

FESSELFUG-WM

ZU BESUCH BEIM FESSELFUG-PAPST IN DER LORRAINE

VOM 28. JULI BIS 4. AUGUST FANDEN DIE WELTMEISTERSCHAFTEN IM FESSELFUG in Landres (Frankreich) statt. Wir Fesselflieger sind – was Luxus und Länder anbetrifft – nicht gerade als bevorzugt zu bezeichnen, begrüßen es aber sehr, wenn vor und nach dem Bankett wenigstens eine Dixi-Toilette zur Verfügung steht. Nicht so in Frankreich! Die französischen Kollegen sind seit Jahren für perfekt organisierte und durchgeführte Welt- und Europameisterschaften bekannt. Eines der schönsten Fesselfluggelände Europas, wenn nicht das schönste überhaupt, liegt im Nordosten Frankreichs. Metz, Nancy und Bar-le-Duc sind die größten Städte in der Nähe; Longwy, Marville und Blenod sind fast jedem Fesselflieger ein Begriff. Von Köln aus ist die Fahrstrecke mit rund 230 km angenehm kurz und durch die Eiffel schön zu fahren.

Mit Fesselflug-„Gelände“ meine ich eine ehemalige Industriebrache, die seit langer Zeit von den ansässigen Fesselfliegern benutzt und im Laufe der letzten Jahre zum Modellflugplatz umfunktioniert wurde. Das Gebiet um Landres wird größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Die Bevölkerung hat durch das große Sterben der Erzindustrie, die Schließungen in der Kohleförderung und den damit verbundenen Arbeitsplatzverlusten sehr gelitten. Insgesamt scheint es so, dass sich die Lage in der Lorraine verbessert hat – es wäre diesen Menschen sehr zu wünschen. Freundlichkeit und Verständnis, speziell für uns Fesselflieger, sind dort keine fremden Begriffe.

Als „Motor“ dieser WM muss Jean Paul Perret genannt werden, der nicht nur als Teamrace-Weltmeister Karriere gemacht, sondern in den letzten Jahrzehnten dem französischen Modellflug und dem Fesselflug in dieser Region einen Riesenschub verpasst hat. Die WM wurde unter der Schirmherrschaft des Französischen Aeroclubs (www.mem.asso.fr) unter der Fahne der FAI (www.fai.org) und unter aktiver Mithilfe von etwa 80 Modellfliegern beispielhaft organisiert und durchgeführt. Helfer und Helferinnen, auch aus den benachbarten Ländern, standen zur Verfügung und machten einen tollen Job. Die Kreispläne wurden zum Teil unter erheblichem Aufwand restauriert oder gar erneuert. Ein richtiges Fesselflugstadion mit Clubhaus, Toiletten- und Duschanlagen, Verpflegungszelten, Getränkeständen, Würstchen-, Crepe- und Kaffeeverkauf bot den idealen Background für die WM. Dazu gesellten sich für Zeltbewohner mehrere große Campingflächen mit sanitären Einrichtungen. Während zur Zeit der letzten WM in Landres im Jahre 2000 der Himmel alle Schluken öffnete und für unangenehme Schlammbäder sorgte, war es in diesem Jahr sehr ausgefallen, sonnig, leicht windig und manchmal kamen auch ein paar Regentropfen vom Himmel.

Für die Klassen F2A (Geschwindigkeit) und F2C (Mannschaftsrennen) leisteten sich die Organisatoren den Komfort einer computergesteuerten elektronischen Messanlage, die sogar dazu in der Lage war, einzelne Speedrunden blitzschnell zu analysieren und Schnittwertungen anzuzeigen. So konnten die Mannschaftsrenner live miterleben, wie schnell ihre Runden waren. Am Clubhaus wurden am Monitor schnellstens die neuesten Ergebnisse bekannt gegeben und eine regionale große Zeitung sorgte für beste Information der Leserschaft. Für die Klasse F2B (Acrobatic) standen zwei Flugkreise zur Verfügung, eine Betonpiste sowie eine Grasfläche, die im Wechsel benutzt wurden. Die Fuchsjäger (F2D – Combat) durften sich auf einer großen Rasenfläche austoben. Jeder Bereich verfügte über Vorbereitungsflächen, auf denen die aufgerufenen Piloten ihre Modelle bis zum Wertungsflug abstellen konnten. Auch für die Sicherheit wurde eine Menge getan: alle Jurymitglieder in Combat und Teamrace wurden durch ein weiteres Schutzgitter im Flugbereich behütet. Im Speedkreis gab es für die Helfer einen Schutzbereich. Steuerreinen und -richtungen kontrollierten die Helfer sehr intensiv und genau auf richtige Dicke und Stabilität – und zwar für alle geflogenen Klassen.

Aber nicht nur modellfliegerisch ging in Landres die Post ab: Abends spielten in einer offenen Halle Musikgruppen aus allen Bereichen. Jeden Tag standen ein bis zwei weitere gute Bands auf dem



Die Kunstflugmodelle sind echte Schönheiten und sehr aufwändig lackiert

01



01 Action beim Combat: Laura Leino aus Finnland ist eine Killer-Biene mit Charme **02** Richie Kommelers Modell. Der 8. Platz im Kunstflug ist ein Superergebnis **03** Combat-Modelle müssen viel aushalten und sind superstabil aufgebaut

02



03



Programmi. Es gab wirklich nichts zu meckern; wie schon angemerkt: verwöhnt wurden wir Fesselflieger nur selten auf diesen Großveranstaltungen.

Die Länder des ehemaligen Ostblocks stellen immer noch mit Abstand die meisten Fesselflieger, verständlich, wenn man bedenkt, dass die Kreisfliegerei dort weiterhin sehr beliebt ist. Ein enormes Know-how in Bezug auf Motoren, Modellkonstruktionen und Zubehör kommt aus diesen Ländern und kann zu entsprechenden Preisen von interessierten Modellfliegern genutzt werden. Nur gewinnen muss der qualifizierte, fesselfliegende Pilot nur selbst.

Ein Novum bei der WM war die Ausschreibung einer Fesselflugklasse, die normalerweise nur selten dort anzutreffen ist und auch in Landes nur inoffiziell geflogen wurde. Es handelt sich um eine Flugzeugträger-Simulation, bei der ein Spezialmodell mit Fanghaken auf einem Träger-Deck landet, aber vor der Landung noch einige Spezialprüfungen wie Langsamflug in einem bestimmten Anstellwinkel, Speedflug etc. durchführen muss. Wenn das Deck nicht getroffen wird, handelt es sich um eine „Wasserlandung“. Eine sehr interessante und publikumswirksame Vorführung, die Fesselflug mal von einer anderen Seite zeigt. Eine internationale Beteiligung sorgte immer wieder für fantastische Landungen, spektakuläre „Taubhungen“ und interessante Modelle, die den existierenden Carrier-Flugzeuge irgendwie vorbildgetreu nachempfunden waren.

Ansonsten handelte es sich – wie vorher beschrieben – um die vier FAI-Klassen des Fesselfluges. Eine weitere FAI-Fesselflugspezialität, die vorbildgetreue Fesselflugzeuge (F4B) wird leider nur selten in so ein Großereignis eingebettet und meist mit den RC-gesteuerten Scale-Modellen auf WM und EM geflogen. Vielleicht ändert sich das irgendwann. Es wäre schön, wenn alle Fesselflugklassen gemeinsam geflogen werden könnten.

F2A – Speed

Diese – nur noch asymmetrisch konstruierten – Modelle müssen neun schnelle Runden bei einer Steuerleinlänge von 17,69 Meter fliegen. Das entspricht genau einem Kilometer. Die Wertung kommt erst dann zustande, wenn der Pilot den Griff in die Gabel eines drehbaren Pylons legt. Das tut dieser aber erst dann, wenn auch der Motor eine

gute, beziehungsweise volle Leistung erbringt. Funktioniert das nicht, kann er in drei offiziellen Durchgängen nach bestimmten Regeln die Wertung abbrechen und jeweils einen neuen Versuch wagen. Zugehört wird das Flugmodell erst, wenn der Motor genau „ausgelert“ (der Hubraum darf 2,5 ccm nicht überschreiten) ist, die Steuereinrichtung dem mehrfachen Modellgewicht entsprechend abgezogen wird und alle FAI-Vorschriften erfüllt sind. Der Treibstoff darf nur aus Methanol und Rizinusöl (80/20 Prozent) bestehen und nicht „gedopt“ sein. Spitzenmäßig ist die eben erwähnte Messanlage, Stoppuhrenwertungen sind nicht mehr exakt genug und der Computereinsatz bewies, wie man es machen muss, um die „Spreu vom Weizen“ zu trennen.

Der Weltmeister, Louis Parramon aus Spanien, lag mit 296,3 km/h nur 0,3 km/h vor dem Vize, dem Ungarn Sandor Kalmar mit 296 km/h und dem Italiener Luca Grossi mit 295,9 km/h. Die ersten zehn Wertungen lagen alle knapp um die 295 km/h; im Training wurden wiederholt auch 300 km/h oder leicht mehr geflogen. Das Quäntchen Pech sorgte dann eben dafür, dass diese Leistung in der Wertung nicht wiederholt werden konnte. Jugendweltmeister wurde der Österreicher Maximilian Marksteiner vor Carl Lickfeld (USA) und Leonid Turin (RUS). Mannschaftsweltmeister wurde England vor Ungarn und Italien.

Die deutsche Mannschaft, bestehend aus Peter Gründel und Frau Katja (Ritter) sowie Norbert Schmitz, konnte ihr Leistungsniveau nicht bewahren. Pech auf der ganzen Linie. Deutschland hat lange Zeit die Europa- und Weltmeisterschaften in Speed gewonnen.

F2B – Acrobatic

Die Bilder von Kunstflugmodellen in diesem Artikel sprechen für sich: herrliche Modelle in Topplackierungen, dazu unglaubliche Flugelgeschafften. Das FAI-Programm gibt es vor: Sauberer Start, Wingover, Loops, Rückenflug, Achterfiguren, Rechteckfiguren, Dreiecke, Sanduhr, Kleeblatt etc. – bewertet wird alles gerichteweise auch die zur Farbgebung des Modells passende Pilotenkleidung) von einer ganz genau hinschauenden und erfahrenen Jury. Jeder Wackler, jeder Hüpfen bei der Landung, jede nicht im Schnittpunkt liegende Figur und jede Unsauberkeit in der Flugaufführung zieht unbarmerzig Punkteabzüge nach sich. Die Motoren (meistens Zwei- und einige Viertakter ab 7,5 com) sind noch ganz und gäbe im Fesselflug, aber die Elektromotoren sind gewaltig auf dem Vormarsch. Wenn diese Technik von den Kinderkrankheiten befreit ist, steht dem Einsatz nichts mehr im Wege. Die ersten Erfahrungen sind vielversprechend und machen Mut zu mehr!

Weltmeister wurde der Amerikaner David Fitzgerald, gefolgt von Igor Burger (SVR) und Xingping Hang (China). Richard Kommeier, einer der deutschen Spitzenpiloten, errang einen hervorragenden zehnten Platz. Uwe Degener, ein begnadeter Designer in graphi-



01 Einer landet, einer startet und der dritte fliegt – eine kritische Situation im Teamrace 02 Leicht und vor allem schnell müssen Teamrace-Modelle sein 03 Carrier Deck: Sauber gelandet und nicht „ins Wasser“ gefallen 04 Combat-Weltmeister Stas und der Autor, Beide sind seit vielen Jahren befreundet. 05 Das Combat-Hauptmodell wird startfertig gemacht 06 Ein guter Mechaniker benötigt einen „Atemzug“, um die Modelle zu tanken und den Motor wieder anzuwerfen

schar Gestaltung und Lackierung seiner Flugzeuge, belegte den 25. Platz. Michael Feger, der kurzfristig Christoph Holtermann ersetzen musste, ackerte sich auf Platz 81 vor. Unser Junior Cornelius Gehrig zerschmiss zwar sein Hauptmodell, erreichte aber trotzdem den 12. Platz in der Jugendwertung. Juniorenweltmeister wurde Maurizio Milani (Italien) vor Marco Valera (Italien) und Ronghao Geng (China). Mannschaftsweltmeister wurden die USA vor China und der Slowakei.

F2C – Teamrace

Neben Speed ist Mannschaftsrennen eine der technischen Klassen, die erfolgsausgerichtet nur mit hohem Aufwand betrieben werden können. Eine der wichtigsten Voraussetzungen ist ein konditionell top-fitter Pilot, der im Rennen die Start- und Landetechniken, aber natürlich auch Dinge wie Überholvorgänge und kritische Situationen im wahrsten Sinne des Wortes „im Griff“ hat und darüber hinaus über ein großes Maß an Gelassenheit, beziehungsweise Übersicht verfügen muss. Sieht man sich ein solches Rennen an, das immerhin über 100, im Finale sogar über 200 Runden geht (entspricht 10 bzw. 20 Kilometer Flugstrecke bei einer Steuerflügelspannweite von 15,92 m), dann weiß jeder, wovon hier die Rede ist. Das ist Hochleistungs-Sport im engsten Sinne des Begriffs. Beim geringsten Fehler droht die Disqualifikation oder der Verlust des Modells durch Zerstörung. Regeln und Jury sind eben hart.

Ein guter Mechaniker benötigt einen „Atemzug“, um die erforderlichen Pitstops zum Auftanken und Anwerfen des Motors zu bewältigen. Auf 100 Runden sind oft drei Pitstops nötig, der Pilot kann den Motor mittels einer Spezialmechanik abstellen und seinem Mechaniker geradezu in „die Hände“ landen. Im Finale sind die Tankstopps entsprechend zahlreicher. Der Schmiermaxe verfügt über eine Auftankvorrichtung (Druckbehälter am Arm und ein Fingerring, passend für ein Gegenstück am Tank) und kann so blitzschnell das Modell auftanken und wieder ins Rennen schicken. Rutscht das Modell beim Fangen aus der Hand und rollt in den Flugkreis, so ist das Rennen für das betroffene Team beendet. Die Modelle sind mit 2,5-cm-Dieselmotoren bestückt.

Das WM-Finale war schlichtweg eine Sensation. Durch ein selbstverursachtes Missgeschick (Pilotenbehinderung im Pilotenkreis) schieden beide favorisierten französischen Teams (Ougen/Surugue, Vize-WM und Surugue/Surugue, 3. Platz) aus, mussten Australien (Team Simons/Potter) den Pokal sowie den WM-Titel überlassen und zusehen, wie dieses Team unbeindruckt einen neuen Weltrekord (6:13,2 Minuten) aufstellte. Auch hier Pech auf der ganzen Linie, aber das ist eben Wettbewerb. Die deutschen Teams Leupold/Engler und Richter/Teterjukov belegten die Plätze 33 und 37 – nicht schlecht, aber auch nicht zufriedenstellend für beide Teams. Juniorenweltmeister wurde ein junges Team aus der Ukraine (Savchenko/Vronskyy) vor Flander/Szasc (Ungarn) und Wong/Goh (Singapur) nach einem sehr spannenden Teamrace-Finale. Mannschaftsweltmeister wurde Frankreich vor Russland und Australien.

F2D – Combat

Ich wage ja immer wieder die Behauptung, dass das publikumswirksame Potential dieser Wettbewerbsklasse enorm ist – die Teamracer werden wahrscheinlich Einspruch erheben. Jeweils zwei Piloten fliegen gegeneinander und versuchen ihr Punktekonto aufzufüllen, in dem sie sich gegenseitig innerhalb von vier Minuten einen an das Modell gehängten Papierschwanz von drei Metern Länge in möglichst kurzen Stücken abschneiden. Diese Arbeit sollte der Propeller erledigen, aber Schritte durch die Leinen oder

den Flügel gehören zur Tagesordnung und werden meist gewertet. Bodenzeiten durch Zusammenstöße oder Abstürze, durch schlechte Mechanikerarbeit oder technische Probleme verringern natürlich die Punkte. Gewinner ist, wer nach vier spannenden, hochkonzentrierten und schweißtreibenden Minuten die höchste Punktzahl erkämpft hat. Jeder Pilot fängt mit zwei „Leben“ an; wenn diese verbraucht sind, kann er einpacken. Ein Reservemodell für jede Jagd ist einsetzbar, maximal zwei Mechaniker runden das Team ab. Die Regeln sind sehr streng und werden – wie beim Teamracing – durch eine Jury überwacht und gehandelt. Ein so genannter „Circle-Marshall“ sitzt im Pilotenkreis und beobachtet die sich abrackern den Jungs und Mädels auf das Genaueste.

Weltmeister wurde der Moldavier Stanislav Kulatchin und Vize Aleksander Pokorsky (Ukraine), der gleichzeitig Junioren-Weltmeister wurde. Es hätte nicht viel gefehlt und Aleksander wäre mit einer Doppelweltmeisterschaft in der Tasche zurück in die Ukraine gefahren. Stas war übrigens sein Combat-Lehrer. Stas Kulatchin ist ein sehr sympathischer, ruhiger und gelassener Pilot, der aber mit unglaublicher Erfahrung und einer Prise Schlitzohrigkeit aufwarten kann. Er ist in meinen Augen der Gewinner dieser Weltmeisterschaft, hochverdient und fair ausgefallen. Gratulation! Den undankbaren dritten Platz belegte Igor Dementiev (Moldavien) nach seinem superspannenden Fuchsjagen. Die deutsche Combatmannschaft mit Lothar Hentschel (Platz 31), Marat Bukin (Platz 43) und André Horst (Platz 67) brachte insgesamt gesehen gute Einzelleistungen, vermisste aber das typische Quäntchen Glück für mehr Erfolg. Junioren-Weltmeister wurde Aleksander Pokorsky vor Artam Markov (Russland) und Jussi Fors (Finnland). Die Mannschafts-Wertung ging an die Ukraine vor Moldavien und Russland.

01 02



02

CURRENT FLIGHT		LAP	
PLACE	N	COUNTRY	BEST FLIGHT
1	A	ESP	
2	A	ESP	295.9
3	A 2	FIN	
4	A 5	GER	294.7
5	A	GER	
6	A	GER	292.9
7	A 2	FIN	
8	A 4	GER	291.5
9	A	GER	
10	A	GER	290.9

03



01 Louis Parramon aus Spanien ist der neue Speed-Weltmeister 02 Die Speed-Zeitmessung erfolgte auf der WM natürlich elektronisch 03 „Attraktives Belegprogramm“

AM ABEND DES LETZTEN TAGES trafen sich alle Teilnehmer, Helfer und Organisatoren bei einem „pompfortionösen“ Superbankett – ein sehr gelungener Abschluss dieser weltmeisterlichen Festsflugwoche. Die Franzosen haben eine beeindruckende Weltmeisterschaft hingezaubert, sehr erlebnisreich, spannend und atmosphärisch ein absolutes Highlight, an dem sich die nächsten Ausrichter messen lassen müssen. Die Zeiten der Maisfeldtoiletten sind wohl endgültig vorbei.

Axel Jungherz