

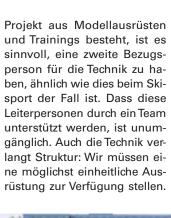


Der Umgang mit einer Vielfalt an Modellen und technischen Ausrüstungen würde die Trainings unnötig belasten und vom Fliegen ablenken.

Fazit

Das Ausrüsten und Trainieren von Junioren zum Wettbewerbspiloten stellt eine ganz beträchtliche Abweichung zur bisherigen Jugendarbeit dar. Wir bieten auf der einen Seite ein Stück sportlicher «Chancengleichheit» mit Material und Trainings und fordern auf der anderen Seite ein gutes Mass an Einsatz und Zuverlässigkeit ein. Wenn wir Verantwortlichen in der Jugendarbeit diesen wichtigen Unterschied nicht anerkennen können, wird sich das Ganze verflachen und für das Fördern des Wettbewerbsfliegens bedeutungslos. Und schliesslich muss eine klare Zielsetzung bestehen, wie z.B. die Beteiligung an der Schweizer Meisterschaft oder das Mitmachen in der Nationalmannschaft.

Mir ist klar, solche Projekte sind aufwendig. Sie sind nicht billig und schon gar nicht ohne genügend kompetente Helfer zu haben. Ich möchte deshalb allen, die zum guten Gelingen beigetragen haben, sei es als Instruktoren und Trainer oder zur finanziellen Unterstützung von Region und SMV, ein grosses Dankeschön aussprechen.







Keiner zu klein, um Wettbewerbspilot zu sein.



Schon bald gehts los.



Region NWS

Ground-FLARM im Fricktal: Mehr Sicherheit im gemeinsamen Luftraum

Mit einem Ground-FLARM und einer Vereinbarung mit dem Flugplatz Schupfart regelt die Modellfluggruppe Basilisk ihren Flugbetrieb, obwohl ihr Modellflugplatz auf dem Sissler Feld in der 5-km-Zone von Schupfart liegt.

Seit 1968 betreibt die Modellfluggruppe Basilisk auf dem Sissler Feld einen Flugplatz. Das wurde möglich, nachdem der AeCS Regionalverband Fricktal 1966 mit den manntragenden Flugzeugen vom Sissler Feld auf einen neuen Flugplatz oberhalb Schupfart gezügelt war. Anfang 1995 trat eine Verordnung des UVEK in Kraft, dass in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines Flugplatzes Modellflugzeuge nur betrieben werden dürfen, wenn vom betreffenden Flugplatzleiter eine Ausnahme bewilligt wird. Als uns bewusst wurde, dass unser Flugplatz gerade noch innerhalb dieser Sicherheitszone liegt, trafen wir eine Vereinbarung mit Schupfart. Darin gestehen uns der Flugplatzleiter und der Sicherheitsbeauftragte eine Ausnahmebewilligung zu. Die Vereinbarung wurde vorgängig im Vorstand des Regionalverbandes besprochen und gutgeheissen.

Das neue Ground-FLARM erhöht die Sicherheit im Modellflug gegenüber manntragenden Flugzeugen nochmals. Es wurde im Auftrag des SMV/



Ground-FLARM-Test durch die Modellfluggruppe Basilisk und den Flugplatz Schupfart.

AeCS entwickelt, die Geräte werden vom BAZL mitfinanziert. Unser Gerät aus der zweiten Produktionscharge konnten wir Anfang Oktober in Empfang nehmen. Unsere Schupfarter Kollegen waren sehr interessiert an diesem Ground-FLARM und wollten Testflüge mit einem manntragenden Flugzeug machen. Ziel war es, zu sehen, wie das funktioniert und welche Parameter optimal sind. Einstellbar sind Radius und Höhe von zwei separaten imaginären Zylindern. Ein Flugzeug mit FLARM löst im grösseren Zylinder einen Alarm am Boden aus, mit Warnlicht und Sirene. Diese übertönt auch ein Modellflugzeug mit Verbrennungsmotor, das sich in der Luft befindet, sodass der Pilot sofort gewarnt wird. Der Kollege am Ground-FLARM sieht auf dem Display, aus welcher Richtung das Flugzeug in den Zylinder fliegt. Wird auch in den kleineren Zylinder geflogen, geht der Alarm im Flugzeug los.

Bei unseren Testflügen funktionierte alles perfekt. Von Schupfart waren bei uns auf dem Flugplatz ein Pilot zur Dokumentation der Ground-FLARM-Anzeigen und eine Pilotin mit dem Sprechfunk zum Flugzeug. In der Luft waren der Initiant dieser Tests als Pilot und ein Kollege von uns. Die Überflüge zeigten uns, welche Parameter für beide Seiten optimal sind. Es muss eine Balance gefunden werden zwischen Vermeidung unnötiger Alarmierung insbesondere im manntragenden Flugzeug und genügend Zeit, auf den Alarm zu reagieren.

Fazit: Das Ground-FLARM hat nicht nur die Sicherheit erhöht, sondern auch die Kameradschaft zwischen uns Modellfliegern und den Piloten und der Pilotin der manntragenden Flugzeuge gefestigt.

Parameter Ground-FLARM

Radius Ground Alarm	Height Ground Alarm	Radius Aircraft Alarm	Height Aircraft Alarm
400	300	300	150
800	600	600	300
1200	900	900	450
1600	1200	1200	600
2000		1500	
2400			

Siren Alarm Duration: 0, 2, 4, 6, 8

(optimierte Parameter fettgedruckt)

Peter Scheibli



Coupe des Alpes 2017

44. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS

Der schöne und interessante Wettbewerb wurde am Samstag leider massiv durch Regen gestört und konnte eigentlich erst am Sonntag richtig in Schwung kommen. Gastgeberin war diesmal die MG Illnau-Effretikon auf ihrem wunderschönen Flugplatz First, ganz in der Nähe des berühmten Schloss Kyburg.

Zunehmende Bürokratisierung

Das traditionelle F3A-Freundschaftsfliegen ist zugleich ein Wettbewerb, der für den FAI World Cup zählt. Allerdings sind für die Durchführung eines FAI World Cup Events im F3A-Kunstflug hohe reglementarische und bürokratische Hürden gestellt. So müssen alle Ranglisten mit den FAI-Identitätsnummern der Piloten versehen sein, obwohl die entsprechende Datenbank der FAI nur suboptimal funktioniert. Ob mit diesen und noch viel mehr Vorschriften dem Wettbewerbsfliegen ganz generell ein Dienst geleistet wird, muss ich bezweifeln. Immer weniger Vereine wagen sich an die Durchführung solcher Wettbewerbe. Die fachliche und administrative Unterstützung der Organisation mit ein paar Idealisten mag die ganzen Probleme etwas mildern, wobei

Rangliste			
1.	Matt Wolfgang	Liechtenstein	
2.	Schumacher Reto	Schweiz	
3.	Amrein Adrian	Schweiz	
4.	Veronelli Sandro	Schweiz	
5.	Schürmann Alois	Schweiz	
6.	Cantu Alberto	Deutschland	
7.	Schürmann Philipp	Schweiz	
8.	Blake Michael	Irland	
9.	Haase Peter	Deutschland	
10.	Studer Hansjörg	Schweiz	
11.	Nenning Adrian	Schweiz	
12.	Hänsli Moritz	Schweiz	

auch hier Handlungsbedarf besteht.

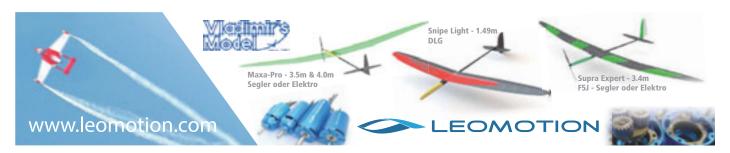
Grossartiger Einsatz

Den Einsatz einer grossen Schar an Mitgliedern der MG Illnau-Effretikon möchte ich ganz besonders hervorheben

und verdanken. Ich musste meine diesbezüglich eher pessimistische Einschätzung zum Thema «Wettbewerbshelfer» an diesem Wochenende gründlich revidieren. Die Helferinnen und Helfer zeigten grosses Interesse und Begeisterung, die Gemeinde der Kunstflieger aus Deutschland, Liechtenstein und der Schweiz für zwei Tage auf ihrem Platz zu wissen und zu betreuen. Da wurde gefachsimpelt und die modernen Maschinen wurden bestaunt, die majestätischen und nahezu lautlos gezeigten Kunstflugfiguren bewundert. Bei einzelnen scheint der Kunstflugvirus bereits seine Wirkung zu zeigen. So stelle ich mir Wettbewerbe vor. Nur so kann sich eine Modellflugkategorie erhalten und weiter entwickeln. In den Reigen der Verdankungen muss unbedingt die super Dienstleistung von Adi Bruni mit seinem Auswertungssystem und dessen Betreuung einbezogen werden.



Die Gewinner des Coupe des Alpes 2017: v.l.: Reto Schumacher, Wolfgang Matt und Adrian Amrein.



GΖ

Primeur in Buttikon

F5J-Elektrosegler mit Höhenlogger-Schweizer-Meisterschaften 2017

F5J-Junioren und F5J-Senioren

Die F5J-Elektrosegelmodelle sind leicht und fliegen meistens langsam – aber für Wasserflug sind sie ungeeignet. Das mussten wir eingestehen, als beim ersten Termin der wunderschön eben gelegene Flugplatz der MG Buttikon unter Wasser stand. Dafür wurden wir am Verschiebedatum wettermässig ganz toll entschädigt. Die Unterstützung durch die MG Buttikon mit Zeitnahme und Verpflegung war ausgezeichnet. Vielen Dank!

Kategorie Junioren

Elf der zwölf teilnehmenden Junioren wurden im Rahmen des Young-SilentWings-Projekt der Region NOS technisch ausgerüstet und fliegerisch vorbereitet, d.h. konsequent trainiert. Die Fortschritte der Jugendlichen waren für die zuständigen Leiter und Trainer ein kleines Wunder. Die meisten Teilnehmer hatten vorher ziemlich ruppig EasyGlider gesteuert und innert eines halben Jahres richtig Segelfliegen gelernt. Sie haben sich an der Schweizer Meisterschaft bravourös gehalten und meistens bessere Nerven gezeigt als ihre Väter. Gratulation!

Kategorie Senioren

Diese SM war bereits der vierte grössere F5J-Wettbewerb im NOS (bei der MG Furttal, beim MV Pfäffikon zweimal und bei der MG Buttikon). Unser Lehrmeister war Sotir Lazarkov aus Bulgarien. Er wird 2018 die EM organisieren. Ich hoffe fest, dass wir in beiden Kategorien ein volles Team stellen können.

Fazit

Die F5J-Klasse kommt ursprünglich aus Osteuropa – kein Zufall, dass von dort auch die wunderschönen Modelle herkommen. Die Entwicklung dieser Elektroflugkategorie wird weitergehen. Allerdings mit kleineren Schritten, aber zusehends extremer. Das bedeutet, dass auch in dieser Klasse die Kurve der Teilnehmerzahlen am Anfang steil ansteigen wird, dann abflacht und schliesslich eher wieder sinken wird.

Warten wirs ab. Resultate auf www.modellflug.ch

Emil Giezendanner Fotos: Mettler



1. Rang: Marco Hochstrasse, MG Uster.



2. Rang: Tristan Clothier, MG Wehntal.



3. หลng: Raphael Burkhardt, MG Hinwil.



Elektromodelle am Himmel des Misox

Schweizer Meisterschaften für F5B-Segelflug und F5D-Pylon-Racing in San Vittore

Thomas Wäckerlin bei den Seglern und Marcel Schlage im Pylon gewinnen ohne Wenn und Aber.

Die Stimmung an Wettbewerben wird ganz eindeutig durch das Wetter, die Gastfreundschaft des einheimischen Vereins sowie durch die Piloten selber beeinflusst. Diese Binsenwahrheit hat sich bei der Gruppo Elimodellisti San Vittore an den diesjährigen Elektro-

flug-Schweizer Meisterschaften einmal mehr bestätigt.

Die Einheimischen haben mit ihrer Unterstützung, angefangen bei den ganzen Bewilligungsverfahren bis zur Verpflegung, die das übliche «Würstlibröteln» bei Weitem übertraf, einen grossartigen Anlass auf einem tollen Fluggelände ermöglicht. Spontan haben sich zwei Mitglieder der Heligruppe beim Pylon Racing



Medaillengewinner im F5D-Pylon Racing, v. I.: Raffael Auchli, MG Bülach (2.); Marcel Schlage, MG Bachs, F5D-Schweizer Meister 2017, und Michael Untermoser, MG Breitenbach (3.).





Die Medaillengewinner der F5B-Segelflugklasse in San Vittore, v.l.: Remo Frattini, MG Sulzer (3. Rang); Thomas Wäckerlin, MG Rapperswil-Jona, F5B-Schweizer Meister 2017, und Patrick Häusler, MG Buttikon, (2. Rang).

als Visierwarte zur Verfügung gestellt. Ein mehrfacher aktueller Welt- und Europameister als Wettbewerbshelfer – wo gibts das? Während der Meisterschaft waren drei Helfer des MV Pfäffikon im Einsatz.

Die Teilnehmerzahlen haben sich gegenüber den Vorjahren leicht erhöht. Allerdings ist der heute extrem hohe Spezialisierungsgrad insbesondere im F5B-Segelflug der Nachwuchsbildung nicht gerade förderlich. Die Ranglisten sind auf *modellflug.ch* einzusehen. Den Verantwortlichen der Heligruppe San Vittore möchte ich

Den Verantwortlichen der Heligruppe San Vittore möchte ich im Namen der FAKO-Elektroflug ganz herzlich danken.

E. Giezendanner



Topmotivierte Küchenchefs der Gruppe Elimodellisti San Vittore.

Nicht sehr seriöse Messmethode?

Der Energieverbrauch wird nach der Landung mittels Strom- und Spannungsmessung sowie der zeitlichen Dauer des Motorlaufs festgestellt. Für die Strommessung wird ein Shunt verwendet, dessen Genauigkeit nachweislich zu wünschen übrig lässt. Konkurrenten können Shunts auslesen oder gar manipulieren. Deshalb werden zurzeit Geräte entwickelt, mit denen rasch und problemlos Stichproben durchgeführt werden kön-

F3B-Modellsegelflugsport mit internationaler Beteiligung

Andreas Herrigs Sieg stand am Ende eines perfekt verlaufenen Wochenendes.
Zur fünften Ausführung des Hohenstoffeln-Pokals haben sich 49 F3B-Piloten angemeldet. Und das gerade einmal zwei Wochen nach Abschluss der Weltmeisterschaften in der Tschechischen Republik. Immerhin sieben WM-Teilnehmer waren in Binningen (nördlich von Schaffhausen) bereits wieder am Start.

Die fünfte Ausführung des Anlasses vom 26. und 27. August hat in allen Belangen zugelegt. Das Team um Ruedi Schaub, Markus Splanemann, Nicolas Peruch und Thomas Kübler hat Organisation und Infrastruktur an den richtigen Punkten weiterentwickelt und den Anlass auf ein hohes Niveau gebracht. Zusammen mit den vielen Helfern aus verschiedenen Modellfluggruppen (Schaffhausen, Diessenhofen und Weinland, Mörsburg, Frauenfeld) ist das unser Beitrag, diese faszinierende Segelflugkategorie am Leben zu erhalten.



Nicolas Peruch beim Start des «Freestyler 5» von Thomas Kübler.

Hochstart an der Elektrowinde, Dauer-, Strecken- und Geschwindigkeitsflug: Das sind die vier wichtigen Elemente dieser Modellflugkategorie. Bei schönem Spätsommerwetter entwickelte sich ein



Der «Device» von Helmut Edenhofer. Johannes Krischke (Dritter von rechts) belegte mit diesem Modell den dritten Rang an der F3B-WM 2017.



Die drei Erstplatzierten, von links nach rechts: Martin Weberschock, Andreas Herrig, Andreas Böhlen.

spannender Wettkampf bei dem schliesslich Andreas Herrig (D) knapp (0,21%) vor Andreas Böhlen (CH) und Martin Weberschock (D) siegte. Die Wertung zur Schweizer Meisterschaft gewann Andreas Böhlen vorThomas Kübler und Roland Hofmann. Die vollständige Rangliste ist hier zu finden: http://mg-diessenhofen.ch/hohenstoffeln_trophy_f3b. Bei den Modellen hat es 2016

und 2017 einen Leistungssprung gegeben, der durch drei Neuentwicklungen initiiert wurde. Der «Freestyler 5» (TUD-Modelltechnik) tauchte bereits 2016 erfolgreich in der Szene auf. Der «Device» (Weberschock Development) und der «Pike Precision 2» (SAMBA model) sind die beiden eng verwandten Entwürfe, die 2017 für Furore sorgen.

Thomas Kübler

Sportflyers 2017

RC-Kunstflug ist nicht immer F3A

Für die am Kunstflug interessierten Modellflieger wurde mit der Sportflyers-Kategorie eine neue Möglichkeit geschaffen, an einfachen Wettbewerben teilzunehmen.
Ohne grossen Aufwand für Veranstalter und Piloten sollen die Teilnehmer diese Sparte kennenlernen. Dabei geht es in erster Linie darum, die Freude an dieser schönen Disziplin zu wecken und dabei auch den Nachwuchs zu fördern.

In diesem Jahr wurden vier Veranstalter gefunden, welche diese Wettbewerbe in jeweils zwei Kategorien ausgeschrieben haben. Die Kategorie «Basic» ist die Klasse für die Einsteiger. Mit einem einfachen Figurenprogramm lernen die Piloten, in einem Flugfenster die Figuren richtig zu platzieren, und werden jeweils durch zwei bis drei Punktrichter bewertet. In der Kategorie «Advanced» wurde das FAI-Programm A18 geflogen, welches auch an anderen Wettbewerben ausgeschrieben wird. Dieses Programm wird alle zwei Jahre gewechselt.

Es bietet auch den Piloten der höheren Ligen eine weitere Möglichkeit zur Teilnahme an einem Wettbewerb. Beide Kategorien sind offen für alle Modelle bis 20 kg Gesamtgewicht. Beim ersten durch die MG Uster organisierten Wettbewerb nahmen acht Piloten teil. Der zweite Anlass in Arbon wurde mangels Teilnehmern abgesagt.

Wir haben uns gefragt, ob tatsächlich kein Interesse an der Kunstfliegerei besteht, oder was wir falsch gemacht haben. Zum dritten Wettbewerb in Breitenbach haben sich sieben Piloten angemeldet. Trotz dieses kleinen Teilnehmerfeldes war auch diese Veranstaltung ein schöner Anlass. Den vierten Wettbewerb organisierte die MG Büren unter der Leitung ihres Urgesteins Paul

Das Figurenprogramm «Basics» der neuen Sportflyers-RC-Kunstflugklasse.

Stürchler. An dieser Veranstaltung nahmen insgesamt 12 Piloten teil. Nach dem Wettbewerb meinten einige: «Heute haben wir etwas gelernt, wir kommen im nächsten Jahr wieder.» Wieder heisst für uns nicht aufgeben und weitermachen.

Die Begeisterung der Teilnehmer zeigt, wie wichtig solche Events für uns alle sind.

Wenn wir den Kunstflug fördern wollen, dann müssen wir aktiv bleiben. Diese einfachen Events bieten eine gute Möglichkeit für den Einstieg in die Kunstflugszene.

Ich persönlich hoffe sehr, dass wir auch im nächsten Jahr wieder Veranstalter und auch Piloten finden werden, welche den Fortbestand des Kunstflugs unterstützen.

Allen Veranstaltern gilt ein grosses Dankeschön, sie haben diese Wettbewerbe mit viel Engagement in einem tollen Ambiente organisiert und durchgeführt. Ganz herzlichen Dank allen Beteiligten für ihren Einsatz. Mein Dank gilt auch Emil Giezendanner und Wolfgang Matt, welche mit dieser Idee das Projekt lanciert haben.

Felix Andres

EASA, VLK, REGULIERUNG? Der SMV hat Antworten.

Stand Oktober 2017

Die Europäische Union arbeitet seit Oktober 2016 an einer Regulierung für Drohnen.

Diese Regeln zielen darauf ab, den Markt für Drohnen in Europa zu fördern und deren sicheren Betrieb zu gewährleisten. Durch unsere bilateralen Abkommen mit der EU wird diese Regulierung auch in der Schweiz Anwendung finden. Der jüngste Entwurf wurde am 4. Mai 2017 veröffentlicht. Der AeCS / SMV hat per 15. September bei der EU seine Kommentare (Gegenvorschlag) eingereicht.

Was der EASA-Entwurf vorsieht

Unter den EASA-Entwurf fallen grundsätzlich alle unbemannten Luftfahrzeuge, also auch der Modellflug.

Grundsätzlich werden alle unbemannten Flugobjekte in Klassen eingeteilt. In Abhängigkeit des eingesetzten Modellflugzeugs lässt sich dieses einer dieser definierten Klassen zuordnen. Innerhalb dieser Klassen gibt es unterschiedliche Einschränkungen wie:

- Generelle Höhenbeschränkung von 120 Metern für alle unlizenzierten unbemannten Luftfahrzeuge und Einschränkungen in der Nähe von Menschenansammlungen und Drittpersonen
- Registrierungspflicht für Piloten und ihre Flugzeuge
- Altersbeschränkungen und Überwachungspflicht für Junioren
- Ausbildung und Kenntnisnachweis

Für Modellflugpiloten gibt es drei Ausnahmen, um ihr Hobby ausserhalb dieser Einschränkungen zu betreiben:

- Fliegen innerhalb einer autorisierten Modellflugorganisation
- 2) Fliegen in speziell definierten Zonen

 In einer offenen Klasse für selbstgebaute Modellflugzeuge mit weniger als 25 kg Gewicht.

Die genaue Anwendung dieser

Ausnahmen ist weitgehend den Mitgliedstaaten überlassen. Wer also nun genau eine autorisierte Modellflugorganisation ist und wie die speziellen Zonen definiert werden (z.B. Hangfluggelände) unterliegt in der Schweiz dem BAZL, welches sich mit dem Schweizerischen

Modellflugverband für eine pragmatische Lösung ausgesprochen hat.

WAS WIR WOLLEN: Den eingereichten Gegenvorschlag AeCS / SMV

Wir, Schweizerischer Modellflugverband und der Aero Club der Schweiz, haben gemeinsam einen Gegenentwurf mit konkreten Vorschlägen eingereicht, um obige Einschränkungen zu vermeiden und unseren Sport und unser Hobby weiterhin in einer sicheren und verantwortungsvollen Weise zu ermöglichen.

In der Eingabe des AeCS / SMV schlagen wir eine generelle Ausnahme für den Bau und das Fliegen von ferngesteuerten Modellflugzeugen mit einem Startgewicht von weniger als 30 kg vor, wenn sie für Sport- und Freizeitzwecke gebaut und geflogen werden. Das Ergebnis dieses Ansatzes ist das Gleiche wie die von der EASA vorgeschlagene Regulierung auf nationaler Ebene, jedoch müssen wir nicht zuerst für jede Ausnahmeregelung kämpfen.

EASA, OACS, RÉGLEMENTA-TION? La FSAM y répond.

État en octobre 2017

L'Union européenne planche depuis octobre 2016 sur une réglementation relative aux drones. Ces règles visent à

> promouvoir le marché des drones en Europe et à en assurer leur exploitation en toute sécurité.

En vertu des accords bilatéraux CH/I'UE, cette réglementation trouvera également son application en Suisse. Le projet le plus récent a été publié le 4 mai 2017. En da-

te du 15 septembre, l'AéCS / la FSAM a remis ses commentaires (contre-proposition) à l'UE.

Ce que le projet de l'EASA prévoit

Le projet de l'EASA porte en principe sur tous les aéronefs sans pilote, donc l'aéromodélisme aussi.

En principe, tous les objets volants sans pilote sont répartis en classes. En dépendance du type d'avion modèle réduit utilisé, celui-ci peut être attribué à l'une des classes définies. Dans ces classes, nous trouvons différentes restrictions telles que:

- limite d'altitude générale de vol de 120 mètres pour tous les aéronefs sans pilote sans licence et restrictions quant à la proximité de foules et de tierces personnes
- Obligation d'enregistrement pour les pilotes et leurs aéronefs
- Limitation d'âge et obligation de surveillance pour les juniors
- Formation et justification de compétences

Pour les aéromodélistes, il existe **trois exceptions** leur permettant de pratiquer leur hobby en dehors de ces restrictions:

- Vol au sein d'une organisation d'aéromodélisme autorisée
- 2) Vol dans des zones spécialement définies
- Dans une classe ouverte pour avions modèles réduits construits en propre régie ayant moins de 25 kg.

L'application exacte de ces exceptions est laissée dans une large mesure à la guise des États membres. Qui est ainsi une organisation d'aéromodélisme autorisée et comment les zones spéciales sont définies (p.ex. terrain de vol de pente) relève en Suisse du champ de compétence de l'OFAC qui s'est entendu avec la Fédération suisse d'aéromodélisme pour une solution pragmatique.

CE QUE NOUS VOULONS: la contre-proposition remise par l'AéCS / la FSAM

La Fédération suisse d'aéromodélisme et l'Aéro-Club de Suisse ont remis conjointement une contre-proposition contenant des propositions concrètes afin de pallier les restrictions mentionnées plus haut et de permettre la pratique de notre sport et divertissement d'une manière sûre et responsable.

La requête de l'AéCS / FSAM propose une exception générale pour la construction et le vol d'avions modèles réduits télécommandés avec un poids au décollage de moins de 30 kg, lorsqu'ils sont construits et volés à des fins sportives et de divertissement. Le résultat de cette approche est le même que celui de la réglementation proposée par l'EASA au niveau national, mais nous ne devons



- Vollständige Ausnahme für Fessel und Freiflugmodelle
- Keine Altersgrenzen für Piloten
- Keine Zulassungsvoraussetzungen für Modellflugzeuge.

Die national gestaltete Ausbildung von Modellflugpiloten und die Identifikation von Modellflugzeugen durch ein feuerbeständiges Identifikationsetikett können wir akzeptieren. Eine Minimalausbildung (z.B. in Form eines kurzen Online-Lehrgangs) vermittelt die wirklich wichtigen Regeln und hilft somit sicherheitsrelevantes Fehlverhalten zu vermeiden. Der AeCS / SMV unterstützen die potwendige Regulierung

Der AeCS / SMV unterstützen die notwendige Regulierung für den sicheren Betrieb von Drohnen, sind aber gegen die Schaffung einer Situation, in der in jedem Mitgliedstaat Ausnahmen von strengen Regeln auf EU-Ebene erkämpft werden müssen. Dies im Besonderen weil es in der Schweiz bereits eine sehr gute und äusserst bewährte Regelung für den Betrieb von Modellflugzeugen gibt.



Der SMV und der AeCS waren vor Ort und konnten zu Fragen zum Thema Regulierung des Modellflugs Auskunft geben. La FSAM et l'AéCS étaient sur place et ont pu renseigner sur des questions ayant trait à la réglementation de l'aéromodélisme.

Aktuelle Informationen zu diesemThema immer auf modellflug.ch / Regulierung

pas d'abord monter aux barricades pour chaque réglementation d'exception.

En outre, notre contre-proposition contient les adaptations suivantes:

- Exception intégrale pour les modèles de vol circulaire et de vol libre
- Pas de limitations d'âge pour les pilotes
- Pas de conditions d'autorisation pour avions modèles réduits.

Nous pouvons nous rallier à l'idée d'une formation conçue au niveau national de pilotes-aéromodélistes et l'identification d'avions modèles réduits par une étiquette résistante au feu. Une formation minimale (p.ex. sous forme de bref cours en ligne) transmet les règles essentielles et permet ainsi d'éviter les comportements fautifs touchant à la sécurité.

L'AéCS et la FSAM soutiennent la réglementation nécessaire à l'exploitation sécurisée de drones, mais s'opposent à la création d'une situation dans laquelle des exceptions à des règles strictes doivent être obtenues au prix de confrontations par chaque État membre au niveau communautaire. Ceci notamment puisqu'il existe déjà en Suisse une réglementation de très bonne facture et extrêmement éprouvée d'exploitation d'avions modèles réduits.

Des informations actuelles sur ce thème se trouvent toujours sur fsam.ch / reglementation

Unfälle vermeiden helfen

Grundsätzlich gilt: Von der Modellfliegerei gehen bei verantwortungsvollem Umgang mit dem Fluggerät und bei richtiger Einschätzung der eigenen Fähigkeiten und der Restrisiken keine besonderen Gefahren aus. Jeder Unfall ist jedoch einer zu viel! Ein Unfall kann für den Verursacher unter Umständen schwerwiegende Folgen haben: Wird eine andere Person schwer verletzt, sind die Strafverfolgungsbehörden bei Kenntnisnahme verpflichtet, eine Untersuchung zu eröffnen und den Sachverhalt zu klären.

Dies kann zu einer strafrechtlichen Verurteilung führen. Zudem kann ein Unfall den Verursacher teuer zu stehen kommen: Stellt sich ein Verschulden des Verursachers heraus, kann er zur Leistung von Schadenersatz und Genugtuung sowie zum Ersatz von Untersuchungs- und Anwaltskosten verpflichtet werden. Nicht zu vergessen ist, dass bereits fahrlässiges Handeln, also Unachtsamkeit, genügen kann.

> modell Augsport

Hier eine Zusammenfassung der wichtigsten Ursachen, die zu Unfällen führen können:

Überforderung	Neupiloten sind wesentlich schneller überfordert, als «alte Hasen». Ein Grossmodell oder ein schnell fliegendes Modell überfordert schneller als ein langsam fliegendes und gutmütiges Modell.
Propeller	Laufende Propeller haben ein ganz erhebliches Verletzungspotenzial. Rollen zwischen Personen zu oder von der Piste sind zu unterlassen. Die
	Motoren dürfen nur in gesicherten Zonen und mit festgezurrten Modellen angelassen werden. Bei Motorentests dürfen sich keine Personen vor
	oder im Wirkungskreis des Propellers befinden. Eine besondere Bedeutung kommt diesbezüglich dem Flugplatzlayout zu.
Fehleinschätzungen	Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Distanz zum Modell können zu
	Fehleinschätzungen führen, die so und so oft zu Abstürzen oder Unfällen führen.
Gesundheitliche	Einschränkungen der Sehfähigkeit oder des Bewegungsapparats können
Einschränkungen	zu Abstürzen oder Unfällen führen.
Hektik	Hektische Flugvorbereitung führt häufig zu unnötigen Abstürzen oder Unfällen. Die Gefahr, dass man den Aufbau des Modells oder die Vorflug- kontrolle nicht seriös genug durchführt, ist dabei gross.
Verletzung von Flugregeln	Nichteinhalten von generellen Flugregeln (Flugplatzreglement oder allge- mein gültige Sicherheitsregeln). Siehe dazu das «Safety Kompendium», das im SMV-Sekretariat verfügbar ist.
Alkohol	Alkohol und gleichzeitig fliegen geht nicht!! Vor allem bei Flugtagen besteht ein erhöhtes Risiko.
Unkonzentriertheit	Konzentrationsschwächen oder unkonzentriertes Fliegen, weil abgelenkt, führt immer wieder zu Abstürzen.
	Der Pilot schaut kurz weg (warum auch immer) und steuert dann das falsche Modell. Sein Eigenes stürzt dann irgendwo ab.

Um Unfälle zu vermeiden, gib es diverse Möglichkeiten. Jeder Verein sollte dafür sorgen, innerhalb des Vereins eine Safety-Kultur zu etablieren, sodass sämtliche Mitglieder gleichen Teils um einen sicheren Flugbetrieb bemüht sind.

Eigenverantwortung	Jeder Pilot hat eine Eigenverantwortung, innerhalb dieser er sich bewegt sollte, alles andere ist fahrlässig. Er würde sonst nicht nur sich selber schaden, sondern auch einen «Flurschaden» für unser Hobby hinterlassen (Verärgerung von Anrainern, Kollegen, Spaziergängern, schlechte Presse usw.)
Befolgen von Regeln	Vereinsstatuten, Flugplatzreglemente, Verhaltensregeln und Checklisten wie im «Safety Kompendium» beschrieben, sind einzuhalten und zu befolgen. Folgende einfache Regeln gelten immer: Niemals direkt auf Personen oderTiere zufliegen! Beim Einkurven muss die Kurve vor dem Vorbeiflug vollständig beendet sein! Niemals Personen, Fahrzeugpark oder angrenzende Liegenschaften überfliegen Bei grossen und schnellen Modellen sollte immer ein zweiter Pilot
Flugplanung	beratend (und zur Luftraumbeobachtung) zur Seite stehen. Jeder Pilot sollte vor dem Flug eine Flugplanung machen. Nicht einfach starten und wild drauflos fliegen. Wenn man das «Flugprogramm» immer vor dem geistigen Auge hat, wird der Flug automatisch kontrollierter und damit auch sicherer.
Gegenseitige Aufsicht	Ganz wichtig ist, dass Kollegen auf die Fehler von anderen aufmerksam machen. Manchmal ist es so, dass Regelverstösse nicht bewusst begangen werden. Umso wichtiger ist es, dass sie darauf aufmerksam gemacht werden (auch wenn es unangenehm scheint).
Verantwortung des Vorstandes	Der Vorstand eines Vereins hat unter gewissen Umständen eine Mitver- antwortung in Bezug auf den Flugbetrieb und das Verhalten der Vereins- mitglieder. Entsprechend könnte er in bestimmten Schadenfällen zur Rechenschaft gezogen werden.
Ausbildung	Die Vereinskultur sollte Integrationskultur leben, sodass Jung- oder Neupiloten von Vereinsmitgliedern betreut, eingeführt und eingeschult werden. Dazu gibt es verschiedene Ansätze wie z.B.: Flugschulung am Doppelsteuer oder intensive fachkundige Begleitung von einem «Götti». Auch sollten die theoretischen Grundlagenkenntnisse der generellen Flugmechanik vermittelt werden. Damit wird sichergestellt, dass der Pilot sein (z.B. neues Flugmodell) richtig einstellen kann. Dazu gib es eine PowerPoint-Präsentation im Rahmen des im we.fly-Projekts entwickelten Workshops.



In SAFETY! FIRST Kompendium sind alle relevanten Aspekte zum Thema Sicherheit in einem übersichtlichen Heft zusammengefasst. Die seit Jahren bekannten Checklisten sind ebenfalls enthalten und werden im Detail erklärt. Das Kompendium konzentriert sich auf die potenziellen Gefahrenbereiche Mensch, Technik und Organisation, über welche sich eine gefährliche Ereigniskette potenziell erstreckt.

Die umfassende Sammlung wird fortlaufend ergänzt. Es eignet sich für vereinsinterne Schulungen genauso wie zur Abgabe an Neumitglieder. Die aktuelle Version steht unter modellflug.ch/Sicherheit zum Download bereit oder kann von Vereinen in gedruckter Form beim Aero Club Zentralsekretariat bestellt werden.

Für Fragen oder beratende Unterstützung stehen die Sicherheitsbeauftragten der Regionalverbände sowie die Mitglieder der Arbeitsgruppe Sicherheit des SMV gerne zur Verfügung.

Autor:

Urs Keller, Sicherheitsbeauftragter des Regionalverbandes Zentralschweiz Verantwortlich: Rolf Zimmermann, Leiter der Arbeitsgruppe Sicherheit des SMV

Aider à prévenir les accidents

En principe, l'aéromodélisme n'implique pas de risques particuliers, pour autant bien sûr que l'on se porte garant d'un maniement responsable de l'aéronef et que l'on évalue correctement ses propres capacités, de même que les risques résiduels. Toutefois, tout accident en sera toujours un de trop.

Dans certaines circonstances, un accident peut avoir de sérieuses conséquences pour son auteur: dès qu'une autre personne est gravement blessée, les autorités de poursuite pénale sont tenues d'ouvrir d'office une enquête et de clarifier les faits. Cela peut conduire à une condamnation pénale. En outre, un accident peut revenir cher à son responsable: s'il est constaté que la faute lui est imputable, l'auteur peut être engagé à payer des dommages-intérêts et des compensations pour réparation morale, ainsi que l'indemnisation des frais d'investigation et d'avocat. N'oublions pas qu'agir par négligence, donc faire preuve d'imprudence, peut déjà suffire.

Tableau à la page suivante



Dans le Compendium SAFETY! FIRST, tous les aspects pertinents ayant trait à la sécurité sont récapitulés dans un ouvrage bien ordonné. Les check-lists connues depuis des années y figurent en bonne place et sont expliquées en détail. Le Compendium se concentre en l'occurrence sur les domaines de danger potentiel Personnes, Technique et Organisation, liés potentiellement par un enchaînement dangereux de circonstances.

Ce vaste recueil sera complété au fur et à mesure. Il convient à des cours internes au club de même qu'à la remise à de nouveaux membres.

La version actuelle peut être téléchargée sur **fsam.ch/ Sicherheit** ou peut être commandée par les associations sous forme imprimée auprès du Secrétariat central de l'Aéro-Club de Suisse.

Les délégués à la sécurité des associations régionales ainsi que les membres du groupe de travail Sécurité de la FSAM sont à disposition pour répondre à des questions ou donner un soutien consultatif.

Auteur:

Urs Keller, délégué à la sécurité de l'Association régionale de Suisse centrale

Responsable:

Rolf Zimmermann, responsable du groupe de travail Sécurité de la FSAM

Voici un résumé des causes principales pouvant aboutir à des accidents:

Surmenage	Les nouveaux pilotes sont nettement plus vite surmenés que les «vieux routiniers». Un gros modèle ou un engin volant rapidement surmène plus rapidement qu'un modèle lent et indulgent.
Hélices	Les hélices en rotation présentent un potentiel considérable de blessures. Le roulage entre des personnes pour aller ou revenir de la piste est à bannir. Les moteurs ne doivent être démarrés que dans des zones sécurisées et avec des modèles arrimés. Lors d'essais de moteurs, aucune personne ne doit se trouver devant ou dans le plan de l'hélice. Une importance particulière sera donnée à ce sujet lors de la configuration du terrain.
Erreurs d'appréciation	La hauteur de vol, la vitesse de vol et la distance par rapport au modèle peuvent conduire à des erreurs d'appréciation amenant ainsi et souvent des crashs ou des accidents.
Restrictions de santé	Des limites de capacité visuelle ou de l'appareil moteur peuvent conduire à des crashs ou accidents.
Fébrilité	Une préparation de vol à la hâte conduit fréquemment à des crashs inutiles ou à des accidents. Le danger que l'assemblage du modèle réduit ou le contrôle pré-vol n'ait pas été effectué sérieusement est important ici.
Violation de règles de vol	Non-respect des règles de vol générales (règlement de terrain ou règles de sécurité générales). Consultez à ce sujet le «Safety Compendium» disponible auprès du Secrétariat de la FSAM.
Alcool	Consommer de l'alcool et voler ne font pas bon ménage! Notamment lors de journées aéronautiques, un risque accru existe.
Manque de concentration	Difficultés de concentration ou un vol inattentif, suite à une distraction, se soldent régulièrement par des crashs. Le pilote regarde brièvement ailleurs, pour quelque raison que ce soit, et pilote ensuite un autre modèle. Son propre modèle se crashe ensuite quelque part.

Il existe différentes possibilités de prévenir des accidents. Chaque club devrait s'assurer de pratiquer en son sein une culture de la sécurité, de sorte que tous les membres s'efforcent à parts égales d'atteindre une activité de vol sûre.

Responsabilité personnelle	Chaque pilote a un champ de responsabilité personnelle dans lequel il devrait se mouvoir. Tout dépassement serait imprudent. Non seulement il se causerait du tort, mais laisserait aussi des «traces» pour notre hobby (irritation de riverains, collègues, promeneurs, mauvaise presse, etc.).
Respect des règles	Les statuts des associations, les règlements de terrain, les règles de comportement et les check-lists tels que décrites dans le «Safety Compendium» sont à respecter et à suivre. Les règles simples ci-après s'appliquent toujours:
	 Ne jamais voler directement vers des personnes ou des animaux! Après une entrée en virage, celui-ci doit être terminé avant le passage en vol rectiligne! Ne jamais survoler des personnes, un parc de véhicules ou les bâtiments avoisinants. Pour des modèles de grande taille et rapides, un second pilote devrait toujours être présent pour conseiller (et observer l'espace aérien).
Planification de vol	Avant le vol, chaque pilote devrait effectuer une planification de vol. Il ne faut pas simplement décoller et voler selon l'envie. En gardant constamment en mémoire le «programme de vol», ce dernier est automatiquement mieux contrôlé et ainsi plus sûr.
Surveillance	Il est très important que des collègues rendent leurs semblables attentifs à leurs erreurs. Il arrive parfois que des violations de règles ne soient pas commises volontairement. Il est d'autant plus important d'attirer l'attention de leur auteur sur celles-ci (même si cela semble désagréable et mettre mal à l'aise).
Responsabilité du comité	Le comité d'une association endosse une part de responsabilité dans certaines circonstances en ce qui concerne les activités de vol et le comportement des membres. Dans des cas définis de dommages, il pourrait être appelé à rendre des comptes.
Formation	La culture associative devrait viser l'intégration, de telle manière que les jeunes ou nouveaux pilotes soient suivis, initiés et formés. Il existe différentes approches à ce sujet, p.ex.: écolage avec des vols en double commande ou encadrement compétent et intensif par un «parrain». Les connaissances de base théoriques de la mécanique générale de vol devraient aussi être transmises. Ainsi, il est assuré que le pilote peut régler correctement par exemple son nouveau modèle réduit volant. Une présentation PowerPoint existe à ce sujet dans le cadre de l'atelier développé dans le projet we.fly.



we.fly-Workshop Hässig / MV Dintikon

In der ersten Oktober-Woche 2017 fand der we.fly-Workshop und Flugkurs unter der Leitung des Hobby-Shop Hässig Wohlen und der Modellfluggruppe Dintikon statt.

Unter fachkundiger Anleitung wurde in den ersten zwei Tagen der Kadett der Firma Aerobel gebaut, ein spannender Holzbausatz, welcher für den Einstieg in das tolle Hobby «Modellfliegen» bestens geeignet ist. Unter der Anleitung von Ruedi Zimmermann (HSH), Urs

Müller und Marcel Heimgartner (Modellfluggruppe Dintikon) wurden die Teilnehmer in die Kunst des Flugmodellbaus eingeführt.

Jörg Wille, alias «mister we.fly», kam ebenfalls für ein paar Stunden zu Besuch und erklärte im Theorieteil den Teilnehmern, warum ein Flugzeug fliegt, welche Funktionen die diversen Bauteile eines Flugzeugs haben, und gab wichtige Informationen rund ums Modellfliegen preis. So entstanden innert zwei Tagen wun-









derschöne Kadettflugmodelle, ready für den ersten Flug.

Bei schönstem Wetter trafen sich die Teilnehmer am Morgen auf dem Modellflugplatz der Modellfluggruppe Dintikon, alle gespannt auf den ersten Flug. Nach einer kurzen Einführung und den Sicherheitshinweisen konnten die Teilnehmer ihren ersten Flug in Angriff nehmen. Alle Teilnehmer konnten nach kurzer Zeit ihre Maschinen bereits selbst fliegen und sogar landen. Hobby-Shop Hässig AG und der Modellverein Dintikon möchten sich bei allen freiwilligen Helfern für ihren Einsatz herzlich bedanken, ein tolles Beispiel für eine gelungene Jugendförderung!

Mario Hässig

Das grosse Hangflug-Jubiläum

50. RCS-Hang am Bueleberg, Zäziwil

Sonntag, 18. März 2018 (Verschiebedatum 25. März)

Bei der MG Grosshöchstetten werden Kontinuität und Tradition grossgeschrieben. Sie lädt die Hangflieger bereits zum 50. Mal an ihren Bueleberg zum grossen Hangflug-Meeting ein. Hoffentlich ehrt das Wetter die Tüchtigen.





Infos unter: www.mg-gh.ch

Kontakt: Werner Hörler, 079 330 16 17

werner.hoerler@zapp.ch



Nicht irgendein Modellflieger ...



PILATUS PC-9-M

Massstab: 1:4 / Spannweite: 2,53 m

Gewicht ab 16,5 kg

Antrieb: Turbine SPT-5 oder Benziner 85 ccm

Mit Montage-Service

z.B. Montage von Auspuffanlagen und Krümmer von Krumscheid, Einbau von Jetec-Turbinen in Segelmodelle, System Schamberger.



Nutzen Sie die Erfahrung vom Fachgeschäft.

Nicht nur gekauft, beschädigt, weggeworfen.

Irgendwann bleibt nur noch die Beratung vom Hauswart bei Hobby-King.







glooramsler.ch

glooramsler@bluewin.ch

Bruggerstrasse 35, CH-5102 Rupperswil Tel. 062 897 27 10 / Fax 062 897 27 11

Das vielseitige Modellbaugeschäft für Segel-, Elektro- und Verbrenner-Flugmodelle

langjährige Erfahrung

Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag: Samstag:

Vormittag: 09.00-12.00 09.00-12.00 Nachmittag: 14.00-18.30 13.30-16.00

Donnerstag Abendverkauf bis 20.00



STIFTUNG Fondation modell Flugsport SCHWEIZ Suisse

www.modellflugsport.ch

Gegründet 1971

Die schweizerische Zeitschrift – gemacht von Modellfliegern für Modellflieger

La revue suisse – faite par modelistes pour modelistes

Herausgeber

Stiftung «modell flugsport» Schweiz Dr. Peter Sutter, Präsident Paradiesweg 2, Postfach, 9410 Heiden

Das MFS-Redaktions-Team

Stiftung Modell Flugsport Redaktion

E. Giezendanner Feldstrasse 25 B 8330 Pfäffikon 043 288 84 30 editor@modellflugsport.ch www.modellflugsport.ch

Rédaction Aéro

Thierry Ruef 1660 La Lécherette thierry.ruef@bluewin.ch 079 487 70 93

Regionalredaktion BOW

Ruedi Steinle 3652 Hilterfingen ruedi.steinle@alpines.ch 033 222 00 14

Regionalredaktion NWS

Roland Schlumpf 4102 Binningen kommunikation@rschlumpf.ch 079 639 72 35

Regionalredaktion ZEN

5443 Niederrohrdorf ukeller@bluewin.ch 079 432 26 14 056 496 87 70 056 496 87 71

Regionalredaktion NOS

und Reportagen Hermann Mettler 8306 Brüttisellen hmettler@telesys.ch 076 368 34 68

Fachredaktion Segelflug.

spez. Gross-Segler Georg Staub 8706 Meilen forestdust@bluewin.ch



www.modellflua.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 Lidostrasse 6, 6006 Luzern

Anzeigenverkauf

galledia frauenfeld ag Zürcherstrasse 310, 8500 Frauenfeld Peter Frehner, T 058 344 94 83 peter.frehner@galledia.ch

WEMF/SW-beglaubigt, 8282 Expl.

Herstellung galledia ag, 9230 Flawil

Bestellung: T 058 344 95 31 F 058 344 97 83 abo.modellflugsport@galledia.ch

Erscheinungsdatum Nr. 1 Januar/Februar

Redaktionsschluss 2018 für die Nr. 1, Januar/Februar Redaktionsschluss: 21. Januar

Anzeigenschluss 2018 für die Nr. 1. Januar/Februar

Anzeigenschluss: 26. Januar

Preise: Jahresabo (6 Ausgaben), CHF 48.- inkl. 2,5% MwSt./TVA

Jahresabo Ausland CHF 60.-

Einzelhefte CHF 7.10 inkl. 2,5% MwSt./TVA

FSCº C011710

www.wiesermodell.ch

Berghotel Hahnenmoospass AG Bernhard und Marianne Sport-Beutter CH-3715 Adelboden Telefon +41 (0)33 673 21 41 www.hahnenmoos.ch Hahnenmoos - die Wiege des alpinen Modellsegelfiugsl



Familie Adolf Seywald A - 9771 Berg im Drautal 43 T +43 4712 721-0 Fax -168 hotel@glocknerhof.at www.glocknerhof.at



Modellflugplatz für Fläche & Heli, Top-Infrastruktur:

NEU: Schwebeplatz & komfortable Toiletten, Tische, WLAN,
Wasser, Strom 220 V; Modellflugplatz Amlach, Hangfluggelände Rottenstein,
Bastelräume, Flugsimulator, Flugschule für Motor- und Segelflug mit
Peter Kircher, Kurse für Heli. Am Glocknerhof fühlt sich jeder Wohl:
Gute Küche, Wellness, Sportangebot & Abwechslung für die ganze Familie.

Tipp: Geschenk-Gutscheine und alle Termine auf www.glocknerhof.at



Verlags-Know-how pur!



Der Verlag der galledia ag verlegt, produziert oder betreut über 25 verschiedene Fachzeitschriften aus den Segmenten Fach- und Spezialpresse.

www.galledia.ch

