

9 771424 423003

06

REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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



NOVEMBER / DEZEMBER
NOVEMBRE / DÉCEMBRE
NOVEMBRE / DICEMBRE

6/2018
CHF 7.10 / € 4.80

modell flugsport



Hunter von RBC-kits für 90-mm-Impeller

Insider
Modellbau
 www.elektroflug.ch

Der neueste Clou von Rob Bulk aus den Niederlanden. Ein Hunter, perfekt passend für einen 90-mm-Impeller. Das ideale Winterprojekt für die echten Modellbauer.

Technische Daten:

- Spannweite: 1125 mm
- Länge: 1500 mm
- Gewicht: ca. 4000 g
- Flächeninhalt: 40 dm²
- Funktionen: Quer, Höhe, Einziehfahrwerk, Flaps, Regler
- Impeller: 90 mm

Features:

- 170 CNC geschnittene Balsa und Sperholzteile
- Einzigartiges «Tab Lock» Design für einen einfachen Zusammenbau
- Demontierbare Flügel für einfachen Transport und Lagerung

Inhalt Baukasten:

- Photos und Anleitung auf CD
- Bauplan mit allen Details, Masstab 1:1
- Tiefgezogene Kabinenhaube, Nase und Maschinen-gewehr-Abdeckungen
- Pvc/Papier Einlass- und Auslassdüsen
- komplette Holz und Beplankungsteile


Insider
Modellbau
 www.elektroflug.ch

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

Modellbau zum Anfassen,..... grosse Auswahl mit kompetenter Beratung,....



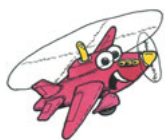
CNC Bearbeitung

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



Besuchen sie uns im Laden oder unter:

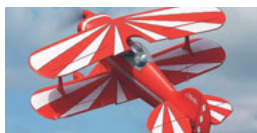
www.Elektroflug.ch



Editorial	Seite 3
-----------	---------



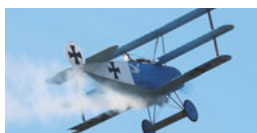
TRS 4 – «Der tragische Schrauber» TRS 4 – «Le gyrocoptère au destin tragique»	Seite 4
--	---------



Markt – Info – Marché	Seite 11
-----------------------	----------



Magazin	Seite 14
---------	----------



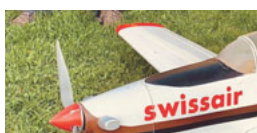
Pages Romandes	Seite 28
----------------	----------



Aus den Regionen und Vereinen	Seite 30
-------------------------------	----------



Resultate	Seite 46
-----------	----------



SMV	Seite 56
-----	----------



Agenda und Calendarium	Seite 63
------------------------	----------

Impressum	Seite 64
-----------	----------

Archiv-Funktion des MFS – eine feine Sache

Gesucht ein Bericht aus irgendeiner MFS-Nummer?
Unter Archiv das Gesuchte eingeben,
z. B. Variometer, 3D-Druck oder F3C Helikopter.

www.modellflugsport.ch

Titelbild / Frontispice:

TRS 4 Tragschrauben von Andreas Locher.

TRS 4 gyrocoptère de Andreas Locher.

Foto: Laurent Berlivet

DRONEBALL

SWEEPER



No. 16580.RTF
No. 16580.HOTT



Set Inhalt

Droneball,
das ist
der neue
Team-Trendsport
in der
Copter-Szene

SWEEP
'em all



Graupner



EFL9350 - BNF Basic
EFL9375 - PNP

MINI CONVERGENCE® VTOL FUN



FEATURES

- Multirotor Fun und Sportflieger in einem
- Start- und Landemöglichkeiten auf kleinstem Raum
- Kompakte Grösse, für Indoor geeignet
- Neue Software macht das Fliegen noch einfacher
- Automatischer Übergang zwischen Schweb- und Vorwärtsflug
- Stabilitäts- und Acro-Mode
- Super einfache Programmierung
- Eingebauter Spektrum Empfänger (BNF Basic)
- Leistungsfähige Brushless Motoren für 3S 800mAh Akkus
- Überragende Speed- und Acro-Performance

- Inklusive Dekorbogen
- Leichter und stabiler EPO Rumpf
- FPV Ready (Komponenten separat erhältlich)

Benötigt wird:

- Full Range 6+ Kanal DSMX Sender
- 800mAh 3S LiPo Flugakku
- LiPo Ladegerät

Spezifikationen

Spannweite	410 mm
Länge:	419 mm
Gewicht:	253 g
Motor:	3 x Brushless Outrunner
Akku (empfohlen):	800mAh 11.1V 3S LiPo



www.lemaco.ch



iX12

12-CHANNEL INTELLIGENT
TRANSMITTER SYSTEM

SPM12000 (inkl. AR9030T)
SPMR12000 (nur Sender)

FEATURES

- Eingebaute 2.4GHz Diversity Antennen für beste Signalsicherheit
- Kompatibel zu Spektrum AirWare Firmware der G2 Modell-Setups
- Kabellose Trainerfunktion für Lehrer/Schüler und Flugsimulator
- Android Interface mit leistungsfähigem Quad Core Prozessor
- prachausgabe über Lautsprecher, Kopfhörer oder Bluetooth
- 4" Farbmonitor mit Multi-Touch Technologie
- Einfache Update und App-Installierung über das Internet
- Bluetooth Konnektivität für kompatible Geräte
- Intuitive Spektrum™ AirWare Touch Programmier App
- Echtzeitinformationen über integrierten Telemetrieport
- 250-Modellspeicher plus SD Card Erweiterung
- Grosser 6000mAh Li-Ion Senderakku
- WiFi und Micro USB Konnektivität u.a.m.

ABSOLUTE PERFEKTION

Die **Spektrum iX12** ist eine intelligente 12 Kanal Fernsteuerung mit einer leistungsfähigen Kombination von Features und modernster Konnektivität. So neu die technische Umsetzung ist, so vertraut ist der Umgang in der Navigation für Piloten aller Klassen.

W-LAN UND BLUETOOTH KONNEKTIVITÄT

Ist die **iX12** mit dem Internet verbunden wird sie noch smarter. Automatische Updates, die neuesten Apps oder die Setups des Wunschmodells. Hören sie Pandora oder aktualisieren kurz vor dem Start noch ihr Face-integrierten Bluetooth Schnittstelle bringen sie Musik auf den Fotos und Files direkt mit ihren Freunden.

4" TOUCHSCREEN MIT ANDROID INTERFACE

Programmieren Sie einfach mit dem Touchscreen. Der grosse 4" Farbmonitor liefert ein kristallklares und helles Bild, dass die Navigation einfach macht. Das Android System ist dazu mit einem leistungsfähigen Prozessor ausgestattet, für den eine umfangreichen Auswahl von Apps aus dem Google Playstore zur Verfügung steht.



HORIZON
H O B B Y

LEMACO SA - 1024 Ecublens

Änderungen vorbehalten



Es muss wieder einmal gesagt sein

Liebe Leserinnen und Leser

Sie halten die letzte MFS-Ausgabe des Jahrganges 2018 in Ihren Händen. Sie werden feststellen, dass wiederum X Modellflieger für uns Berichte verfasst, fotografiert und gezeichnet haben. Längere und auch kürzere Geschichten aus lokalen Modellflugvereinen, Regionen, nationalen und internationalen Verbänden. All diesen fleissigen Berichterstatte-
rinnen und Berichterstatte-
rinnen möchte ich wieder einmal ein ganz grosses Dankeschön zurufen. Am liebsten dazu allen die Hände schütteln. Vielleicht müssen wir eines Tages eine MFS-Auto-
rinnen- und Autoren-Landsgemeinde einberufen. Denn Ihr – und nur Ihr – seid das, was unsere Zeitschrift MFS ausmacht. Der MFS-Stiftungsrat sorgt für möglichst gute und sichere Rahmenbedingungen, damit unser Redaktionsteam frei und unabhängig arbeiten kann. Eine Aufgabe, die sich weitgehend

im Hintergrund abspielt, jedoch für Qualität und Kontinuität immens wichtig ist. Vielen Dank.

Ich darf mich zu jenen glücklichen Redaktoren zählen, die seit Jahren nie wegen zu wenig Berichten und Bildern jammern müssen – schon eher auf hohem Niveau ob der grossen Menge. Unsere MFS-Ausgaben platzen umfangsmässig aus allen Nähten. Ich habe grosse Achtung vor all den Modellflug-Hobbyautoren. Sie schreiben zusätzliche zu ihrer zeitintensiven Modellflugbeschäftigung. Deshalb werde ich nie bereit sein, eure Arbeiten zu vernichten. Ich gebe zu, manchmal könnten wir uns bei gleicher Information kürzer fassen. Das ist aber eine schwierige Herausforderung. Auch habe ich Fotos für die Lupe; denn das Modellflugbild ist für uns Augen- und Herzbalsam. Das Bild hat

bei MFS einen sehr hohen Stellenwert eingenommen. Zum Schluss darf ich trotzdem ein bisschen wünschen: In jede MFS-Ausgabe ein fachtechnischer Bericht. Wir dürfen stolz sein, in unseren Reihen viele Fachexperten zu wissen. Berichtet weiterhin fürs MFS. Vielen Dank im Voraus.

Ich wünsche allen Schreiberinnen und Schreibern und natürlich unseren Leserinnen und Lesern im Namen von Stiftungsrat, Redaktionsteam und in meinem Namen schöne und erholsame Weihnachten, alles Gute und viel Erfolg im Neuen Jahr.

Ganz herzliche Grüsse

*Euer Redaktor
Emil Ch. Giezendanner*

Il faut le répéter encore et encore

Chère lectrice, cher lecteur

Vous tenez entre vos mains le dernier numéro MFS de 2018. Vous remarquerez qu'une fois de plus X, pour notre plaisir, nombre de modélistes ont écrit, photographié et dessiné pour divers articles. Des histoires plus ou moins longues concernant des clubs de modélisme locaux, les régions, les associations nationales et internationales. Une fois de plus, je tiens à remercier chaleureusement tous ces rapporteurs qui travaillent d'arrache-pied. Je préférerais serrer la main à tout le monde. Peut-être qu'un jour, devrions-nous réunir la communauté des écrivains du MFS. Vous, et vous seuls, êtes la raison d'être de notre magazine MFS. Le conseil d'administration du MFS veille à ce que les conditions cadres soient les meilleures et les plus sûres possibles afin que notre équipe éditoriale puisse travailler librement et en toute indépendance, une tâche qui se déroule en grande partie à l'arrière-plan, mais qui est extrêmement importante pour la qualité et la continuité. Merci beaucoup.

Je suis un heureux rédacteur qui, depuis des années, n'a jamais eu à se plaindre de trop peu d'articles. Je reçois au contraire un grand nombre d'articles pour lesquels je dois trouver de la place. Nos problèmes de MFS explosent à vue d'œil. J'ai beaucoup de respect pour tous les modélistes auteurs amateurs. Ils prennent le temps d'écrire à côté de leurs occupations de modélisme qui leur prend déjà beaucoup de temps. C'est pourquoi je ne serai jamais prêt à critiquer négativement leur travail. J'admets que parfois, on pourrait être plus concis pour la même information.

MFS-Meinungsvielfalt

Die auf dieser Seite durch den Redaktor – sowie andere Autoren dieses Heftes – zum Ausdruck gebrachten Meinungen decken sich nicht zwingend mit der Verbandsmeinung des SMV. Offizielle Verbandsmitteilungen findet der Leser in der Rubrik «SMV».

Diversité d'opinions

Les opinions exprimées sur cette page par le rédacteur – ainsi que les autres auteurs de ce numéro – ne coïncident pas forcément avec celles de la FSAM en tant que fédération. Le lecteur trouvera les communications officielles de la fédération dans la rubrique «FSAM».

Mais c'est un défi difficile à relever. Je déteste regarder des photos à la loupe, j'aime les grandes photos parce que la photo de modèles réduits est pour nous un baume pour les yeux et le cœur. L'image a pris une très grande importance dans le MFS. J'aimerais faire un petit vœu: trouver un rapport technique dans chaque numéro du MFS. Nous pouvons être fiers d'avoir de nombreux experts dans nos rangs. Continuez à produire des articles pour le MFS. D'avance, merci beaucoup.

Je souhaite à tous les auteurs-écrivains et bien sûr à nos lecteurs, au nom du Conseil d'administration, de l'équipe de rédaction et de moi-même, un Joyeux Noël et une Bonne Année.

Cordiales salutations

*Votre Rédacteur
Emil Ch. Giezendanner
(traduction libre: T. Ruef)*

TRS 4 – «Der tragische Schrauber»

*Text: Andreas Locher
Flugaufnahmen: Laurent Berlivet,
Andreas Locher (Details)*



Kein Modellbauer, der sich den legendären vierrotorigen Tragschrauber TRS 4, den «tragischen Schrauber», als Bauprojekt vornimmt, wird sich je auf Originaltreue und Authentizität berufen können – von diesem sagenumwobenen Flugapparat existiert schlicht kein greifbares Originalbild. Auch das Helikoptermuseum Bückeburg verfügt über keinerlei Unterlagen zu diesem aviatischen Unikum.

TRS 4 – «Le gyrocoptère au destin tragique»

Texte: Andreas Locher
Traduction libre: T. Ruef
Flugaufnahmen: Laurent Berlivet,
Andreas Locher (détails)



Erbauer und Autor Andreas Locher.
Andreas Locher: constructeur et auteur.

Aucun modéliste entreprenant la construction du légendaire gyrocoptère à 4 rotors TRS 4, «le gyrocoptère au destin tragique», ne peut se référer à des documents ou des photos authentiques de l'appareil: il n'en n'existe simplement pas! Même le musée de l'hélicoptère de Bückeburg ne dispose pas de document sur cet aéronef unique.

Als modellbaubegeisterter Junge machte ich mir in den 1950er-Jahren sehr wohl mein Fantasiebild dieses Ungeheims, mit welchem **Wilhelm Olrik** offenbar auf so tragische wie spektakuläre Art verschollen ist. Immer wieder drängten wir Kinder unsere Oma bei sonntäglicher Kaffee- und Kuchenrunde, die Geschichte von «Onkel Wilhelm» und seiner Teufelskiste zu erzählen. Wohlige Schauer erzeugte die Mär auch noch beim hundertsten Mal...

Familieninterna und das Drama des «Onkel Wilhelm»

Der Däne Wilhelm Olrik war zwar in keiner Weise mit unserer Familie verwandt, firmierte in den Erzählungen dennoch stets als «Onkel Wilhelm», denn immerhin war unsere Oma mütterlicherseits mit seiner Schwester befreundet. Onkel Wilhelm – Bastler, Erfinder, Konstrukteur und schräger Kauz – war eigentlich Konditor von Beruf, aber sein Hauptinteresse galt aviatischen Tüfteleien. Effektiv geflogen sei einzig der hier beschriebene

ne Tragschrauber, aber nicht minder hingerissen waren wir Kinder von einem Flugapparat, der angeblich von einer *umgebauten Teigknetmaschine* angetrieben wurde und den Flügelschlag der Vögel nachahmen sollte.

Mein Grossvater, Max Fiedler, seinerseits begeisterter Flieger in den 1920er- und 1930er-Jahren, sei als Ingenieur von Olriks kuriosen Erfindungen immer fasziniert gewesen. Olrik war vermutlich etwas älter als mein Grossvater und dürfte bei seinen Tragschrauber-Eskapaden ungefähr 42-jährig gewesen sein.

Die erste Version seines Tragschraubers soll 1935 entstanden sein, sei aber nicht über wenige Hüpfen hinausgekommen und schlussendlich bei einer «Landung» umgekippt. Nach zahlreichen Umbauten und Modifizierungen sei es schliesslich – so die Legende – im Jahr 1937 an der dänischen Küste zu jenem einzigen und desaströsen Flug gekommen.

Gemäss Zeitzeugen soll Olrik, wie in einer Zeitschrift berichtet wurde, «im Flug auf's offene Meer hinaus in ver-

Jeune passionné de modélisme, je me suis fait dans les années 50, une image fantaisiste de cette monstruosité, avec lequel **Wilhelm Olrik** a disparu de manière aussi tragique que spectaculaire. Enfants, le dimanche autour d'une tasse de thé et une tranche de gâteau, nous avons exhorté notre grand-mère de nous raconter encore et encore l'histoire de l'«Oncle Wilhelm» et de sa caisse diabolique. Ce conte de fées nous apportait encore de très bons moments même après sa 100^e narration.

Secrets de famille et drame de l'oncle Wilhelm

Bien que le Danois Wilhelm Olrik n'ait aucun lien de parenté avec notre famille, il a toujours échangé des histoires comme celle de l'«Oncle Wilhelm», car après tout notre grand-mère, par sa mère était amie avec sa sœur. Oncle Wilhelm, bricoleur, inventeur, designer et hurluberlu était en fait pâtissier de profession, mais son intérêt principal était le violon. Seul le gyrocoptère décrit



Diese Skizze, vom Grossvater des Autors 1937 gezeichnet, war der Anstoss zum Nachbau des Tragschraubers als Modell. Cette esquisse, dessinée par le grand-père de l'auteur en 1937, a été à l'origine de la reproduction du gyrocoptère modèle réduit.

zweifelter *Kopfüber-Position* mit Werkzeug hantierend» versucht haben, das Gerät unter Kontrolle zu bekommen. Dieses sei jedoch «unsteuerbar, aber dennoch stabil geradeaus fliegend am Horizont über der Nordsee entschwunden» – zum Entsetzen des gebannten Publikums. Bereits in jener Zeitschrift sei von Olrik vom «tragischen Schrauber» geschrieben worden, ein Übername, der später am Flugapparat selbst hängen bleiben sollte.



Tüftler Wilhelm Olrik vor seinem selbst gebauten Hängegleiter (1913), kurz «vor dem Absturz im Rebberg», wie ein Vermerk auf der Rückseite der Fotografie verrät.

Le bricoleur Wilhelm Olrik devant son deltaplane (1913), peu avant son crash dans le vignoble, comme l'indique une note au dos de la photo.



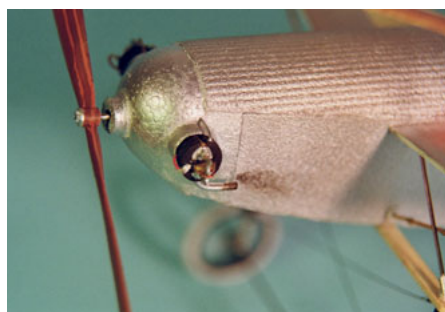
Wilhelm Olrik im Cockpit des Klemm-Tiefdeckers: Das Bild entstand 1929 nach der Landung auf dem zugefrorenen Zürichsee; an der Tragfläche stehend Pilot Max Fiedler.

Wilhelm Olrik dans le cockpit d'un Klemm à aile basse: la photo a été prise en 1929 après un atterrissage sur le lac gelé de Zurich; le pilote Max Fiedler se trouve debout sur l'aile.

Der Anstoss zum Nachbau als Modell

Die ganze Wilhelm-Olrik-Geschichte wäre für mich eine familieninterne Legende geblieben, hätte ich nicht bei einer Estrichentrümpelung unversehens ein paar vergilbte Umschläge in Händen gehabt. Sie enthielten nebst anderen Fotos aus fliegerischen Frühzeiten zwei Bilder mit wenigen Angaben auf den Rückseiten. Das eine zeigt besagten Wilhelm Olrik vor seinem selbst gebauten Hängegleiter; Jahrzahl: 1913, Vermerk: «Vor dem Absturz im Rebberg».

Die andere Fotografie zeigt Olrik im Cockpit des Klemm-Tiefdeckers, kurz



Wellblech-Effekt durch gerilltes Depron.

Effet de tôle ondulée produit avec du Depron rainuré.



Speichenrad, luftbereift 0,3 Gramm schwer.

Roue à rayons: poids 0,3 gramme en état de vol.



Winziges Spornrad am edlen Bambus-Ausleger.

Petite roue arrière montée sur une tige de bambou.

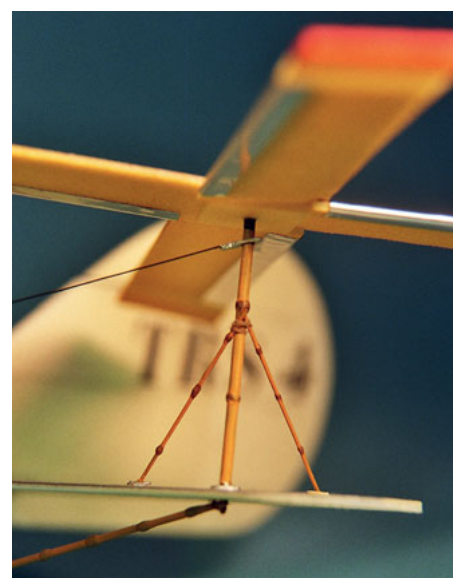
ici avait volé convenablement, mais nous n'en étions pas moins ravis d'être les enfants d'une machine volante, qui était censée être entraînée par une *pétrisseuse de pâte convertie* et devait imiter les ailes battantes des oiseaux.

En tant qu'ingénieur, mon grand-père, Max Fiedler, un pilote enthousiaste des années 1920 et 1930, avait toujours été fasciné par les inventions curieuses d'Olrik. Celui-ci était probablement un peu plus âgé que mon grand-père et a dû faire ses expériences avec son gyrocoptère à l'âge d'environ 42 ans.

La première version de son gyrocoptère aurait été construite en 1935, mais il n'aurait pas fait plus que quelques sauts et serait finalement tombé lors d'un «atterrissage». En 1937, après de nombreuses modifications et adjonctions, il a finalement, selon la légende, effectué ce vol unique et désastreux sur la côte danoise.

Selon des témoignages contemporains rapportés dans un magazine, Olrik aurait tenté de maîtriser l'appareil désespérément adoptant des positions peu académiques de pilotage, à l'envers dans son engin, le nez à l'intérieur du fuselage. Incontrôlable, mais néanmoins stable «il aurait volé droit devant lui jusqu'à l'horizon au-dessus de la mer du Nord et disparu», suscitant l'émotion dans un public envoûté.

Un magazine avait évoqué le destin d'Olrik en parlant de son «gyrocoptère tragique», un surnom qui allait plus tard coller à la machine volante elle-même. →



In «Bambus» aufgebauter Rotorpylon auf der Stummelfläche.

Pylône de rotor en «bambou» monté sur la surface de l'aile.

nach der Landung auf dem zugefrorenen Zürichsee 1929; an der Fläche stehend Pilot Max Fiedler.

Für mich am wertvollsten und gewissermassen die Initialzündung für mein nächstes Modellbauprojekt war eine etwas zerknitterte Handskizze, die mein Grossvater seinem «Bruder im Geiste» kurz vor dessen Debakel im Frühjahr 1937 gewidmet haben soll. «Tragschrauber über den Alpen» ist – etwas gar schwelgerisch – auf der Rückseite vermerkt.

Anhand dieser Skizze machte ich mich an den «Scale-Nachbau» dieses Monsters, das in seiner Auslegung eigentlich eine *Entenkonstruktion* darstellt: kleine Rotoren vorne, Hauptrotoren hinten. Rotorengrosse, Rumpflänge, ja eigentlich alle Masse wurden geschätzt und in Relation zur Pilotengrösse auf ein ungefähres 1:24-Mass umgerechnet.

Leichtbau und ein bisschen «Pi mal Daumen»

So entstand ein Kleinmodell, das in schon oft praktizierter Depron-Balsa-



Das geheimnisvolle Kofferchen.
La mystérieuse valise.



Ersatzschraubenschlüssel in der Hosentasche.

Clé de rechange dans la poche du pantalon.



Beherbert Elektronik und Linear-Servos.
Compartiment pour l'électronique et les servos linéaires.

CFK-Kombination aufgebaut und sehr leicht gehalten werden konnte. Durch die Verwendung von dünn geschliffenem Depron (0,8–2 mm) und dem Einbau möglichst leichter Komponenten wurde schliesslich ein Abfluggewicht von 38,7 Gramm erreicht. Die Rumpfkonstruktion ist simpel: Rumpfdackel und -seitenwände aus *einem* Stück (Abwicklung zunächst als Kartonmuster), drei Stützspannen im Rumpffinnen als «Formgeber» und für die vordere Abdeckung «gerilltes» Depron als *Wellblech*. Das Modell entstand im Jahr 2010, die RC-Komponenten entsprechen dem damaligen Mikro-Standard. Als Treibling dient ein kleiner Glockenankermotor (Durchmesser 7 mm), im *Tank* eine Lipozelle mit 150 mAh. Eine Spektrumeinheit AR6400 fand in einem Reisekofferchen Platz, welches auf einem Gepäckträger auf der Rumpfoberseite festgezurt ist. Dieses Gepäckstück verpasste ich dem

Tragschrauber

Tragschrauber, auch Drehflügler oder Autogyro genannt, verfügen über keine angetriebenen Rotoren. Vielmehr wird das Drehen der Rotorblätter, welches letztlich den Auftrieb bewirkt, durch den «Fahrtwind» erzeugt. Die Vorwärtsbewegung des Flugzeugs wird wie bei «normalen» Motorfliegern z.B. durch einen Zug- oder Druckpropeller erzeugt. Aus diesem Grund kann ein Autogyro im Gegensatz zum Helikopter nicht an Ort schweben. Berühmte Tragschrauber in den 1920er-Jahren waren etwa jene des Spaniers Juan de la Cierva. Bei richtiger Auslegung fliegen Tragschrauber äusserst stabil, was sich auch beim vorgestellten Modell absolut bestätigte: Der «tragische Schrauber» ist lammfromm und sehr angenehm zu steuern.

L'évènement qui a fait démarrer le projet

Toute l'histoire de Wilhelm Olrik serait restée une légende familiale pour moi si je n'étais pas tombé sur quelques enveloppes jaunies lors d'un grand débarras. Elles contenaient deux photos parmi d'autres des débuts de l'aviation avec parfois des informations au verso. L'une montre Wilhelm Olrik en 1913, devant son deltaplane de fabrication artisanale. Indication sur la photo: «Avant le crash dans les vignes». L'autre montre Olrik dans le cockpit de l'avion à aile basse Klemm, peu après son atterrissage sur le lac gelé de Zurich en 1929. Le pilote Max Fiedler se trouve debout sur l'aile. L'évènement qui provoqua le déclenchement du projet de construction a été un croquis à la main, un peu froissé, que mon grand-père aurait dédié à son «frère d'esprit» peu avant sa débâcle au début 1937: «Gyrocoptère sur les Alpes» est écrit un peu pompeusement au recto.

Sur la base de ce croquis, j'ai commencé la «réplique» à l'échelle de ce monstre, qui dans sa conception représente en fait une *construction de canard* avec de petits rotors à l'avant et les rotors principaux à l'arrière.

La taille des rotors et la longueur du fuselage ainsi que toutes les dimensions ont été estimées et converties par rapport à la taille du pilote à une échelle d'environ 1:24.

Construction légère et calculs pifométriques

C'est ainsi qu'un petit modèle a été créé avec une combinaison de Depron-balsa et fibre de verre, solution légère grâce à l'utilisation de Depron (0,8–2 mm) finement poncé et de l'installation de composants aussi légers que possible. Au départ, son poids prêt au vol était de 38,7 grammes. La construction du fuselage est simple: la partie supérieure et les parois latérales du fuselage sont faits d'une *pièce* (initialement réalisée avec du carton plié), trois couples de support se trouvent à l'intérieur du fuselage pour «donner la forme» et l'avant est en Dépron «rainuré» pour l'aspect de *tôle ondulée*.

Le modèle a été développé en 2010 avec des composants RC correspondant au micro standard de l'époque. Pour sa propulsion, il possède un petit moteur en cloche (diamètre 7 mm) et comme *réservoir*, on trouve une cellule lipo de 150 mAh. Un module Spektrum AR6400 a pris place dans une valise de voyage,

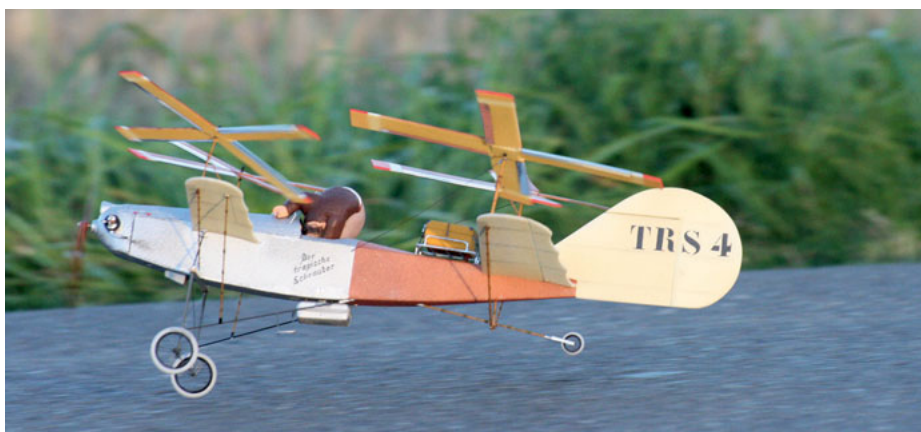


Eine LiPo-Zelle mit 150 mAh im Tank. Dans réservoir une cellule lipo de 150 mAh.



Klipp und klar eine Ente.

Clairement, c'est un canard!



Gelungener Bodenstart.

Décollage du sol réussi.

Technische Daten des Modells / données techniques du modèle

Bezeichnung / désignation:	TRS 4
Art / configuration:	4-rotoriger Tragschrauber Entenkonfiguration gyrocoptère à 4 rotors configuration canard
Maßstab / échelle:	1:24
Hintere Rotoren / rotor arrière:	20 cm Durchmesser / diamètre 20 cm
Vordere Rotoren / rotor avant:	17 cm Durchmesser / diamètre 17 cm
Länge ü. a. / longueur totale:	42 cm
Abfluggewicht / poids en vol:	38,7 Gramm / 38,7 grammes
RC / RC:	AR6400 Spektrum
Akku / accu:	1 Lipo 150 mAh
Baujahr / année de construction:	2010

Gyrocoptères

Les gyrocoptères, appelés aussi giravions ou autogyres ne possèdent pas de rotor motorisé. Leurs voilures tournantes produisent la force de sustentation nécessaire lorsqu'ils tournent simplement entraînés par l'air. La force de traction de l'avion est produite comme pour un avion par un moteur avec une hélice tractive ou propulsive. C'est pourquoi, ils ne peuvent voler en stationnaire, contrairement à un hélicoptère. Les célèbres gyrocoptères des années 1920 étaient ceux de l'Espagnol Juan de la Cierva. Avec une conception correcte, les gyrocoptères volent de manière extrêmement stable, ce qui s'est également vérifié avec le modèle du «gyrocoptère au destin tragique», doux comme un agneau et facile à piloter.

qui est fixée à un porte-bagages sur la partie supérieure du fuselage. J'ai ajouté ce bagage à l'avion «loin de l'esprit maquette», car l'unité RC devait être placée très loin derrière pour des raisons de centre de gravité. Le centre de gravité, l'angle d'attaque des rotors et le calage du moteur ont été déterminés par des calculs pifométriques et les corrections nécessaires ont été faites par le mélange direction-profondeur.

Des haubans et tendeurs ont servi pour le renfort des moignons d'aile et du pylône de rotor. Dans la version d'Orlik, ils ne sont pas identiques mais ce qui nous a fasciné dans notre enfance est qu'ils étaient faits en *bambou*. Ainsi, dans le modèle réduit, les renforts de pylône, les haubans des ailes, le train de queue sont en pseudobambous. Ce sont en réalité des tiges de carbone épaissies avec de l'époxy pour imiter les nœuds du bambou et peintes en brun clair.

Le train d'atterrissage principal est une structure en carbone, naturellement *élastique*! Les roues à rayons sont en balsa réalisées par tournage. Les rayons sont faits en tiges de carbone de 0,3 mm et le moyeu est un minuscule tube en laiton. Une telle roue d'un diamètre de 30 mm ne pèse que 0,3 grammes, la roue arrière légèrement plus petite, 0,14 grammes.

Le héros à la «tête à l'envers»

La figure du pilote, en *Styrodur* «sculpté dans du matériau plein» puis évidé devrait bien sûr représenter le héros tragique. On ne distingue pas ses traits

Flieger «fern jeden Vorbilds», denn die RC-Einheit musste aus Schwerpunktgründen sehr weit hinten platziert werden. Schwerpunkt, Anstellwinkel der Rotorebenen und Motorsturz wurden durch akribische Pi-mal-Daumen-Berechnungen ermittelt; was nicht passte, wurde durch gütige Mitwirkung von Seiten- und Höhenmischer in den grünen Bereich gezaubert...

Die Abstreibungen und Verspannungen waren zur Versteifung der Stummelflächen und Rotorpylone nötig; mit Olriks Version sind sie gewiss nicht identisch, aber – und dies hat uns Kinder früher auch stets fasziniert – Onkel Wilhelm soll immer wieder *Bambus* in seinen Konstruktionen verwendet haben. So sind also beim Modell Rotorpylone, Flächenverstreibungen und Heckradausleger in Bambus gehalten. In Wahrheit sind's CFK-Stäbe mit Epoxi-Verdickungen als Bambusknoten, hellbraun eingefärbt.

Das Hauptfahrwerk ist ein markantes CFK-Gebild – selbstredend *gefedert*! Die

Speichenräder sind entstanden aus gesperstem Balsaholz auf der Drehbank, die Speichen aus 0,3 mm CFK-Stäbchen und als Nabe dient ein winziges Stück Messingrohr. Ein solches Rad mit 30 mm Durchmesser wiegt gerade mal 0,3 Gramm, das etwas kleinere Heckrad 0,14 Gramm.

Der «Kopfüber-Held»

Die Pilotenfigur, aus *Styrodur* «aus dem Vollen geschnitzt» und bis zu den Knöcheln ausgehöhlt, sollte natürlich den tragischen Helden darstellen. Seine Gesichtszüge sind auf den wenigen historischen Fotos nicht auszumachen; so sollte der tragische Held wenigstens in *jener* Position verewigt werden, in welcher er den letzten Zeitzeugen in Erinnerung blieb: **kopfüber!**

So schraubt er also im unteren Cockpitbereich auf ewig weiter – einzig mit dem kleinen Trost, dass er in der hier vorgestellten Modellversion stets zum Startplatz zurückkehren darf. ■



faciaux sur les quelques photos historiques. Le héros tragique devrait au moins être immortalisé dans *cette* position dans lequel les derniers témoins de son époque se souvenaient de lui: **la tête à l'envers.**

On le voit donc s'affairer pour l'éternité dans la partie inférieure du cockpit avec la petite consolation que dans la version du modèle réduit présentée ici, il se trouve toujours sur la piste de décollage. ■

MASTON

MASTON TWO – 2K Sprühlack

Professionelle 2-Komponenten-Sprühdosen. In der Anwendung ist sie so einfach und Benutzer freundlich wie eine gewöhnliche Sprühdose. Beim Sprühen erfolgt die chemische Härtung sofort unter atmosphärischem Druck. Damit wird sichergestellt, dass **MASTON TWO** die gleichen Eigenschaften in Bezug auf Haftung, Korrosionsschutz, Kratzer und chemische Beständigkeit aufweist wie herkömmliche 2-K-Lacksysteme.



- **Keine Tropfzeit – Wiederverwendbar.**
Keine Härtung innerhalb der Dose.
- **Einzigartige Haftung auf schwierigen Untergründen wie Metall, Alu, Kunststoff, Bügelfolie etc.**
- **Chemische Beständigkeit, benzinfest**
- **Enorme Kratzfestigkeit / Flexibilität**
- **Hoher Korrosionsschutz und Glanzgrad**
- **Haltbarkeit der Sprühdose: min. 3 Jahre**

Gebinde: 400ml / 150ml

Sortiment: Primer, RAL- NCS – Farbtöne, Klarlacke

Glanzstufen: Hochglanz, Sd.glanz, Matt



Wieser Modellbau GmbH

Wiesergasse 12
8049 Höngg
www.wiesermodell.ch

Horizon Hobby / Lemaco-News

E-FLITE® PITTS S-1S – BNF Basic EFL3550 / PNP EFL3575

DIE LEGENDÄRE KUNSTFLUG-
IKONE. Die E-Flite® Pitts S-1S
ist ein lizenzierter Nachbau des
weltbekannten Kunstflugdop-
peldeckers! Perfekt entworfen
und ausgestattet, bereitet sie
einen riesen Flugspass, bei
dem jeder Flug mehr Freude
macht als der vorherige.

Features

- Eine offiziell lizenzierte Version der Kunstflug-Ikone von Aviat Aircraft Company
- Hochleistung – mit dem 3S- und 4S-tauglichen Antriebssystem, bestehend aus Brushless Outrunner und 40-A-Regler
- Spektrum™ 6-Kanal-Empfänger mit marktführender DSMX-Technologie
- Unübertroffene Flugstabilität und -präzision durch AS3X® Technologie für ein noch besseres Flugverhalten
- Einfach zu fliegen durch die optionale SAFE® Select Fluglagenbegrenzung
- Originalgetreue Kontur und Oberflächendetails, inklusive passendem Spinner und Scalecockpit
- Haltbares Aluminium-Fahrwerk mit Scale-Fahrwerksverkleidungen und Radschuhen
- Werkzeugfreie Montage mit Schnellverriegelungen
- Optionale Verspannung für einen zusätzlichen Scale-Effekt
- Grosse Cockpitklappe und herausnehmbares Fach vereinfachen den Akkuwechsel
- Leichtgewichtige und haltbare EPO-Hartschaumkonstruktion

- Werksseitig aufgebrachte Lackierung mit Scale-Beschriftungen

Benötigt wird:

- Full-Range 5+ Kanal DSMX® Fernsteuerung
- 1800–2200 mAh 3-4S-LiPo-Flugakku

E-FLITE® PITTS S-1S – BNF Basic EFL3550 / PNP EFL3575

ICÔNE LÉGENDAIRES DU VOL
ACROBATIQUE. L'E-Flite® Pitts
S-1S est une réplique sous li-
cense du biplan acrobatique de
renommée mondiale! Parfaite-
ment conçu et équipé, le Pitts
procure un énorme plaisir de le
faire évoluer et chaque vol sera
plus excitant que le précédent.

Features

- Une version du Pitts sous licence officiel de l'Aviat Aircraft Company
- Haute performance – avec les systèmes d'entraînement compatibles 3S et 4S comprenant un moteur brushless et un régulateur 40 A
- Récepteur Spektrum™ à 6 canaux avec la technologie DSMX
- La technologie AS3X garantit une stabilité et une précision de vol inégalées pour un comportement de vol encore meilleur
- Facile à piloter grâce à la Limite de vol assistée par capteur SAFE® Select
- Réplique parfaite des contours et très détaillé, y compris le cône et le cockpit
- Train d'atterrissage en aluminium et roues carénées
- Installation sans outil avec verrouillages rapides



- Haubans en option, pour lui donner un effet réaliste plus accru
- Grande trappe du cockpit et compartiment amovible pour changer l'accu plus facilement
- Construction légère et robuste en mousse EPO (Expanded PolyOlefin)
- Le modèle est livré peint et décoré

Sont nécessaires en plus:

- Télécommande à 5 canaux ou plus DSMX®
- Accu LiPo 1800–2200 mAh 3-4S

REAL FLIGHT – Simulator RF8 Horizon Hobby Edition

RealFlight® ist der weltweit führende Modellflugsimulator und damit das beste Werkzeug für jeden neuen Modellflugpiloten, der das Fliegen erlernen möchte. Erfahrenen Piloten bietet er die Möglichkeit, neue Manöver einzustudieren und die eigenen Fähigkeiten weiter zu verbessern.

Der Simulator bietet 150 verschiedene Flugmodelle inklusive Flächenflugzeuge, Hubschrauber, Drohnen und viele andere, welche an über 40 verschiedenen Flugfeldern geflogen werden können. Mit dem eingebauten Editor lassen sich die Attribute der Flugmodelle und -felder zusätzlich editieren, was beinahe unendliche Flugoptionen bietet.

Add-ins wie Spiele ähnliche Herausforderungen bringen zusätzlichen Spass in das Flugtraining, und die Mehrspieleroptionen ermöglichen es, online mit anderen Piloten zu fliegen und sich mit ihnen zu mes-

Technische Daten / Données techniques:

Spannweite / Envergure:	850 mm
Rumpflänge / Longueur de fuselage:	787 mm
Gewicht / Poids:	1304 g
Motor / Moteur:	1200 kV Brushless
Akku / Accu:	3200–4000 mAh 22.2 V 6S LiPo, ESC5

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

sen. In Kombination mit der VR-Headset-Kompatibilität und vielen anderen Features bietet dieser Simulator alles, was man braucht, um später am Flugfeld erfolgreich zu sein, denn mit dem RealFlight® 8 kann man bequem zu Hause «fliegen» und Spass haben!

Viele haben uns nach einer Horizon Hobby Edition des RealFlight® 8 gefragt und darauf gewartet. Diese spezielle Edition kombiniert nun endlich die exklusiven Technologien und beliebtesten Modelle der besten Marken im Modellsport mit dem weltweit führenden Modellflugsimulator und bietet ein unvergleichliches Erlebnis!

Erhältliche Versionen:

RFL1000: Komplettsset Real Flight 8 Horizon Hobby Edition mit Interlink X

RFL1001: Software Real Flight 8 Horizon Hobby Edition

RFL1002: Add-on Real Flight 8 Horizon Hobby Edition

Über ein Dutzend neuer Flugmodelle von E-flite®, HobbyZone®, ParkZone®, Hangar 9®, Blade® und weiteren Marken:

HobbyZone® Sport Cub S mit SAFE®-Technologie
E-flite® Apprentice® S 15e mit SAFE®-Technologie

E-fliteTimber™ 1,5 m mit AS3X®- und SAFE-Select-Technologie

E-fliteTimber 1,5 m mit Schwimmern, AS3X und SAFE-Select Technologie
E-flite Carbon-Z® Cessna 150 2,1 m mit AS3X und SAFE-Select-Technologie*

E-flite F-27 Evolution mit AS3X und SAFE-Select-Technologie*
E-flite Mini Convergence® VTOL*

ParkZone® Conscendo™ Advanced mit AS3X und SAFE-Select-Technologie*
Hangar 9® Carbon Cub 15cc*
Hangar 9 Ultra Stick 30cc
FMS F-15 Eagle V2 64 mm EDF
Blade® Fusion™ 270 mit SAFE-Technologie*
Blade Fusion 480

* Stelle bitte sicher, dass Du Dein RF8 Horizon Hobby Edition online aktivierst und aktualisierst, um immer die aktuellsten Versionen dieser Modelle zu haben.

Neu Horizon Hobby Edition Features:

- Spektrum™ AS3X® (Künstliche Stabilisation auf drei Achsen) und SAFE® (Sensor Assisted Flight Envelope – Sensoren-unterstützte Flugraumbegrenzung) Technologie

- Verbesserte Kompatibilität mit dem drahtlosen Spektrum WS1000 Simulator-dongle zur Nutzung von Sendern mit der DSM2/DSMX-Technologie (SPMWS1000 ist separat erhältlich)

InterLink-X Controller

- Exclusive Reset/Rewind-Taste zum Wiedergeben der Flüge oder zum Zurücksetzen nach einem Absturz
- Einfache und bequeme Steuerung der meisten Simulatorfunktionen direkt vom Controller aus
- Eingebaute Schieberegler helfen Drohnenpiloten, ihre Kameras für die besten Aufnahmen auf null zu setzen
- 10-Kanal-Fähigkeit zur mühe-losen Steuerung aller verfügbaren Funktionen
- Verhindert den Verschleiss Ihrer Flugplatzfernsteuerung

Benötigt wird:

- Breitband-Internet, um zusätzliche Inhalte und Updates herunterzuladen
- Online-Aktivierung
- Spektrum WS1000 Simulator-dongle

et d'améliorer leurs propres capacités.

Le simulateur propose 150 modèles différents d'aéronefs, y compris des avions, des hélicoptères, des drones et bien d'autres, pouvant être pilotés sur plus de 40 terrains différents. Avec l'éditeur intégré, les attributs des modèles d'aéronef et des terrains peuvent être modifiés, ce qui offre des options de vol presque infinies.

Add-ins tels que des défis de jeu ajoutent encore plus de plaisir à l'entraînement au pilotage et les options multi-joueurs permettent de voler et de rivaliser avec d'autres pilotes en ligne. En combinaison avec la compatibilité du casque VR et de nombreuses autres fonctionnalités, ce simulateur offre tout ce qui est nécessaire pour réussir sur le terrain plus tard. En effet, avec Real Flight® 8 on «vole» confortablement chez tout en s'amusant!

De nombreux modélistes nous ont demandé une édition Horizon Hobby du Real Flight® 8 et l'attendaient. Cette édition spéciale combine enfin les technologies exclusives et les modèles populaires des meilleures marques de modèles réduits avec le simulateur de vol leader sur le plan mondial et offrant ainsi une expérience inégalée!

Händlerliste und weitere
Infos unter:
www.lemaco.ch

REAL FLIGHT – Simulateur RF8 Horizon Hobby Edition

Le simulateur RealFlight® est le leader mondial des simulateurs de vol de modèles réduits, ce qui fait de lui le meilleur outil pour tous les futurs pilotes de modèles réduits. Mais il offre également aux pilotes expérimentés la possibilité d'entraîner des nouvelles manœuvres

Les versions disponibles:

RFL1000: Set complet Real Flight 8 Horizon Hobby Edition avec Interlink X

RFL1001: Software Real Flight 8 Horizon Hobby Edition

RFL1002: Add-on Real Flight 8 Horizon Hobby Edition

Plus d'une douzaine de nouveaux modèles E-flite®, HobbyZone®, ParkZone®, Hangar 9®, Blade® et autres marques:

HobbyZone® Sport Cub S avec technologie SAFE®

E-flite® Apprentice® S 15e avec technologie SAFE®

E-fliteTimber™ 1,5 m avec AS3X®et technologie SAFE Select



E-flite Timber 1,5 m avec flotteurs, AS3X et technologie SAFE Select
 E-flite Carbon-Z[®] Cessna 150 2,1 m avec AS3X et technologie SAFE Select*
 E-flite F-27 Evolution avec AS3X et technologie SAFE Select*
 E-flite Mini Convergence[™] VTOL*
 ParkZone[®] Conscendo[™] Advanced avec AS3X et technologie SAFE Select*
 Hangar 9[®] Carbon Cub 15cc*
 Hangar 9 Ultra Stick 30cc
 FMS F-15 Eagle V2 64 mm EDF
 Blade[™] Fusion[™] 270 avec technologie SAFE*
 Blade Fusion 480

* Assurez-vous d'activer et de mettre à jour online votre RF8 Horizon Edition afin d'avoir toujours les versions les plus récentes de ces modèles.

Nouvel Horizon Hobby Edition Features:

- Spektrum[™] AS3X[®] (stabilisation artificielle sur trois axes) et technologie SAFE[®] (Sensor Assisted Flight Envelope – Limite de vol assistée par capteur)
- Compatibilité améliorée avec le Spektrum WS1000 Simulator-dongle sans fil pour l'utilisation avec des télécommandes ayant la technologie DSM2/DSMX (SPMWS1000 vendu séparément)

InterLink-X Controller

- Bouton exclusif Reset/Rewind pour remettre à jour les vols ou réinitialiser après un crash
- Contrôle facile et pratique de la plupart des fonctions du simulateur directement à partir du contrôleur
- Les curseurs intégrés aident les pilotes de drones à mettre leurs caméras à zéro pour obtenir les meilleurs clichés
- Capacité de 10 canaux pour un contrôle sans effort de toutes les fonctions disponibles
- Empêche l'usure de la télécommande de vos modèles réduits

Sont nécessaires:

- Internet à haut débit pour le téléchargement du contenu supplémentaire et des mises à jour
- Activation en ligne
- Spektrum WS1000 Simulator-dongle

TalentWings

DER MFS-JUGENDPREIS

STIFTUNG Fondation

**modell
flugsport**

SCHWEIZ  Suisse

Wie kann ich mit meiner gelungenen Lehrlings- oder Maturaarbeit zum Thema «Fliegen» einen schönen Batzen verdienen?

Anmeldebogen (www.modellflugsport.ch) herunterladen und an den Stiftungsrat schicken.

Alles Weitere erfährst du unter:

<https://modellflugsport.ch/talentwings/der-mfs-jugendpreis>

NICHT ALLTÄGLICHE FLUGMODELLE

... UND IHRE MANCHMAL THERAPEUTISCHE WIRKUNG !



Fokker



Der Mann mit den fliegenden Kisten

Fokker A38 «Spinne» 1911, erbaut von Rainer Mattle



Zufriedener «Erbauer» und Pilot Rainer Mattle.

Fokker A38 «Spinne» 1911

Fragen an Rainer Mattle:

Wie bist du zu diesem aussergewöhnlichen Projekt gekommen?

Ich bin immer auf der Suche nach seltenen historischen Oldtimern. Die Anfänge der Fliegerei begeistern mich seit Kind her. Ein Bauauftrag erleichterte mir die Wahl.

Wie bist du das Projekt angegangen, woher hast du die Pläne usw.? Es dürfte bei solch alten Fluggeräten extrem schwierig sein, an verlässliche Informationen zu kommen, da dieses Flugzeug nur in kleiner Serie gebaut wurde?

Mir reicht eine Dreiseitenansicht. Konstruktion und Bau sind reine Erfahrungssache. Im Internet findet man viele authentische Details und Zeichnungen der alten Flieger, z.B. www.flying.machines.ru

Wie bist du auf diesen Massstab der Fokker gekommen? Hat der verwendete Motor die Wahl der Grösse vom Modell mitbestimmt, oder umgekehrt?

Ich habe es gerne etwas grösser. Das Flugverhalten nimmt ab einer bestimmten Grösse das Verhalten des Originals an. Zudem verwende ich Originalprofile der damaligen Zeit. Dies gibt den besonderen Kick beim Fliegen und erhöht das originalgetreue Flugverhalten. Der Motor war natürlich auch ausschlaggebend für die Grösse.

Das Modell wird durch einen energiegeladenen Kolm-IL130-Motor mit 135 ccm und genialem Sound angetrieben. Zudem verfügt dieser Motor über einen Bordanlasser. Warum hast du dich für diesen Motor entschieden?

Den hatte ich ungebraucht an Lager. Er kommt dem Original ja sehr nahe.

Welche Materialien hast du verwendet, gibt es etwas besonders zu erwähnen?

Die Materialien sind vergleichbar mit den Originalen. Sperrholz/Gewebe/verschiedene Hölzer und Metalle für die Beschläge sind Pflicht. Aus Gewichtsgründen wird natürlich vorwiegend Balsaholz verwendet.

Wie viele Servos sind verbaut? Funktionen...

Total 6 Servos: 1× Savöx 40 kg Höhenruder/5× Hitec 14 kg Funktionen, wovon 2× Querruder, 2× Seitenruder und 1× Gas.

Fahrwerk oder Fahrgestell, Eigenbau?

Selbstverständlich...und immer schön ans Original angelehnt.

Welches waren die schwierigsten Herausforderungen an diesem Modell?

Den idealen Schwerpunkt zu finden, war eine echte Herausforderung. Dieses Verhalten steht stark in Relation zum gewählten Profil, zu EWD und Motorleistung. Die Pfeilung der Flügel ergibt zusätzliche aerodynamische Phänomene. Natürlich lässt sich vieles berechnen. In der Praxis erlebt man jedoch besonders bei den alten «Kisten» völlig neue Erkenntnisse. Man hat bei diesem Modell somit keine verbindlichen Anhaltspunkte. So musste der genaue Schwerpunkt experimentell erfolgen werden, was etwas Durchhaltewillen voraussetzt. Dabei gab es auch einige Rückschläge zu verkraften, die jedoch immer zu neuer Erkenntnis führen. In der damaligen Zeit wurde dies gleich praktiziert. Die erste «Spinne» wurde bereits in den Rolltesten irreparabel zerstört. Die Pfeilung der Tragflächen und die Fluggeschwindigkeit in Kombination erfordern zwingend, die Höhensteuerung in Kombination mit der Propellerenergie zu steuern.

Der Erstflug konnte als «Hüpfer» abgehakt werden, da sich der Schwerpunkt ein rechtes Stück zu weit vorne befand.

Nach einigen Versuchen aber klappte es am 23. September; du konntest erstmals einen vollständigen Flug mit geplanter Landung absolvieren. Beschreibe das Gefühl, nachdem die Maschine heil aufgesetzt hatte.

Vor dem jüngst vergangenen Flug habe ich angekündigt, dass dies wahrscheinlich der letzte Versuch sein wird. Die «Kiste» flog zwar, aber hatte immer noch zu viel Eigendynamik, welche sich nicht mehr logisch erklären liess. Mein Anspruch ist es jedoch, dass

meine Flugzeuge stabil, sauber und natürlich kontrollierbar zu fliegen sind. Dies setzte bei der «Spinne» etwas Durchhaltewillen und laufende Verbesserungen am Modell voraus. Das Grossmodell hat da im Vergleich zu anderen Oldtimern viele Überraschungen im Gepäck und war somit herausfordernd. Aber nun hab ich's doch noch hingekriegt. Gut Ding braucht bekanntlich Weile. Freude herrscht!

Gibt es dazu schon was zu verraten? Bist du schon in ein neues Projekt gestartet? Der Virus hält bei mir unverändert an. Im Moment habe ich zwei Projekte in Arbeit. Man darf gespannt sein.

Den letzten Zwick an der Geissel!

Erfahrungsbericht vom 23.09.2018

Sonntag, 9.30 Uhr: Wir fahren zum Modellflugplatz der MG Buttikon. Als wir eintreffen, kniet Rainer warm eingepackt vor seiner Fokker-«Spinne» und ist trotz der kühlen Temperaturen mit dem Aufbau der Maschine beschäftigt.

Das Projekt erhält heute die letzte Chance zu fliegen. Das Ding ist zickig und wollte bis anhin nicht so recht fliegen. Mittlerweile hat sich eine nicht unbedeutende Menge Blei hinten am Modell angesammelt. Auch die Pfeilung der Tragflächen wurde leicht verändert.

Bald trifft Dirk, ein Kollege von Rainer, ein und steht ihm helfend zur Seite. Nach einer kurzen Kaffeepause können sie die Vorbereitungsarbeiten abschliessen. Auftanken, Akkus testen, Ruder kontrollieren...

Dann gilt es ernst. Rainer betätigt den Anlasser, der Motor springt an und tuckert mit passendem Sound. Bei der Piste nochmals einen kurzen Check, die Pilotenpuppe betätigt den Gashebel und die «Spinne» rollt los, hebt ab und fliegt...

Rainer muss noch immer am Höhensteuer ziehen, denn die «Spinne» möchte auf die Nase.

Der Trimm weg ist bald ausgeschöpft, aber Rainer kann nun endlich die Fokker entspannter fliegen. Das Verhalten des Oldtimers ist bei Halbgas viel angenehmer als bei Vollgas. Jetzt aber zeigt sich die «Spinne» von ihrer besten Seite, wunderschön langsam kreist sie am inzwischen blauen Himmel. Es zeigt sich bei den ersten Landeanflügen, dass das Modell Schleppgas wünscht und so setzt Rainer die «Spinne» sanft auf die Graspiste.

Wäre der Stein sichtbar, welcher Rainer vom Herzen gefallen ist, wäre jetzt ein Krater auf der Piste. (Da, lieber Markus, bin ich viel zu cool – einen Verlust stecke ich mit einem Lächeln weg. Gehört zum Hobby. Meine Devise... verabschiede dich vom Modell, ansonsten gib niemals Gas) Die erfreuliche Erkenntnis des Erfolges lässt ein Strahlen im Gesicht von Rainer und Dirk zeigen. Modellflug ist und bleibt Emotion pur.

Wer Rainer kennt, weiss, was jetzt kommt...

Ein Flug ist kein Flug... Nochmals etwas Blei befestigen,

und es wird erneut geflogen. Die Flugeigenschaften verbessern sich weiter und Rainer lernt seine «Kiste» auch besser kennen. Langsam und vorbildgetreu fliegt die «Spinne» über den Platz. Jetzt können wir es alle genießen, die Anspannung ist weg.

Start, Flug und Landungen gelingen Rainer perfekt. Ein weiteres Projekt von ihm kann somit als erfolgreich abgeschlossen werden.

Etwas Geschichte

Bereits im Herbst 1910 begann Anton Herman Gerard Fokker mit dem Entwurf und Bau eines Aeroplans nach eigenen Ideen. Er nutzte dazu die Werkstatt der ersten deutschen Automobilfachschule Mainz und schaffte es auch, den flugbegeisterten Mitstudenten Franz von Däum für die Finanzierung eines Motors zu gewinnen. Nach mehreren Versuchen holte Fokker sich die professionelle Hilfe eines Ingenieurs.

Im Frühjahr 1911 bauten die J. Goedecker Flugmaschinenwerke für Fokker ein neues Flugzeug aus Stahlrohr, Eschenholz, Bambus und einer

einseitigen Segeltuchbespannung. Mit diesem Flugzeug, dem die niederländische Presse später den Namen «Spinne» gab, konnte er am 16. Mai 1911 sein Pilotendiplom erwerben. In der Folge lieferte Goedecker die Teile für etwa 25 Flugzeuge dieses Typs, die Fokker ab 1912 in Berlin-Johannisthal zusammenbaute. Verwendung fanden sie bei Sportfliegern und der Fliegerschule Fokker in Johannisthal und Schwerin.

Technische Daten

Kenngroße	Fokker M. 1 «Spinne»
Baujahr	1911
Einsatzzweck	Schul- und Aufklärungsflugzeug
Länge	8,00 m
Spannweite	13,60 m
Höhe	3,00 m
Flügelfläche	26,50 m ²
Leermasse	660 kg
Startmasse	995 kg
Antrieb	flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor Argus
Startleistung	75 kW/100 PS
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Gipfelhöhe	2100 m
Besatzung	2 Mann

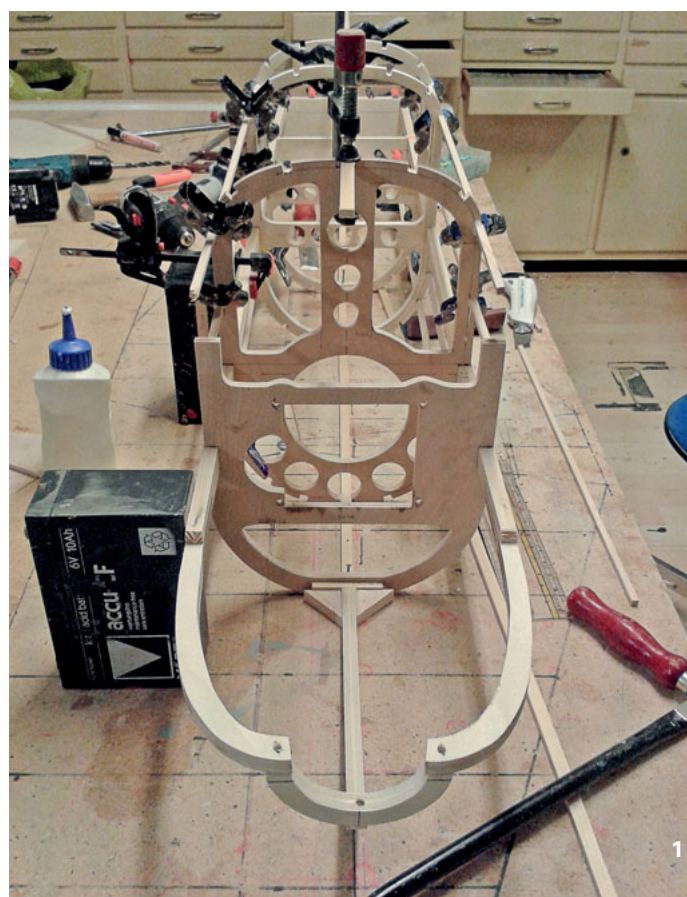
Im Juni 1912 erhielt Fokker vom preussischen Kriegsministerium den Auftrag für eine «Spinne», im Jahr darauf für zwei weitere. Dort bekamen sie die Bezeichnung «M.1» (Militär). Sie wurden als unbewaffnete Aufklärer eingesetzt; als Schulflugzeuge dienten sie bis Ende 1914.

Konstruktion

Der Rumpf war in Holzbauweise mit nur zwei Längsträgern ausgeführt, die Sitze und der Mo-

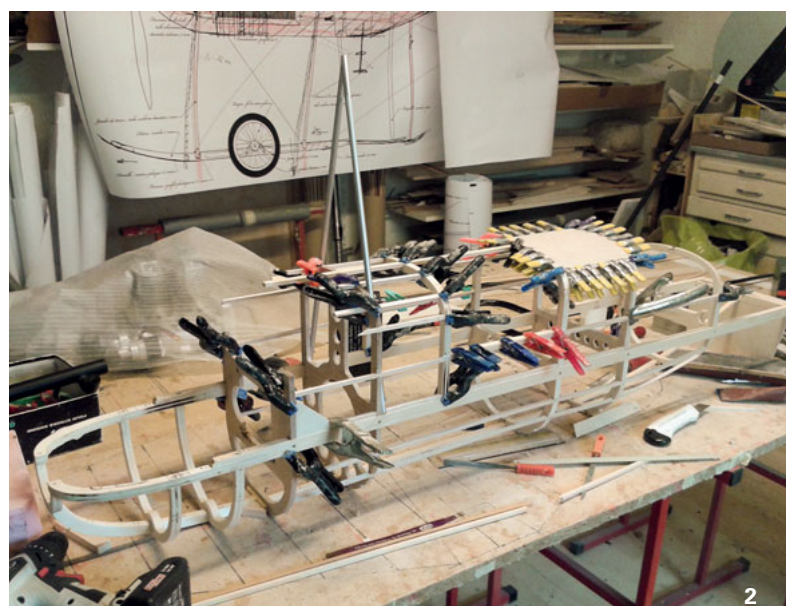
tor waren anfangs unverkleidet. Beide Tragflächen bestanden aus zwei Stahlrohrholmen, mit Rippen aus kurzem Stahlrohr und gebogenen Bambusstäben zur Profilgebung. Die schwach gepfeilten Tragflächen waren nur auf der oberen Seite mit Stoff bespannt und wiesen eine starke V-Stellung auf. Die Verspannung erfolgte durch Stahlkabel. Das Leitwerk bestand aus stoffbespanntem Bambusrohr, die Höhensteuerung erfolgte durch Verwindung der Höhensteuerfläche. Zwei dreieckige Seitenruder befanden sich über und unter dem Höhensteuer. Das Fahrwerk hatte zwei Räder mit Ballonbereifung auf einer durchgehenden Achse, an den Holmen war je eine hölzerne Kufe befestigt. In der Mitte der Radachse befand sich ein Schleifsporn mit Gummidämpfung. Während in der Flugschule Fokker eine unverkleidete Version mit Steuerrad verwendet wurde, hatte die vom Militär verwendete M.1 einen Steuerknüppel, Zwillingsräder und eine bootsförmige Karosserie.

Markus Nussbaumer



1

Illustration der Bauphasen



2



3



4



5

Kolm-IL130-135-ccm-2-Zylinder-Reihenmotor mit Bordanlasser.



6



7

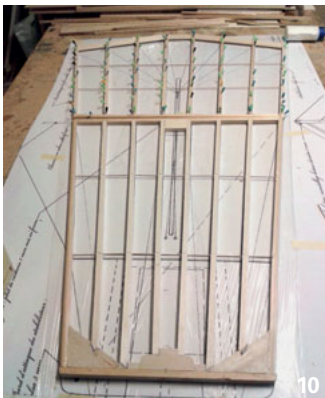


8



9

Ab jetzt sitzt der Pilot in der «Kiste».



10



11



12



13



14



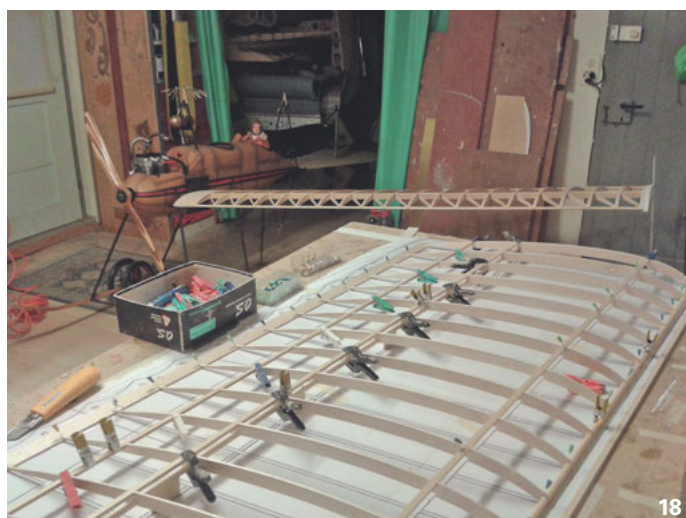
15



16



17



18



19



20



21



22



23

Fokker



24

Langsame Servo-Bewegungen

Für Bremsklappen, Einziehfahrwerke, Impeller-Antriebe etc. wünscht man sich oft verlangsamte Funktionen. Jeti, Futaba und Graupner bieten seit Längerem Sender mit programmierbarer «Servo Speed» an. Bei Multiplex / Hitec verwies man noch vor Kurzem auf ihre programmierbaren Digital-Servos (Dieter Wörner, Messe Friedrichshafen 2017), aber auch hier scheint sich etwas zu tun: Das neueste Software-Update V1.40 der Multiplex COCKPIT SX-Serie 7 / 9 / 12 beinhaltet jetzt auch ein «Servo-Slow bis zu 12s».

Langsame Servo-Bewegungen sind aber auch möglich, wenn nur eine einfache Fernsteuerung zur Verfügung steht: Ein Servo-Slow-Modul zwischen Empfänger und Servo übernimmt diese Funktion.

Auf der Suche nach einem solchen Modul stieß ich im alten Lindinger-Katalog auf das HP-Servo-Slow von Hyperion. Leider enthielten die beiden kurz später von Lindinger eintreffenden Exemplare keinen «Beipackzettel». (Eine deutsche Betriebsanleitung hatte ich auch nicht erwartet.) Zwei Buchsenkabel und zwei Servostecker liessen aber erahnen, dass es sich um ein Dual-Modul handeln könnte. Also blieb nichts anderes übrig, als auf gutes Glück Servotester und Servo irgendwo anzuschliessen und auszuprobieren. Aber auch mit viel Geduld und gutem Zureden war den beiden Modulen nicht mehr als ein Servozittern zu entlocken. Eine freundliche, weibliche Stimme bestätigte mir beim Anruf bei Lindinger, dass es zu diesem Produkt wirklich keine Anleitung gibt und dass ich nicht der einzige sei, bei welchem das Modul nicht richtig funktioniert: «Senden Sie uns die Geräte zurück – wir werden sie kontrollieren und ersetzen oder gutschreiben.» Ich erhielt eine Gutschrift. Bei den darauffolgenden Internet-Recherchen und Nachfragen im Fachgeschäft bin ich auf drei weitere Produkte gestossen, diesmal von europäischen Herstellern. Noch immer konnte ich fast nicht glauben, dass das Produkt von Hyperion (ein nicht unbekannter Hersteller von Elektromotoren und Lipos) nicht funktioniert, worauf ich bei Brack nochmals ein Muster bestellte. Die mit den beiden HP-Servo-Slow gemachten Er-

fahrungen hatten mich dann dazu bewogen, die vorliegenden vier Produkte etwas genauer unter die Lupe zu nehmen, allerdings beschränkt auf die Funktionstauglichkeit zusammen mit meiner Multiplex Cockpit SX (alter Typ, ohne Touch-Display).

Die Testkandidaten

HP-Servo-Slow (Hyperion, China)

Natürlich bin ich jetzt gespannt auf das Verhalten des 3. Moduls von Hyperion: Kanal 1 zeigt wiederum nur Servo-

zittern und stellt nach einigen Sekunden ab. Kanal 2 funktioniert eine Zeitlang mit zitterigen Fahrbewegungen; nach Aus- und Wiedereinschalten des Unitest 2 bleibt Kanal 2 auch im Zitterbetrieb mit hoher Stromaufnahme durch das angeschlossene Servo. Wie sich später herausstellen wird (siehe Messung Servoimpulse), erzeugt das HP-Servo-Slow eine sehr tiefe Pulsfrequenz von nur 14 Hz, mit welcher meine Servos offensichtlich nichts Vernünftiges anfangen können. Auf jeden Fall scheint Hyperion nicht mit Multiplex kompatibel zu sein.

Servo-Slow (Model Radio Workshop, England)

Das Produkt von Mike Ridley ist mit einer einseitigen Platine realisiert und besitzt im Gegensatz zu den anderen ausgangsseitig ein Anschlusskabel mit Stecker für ein Servo. Der Ausgangsverstärker ist jedoch stark genug, um mittels Y-Kabel zwei oder mehrere Servos anzusteuern (siehe Belastungstest). Der Kabelquerschnitt von nur 0,14 mm² setzt natürlich hier Grenzen.

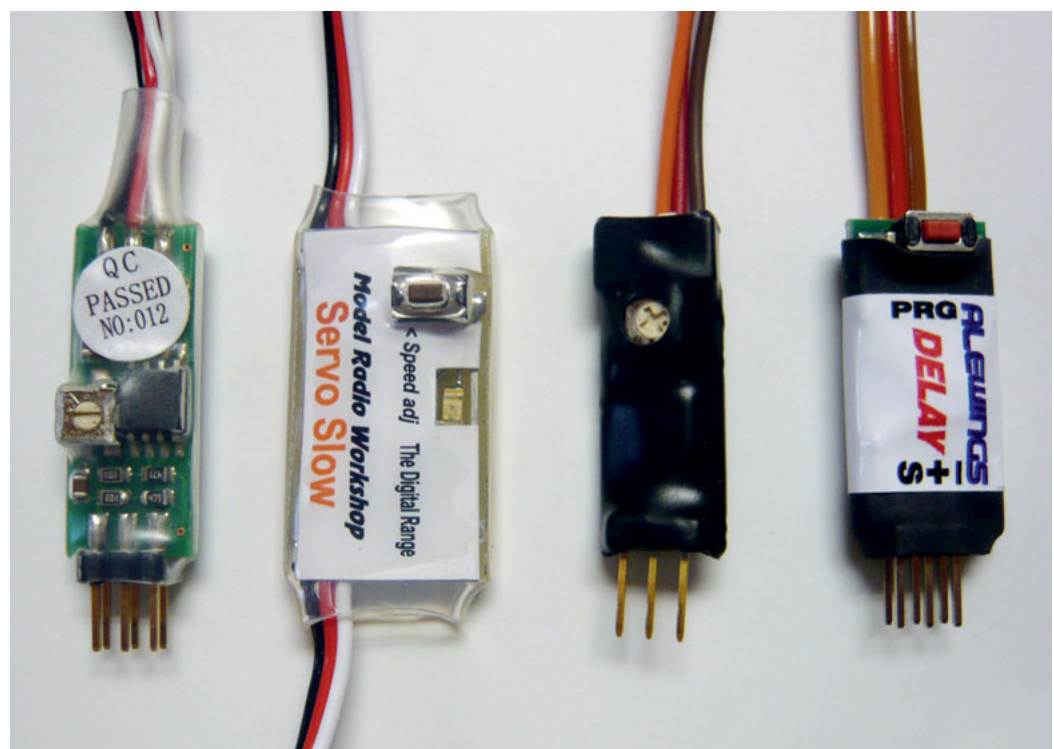
Dem Produkt liegt eine gut lesbare und verständliche, englisch verfasste Betriebsanleitung bei. Leider fehlen darauf die technischen Daten; diese findet man nur auf der Homepage des Herstellers.

Die Programmierung ist sehr einfach: Taste drücken und LED-Impulse zählen. Nachteil: Die Laufzeit ist nur in Intervallen von 1 s einstellbar, d. h., die kürzeste einstellbare Laufzeit beträgt 1 Sekunde. Hier wünschte ich mir eine feinere Auflösung von 0,5 s/Impuls.

Delay-Modul (Simprop, Deutschland)

Das Modul von Simprop beinhaltet einen mittels Schiebesehalter zuschaltbaren «Servo-Booster» (Verdoppelung der Impulsrate), welchen ich aber nicht untersucht habe. Ausgangsverstärker und 0,25-mm²-Kabel sind hier gut dimensioniert, sodass mittels Y-Kabel auch zwei oder mehrere Servos parallel betrieben werden können.

Die beiliegende zweisprachige Betriebsanleitung beschreibt fünf unterschiedliche Servomodule und ist gut verständlich; sie



Die vier Testkandidaten von Hyperion, MRW, Simprop und Alewings.

enthält auch die technischen Daten. Die Schrift dürfte allerdings etwas grösser sein, und für den Text «Herstellereklärung zugunsten der Verbraucher» benötigt man eine Lupe.

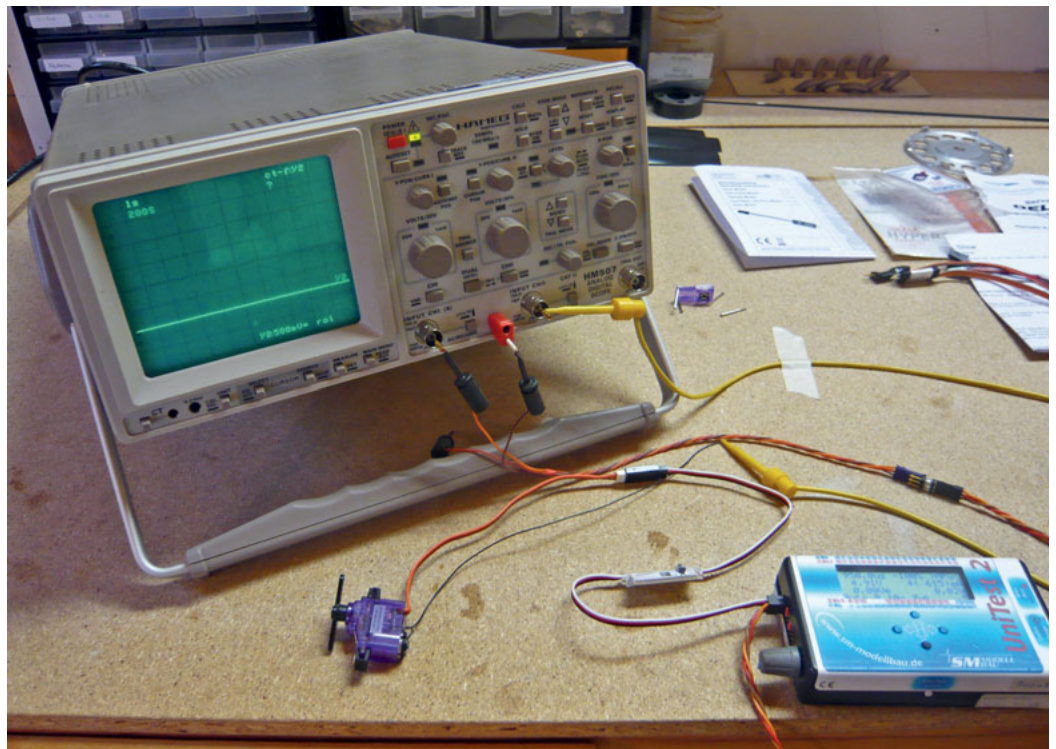
Die Zeiteinstellung mittels Trimpoti ist nicht ganz so einfach, wie man erwartet: Der Drehwinkel ist nicht proportional zum Zeiteinstellbereich (Mittenstellung ca. 0,5 s). Je länger die gewünschte Laufzeit, desto schwieriger ist es, diese einzustellen.

Servo Delay (Alewings, Italien)

Das von Alessandro Torri gelieferte Modul hat empfängerseitig ein 0,25-mm²-Kabel und besitzt ausgangsseitig gleich zwei Servostecker – Y-Kabel inklusive! Die Servoimpulse sinken unter Belastung nur wenig; auch hier überzeugt das Produkt.

Achtung: Die maximale Speisepannung beträgt nur 6 V (4 NiMh-Zellen)!

Bei der Betriebsanleitung wird's echt italienisch: Die Schriftgröße der beiliegenden italienischen Betriebsanleitung erinnert mich an die alten SBB-Kursbücher (Brille und Lupe nötig). Auf der Homepage von Alewings findet man eine weitere Anleitung: Das englisch-italienische Durcheinander hinterlässt mehr Konfusion als Klarheit. Aber eben: Probieren geht über Studieren, pflegte meine Grossmutter zu sagen. Nach längeren Versuchen mit wiederholtem Durchlesen der Anleitung kommt man zur Erkenntnis: Im Programmiermodus lässt sich mit der Taste die Laufzeit im 0,5-s-Intervall je nach Servoimpulsdauer (Senderknüppelstellung) erhöhen oder verkürzen.



Prüfeinrichtung.

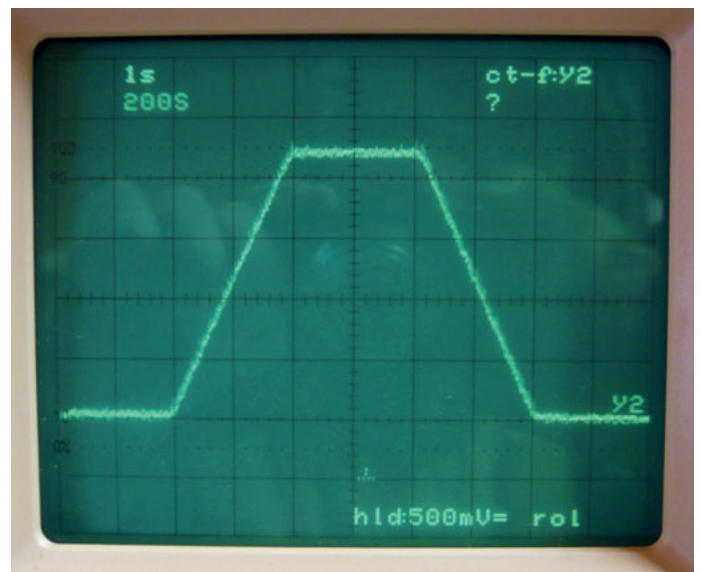
Die Messungen

Eigenstromverbrauch

Hier ist der Brite klarer Sieger, aber der Eigenstromverbrauch ist bei allen Fabrikaten so klein, dass er im normalen Einsatzbereich nicht ins Gewicht fällt.

Servoweg-Aufzeichnung

Für diesen Versuch habe ich die Module so programmiert, dass sie eine Fahrzeit (Endanschlag zu Endanschlag) von ca. 2 s aufweisen. Mit dem Servotester wird nach 4 s die Drehrichtung manuell umgeschaltet und dabei die Spannung am Potentiometer des BMS380MG als Zeitfunktion aufgezeichnet. Das Bild rechts zeigt, was wir von einem Servo-Slow-Modul erwarten: gleichmässige Dreh-



Wegdiagramm $s=f(t)$ Simprop.

geschwindigkeit in beiden Richtungen ohne Überspringen beim Erreichen der Endposition. Die Fabrikate MRW und Alewings zeigen kaum Unterschiede zu Simprop.

Servoimpulse

Simprop und Alewings zeigen perfekte technische Lösungen: Der Ausgangsimpuls (unten) folgt mit minimaler Verzögerung zum Eingangsimpuls

(oben). MRW reagiert etwas langsamer und mit unterschiedlichen Verzögerungen (4,5 ms), was aber in der Praxis bedeutungslos ist.

Alle drei europäischen Module zeigen starke Ausgangstreiber, sodass problemlos zwei oder mehrere Servos parallel angesteuert werden können. Die Servoimpuls-Messungen zeigen auch das Problem von Hyperion auf: Die Ausgangs-

Die Prüfeinrichtung

Servotester:

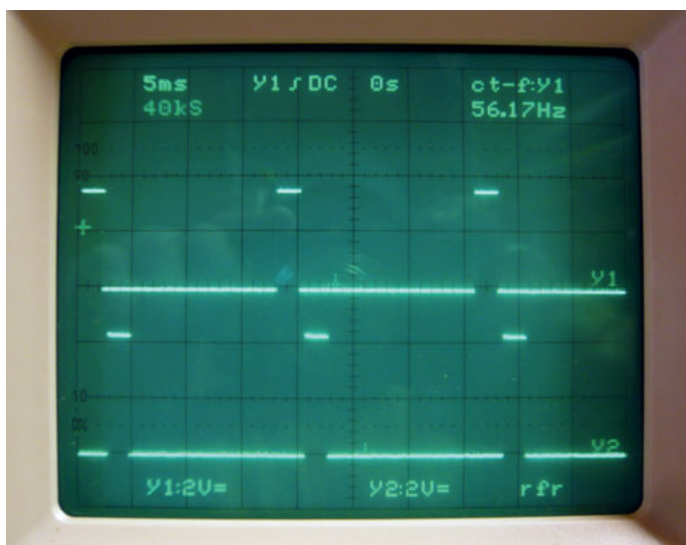
UniTest 2 (SM Modellbau) mit 4× NiMh, Servoimpulse MPX uni (TP=18 ms)

Messgeräte:

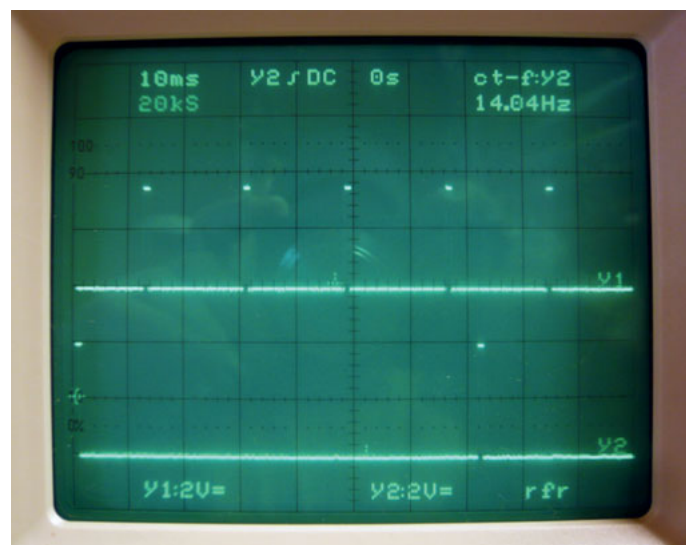
Servo (Wegaufzeichnung): BMS380MG modifiziert (herausgeführter elektrischer Potiabgriff)

Servos (Funktion):

Analog: Bluebird BMS380MG; Dymond D200; Hitec HS485MG
Digital: Hitec D485



Pulsdiagramm Alewings.



Pulsdiagramm Hyperion.

Pulsfrequenz beträgt nur ein Viertel derjenigen des Servotesters (Bild oben)! Nicht verwunderlich, dass Servos damit nichts Gescheites anfangen können. Auch ist die Pulsampli-

tude unter Last nicht gerade vertrauenerweckend.

Schlussbemerkungen

Alle drei europäischen Produkte erfüllen ihre Hauptfunktion

einwandfrei und hinterlassen einen guten Eindruck. Die Unterschiede liegen neben Bauform und Anschlusstechnik vor allem in der Art der Laufzeitprogrammierung. Das chinesi-

sche hingegen ist eher etwas für Schnäppchenjäger und Modellbauer, welche Abenteuer und Nervenkitzel suchen. ■

Ruedi Schmid

Produktübersicht

Hersteller	Hyperion (CN)	MRW (GB)	Simprop (D)	Alewings (I)
Bezeichnung, Typ	HP-Servo-Slow S070011C	Servo-Slow MRW 09	Delay-Modul 011 080 9	Servo Delay E0055A
Betriebsanleitung	keine	E	D+E	I,(E)
Einsatztemperatur	k. A.	k. A.	k. A.	-10 ... +60 °C
Speisespannung	k. A.	4,4–6,3 V (4–5 NiMH)	4,8–6 V nom. (4–5 NiMH)	4,8–6 V max.! (5,4 Vstab.)
Stromaufnahme @ 5,03 V*	5,5 mA	0,8 mA	5,3 mA	2,8 mA
Zeiteinstellung	Trimpoti	Taste, LED	Trimpoti	Taste + Sender-Steuerknüppel
Laufzeit	k. A.	1 ... 10 s	0 ... 10 s	0 ... 60 s
Servoimpulse* – Frequenz – Verzögerung	14 Hz! 5 ms	~56 Hz (Jitter) 4 ... 5 ms	56 Hz 0,5 ms	56 Hz 0,5 ms
Pulsamplitude* ohne Last mit Last 900 Ω	4,0 V 2,2 V!	4,8 V 4,0 V	4,0 V 3,8 V	4,1 V 3,7 V
Masse inkl. Kabel/Stecker*	4,7 g	7,0 g	3,8 g	4,9 g
Abmessungen (ohne Stecker)	31 × 11 × 6 mm	37 × 18 × 8 mm	28 × 11 × 6 mm	27 × 14 × 8 mm
Anschlusskabel*	11 cm/0,14 mm ²	2 × 17 cm/0,14 mm ²	17 cm/0,25 mm ²	17 cm/0,25 mm ²
Lieferant	Lindinger (A)	MRW (UK)	Howald, Thun	Alewings (I)
Preis	€ 10.82	£ 13.30	CHF 28.50	€ 17.–
Versand nach CH	€ 9.95	£ 5.–	–	€ 8.–

* Eigene Messungen

50 Jahre RC-Elektroflug

Der genaue Zeitpunkt des Beginns des ferngesteuerten Elektroflugs kann wie so oft bei neuen Entwicklungen nicht genau festgelegt werden. Die Entwicklung und Erprobung des Elektro-Modellflugs von Fred Militky lässt sich bis in die Fünfzigerjahre zurückverfolgen. Sich bei der Geschichtsschreibung nur auf den ferngesteuerten Elektroflug zu beziehen, ist ohnehin fast etwas arrogant. Denn der Freiflug war – wie das ganz generell auf den Modellflug zutrifft – die

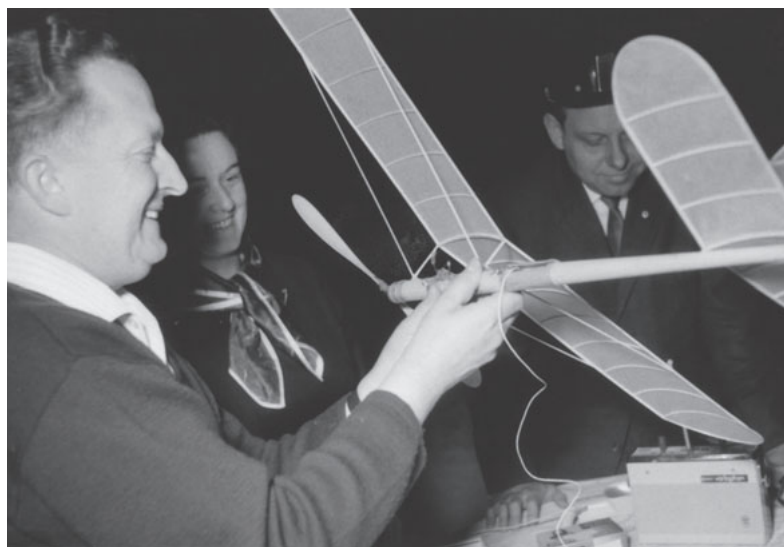
Grundlage des RC-Elektroflugs. So berichtete die Stuttgarter Zeitung am 14. August 1959 «Erste Elektroflüge mit Mikromotor». Dieser Motor MICRO T03 verhalf Militky nach langer Suche zum Erfolg. Ich besitze einen grossen Teil der Korrespondenz zwischen Militky und Dr. Fritz Faulhaber, Feinmechanische Werkstätten Schönaich/Württ. Zurück zum RC-Elektroflug: Dieser gelang Fred Militky – ebenfalls mit dem MICRO T03 – am 4. Oktober 1963. Der grosse öffentli-



Der Motor zum Erfolg MICRO T03.



Es begann mit Freiflug – eine Vorstufe des SILENTIUS verschwand in den Wolken.



Erstes ferngesteuertes Elektromodell 1963.

che Durchbruch mit internationalem Echo gelang Fred Militky 1971 in Doylestown, USA, im Rahmen der RC-Kunstflugweltmeisterschaften mit seinem von Wolfgang Schwarze pilotierten Silencer. Nur kurze Zeit später, 1972/73, kamen die ersten Bausätze von Multiplex und Graupner auf den Markt. Die grosse Zeit des Elektroantriebs hatte begonnen. Deshalb ist die Jahreszahl 1971

aus meiner Sicht so etwas wie der Beginn einer neuen Ära für den Modellflug, obwohl damals noch lange nicht in seiner vollen Dimension erkannt. 2021 wird dieser erste öffentliche RC-Elektroflug genau 50 Jahre alt. Wir wollen diese lange und äusserst erfolgreiche Geschichte auch im MFS gebührend aufleben lassen – bis in die moderne Zeit hinein. ■

Emil Giezendanner

Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1939–1945

Das einzigartige Buch gibt Einblick in einen kaum bekannten Teil der Schweizer Geschichte. Landungen und Abstürze – Geschichten zu Menschen und Maschinen.

Die 242 Ereignisse der notgelandeten und abgestürzten Flugzeuge sowie die Erlebnisse der rund 1620 Besatzungsmitglieder verschiedener Nationen geraten in Vergessenheit.

Erstmals werden alle Ereignisse in einem Buch aufgeführt. Mit über 1600 Fotos auf beinahe 300 Seiten. Die persönlichen Berichte der Jäger- und Bomberbesatzungen sowie der Schweizer Zivilbevölkerung geben einen authentischen Einblick in die Zeit vor rund 75 Jahren. Dabei ist die Stimmung spürbar. Es sind jedoch auch viele unterhaltende Schilderungen. So ist zum Beispiel nicht bekannt, ob die mitgeführten Rotwein-Flaschen eines notgelandeten Piloten in der Schweiz verblieben oder mit ihm und seinem Flugzeug nach Deutschland zurückgekehrt sind. Rührend ist ebenfalls die Geschichte des Amerikaners, der in Davos eine Schweizerin kennenlernt und Jahre später heiratet. Und es werden die Umstände geklärt, warum ein Schweizer im Cockpit eines US-Bombers beschossen wurde.

Das Vorwort wurde vom Aviatik-Experten Peter Brotschi verfasst. Das Buch gibt auch Einblick in die Internierung der Personen. Ebenfalls dokumentiert sind die Informationen zur Bergung, Lagerung und Entsorgung der fremden Flugzeuge. Die Aufgabe der Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wird aufgezeigt. Ein heute über neunzigjähriger, amerikanischer Bomberpilot, der auf dem Militärflugplatz Dübendorf landete, schildert seine damaligen Erlebnisse. Und vieles mehr. Es sind Ein-

blicke in eine vergangene Zeit. Sie geben einen Überblick über die Ereignisse, die kaum noch bekannt sind. Dieses Buch ist eine wertvolle Informationsquelle für Geschichtsinteressierte.

Bestellungen unter:

www.warbird.ch/buch

ISBN 978-3-033-06824-7

Auflage 2000 Exemplare

Sprache Deutsch

Autor und Herausgeber

Dani Egger

Ringstrasse 33, 9443 Widnau

+41 79 246 22 73

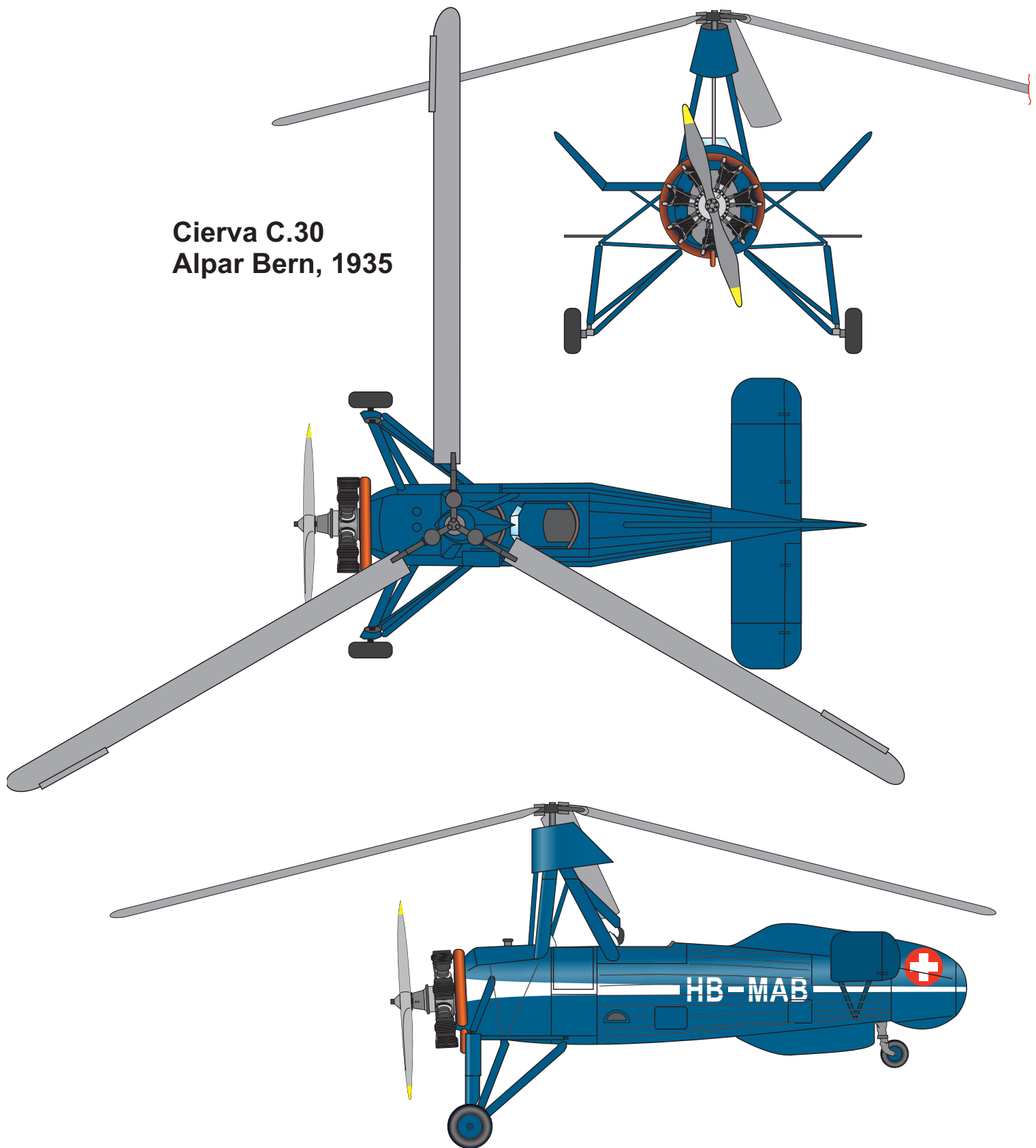
dani@warbird.ch



Flugzeuge in der Schweiz

Stefan Keller's Flugzeugtypen-Zeichnungen:

Cierva C.30
Alpar Bern, 1935



HOPE
Modellbau AG
HOPEmodell.ch
in 5040 Schöffland
in 6928 Manno

Grosse RC-Anlagen und Zubehör Auswahl!

NEU HOPE Onlineshop!

Lieferung immer innert 24 - 48h (je nach Warenbestand)
ab 80.- Warenwert gratis Lieferung!

Bei uns finden Sie ein umfangreiches Sortiment, unter anderem von:

Electron **MULTIPLEX** **JETI** **FMS** **PowerBox Systems**
Futaba **Hacker** **RC** **ORACOVER**

5040 Schöffland - 062 721 11 70 / 6928 Manno - 091 610 86 79

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

R&G-Schweiz
Sicomin
Epoxy Systems

Swiss Model Shop
Your partner for exclusive R/C Aircraft

www.carf-models.com
exklusiv beim Swiss Model Shop

JetCat-Schweiz **DA-Schweiz** **Ladenlokal in Dietfurt**

www.swissmodelshop.ch, info@swissmodelshop.ch

BRACK.CH

Slowflyer. Superlite. Indoorflugzeuge.

Q SUCHEN

**Jetzt die neuen Indoorflugzeuge
entdecken unter brack.ch/indoor**



Für den Rundflug in der Halle

RC-Factory Flugzeug Slick (Superlite) Gold Spannweite von 830 mm, hervorragende Kunstflugeigenschaften, optimale Flächenbelastung, ideales Leistungsgewicht. Entwickelt und entworfen vom RC-Indoor-Kunstflugpionier und World-Air-Games-Teilnehmer Jan Spatny.

CHF **69.-**
Art. 839127

Unsere Top-Marken

RC
FACTORY

MULTIPLEX

ROXXY

Preise inkl. 7,7% MwSt., solange Vorrat, Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.
BRACK.CH AG · Hintermättlistrasse 3 · 5506 Mägenwil · brack.ch · info@brack.ch · 062 889 80 80 · [fb/brack.ch](https://www.facebook.com/brack.ch) · [@brack](https://www.instagram.com/brack.ch) · [brackch](https://www.youtube.com/brackch)



Lieferung gegen
Rechnung



Bis 17 Uhr bestellt,
morgen geliefert - portofrei!



Bis 10 Uhr bestellt,
heute noch abholen



Bester Kundenservice,
kompetente Beratung

Une palette de pilotes et de modèles de haut niveau

Les quelques 3000 spectateurs qui ont fréquenté l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains les 25 et 26 août 2018 en ont eu plein les yeux. Comme le souhaitait le GAM, c'est un public très éclectique, composé majoritairement de nombreuses familles, de curieux, de seniors et bien sûr de passionnés d'aéromodélisme qui s'est rendu les 25 et 26 août sur l'aérodrome de la Cité thermale.

Un programme haut de gamme

Pour fêter le 80^e anniversaire du groupement, le Président du GAM Yverdon-les-Bains, Alexandre Bornand, grâce à ses nombreux contacts dans le microcosme de l'aéromodélisme européen, a réussi à réunir une palette de pilotes et de modèles de haut niveau.

Alors que beaucoup s'attendaient à voir «les membres du GAM jouer avec leurs petits avions», comme cela nous a été rapporté en fin de journée à plusieurs reprises, c'est un programme de classe européenne qui s'est déroulé sous

les yeux ébahis d'un public conquis.

Toutes les démonstrations ont séduit les spectateurs par leur qualité, leur audace ou simplement par la perfection des modèles présentés. Il y en a vraiment eu pour tous les goûts. Cerise sur le gâteau, chaque démonstration a été soutenue par le commentaire captivant, documenté et accessible des speakers Laurent Beldame et Manu Garcia.

S'il fallait citer 3 démonstrations, on pourrait mettre en exergue le réalisme magique du Fokker DR-1 (4,90 m pour 80 kg) d'Olivier Bonvin (CH) qui a séduit les nostalgiques des débuts de l'aviation; les évolutions en 3D, au ras de la piste, du SU-27 de Cédric Gutzwiller (FR) qui ont fait frissonner les plus audacieux; quant au ballet parfaitement coordonné de la patrouille Breitling, composée de 4 Albatros L-39 pilotés de main de maître par deux suisses et deux allemands, il laissa bouche bée les néophytes comme les plus blasés. Samedi soir, pour compléter un



SU-27 de Cédric Gutzwiller.

Photo: T. Ruef



Albatros L-39 de la patrouille Breitling.

Photo: J.C. Sotto



Fokker DR-1 d'Olivier Bonvin.

Photo: J.C. Sotto

programme composé de plus de 60 démonstrations, des vols de nuits effectués avec des modèles équipés de feux d'artifice

ou de dispositifs projetant des images animées ont évolué accompagné d'une musique envoûtante. Frissons garantis!

Durant tout le meeting, les visiteurs ont en outre pu varier les plaisirs et visiter un camp militaire US 39-45 parfaitement re-

constitué, effectuer des vols en hélicoptère et se sustenter grâce au travail assidu du team cuisine.



3000 spectateurs: un succès.

Photo: J.C. Sotto

Une belle récompense

La météo idéale du dimanche, une forte fréquentation, la satisfaction d'un public conquis, le soutien des autorités yverdonnoises ainsi que la couverture d'un budget de près de CHF 40 000.- grâce à l'appui de nombreux sponsors sont autant de points qui constituent une belle récompense pour le Comité d'organisation.

Pilotés par leur Président, Philippe Bornand, pendant plus de 18 mois, les 15 membres du CO ont assuré la réussite de ce week-end. Il est certain qu'ils garderont de ce meeting du 80^e anniversaire un souvenir marquant et certainement l'envie de recommencer... après une pause bien méritée. ■

Alexandre Mischler,
Jean-Claude Sotto
(Photographe)

Fesselflugtag im Wallis

Einmal in der Waadt oder im Wallis einen Fesselflug-Anlass organisieren. Zeigen, dass Fesselflug in der Schweiz immer noch aktiv betrieben wird. Diese Idee geisterte schon lange in den Köpfen der Fako-F2-Mitglieder herum. Am letzten Samstag im September war es so weit. Fesselflieger aus der ganzen Schweiz reisten ins Wallis – und kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Claude Russbach, unser sehr aktiver Freund aus dem Wallis, hatte die Initiative ergriffen und nach Absprache mit dem Vorstand der GAM Sierre auf deren Gelände zu einem lockeren Fesselflugtreffen eingeladen. Also trafen sich an diesem prächtigen Herbsttag die Schweizer Fesselflieger in Sierre, um bei einem Freundschaftsbesuch jenen Kollegen diese spezielle Art des Modellfluges zu zeigen. So haben es sich die Fesselflieger bei der Fahrt ins Wallis jedenfalls vorgestellt.

Bei der Ankunft auf dem Modellflugplatz der GAM Sierre kam jedoch das grosse Staunen. Da war eine ansehnliche Flightline diverser Walliser Fes-

selfflugmodelle aufgestellt. In Verlängerung der Modellflugpiste war ein wunderbarer Fesselflugkreis präpariert, abgesteckt und markiert, und es wurde auch schon fleissig geflogen. Oder anders gesagt, wir wurden von einer ganzen Schar Modellfliegern empfangen, welche nebenbei auch noch aktiv den Fesselflug praktizieren.

Es war ein Modellflugtag pur. Da wurde den ganzen Tag RC-



Claude Russbach, Initiator des Freundschaftsfliegens.



Yves Sedlathek freut sich über den gelungenen Tag.



Die Modelle warten darauf, an diesem herrlichen Herbsttag in die Luft zu steigen.



Die Fesselflieger reisten aus der ganzen Schweiz an.



André Meier geniesst die Walliser Sonne und natürlich auch das Fliegen!



Beim ersten Fesselflug lässt man sich besser von einem Profi begleiten.

Segelflug, RC-Motorflug, Heli-Akrobatik und Fesselflug geflogen, einfach grossartig! Wunderbar war auch, zu erleben, dass der Fesselflug keineswegs nur noch mehrheit-

lich im Nordwesten der Schweiz ausgeübt wird, sondern in weiteren Regionen des Landes immer noch (oder wieder) fest verankert ist. Wie immer an solchen Freundschafts-

fliegen, kamen auch das Kulinarische und Gesellschaftliche nicht zu kurz. Am Mittag war der Grill schon funktionsbereit und wir konnten unser Grillgut garen, während wir zu einem Apéro eingeladen wurden. Später wurde ein herrliches Walliser Raclette im Klubhaus der GAM Sierre serviert. Was Claude Russbach und Yves Sedlatchek mit ihrem Team an diesem letzten September-Samstag auf die Beine gestellt haben, verdient ein riesiges Dankeschön. Ebenfalls möchten wir uns beim Vorstand der GAM Sierre für die grosszügige Einladung und den herzlichen Empfang auf ihrer tollen Anlage bedanken.

Daniel Baumann,
Fachkommission Fesselflug



Sogar ein Fesselflug-Freund aus den Niederlanden war angereist.



Bei uns finden Sie:

- + sehr ruhige Alleinlage mit großem Erholungswert
- + Produkte aus eigener Landwirtschaft
- + Kinderermäßigung - Swimmingpool - viele Wandermöglichkeiten
- + Bademöglichkeit am Ossiacher See - 15 Autominuten entfernt
- + Hangflug, Elektroflug und Seglerschlepp gleich neben dem Gasthof
- + Benützung des Fluggeländes nur für Hausgäste
- + Schleppbetrieb für Modelle jeder Größenordnung
- + täglich aufgebaute Hochstartwinde, stufenlos geregelt, für Selbstbedienung
- + große Werkstatt und Abstellmöglichkeit für Modelle bis 12 m Spannweite
- + gut sortiertes Ersatzteillager
- + 24 - Stunden Lieferservice der Firma Modellbau Lindinger

Modellflugurlaub am Karawankenblick

- auf 1000m Seehöhe, oberhalb des Ossiacher Sees



Pension Karawankenblick, Bernhard Weißmann, Manessen 6, A - 9552 Steindorf, Tel.: 0043 / 42432230

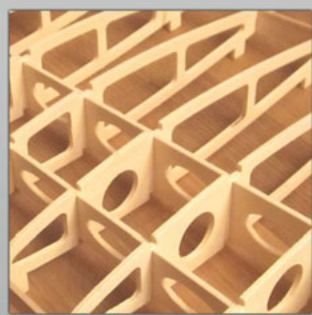
E-Mail: modellflug-karawankenblick@aon.at

Zimmer Nord
Halbpension: 53,- Euro (pro Person)

Zimmer Süd
Halbpension: 58,- Euro (pro Person)

Einzelzimmerzuschlag: 15,- Euro





rik-modellbau

www.balsa.ch

Holzwerkstoffe für Modellbauer

- Balsaholz in Längen von 1.0, 1.5 und 2.0 m
- Abachi- und Balsafurniere nach Mass
- Flugzeugsperrholz bis 150 x 150 cm
- Kieferleisten in beliebigen Abmessungen
- Spezialanfertigungen und Sondermasse

RiK Modellbau • Kläger AG • Schulstrasse 4 • 9607 Mosnang • www.balsa.ch • rik@balsa.ch • T: 071 983 52 51 • F: 071 983 52 52



Region NWS

Die Baumkletterer – Hilfe für leidgeprüfte Modellpiloten

Wer kennt das nicht: Ein schöner Spätsommernachmittag, konstante Thermik, angenehme Gesellschaft von gleichgesinnten Modellpiloten – was gibt es Besseres? Doch plötzlich will das Modell nicht mehr so wie der Pilot. In diesem Fall Peter Rahtgeb von der Modellfluggruppe Liestal. Unweit von der Vereinspiste und dem Vereinshaus auf der Sichern kracht der stattliche Segler in den Wald.

Wenigstens brauchten Peter und seine Kollegen nicht lange zu suchen, denn das eigenwillige Modell hatte sich eine Tanne gleich am Wegrand ausgesucht und war leicht zu finden. Zudem lagen der Leitwerksträger und einige Kleinteile auf dem Weg. Doch das vordere Rumpfteil mit den beiden Tragflächen hing ziemlich weit oben im Baum. Und dort konnte es auf keinen Fall bleiben, weil es bei einem Windstoss irgendwann doch herunterfallen könnte, was für die Spaziergänger gefährlich wäre, und weil wir angehalten sind, in der Natur keinen Müll zurückzulassen.



Da oben hängt er.



Professionelle Ausrüstung und Geschick.

Doch auch für sportliche Modellpiloten war da nichts zu machen, denn es waren wohl gegen 20 Meter vom Waldweg bis hinauf zu den Überresten des Modells. Dafür braucht es Spezialisten. Im Baselbiet sind dies die Baumpfleger der Firma vita arborea in Nusshof. Anruf genügt und sie kommen. In diesem Fall am nächsten Morgen nach dem Absturztag um 8.00 Uhr.

Zum Ortstermin auf der Sichert fanden sich vita-arborea-Chef Martin Müller mit zwei seiner Angestellten sowie Unglückspilot Peter und einige Kiebitze aus der Modellflugszene ein. Jonathan, ein kleiner, drahtiger Typ, übernahm es, die Tanne hochzuklettern. Mit professioneller Ausrüstung, gut gesichert und viel Geschick kraxelte er behende den Stamm hoch. Oben befreite er

das Modell aus dem Geäst und liess es an einem dünnen Seil sachte auf den Waldboden runter. Was schon vorher klar war, bestätigte sich: Da ist nichts mehr zu machen. Das Modell hatte seinen letzten Flug bereits hinter sich.

Jonathan war ebenso flink wieder unter wie vorher oben. Eine Viertelstunde und alles war vorbei. Die Laien staunten, eine Routineangelegenheit für

die Baumspezialisten. Schliesslich holen sie pro Saison rund zehn Modelle von Baselbieter Bäumen. Doch davon könne sein Betrieb nicht leben, stellte Martin Müller schmunzelnd fest, bevor sich die drei auf den Weg zur «richtigen» Kundschaft machten.

Roland Schlumpf



Der Baumkletterer befreit den Modellsegler aus den Ästen...



...und seilt ihn ab.

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:	Vormittag:	Nachmittag:
Dienstag bis Freitag:	09.00–12.00	14.00–18.30
Samstag:	09.00–12.00	13.30–16.00

Donnerstag Abendverkauf bis 20.00

GRISCHA
MODELLBAU



ZÜRICH

HORGEN

WÄDENSWIL

RAPPERSWIL

Ihr Modellbauexperte in
**Feusisberg am
oberen Zürichsee**

ALPAMARE
PFÄFFIKON SZ

Grischa Modellbau AG • Firststrasse 3a • 8835 Feusisberg • +41 (0)44 536 03 57
info@grischamodellbau.ch **Online-Modellbaushop: grischamodellbau.ch**



IGG-Flachlandfliegen 2018 in Burgdorf

Bei hervorragendem Wetter pilgerten die Piloten am Wochenende vom 9./10. Juni nach Burgdorf, wo das Flachlandfliegen der IGG Schweiz stattfand. Nach dem Briefing am Samstagmorgen wurde das Powerschleppteam gefordert und brachte die Segelflugzeuge sicher auf die gewünschte Höhe.

Die Flugleiter machten ihren Job zu hundert Prozent und wir hatten bis Sonntagabend keinen Schaden zu vermelden. Jedoch gab es immer wieder Piloten, welche fünf Franken loswerden wollten, und setzten somit die Landung ausserhalb

der Piste an. Es wurde gemunkelt, dass ein Pilot am Sonntag sogar auf das Fliegen verzichten musste, weil ihm das Geld ausging... ☺ Am Samstagabend wurden wir vom Küchenteam sensationell verpflegt. Zu vergleichen wie in einem Restaurant, nur noch viel besser. Dies galt auch für die Verpflegung am Sonntag. Ein super Flachlandfliegen der IGG Schweiz, auf das wir gerne zurückblicken. Im Namen der IGG Schweiz bedanke ich mich recht herzlich bei den «Burgdörlern» für dieses schöne Wochenende. ■

mitg.



«Kunst am Himmel»

Modellflugtag Grenchen 2018

Die Modellfluggruppe Grenchen organisierte einen Modellflugtag mit Weltklasseformat! Dem OK ist es gelungen, Top-Piloten mit super Modellflugzeugen nach Grenchen zu locken.

Bei strahlendem Sonnenschein starteten zahlreiche Modellflugzeuge vom Regionalflughafen Grenchen. Zwischendurch gab es mehr oder weniger kurze Modellflugpausen, wenn die grossen «echten» Flugzeuge starteten und landeten. Die kurzfristig erzwungene Mittagspause ohne Flüge nutzte das OK geschickt mit Interviews, wo einige Piloten zu ihren Modellen etc. befragt wurden. Auch Fragen von den Zuschauern wurden kompetent beantwortet.

Der Airport Grenchen bietet eine hervorragende Infrastruktur für einen solchen Event. So konnten auch sehr grosse Jets von den zahlreichen Zuschauern bestaunt werden.

Zudem ist Grenchen ein idealer Austragungsort, wo sich West- und Deutschschweizer Piloten treffen. Vom Röschtigraben weit und breit nichts zu sehen. Die Leistung der Speaker war Weltklasse. Die Infos von Rolf Dürrenmatt und Peter Brotschi sind an Kompetenz kaum zu überbieten.

Viel zu schnell war es 17.00 Uhr geworden und die Flugshow musste beendet werden. Zufrieden konnten die Zuschauer und Piloten die Heimreise antreten. Im Stau Richtung Härkingen konnten wir den Tag nochmals Revue passieren lassen...

Danke der MG Grenchen für den toll organisierten Flugtag. Wir kommen wieder! ■

*Markus Nussbaumer
«nuessgi22»*

Weitere Bilder auf der nächsten Doppelseite →



Extra 330LX von Anthony Rossetti.



Michael Tschiemer fliegt seine EC 145, mit welcher er an der SM in Alpnach den 2. Rang in der Kategorie Heli Scale belegte.



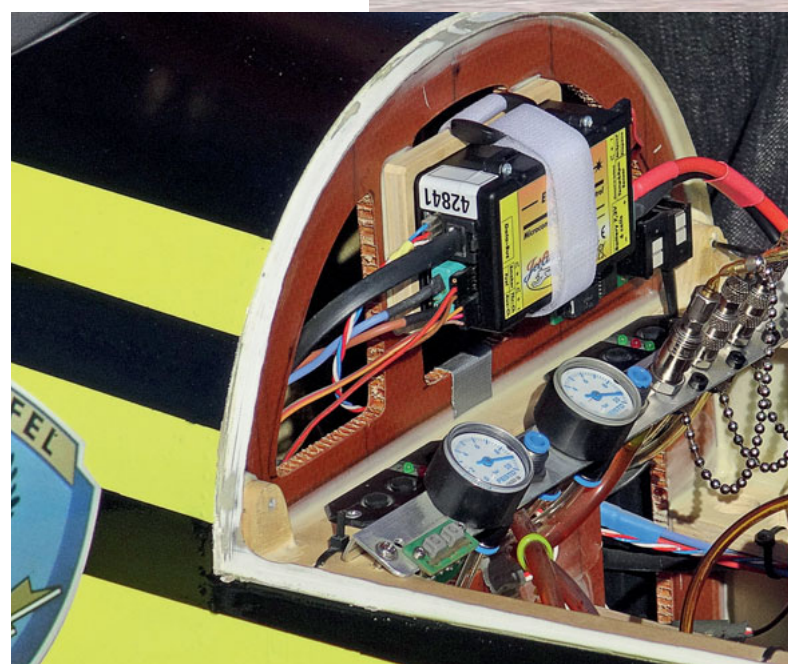
Fredy Doppelhofers Starfighter.



Als ein besonderes Highlight demonstrierten Mike Stuber und Daniel Affolter vom Swiss-Formation-Team mit ihren XXXL-L39 Albatros einen Synchronflug mit Hühnerhaut-Feeling.



GRD Hunter mit Bremsschirm von Adrian Senn.



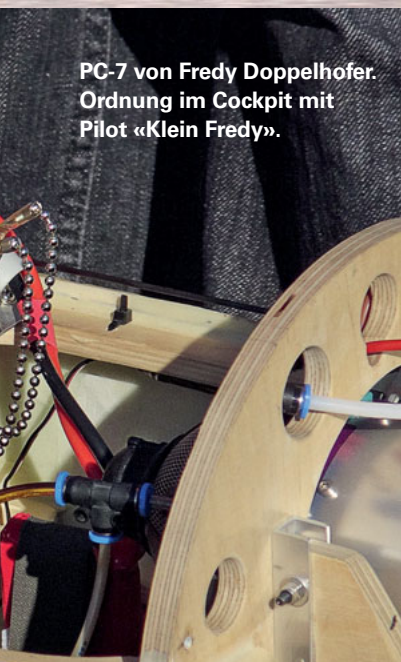
Was braucht man mehr: etwas zu trinken, etwas zu essen und etwas zu rauchen.



Spitfire von Koni Oetiker im Landeanflug.



PC-7 von Fredy Doppelhofer.
Ordnung im Cockpit mit
Pilot «Klein Fredy».



Region NOS

Strom aus dem Boden bei der Modellfluggruppe Hinwil

Die Anzahl der Mitglieder mit elektrisch betriebenen Modellflugzeugen nimmt stetig zu. Als Modellfluggruppe sehen wir dieser Entwicklung positiv entgegen und möchten diese fördern. Die grosse Entfernung zum Clubhaus hielt viele Mitglieder, vor allem mit grösseren Modellen, davon ab, auch grosse Modelle zu elektrifizieren. Aus diesen Gründen suchte die MG Hinwil nach einer Möglichkeit, diese komfortabel beim Startplatz laden zu können.

Um unser Problem zu lösen, haben wir mit unserem Modellflug-Kollegen Jürg Eichenberger, Inhaber der Spälti Elektro AG in Hinwil, Kontakt aufgenommen. Vor Ort war bereits ein Schacht vorhanden, in dem eine Kupplungssteckdose mit 32 Ampère Absicherung, für grössere Festivitäten, montiert ist. Jürg Eichenberger stellte uns sein Produkt Terramo vor und erklärte uns, wie wir dessen Auslegung am besten vornehmen könnten. Die Zuleitung haben wir in ein wasserdichtes Gummigehäuse verpackt, welches in den be-

reits vorhandenen Schacht integriert werden konnte. Die bestehende 32-Ampère-Kupplung wurde dann zusammen mit der Zuleitung zum Terramo im Gummigehäuse verbunden, sodass uns weiterhin alle Möglichkeiten des Strombezuges offen stehen.

Der Terramo besitzt selbst drei Steckdosen vom Typ 25 und einen Leitungsschutzschalter als 16-Ampère-Absicherung. Eine Viertelumdrehung mit einem 10-mm-Imbusschlüssel reicht, um den Terramo zu entriegeln, worauf dieser ca. 15 Zentimeter aus dem Boden hochfährt. Ohne weitere Aufwendungen können unsere Mitglieder nun von drei Steckdosen à 230 Volt mit max. 16 Ampère profitieren und Akkus jeder Grösse direkt am Startplatz laden. Nach dem Flugbetrieb wird der Terramo einfach mittels Fussdruck wieder im Boden versenkt.

Warum versenkt?

Da wir direkt an einem Feldweg stationiert sind, der mit landwirtschaftlichen Geräten befahren wird, waren wir auf ein System angewiesen, welches nicht hervorsteht und

auch befahren werden kann. Zudem wollten wir auch das Landschaftsbild nicht mit einer unschönen Stromsäule belasten. Mit dem Terramo haben wir nun eine perfekte Lösung gefunden, welche nicht nur unsichtbar ist, sondern auch mit bis zu drei Tonnen befahren werden kann. Ein weiterer Vorteil der versenkten Montage ist, dass der Terramo nicht den Umwelteinflüssen ausgesetzt ist. Die gesamte elektrische Installation mit Steckdosen bleibt gut geschützt im Gehäuse des Terramo verwahrt.

Was, wenn es friert oder das Gelände von Wasser überflutet wird?

Unser System ist mit einer Kunststoffwanne versehen, in der die elektrische Zuleitung ist. Diese Wanne haben wir noch mit Grundwasserrückschlagventil ausgerüstet. Sollte trotzdem Wasser eindringen, ist die Wanne entwässert. Zudem ist das System selber wasserdicht ausgeführt. Ein Vordringen des Wassers zu den elektrischen Teilen ist so-

mit ausgeschlossen. Zur weiteren Sicherheit verfügt der Terramo über eine eigene FI-Absicherung. Um Kondenswasser zu verhindern, befindet sich eine kleine Heizung im Gehäuse. Somit ist auch ein Betrieb bei tiefen Temperaturen im Winter kein Problem.

Das System haben wir erstmals anlässlich der F5J SM in Betrieb genommen, wo dies vor allem auch von Junioren, welche in der Regel aus Kostengründen über wenige Akkus verfügen, genutzt worden ist. Auch an unserem Juniorenförderungskurs haben wir die Möglichkeit, einfach am Startplatz zu laden, intensiv genutzt. Wie wir beobachten konnten, wird das System auch von den ersten Mitgliedern benutzt. Einheitlich erhalten wir von allen Benutzern ein positives Echo.

Die MG Hinwil bedankt sich bei Jürg Eichenberger und der Firma Spälti AG für die grosszügige Unterstützung bei diesem Projekt. ■

Urs Langhart



26. Alpines Modellfluglager Hahnenmoos

«Achtung, vo rääääächts ...!» – mit einem leisen Rauschen fliegt der Segler mit erhöhter Geschwindigkeit der Hangkante entlang; es folgt ein Aufziehen – weitere Manöver folgen.

Der jugendliche Pilot scheint sein Flugmodell bereits recht gut zu beherrschen! Das sah zu Beginn der Woche noch anders aus; die sieben Tage auf dem Hahnenmoospass bei besten Flugbedingungen scheinen ihre positiven Spuren hinterlassen zu haben!

Dass die jungen Piloten während der Lagerwoche alle Jahre wieder enorme Fortschritte machen, ist zwei Tatsachen zu verdanken: Sie werden von erfahrenen Modellfliegern betreut und mit wertvollen Tipps aus der Praxis beraten, und zu-

dem spornen sie sich gegenseitig auf spielerische Art und Weise zu immer neuen Flugmanövern an.

Lassen wir doch an dieser Stelle drei Lagerteilnehmer über ihre Eindrücke berichten:

Micha:

Das «Alpine Lager» für Kinder zwischen 11 und 15 Jahren ist ein Segelfluglager auf dem Hahnenmoospass bei Adelboden; es findet während der Sommerferien statt.

Dieses Jahr fand das Lager vom 21. bis 28. Juli 2018 statt. Die Mahlzeiten im Restaurant genossen wir sehr. Musste man etwas reparieren, bekam man Hilfe von den Leitern. Wir hatten eine sehr schöne Zeit miteinander. Das Highlight war

definitiv das gute Wetter. Wir konnten viel fliegen. Jeden Morgen gab es einen «Spruch des Tages», welcher vom Vortag erzählte. Einer ist mir geblieben: «Gestern wurde viel geflogen und so manches Schaumteil verbogen. Manchmal hats auch richtig gekracht, da hat der Beat nicht mehr gelacht. Am «Schaumi» ist das Unglück passiert und er hat die Ka-8 von Florian abserviert. Drum spricht ab die Flugrichtung, sonst endets mit einem Krach. Auch heute müsst ihr Sonnencreme verwenden, wollt ihr nicht als rote Ampeln enden.»

Nils:

Am Donnerstag sind die Leiter und Teilnehmer des alpinen Modellfluglagers Hahnenmoos nach dem Mittagessen fröhlich

und gut gelaunt zum Luegli aufgebrochen. Jedes Lager gibt es einen Ausflug zu einem etwas weiter entfernten Flugort, zu dem man etwa eine Stunde unterwegs ist. Der Marsch war für die einen etwas strenger als für die anderen, weshalb die Truppe verstreut am Luegli eintraf.

Am Luegli angekommen, packten alle ihre Flugzeuge aus, checkten die Lage sowie das Flugzeug und liessen den Gleiter in die sanften Wogen der Thermik gleiten. Zur Stärkung gab es nach einer Stunde einen kleinen Snack, den alle sehr begrüßten. Während Bossi und Beat (zwei Leiter) nahe am Limit flogen, segelten die Teilnehmer etwas ruhiger durch die Gegend. Bossi liess sich nicht lumpen und machte sogar ein paar «Bangladeschs»,



Der Gleiterbau samt Wettbewerb ist wertvoll: Es braucht eigentlich wenig, damit Spannung aufkommt! Und: Modellflug ist ja immer wieder spannend!



Einfache Modelle bewähren sich sehr gut.

die den Teilnehmern den Mund offen stehen liessen. Leider mussten wir nach ein paar Stunden schon wieder den Rückweg antreten, da niemand das Nachessen verpassen wollte. Schlussendlich kamen alle munter, gesund und beflügelt im Hotel an.

Fazit: Es war ein sehr cooler Nachmittag! Eines der Highlights des Lagers, das jedes Jahr vorkommen muss! ☺

Mark:

Auch im diesjährigen «Alpinen Modellfluglager» im Hahnenmoos fand wieder ein spannender Gleiterwettbewerb statt.

Das Ziel war, einen möglichst schönen Gleiter zu bauen, der im Idealfall nicht nur schön verziert und gebaut ist, sondern auch möglichst lange fliegt. Als Vorlage für den Wurfgleiter diente die «Alpinetta», ein Modell, das schon viele Jahre zuvor als «Wettbewerbsgleiter» benutzt wurde.

Am zweiten Tag des Lagers begannen die Teilnehmer motiviert mit dem Bau der Balsagleiter. Schon wenige Tage später konnten sie denn Gleiter lackieren und anschliessend mit Klebefolie verzieren. Wie immer gab es auch einige sehr spezielle Modelle wie z.B. eine Ka-8, Doppeldecker oder auch einen Drachen...

Und dann kam der Tag des Wettbewerbs: Aufgeregt liessen Teilnehmer und Leiter ihre Gleiter am «Strässli» in die Luft steigen, in der Hoffnung auf einen der vielen tollen Preise, die es zu gewinnen gab. Bei wenigen Gleitern ging nach ihrem ersten zählenden Flug der Flügel leider zu Bruch.

Am Nachmittag wurde die Baubewertung durchgeführt, die nochmals entscheidende Punkte für die Rangliste brachte.

Am Abend kam der Moment der Wahrheit: Wenn man den Gleiter gut und schön verziert hatte, dann hatte man gute Chancen auf einen der ersten

Plätze und somit auf die grösste Auswahl an vielen tollen Modellen und Bausätzen.

Als die Rangverkündigung vorbei war, blieb nicht viel Zeit um die Modelle zu bestaunen, denn

das Jahrhundertereignis liess nicht lange auf sich warten, und schon bald ging der rotgoldene Mond hinter der Bergkette auf und liess auch auf dem Hahnenmoos die Leute staunen.



Fast zwangsläufig entstehende Brüche werden gemeinsam repariert, wenn nötig, mithilfe der Leiter.



Es braucht schon etwas Mut, das Modell über die Hangkante zu schieben.



Die Flugmanöver werden gewagter!

Die Stimmung ist während der Lagerwoche auf dem Hahnenmoos jeweils sehr toll; anders ist es nicht zu erklären, dass insgesamt 15 jugendliche ModellfliegerInnen im Hotel untergebracht waren, welche sich aus früheren Jugendlagern kennen- und schätzen gelernt haben. Sie kommen immer wieder und freuen sich darauf, sich ein Mal im Jahr zu sehen oder den Lagerleitern zu begegnen «und von früher» zu erzählen – diese Tatsache ist ein grosses Lob an das motivierte und engagierte LeiterInnen-Team des Jugendlagers...! Wichtig scheint mir auch zu sein, dass in dieser Woche das Segelfliegen jeweils im Zentrum steht: «Absaufübungen» sorgen für Spannung und schaffen «Geschichten», von denen man später immer wieder mit etwas Stolz erzählen kann; «Lipo-Thermik» ist zum Glück in dieser Woche jeweils eher eine Randerscheinung – das könnten sich andere Mo-

dellpiloten zum Vorbild nehmen...!

Die zahlreichen «WiederholungstäterInnen» sprechen auch für die Unterkunft: Auf dem Hahnenmoospass sind ModellfliegerInnen definitiv gut aufgehoben!

Ich freue mich jedenfalls schon jetzt auf die nächste Hahnenmooswoche im Juli 2019 mit den vielen schönen Begegnungen und den erholsamen Segelflügen vor einer imposanten Kulisse...!

Wer sich für die Teilnahme am 27. Jugendlager auf dem Hahnenmoospass interessiert, findet unter www.alpines.ch ab sofort die nötigen Informationen und Anmeldeunterlagen. Das Lager findet vom 20. bis 27. Juli 2019 statt. ■

Text: Mark Schlaubitz,
Micha Wüthrich,
Nils de Courten,
Res Dauwalder
Fotos: Beat Hofmann

Jahrestagung 2018 der Modellflugveteranen

Zu ihrer Jahrestagung 2018 waren die Modellflugveteranen des SMV zu Gast bei der MG Liestal. Am Morgen des 29. September trafen sie sich zu ihrer Jahresversammlung im Restaurant Sichertshof und der Nachmittag war dem fliegerischen Teil auf dem idyllischen Flugplatz der MG Liestal gewidmet.

Der Sichertshof liegt auf einer Anhöhe, etwas ausserhalb von Liestal, am Rande eines ehemaligen militärischen Übungsgeländes und einer grossen Schiessanlage. Nur wenige hundert Meter entfernt betreibt die MG Liestal seit vielen Jahren ihren Modellflugplatz. Nach einem kurzen Apéro eröffnete der Veteranenpräsident,

Jürg Fischer, die Jahresversammlung. Neben den üblichen geschäftlichen Traktanden galt das Schwergewicht der Tagung dem Thema

Neukonzeption des Modellflugmuseums im Verkehrshaus Luzern.

Henry Wydler, ehemaliger Vizedirektor des Verkehrshauses und jetziges Mitglied des Betriebsausschusses Modellflugmuseum (BAM), orientierte über die anstehenden organisatorischen und konzeptionellen Änderungen des Museums. Die Modellflugveteranen waren in der Vergangenheit die alleinigen Träger des Museums. Mit viel ehrenamtlichem Engagement und treuen Helfern wurde grosse Arbeit geleistet, und der finanzielle Auf-

wand war durch Sponsoring und Spenden einigermaßen gesichert.

In den letzten Jahren hat die Zahl und Menge der – zum Grossteil gespendeten – Exponate stark zugenommen. Es fehlt heute an geeigneten Lagerbehältnissen und den entsprechenden Lagerräumen. Unter Führung von Henry Wydler ist der BAM, zusammen mit dem AeCS, dem SMV und dem VHS Luzern, an der Arbeit, für das Museum eine praktikable Zukunftslösung zu finden. Eine Lösung, die mit Sicherheit von allen Beteiligten auch eine grössere finanzielle Belastung bringen wird. Dank dem seit diesem Jahr eingeführten Mitgliederbeitrag der Veteranen werden diese nun auch in der Lage



sein, ihren Teil dazu beizutragen. Unbestritten ist der Wille zur Erhaltung des wertvollen Materials, dies war auch die einhellige Meinung der anwesenden Veteranen.

Nach dem Mittagessen im Sichterhof begaben sich die Veteranen zum nahe gelegenen Modellflugplatz der MG Liestal. Einige von ihnen hatten auch ihre eigenen Modelle mitgenommen, welche sie mit Freude vorführen konnten. Die MG Liestal zeigte sich als Gastgeberin von ihrer allerbesten Seite. Nicht nur wurden die Veteranen mit Wein, Kaffee und Kuchen verwöhnt, die Mitglieder der MG Liestal boten während des ganzen Nachmittags eine veritable Flugschau. Herzlichen Dank der MG Liestal unter der Führung ihres Präsidenten, Dominik Mangold, für die grossartige Gastfreundschaft. ■

Heiner Borer



Aus der Sicht des Organisators

Am 29. September 2018 trafen sich die Modellflug-Veteranen zu ihrer jährlichen Tagung mit anschliessendem Fliegen in Liestal auf der «Sichtern». Bei Sonnenschein genossen zahlreiche Piloten aus der ganzen Schweiz das Wetter und Fachsimpeln. Die ganz Verwegenen trotzten auch den tückischen Windverhältnissen und übergaben ihre Modelle ihrem angestammten Element.

Dank moderner Navigationshilfen fanden die meisten Veteranen trotz Baustellen und kreativen Umleitungsversuchen den Weg rechtzeitig in das Restaurant Sichterhof nahe Liestal. Dort handelte der Präsident die Traktanden galant und speditiv ab, und dem feinen Mittagessen stand bald nichts mehr im Wege. Die Fachgespräche beim Essen wurden durch die Verschiebung auf den gut 500 Meter entfernten Flugplatz der MG Liestal unterbro-

chen. Einige nutzten dies als Verdauungsspaziergang, die anderen brachten ihre Modelle mit dem Fahrzeug auf das Fluggelände. Der bereitgestellte Apéro der MG Liestal und der neckische Wind brachten es mit sich, dass vorerst hauptsächlich weiter parliert und Modelle der Kollegen bestaunt wurden. Die Piloten der MG Liestal konnten aber demonstrieren, dass die Verhältnisse fliegbar waren, und so herrschte alsbald auch emsiger Flugbetrieb. Vom Eigenbau bis zur «Schaumwaffel» war alles zu sehen. Zwischendurch sorgte die MG-Liestal-Staffelmafia mit einem veritablen Schwarmfliegen für Unterhaltung.

Gestern und heute

Ich – als Pilot aus der Generation «Styropor» – verfolgte den ganzen Nachmittag mit Interesse die vielen und ausführlichen Gespräche aus einer Zeit, die ich nicht mehr kenne. Nur schwer kann ich mir vorstellen,

dass ich bei diesem faszinierenden Hobby hängengeblieben wäre, wenn ich einen Winter gebaut, drei Minuten geflogen und eine Woche repariert hätte. Begriffe wie EWD oder Ruderdifferenzierung sind zwar mittlerweile auch keine «böhmischen Dörfer» mehr, dennoch realisierte ich an diesem Nachmittag, wie viel Fachwissen bei mir aufgrund mangelnder Bauerschaft fehlt. Faszinierend war auch die Demonstration der «Tip-Tip»-Steuerung. Auf den ersten Blick meinte ich, es gebe jetzt musikalische Unterhaltung – sah das für mich doch mehr nach Ghetoblaster, Hippiekompressor oder grossem Radio aus als nach einer Fernsteuerung. Man merke: Neben handwerklichem Geschick waren damals auch erhebliche elektronische Kenntnisse vonnöten. Und ich bin schon stolz, wenn nach dem Programmieren der Steuerung jedes Ruder das macht, was es soll.

Wilde Geschichten von «früher»

Ebenfalls wurden natürlich wilde Geschichten von «früher» wieder aufgewärmt! Diese werden aus Datenschutzgründen hier aber nicht wiedergegeben. Am Schalk in den Augen konnte man aber sehen,



Präsidiale Prüfung.



Modelle und Technik aus früheren Zeiten.

wie viel Spass uns dieses faszinierende Hobby, frei von Altersgrenzen, macht. Fast bin ich ein bisschen neidisch, wie zu früheren Zeiten Grenzen ausgelotet werden konnten, ohne dass gleich ein Sheriff an



MGL-Staffelfmafia in Aktion.

der nächsten Ecke wartete. Klar braucht es in der heutigen Zeit mehr Regeln; doch wünsche ich euch Veteranen, dass ihr den an diesem Tag gezeigten Humor behaltet. Das hält jung und fit. Dem einen (oder anderen) nicht Anwesenden wünsche ich, dass er sich vielleicht auch wieder daran erinnert. Oder nach Klaus Klages: «Im Prinzip wär' alles heiter, gäb's weniger Prinzipienreiter.»

Die Zeit verging auf jeden Fall wie im Fluge, und wie so oft, neigte sich der Tag viel zu schnell dem Ende zu. Mit dem Verschwinden der Sonne sanken auch die Temperaturen, und so machten sich die einen früher und die anderen etwas später auf den Heimweg. Danke für den tollen Tag! Ihr seid auf der Sichertern jederzeit wieder willkommen!

*Dominik Mangold,
Präsident MG Liestal*

Team Schaerer bringt die weltgrössten Modellsegelkunstflugzeuge in die Luft

Kürzlich konnte das Team Schaerer, bestehend aus Vater und Sohn Andreas und Tim Schaerer, nach über drei Jahren Bauzeit ihre neuen Flugzeuge zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentieren. Vor mehr als 10 000 Zuschauern an der Modellflugshow auf dem Flugplatz in Hausen am Albis präsentierten die beiden Top-Piloten ihre beiden Modelle bei schönstem Wetter.

Bei den beiden Flugzeugen handelt es sich um massstäbliche Nachbauten des Segelflugzeugs vom Typ Swift S1. Dabei ist der Nachbaumassstab ausserordentlich: Die Modelle sind nur 1,5-mal kleiner als das Original und somit die grössten Modellsegelkunstflugzeuge der Welt. Stolz 8,5 Meter Spannweite und ein Abfluggewicht von 55 Kilo sind die eindrücklichen Masse dieser Modelle. Gebaut sind die Flugzeuge aus GFK- und CFK-



Andreas Schaerer (links), Jahrgang 1967, Modellflug seit 1979, 5-facher Schweizermeister, 2-facher Vize-Europameister.

Tim Schaerer, Jahrgang 1993, Modellflug seit 1999, 6-facher Schweizermeister, 3-facher Europameister.

Kunststoff und ausgerüstet mit modernster Fernsteuerungstechnik. Die Bauzeit betrug über zwei Jahre.

Das Team Schaerer zeigt mit den beiden Seglern ein lautloses Formationskunstflugprogramm, dass mit Rauchpatro-

nen an den Flügelenden sehr gut am Himmel zu sehen ist. Formationsflug mit Segelflugzeugen ist besonders schwie-



rig, da die Flugzeuge keinen eigenen Antrieb haben, sondern nur mit der potenziellen Energie haushalten müssen. Dabei werden im Kunstflugprogramm Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreicht. Auf die dafür notwendige Ausgangshöhe von rund 900 Metern über Grund werden die beiden Segler mit motorgetrie-

benen Modellflugzeugen gezogen. Dann beginnt das Himmelsballett untermalt von Rauch und Musik. Zum Schluss landen die beiden Flugzeuge synchron auf der Flugpiste punktgenau vor den Füßen der beiden Piloten.

Andreas und Tim sind beide sehr erfolgreiche Modellflugsportler. Sie vereinen zusam-

men über zehn Schweizermeister- und drei Europameister-Titel in der Klasse Segelkunstflug. Mit dem Formationsflug haben sie weltweite Bekanntheit erlangt und werden zu Airshows auf der ganzen Welt eingeladen. Die beiden werden von Red Bull und weiteren Firmen unterstützt. Dazu Tim Schaerer: «Ohne die

tolle Unterstützung unserer Partner wäre es für uns nicht möglich, den Modellflug auf diesem Niveau zu betreiben. Dafür sind wir sehr dankbar.» Die beiden sind mit ihren aussergewöhnlichen Modellen auch digital auf Facebook und Instagram zu sehen.

Fotos: Red Bull Content Pool, Romina Amato



Schaerers mit ihren beiden Swift S1 mit 8,5 m Spannweite.

RC-Kunstflug Sportflyers 2018 in Büren

Der Start zu einer neuen Kunstflug-Generation

Im September fand auf dem Modellflugplatz in Büren SO der «Sportflyers»-Kunstflugwettbewerb statt. Erfreulich war, dass gegenüber letztem Jahr einige Piloten mehr am Start waren, total 13. Geflogen wurde in zwei Kategorien, Sportflyers Basics mit 9 Figuren und Advanced / F3A mit 17 Figuren.

Es wurden drei Durchgänge geflogen, der Schlechteste kam nicht in die Wertung. «Sportflyers» ist für Modellpiloten, die weiterkommen wollen, die zielstrebig sind, einen gewissen Ehrgeiz an den Tag legen und sich nach einem guten Flug darüber freuen können. Pünktlich um 8 Uhr konnten sich die Teilnehmer beim Wettbewerbsleiter Felix Andres einschreiben, der mit seiner grossen Erfahrung im Organisieren

von Kunstflugwettbewerben eine gewisse Ruhe verbreitete. Das wirkte sich positiv auf den ganzen Tagesablauf aus. Nach dem zweiten Durchgang gabs Mittagspause und da zeigten sich die Frauen und Mitglieder der Modellfluggruppe Büren von der besten Seite. Ein herzliches Dankeschön an alle, die mitgeholfen haben, insbesondere an Fabia und Ruth... eure Kuchen waren hammerhaft. Im dritten Durchgang gaben dann alle Piloten nochmals ihr Bestes – notabene bei schönstem Herbstwetter. Für Marco Grunder war es der beste Durchgang und er gewann die Sportflyers-Basics-Kategorie vor Jonas Ronner, Claude Rouillier und Benjamin Surber. Bei der Advanced/F3A-Kategorie gewann Martin Lüthi vor Felix Andres. ■

Paul Stürchler

«Sportflyers», ein Kunstflug-Wettbewerb für Junioren und Einsteiger

Die FAI-RC-Kunstflugklassen F3A, F3M und F3P stellen sehr hohe fliegerische und technische Anforderungen und sind dem Kunstflug-Nachwuchs in dieser Form nicht gerade förderlich. Wettbewerbe mit einem Junioren-Flugprogramm haben sich daher geradezu aufgedrängt. 2018 konnten drei Sportflyers-Anlässe bei den Modellfluggruppen Uster, Breitenbach und Büren organisiert werden. Vielen Dank!

Das Sportflyers-Team hat sich bereits mit der Planung für das kommende Jahr befasst – insbesondere steht ein grosser Schweizer Junioren-Kunstflugpreis auf dem Programm. Am selben Anlass sind selbstverständlich Senioren-Einsteiger hoch willkommen. Es gibt immer separate Ranglisten: Junioren und Senioren. GZ



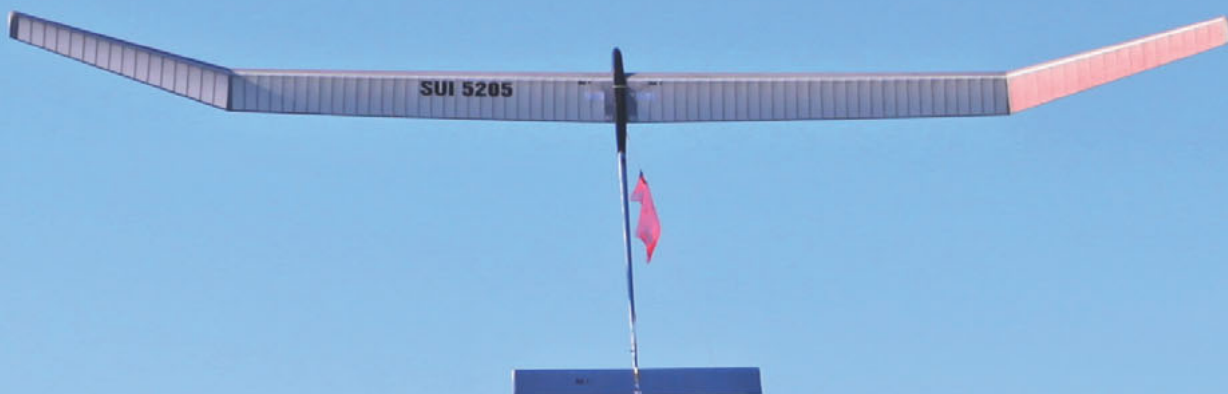
Bei den Junioren am Sportflyers-Wettbewerb bei der MG Uster gewann Jonas Ronner von der MG Reichenburg.



Gewinner des Sportflyers-Wettbewerbs in Büren v.l. Claude Rouillier, Marco Grunder und Jonas Ronner.

Teilnehmer am Sportflyers-Wettbewerb 2018 bei der MG Büren.





Das Niveau ist in allen Klassen sehr hoch

Schweizermeisterschaft im Freiflug F1A, F1A-SK, F1B in Plamboz, Neuenburger Jura

Zum vierten Mal wurde die Schweizermeisterschaft in Plamboz, dem schönen Neuenburger Jura, durchgeführt. Am Samstag, 13.10.2018, wurde in der Kategorie F1A-SK und Gummimotorklasse F1B geflogen. Zehn Piloten fünf F1B und fünf F1A-SK Sonderkonstruktion kämpften mit dem Wind, der aus unterschiedlichen Richtungen kam, um die Medaillen. Trotz des schönen Wetters wa-

ren die Bedingungen nicht einfach. Im ersten Durchgang wurden für eine erste Selektion 240 Sekunden angesagt. Ein Pilot erreichte die Maximalflugzeit. Dann wurde die Maximalflugzeit auf 180 Sekunden angesagt und für die vier verbleibenden Durchgänge beibehalten. Die F1B-Modelle – das sind Gummimotormodelle – mussten zum Teil weit im Osten zurückgeholt werden.



Medaillengewinner in der Hochstart-Kategorie F1A: v.l. Christian Andrist, Michael Bleuer und Daniel Trumpf.

Schweizermeister wurde Christian Andrist vor Dieter Siebenmann und Daniel Trumpf. Auch die SK-Sonderkonstruktionsmodelle hatten ihren eigenen Weg, den sie flogen. Es wurde im gleichen Modus wie F1B geflogen. Am Samstag hatte Christoph Bachmann mit seinem Nurflügelmodell einen Flug von einer Stunde und vier Minuten. Thermikbremse ist bei diesen Modellen meistens keine vorhanden. Erfreulich war, dass das Modell nach diesem Flug nur einen knappen Kilometer vom Startplatz auf einem Baum landete. Schweizermeister wurde Michael Bleuer vor Heinz Bleuer und Christoph Bachmann.

Auch der Sonntag zeigte sich von der besten Seite und der Wettbewerb konnte um 9.15 Uhr eröffnet werden. 19 Piloten kämpften um die Minuten und Sekunden, um dann in die Ränge zu kommen. Es wurden wie am Samstag fünf Durchgänge geflogen. Fünf Piloten erfliegen im ersten Durchgang die 240 Sekunden Flugzeit. Der Wind aus Südwest mittelstark bis stark brachte die Modelle Richtung Osten. Wegen zu starkem Wind mussten wir am Nachmittag eine kleine Pause einlegen. Die besseren Piloten erreichten mit den 50 Meter langen Leinen eine Starthöhe



Starthilfe lässt alleinige Trainings zu.



Das Aufziehen des Gummimotors ist eine heikle Sache.



Die siegreichen Gummimotorflieger: v.l. Dieter Siebenmann, Christian Andrist und Daniel Trumpf.

von sage und schreibe ca. 110 Meter. Höhepunkt war das Stechen im F1A zwischen Michi Bleuer und Christian Andrist, welche sich auf hohem Niveau duellierten. Sechs Minuten mussten geflogen werden, wobei beide die sechs Minuten erreichten. Das zweite Stechen

wieder mit sechs Minuten gewann dann Michi Bleuer. Schweizermeister wurde Michi Bleuer vor Christian Andrist und Daniel Trumpf. Auch die drei Junioren erflogen gute Resultate. Schweizermeister wurde Glen Maurer vor Benjamin Trumpf und Simeon



Die Gewinner bei den Sonderkonstruktionen mit Nurflügelmodell v.l. Heinz Bleuer, Michael Bleuer und Christoph Bachmann.

Trumpf. Ein Wochenende mit herrlichen Flügen, aber auch Flüge, welche bei den Piloten ein Kopfschütteln verursachten, ist vorbei. Das Niveau ist in allen Klassen sehr hoch, und es braucht neben Glück auch viel Wissen und Training, um in diesen Klassen erfolgreich zu sein.

Vielen Dank an alle Helfer, Zeitnehmer und natürlich die Familie Grezet, die uns das Feld zur Verfügung stellte.

Alle Resultate können auch auf der Homepage SMV nachgeschaut werden.

*Jörg Strub, Wettbewerbsleiter
MG Breitenbach*



Stimmungsvoller Freiflug.



Nur kleine erkennbare Abweichungen

Schweizermeisterschaft RCS-Akro Segelkunstflug zu Gast bei der MG Bern

Bei bestem Wetter und sonnigen 23 Grad hat am 13. Oktober 2018 auf dem idyllisch gelegenen Modellflugplatz Mühlethurnen der MG Bern die SM RCS-Akro Segelkunstflug stattgefunden.

13 Piloten sind der Einladung des SMV gefolgt und haben sich an diesem spannenden Anlass gemessen. Die ersten Teilnehmer sind bereits am Vortag angereist und konnten das schöne Wetter für einige Trainingsflüge nutzen.

Die Rangliste wird angeführt von Andreas Schärer, gefolgt von Roland Jacob und Stefan Gloor. Es war ein äusserst spannender Wettkampf, lagen doch die Bestplatzierten nur wenige Punkte auseinander.

Die Stimmung war kameradschaftlich und locker, was nicht zuletzt den Piloten selber, den fairen und kompetenten Punktrichtern sowie der einwandfreien Organisation der MG Bern und nicht zu vergessen der tollen Aussicht auf die Stockhornkette zu verdanken ist. Die Teilnehmer hatten das limited Programm zu bestreiten, welches von der fünfköpfigen Jury bewertet wurde. Keine leichte Aufgabe, denn die erkennbaren Abweichungen unter den Top-Piloten waren wiederum sehr klein. Es wurden fünf Durchgänge geflogen und bewertet. Zwei Durchgänge beinhalteten sieben zum Voraus bekannte Figuren. Und in zwei weiteren Durchgängen wurden die sieben Figuren erst eine Stunde vor dem Start (unbekannte Pflicht) bekannt gegeben und im Pilotenbriefing kurz erläutert. Bei den Zuschauern kam der letzte Durchgang, die Kür, besonders gut





Sie holten die Medaillen: v.l. Roland Jacob, Andreas Schärer und Stefan Gloor.

an. Da konnten die Piloten publikumswirksam mit Musik, Smoke und eigener Kreativität ein interessantes Programm darbieten.

Hochgeschleppt wurden die vielen Segler, welche sich in der Spannweite von 4 bis 6 m bewegten, vom schweizweit bekannten Power-Schlepp-team. Die beiden Schlepppiloten Bruno Fedrizzi und Christoph Jaberg brillierten mit ihren tollen und zuverlässigen Schleppmaschinen. Sie zogen die Segler jeweils rasch auf 450 m Ausklinkhöhe, wo die Wettkämpfer bei 400 m Einflughöhe ihre Figuren in den Himmel zeichnen konnten. Sehr hilfreich für die Segler waren die Vario-Angaben der Schlepp-Piloten und deren präzise Kommandos.

Die Verpflegung wurde durch die MG Bern organisiert, auf dem neuen Grill zubereitet und schmeckte allen Besuchern. Wir danken allen Teilnehmern für das sportliche und ambitionierte Mitmachen an diesem spannenden Wettkampf, den Organisatoren der MG Bern, den Punktrichtern für die faire Bewertung, und ein besonderes Dankeschön geht an die unermüdlichen Schlepper.

Rolf Iseli

Rangliste auf
modellflug.ch/events

Zwanglos mit den Piloten in Kontakt treten

Schweizer Meisterschaft F4C Scale in Alpnach

Die Schweizer Meisterschaften F4C fanden in Alpnach auf dem Militärflugplatz statt. Die Meisterschaft erfreute sich so reger Nachfrage, dass am 5. August das Anmeldefenster wegen Kapazitätsengpässen geschlossen werden musste. Von 40 angemeldeten Piloten starteten letztendlich 35 in den Kategorien F4C (9), F4 Jet (8), F4 Heli Scale (7), F4 Heli Semi Scale (11). Fünf Piloten mussten kurzfristig absagen, weil die Maschinen nicht rechtzeitig fertig, bzw. im Training beschädigt wurden.

Nach dem Eintreffen der Helfer, der Piloten und der obligatorischen Registratur am Samstagmorgen erfolgte der bange Blick zum Himmel ebenso häufig wie die Konsultation der verschiedenen Wetter-Apps, welche zur Verfügung standen.

Aber alle Apps waren sich mehr oder weniger einig: Petrus hatte Lieferverzögerungen für das bestellte trockene Wetter und für den gesamten Tag waren Regen und heftige Windböen bis 45 km/h angesagt. So mit konnten am Samstag keine

Flugwettbewerbe stattfinden. Die Baubewertung begann jedoch pünktlich und konnte störungsfrei durchgeführt werden.

Prominente Besucher erschienen um 10.00 Uhr auf Einladung des OK zu einem informativen Apéro: Divisionär Bernhard Müller (Chef Luftwaffe), Oberst i GSt Werner Tarnutzer (Kommandant Flugplatz Alpnach), Hr. C. Amstad (Regierungsrat und Landammann OW), Hr. G. Durrer (Stv. Kdt. Polizei Obwalden), Hr. M. Moser (Gemeinde Alpnach) sowie

diverse Sponsoren. Nach dem Dank an die Vertreter der Luftwaffe, der Vertreter der Logistikkbasis der Armee für die tolle langjährige Unterstützung und dem Dank an die Sponsoren erfolgte ein Rundgang durch die Modellflugausstellung, «Parkplätze» der Flächenflieger und der Helikopter. Alle Teilnehmer zeigten sich erstaunt über die Anzahl und den Detailreichtum der Modelle. Wir konnten zudem verschiedene Baustufen vom Roh- bis zum fertigen Super-Scale-Modell aufzeigen, um die Intensität

dieser Sportart und auch der Bandbreite aufzuzeigen.

Trotz des schlechten Wetters fanden gegen 200 Besucher den Weg auf den Flugplatz und genossen ersatzweise die Leckereien der Festwirtschaft. Da alle Modelle gut erreichbar und sichtbar waren, war es für die Besucher trotzdem ein Highlight, weil sie sehr zwanglos mit den Piloten in Kontakt treten konnten und einen wunderbaren Blick auf die Modelle hatten.

Das abendliche Pilotenessen in einem Restaurant in der Nähe fand unter dem Motto statt: «Alles aufessen, damit am Sonntag schönes Wetter wird.» Dies war aber gar nicht so einfach, weil die Portionen an sich schon gross waren und auch noch ein leckerer Nachtisch aufgetischt wurde.

In der Nacht plante das OK noch einen sehr, sehr straffen Flugzeitplan (10-Minuten-Takt bei den Flächenmodellen, 15-Minuten-Takt bei den Helis) und Kürzung der Pausen, um allen Teilnehmern zwei Wertungsflüge zu ermöglichen, damit in allen Kategorien eine Meisterschaft ausgeflogen werden konnte.

Am Sonntag dann ein Lichtblick: Beim Briefing um 7.30 Uhr regnete es noch nicht, und nach Konsultation der verschiede-

nen Wetter-Apps wurde mit den Piloten entschieden, um 8.00 Uhr mit dem Wettbewerb zu starten. Die Punktrichter unterstützten die Planung und wurden an der Flightline mit Kaffee und Gipfeli versorgt, um Verzögerungen nach einem Flug zu kompensieren und Pausen zu vermeiden. Alle Piloten waren motiviert und orientierten sich streng am Zeitplan, standen pünktlich zum vorgesehenen Zeitpunkt am Start mit laufenden Motoren und Turbinen, um möglichst wenig Verzögerung entstehen zu lassen. Pünktlich um 8.00 Uhr zog die auf der Wetter-App beobachtete dunkelblaue «Wolke» in sehr geringem Abstand an Obwal-den vorbei, und es nieselte leicht etwa für 20 Minuten. Danach hellte sich der Himmel zunehmend auf, die Temperaturen stiegen an und es blieb trocken. Mit den steigenden Temperaturen trafen auch zunehmend mehr Zuschauer auf dem Platz ein, der Parkplatz (Taxiway) war um 11.00 Uhr bereits übergelöst und gegen Mittag hatten wir etwa 500 Besucher auf dem Platz, die gespannt den Wettbewerb verfolgten und in der Mittagspause die Vorführungen der Showpiloten verfolgten und begeistert applaudierten. Ein herzliches Dankeschön an die Brü-



der Marcel und Andi Hotz sowie Daniel Gyr für die tolle Vorführung der «Kaltluftföhne», sprich elektrische Impeller-Jets. Sie waren den «Heissluftföhnen» in puncto Leistung ebenbürtig.

Der Erfolg des straffen Zeitplanes und der tollen Zusammenarbeit: Wir hatten bis 12.00 Uhr nach 19 Teilnehmern bei den Flächenpiloten nur eine Verzögerung von 8 Minuten zum Plan, die Helis waren sogar 20 Minuten früher fertig als geplant. So konnten am Morgen alle 35 Piloten den ersten Flug absolvieren. Nach dem Mittagessen um 13.00 Uhr starteten zuerst die Elektromodelle (Lärmschuttvorgabe), wäh-

rend um 14.00 Uhr die Jet-Modelle zum Einsatz kamen. Pünktlich um 16.15 Uhr (Fläche) bzw. 16.25 Uhr (Heli) konnte der straff organisierte Wettbewerb erfolgreich abgeschlossen werden, und alle Piloten hatten ihre beiden Wertungsflüge. Ein grosses Dankeschön an dieser Stelle nochmals den Piloten für die tolle Zusammenarbeit.

Nach dem Wettbewerb der Flächenmodelle folgte noch Freies Fliegen auf der Hauptpiste, und diese Möglichkeit zauberte dem einen oder anderen Piloten, nach dem anstrengenden und präzisen Figurenflug, dann doch ein glückliches Lächeln auf das Gesicht.



Gegen 1000 Besucher konnten am Sonntag auf dem Flugplatz begrüsst werden. Eine ganz tolle Resonanz für diese Veranstaltung und nach dem schlechten Wetter vom Samstag. Die Veranstaltung konnte störungs- und unfallfrei abgeschlossen werden. Dafür ein Dank an alle beteiligten Piloten, welche «Safety First» ernst nahmen und in einem Fall sogar einen Wettbewerbsflug vorsichtshalber abbrechen, zugunsten der Sicherheit. Die Resonanz der Besucher war durchwegs positiv. Glück-

liche und leuchtende Gesichter von den kleinen und den «grossen» Kindern brauchten keine Worte. Auch die mediale Berichterstattung in Zeitung und Fernsehen war ein grosser Erfolg und Beweis für die Attraktivität dieses Wettbewerbes.

Zusammenfassend darf gesagt werden, dass dies eine tolle Veranstaltung und grossartige Werbung für unseren Sport war. Die Schwierigkeiten der zeitlichen Organisation mit 35 Piloten, den immer grösser werdenden Modellen und die

damit immer grösser werden den benötigten Flugräume und der Platzbedarf der Modelle am Boden zeigten aber auch sogar die Grenzen eines Militärflugplatzes auf. Die teilweise reglementarischen Inkompatibilitäten stellten zudem eine besondere Herausforderung in der Planung der zeitlichen Abläufe dar.

Ein Tipp für künftige Veranstalter: Abschluss einer gesonderten Transport- oder Sachversicherung via SMV/Allianz, da alle Leihgaben von Mitgliedern und externen Personen wie

Die Schweizer Meister der Kategorien:

F4C: 1. Andreas Lüthi
2. Walter Gähwiler
3. Gody Fischer

F4 Jet: 1. Andreas Schär
2. Adrian Senn
3. Walter Gähwiler

F4 Heli Scale:
1. Roland Kaufmann
2. Michael Tschiemer
3. Reto Marbach

F4 Heli Semi Scale:
1. Josef Gisler
2. Michael Tschiemer
3. Jürgen Kleiner



Zelte, Bildschirme, Laptops und sonstiges zur Verfügung gestelltes und geliehenes Material wie auch das clubeigene Material nicht versichert sind und somit die Erfolgsrechnung in besonderem Masse belasten können.

Trotz allem, wir würden das gerne wieder organisieren ☺. Bis zum nächsten Mal: Auf Wiedersehen in Alpnach.

Rainer Beckerbauer

Weitere Infos findet ihr auf www.mgow.ch/f4c.

Kyburg Cup 2018

Der ursprünglich als mit Verbrenner-Motörchen ausgerüstete Motorsegler-Wettbewerb – durch die MG Diessenhofen und die MG Illnau-Effretikon gegründet – hat eine lange Tradition. Manch ein erfolgreicher Pilot begann seine modell-sportliche Karriere als Junior am Kyburg Cup. Oftmals musste der schöne Anlass infolge Wetterpechs abgesagt werden. Dieses Jahr hats geklappt und manch einer suchte gerne den Schatten auf. Gewonnen haben Daniel Äberli, MG Erlenbach-Herrliberg, vor Domi Wettstein, MV Pfäffikon, und Junior Manuel Peter, MG Mörsburg. ■

Gz



Die Medaillengewinner v.l. Manuel Peter, Dani Äberli und Domi Wettstein.



Coupe des Alpes 2018

45. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen bei der MG Flaachthal

Wenn Wetter und Fluggelände stimmen, ist jeder Wettbewerb gerettet. Das diesjährige F3A-Freundschaftsfliegen hat von beidem profitiert und zudem noch von der schönen Teilnehmerzahl. Die beiden Nationalmannschaften aus Frankreich und der Schweiz waren fast vollständig erschienen, inklusive des amtierenden Europameisters Christophe Paysan-Le Roux aus Frankreich. Einmal mehr hat sich das Auswertungssystem des SMV ganz hervorragend bewährt, vielen Dank. An dieser Stelle möchte ich allen Helferinnen und Helfern der MG Flaachthal für den grossen Einsatz, dem Punktgerichterteam für die tadellose Arbeit und den Piloten für den disziplinierten und fairen Sport



Die Pokalgewinner: v.l. 5. Arnaud Poyet, FRA; 4. Wolfgang, Matt, LIE; 2. Sandro Matti, SUI; 1. Christophe Paysan-Le Roux, FRA und 3. Marc Rubin, SUI.

danken. F3A ist nicht nur die älteste WM in einer Fernsteuer-Kategorie der FAI, sondern auch die älteste Kunstflug-Klasse. Heute entstehen immer neue

Kunstflugklassen und F3A wurde schon so oft totgesagt, hat aber dank moderner Technik und einem ausgezeichneten Angebot an fertigen oder halb-

fertigen Modellen seinen Stellenwert rund um die Welt ausgebaut. Ein Grund zur Freude für die Kunstflug-Szene.

Emil Giezendanner



Teilnehmerfeld am Coupe des Alpes 2018 bei der MG Flaachthal.

Elektroflug-Schweizermeisterschaften 2018



Die Medaillengewinner der SM F5B: v.l. 3. Remo Frattini, MG Sulzer; Schweizermeister Thomas Wäckerlin, MG Rapperswil, und 2. Patrick Häusler, MG Buttikon.

F5B – die Schnellen bei der MG Bern

Für die schnelle Kategorie F5B-Segelmodelle bestehen die Aufgaben aus Streckenflug, Dauerflug und Landung. Dabei kann nicht sinnlos gefräst d.h. Energie verpufft werden, sondern es gilt mit der zur Verfügung stehenden Energiemenge von 1750 W/min möglichst haushälterisch umzugehen, da sonst massive Punkteabzüge drohen. Weil die FAKO-F5 beschlossen hat, diesen Anlass als NM-Training für die WM in

Japan zu nutzen, konnte die Durchführung auf dem Gelände der MG Bern noch vor den Sommerferien durchgeführt werden. Piloten und Helfer fanden nicht nur ein für F5B aussergewöhnlich geeignetes Fluggelände vor, sondern auch eine herzliche Gastfreundschaft mit Speis und Trank. Der MG Bern soll an dieser Stelle ein Kränzchen gewunden werden. Rangliste auf modellflug.ch

F5J – die Thermik-Schnüffler in Hinwil

Wunderschön, so einen Massenstart in der neuen attraktiven Kategorie der F5J-Thermiksegler zu verfolgen! Diese neue FAI-Klasse war von Anfang an ein grosser Erfolg. Offene FAI-Welt-Cup-Wettbewerbe haben schon heute über einhundert Teilnehmer und die Organisatoren beginnen Beschränkungen einzuführen. Dieses Jahr konnten wiederum separate Junioren- und Seniorenschweizermeisterschaften ausgetragen werden. Gastge-

ber war die MG Hinwil, deren Fluggelände sich ganz hervorragend für F5J eignet. Viele Kollegen aus den «Schnur-, Wurf-Hangflugdisziplinen» haben in dieser neuen Elektroflugklasse ein weiteres sportliches Betätigungsfeld entdeckt. Die MG Hinwil hat den Anlass perfekt durchgeführt. Im Namen der FAKO F5 auch ihnen ein Dankeschön. Rangliste auf modellflug.ch

Gz



Die Medaillengewinner der SM F5J in Hinwil: v.l. 3. Dominique Wettstein, MV Pfäffikon, 1. Cederic Duss, MG Wimmis, und 2. Konrad Oetiker, MG Nidwalden.



Rangverkündung der F5J-Junioren-Schweizermeisterschaft 2018: v.l. 2. Noa Tschopp, MG Uster; 1. Marc Stahel, MV Pfäffikon und 3. Alain Schad, MG Affoltern a.A.



MILITKY CUP 2018

42. Internationales Elektroflug-Meeting Pfäffikon

Der diesjährige Militky Cup in Pfäffikon konnte dank der grossen Erfahrung und Routine des Pfäffiker Elektroflug-Vereins einmal mehr problemlos über die Runden geracht werden. Die beiden Klassen F5B (WM-Kategorie) und F5F wur-

den vom holländischen Weltmeister Gerben van Berkum und den beiden Schweizer Nationalmannschaftsmitgliedern Thomas Wäckerlin und Marco Cantoni beherrscht.

Gz



Die Gewinner in der Kategorie F5B: v.l. Gerben van Berkum, Thomas Wäckerlin und Marco Cantoni.

Ferienpass – Nicht nur für den Nachwuchs eine Chance

Jedes Jahr nutzen unzählige Modellflugvereine die Gelegenheit, Schülern ihrer Gemeinde den Modellflug näherzubringen. Die durchführenden Vereine machen dadurch auf den hohen pädagogischen Wert unseres Sports aufmerksam und stärken ihre Position in der Region. Schon mancher Junior hat über solche Ateliers den Einstieg in den Modellflug gefunden.

Der SMV unterstützt die Vereine durch die Gratisabgabe von SMV-Balsa-Gleitern. Ebenfalls können über das Zentralsekretariat Modellflug-Promomaterial und ein Simulator bezogen werden.

Die nachfolgenden Kurzberichte sollen als Inspiration für eine Durchführung im eignen Verein dienen. Vielleicht findet die eine oder andere Idee auch bald in Ihrem Verein Anwendung:

Ferienpass der MG Nidwalden

Im Juli und August 2018 durften wir, wie auch schon im letz-

ten Jahr, 20 flugbegeisterten Schülern unser Hobby etwas näherbringen. Mit dem Bau des SMV-Balsa-Glider und dem Lehrer-Schüler-Angebot am Doppelsteuer konnten wir ein abgerundetes Programm anbieten. Dabei konnten die Schüler sowohl schnuppern, was es benötigt, um einen einfachen Flieger zu bauen und ihn auch flugtüchtig einzustellen als auch eigene Flug Erfahrungen am Steuer zu machen. Die Schüler hatten ihre Freunde dabei und konnten bei uns einen schönen Abend verbringen. So haben wir, wie auch im letzten Jahr, Anfragen von Teilnehmern, die Interesse zeigen, die Modellfliegerei weiterzuverfolgen und wieder zu uns ans Doppelsteuer zu Besuch kommen.

Ferienpass der MG Raron

Am Vormittag des 8. August 2018 fanden sich sieben Jugendliche auf dem Flugplatz Raron ein. Wir erklärten den Kindern, was auf dem Flugfeld Raron alles für Aktivitäten statt-

Passeport-vacances – Une aubaine pas seulement pour la relève

Chaque année, de nombreux clubs d'aéromodélisme profitent de l'occasion pour faire découvrir l'aéromodélisme aux élèves de leur commune. Les associations organisatrices attirent ainsi l'attention sur la valeur extrêmement pédagogique de notre sport et renforcent leur position dans la région. De nombreux jeunes ont ainsi commencé l'aéromodélisme après avoir participé à ces ateliers.

La FSAM soutient ces associations en remettant gratuitement des planeurs en balsa de la FSAM. Il est également possible d'obtenir du matériel promotionnel pour l'aéromodélisme, ainsi qu'un simulateur auprès du Secrétaire central.

Les articles succincts suivants devraient servir d'inspiration pour une application dans votre propre club. L'une ou l'autre idée trouvera peut-être bientôt sa place chez vous:

Passeport-vacances du GAM Nidwald

En juillet et août 2018, comme l'année précédente, nous avons familiarisé 20 élèves passionnés d'aviation avec notre passe-temps. Nous avons été en mesure de proposer un programme complet avec la construction du planeur en balsa de la FSAM et l'offre instructeur/élève en double commande. Les élèves ont ainsi pu tâter et voir ce qui est requis pour construire un avion simple et le rendre apte au vol, de même que de vivre de propres expériences de vol derrière les commandes. Les élèves y ont trouvé plaisir et ont passé une belle soirée chez nous. Ainsi, comme l'année dernière, nous avons reçu des demandes de participants intéressés par la poursuite de l'aventure aéromodéliste et qui reviennent chez nous pour un vol en double commande.

Passeport-vacances du GAM Rarogne

Le matin du 8 août 2018, sept jeunes se sont retrouvés à l'aérodrome de Rarogne. Nous avons expliqué aux enfants toutes les activités se déroulant sur le champ d'aviation de Rarogne (vol à moteur grandeur/vol d'hélicoptère et aéromodélisme). Les enfants ont pu s'asseoir dans le Piper Archer du groupe de vol du Haut-Valais, où un pilote leur a montré l'avion et a également expliqué comment une telle machine pouvait voler. Ensuite, on a passé au bricolage des planeurs et aux premiers essais sur le simulateur de vol. Par la suite, les enfants ont eu l'occasion de piloter en double commande un modèle réduit d'aéronef et même un modèle réduit d'hélicoptère de la classe 700. À la fin, nous avons pris une photo et pris congé d'adolescents satisfaits, avec



Ferienpass Raron.

Passeport-vacances du GAM Rarogne.

finden (bemannter Motorflug und Helikopterflug sowie Modellflug). Die Kinder konnten sich in die Piper Archer der Fluggruppe Oberwallis setzen, wo ihnen ein Pilot das Flugzeug zeigte und auch Erklärungen abgab, wieso ein Flugzeug überhaupt fliegt. Anschliessend ging es ans Basteln der Gleiter und an die ersten Versuche am Modellflugsimulator. Danach hatten die Kinder die Gelegenheit, am Doppelsteuer je ein Modellflugzeug und sogar einen Modellhelikopter der 700er-Grösse zu steuern. Am Schluss machten wir ein Foto und entliessen die zufriedenen Jugendlichen in der Hoffnung, dem einen oder andern den Aviatikvirus injiziert zu haben. Die Modellfluggruppe Raron feiert dieses Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Es wäre schön, wenn aus diesem Anlass junger Nachwuchs für unsere Gruppe erwächst.

Ferienpass der MG Reinach 2018

Nebst den Flügen am Doppelsteuer konnten die Kinder im Alter von elf bis 15 Jahren auch diverse Vorführungen der routinierten Piloten der MG Reinach geniessen. Ein weiterer Höhepunkt war das Zusammensetzen und Einfliegen des SMV-Balsa-Wurfgleiters. Wir hoffen doch, dass wir das eine oder andere Kind mit dem «Virus Aviaticus» angesteckt haben.

Ferienpass der MG Gugen

Der Anlass konnte wie geplant am 8. Oktober 2018 bei gutem Wetter durchgeführt werden. Es waren zwölf Kinder angemeldet, effektiv erschienen sind elf Kinder, davon fünf am Vormittag und sechs am Nachmittag. Die Kursdauer betrug jeweils am Vormittag wie am Nachmittag 2½ Stunden. Die Kinder wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, sodass jeweils abwechselnd gut eine Stunde geflogen und gebastelt werden konnte. Jedes Kind konnte meistens eine ganze Stunde ein Modellflugzeug in der Luft

steuern, natürlich im Lehrer-Schülerbetrieb. Die meisten Kinder konnten anschliessend ein einfaches RC-Modell wie zum Beispiel einen Easy Star der Firma Multiplex oder ähnliche Motorseglermodelle aus Schaummaterial weitgehend selbstständig in der Luft halten, wenn natürlich auch noch nicht präzise auf der Piste landen. Pro Kind standen zwei Wurfgleiter aus Holz zur Verfügung, einer wurde gebaut und geflogen, den anderen gaben wir den Kindern mit dem Prospektmaterial des SMV nach Hause. Das Basteln im Freien wurde von den Kindern mindestens so positiv empfunden wie das Fliegen. Somit war der Anlass sehr erfolgreich und wurde anschliessend auch von einer Vertreterin des Elternvereins von Erlinsbach verdankt.

Ferienpass des MV Niederwil

Am Samstagnachmittag, 13. Oktober 2018, fanden sich acht interessierte Schüler aus der 5-Sterne-Region auf dem Modellflugplatz Niederwil zum Ferienpass-Workshop Modellflug ein. Einige Mitglieder des Modellflugvereins Free-Flyers Niederwil stellten ein buntes, anspre-

l'espoir d'avoir contaminé l'un ou l'autre avec le virus de l'aviation.

Le GAM Rarogne fête cette année son 50^e anniversaire. Ce serait bien si, à cette occasion, une jeune relève rejoignait notre groupe.

Passeport-vacances du GAM Reinach 2018

En plus des vols en double commande, les enfants âgés de 11 à 15 ans ont également pu profiter de diverses démonstrations des pilotes expérimentés du GAM Reinach. Un autre temps fort a été l'assemblage et les essais en vol des planeurs en balsa de la FSAM. Nous espérons ainsi avoir réussi à inoculer le «Virus Aviaticus» à l'un ou l'autre des enfants.

Passeport-vacances du GAM Gugen

La manifestation a pu être réalisée comme prévu le 8 octobre 2018 par beau temps. douze enfants avaient été annoncés. onze enfants sont effectivement venus, dont cinq le matin et six l'après-midi. La durée du cours était de 2½ heures le matin comme l'après-midi. Les enfants ont été répartis en deux groupes,

de sorte que l'on puisse voler ou bricoler alternativement durant une bonne heure. Chaque enfant a pu piloter un modèle réduit dans l'air durant toute une heure ou presque, naturellement en binôme instructeur/élève. La plupart des enfants ont alors été en mesure de maintenir dans une large mesure de manière autonome un simple modèle RC dans les airs, par exemple un Easy Star de Multiplex ou des modèles similaires de motoplaneurs en mousse, même si l'atterrissage sur la piste manquait encore de précision. Chaque enfant a disposé de deux planeurs à lancer en bois. L'un a été construit et testé en vol et nous avons donné l'autre aux enfants avec le prospectus de la FSAM pour l'emporter à la maison. Le bricolage en plein air a été ressenti au moins aussi positivement que le vol. Ainsi, l'événement a été très réussi, une représentante de l'association des parents d'Erlinsbach y joignant ses remerciements.

Passeport-vacances de l'AAM Niederwil

Samedi après-midi, le 13 octobre 2018, huit élèves de la ré-



Ferienpass Niederwil.

Passeport-vacances de l'AAM Niederwil.

chendes Programm zusammen.

Als Einstieg wurde den Jugendlichen eine rasante Modellflugvorführung am wolkenlosen Himmel geboten. Nach diesem Motivationsschub wurden die Schüler in Gruppen aufgeteilt.

An einem Posten durfte jeder unter fachkundiger Anleitung einen Wurfgleiter aus Balsa Holz zusammenbauen.

Am Flugsimulator unternahmen die begeisterten Jungs gefahrenfreie Flugversuche mit Helikoptern und Flächenflugzeugen. Dadurch wurden erste Erfolgserlebnisse im Modellflug möglich. Virtuelle Abstürze wurden locker in Kauf genommen und sorgten für Erheiterung.

Drei Vereinsmitglieder boten mit ihren Doppelsteuer-Einrichtungen Lehrer-Schüler-Flüge an. Nach einer kurzen Einführung zu den Funktionen eines Flugzeugs konnten die Teilnehmer, unterstützt durch den

Fluglehrer, erste Erfahrungen im Steuern von Modellflugzeugen sammeln.

Als Abschluss des lehrreichen Nachmittags wurde ein Wettfliegen mit den zuvor gebastelten Wurfgleitern veranstaltet. Nach drei Durchgängen stand der Sieger fest.

Zur Erinnerung an den tollen Ferienpass-Nachmittag überreichten die Betreuer den Schülern eine persönliche Urkunde.

Auf diese Weise erlebten die Teilnehmer ein spannendes, vielfältiges und anspruchsvolles Hobby, das einiges an Übung und Wissen verlangt. ■



Schweizerischer Modellflugverband
Fédération Suisse d'Aéromodélisme
Federazione Svizzera di Aeromodellismo

gion des 5 étoiles se sont retrouvés sur le terrain de modèles réduits de Niederwil pour le passeport-vacances d'aéromodélisme.

Quelques membres du Club d'aéromodélisme Free-Flyers Niederwil ont mis au point à leur intention un programme coloré et attrayant.

Pour commencer, les jeunes se sont vus offrir une démonstration rapide d'aéromodélisme dans un ciel sans nuages. Après cette poussée de motivation, les élèves ont été répartis en groupes.

À un poste, chacun pouvait bricoler un planeur à lancer en balsa sous la conduite d'un expert.

Au simulateur de vol, les garçons enthousiastes ont entrepris des tests de vol sans danger avec des hélicoptères et des aéronefs à plan fixe, rendant possible les premières expériences réussies d'aéromodélisme. Les chutes virtuelles ont été acceptées de façon dé-

contractée, suscitant même l'amusement.

Trois membres du club ont proposé des vols instructeur/élève avec leurs systèmes en double commande. Après une brève introduction aux fonctions d'un avion, les participants, assistés par l'instructeur de vol, ont acquis leurs premières expériences dans le pilotage de modèles réduits d'avions.

À la fin de cet après-midi instructif, une compétition avec les planeurs à lancer précédemment réalisés a été organisée, désignant le gagnant après trois manches.

Pour commémorer ce formidable après-midi de passeport-vacances, les animateurs ont remis une attestation personnelle aux élèves.

De cette manière, les participants ont expérimenté un passe-temps excitant, diversifié et exigeant, qui nécessite passablement de pratique et de connaissances. ■

Information des SMV zur zukünftigen Regulierung des Modellflugs in der Schweiz

Im Juni dieses Jahres hat Nationalrat und AeCS Zentralpräsident Matthias Jauslin eine Motion im Nationalrat eingereicht, welche darauf abzielt, den Betrieb von Modellflugzeugen vom bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz auszunehmen und den Betrieb von Modellflugzeugen weiterhin nach Schweizer Recht zu belassen.

Der SMV und der Aero-Club des Schweiz AeCS unterstützen diese Motion vollumfänglich. Leider hat der Bundesrat die Motion in seiner Stellungnahme vom 5. September nun dem Parlament zur Ablehnung empfohlen. Die Begründung für diese Ablehnung ist bestenfalls fragwürdig. Sie scheint eher auf einer instinktiven

Angst zu beruhen, neue «Baustellen» in die Beziehungen zur EU einzuführen, als auf einer überlegten Abwägung von Interessen und Risiken.

Wir sind mit der Antwort des Bundesrats nicht einverstanden und Matthias Jauslin hat dies dem Bundesrat bereits offiziell kommuniziert. Damit gelangt die Motion auf die Traktandenliste des Nationalrats und wird dort voraussichtlich in der Frühlingssession 2019 behandelt.

Um eine positive Behandlung der Motion sicherzustellen, müssen wir nun in den nächsten Monaten die Grundlagen schaffen. Dazu benötigen wir vorerst ein Medienecho, welches die Parlamentarier über unser Anliegen aufklärt und dafür sensibilisiert. Hier ist der SMV auf tatkräftige Hilfe der

Information de la FSAM sur la future réglementation de l'aéromodélisme en Suisse

En juin de cette année, Matthias Jauslin, Conseiller national et président central de l'AéCS, a remis une motion au Conseil national visant à retirer l'utilisation de modèles réduits d'aéronefs classiques du champ d'application de l'accord bilatéral sur le transport aérien et de faire en sorte qu'elle continue à relever de la législation nationale.

La FSAM et l'Aéro-Club de Suisse soutiennent pleinement cette motion. Malheureusement, dans sa prise de position du 5 septembre, le Conseil fédéral a maintenant recommandé que la motion soit rejetée par le Parlement. La justification de ce rejet est pour le moins discutable. Elle semble reposer plus sur une crainte instinctive d'introduire de nou-

veaux «points à discuter» dans les relations avec l'UE que sur un équilibre réfléchi des intérêts et des risques.

Nous ne sommes pas d'accord avec la réponse du Conseil fédéral et Matthias Jauslin l'a déjà officiellement communiqué à celui-ci. De ce fait, la motion est inscrite à l'ordre du jour du Conseil national et devrait être traitée lors de la session de printemps 2019.

Afin d'assurer un traitement positif de la motion, nous devons alors jeter les bases dans les mois à venir. Pour cela, nous avons besoin d'une couverture médiatique initiale expliquant et sensibilisant les parlementaires sur nos préoccupations. Ici, la FSAM doit pouvoir compter sur une aide active des associations régionales d'aéromodélisme, des

Bevorstehende EU Rechtsvorschriften: Bedeutung für Modellflieger?

(auf der Grundlage des letzten verfügbaren Entwurfs)

Die wichtigsten neuen Anforderungen:

1. Maximale Flughöhe 120 m über Boden
2. «Visual Line of Sight» (Sichtkontakt)
3. Bewilligungspflicht für alle Modellflugzeuge ab 25 kg
4. Nur dort fliegen, wo zu erwarten ist, dass keine unbeteiligten Personen gefährdet werden und mit Sicherheitsabstand zu Siedlungen
5. Online-Schulung und -Prüfung für Piloten (gültig für die ganze EU)
6. Registrierungspflicht für Piloten von Modellflugzeugen über 250 g (gültig für die ganze EU)

Ausnahmemöglichkeiten (durch nationale Behörden zu erteilen):

1. «Betriebsgenehmigung» für Aktivitäten «im Rahmen von Modellvereinen oder -verbänden» (Ausnahmen möglich von: 120 m Limit, 25 kg, Schulung/Prüfung)
2. Luftraum («Zonen»), in dem der Betrieb der unbemannten Luftfahrzeuge von Einschränkungen ausgenommen ist (Ausnahmen möglich von: 120 m Limit, 25 kg, Schulung/Prüfung)

Zudem gibt es die Möglichkeit, bestimmte Flüge unter sogenannten «Standardszenarien» auszunehmen. Diese Szenarien werden durch die EASA, inklusive der damit verbundenen Bedingungen und Massnahmen, entwickelt.

Dispositions légales existantes de l'UE: Importance pour les aéromodélistes?

(sur la base du dernier projet disponible)

Les nouvelles exigences les plus importantes:

7. Hauteur de vol maximale de 120 m au-dessus du sol
8. «Visual Line of Sight» (contact visuel)
9. Autorisation requise pour tous les modèles réduits d'aéronefs à partir de 25 kg
10. Ne voler que là où l'on s'attend à ce qu'aucune personne non impliquée ne soit mise en danger et à une distance sécuritaire de groupes d'habitation
11. Formation et examen en ligne des pilotes (valable dans toute l'UE)
12. Obligation d'enregistrement pour les pilotes de modèles réduits d'aéronefs de plus de 250 g (valable pour toute l'UE)

Exceptions (à délivrer par les autorités nationales):

3. «Licence d'exploitation» pour les activités «dans le cadre de clubs ou d'associations d'aéromodélisme» (exceptions possibles de: limite de 120 m, 25 kg, formation/examen)
4. Espace aérien («zones») dans lequel l'utilisation de véhicules aériens sans pilote est exclue des restrictions (exceptions possibles de: limite de 120 m, 25 kg, formation/examen)

En outre, il existe la possibilité d'exempter certains vols dans des «scénarios dits standard». Ces scénarios sont développés par l'AESA, y compris les conditions et mesures associées.

Modellflug-Regionalverbände, der -Vereine und der einzelnen Mitglieder angewiesen. In einer späteren Stufe werden wir die Parlamentarier koordiniert und persönlich angehen müssen. Hintergrund der Motion ist, dass die EU derzeit einen neuen Rechtsrahmen für den Betrieb von Drohnen vorbereitet, der auch den Betrieb von Modellflugzeugen umfasst. Der SMV arbeitet aktiv mit Verbänden in der EU zusammen, um unseren Sport auch in diesem Rechtsrahmen unter angemessenen Bedingungen ausüben zu können.

Es ist uns gelungen, eine Reihe wichtiger Änderungen in den letzten Entwürfen zu sichern. Die EU überarbeitet derzeit ihren Vorschlag, und ein neuer Entwurf sollte in Kürze veröffentlicht werden. Trotz der Änderungen und Ausnahmen, die wir in den letzten anderthalb Jahren erreicht haben, wird der EU-Rahmen jedoch unnötig komplex bleiben und die Aus-

übung unseres Sports unverständlicherweise einschränken.

Die bevorstehenden EU-Rechtsvorschriften (siehe Kasten) werden zum Beispiel den Betrieb von Modellflugzeugen auf eine maximale Höhe von 120 m beschränken. Ausnahmen von dieser Höchstgrenze sind voraussichtlich nur für Mitglieder von Verbänden und Vereinen möglich. Die Ausnahmen decken möglicherweise

gruppements et de chaque membre. À un stade ultérieur, nous devons interpellier les parlementaires de manière coordonnée et personnelle.

Le contexte de la motion est que l'UE prépare actuellement un nouveau cadre juridique pour l'exploitation des drones, qui porte également sur l'exploitation de modèles réduits d'aéronefs.

La FSAM travaille activement avec les associations de l'UE

afin de pouvoir également exercer notre sport dans ce cadre légal dans des conditions appropriées.

Nous avons réussi à obtenir un certain nombre de changements importants dans les récentes versions. L'UE remanie actuellement sa proposition et un nouveau projet devrait être publié prochainement. Cependant, malgré les changements et les exceptions que nous avons réalisés et obtenus au cours des 18 derniers mois, le cadre de l'UE restera inutilement complexe et restreindra de manière incompréhensible l'exercice de notre sport.

Par exemple, la future législation de l'UE (voir encadré) limitera l'exploitation de modèles réduits d'aéronefs à une hauteur maximale de 120 m. Les exceptions à cette limite maximale ne seront possibles que pour les membres d'associations et d'associations. Les exceptions peuvent ne pas cou-

EASA, VLK, Regulierung?

Der SMV hat Antworten!

EASA, OACS, Réglementation?

LA FSAM y répond!



auch nicht alle Standorte ab, an denen wir derzeit fliegen, und erfordern ein aufwendiges Prozedere. Darüber hinaus wird die kommende Gesetzgebung die Registrierung und einen Kenntnissnachweis aller Modellflugzeugpiloten erfordern, wodurch eine praktische und wahrscheinlich auch finanzielle Belastung für die jetzigen Piloten und eine Barriere für neue Piloten eingeführt wird.

Die ausgezeichnete Sicherheitsbilanz unseres Sports beweist, wie gut sich die bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz für alle Beteiligten bewährt haben und dass sie keine wesentlichen Änderungen erfordern. Es besteht kein Grund oder keine Notwendigkeit, die neuen EU-Vorschriften auf den Betrieb von Modellflugzeugen in der Schweiz anzuwenden.

In seiner Ablehnung der Motion besteht der Bundesrat darauf, die gesamte bevorstehende EU-Gesetzgebung in der Schweiz umzusetzen, «nur so könne der wachsenden Schweizer Drohnenindustrie in Europa der Marktzugang gesichert werden». Darüber hinaus macht er geltend, dass eine Ausnahme für Modellflugzeuge in der Schweiz gegenüber der EU nicht gerechtfertigt werden kann, «weil sich die Rahmenbedingungen für Modellflugzeuge in der Schweiz nicht wesentlich von jenen in den EU-Mitgliedstaaten unterscheiden». Zudem argumentiert der Bundesrat, es sei nicht möglich, eine «ausreichend klare Trennungslinie zwischen dem Modellflug und dem Betrieb von Drohnen» herzustellen. Der Bundesrat ist der Ansicht, «bei einer Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und den Freizeitaktivitäten müssen wohl Erstere priorisiert werden». Dabei weist der Bundesrat auch darauf hin, dass das BAZL eng mit uns zusammen-

arbeiten wird, um eine «pragmatische Umsetzung der Regeln in der Schweiz mit für den Modellflug geringem Zusatzaufwand» unter Nutzung der «zahlreiche Erleichterungen für den Modellflug» der EU-Gesetzgebung zu gewährleisten. Die Annahme des Bundesrates, die Rahmenbedingungen für den Modellflug würden sich in der Schweiz nicht wesentlich von denen in den EU-Mitgliedstaaten unterscheiden, ist unzutreffend. Tatsache ist vielmehr, dass uns die meisten ausländischen Modellflugpiloten für unsere vernünftige und liberale Modellfluggesetzgebung beneiden. Nicht von ungefähr finden viele Flugversuche und -erprobungen mit Drohnen im schweizerischen Luftraum statt. Während die neue EU-Gesetzgebung für viele EU-Mitgliedstaaten nur eine leichte Verschärfung oder (z.B. in Frankreich) sogar eine Erleichterung bedeutet, stellt sie für die Schweiz eine erhebliche Verschärfung dar. Zudem ist der Modellflug in der Schweiz aufgrund von geografischen Gegebenheiten und einem offeneren Rechtsrahmen wesentlich vielfältiger und verbreiteter als in vielen EU-Mitgliedstaaten. In einer Reihe von EU-Mitgliedstaaten findet der Modellflug meist auf zugelassenen Flugplätzen statt. In der Schweiz gibt es Hangflugplätze und Privatflugplätze oder einfach nur Vereinbarungen mit Bauern oder man fliegt in abgelegenen Gebieten.

Auch die Aussage, es sei unmöglich, eine «ausreichend klare Trennungslinie zwischen dem Modellflug und dem Betrieb von Drohnen» zu ziehen, vermag nicht zu überzeugen. Der SMV hat dazu einen konkreten Textvorschlag erarbeitet und dem BAZL übermittelt. Auch der vom Bundesrat unterstützte Antrag von Nationalrat Candinas (siehe unten) for-

virer tous les sites que nous utilisons actuellement et requièrent une procédure lourde. En outre, la législation à venir exigera l'enregistrement et la preuve des connaissances de tous les pilotes de modèles réduits d'aéronefs, ce qui entraînera un fardeau pratique et probablement financier pour les pilotes actuels et un obstacle pour les nouveaux pilotes. L'excellent bilan de sécurité de notre sport prouve à quel point le cadre juridique existant en Suisse a fait ses preuves pour tous les intervenants et n'exige aucun changement significatif. Il n'y a aucune raison ni besoin d'appliquer les nouvelles règles de l'UE pour l'exploitation de modèles réduits d'aéronefs en Suisse.

Dans son rejet de la motion, le Conseil fédéral insiste pour mettre en œuvre en Suisse l'ensemble de la législation communautaire existante, «car c'est le seul moyen de garantir à une industrie suisse des drones en plein essor l'accès au marché européen». En outre, il soutient qu'une exemption pour les modèles réduits d'aéronefs en Suisse ne peut être justifiée par rapport à l'UE, «puisque le cadre général de l'aéromodélisme en Suisse ne diffère pas foncièrement de celui des pays membres de l'UE». En outre, le Conseil fédéral fait valoir «qu'il est impossible d'établir une distinction nette entre le vol d'un aéromodèle et le vol d'un drone». Le Conseil fédéral est d'avis «que les intérêts économiques sont clairement prioritaires par rapport aux activités de loisirs». Le Conseil fédéral fait également remarquer que l'OFAC travaillera étroitement avec nous afin d'assurer une «application pragmatique des règles en Suisse avec de minimes efforts supplémentaires pour l'aéromodélisme» en profitant des «nombreux allègements pour

l'aéromodélisme» de la législation communautaire.

L'hypothèse du Conseil fédéral selon laquelle les conditions-cadres pour l'aéromodélisme en Suisse ne diffèrent pas sensiblement de celles des États membres de l'UE est inexacte. L'évidence est plutôt que la plupart des pilotes de modèles réduits nous envient pour notre législation raisonnable et libérale en matière d'aéromodélisme. Ce n'est pas pour rien que de nombreux essais de vols de drones ont lieu dans l'espace aérien suisse. Bien que la nouvelle législation de l'UE ne soit qu'une légère accentuation pour de nombreux États membres de l'UE ou même un allègement (par exemple en France), elle représente un durcissement considérable pour la Suisse. En outre, en raison des conditions géographiques et d'un cadre juridique plus ouvert, l'aéromodélisme en Suisse est beaucoup plus diversifié et répandu que dans de nombreux États membres de l'UE. Dans un certain nombre d'États membres de l'UE, l'aéromodélisme a généralement lieu sur des aérodromes agréés. En Suisse, il existe des terrains de vol de pente et des aérodromes privés ou simplement des accords avec des agriculteurs ou des vols dans des zones reculées.

En outre, invoquer qu'il est impossible d'établir «une distinction nette entre vol d'un aéromodèle et vol d'un drone» ne saurait persuader. La FSAM a élaboré une suggestion de texte concret et l'a soumise à l'OFAC. La proposition du conseiller national Candinas soutenue par le Conseil national (voir ci-dessous) appelle également à cette séparation. Le Conseil fédéral se contredit donc sur ce point.

De plus, il est difficile de comprendre quels sont les «inté-

dert diese Trennung. Der Bundesrat widerspricht sich daher in diesem Punkt.

Zudem ist es schwer zu verstehen, was die «wirtschaftlichen Interessen» sind, wenn der Bundesrat feststellt: «Bei einer Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und den Freizeitaktivitäten müssen wohl Erstere priorisiert werden.» Die Befreiung von der EU-Gesetzgebung nur für Modellflugzeuge schadet in keiner Weise den schweizerischen wirtschaftlichen Interessen. Die Zusammenarbeit mit der EU würde weiterhin den Betrieb von Drohnen umfassen und den Zugang der Schweizer Drohnenindustrie zum EU-Markt ermöglichen. Darüber hinaus ist der Vergleich insofern falsch, als er das Modellfliegen auf eine reine «Freizeitaktivität» reduziert. Damit wird das wirtschaftliche Interesse an einer liberalen Regelung für Modellflugzeuge nicht anerkannt. Wie auch Nationalrat Jauslin in seiner Motion ausdrücklich feststellt: «Modellflug ist viel mehr als Hobby und Freizeitaktivität: Zunächst bietet er Jugendlichen Zugang zu Fliegerei und Technik. Darüber hinaus trägt er massgeblich zur Innovation in der Luftfahrt bei, sind doch die Entwicklung umweltschonender Elektromotoren oder Verbesserungen im Bereich der Aerodynamik massgeblich auf Versuche und Erkenntnisse aus dem Bau von Modellflugzeugen zurückzuführen.»

Der SMV arbeitet weiterhin mit dem BAZL zusammen, um die EU-Gesetzgebung in eine vernünftige Richtung zu lenken und im Rahmen des Möglichen auch eine pragmatische Umsetzung in der Schweiz sicherzustellen. Die Erwartung des Bundesrats, dass eine «pragmatische Umsetzung der Regeln in der Schweiz mit für den Modellflug geringem Zusatzaufwand» möglich ist, ist aber auf der Grundlage der aktuellen EU-Entwürfe sehr optimistisch.

Es ist wichtig zu betonen, dass der SMV die Notwendigkeit robuster Regeln für den Betrieb von Drohnen anerkennt, insbesondere angesichts der zunehmenden Zahl von Vorfällen und der Bedenken hinsichtlich des Schutzes der Privatsphäre. Solche Regeln wurden beispielsweise in der Motion Candinas gefordert. Dieser Antrag, der sowohl vom Nationalrat als auch vom Ständerat angenommen und interessanterweise auch vom Bundesrat unterstützt wurde, stellte aber auch klar, dass der EU-Ansatz, traditionelle Modellflugzeuge und Drohnen gleich zu behandeln, zu vermeiden und die aktuelle liberale Schweizer Regelung beizubehalten ist.

Der Bundesrat muss seine Prioritäten klar definieren. Die Schweiz hat nichts zu verlieren, aber viel zu gewinnen, wenn sie Modellflugzeuge von der Anwendung des bilateralen Luftverkehrsabkommens ausnimmt. ■

rêts économiques» lorsque le Conseil fédéral déclare: «Les intérêts économiques sont clairement prioritaires par rapport aux activités de loisirs.» L'exemption de la législation de l'UE uniquement pour les modèles réduits d'aéronefs ne porte en aucun cas préjudice aux intérêts économiques de la Suisse. La coopération avec l'UE continuerait à couvrir l'exploitation des drones et permettrait au secteur suisse des drones d'entrer sur le marché de l'UE. De plus, la comparaison est fautive en ce sens qu'elle réduit l'aéromodélisme à une «activité de loisir» pure. Elle ne reconnaît pas l'intérêt économique d'un régime libéral pour modèles réduits d'aéronefs. Comme l'indique expressément le conseiller national Jauslin dans sa motion: «Les modèles réduits d'aéronefs sont bien plus qu'un hobby et une activité de loisirs: ils permettent aux jeunes de s'ouvrir au monde de l'aviation et de la technique. En outre, ils contribuent de manière décisive à l'innovation dans le domaine de l'aviation, puisque le développement de moteurs électriques respectueux de l'environnement ou les progrès en matière d'aérodynamique sont en grande partie dus à des expériences et des connaissances acquises lors de la construction de modèles réduits d'aéronefs.»

La FSAM continue de travailler avec l'OFAC pour orienter la législation européenne dans une

direction raisonnable et, dans la mesure du possible, pour assurer une mise en œuvre pragmatique en Suisse. L'attente du Conseil fédéral selon laquelle «une mise en œuvre pragmatique des règles applicables à l'aéromodélisme en Suisse sans que cela demande un surcroît de travail» est très optimiste sur la base des projets actuels de l'UE.

Il est important de souligner que la FSAM reconnaît la nécessité de règles strictes dans l'exploitation de drones, compte tenu en particulier du nombre croissant d'incidents et de préoccupations concernant la protection de la sphère privée. De telles règles ont par exemple été exigées dans la motion Candinas. Cependant, cette proposition, acceptée à la fois par le Conseil national et par le Conseil des États et, fait intéressant, soutenue par le Conseil fédéral, a clairement montré que l'approche européenne consistant à traiter aussi bien les modèles réduits classiques d'aéronefs que les drones devrait être évitée et que la règle libérale actuelle soit maintenue.

Le Conseil fédéral doit définir clairement ses priorités. La Suisse n'a rien à perdre, mais beaucoup à gagner en exemptant les modèles réduits d'aéronefs de l'application de l'accord bilatéral sur les transports aériens. ■

Vakanzen im SMV-Vorstand – Vielleicht eine Chance für Dich?

Per 2019 sind im SMV-Vorstand Positionen neu zu besetzen. Neben dem Rücktritt unseres Finanzchefs sind auch im Ressort Kommunikation Veränderungen absehbar.

Einem Verband mit über 8000 Mitgliedern vorzustehen, ist eine spannende und interessante Herausforderung und womöglich genau das Richtige für Dich!

Bei Interesse kannst Du Dich gerne mit dem Vorstand in Verbindung setzen (info@modellflug.ch). Ämterrochaden sind durchaus möglich, um den Vorstand optimal zu besetzen.

Places vacantes au sein du Comité de la FSAM – Peut-être une chance pour toi?

Pour 2019 des positions sont à repourvoir au sein du Comité de la FSAM. En plus de la démission de notre chef des finances, des changements au sein du ressort Communication se dessinent.

Être à la tête d'une fédération de plus de 8000 membres est un challenge intéressant et captivant et peut-être exactement une bonne chose pour toi!

Si tu es intéressé, tu peux prendre sans problème contact avec le comité (info@modellflug.ch). Des roques de fonction sont sans autre possible, afin que le comité soit constitué de façon optimale.

Prüfung bestanden!

Silas Linder (2005), Cham, und Fabian Aron Thomann (2004), Basel, die ersten we.fly-Trainer. Die Auszeichnung «we.fly-Trainer» wird derjenigen Person zugesprochen, die das SMV-Prüfungsprogramm «Advanced Pilot» erfolgreich absolviert hat und die we.fly-Richtlinien zur Unterweisung von Neueinsteigern in den Modellflug praxisgerecht umzusetzen in der Lage ist.

Diese beiden Auflagen sind Voraussetzung, um an we.fly-Family-Days die Funktion als Fluglehrer zu übernehmen.

Wir gratulieren Silas Linder und Fabian Aron Thomann zu ihrem tollen Erfolg und freuen uns, die beiden Jungpiloten in den Kreis der we.fly-Trainer aufnehmen zu können.

Jörg Wille



Instruktor Bruno Eberle mit Kandidat Fabian (Bild links). Instruktor Roland Linder mit Kandidat Silas (Bild rechts).



HEBU

Russacher 19-CH-6162 Entlebuch

www.hebu-shop.ch

Pilot

DLE

RASTAR

GOLD WING
The Aerobatic Team

JETI
model

RC
Radio Control Model

Danke!

Mercy Air hilft dort, wo keine Hilfe mehr hinkommt:
Auf dem Luftweg gelangen Hilfsgüter, Fachkräfte
und Helfer zu schwer erreichbaren Orten im südli-
chen Afrika. Danke für Ihre Spende!



MERCY AIR

Mercy Air Switzerland
8735 St. Gallenkappel
www.mercyair.ch
IBAN: CH17 0900 0000 8255 5500 6



Wir wünschen Ihnen eine
besinnliche Weihnachtszeit
und ein **gutes neues Jahr.**

Young SilentWings 2019

Ausrüsten und Einführen in den Modellflugsport für Juniorinnen und Junioren bis zum Alter von 18 Jahren

23. bis 25. April im Fliegermuseum Dübendorf

Wir bieten

- Die Juniorinnen und Junioren werden im Workshop in den Wettbewerbssport für Kunst- und Elektrosegelflieger eingeführt. Wir arbeiten in zwei Gruppen: Segel- und Kunstflug.
- Für die beiden Modelle (Kunst- und Segelflug) stehen komplette Montagesätze mit allem Zubehör – ohne Empfänger – zur Verfügung.
- Gestartet wird an den drei Tagen im Fliegermuseum Dübendorf mit dem fachkundigen Ausrüsten der Montagesätze. Dazu gehört der Einbau der Fernsteuerung und des Antriebs.
- Sommer/Herbst finden geleitete Trainings auf verschiedenen Modellfluggeländen statt.
- Organisation einer Junioren-Schweizermeisterschaft



Das RC-Kunstflugmodell MYTHO (1,58 m Spannweite) wird an den Kurstagen ausgerüstet und eingeflogen. Kunstflugtrainings und Wettbewerbe sind obligatorisch.

Voraussetzungen

- Die Teilnehmer können nur über ihren Verein angemeldet werden und müssen einen gültigen Ausweis des AeCS haben.
- Die Teilnehmer müssen bereits gute Modellflieger sein. Start und Landung sicher beherrschen. Der Umgang mit LiPo-Akkus muss selbstständig und sicher gehandhabt werden.
- Die Teilnehmer verfügen über eine moderne RC-Anlage (Sender und Empfänger). Bei Nichteignung kann eine RC-Anlage durch die Kursorganisation zu einem Mehrpreis von 150 Franken beschafft werden.

- Die Trainingstermine sind wahrzunehmen und die Bereitschaft muss vorhanden sein, auch selbstständig Trainingsflüge durchzuführen.
- Im Herbst nehmen die Teilnehmer an den Junioren-Schweizermeisterschaften teil.

Allgemeine Infos

Kostenbeteiligung: 450 Franken (ohne RC-Anlage). Für Junioren ausserhalb Region NOS auf Anfrage.

Anmeldeschluss: 31. Dezember

Infos auf:

www.modellflug-nos.ch



Das F5J-Elektrosegelmodell «Element» (3,5 m Spannweite) ist als Kursmodell vorgesehen. Trainings und Schweizermeisterschaft sind für die Kursteilnehmer obligatorisch.

Modellflug Symposium 2018

Nicht alltägliche Flugmodelle
15. Dezember,
Technorama Winterthur
www.modellflug-nos.ch

51. RCS-Hang Zäziwil

Sonntag, 17. März 2019,
(Verschiebedatum 24. März)
Ort: Bueleberg, 3532 Zäziwil
Infos: Modellfluggruppe Grosshöchstetten
www.mg-gh.ch
Kontakt: Werner Hörler,
079 330 16 17,
werner.hoerler@zapp.ch

F3J Worldcup

Segelflug Wettbewerb mit
Internationaler Beteiligung
18./19. Mai Pierrafortscha
Fribourg
Kontakt:
fribourgstrophy@sensemail.ch
<https://fribourgstrophy.jimdo.com/>

MILITKY CUP 2019

44. Internationales Elektroflug-Meeting
31. Mai bis 2. Juni, Pfäffikon ZH
Infos: www.silentwings.ch und
www.modellflug.ch

25. Internationales Modellmotoren-Sammlertreffen

1. Juni 2019, Restaurant Bären,
3096 Oberbalm
Kontakt: Christian Tanner,
079 453 22 31,
chtanner47@bluewin.ch

Sportflyers

RC-Kunstflug für alle

22. Juni, Flugplatz der MG Büren
Infos: <http://www.mfgbueren.ch/>

53. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen

um den Pokal der Fürstin Marie von und zu Liechtenstein
6./7. Juli, Flugplatz Bendern LIE
Infos: www.mfgl.li

Coupe des Alpes 2018

46. Internationales F3A-Freundschaftsfliegen der Region NOS
7.–9. September
Info: www.modellflug-nos.ch
und www.modellflug.ch

Schweizer Elektroflugmeisterschaften

Kategorien F5J-Junioren und F5J-Senioren
22. September, Verschiebedatum evtl. 29. September
Flugplatz der MG Weinfelden
www.modellflug.ch

Challenge Cup MG Breitenbach

RC-Kunstflug
Samstag, 19. Oktober,
Flugplatz Erlen
Kontakt: www.mgbreitenbach.ch



Neu mit Ausstellung

34. Internationales Modellflug Symposium

Nichtalltägliche Flugmodelle haben eine Geschichte

**Samstag, 15. Dezember 2018,
im Technorama Winterthur
9.30 bis 17.00 Uhr – Kaffee ab
8.15 Uhr im Restaurant**

Konstrukteure, Erbauer und Einflieger stellen ihre Unikate aus. Einige davon lernen wir im Verlaufe des Symposiums im Rahmen verschiedener Präsentationen genauer kennen: Geschichte, Technik und Flugerfahrung.

Mittagsverpflegung im Selbstbedienungsrestaurant Technorama.
Anfahrt mit ÖV: Ab Winterthur HB mit Stadtbus Nr. 5 bis Technorama oder Nr. 1 bis Römerstor, Fussweg ca. 7 Min. PW-Parkplätze.
Eintritt CHF 30.–, keine Anmeldung erforderlich.

Weitere Infos:
www.modellflug-nos.ch

Sportflyers

Bei der FAI kennen wir die folgenden RC-Kunstflug-Klassen: F3A, F3M und F3P.

In der Schweiz kennen wir Sportflyers, RC-Kunstflug für jedermann mit einer separaten Junioren-Wertung.

In der nächsten MFS-Ausgabe 1-2019 soll mehr über das Sportflyers-Jahr 2019 berichtet werden.

**Wir machen Kunstflug – Sportflyers –
was sonst!**

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
1350 Orbe
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@rslumpf.ch
079 639 72 35

Regionalredaktion ZEN

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

Fachredaktion Segelflug,

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



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione Svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz
Lidostrasse 6, 6006 Luzern

Anzeigenverkauf

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

WEMF/SW-beglaubigt, 8282 Expl.

Herstellung

galliedia ag, 9230 Flawil

**Erscheinungsdatum Nr. 1
Januar/Februar**
22. Februar

**Redaktionsschluss 2019 für die
Nr. 1, Januar/Februar**
Redaktionsschluss: 18. Januar

**Anzeigenschluss 2019 für die
Nr. 1, Januar/Februar**
Anzeigenschluss: 25. Januar

Abonnemente

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–

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

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



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
Papier issu de sources responsables
Carta da fonti gestite in maniera responsabile
FSC® C011710

Treffpunkt Modellflieger!

Berghotel Hahnenmoospass AG
Bernhard und Marianne Spori-Beutter
CH-3715 Adelboden

Telefon +41 (0)33 673 21 41
www.hahnenmoos.ch

hahnenmoos

Adelboden – Lenk... dank!

Hahnenmoos - die Wiege des alpinen Modellsegelflugs!

Glocknerhof ****
FERIENHOTEL

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

Fliegen in Österreich



Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:

Hangfluggelände Rottenstein gut erreichbar, Komfortabler Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur; Modellflugschule für Segel- und Motorflug mit Marco, Bastelräume, Bau-Seminare, Hangflug-Seminare, Schleppwoche, Bau-Service, Warbird-Treffen. Am Glocknerhof fühlt sich jeder wohl: Wellness, Sportangebot & viel Abwechslung für die ganze Familie.

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

neu 2019:
- Bau-Service
- Bau-Seminare
- Einflieg-Service
- Schlepp-Service

Marco



pixelio.de

90 mm

Interessiert an einer
Anzeige?

Mehr Infos unter:
T 058 344 94 83
peter.frehner@galledia.ch

63 mm

KOMPETENZ- ZENTRUM FÜR JETI FUTABA UND ELEKTRO- ANTRIEBE



www.leomotion.com

Sonnenhof-Modellbau GmbH

M.+M. Kammerlander

Rütistrasse 14 • 8580 Amriswil
Telefon/Telefax 071 411 21 30

www.sonnenhof-modellbau.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 Benzin 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.

Exklusive-Leser Aktion:

5 % Online Shop-Rabatt + 10 % Zusatzrabatt
auf alle Proxxon Geräte und Zubehör *

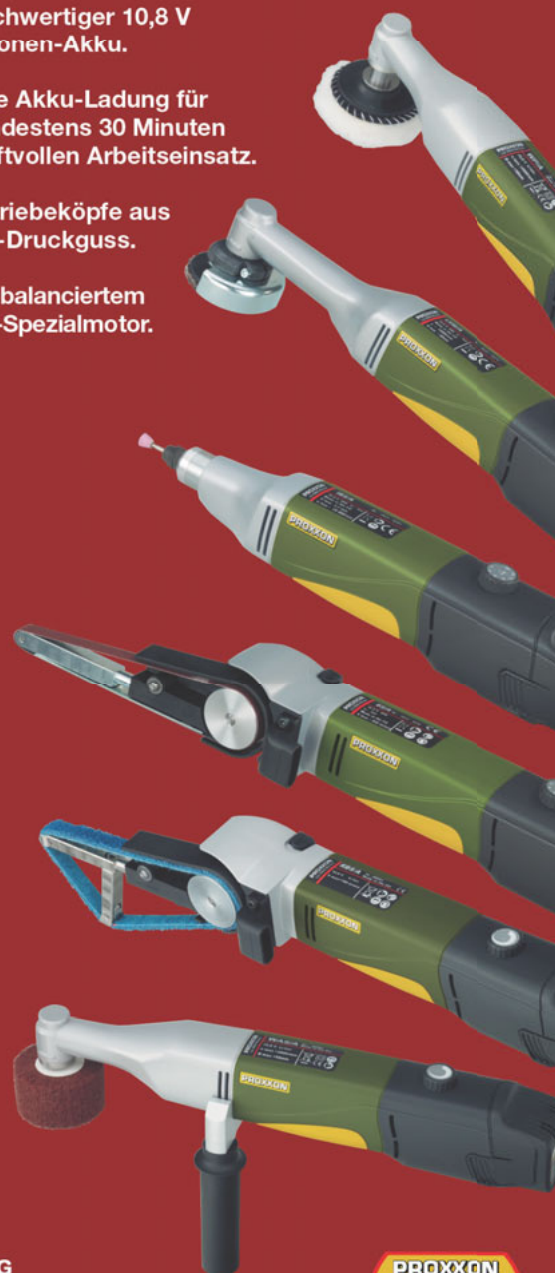
www.puag.ch



PROXXON

Für den feinen Job.

- Sechs Geräte – ein System!
- Hochwertiger 10,8 V Li-Ionen-Akku.
- Eine Akku-Ladung für mindestens 30 Minuten kraftvollen Arbeitseinsatz.
- Getriebeköpfe aus Alu-Druckguss.
- Mit balanciertem DC-Spezialmotor.



Puag AG
5620 Bremgarten
www.puag.ch
056 648 88 88



* im Warenkorb unter Bemerkungen «MFS 2018» eingeben, gültig bis 31.12.2018