

modell flugsport

4/2026

CHF 8.60 / AUSLAND CHF 12.00



REVUE SUISSE D'AÉROMODÉLISME

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



JULI / AUGUST
JUILLET / AOÛT
LUGLIO / AGOSTO





Scorpion A2

Die neue Generation der Elektroantriebe

Leistungsstarke, perfekt abgestimmte Antriebssysteme für moderne Kunstflug- und Grossmodelle. Dank Plug-N-Power Combosets gehören aufwendige Antriebsauslegungen der Vergangenheit an. Motor, Regler und Zubehör optimal aufeinander abgestimmt.

Benzinäquivalent **Bis 170 cc**

Maximaler Schub **42 kg Schub**

Spitzenleistung **13'500 W**



Jetzt entdecken. Scorpion A2 Serie

modellmarkt24.ch



Art.-Nr. 77084



Art.-Nr. 76993



Art.-Nr. 73183

Flex Innovations RV-8

70cc G2 · FLS Yellow · ARF

modellmarkt24.ch

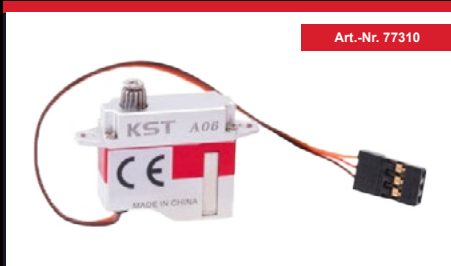


Art.-Nr. 72650

Extremeflight Extra NG 49

RxR · Receiver Ready

modellmarkt24.ch



Art.-Nr. 77310

KST A06 HV / LV

7mm Micro Servo · F3K

modellmarkt24.ch



Art.-Nr. 28448

Kite DLG

Discus Launch Glider

modellmarkt24.ch



Art.-Nr. 77241

Phoenix PC21 rot

Turboprop · ARF · 210cm

modellmarkt24.ch



Art.-Nr. 77322

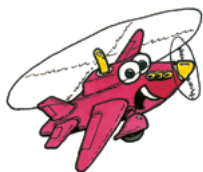
Kavan V20 Pro

Verbrenner · Modellflug

modellmarkt24.ch

EDITORIAL

Seite 5



TITELSTORY

Seite 6

Senkrecht startende und landende Flugzeuge beinahe vergessen?
Les avions à décollage et atterrissage verticaux, presque tombés dans l'oubli?



“
Wer in den
VTOL-Modellflug einsteigen
will, muss selber
konstruieren.


Titelbild / Frontispice:

Innovation Day Pfäffikon: Die VTOL-Szene präsentiert sich.

Foto: J. Sigrist

Journée de l'innovation à Pfäffikon:

Le secteur des VTOL se présente.

Photo: J. Sigrist

MARKT – INFO – MARCHÉ

Seite 12



PAGINE DELLA SVIZZERA ITALIANA

Seite 16



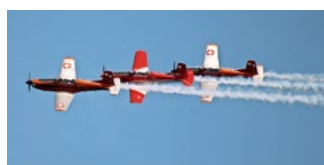
PAGES ROMANDES

Seite 18



AUS DEN REGIONEN UND VEREINEN

Seite 21



JUGEND – JEUNESSE

Seite 25



SPORT

Seite 29



SMV / FSAM

Seite 37



AGENDA / CALENDARIUM

Seite 40

AUS MEINER SICHT / IMPRESSUM

Seite 43

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

Viper 100N Turbine Jet

HANGAR 9®

Der Hangar 9® Viper 100N Turbine Jet ARF bietet ein präzises Flugverhalten, eine beeindruckende Geschwindigkeitsbandbreite und herausragende Kunstflugeigenschaften. Damit ist sie die ideale Wahl für erfahrene Piloten, die in die Welt der Turbinenmodelle einsteigen möchten, sowie für Jet-Piloten, die ein Modell mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis suchen. Dieses fachmännisch gefertigte Modell kombiniert eine karbonverstärkte Konstruktion, ein komplettes Hardware-Paket und zahlreiche Details, die ein erstklassiges Jet-Erlebnis garantieren. Zudem ist die Viper in verschiedenen, kostensparenden Kombi-Sets erhältlich – inklusive Einziehfahrwerk, Spektrum-Servos und das AS3X+ und optional nutzbare SAFE-Technologien bietet!

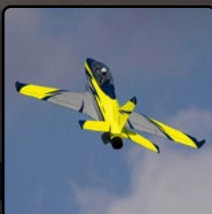


FEATURES:

- Entwickelt für die beliebten 100N-Turbinenmotoren (separat erhältlich).
- Zweiteilige Tragflächen, Stabilisatoren und Ventralfinnen sowie ein abnehmbares Seitenleitwerk für einfachere Lagerung und Transport.
- Elektrisches Einziehfahrwerk mit Aluminium-Federbeinen, elektronischen Bremsen und Controller (separat erhältlich oder in kostensparenden Kombi-Angeboten)

HAN-3625ARF ARF

HAN-3625CR ARF
with Retract Set



Spezifikationen

Spannweite: 2098 mm
Länge: 1953 mm
Fluggewicht: 13.8 kg
Motor Type: Turbine

www.lemaco.ch



NX 20

20-CHANNEL 2.4GHZ DSMX® TRANSMITTER

SMART
TECHNOLOGY

PRO CLASS PROGRAMMING

SPEKTRUM®

Änderungen vorbehalten



VON 0 AUF 100

Liebe Leserin, lieber Leser



In unserer Titelseite präsentieren wir euch mit VTOL ein Treffen von senkrecht startenden Modellflugzeugen. Diese Idee hat funktioniert und einige Piloten nach Pfäffikon ZH gelockt. Erstaunlich die Vielfalt der VTOL-Modelle, welche zu bewundern waren. Es entstand eine Art Militky-Cup-Stimmung wie zu den besten Zeiten, da haben die Initianten mit der Idee den Nagel auf den Kopf getroffen.

Mit der Freestyle Challenge wurde in neun Monaten eine neue Sportkategorie in der Schweiz ins Leben gerufen. Diese Kategorie nimmt für sich in Anspruch, die kreativste Kunstflugform im Modellflug auszuüben. Das Teilnehmerfeld beim ersten Wettbewerb war jedenfalls erstaunlich und darf durchaus als Erfolg gewertet werden. Auch hier bleibt abzuwarten, wie sich diese Szene entwickeln wird, werden doch die Modelle während der Flugmanöver als eher laut empfunden; das könnte hier und dort einen Anwohner von 0 auf 100 bringen, wenn für diese Challenge trainiert wird. Von 0 auf 70 hat es die Modellfluggruppe Nidwalden geschafft, sie feierte ihr 70-Jahre-Jubiläum mit einem vielseitigen Flugtag.

Damit möglichst viele Modellfluggruppen ein Jubiläum feiern können, muss das Bestehen in jedem Verein aus meiner Sicht durch Förderung der Jugend intensiver angegangen werden. Es gilt, dem Mitgliederschwund im SMV entgegenzuwirken, mit Nichtstun wird das Problem nicht gelöst. Sonst sind wir mal von 100 auf 0?

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

Markus Nussbaumer

MFS-Meinungsvielfalt

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

SUR UNE ÉCHELLE DE 0 À 100

Chère lectrice, cher lecteur

Dans notre article principal, nous vous présentons «VTOL», un rassemblement de modèles réduits d'avions à décollage vertical. Cette idée a porté ses fruits et a attiré plusieurs pilotes à Pfäffikon ZH. La diversité des modèles VTOL exposés était impressionnante. Il en est ressorti une ambiance digne de la Militky Cup à ses heures de gloire: les organisateurs ont vraiment vu juste avec cette initiative et reçoivent un 100.

En l'espace de neuf mois, le Freestyle Challenge a donné naissance à une nouvelle discipline sportive en Suisse. Cette discipline se veut la forme de voltige la plus créative de l'aéromodélisme. Le nombre de participants à la première compétition était en tout cas impressionnant et peut sans aucun doute être considéré comme un succès. Là encore, il reste à voir comment cette discipline va évoluer, car les modèles sont perçus comme assez bruyants pendant les manœuvres de vol, ce qui pourrait faire chuter chez certains riverains l'acceptance de notre activité de 100 à 0.

Le club d'aéromodélisme de Nidwald a quant à lui mis la barre à 70: il a célébré son 70^e anniversaire avec une journée aérienne riche en événements.

Pour que le plus grand nombre possible de clubs d'aéromodélisme puissent fêter un anniversaire, il faut, à mon avis, s'attacher davantage à la pérennité de chaque club en encourageant la relève. Il faut lutter contre la baisse des effectifs au sein de la SMV... l'inaction ne résoudra pas le problème. Sinon, nous passerons de 100 à 0?

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

Markus Nussbaumer (traduction libre: T. Ruef)

Diversité d'opinions

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



SENKRECHT STARTENDE UND LANDENDE FLUGZEUGE BEINAHE VERGESSEN?

Emil Ch. Giezendanner

2018 feierte das Dornier-Museum den Erstflug der DO-31 vor 50 Jahren. Das Flugzeug gilt noch heute als einziges Jet-betriebenes Transportflugzeug, das senkrecht starten und landen konnte (VTOL). Zu diesem Anlass wurden verschiedene Events organisiert – unter anderem auch ein Treffen für VTOL-Modell-Liebhaber. MFS 5/18 berichtete ausführlich darüber.

Seit 1968 hat sich einiges bewegt

Allerdings sind Transportflugzeuge meines Wissens – ausser der in den USA militärisch eingesetzten V-22 Osprey – keine mehr gebaut worden. Dieses Flugzeug wurde mit zwei helikopterähnlichen, schwenkbaren Rotoren ausgerüstet. Nach anfänglichen traurigen Pannen ist das Flugzeug heute in verschiedenen Armeen erfolgreich im Einsatz. Mehr Aufmerksamkeit bekamen die 1969 in Dienst gestellten britischen Harrier II (Hawker Siddeley), von denen knapp 350 Stück produziert wurden. Weiter die 1976 in Dienst gestellte russische Yak-38 und schliesslich die vieldiskutierte F-35B von Lockheed Martin. Die VTOL-Versuche des französischen Flugzeugbauers Marcel Dassault mit Balzac V 001 und Mirage III V endeten 1965 nach zwei tödlichen Unfällen.

Über die Jahre eine aktive VTOL-Szene

Das Meeting 2018 in Friedrichshafen hat gezeigt, dass sich bereits eine bescheidene Gruppe von Modellbauern an das Konstruieren und Fliegen von VTOL-Modellen gewagt hatte. Auch im Rahmen des Militky Cup Pfäffikon 2019 erschienen ein paar wenige Cracks. VTOL-Modellflug ist zwar in der Öffentlichkeit des Modellflugs etwas «vergessen» gegangen. Eine kleine, sehr innovative Szene arbeitet jedoch seit mehr als 10 Jahren, eher im Hintergrund, idealistisch an der Einsatzfähigkeit schöner VTOL-Semi-Scale-Modelle. Auch Rückschläge sind nicht ausgeblieben. Zeit, sich im Rahmen des Militky Cup neben den ausgetretenen Pfaden zu orientieren. Etwas Mut brauchte es schon, den Innovation Day dem Thema «VTOL» zu widmen. Trotz allem fand dank Unterstützung eines Kenners der Szene eine illustere Gruppe aus Österreich, den Niederlanden und der Schweiz zu einem sehr vielseitigen Meeting zusammen. Das schafft in vielfacher Hinsicht Hoffnung. Denn der Modellflug darf sich nicht auf die Ladentheke beschränken, sondern benötigt Herausforderung.

Im Gespräch mit erfahreinem VTOL-Modellkonstrukteur

Meine grosse Begeisterung nach dem kleineren Modellflughangar in Pfäffikon wurde durch das darauffolgende Treffen mit Beat Sigrist und Sohn Julian in keiner Weise getrübt, aber auf realistischere Vorstellungen verwiesen. Konstruktion und Bau von VTOL-Semi-Scale-Modellen scheint auf den ersten Blick nichts Besonderes zu sein. In Wirklichkeit haben wir es mit einer in mehrfacher Hinsicht sehr schwierigen Modellflugkategorie zu tun. Beat beschäftigt sich seit über 10 Jahren intensiv mit dem Ganzen und sucht nach Verbesserungen. Seine sehr leichten Modelle entstehen inzwischen per CAD und 3D-Druck. Er druckt ausschliesslich selber. Das erleichtert Anpassungen, Veränderungen und ermöglicht bei Totalschaden

einen raschen Ersatz. Diese sollten möglichst leicht sein, was für einen erfolgreichen Senkrechtstart zu den Grundanforderungen gehört; denn das Gewichts-Schub-Verhältnis beträgt idealerweise mit Reserve ca. 1:2. Schwebversuche und Schweben lernen soll keine Hexerei sein. Heli- und Drohnenpiloten sind im Vorteil. Auch der «Normalflug vorwärts» ab Piste ist nicht anders als bei jedem anderen bodenstartfähigen Modell.

Über die Transition

Die grosse Knacknuss, so Beat, sei die Transition, das heisst der Übergang vom Senkrecht- in den Vorwärtsflug, Outbound-Transition und retour, Inbound-Transition. Da das Modell im Schwebeflug keine Vorwärtsbewegung hat, verfügt es über keinen aerodynamischen Auftrieb, sondern wird allein mittels Impeller erzeugtem senkrechten Luftstrahl im Schwebezustand gehalten. Das heisst, das Modell muss in dieser kritischen Phase zuerst Fahrt aufnehmen können, um nicht abzustürzen. Inbound-Transition ist vergleichsweise einfach, vorausgesetzt, das Modell fliegt und schwebt sicher. An dieser äusserst schwierigen Transitionsphase sind auch Ingenieure manntagender Flugzeuge immer wieder gescheitert. Die Anforderungen an die Abstimmung – z.B. zeitliche Abläufe der einzelnen Programmschritte – sind sehr hoch und lassen sich nicht ohne Testflüge in grosser Zahl realisieren. Ausdauer ohne Ende ist gefragt. Konzentration auf ein Grundkonzept ist vorteilhaft: Beat befasst sich insbesondere mit der Trikotter-Technik (Northstar V 002). Kräfteverteilung auf das Dreieck:

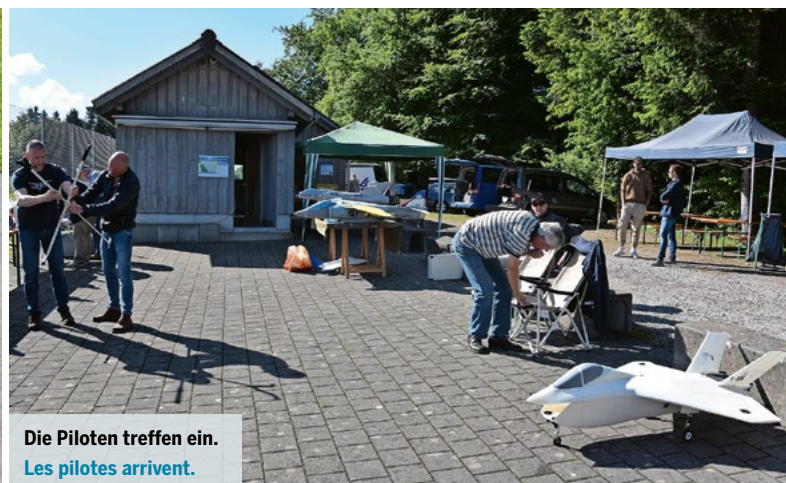
VTOL-Treffen am Militky Cup 2026. Im Bild Harrier im Schwebeflug. Deutlich sichtbar die Schwenkdüsen am Rumpf.

Rencontre VTOL lors de la Militky Cup 2026. Sur la photo, un Harrier en vol stationnaire. On distingue clairement les tuyères orientables sur le fuselage.





Vorbereitung an der Bell Osprey V22.
Préparatifs sur le Bell Osprey V22.



Die Piloten treffen ein.
Les pilotes arrivent.

Diese ist bei den Drohnen bekannt. Je «scaler» bezüglich des Modells, desto komplexer aber der Ansatz. Zum Beispiel AV-8B Harrier II (Pegasus-Triebwerk mit Schwenkdüsen), F-35 B (3 BSM-Einheiten); Balzac V 001/ Mirage III V (4 × Lift, 1 × Triebwerk für Normalflug) oder die DO-31 (2 × Pegasus, 2 × 4 Lift aussen am Flügel).

Die Akteure

Die Teilnahme von 8 Piloten aus drei Ländern soll nicht als «Grosserfolg in nur vier Monaten» bezeichnet werden. Es lohnt sich bei dieser wenig bekannten Modellflug-Disziplin, auf dem Boden zu bleiben und das Fliegen lieber den Spezialmodellen zu überlassen. Ich bin überzeugt, dass sich hier eine sehr spannende und innovative Geschichte über Jahre in aller Stille über die ganze Welt entwickelt hat.

Wir bleiben dran

Neue Forschungs- und Entwicklungsgebiete sind für den Modellflug wichtig. Ohne neue Herausforderungen wird unser Hobby einheitlicher und damit weniger kreativ. Da hat leider auch der Wettkampfsport in jüngster Zeit wenig Neues gebracht. Entwicklungen und Verbesserungen im Kleinen



Übergang vom Schweben- in den Vorwärtsflug.
Passage du vol stationnaire au vol en avance.



Osprey beim Abheben.
L'Osprey au décollage.

sind nur gerade dem Insider bekannt und vermögen grassierende Optimierungsbestrebungen und Gleichförmigkeit kaum zu übertönen (Kreativität ist im Scale-Modellbau noch immer gefragt). Der VTOL-Modellflug muss in der Schweiz gefördert werden. Dazu brauchen wir weiterhin schöne und lehrreiche Treffen. VTOL passt treffend zu den Vorstellungen von Fred Militky in den frühen Siebzigerjahren. ■

Fotos: J. Sigrist und M. Bosshard



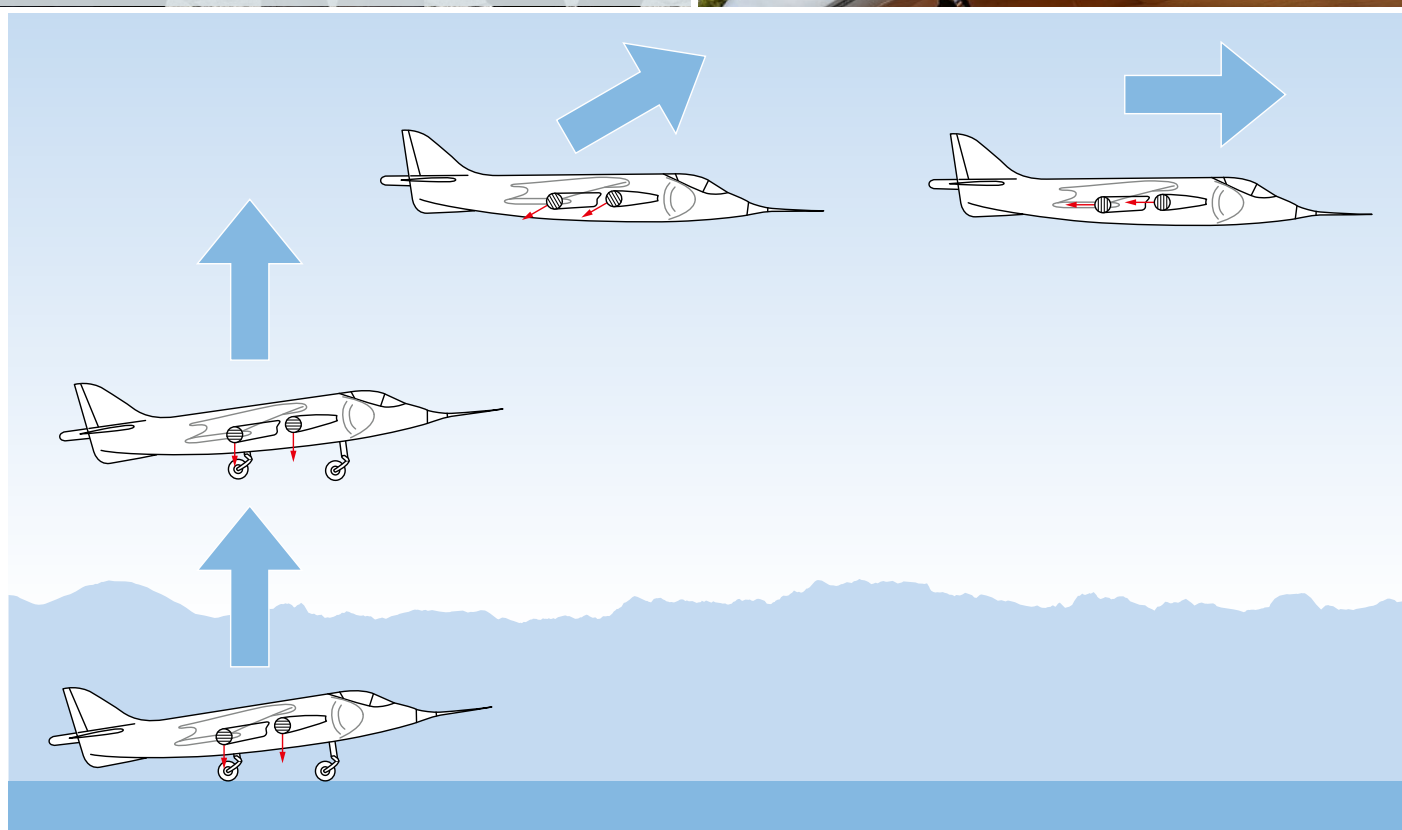
Initiatoren (v.l.): Ludwig Retzbach, Verfasser des ersten MFS-Berichts 2019, Emil Giezendanner, Organisator, und Arnim Selinka, Kenner und Förderer der internationalen VTOL-Szene.

Les initiateurs, de gauche à droite: Ludwig Retzbach, auteur du premier rapport MFS 2019, Emil Giezendanner, organisateur, et Arnim Selinka, expert et promoteur de la scène internationale des VTOL.

F35B.



Filigraner Leichtbau F35B.
F35B à structure légère et filigrane.



LES AVIONS À DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE VERTICAUX, PRESQUE TOMBÉS DANS L'OUBLI?

Emil Ch. Giezendanner

En 2018, le Musée Dornier a célébré le 50^e anniversaire du premier vol du DO-31. Cet avion est encore considéré aujourd'hui comme le seul avion de transport à réaction capable de décoller et d'atterrir verticalement (VTOL). À cette occasion, divers événements ont été organisés, notamment un rassemblement pour les amateurs de maquettes VTOL. Le magazine MFS 5/18 en a rendu compte en détail.

Beaucoup de choses ont changé depuis 1968

Cependant, à ma connaissance, aucun autre avion de transport de ce type n'a été construit depuis, à l'exception du V-22 Osprey utilisé à des fins militaires aux États-Unis. Cet appareil était équipé de deux rotors pivotants, semblables à ceux d'un hélicoptère. Après quelques déboires initiaux, il est aujourd'hui utilisé avec succès par différentes armées. Le Harrier II britannique (Hawker Siddeley), mis en service en 1969 et produit à près de 350 exemplaires, a suscité davantage d'intérêt. Viennent ensuite le Yak-38 russe, mis en service en 1976, et enfin le très controversé F-35B de Lockheed Martin. Les essais de décollage et d'atterrissage verticaux (VTOL) menés par le constructeur aéronautique français Marcel Dassault avec le Balzac V 001 et le Mirage III V ont pris fin en 1965 après deux accidents mortels.



Marc Maurer mit Kestrel X1.
Marc Maurer avec le Kestrel X1.



Andreas von Bergen fliegt die Mini-Osprey (Bausatz).
Andreas von Bergen pilote le Mini-Osprey (en kit).



Lukas Eggenberger mit Bausatzmodell T1.
Lukas Eggenberger avec son modèle en kit T1.



Junior Robin Wielands selber konstruierte und gedruckte Mirage kam noch nicht ganz zum Schweben.
Junior Robin Wieland. Son Mirage, conçu et imprimé par ses soins, n'a pas encore tout à fait réussi à planer.



Norbert Schürz (AUT) mit imposanter Osprey V22.
Norbert Schürz (AUT) avec son imposant Osprey V22.



Beat Sigrist mit Staffel v. I. Balsac, Harrier und Northstar.
Beat Sigrist avec son escadrille, de gauche à droite: Balsac, Harrier et Northstar.



Marco van de Velde (NED) lässt seine F35B Schweben.
Marco van de Velde (NED) fait planer son F35B.



Joel Vlashof (NED) mit Harrier, VTOL-Pionier.
Joel Vlashof (NED) avec son Harrier, pionnier du VTOL.

Une communauté VTOL active au fil des ans

Le rassemblement de 2018 à Friedrichshafen a montré qu'un petit groupe de modélistes s'était déjà lancé dans la construction et le pilotage de modèles VTOL. Quelques ans se sont également illustrés lors de la Militky Cup de Pfäffikon en 2019. Le modélisme VTOL est certes quelque peu «tombé dans l'oubli» au sein de la communauté du modélisme. Cependant, une petite communauté très innovante travaille depuis plus de 10 ans, plutôt en coulisses et avec idéalisme, à la mise au point de beaux modèles VTOL semi-échelle. Les revers n'ont pas manqué non plus. Il était temps, dans le cadre de la Militky Cup, de sortir des sentiers battus. Il a tout de même fallu un peu de courage pour consacrer l'Innovation Day au thème du «VTOL». Malgré tout, grâce au soutien d'un fin connaisseur de la scène, un groupe prestigieux venu d'Autriche, des Pays-Bas et de Suisse s'est réuni pour une rencontre très variée. Cela suscite de l'espoir à bien des égards. Car l'aéromodélisme ne doit pas se limiter aux rayons des magasins, mais a besoin de défis.

Entretien avec un concepteur expérimenté de modèles réduits VTOL

Mon grand enthousiasme après la petite manifestation d'aéromodélisme à Pfäffikon n'a en rien été tempéré par la rencontre qui a suivi avec Beat Sigrist et son fils Julian, mais il m'a permis de me faire une idée plus réaliste de la situation. À première vue, la conception et la construction de

modèles réduits VTOL semi-échelle ne semblent rien avoir de particulier. En réalité, il s'agit d'une catégorie d'aéromodélisme très complexe à plusieurs égards. Beat se consacre intensément à ce domaine depuis plus de 10 ans et cherche sans cesse à l'améliorer. Ses modèles très légers sont désormais conçus par CAO et imprimés en 3D. Il les imprime exclusivement lui-même. Cela facilite les ajustements et les modifications, et permet un remplacement rapide en cas de destruction totale. Ces modèles doivent être aussi légers que possible, ce qui fait partie des exigences de base pour un décollage vertical réussi; en effet, le rapport poids/poussée est idéalement d'environ 1 pour 2, avec une marge de sécurité. Les essais de vol stationnaire et l'apprentissage de cette manœuvre ne doivent pas être une science occulte. Les pilotes d'hélicoptères et de drones ont un avantage. Le «vol normal vers l'avant» depuis la piste n'est pas différent de celui de n'importe quel autre modèle capable de décoller du sol.

À propos de la transition

Selon Beat, le principal défi réside dans la transition, c'est-à-dire le passage du vol vertical au vol vers l'avant (transition «outbound») et inversement (transition «inbound»). Comme le modèle ne se déplace pas vers l'avant en vol stationnaire, il ne bénéficie d'aucune portance aérodynamique, mais est maintenu en suspension uniquement grâce au jet d'air vertical généré par l'hélice. Cela signifie que, durant cette phase critique, le modèle doit d'abord pouvoir prendre de la vitesse pour ne pas s'écraser. La transition «inbound» est relativement simple, à condition que le modèle vole et plane en toute sécurité. Même les ingénieurs spécialisés dans les avions habités ont échoué à maintes reprises face à cette phase de transition extrêmement difficile. Les exigences en matière de mise au point – par exemple, le déroulement chronologique des différentes étapes du programme – sont très élevées et ne peuvent être satisfaites sans un grand nombre de vols d'essai. Il faut faire preuve d'une persévérance sans faille. Il est avantageux de se concentrer sur un concept de base: Beat s'intéresse en particulier à la technologie des tricoptères (Northstar V 002). Répartition des forces sur le triangle. Ce principe est bien connu chez les drones. Mais plus le modèle est «à l'échelle», plus l'approche est complexe. Par exemple, l'AV-8B Harrier II (moteur Pegasus à tuyères orientables), le F-35 B (3 unités BSM); Balzac V 001/Mirage III V (4 propulseurs de portance, 1 moteur pour le vol normal) ou le DO-31 (2 moteurs Pegasus, 2 propulseurs de portance à 4 voilures sur les ailes).

Les acteurs

La participation de 8 pilotes issus de trois pays ne doit pas être qualifiée de «grand succès en seulement quatre mois». Dans cette discipline peu connue de l'aéromodélisme, il vaut mieux garder les pieds sur terre et



laisser le vol aux modèles spécialisés. Je suis convaincu qu'une histoire très passionnante et innovante s'est développée ici, en toute discrétion, à travers le monde entier, au fil des années.

Nous restons à l'affût

Les nouveaux domaines de recherche et de développement sont essentiels pour l'aéromodélisme. Sans nouveaux défis, notre loisir devient plus uniforme et donc moins créatif. Malheureusement, le sport de compétition n'a guère apporté de nouveautés ces derniers temps. Les développements et améliorations à petite échelle ne sont connus que des initiés et ne

parviennent guère à faire oublier les efforts d'optimisation effrénés et l'uniformité ambiante (la créativité reste toutefois de mise dans le modélisme à l'échelle). Le modélisme VTOL doit être encouragé en Suisse. Pour cela, nous avons besoin de continuer à organiser des rencontres agréables et instructives. Le VTOL correspond parfaitement aux idées de Fred Militky au début des années 70.

Photos: J. Sigrist et M. Bosshard

Traduit avec DeepL.com (version gratuite)



NEUIGKEITEN VON HEBU

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

Wir bauen für Sie um: Mehr Platz für Ihre Leidenschaft!

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

Power-Upgrade für Ihre Flotte: Das neue Stinger-Motoren-sortiment

Frischer Wind im Bereich der Verbrennerantriebe: Entdecken Sie die Stinger-Benzinmotoren ganz neu in unsere Sortiment. Sie sind ab sofort in allen gängigen Hubraumklassen von 10 ccm bis 250 ccm verfügbar. Die Stinger-Serie überzeugt durch maximale Präzision, keramikbeschichtete Zylinder, original Walbro-Vergaser und robuste SKF-Lager.



Grossmodell-Klassiker: Bucker Jungmeister von CYModels

Ein Traum aus der goldenen Ära der Luftfahrt: CYModels bringt die legendäre Bucker Jungmeister BU-133 als imposantes Grossmodell für die 100- bis 150-ccm-Hubraumklasse auf den Markt. Das Modell besticht durch seine hervorragende ARF-Verarbeitung sowie das zeitlose, originalgetreue Design und überzeugt in der Luft mit einem majestätischen Flugbild, das sich perfekt für klassischen Motorkunstflug und vorbildgetreues Scale-Fliegen eignet. Bei einer stattlichen Spannweite von 2540 mm bringt der Doppeldecker ein Fluggewicht ab ca. 17,2 kg auf die Waage.



Neuheiten: Fly Wing Bell 407 & Eurocopter AS350 «Air Zermatt»

Zwei neue Scale-Highlights im RTF-Set erobern die Flugplätze: Fly Wing präsentiert die Bell 407 und den AS350 B3 Ecureuil im legendären Air-Zermatt-Design. Beide Smart-Scale-Helikopter punkten mit modernster Technik: GPS-Stabilisierung, ACE-Flugcontroller und eine automatisierte «C-Turn»-Funktion garantieren ein absolut realistisches Kurvenflugbild bei maximaler Sicherheit (inkl. Auto-Rückkehr).

Auch mechanisch wird geklotzt statt gekleckert: Ein CNC-gefräster Dreiblatt-Rotorkopf mit Schnellverschluss, kraftvolle Brushless-Motoren und hochwertige GDW-Servos machen die Helis zur perfekten Wahl für Einsteiger und – dank abschaltbarer Assistenzsysteme – auch für anspruchsvolle Profis.

Neuheit: DLG Ali V2 von RCRCM (1490 mm)

Der komplett neu konstruierte F3K-Segler überzeugt als perfekter Allrounder für Hobbypiloten und Wettbewerbseinsteiger.

- Ultraleicht & robust: Innovative Solidcore-CFK-Bauweise sorgt für extreme Stabilität bei nur 150–160 g Leergewicht.
- Gutmütig & leistungsstark: Hervorragendes Kreisen in der Thermik bei gleichzeitig maximaler Effizienz beim Wurf.
- Kofferraumfreundlich: Zweigeteilte Tragfläche für einfachsten Transport.
- Komplett-Set: Inklusive Rumpf, Leitwerkssatz, Servobrett und Kleinteilen.

Der ideale Einstieg in die faszinierende Welt des DLG-Flugs! ■



HORIZON HOBBY/LEMACO NEWS: E-FLITE HABU SS (SUPER SPORT) 50 MM EDF JET BNF BASIC WITH AS3X+ AND SAFE SELECT (EFL-3134) & PNP (EFL-3133)

Hauptmerkmale

- Aktualisiert und verbessert mit einer optimierten Flugzeugzelle sowie 3S- und 4S-Kompatibilität, ist dies der bisher am einfachsten zu fliegende EDF-Jet – perfekt für Sport-, Highspeed- und Kunstflugmanöver.
- Das einzigartige Design der Flugzeugzelle sorgt für beeindruckende Flugeigenschaften bei niedrigen Geschwindigkeiten und macht diesen Jet zu einem der am einfachsten zu fliegenden Modelle überhaupt.
- Ein speziell abgestimmter Brushless-Motor, der mit den weit verbreiteten 3S- und jetzt auch 4S-Akkus kompatibel ist.
- Der Spektrum-AR631+-Empfänger bietet Fly-by-Range-Telemetrie und die branchenführende DSMX-Technologie.
- Die 4-Kanal-Steuerung umfasst ein funktionales Seitenruder und 4 werkseitig installierte Servos für vollständige Kunstflugfähigkeit.

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Spektrum DSMX-/DSM2-kompatibler Transmitter mit 4–6+ Kanälen
- (1) 3S (11,1 V) oder 4S (14,8 V) LiPo-Akku mit 1300–2200 mAh und EC3™- oder IC3®-Stecker
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät



Caractéristiques principales:

- Mise à jour et améliorée avec une cellule optimisée et une compatibilité 3S et 4S, cette version est le jet EDF le plus facile à piloter à ce jour, capable de vols sportifs, à grande vitesse et acrobatiques.
- Sa conception unique lui confère une maniabilité et des performances exceptionnelles à basse vitesse, ce qui en fait l'un des jets les plus faciles à piloter jamais conçus.
- Moteur brushless spécialement réglé, compatible avec les batteries 3S et désormais 4S les plus courantes.
- Récepteur Spektrum AR631+ avec télémétrie de passage en vol et technologie de pointe DSMX.
- Commande à 4 voies comprenant un gouvernail fonctionnel et 4 servos installés en usine pour une capacité de voltige complète.





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

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

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur Spektrum longue portée compatible DSMX/DSM2 de 4 à 6 canaux et plus
- (1) Batterie LiPo 3S 11,1 V ou 4S 14,8 V 1300–2200 mAh avec connecteur EC3™ ou IC3®
- (1) Chargeur LiPo compatible

Technische Daten

Spannweite: 700 mm

Länge: 775 mm

Gewicht: 504 g ohne Akku / 777 g mit dem empfohlenen Akku

Akku: 3S 11,1 V oder 4S 14,8 V 1300–2200 mAh LiPo mit EC3- oder IC3-Anschluss

Données techniques

Envergure: 700 mm

Longueur: 775 mm

Poids: 504 g sans Accu/777 g avec l'accu conseillé

Accu: Accu 3S, 11,1 V ou 4S 14,8 V 1300 mAh–2200 mAh avec connecteur EC5 ou IC5

HANGAR 9 VALIANT 20CC ARF, 2196 MM (HAN15040) & VALIANT 20CC ARF, 2196 MM PNP (HAN15075)

Hauptmerkmale

- Giant-Scale-Massstab mit einer beeindruckenden Spannweite von 86,5" (2,2 m) und einer stabilen, steifen, aber dennoch leichten und langlebigen Holzbauweise, die mit UltraCote-Folie überzogen ist.
- Der Spektrum-Avian-5065–450 Kv-Brushless-Motor ist kompatibel mit gängigen 4S-6S-4000–7000mAh-Akkus.
- Der 100 Ampere Spektrum Avian Smart ESC liefert Echtzeitdaten wie Akkuspannung und Stromstärke über compatible Empfänger und Fernsteuerung.
- Sechs robuste, werkseitig installierte Spektrum-A6380-Servos mit Metallgetriebe und digitaler Steuerung sorgen für präzise Bewegungen.
- Die Montage ist schnell und einfach mit Schraubverbindungen – kein Kleber oder Spezialwerkzeug erforderlich.

Zusätzlich benötigt wird:

- (1) Full-Range 5+-Kanal-Fernsteuerung und -Empfänger
- (1) 4S 14,8 V bis 6S 22,2 V LiPo-Akku mit 4000–7000 mAh und EC5- oder IC5®-Anschluss
- (1) Kompatibles LiPo-Ladegerät

Caractéristiques principales:

- Un modèle géant d'une envergure de 2,2 m (86,5 pouces), doté d'une structure en bois robuste et rigide, mais aussi légère et durable, et recouvert d'un véritable film de protection UltraCote.
- Moteur brushless Spektrum Avian 5065–450 Kv compatible avec les batteries 4S-6S 4000–7000 mAh les plus courantes.
- L'ESC Smart Spektrum Avian de 100 ampères fournit en temps réel la tension de la batterie, le courant et d'autres données via les récepteurs et émetteurs compatibles.
- Six servomoteurs Spektrum A6380 numériques à engrenages métalliques, robustes et installés en usine.
- Assemblage par boulonnage rapide et facile – sans colle ni outils spéciaux requis.

Éléments complémentaires requis:

- (1) Émetteur et récepteur longue portée de plus de 5 canaux
- (1) Accu LiPo 4S 14,8 V à 6S 22,2 V 4000–7000 mAh avec connecteur EC5 ou IC5
- (1) Chargeur LiPo compatible



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

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

**Technische Daten**

Spannweite: 2196 mm

Länge: 1583 mm

Gewicht: 4,9 kg–5,1 kg

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

Données techniques

Envergure: 2196 mm

Longueur: 1583 mm

Poids: 4,9 kg–5,1 kg

Accu (PNP): Accu 4S 14,8 V à 6S 22,2 V 4000–7000 mAh/ connecteur EC5 ou IC5

abheben

mit modell flugsport

☐ Ich bestelle eine Gratis-Probenummer

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

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

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

STIFTUNG Fondation
modell flugsport
SCHWEIZ  Suisse

**Adresse 1**

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Datum

Unterschrift

Adresse 2 (für Empfänger des Geschenkabonnements)

Name

Vorname

Adresse

PLZ/Ort

Coupon einsenden an ...

Galledia Fachmedien AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

oder per E-Mail an ...

abo.modellflugsport@galledia.ch

«Kamov».



RICORDI

Wolfgang Völler

La meccanica del motore, con rotore, di un elicottero è una piccola meraviglia.

Buongiorno, è di nuovo estate e fuori fa molto caldo.

Un motivo in più per prendersi un po' di tempo con una bevanda fresca ad ammirare il motore dell'elicottero.

Il sistema di azionamento è costituito da un motore e un rotore. In parole semplici, il rotore funge contemporaneamente da ala e da elica.

Ciò significa che deve fornire portanza e allo stesso tempo garantire il movimento di volo.

Le pale del rotore hanno un profilo simile a quello di un'elica. Ruotando, il rotore è costituito da più pale. Minimo 2, il comando del pilota sposta il dispositivo ad un'angolazione tale da consentire il movimento desiderato. Ciò si ottiene tramite il cosiddetto piatto oscillante.

Poiché ciò crea un movimento rotatorio, è necessario un freno posteriore per contrastare questa forza. Tramite un piccolo rotore o, come nel caso del Kamov, tramite due «timoni laterali» e con due rotori principali contro-rotanti.

La velocità dei giri del rotore rimane costante durante il volo.

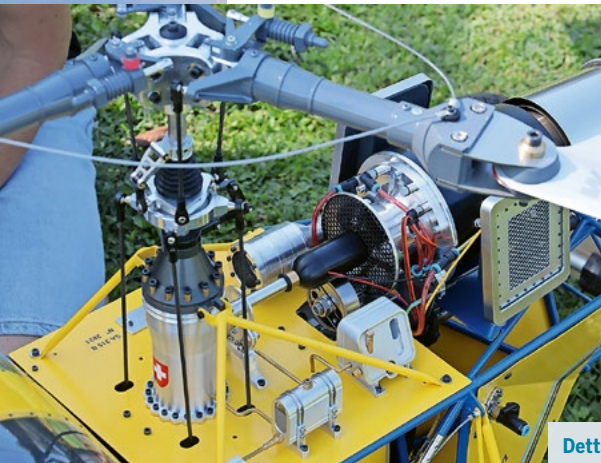
Nella realizzazione di elicotteri modelli esistono vari sistemi di azionamento, da quello elettrico a quello a turbina, che sono tecnicamente identici all'originale, solo più piccoli.

Vale la pena visitare una manifestazione per dare un'occhiata ai modelli e ammirare la tecnologia.

Con questo in mente, auguro a tutti voi una splendida estate e non vedo l'ora di darvi nuovamente il benvenuto agli eventi di fine estate.



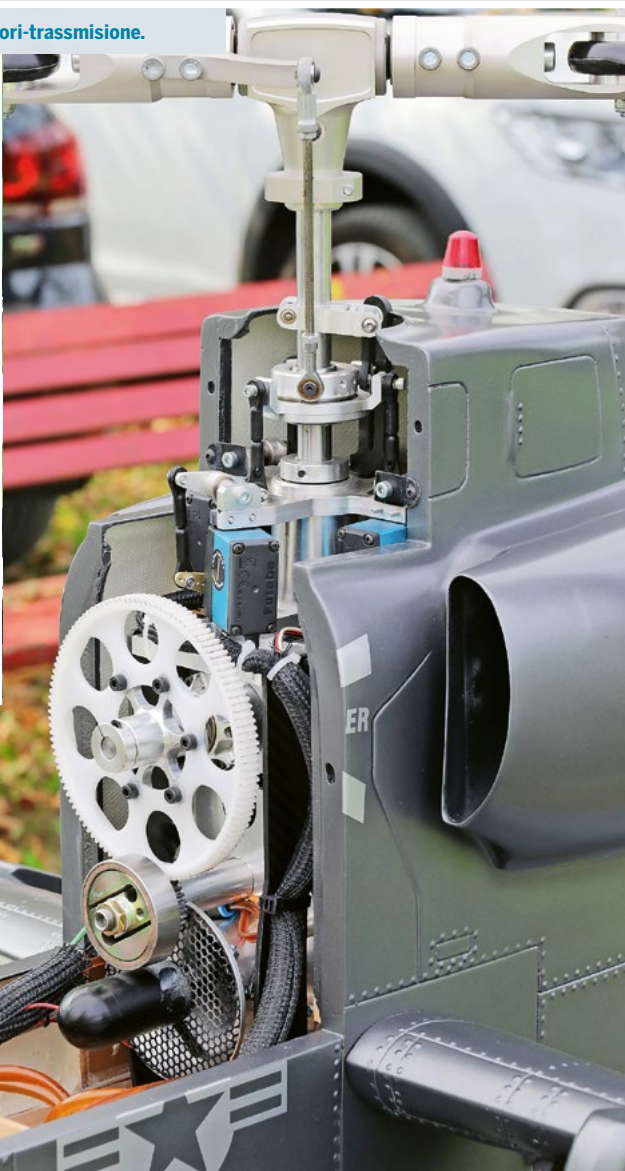
Kamov – con due rotori laterali.



Dettagli modelli in scala.



Viste motori-trasmissione.



NE PAS TOUT CROIRE – DE MAURICE BODMER

(Un moment de l'histoire des ailes volantes)

N.d.l.r.: Maurice à maintenant 98 ans et reste une légende dans l'histoire du modélisme en Suisse à laquelle il a participé activement dès la fin de la guerre 39/45. Il est fier de ses 2 médailles: 50 et 75 ans à l'AéCS. Curieux de nature, il détient la mémoire rare d'une époque de pionniers qu'il n'a cessé de faire évoluer. Signe de longévité: il lit toujours le *Modellflug-sport*!!!

Jusqu'en 1944, on ne construisait, en modèles réduits, que des ailes volantes à flèche.

Guy Borgé, un mathématicien de Lyon, avait réalisé les premiers modèles «sans queue» en s'inspirant des avions et planeurs de Fauvel. Des profils au bord de fuite relevé ont la caractéristique d'être «autostables». Leur centre de poussée ne se déplace que peu si l'aéronef, pris par un remous, pique ou cabre.

Guy, qui correspondait avec Roger Stamm, lui avait envoyé les coordonnées de deux profils autostables. Nous les avons essayés dans les GMR de Lausanne, Yverdon et Vevey. Les modèles construits volaient bien mais ils avaient le défaut de voler très vite et surtout d'avoir une vitesse de chute élevée. Excellents pour le vol de pente, ils ne pouvaient pas concurrencer les modèles de plaine et surtout les motomodèles.

En 1946, Guy a participé à notre camp modéliste de Verbier. Le soir, dans notre chalet, discussion à la lueur d'une chandelle. J'ai demandé à Guy s'il serait possible d'améliorer la performance de nos ailes volantes en utilisant un profil en S avec un intrados concave, comme il semble être utilisé par les oiseaux bon planeurs.

Guy a demandé un crayon et une feuille de papier. Et il nous a présenté un exposé de très haut niveau pour nous, mais truffé d'intégrales doubles et triples. Et à la fin il a résumé, le modèle fini ira son vol en vrille.

Roger, en troisième année EPUL, et moi après le bac, n'y avaient rien compris. C'était le dernier soir. Le lendemain nous sommes rentrés chez nous le jeudi.

Le dimanche d'après, c'était la coupe Philippe Jaquet, un camarade noyé un an auparavant dans le Léman. Il me restait deux jours. J'ai rapidement fabriqué une petite aile volante, envergure 80 cm, avec un profil à intrados creux.



Le dimanche, mon aile volante volait et sa vitesse de chute était normale. Grâce à la bonification de 50% pour les ailes volantes, je me classais 4^e. Mais surtout mon modèle avait prouvé que nous pouvions concurrencer les ailes volantes à flèche.

- Championnat suisse 1946 sur pente: 1^{er} Roger Stamm (profil à intrados plat).
- Championnat suisse 1947 à Lausanne Bléchrette (plaine), vainqueur SK: Charles Baumgartner, Yverdon (Charles avait plus de temps que le meilleur modèle normal).
- Concours de construction pour ailes volantes 1947 à Langenthal: mon petit motomodelle avec moteur Movo 2 cm³ est le seul qui décolle d'une piste assez courte.
- Et effectue 3 vols. Le modèle de Charles, plus grand, aurait décollé si la piste avait été plus longue.
- Roger Stamm est classé 2^e en planeur. Il n'avait pris qu'un modèle de plaine. Nous ne savions pas que des départs seraient aussi pris d'une colline. Roger a participé en 1948 à un concours international à Lognes (F) et son aile volante de plaine s'est très bien comportée parmi les planeurs normaux.
- Depuis 1969, j'ai des ailes volantes à boussole (2^e au championnat suisse 1969) pour le vol de pente.

LIFTING RÉUSSI AU CLAM

Le CLAM, ou Club Lémanique d'Aéromodélisme, est établi depuis 43 ans dans la plaine de l'Orbe, près de Bavois, au sud d'Yverdon.

À chacun ses problèmes

Encore épargnés par les nombreux obstacles environnementaux que subissent nombre de clubs en Suisse, la principale difficulté du CLAM est l'entretien de son terrain. Situé sur une terre extrêmement tourbeuse, la surface de la terre s'enfonce progressivement au gré de l'humidité, du réchauffement climatique et de la variation des nappes phréatiques. Le paysan propriétaire est également affecté, ce qui fait que le terrain est scruté et participe à des essais fédéraux de sorte qu'on ne peut pas gérer notre terrain d'aéromodélisme comme bon nous semble.

Avec une nouvelle pelouse, le club du CLAM renaît...



Rare sur ce terrain: un Eurosport.



Belle diversité de modèles sur le terrain.



Roban MD-500E.



Visite dans le cockpit de l'ASW 15B.



Sans paysan, pas de terrain

On relève que sans l'approbation du propriétaire paysan et de bonnes relations, il devient difficile de conserver un terrain. Aussi, la dégradation du terrain et l'attente de mesures générales pour assainir la situation générale a aussi provoqué l'érosion des membres, lassés de ne pouvoir décoller ou dépités de casser les avions dans les trous du terrain accidenté. Bref, la situation a duré trop longtemps.

Exposant la dégradation de la situation au paysan propriétaire, le terrain a été immédiatement remis en état, reboostant l'espoir d'un renouveau tant attendu.

Le CLAM nouveau est arrivé

Fiers du travail de restauration de la piste, le CLAM a invité pour la 2^e année consécutive ses voisins à venir tester et profiter de la piste dans un environnement convivial. Nombre de nos voisins modélistes ont répondu présent par une superbe journée. Naturellement, le club doit maintenant se reconstruire et reprendre ses activités sans frustration mais conscient de la fragilité environnementale pour pérenniser la situation. Sûr que grâce à la mobilisation de ses membres et de leurs familles (qu'ils en soient remerciés), le renouveau est attendu. Pour sûr que cette nouvelle pelouse y contribuera.

CLAM: T. Ruef



Christen Eagle II dans le ciel de Bavois.



LE CLAM EN 3D

Quelques avant-gardistes du Club Lémanique d'Aéromodélisme (CLAM) se sont intéressés à la nouvelle tendance du moment: l'impression 3D. Pour ne pas saouler le reste de la troupe, ils ont créé un groupe de travail où ils échangent, partagent leur problèmes pour trouver des solutions et dieu sait que pour cette nouvelle technologie, le sujet est intarissable.

Les imprimantes ont évolué en offrant des vitesses d'impression toujours plus grandes, mais le 3D en modélisme est piégé par des filaments d'impression qui nécessitent au contraire des vitesses lentes pour laisser gonfler le plastique spécifique et ainsi diminuer sa masse volumétrique en emprisonnant de l'air: filaments PLA light.

Le modélisme est une excellente école pour apprendre les détails des paramètres d'impression et leur effets: flux d'impression, vitesse, refroidissement, retrait, stringing ... etc.

Mais les essais sur le terrain calment un peu l'enthousiasme quant à la masse des modèles, leur solidité et leur résistance à la chaleur et au soleil puisque celui-ci n'aime pas la couleur.

Mais le plaisir d'imprimer des modèles à partir de fichiers numérisés disponibles sur Internet est quand même fascinant et vaut bien quelques bons moments sur le terrain.

Thierry Ruef



Le LO 100 nécessite plus de 200 heures d'impression et 3,5 kg de filament. Sa charge alaire dépasse 60 g/m². Trouvé sur le site Cults 3D, 3D-printed gliders.



Le Cobra à turbine vole bien. Il en existe différentes versions.



Le Slingsby est un modèle rétro de Planeprint qui possède une turbine(!!!). Son propriétaire en est à sa 3^e version mais il ne veut toujours pas décoller ...



Plusieurs ont imprimé ce Spitfire, qui vole bien. Aucun n'a installé un train rentrant... jugé inadéquat pour une piste en herbe.



Le Cobra d'Eclipsion avec une turbine de 50 mm, dépourvu de longeron en carbone, il reste fragile. Le chariot est également imprimé 3D.



Une partie du groupe 3D échange sur le terrain.

NACHRUF AUF RENÉ BARTLOMÉ

Mit Bestürzung und Trauer mussten wir Kenntnis nehmen vom Hinschied unseres langjährigen Vereinskameraden und Freundes René Bartlomé. Er ist am 12. Februar 2026 im Alter von 81 Jahren verstorben. René war weit über seine Modellflug-Stammvereine – den MV Bern und die MG Thun – bekannt als willkommener Ansprechpartner für die mit dem Bau und dem Betrieb von Modellflugzeugen verbundenen Herausforderungen. Das bereits in frühen Jahren in ihm durch seinen Bruder und Militärpiloten geweckte Interesse für Flugzeuge entwickelte sich über die Zeit zu einer intensiven Leidenschaft für ein weitestgehend eigenständiges Entwickeln und Bauen massstabsgetreuer Modellflugzeuge. Dabei liess er sich in der Regel von Originalen aus der Militärflugzeugszene wie der Morane-Saulnier D-380, der AT-6, der Hawker Tempest Mk V oder der DHC-1 Chipmunk und dem kräftigen Sound ihrer mehrzylindrigen Kolbenmotoren inspirieren. Seine Leidenschaft für den Modellflugsport beschränkte sich aber nicht auf das Bauen. René war begeisterter Flieger. Vom Fesselflug über das Hangsegeln und das F3A-Wettbewerbsfliegen bis hin zum manntragenden Segelflug. Über viele Jahre hinweg verbrachte René zahllose Freizeit- und Ferienstunden als aktiver Segelflieger in seiner ASW 12. Mit seiner langjährigen Arbeit als Reparateur und als Prüffachmann manntagender Segelflugzeuge eignete er sich ein enormes Wissen über die Bau- und die Funktionsweise unzähliger Flugzeugtypen an. Ganz besonders gefragt waren seine weitherum bekannten und beliebten «Dienste» als Schlepppilot für die Modell-Segelfluggemeinde. Unzählige Male stand er mit seinen selbstverständlich selbst gebauten Schleppmaschinen, der Ercoupe-415 und der legendären Stinson L-5 Sentinel, bereit, die Segelflugzeuge auf Ausgangshöhe zu bringen. Mit der Stinson



absolvierte René im letzten November erfolgreich seinen 5000. Schleppflug.

René teilte gerne sein profundes Wissen über Modellflugzeuge und ihre Verbrennermotoren durch das Verfassen von Bauberichten in Modellbauzeitschriften, mittels Beiträgen in einschlägigen Foren, bei spontanen Begegnungen und Gesprächen oder einfach durch Rat und Tat bei konkreten Anfragen oder dem Besuch in seiner Werkstatt. Nicht nur dieser Austausch wird fehlen. René fehlt uns als vielseitig interessierter, stets hilfsbereiter Vereinskamerad und Freund.



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

HERBU

www.hebu-shop.ch

suter-kunststoffe og
swiss-composite.ch

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

R&G
R&G-Schweiz

Sicom
Epoxy Systems

AXEL
F-47

70 JAHRE MODELLFLUGGRUPPE NIDWALDEN



Einen ganzen Samstag mit seinen Modellflugkollegen auf der eigenen Modellfluggpiste zu verweilen, die schönsten und interessantesten Modelle des Vereins zu bestaunen und Spass am eigenen Fliegen zu haben. Spannende Gespräche mit aufgestellten Leuten und gutes Essen geniessen. Genau dies wollte die Modellfluggruppe Nidwalden und beschloss deshalb an der 69. Generalversammlung, ihr 70-jähriges Bestehen mit einem Jubiläumsflugtag zu feiern.

Dieser fand am 16. Mai 2026 auf der Fluggpiste Buochs statt. Wie es in einer langjährigen Vereinsgeschichte «Hochs» und «Tiefs» gibt, so zeigte sich auch das Wetter an unserem Jubiläumsflugtag sehr abwechslungsreich. Von Regen und Wind bis Sonne war alles dabei. Zu unserem Glück gab die Wetterentwicklung immer wieder Flugfenster frei, sodass alle Piloten genug zum Fliegen kamen. Den eigenen Vereinskollegen und den Besuchern konnte so eine breite Palette an Modellen gezeigt werden. Vom Nurflügler-Jubiläumsherzen bis zu Dusty dem Sprühflieger, einer B-17 mit Gipsbombenabwurf bis zum Heli-Show-Programm mit «Fire and Smoke». Ein 3D-Heli-Programm zu passender Musik und Segelflugzeuge, welche leise ihre Runden drehten und sogar etwas Thermik fanden. Auch konnten unsere Besucher die ausgestellten Modelle im Zelt bewundern und Interessierte hatten die Möglichkeit, sich am Modellflugsimulator auszuprobieren. Unsere Speaker und die Musik trugen zu einer grossartigen Stimmung auf dem Platz bei. Gekonnt führten sie durchs Programm und informierten die Besucher über die Modelle und Piloten und präsentierten unser Hobby hervorragend. Es wurde gestaunt, bewundert, gefachsimpelt und bei Regenspauzen eine Wurst vom Grill oder ein Kaffee im Zelt verkostet. Unser Jubiläumsflugtag ging wie im Flug vorbei und um 18.30 Uhr stiessen dann noch geladene Gäste zum Jubiläumssessen dazu. Ein Vereinsmitglied und Koch verwöhnte alle Mitglieder und Gäste mit leckeren Grilladen und Salaten und ein anderes Vereinsmitglied spielte mit seiner Ländler-Formation im Zelt und sorgte wiederum für gute Stimmung und einen wunderschönen Ausklang des Abends. Besten Dank nochmals an das sechsköpfige OK und an alle Vereinsmitglieder und Helfer, welche diesen Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis in der 70-jährigen Vereinsgeschichte der Modellfluggruppe Nidwalden gemacht haben.

Martin Barmettler



Dusty der Sprühflieger.



Fatty beim Gipsbombenabwurf.



Wenn das Gras schnell wächst.

Fire and Smoke.



Jetpower, im Hintergrund Präsident Koni Oetiker.



Rudolf Krähenbühl mit seinem «Schmuckstück».



Unterhaltung nicht nur am Himmel.

ARBON CLASSICS, MAI 2026

Auch in diesem Jahr fand die Arbon Classics im Hafengebiet von Arbon am Bodensee statt. Neben alten Autos, Motorrädern, Dampfmaschinen und Militärfahrzeugen waren diesmal auch Flugzeuge aus dem Fliegermuseum Altenrhein vertreten. Gestartet wurde im nahen Flugplatz Altenrhein. Die Vorführung fand bei Arbon am Ufer des Bodesees statt. Die Mindestflughöhe über dem See betrug 150 m. Entsprechend eindrucklich waren die Flüge.

Es begann gemütlich mit einer Vorbeifahrt des Zeppelins. Gefolgt von einer Solovorführung des legendären Doppeldeckers Boeing Stearman mit 9,60 m Spannweite, einem Pratt-and-Whitney-9-Zylinder-Sternmotor mit 450 PS Leistung, das ist wahre Musik in den Ohren.

In einer anderen Liga spielt die Edge 540, ein amerikanisches Kunstflugzeug mit 7,45 m Spannweite und einem 340 PS starken Lycoming-Motor. Komplet in Metallic Silber gehalten, bot er eine spektakuläre Show mit zackigen Figuren über dem Bodensee.

Die gemächliche Antonov An-2 zog ihre Runden über dem Bodensee, auch hier ein schöner Sound des Sternmotors.

Der Höhepunkt war wohl das PC-7-Subito-Team, das Trio flog ein sehr präzises Programm mit tiefen Vorbeiflügen, der Kommentator, selber auch ein erfahrener Pilot, kommentierte alles sehr professionell. Die zahlreichen Zuschauer waren sichtlich begeistert.

Alles in allem eine gelungener Anlass vor einmaliger Kulisse des Bodensees und den Bergen im Hintergrund. Nicht zu vergessen, der Eintritt ist gratis, für Verpflegung ist mit zahlreichen Ständen gesorgt. Der Anlass ist sehr empfehlenswert. ■

Hansjörg Ruegg-Duin



NACHWUCHS ZU NACHWUCHS – FERIENPASS IM LANGHOLZ

Rodito Nussbaumer

An einem idealen, leicht bewölkten Mittwoch konnten wir auf dem Modellflugplatz Langholz unseren diesjährigen Ferienpass durchführen. Wir durften 15 motivierte Kinder auf unserem Vereinsgelände begrüßen. Besonders erfreulich: Auch ein Mädchen war unter den Teilnehmenden und erwies sich am Doppelsteuer auf Anhieb als wahres Naturtalent. Um den Kindern unser Hobby möglichst vielseitig näherzubringen, haben wir das Programm in drei Gruppen aufgeteilt.

Basteln

Als elementare Aufgabe bauten die Kinder unter Anleitung ihr eigenes kleines Segelflugzeug, mit dem später auch ein Wettbewerb absolviert wurde. Bruno Haas hatte den Modellen vorab ein neues Outfit verpasst: Per Laser brachte er die Logos der MG Buttikon und des Ferienpasses March auf die Tragflächen auf.

Flugsimulator

Der Flugsimulator ist und bleibt ein absoluter Magnet. Hier konnten sich die Kinder erst einmal ungezwungen ausprobieren. Selten stand dabei der Anspruch im Vordergrund, das Modell ruhig zu steuern oder gar sauber zu landen – die Crashes wurden oft ganz bewusst in Kauf genommen. Dennoch blitzten auch hier Talente auf, die bereits etwas Erfahrung mitbrachten und die Sache deutlich seriöser angingen.

Lehrer-Schüler-Fliegen

An zwei Lehrer-Schüler-Systemen wurde es schliesslich real: Unterstützt durch erfahrene Vereinsmitglieder der MG Buttikon durften die Kinder echte Modellflugzeuge steuern. Dabei ragten einige Talente heraus, auch wenn die Koordination für die Mehrheit verständlicherweise noch eine ziemliche Herausforderung darstellte.

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

Flugdemonstrationen: ein Weltmeister im Einsatz

Zwischendurch präsentierten Mitglieder der MG Buttikon einige ihrer Flugmodelle, um zu zeigen, was in unserem Sport möglich ist. Thomas Wackerlin faszinierte mit seiner L-39 Albatros – einem von Ueli Amacker erbauten Jet mit Impeller-Antrieb. Nicolas Ruoss flog ein spektakuläres Freestyle-Programm, und zum Abschluss durfte ich selbst noch ein kurzes präzises F3A-Kunstflugprogramm zeigen.

Wettbewerb

Nach dem exakten Eintrimmen der selbstgebauten Segelflieger startete das Highlight des Tages: Wer fliegt am weitesten? In diesem Jahr schaffte das Modell des Siegers eine beachtliche Weite von über 21 Metern. Am Ende ging kein Kind leer aus. Dank der tollen Preise, die von der Hebu





Basteln.





Lehrer-Schüler.



GmbH und unserem ehemaligen Präsidenten Hans Jörg Amman gespendet wurden, konnte sich jedes Kind über eine Belohnung freuen. Ein herzliches Dankeschön dafür!

Ein gemeinsames Gruppenfoto mit allen Kindern und Helfern rundete den gelungenen Tag ab. Als die Kinder von ihren Eltern abgeholt wurden, sprachen die begeisterten Reaktionen für sich – alle hatten viel zu erzählen, was für uns Helfer der schönste Lohn ist. Bemerkenswerterweise wollten drei Kinder selbst nach dem offiziellen Programmende noch einmal ans Doppelsteuer.

Zudem lagen auf dem Preistisch einige Exemplare «Modellflugsport» zum Mitnehmen bereit, diese waren schnell vergriffen. Auch erkundigten sich bereits einige Jugendliche konkret nach den Voraussetzungen für einen Vereinsbeitritt.

Insgesamt zehn motivierte Kollegen der MG Buttikon haben für diesen Tag ihre Freizeit geopfert oder sich extra freigenommen. Ein grosser Dank geht an das gesamte Team – die Zeit in die Aktion Ferienpass zu investieren zahlt sich nachhaltig aus.

Was bringt uns der Ferienpass, kommen Jugendliche wegen diesem organisierten Ferientag zum Modellflug?

Dass diese Nachwuchsarbeit Früchte trägt, zeigt ein schöner Erfolg aus dem vergangenen Jahr: Ein Junge, der damals als Ferienpass-Kind zu uns kam, ist mittlerweile festes Mitglied bei unserem Nachbarverein, der MG Linth. Beim diesjährigen Ferienpass war er bereits wieder mit dabei. Es war eine schöne Bestätigung für unsere Arbeit und zwischendurch durchaus entspannend, jemanden am Doppelsteuer zu haben, der es bereits kann. ■



Wer fliegt am weitesten, es wird genau gemessen.



Rangverkündigung, glückliche Gesichter.



Buttikon 05, Konzentration am Flugsimulator.

Balsaholz · Sperrholz · Leisten · Furniere
Standard- und Spezialabmessungen

rik-modellbau
www.balsa.ch

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

RC-KUNSTFLUG AUF DEM MODELLFLUG-PLATZ DER MG BREITENBACH, ERLÉN

Bei idealen Wetterbedingungen trafen sich die Piloten pünktlich um 8.30 Uhr zum Briefing. Die Begrüßung war herzlich. Man fühlt sich bei der MG Breitenbach sehr willkommen. Schön, lernt man auch stets neue Leute an diesem Wettbewerb kennen.

Schade, musste ein erfahrener Pilot der MG Reinach bereits Forfait geben. Umso bedauerlicher, da er ein Anwärter aufs Podest war. Er hatte seine Maschine inklusive Ersatz in der Vorbereitung verloren. Das kann passieren und gehört zum Sport. Somit waren wir 5 Piloten im Upper-Programm und 2 Piloten im Basic. Leider gab es keine Anmeldung in der neuen Kategorie Semi-Scale (ab Spw. 2 m), welche auch das Upper-Programm fliegt.

In der Kategorie Upper war nach dem 1. Durchgang alles offen. Das Niveau war sehr ausgeglichen und es wurde um jeden Punkt gekämpft. Toll machte es Rodito Nussbaumer mit seinem Kwik. Normalerweise fliegt er in der Swiss-Liga und in der Nationalmannschaft. Er motiviert die



Jungen (und Alten), ihr Bestes zu geben. Was ich in ihrem Umfeld gelernt habe, ist nicht nur, einigermaßen geradeaus zu fliegen, nein, es geht um das Wie. Die Einstellung zur Sache. Um was geht es wirklich? Sich selber mit einer Flugaufgabe herausfordern. Durch Fokus Fortschritte machen. Modellfliegen ist für mich auf diese Art nie langweilig. Auch wenn ich das ganze Jahr lang gefühlt dieselbe Maschine, den Mythos 125e, fliege. (Die andere Hälfte vom Jahr ist es der Klik21.) Es ist einfach so spannend, wenn man beginnt, über den eigenen Flieger nachzu-

denken, und versucht, das Letzte herauszuholen. Familie, Beruf und Hobby in Einklang zu bringen. Dies ein zugegeben nicht immer gleich einfacher Punkt. Dem Nachwuchs ein Vorbild zu sein, damit sie im Leben eine echte Leidenschaft für etwas entwickeln. Egal, ob fliegen, Musik machen, reiten oder tschutten. Erfahrene F3A-Piloten geben neuen Schwung. Auch für Einsteiger. Es braucht eine gewisse Anzahl Teilnehmer, damit ein Wettbewerb funktionieren kann und neue Leute Lust bekommen, dazuzustossen. Den Profis so zuzusehen und Tipps aus erster Hand

zu bekommen ist für Einsteiger motivierend. Ansonsten schlägt man sich mit «Halbwahrheiten» von Kollegen durch. Schluss mit dem Philosophieren. Ab zu den Fakten! Nach dem 4. Flug steht fest: Aimé Jerike gewinnt in der Kategorie Upper. In der Kategorie Basic macht Adrian Setz das Rennen. Herzlichen Dank an die MG Breitenbach für die Gastfreundschaft und Felix Andres für die Organisation.

Oliver Jerike

www.leomotion.com



LeoFES mit Quick-Link



breites RC Sortiment



Motoren bis 20kW



Akku & Regler

QUALITÄT - PERFORMANCE - KOMPETENZ

FESSELFLUG SCALE/SEMI-SCALE SCHWEIZ: EINE SZENE LEBT AUF!



Ursi Borer

2015 zum ersten Mal durchgeführt – mittlerweile ein fester Bestandteil im Jahreskalender des Schweizer Fesselflugs: der jährliche internationale Scale/Semi-Scale Cup, der immer Ende August auf der Fesselflugganlage Schwalbennest bei Breitenbach in der Schweiz stattfindet.

Die Schweizer Fesselflieger hatten schon lange die Absicht, ihre Scale-/Semi-Scale-Szene wieder aufleben zu lassen. 2015 folgten den Worten dann endlich die Taten. Der erste Scale/Semi-Scale Cup wurde «offen» ausgeschrieben – und zum grossen Erstaunen meldeten sich gleich mehrere Konkurrenten aus Deutschland und Österreich an. Das war ein Glücksfall, denn sie brachten das Know-how mit, wie ein solcher Wettbewerb abzulaufen hat. Schweizer waren nur drei am Start. Sie fanden sich am Schluss der Rangliste wieder. Doch der Anfang war gemacht und der Ehrgeiz geweckt.

Als Erstes wurde ein eigenes Schweizer Semi-Scale-Reglement erstellt – natürlich angelehnt an das FAI-Scale-Reglement – aber deutlich einfacher. Denn schliesslich sollten potenzielle Semi-Scale-Einsteiger nicht durch zu anspruchsvolle Regelungen abgeschreckt werden. Mehrere Schweizer Fesselflieger begannen in der Folge mit dem Bau von Semi-Scale-Modellen. Und jedes Jahr nahmen erfreulicherweise mehr Konkurrenten am Scale/Semi-Scale Cup teil.

Aber wie in so manch anderen Bereichen auch, folgte 2020 bis 2022 wegen Corona eine Zäsur beim Reisen und beim Besuch von Wettbewerben über die Landesgrenzen hinaus. 2022 musste der internationale Teil des Scale/Semi-Scale Cup deswegen abgesagt werden. Doch die nationale

Semi-Scale-Szene war in der Zwischenzeit so weit gewachsen, dass genug inländische Konkurrenten am Start waren, um 2022 erstmals eine Schweizer Meisterschaft durchzuführen. Doch an die anspruchsvollere Kategorie Scale wagte sich bis dahin noch niemand. Das sollte sich aber bald ändern. Denn 2025 waren beim jährlichen Wettbewerb im August neben 7 Schweizer Semi-Scale-Piloten auch 5 Schweizer Scale-Piloten am Start. Und das Ende der Entwicklung ist noch nicht in Sicht, denn weitere Modelle sind im Bau.

Schweizer Fesselflug Scale auch international dabei

Auch auf dem internationalen Parkett sind die Schweizer Scaler mittlerweile angekommen und belegen bei internationalen Wettbewerben Spitzenplätze. 2026 wird sogar erstmals ein Schweizer Fesselflieger an der Scale-Weltmeisterschaft in England teilnehmen. Und für 2028 besteht das klare Ziel, eine ganze Schweizer Mannschaft an die Fesselflug-Scale-Weltmeisterschaft delegieren zu können. Doch bleiben wir vorerst noch in diesem Jahr.

Am 22./23. August 2026 wird der internationale Scale/Semi-Scale Cup wieder im «Schwalbennest» stattfinden. Wer schon einmal an diesem Wettbewerb teilgenommen hat, weiss, dass es ein toller Anlass ist. Denn es werden auf der einen Seite minutiös Präzision und Können beim Bau und Flug von Semi-Scale- und Scale-Modellen bewertet, auf der anderen Seite gibt es aber auch viel Platz für den Erfahrungs- und Know-how-Austausch. Und das Gesellige kommt auch nicht zu kurz.

Die Schweizer Fesselflieger freuen sich, an diesem besonderen Anlass wiederum zahlreiche in- und ausländische Scale-/Semi-Scale-Piloten im «Schwalbennest» bei Breitenbach willkommen zu heissen.



Flugvorführung.



Baubewertung: Jedes Modell wird im Detail auf die originalgetreue Bauweise bewertet.



Willkommen im Schwalbennest.



Auch die Bekleidung stimmt.



Heiner mit zwei Scale-Modellen.

SAC EURO CONTEST TOUR SWITZERLAND 2026



Die SAC Euro Contest Tour Switzerland 2026 besteht aus drei Wettkämpfen im DACH-Einzugsgebiet. Der erste Wettkampf fand vom 15. bis am 17. Mai 2026 auf dem Modellflugplatz in Frauenfeld statt. Der zweite Wettkampf wird in Österreich in Feistritz an der Gail und der dritte Wettkampf dann in Deutschland in Hirzenhain stattfinden.

Für den ersten Wettkampf in Frauenfeld waren die Wetterprognosen schon Tage zum Voraus ziemlich dreist. Unermüdlich hat unser Organisator René Koblet die Wettermodelle studiert, ausgewertet und schlussendlich die Durchführung des Wettbewerbs freigegeben.

Wetterfeste 29 Piloten inklusive der von weit her angereisten Teams aus Deutschland und Österreich.

Den Freitagvormittag nutzten die Wettkampfteilnehmer und die Punktrichter als Trainingsgelegenheit. Schon hier war das Schlepperteam unerlässlich im Einsatz.

Nach dem Mittagessen eröffneten wir den Wettkampf mit den bekannten Programmen Unlimited und Advanced. Für das Rookie- und das Regio-Programm war kein Teilnehmer angemeldet.

Das Rookie-Programm ist sehr einfach gehalten, um auch Einsteigern die Möglichkeit des Mitmachens an Wettbewerben zu ermöglichen. Sie steigern sich dann durch viele Trainings rasch zum Regio-Level, und mit zunehmender Erfahrung steigen sie später in die Advanced- oder Unlimited-Kategorie ein.

Die 5 Puris beurteilten die einzelnen Figuren nach genauen Vorgaben in der Präzision, der Geometrie und der Symmetrie. Mit dem e-Scribe-System ging das sehr flüssig und ohne den Blick vom Modell abzuwenden.

Der Freitag war dann von einigen Wetterkapriolen gekennzeichnet. Während der paar kurzen Unterbrüche wurden die Modelle mit Planen zugedeckt.

Und ein paar gesellige Momente später konnte der Wettbewerb jeweils mit guter Stimmung wieder aufgenommen werden.

Am Samstag folgte dann der Höhepunkt mit den Küprogrammen. Die Piloten konnten ihre Komposition der Figuren, begleitet von Musik und optisch untermalt mit Rauch, in den blauen Himmel malen und ernteten nach der Landung grossen Applaus aus dem inzwischen zahlreich angereisten Publikum.

Zum Schluss folgte dann das obligate Gruppenfoto mit allen Modellen und Piloten sowie die Rangverkündigung.

Die Siegetreppen erreichten diesmal ausschliesslich die tapferen Eidgenossen. In der Advanced-Kategorie gewann Adrian Amrein im 1. Rang mit 4961,78 Punkten. Mit einem winzigen Rückstand von 1,44 Punkten folgte Sandro Rupp auf Rang 2. Oliver Rentsch erkämpfte den 3. Platz. In der Unlimited-Kategorie hingegen waren alle drei Länder vertreten. Im 1. Rang gewann Daniel Nagel aus Österreich. Den 2. Rang erkämpfte Ulrich Treyz aus Deutschland, gefolgt von Silvio Meier aus der Schweiz im 3. Rang. Beispielhaft war ein kameradschaftlicher Akt unter zwei Kontrahenten. Durch einen technischen Defekt am Sender konnte Klaus Peter Müller sein Modell nicht in Betrieb nehmen. Nils Kägi stellte ihm kurzerhand seinen eigenen Sender samt Wettkampfmodell zur Verfügung. Wir alle wissen, wie es sich anfühlen muss, ohne Trainingsflug einen fremden Sender und ein fremdes Modell zu steuern. Klaus Peter erreichte trotz diesem Handicap Rang 5 in der Advanced-Kategorie, während Nils in der Unlimited-Kategorie Rang 7 wurde. ■



Der kameradschaftliche Akt: Klaus Peter Müller (links) mit defektem Sender erhielt kurzerhand Sender und Modell von Nils Kägi (rechts), damit er den Wettkampf trotzdem fliegen konnte.

Un geste de camaraderie: Klaus Peter Müller (à gauche), dont l'émetteur était défectueux, a reçu sans hésiter l'émetteur et le modèle de Nils Kägi (à droite), afin de pouvoir tout de même terminer la compétition.



Bericht: Rolf Iseli, Bilder: Christian Joos/Rolf Iseli
Übersetzung ins französische: Samuel Rouiller



Das Siegerbild mit den beiden Kategorien, oben Unlimited und unten Advanced.
Le podium des deux catégories, en haut Unlimited, en bas Advanced.



Das eindruckliche Panorama aller Teilnehmer mit ihren Grossseglern.
Le panorama impressionnant de tous les participants avec leurs grands modèles.

SAC EURO CONTEST TOUR SWITZERLAND 2026

Le Euro Contest Tour 2026 se compose de trois compétitions organisées dans la région DACH. La première compétition s'est déroulée du 15 au 17 mai 2026 sur le terrain du MG Frauenfeld. La deuxième épreuve se déroulera en Autriche, à Feistritz an der Gail, et la troisième en Allemagne, à Hirzenhain.

Pour la première compétition à Frauenfeld, les prévisions météorologiques s'annonçaient déjà très incertaines plusieurs jours à l'avance. Notre organisateur, René Koblet, a étudié et analysé sans relâche les différents modèles météorologiques avant de finalement donner son feu vert au déroulement de la compétition.

Vingt-neuf pilotes aguerris aux caprices de la météo avaient fait le déplacement, y compris des groupes venus de loin, d'Allemagne et d'Autriche. Les participants et les juges ont mis à profit la matinée du vendredi pour s'entraîner. Dès cette phase, l'équipe de remorquage a été sollicitée sans relâche.

Après le repas de midi, la compétition put démarrer avec les programmes imposés Unlimited et Advanced.

Les cinq juges ont évalué chaque figure selon des critères précis de précision, de géométrie et de symétrie. Grâce au système e-Scribe, cela s'est déroulé de manière très fluide, sans qu'ils aient à détourner le regard du modèle.

La journée de vendredi a ensuite été marquée par quelques caprices de la météo. Pendant les quelques brèves interruptions, les modèles ont été recouverts de bâches. Après chaque pause, le concours a pu reprendre à chaque fois dans une bonne ambiance.

L'exécution des programmes libres a été le moment fort du samedi.

Accompagnés de musique et mis en valeur par des fumigènes, les pilotes ont pu dessiner leurs figures dans le ciel bleu et ont été chaleureusement applaudis après leur atterrissage par le public venu en nombre.

La journée du dimanche s'est terminée par l'incontournable photo de groupe réunissant tous les pilotes et leur modèle ainsi que par la proclamation des résultats.

Cette fois-ci, ce sont exclusivement les courageux confédérés qui sont montés sur le podium. Dans la catégorie Advanced, Adrian Amrein s'est classé premier avec 4961,78 points. Sandro Rupp a pris la deuxième place,



Ein wunderschön gestalteter Swift im präzisen Landeanflug.
Un magnifique Swift en phase d'atterrissage.

avec un écart infime de 1,44 point. Oliver Rentsch a décroché la troisième place.

Dans la catégorie Unlimited, en revanche, les trois pays étaient représentés. Daniel Nagel, venu d'Autriche, a remporté la 1^{re} place. L'Allemand Ulrich Treyz s'est classé 2^e, suivi de notre compatriote Silvio Meier, à la 3^e place. Un geste de camaraderie entre deux concurrents a notamment marqué les esprits. En raison d'un problème technique sur son émetteur, Klaus Peter Müller n'a plus pu faire voler son modèle. Nils Kägi lui a alors spontanément prêté son propre émetteur ainsi que son planeur de compétition. Nous savons tous ce que cela doit représenter de piloter un modèle qui n'est pas le sien, sans avoir pu s'entraîner au préalable. Malgré ce handicap, Klaus Peter a décroché la 5^e place dans la catégorie Advanced, tandis que Nils s'est classé 7^e dans la catégorie Unlimited.

Article: Rolf Iseli, photos: Christian Joos/Rolf Iseli
Traduction française: Samuel Rouiller



Die eindrucksvollen Modelle in der Warteschlange zur Startaufstellung benötigen einiges an Platz.
Les impressionnants modèles alignés dans la file d'attente prennent pas mal de place.



Der Helfer managt den Piloten mit präzisen Hinweisen durch die Figuren.
L'assistant guide le pilote à travers les figures à l'aide d'instructions précises.

GRANDIOSER F3A-WELTCUP IM FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

In letzter Minute aus meiner Sicht

Im Namen der FAI-Jury möchte ich mich bei der Modellfluggruppe Fürstentum Liechtenstein für die perfekte Organisation des 58. Internationalen FAI-F3A-Weltcups bedanken. 58 Mal den grossen Anlass durchzuführen ist grossartig und einmalig. Das verdient eine spezielle Betrachtung: Bis vor wenigen Jahren war das F3A-Team Liechtenstein nicht nur in Europa, sondern weltweit das Mass aller Dinge. Dabei ist die Familie Matt besonders zu erwähnen. Hervorheben möchte ich dabei Ehrenpräsident Günther Matt. Dass sie alle – nach den grossen sportlichen Erfolgen – die jährliche Bürde, einen grossen F3A-Event zu organisieren, auf sich nehmen, ist unübertroffen und grossartig. Der Einsatz der Gruppenmitglieder ist vorbildlich und die schwierige Arbeit der Punktrichter ohne Tadel. Vereinspräsident Daniel Schirscher leitete das Ganze professionell durch die zwei Tage. Wettbewerbsleiter Nick Schädler mit IT-Mann Dominik Gächter im Hintergrund taktete den Ablauf sekundengenau mit der Qualität einer Schweizer Uhr. Die neuen F3A-Kunstflugprogramme 2027 sind erstaunlich gut eingeführt worden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich als Jury des F3A-Weltcup in Liechtenstein verabschieden. Ich danke für Gastfreundschaft und Vertrauen und wünsche noch viele schöne Wettbewerbe in Liechtenstein. ■

Emil Giezendanner

FAI-Jury

- Peter Uhlig, GER (Präsident und Chairman CIAM SC F3 Kunstflug)
- Wolfgang Matt, LIE (gehört in die Gilde der erfolgreichsten F3A-Piloten weltweit)
- Emil Giezendanner, SUI (NOS, praeses emeritus)



Siegerehrung um die Pokale des Prinzen Hubertus von und zu Liechtenstein (v.l.): Suzuki Yuhei, JPN, Onda Tetsuo, JPN, und Nurila Lassi, FIN.



SWISS FREESTYLE CHALLENGE, IN 9 MONATEN VON 0 AUF 100!

Wenn aus einer Idee Tatsache wird. Wer genau hingeschaut hat, bemerkte die Lücke im Motorkunstflug. Diese wurde mit der Swiss Freestyle Challenge geschlossen!

Bei schönstem Wetter hat uns die MFG Oberriet auf ihrem Flugplatz empfangen und mit sehr grosser Unterstützung zu einem tollen Wettbewerb beigetragen. Besonders gespannt waren wir darauf, wie viele Pilotinnen und Piloten den Weg nach Oberriet finden würden. Es war für uns der Premiere-Wettbewerb, mit vielen Unbekannten. Wie viele Piloten werden sich anmelden? Diese Unsicherheit löste sich jedoch rasch auf: Mit insgesamt 18 Teilnehmern konnte ein hochklassiger und spannender Wettbewerb durchgeführt werden. Dank der engen Zusammenarbeit mit dem Segelkunstflug-Team RCS Akro konnten die Vorbereitungen effizient geplant und umgesetzt werden. Bewährte Abläufe wurden übernommen und optimal auf die Gegebenheiten angepasst. Dadurch gelang es, den Wettbewerb trotz engem Zeitplan reibungslos und ohne nennenswerte Schwierigkeiten durchzuführen.

Die Zuschauerinnen und Zuschauer bekamen eindrucksvolle Flüge zu sehen. Die Pilotinnen und Piloten präsentierten spektakuläre Flugmanöver an der Grenze des Machbaren – hoch am Himmel ebenso wie knapp über dem Boden. Besonders beeindruckend war, zu beobachten, mit welcher Präzision und Leidenschaft die jüngere Generation ihren Sport ausübt und welche Flugstile ihnen besondere Freude bereiten. Hier haben wir ein Angebot für eine grosse Nachfrage geschaffen, das sich den Trends der Zukunft zeitnah anpassen kann. Einfache Regeln, wenig Bürokratie, einfach fliegen, und das basisbezogen.

In der Master-Klasse entwickelte sich ein packender Wettkampf, bei dem teilweise nur Zehntelpunkte über die Rangfolge entschieden. Die Spannung blieb bis zum letzten Flug erhalten und sorgte bei Teilnehmern wie Zuschauern für grosse Begeisterung. Besonders erfreulich war die kameradschaftliche Atmosphäre während des gesamten Anlasses. Die Pilotinnen und Piloten freuten sich nicht nur über ihre eigenen Leistungen, sondern spendeten auch ihren Mitbewerbern Applaus für gelungene Programme und beeindruckende Manöver. So entstand weit mehr als nur ein Wettbewerb: Es entwickelte sich eine echte Gemeinschaft, geprägt von Fairness, Respekt und der gemeinsamen Leidenschaft für den Modellflug.

An dieser Stelle nochmals ein grosses Dankeschön der MFG Oberriet, der Freestyle-Führungscrew und allen Unterstützern.

Wir freuen uns auf den nächsten Wettbewerb in der Westschweiz. Infos folgen bald.

René Koblet



GEMEINSAM ABHEBEN: WIR SUCHEN NEUEN PRÄSIDENTEN/ NEUE PRÄSIDENTIN

Seit vielen Jahren steht Adi Eggenberger an der Spitze unseres Verbandes und hat den SMV mit unermüdlichem Einsatz und als verlässlicher Fels in der Brandung geprägt. Nun hat er sich entschieden, seinen verdienten Ruhestand künftig ganz ohne Verpflichtungen zu geniessen, und wird sich im nächsten Jahr nicht mehr zur Wiederwahl stellen. Für das nächste Kapitel unserer Verbandsgeschichte suchen wir nun eine motivierte Führungspersönlichkeit, die bereit ist, die Zukunft des schweizerischen Modellflugs aktiv mitzugestalten.

Die Aufgabe bietet eine einzigartige Faszination und echten Gestaltungsspielraum: Aktuell arbeiten wir an einer neuen, zukunftsweisenden Verbandsstrategie. Als Präsident oder Präsidentin sitzt du an den entscheidenden Hebeln. Du sicherst den direkten Draht zu Behörden wie dem BAZL, dem Aero-Club der Schweiz sowie zu den internationalen Gremien der FAI und CIAM. Dabei bist du kein Einzelkämpfer, sondern arbeitest Hand in Hand mit einem hochengagierten Vorstand und einer passionierten schweizweiten Community.

Für diese Schlüsselrolle bringst du ein tiefes Verständnis für unsere Szene mit – von der Vereinsbasis über den Spitzensport bis hin zu den politischen Rahmenbedingungen. Als inspirierende Führungspersönlichkeit und geschickter Mediator leitest du Projekte mit sicherem Auftreten. Da wir ein nationaler Verband sind, sind solide Kenntnisse einer zweiten Amtssprache (besonders Französisch) sowie Englisch unerlässlich. Organisationstalent und strategisches Denken helfen dir, den SMV sicher durch die regulatorischen und gesellschaftlichen Veränderungen der kommenden Jahre zu steuern.

Keine Angst vor Überlastung: Im Hintergrund entlasten dich nicht nur deine Vorstandskameraden, sondern auch eine Geschäftsstelle und eingespielte Fachkommissionen. Auch die zeitliche Ausgestaltung ist flexibel: Denkbar ist entweder eine fokussierte Rolle als Leitperson (ca. 600 Stunden/Jahr) oder eine stärkere Verteilung der Aufgaben im Team (ca. 200 Stunden/Jahr). Zudem garantiert Adi Eggenberger eine saubere, schrittweise Einarbeitung und Übergabe des Amtes. Bist du interessiert, hast du Fragen oder bist du einfach neugierig geworden? Die Hürde für ein erstes Kennenlernen ist bewusst niedrig. Melde dich für ein ganz unverbindliches Gespräch direkt bei Martin Schneebeil oder Faruk Yeginsoy, welche die Findungskommission leiten. Wir freuen uns auf frischen Aufwind!

GESUCHT – RECHERCHÉ

Präsident/-in SMV / Président/-e FSAM

Deine Aufgaben: / Tes missions :

- Strategische Leitung des Verbandes / Direction stratégique de la fédération;
- Repräsentation gegenüber Behörden, AeCS, Mitgliedern & internationalen Gremien / Représentation auprès des autorités, de l'AeCS, des membres et des instances internationales;
- Organisation & Leitung der offiziellen Termine / Organisation et gestion des rendez-vous officiels.

Das zeichnet dich aus: / Ce qui te caractérise :

- Begeisterung für den Modellflug / Passion pour l'aéromodélisme;
- Führungs- & Kommunikationskompetenzen / Compétences en matière de leadership et de communication;
- Vernetzung & Sprachen (DE/EN/FR optimal) / Réseautage et langues (allemand, anglais et français souhaités);
- Strategisches Zukunftsdenken / Vision stratégique de l'avenir.

Bist du neugierig oder hast du Fragen? Melde dich ganz unverbindlich bei der Findungskommission:
Tu es curieux ou tu as des questions ? N'hésite pas à contacter la commission de sélection, non contraignant:

Martin Schneebeil: m-schneebeil@sunrise.ch
Faruk Yeginsoy: fy@f-y.ch





Glocknerhof *****
FERIENHOTEL
A-9771 Berg im Drautal 43
Tel. +43 4712 721 0
hotel@glocknerhof.at
glocknerhof.at



Fliegen in Kärnten

Am Hang & am Platz mit Rundum-Service:

Modellflugplatz mit Top-Infrastruktur

Hangfluggelände gut erreichbar

Flugschule mit Trainer Marco: Fläche & Heli

Events: Schleppwochen, Spezial-Trainings

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



YOUNG SILENT WINGS: SPORTFÖRDERUNG FÜR JUNIOREN

Das Young-Silent-Wings-Förderprogramm richtet sich an Jugendliche im Alter von circa 12 bis 16 Jahren, die bereits Modellflugzeuge steuern können und sich einem Modellflugverein angeschlossen haben. Die jüngste Ausgabe fand vom 23. bis 25. April 2026 mit 14 Teilnehmern im Air Force Center Dübendorf statt.

Im Förderprogramm lernen die Jugendlichen, wie ein Segel- oder ein Kunstflugmodell auf- und fertig zusammengebaut, programmiert und eingeflogen wird. Dafür müssen sie mindestens Grundfertigkeiten beim Fliegen mitbringen und einem Modellflugverein des Schweizerischen Modellflugverbands angehören. Vor ein paar Jahren wurde der Kurs neu definiert, vom reinen Ferienpass/Baukurs hin zu einem Programm für die Nachwuchsförderung im Sportbereich. Mit dem Bau und dem Einfiegen der Modelle ist der Kurs nicht abgeschlossen. «Viel wichtiger», betont Martin Schneebeili, «ist, dass die Teilnehmenden an den nachfolgenden Trainings mitmachen und im Modellflugsport vorwärtskommen.» Fünf bis sechs solche Trainingstage werden pro Jahr angeboten und getrennt nach Sparte – Segelflug oder Kunstflug – durchgeführt, wobei auch die Absolventen aus den Vorjahren daran teilnehmen können. Wichtig ist dabei, dass sich die Jugendlichen gegenseitig motivieren und sie voneinander lernen und profitieren können.

Unterstützung für Jugendliche

Der Kurs wird vom Modellflugverband Region Nordostschweiz (NOS) primär für die Wettbewerb-Nachwuchspiloten aus der Region ausgerichtet und findet jeweils während der Zürcher Schulferien im Frühling statt. Jugendliche aus anderen Kantonen und Regionen sind aber ebenfalls herzlich willkommen. So nahmen dieses Jahr ein Nachwuchspilot aus Obwalden und einer aus Appenzell den langen Anfahrtsweg in Kauf. Mit Ausnahme des Vorjahres im Technorama Winterthur findet der Kurs immer im Air Force Center in Dübendorf statt, das auch den für den Kurs notwendigen Rahmen (Flugzeuge) bietet. Für die Teilnehmer und Helfer der Vereine aus dem Kanton Zürich erhält der Verband einen finanziellen Beitrag vom Zürcher Kantonalverband für Sport. Der Schweizerische Modellflugverband unterstützt die Jugendlichen ebenfalls mit einem Anteil an den Modellen. Zudem leisten auch die Händler einen Beitrag, welche die Modelle und das Zubehör zu vergünstigten Konditionen abgeben. Den 14 Jugendlichen im Alter zwischen 12 und 16 Jahren, die dieses Jahr teilnahmen, standen um die 14 Helfer zur Seite, die sie beim Bau und dem Einrichten der Modelle mehr oder weniger tatkräftig unterstützten.

Unterschiedliche Fähigkeiten auf einen Nenner bringen

Die Teilnehmer konnten zwischen drei Modellen wählen, die sie zu vergünstigten Preisen erwerben konnten. So richtet sich der Kursbeitrag nach dem gewählten Modell. Inbegriffen sind Zubehör, Motor und Servos sowie eine einfache Mittagsverpflegung. Sender und Empfänger müssen die Jugendlichen mitbringen. Für den Aufbau des Marabu-Seglers (F5J) und des Kunstflugmodells Mythos 50E (F3A) waren drei Tage vorgesehen. Mit einer Extra 330 stand zum ersten Mal ein «Schaum-Modell» zur Auswahl, dessen Zusammenbau, Fertigstellung und Programmierung sich in nur einem Tag bewältigen liess. Vier Teilnehmer entschieden sich für dieses – auch preiswertere – Modell.

Um den Tag beim Bauen etwas aufzulockern, stand den Jugendlichen auch ein Modellflugsimulator zur Verfügung. Dieser offenbarte bald, dass noch

nicht alle sattelfest im Starten, Fliegen und vor allem Landen mit einem Modellflugzeug sind. Eine Herausforderung für die 12- bis 16-Jährigen stellte auch der Zusammenbau des Seglermodells dar. Beim Leimen von Hölzchen und deren Einbau lernten sie rasch, wie unumgänglich es ist, die vorgegebene Reihenfolge einzuhalten. «Was sie noch nie falsch gemacht haben, können sie noch gar nicht wissen», meint Martin Schneebeili. Die Programmierung der Modelle stellt danach noch eine weitere Herausforderung dar. Jeder Jugendliche muss seine eigene Fernsteuerung mitbringen, was auch die Helfer herausfordert, die sich mehr oder weniger gut mit den unterschiedlichen Marken auskennen.

Raus an die Frühlingssonne

Waren die ersten zweieinhalb Tage zum Bauen, Ausrüsten und Programmieren der Modelle vorgesehen, ging es am Donnerstagnachmittag für alle Teilnehmer zum Modellflugplatz nach Uster. Die Transportlogistik ist hier auch nicht zu unterschätzen bei so vielen Teilnehmern. Unter fachkundiger Anleitung der beiden Trainer Matthias Bossard (Kunstflug) und Andreas Schwerzmann (Segelflug) lernten sie, wie man die Modelle einflegt. Dazu gehört auch das Einstellen des korrekten Schwerpunkts und der Ruderausschläge. Das Einfiegen konnte bei den meisten erfolgreich abgeschlossen werden, obwohl die Bise relativ stark in die Quere gekommen ist. «Ich habe bisher keinen der Jungen beim Spielen mit dem Mobile gesehen», sagt Schneebeili beeindruckt. Auch nicht in der Mittagspause. Das physische «Miteinander etwas erleben» überzeugt offensichtlich auch heute noch.

Das Interview führte Andrea Bolliger



YOUNG SILENT WINGS: PROMOTION DU SPORT CHEZ LES JUNIORS

Le programme de promotion «Young Silent Wings» s'adresse aux jeunes âgés de 12 à 16 ans environ qui savent déjà piloter des modèles réduits d'avions et qui sont membres d'un club d'aéromodélisme. La dernière édition s'est déroulée du 23 au 25 avril 2026 à l'Air Force Center de Dübendorf, avec 14 participants.

Dans le cadre de ce programme de promotion, les jeunes apprennent à monter et à assembler un modèle réduit de planeur ou d'avion de voltige, à le programmer et à le faire voler. Pour cela, ils doivent posséder au moins des compétences de base en pilotage et être membres d'un club d'aéromodélisme affilié à la Fédération suisse d'aéromodélisme. Il y a quelques années, le cours a été redéfini, passant d'un simple passeport vacances/cours de construction à un programme de promotion de la relève dans le domaine sportif. Le cours ne s'arrête pas à la construction et à la mise en vol des modèles. «Ce qui est bien plus important», souligne Martin Schneebeli, «c'est que les participants prennent part aux entraînements suivants et progressent dans l'aéromodélisme.» Cinq à six journées d'entraînement de ce type sont proposées chaque année et organisées par discipline – vol à voile ou voltige –, auxquelles les diplômés des années précédentes peuvent également participer. Il est important que les jeunes se motivent mutuellement et puissent apprendre les uns des autres et en tirer profit.

Soutien aux jeunes

Le stage est organisé par l'Association d'aéromodélisme de la région du nord-est de la Suisse (NOS), principalement à l'intention des jeunes pilotes de la région participant à des compétitions, et se déroule chaque année au printemps, pendant les vacances scolaires zurichoises. Les jeunes d'autres cantons et régions sont toutefois également les bienvenus.

Ainsi, cette année, un jeune pilote d'Obwald et un autre d'Appenzell ont fait le long trajet pour y participer. À l'exception de l'année dernière, où il s'est tenu au Technorama de Winterthur, le cours a toujours lieu à l'Air Force Center de Dübendorf, qui offre également l'infrastructure nécessaire (avions) pour le cours.

Pour les participants et les bénévoles des clubs du canton de Zurich, la fédération reçoit une contribution financière de la Fédération cantonale zurichoise du sport. La Fédération suisse d'aéromodélisme soutient également les jeunes en prenant en charge une partie du coût des modèles réduits. De plus, les revendeurs apportent également leur contribution en fournissant les modèles réduits et les accessoires à des conditions préférentielles. Les 14 jeunes âgés de 12 à 16 ans qui ont participé cette année ont été épaulés par une quinzaine de bénévoles, qui les ont aidés plus ou moins activement à construire et à mettre en place leurs modèles.

Mettre toutes les compétences au même niveau

Les participants avaient le choix entre trois modèles qu'ils pouvaient acheter à prix réduit. Le prix du stage dépend donc du modèle choisi. Sont inclus les accessoires, le moteur et les servomoteurs, ainsi qu'un déjeuner simple. Les jeunes doivent apporter leur émetteur et leur récepteur. Trois jours étaient prévus pour le montage du planeur Marabu (F5J) et du modèle de voltige Mythos 50E (F3A). Avec un Extra 330, un «modèle en mousse» était proposé pour la première fois, dont l'assemblage, la finition et la programmation pouvaient être réalisés en une seule journée. Quatre participants ont opté pour ce modèle, également moins cher. Pour agrémenter un peu la journée consacrée à la construction, les jeunes avaient également à leur disposition un simulateur de vol de modèles réduits. Celui-ci a rapidement révélé que tous ne maîtrisaient pas encore parfaitement le décollage, le vol et surtout l'atterrissage d'un modèle réduit. L'assemblage du modèle de planeur a également constitué un défi pour ces jeunes âgés de 12 à 16 ans. En collant les petites pièces de bois et en les assemblant, ils ont rapidement compris à quel point il était indispensable de respecter l'ordre indiqué. «Ils ne peuvent pas encore savoir ce qu'ils n'ont jamais fait de travers», estime Martin Schneebeli. La programmation des modèles constitue ensuite un autre défi. Chaque adolescent doit apporter sa propre télécommande, ce qui représente également un défi pour les animateurs, qui connaissent plus ou moins bien les différentes marques.

Sortons profiter du soleil printanier

Si les deux premiers jours et demi avaient été consacrés à la construction, à l'équipement et à la programmation des modèles, tous les participants se sont rendus jeudi après-midi au terrain d'aéromodélisme d'Uster. Il ne faut pas non plus sous-estimer la logistique de transport avec un tel nombre de participants. Sous la houlette experte des deux formateurs Matthias Bossard (acrobatie aérienne) et Andreas Schwerzmann (vol à voile), ils ont appris à mettre les modèles en vol. Cela comprend également le réglage du centre de gravité et de la débalement des gouvernes. La mise au point s'est déroulée avec succès pour la plupart d'entre eux, même si la bise a été relativement forte.

«Je n'ai vu aucun des jeunes jouer avec son mobile jusqu'à présent», dit Schneebeli, impressionné. Pas même pendant la pause de midi. Le fait de «vivre une expérience ensemble» de manière physique semble encore convaincre aujourd'hui.

L'interview a été réalisée par Andrea Bolliger

Traduction en français: Sébastien Glauser





2027: 50. MILITKY CUP PFÄFFIKON

8. und 9. Mai 2026, Pfäffikon

Im kommenden Jahr soll die 50. Austragung des Militky Cup gebührend gefeiert werden. 1973 wurde der erste Anlass als «Internationales Elektroflugmeeting» bezeichnet. Kurze Zeit

später erlaubte Fred Militky persönlich, dass das Meeting nach ihm benannt werden darf. Er selber spendierte den Militky-Pokal, der für die interessanteste technische Lösung vergeben werden sollte. 1976 verstarb Fred Militky nach schwerer Krankheit. Die Pokalempfänger waren die verschiedensten Konstrukteure, Modellbauer und -flieger. Dazu gehörten Jugendmodelle, gegenläufige Propellerantriebe, Solarmodelle, Helikopter, Impeller-Jets, Airliner usw. Im Laufe der Zeit ist mit zunehmender Perfektionierung und der damit verbundenen Angleichung der Modelle des Wettkampfsports – insbesondere F5B (früher F3E) – der ursprüngliche Pioniergeist eingeschlafen. Er wurde nach Jahren – siehe Bericht «Senkrechstarter» auf Seite 6 – wieder zum Leben erweckt.

Einladung

Da im Verlauf der über 50 Anlässe zahlreiche Klassen ausprobiert und wieder fallen gelassen wurden, beschränkt sich die Einladung auf die Wettbewerbspiloten der Klasse F3E/F5B der Militky-Cup-Teilnehmer bis ins Jahr 2000. Sie hatten als Vertreter der ersten Elektroflug-WM-



Gehörte zu den ersten Gewinnern: Helmut Schenk.

Klasse (1976) wesentlich zur Entwicklung der Wettbewerbsregeln beigetragen (während später nur noch die Kommas verschoben wurden). Die Teilnehmer der Festgemeinde des 50. Militky Cup werden persönlich eingeladen. Der Festbetrieb soll den ganzen Samstag, 8. Mai, dauern. Wir freuen uns.

Weitere Infos auf: www.silentwings.ch

Emil Giezendanner



Militky Cup in den frühen 90er-Jahren.

Loorholz-Flugtage

1./2. August ab 10.00 Uhr
Modellhelikopter-Flugplatz
Nähe Leuggern-Böttstein
Flugvorführungen von Modell-
helikoptern und Flugzeugen
Mitwirkung von manntrogen-
den Helikoptern
info@loorholz-flugtage.ch
www.swiss-scale-helikopter.ch
www.loorholz-flugtage.ch

Hang-Segelmodellfliegen Zugerberg

IG Albatros Oldtimersegelflug-
zeuge, 6. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

3. Seglerschlepptreffen

Freies Fliegen unter Gleichge-
sinnten, 15. August, Rohrbach
sekretar@mgrohrbach
clubdesk.com
www.mgrohrbach.ch

Modellflugtage «no limit»

22./23. August, Langenthal
Modellflugplatz Weier
sekretariat@mg-la.ch
https://mg-la.ch/

Schleppfliegen Oberkulm

IG Albatros Oldtimersegelflug-
zeuge, 22. August
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Internat. Scale-/ Semi-Scale-Cup Fesselflug

Kat. F4B Sache FAI, F4B
Semi-Scale National
22./23. August, 4227 Büsserach,
Fesselfluganlage Schwalbennest
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Sportflyers 2026 Riggis- berg

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

3D-Print & Fly Riggisberg

Der Event für 3D-gedruckte
Flugzeuge, 5. September,
Modellflugplatz MG Riggisberg
Daniela.schmitter@bluewin.ch
https://www.mg-riggisberg.ch/
3d_print_fly_riggisberg

Schaufliegen Signau

Modellfluggruppe Signau,
Steinen, Sonntag, 6. September
Niklaus Huggler,
niklaus_huggler@hotmail.com
www.mg-signau.ch

Schaufliegen Liechten- stein

Sonntag, 6. September,
Flugplatz Benden LIE
www.mfgl.li

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

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

Scale-Helitreffen im Loorholz

12. September, 09.00–17.00 Uhr,
Modellhelikopter-Flugplatz

Nähe Leuggern – Böttstein
Für jeden Liebhaber von vor-
bildgetreuen Helikoptermodel-
len «aller Grössen».
Anfänger und Spitzenpiloten.
swiss-scale-helikopter.ch
Anton Laube, 5274 Mettau
nfo@loorholz-flugtage.ch
www.swiss-scale-helikopter.ch
www.loorholz-flugtage.ch

Jets im Zürcher Oberland

Meeting mit Elektro-Jets Flugplatz Pfäffikon ZH

Samstag, 22. August ab 10 Uhr

Reservdatum: 29.08.

Online Anmeldungen bis spätestens 16.08.2026
https://mfvp.ch/



85 JAHRE MODELLFLUGGRUPPE GRENCHE MODELLFLUGTAG

WANN:
SONNTAG
20.09.2026

ZEIT:
10.00 BIS
18.00 UHR
1H LÄNGER WEGEN
JUBILÄUM!

ORT:
FLUGHAFEN
GRENCHE

**MIT
FESTWIRTSCHAFT!**

ZU SEHEN GIBT ES:
★ JETS
★ WARBS
★ SEGELFLUGZEUGE
★ HELIKOPTER

WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH!

Modellflugtag 2022

20. & 21. August

55

Jahre Modellfluggruppe
Diessenhofen & Weindorf

Spass und Aktion für die ganze Familie
www.mg-diessenhofen.ch

16. Open Fly-in/Sternmotor- und Warbird-Treffen

Offenes Fliegen mit Showacts
Samstag, 12., bis Sonntag,
13. September, Modellflugplatz
Gäu, CH-4625 Oberbuchsitzen
Kontakt: Roger Soom
www.mfvgaueu.ch

Schweizer Meisterschaft Fesselflug F2B Aerobatics

Kat. F2B Aerobatics
19./20. September,
4227 Büsserach, Fesselflug-
anlage Schwalbennest
ursula.borer-brun@bluewin.ch
www.fesselflug.ch

Internationaler F5B Multitask Elektro-Gliders

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

Flugtag Modellfluggruppe Grenchen

20. September, Airport Gren-
chen, Grenchen
Raphael Wolf,
www.mg-grenchen.ch

Hang-Segelmodellfliegen Herrendürren

IG Albatros Oldtimersegelflug-
zeuge, 27. September
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Hochstart-Treffen Gheid

IG Albatros Oldtimersegelflug-
zeuge, 11. Oktober
www.igalbatros.ch
Anmeldung:
i.g.albatros@bluewin.ch

Militky Cup F5J nachholen

FAI World Cup/Contest Eurotour
Sonntag, 11. Oktober, Flugplatz
der MG Hinwil
www.silentwings.ch
ebi.giezendanner@bluewin.ch

Modellflug Symposium 2026

12. Dezember, Technorama
Winterthur
www.modellflug-nos.ch



REGION NOS – EIN ZENTRUM DES ELEKTROFLUGS

Was die Berner im Freiflug und die Breitenbacher im Fesselflug sind, ist der NOS im Elektroflug. Mit fünf Weltmeister- und zwei Europameistertiteln in der Kategorie F5B – die allesamt von Mitgliedern von NOS-Vereinen erkämpft wurden – ist doch einiges erreicht worden. Dass solche Erfolge sich nicht in alle Zukunft wiederholen werden, ist wohl klar. Unter anderem auch aus diesem Grund werden mit Young SilentWings Juniorinnen und Junioren gründlich in den Elektrosegelflugsport eingeführt. Mit dem flugfertigen Ausrüsten des E-Seglers «Marabu» und weiteren geleiteten Trainings auf verschiedenen Flugplätzen wird an einer seriösen Nachwuchsförderung gearbeitet. Keine leichte Aufgabe, Jugendliche aus verschiedenen Gegenden für einen halben Tag auf den Flugplatz zu locken. Trotzdem bleiben die Verantwortlichen dran. Die E-Flug-Fachleute des NOS können für technische Fragen kontaktiert werden.

Training und Beratung: RC-Elektrosegelmodelle

Andy Schwerzmann, Präsident Region NOS, Bau- und Trainingsleiter:
a.schwerzmann@bluewin.ch

Remo Frattini, Leiter Sport im NOS und zweifacher F5B-Weltmeister:
illusion@freesurf.ch

Nächste Termine

22. August Meeting Elektrojets Pfäffikon ZH
19. September FAI-World Cup F5B, MG Gossau ZH
11. Oktober FAI World Cup F5J, Flugplatz MG Hinwil (vom Militky Cup nachgeholt)



WEISCH, WAS I MEINE IM LAND DES LÄCHELNS

Liebe Modellfliegerinnen und Modellflieger

Gemeint ist diesmal nicht die Operette von Franz Lehár. Mich stört, dass man in Politik und Gesellschaft zu oft echte Probleme mit einem «unechten» Lächeln abtut. Auch das Lächeln auf den Wahlplakaten wirkt nicht immer vertrauenserweckend. Die Krawatte ist verschwunden, aber das Lächeln geblieben. Selbst nach zweistündigen Versuchen vor dem Spiegel ist es mir nicht gelungen, das standardisierte Lächeln nur annähernd nachahmen zu können. Auch in der mehrstufigen Organisation von uns Aviatikern wird berechnete Kritik oftmals mit Lächeln quittiert. Denn eigentlich sind wir harmoniesüchtig und dulden viel zu oft Halbhatziges. Dagegen ist nichts Grundsätzliches einzuwenden.

Doch irgendwann müssen wir die Probleme beim Namen nennen. Das sind nicht ganz einfache Situationen. Wenn Amtsträger spüren, dass da jemand an ihrem Lack zu kratzen versucht, haben noch so diplomatische Kritiker einen schweren Stand. Sie ziehen den Kopf ein, nicht ohne ein gequältes

Lächeln. Verhandlungen mit Behörden will ich hier ganz besonders erwähnen. «Sind ja alle so nett ...» (Franz Hohler). Aber es gibt keine Fortschritte. Beide Parteien lächeln freundlich, ohne unserem Verhandlungsziel auch nur ein bisschen näher zu kommen. Hier gilt es, Ruhe zu bewahren, die Forderungen klar zu positionieren und das – falls nötig – bis in höchste Instanzen unseres politischen Systems zu tragen. In Neuhochdeutsch könnte das etwa mit «political bargaining» bezeichnet werden. Könnte gut sein, dass da und dort das Lächeln fehlen wird oder einfriert. Ich wünsche uns für jeden Kampf gegen hoffentlich nicht kommende Unannehmlichkeiten viel Glück.

Freundliche Grüsse
Emil Ch. Giezendanner

Wer sich nicht wehrt, hat
schon verloren.

redaktion@modellflugsport.ch

Herausgeber

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

MFS-Redaktions-Team

Regional-Redaktoren

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

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

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

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

<https://www.modellflugsport.ch>



www.modellflug.ch

Offizielles Organ des Schweizerischen
Modellflugverbandes (SMV)

Organo ufficiale della Federazione
svizzera di Aeromodellismo (FSAM)

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

c/o Aero Club der Schweiz

Aero Club der Schweiz AeCS

Schw. Modellflugverband
Mitgliederverwaltung
Maihofstrasse 76
6006 Luzern

Anzeigenverkauf

Galliedia Fachmedien AG
Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil
Markus Haas, T 044 928 56 53
modellflugsport@galliedia.ch
WEMF/SW-beglaubigt, 7456 Expl.

Redaktionsschluss: 20. August

Nr. 5/2026, September/Oktober

Herstellung

Galliedia Print AG

Erscheinungsdatum

Nr. 5/2026, September/Oktober
1. Oktober

Anzeigenschluss

Nr. 5/2026, September/Oktober
Anzeigenschluss: 28. August

Redaktionsleiter

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

Redaktionsleiter Stv.

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

Abonnemente

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

Jahresabo Ausland CHF 60.–
Einzelhefte CHF 8.60
inkl. MwSt./TVA

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





Wieser Modellbau GmbH

Die Welt des Modellbaus entdecken / Découvrir le monde des modèles réduits

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



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

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

www.wiesermodell.ch



www.JetCat.de



JetCat
P190-PRO-S
190 N
Art.-Nr. 71115-0200

JetCat
P250-PRO-S-V2
250 N
Art.-Nr. 81152-0280

JetCat
P350-PRO-S
350 N
Art.-Nr. 71153-0300

NEU mit Brushless-Fuel Pump



JetCat
P150-RX-BL
150 N
Art.-Nr. 71151-0050

JetCat
P130-RX-BL
130 N
Art.-Nr. 71151-0010

NERIOX REPARIEREN. WEITERFLIEGEN.

Sekundenkleber NERIOX Universal

Schnell. Stark. Universell.
Für Werkstatt und Flugplatz.

SEKUNDEN-
SCHNELL
AUSHÄRTEND



**STARKE
VERBINDUNG**
Hohe Festigkeiten
auf vielen Materialien



**UNIVERSELL
EINSETZBAR**
Für Metall, Kunststoff,
Gummi, Leder, Holz,
Keramik u.v.m.



**SCHNELL &
ZUVERLÄSSIG**
Ideal für schnelle
Reparaturen am
Modell und mehr



**PRAKTISCHE
DOSIERSPITZE**
Für präzises und
sauberes Arbeiten

✓ **KLEBEN. WARTEN. WEITERFLIEGEN.** Der universelle Sekundenkleber für schnelle und starke Reparaturen – am Flugplatz und in der Werkstatt.



toolster.ch
Und los geht's.



Toolster.ch