

Freiflug-Europameisterschaft 2010 in Vize/Türkei

Auf dem relativ schmalen Landstreifen zwischen Schwarzen Meer und Marmaris Meer exakt in der Gegend um Lüleburgaz und Vize fanden heuer die Freiflugeuropameisterschaften in den Klassen F1A/B/C statt. Unsere Befürchtungen, dass es zwischen den beiden Meeren eigentlich nur immer windig sein kann wurden bei weitem übertroffen. Mehr noch, an allen offiziellen Trainingstagen war durch den extrem böigen Wind jeder Start mit hohem Risiko verbunden, und manches hoffnungsvolle Modell wurde schon vor der Europameisterschaft erfolgreich verschrottet. Dazu noch Tagestemperaturen um die 45 Grad im Schatten, ergaben einen schwierigen anatolischen Mix, den es zu bestehen gab, wollte man Europameister werden.

Unser kleines Team war bis auf Reinhard Truppe, der eigene Wege ging, im Hotel Gurbüz mitten in Lüleburgaz untergebracht. Das Handling mit den Modellkisten war schwierig, da wir nur kurz vor dem Hotel halten durften um diese aus- bzw. einzuladen. Jeden Tag hatten wir eine Strecke von ca. 45 Kilometer zum Fluggelände vor uns, die mit einer Fahrtzeit von ca. 1 Stunde zu bewältigen war. Schlaglöcher und kilometerlange Schotterpassagen drückten den Schnitt entsprechend hinunter.



Bild 1: Fluggelände bei Vize

Das Fluggelände selbst war riesig, aber leider im Hinterland auch ein wenig hügelig, was auf den ersten Blick jedoch kaum ersichtlich war. Dadurch wurde die Orientierung bei der Rückholung der Modelle erschwert. Schon beim traditionellen Vorbewerb, dem Anatolien Cup 2010 machten alle angereisten Nationen die gleichen Erfahrungen. Reinhard Truppe konnte diesen Wettbewerb in der Klasse F1C mit einem mäßigen Krafftflugstart, aber einer hervorragenden anschließenden Gleitleistung im ersten Fly Off gewinnen. Unser F1A Pilot Helmut Fuß landete im Mittelfeld.

Der Informationsfluss seitens der Organisation war noch sehr verbesserungsfähig. Ein Aushang über die nächsten Aktionen war zwar vorhanden, aber leider nicht in allen Hotels verfügbar, sondern nur im Zentral-Hotel Egiz (an der Rückseite der Türe zum Bauprüfungsraum). Bei vielen Anfragen an den Veranstalter zeigten sich die vielen Helfer zwar immer sehr engagiert, aber es fand sich keine kompetente Person für eine entsprechende Auskunft. „Versuchen sie es im Internet auf der Homepage!“ wurde uns einige Male mitgeteilt. Letztendlich bezogen wir dann die benötigten Infos direkt von unserem österreichischen Jurymitglied Wilhelm Kamp oder durch

entsprechende Fragen bei befreundeten Teammanagern. Das war's dann aber auch schon mit der Kritik, die restlichen Details waren sehr gut und erfreulich.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten fanden auf dem Hauptplatz von Lüleburgaz statt. Die Teilnehmer gingen im Konvoi vom Hotel Egiz, ein wenig außerhalb der Stadt gelegen, fahenschwingend, marschierend durch die Stadt zum Hauptplatz und versammelten sich im Halbkreis um die Veranstaltungsbühne, die stimmungsvoll in einem Brunnen errichtet wurde.



Bild 2: Eröffnung der Europameisterschaft 2010

Nach diversen Ansprachen und Festreden vom Bürgermeister der Stadt sowie prominenten Funktionären des Gastgebers erklärte Ian Kaynes (FAI) am Ende seiner Rede die Europameisterschaft für eröffnet.

Der erste Pflichtevent für das österreichische Team war gleich am nächsten Vormittag die Bauprüfung.



Bild 3: Bauprüfung im Veranstaltungssaal von Hotel Egiz

Vom Veranstalter wurde für jeden Piloten ein Bogen mit je 4-mal 3 Stück Barcode-Etiketten vorbereitet, welche auf die einzucheckenden Modelle geklebt wurden. Mit dem anschließenden Scansvorgang wurden die Modelle schließlich registriert und vom Piloten auf einem schönen Ausdruck (mit Landesflagge und Passbild) überprüft und unterschrieben. Aus technischer Sicht wurden die Modelle noch nicht geprüft, was den Ablauf wesentlich beschleunigte.



Bild 4: Detailansichten von der Bauprüfung

Am Trainingstag frischte der Wind noch einmal auf und es war nicht weiter überraschend, dass kein Teilnehmer seine Modelle bei einem Probeflug riskierte. So startete die Europameisterschaft am Dienstag in der Früh mit der Klasse F1C. Der Wind war erfreulicherweise weniger geworden frischte aber unter Tags wieder kräftig auf. 44 Piloten stellten sich der Herausforderung alle Grunddurchgänge mit der Maximalzeit von 180 Sekunden bzw. 240 in der ersten Runde zu überstehen. Reinhard Truppe hatte wie eigentlich immer bei großen Wettbewerben mehr mit seinem schrägen Abwurf, als mit den Verhältnissen zu kämpfen. Trotzdem gelang es ihm mit ein wenig Glück (im fünften Durchgang lag sein Modell nach 181 Sekunden am Boden) mit 11 weiteren Piloten in das Fly Off zu gelangen. Die in der ersten Runde geforderte Flugzeit von 5 Minuten wurde von 4 Piloten erreicht, unter ihnen auch relativ souverän unser Reinhard Truppe.



In der nächsten Runde wurden schließlich 7 Minuten gefordert, was letztendlich von keinem Modell mehr erreicht wurde. Evgeny Verbitzky (Ukr) erreichte schließlich seinen 7. Europameistertitel mit einer Flugzeit von 363 Sekunden. Tarik Jusufbasic (Bos) 358 Sekunden und Leonid Yakovenko (Rus) 352 Sekunden kamen noch unter die ersten 3.

Bild 5: Reinhard Truppe vor dem letzten Fly Off



Bild 6: Tarek Yusufbasic (2.er), Evgeny Verbitzky (Europameister), Leonid Yakovenko (3er)

Für Reinhard blieb leider nur mehr der undankbare 4. Platz mit immerhin 345 Sekunden. Die Mannschaftswertung konnte Italien für sich entscheiden, zweiter wurde Russland vor Polen.

Am nächsten Tag hatten wir mit Harald Meusburger in der Klasse F1B leider nur einen Vertreter der österreichischen Farben am Start, der gegen 67 Teilnehmer zu kämpfen hatte. Aber leider bereits im ersten Grunddurchgang schaffte sein sehr schnell fliegendes Modell nicht die geforderten 240 Sekunden und konnte danach nur Schadensbegrenzung betreiben. Leider gelang auch das nicht nach Wunsch, da ihm der wiederum immer stärker werdende Wind schwer zu schaffen machte und seine Modelle entsprechend aufarbeitete. Letztlich gewann Harald den 64. Platz und die Erkenntnis, das in Österreich bei diesen Bedingungen nicht mehr trainiert werden kann, da die zur Verfügung stehenden Fluggelände einfach nicht mehr groß genug sind. 27 Teilnehmer erreichten mit ihren Gummimotorbetriebenen Modelle das erste Fly Off, von denen wiederum 9 Piloten für das alles entscheidende 7 Minuten Fly Off übrig blieben.



Victors Rosonoks (LAT) setzte sich in diesem Stechen verdient durch und erreichte mit 408 Sekunden den Europameistertitel vor Marian Popescu (ROM) 320 Sec. und Paul Coutineau (FRA) mit 299 Sekunden Flugzeit.

In der Mannschaft triumphierten die Tschechische Republik vor der Schweiz und Russland.

Bild 7: Die Sieger in der Klasse F1B

Gott sei Dank wurde am Donnerstag der Reservetag für einen Tag Pause genutzt, damit sich die Rückholmannschaften wieder ein wenig regenerieren konnten. Gerade an diesem Tag wurden dann die höchsten Windgeschwindigkeiten der ganzen Woche gemessen. Leider war auch an diesem Tag nicht an effizientes Training zu denken.

Der F1A Tag begann fast windstill und mit optimalen Bedingungen. Daher konnten die letzten Vorbereitungen in aller Ruhe getroffen werden. Es schafften auch alle Österreicher die in der ersten Runde geforderten 210 Sekunden. Leider erwischte Franz Wutzi eine schlechte Batterie in seinem Suchsender, was seinem Helfer Reinhard Truppe unmöglich machte, das Modell, welches sich ca. 250 Meter von der Startstelle entfernt in einem kniehohen Sonnenblumenfeld befand, zu bergen. Manfred und Helmut erledigten ihre Aufgaben in der 2. Runde souverän mit Mäxen, während Franz immer noch auf sein Modell wartete. Für ruhige Verhältnisse hatte er leider kein weiteres mehr eingecheckt und musste schließlich mit einem Ersatzmodell antreten. Mit einer Flugzeit von 75 Sekunden ging dieser Durchgang gründlich daneben und die Hoffnungen auf einen Spitzenplatz in der Mannschaftswertung

sanken damit auch auf den Nullpunkt. Aber nach dem Motto „aufgegeben wird ein Brief“ ging es die nächsten Runden mit Mäxen aller Österreicher weiter. Leider kam im 5. Durchgang dann das „Aus“ für Franz Wutzl, der bei starken böigen Wind zwei Modelle im Schlepp vernichtete und somit 0 Sekunden Flugzeit zu Buche stehen hatte. Da auch seine Tätigkeit als Mannschaftsführer durch den Wind immer notwendiger wurde, fiel die Entscheidung: „Alle Aufmerksamkeit auf die beiden restlichen, noch voll im Rennen befindlichen Piloten zu legen, weil die Mannschaftswertung ohnehin schon zu vernachlässigen war.“ Nachdem in der 6. Runde noch Helmut Fuß einmal frühzeitig zu Boden musste (die Thermik löste sich unmittelbar nach dem ausklinken auf), qualifizierte sich Manfred Grüneis mit konstanten Flügen für das erste Fly Off, das er mit 17 weiteren Teilnehmern erreichte.

Dieses 5 Minuten Fly Off gestaltete sich für die modernen Flapper-Modelle zum Desaster. Es war schon irgendwie eigenartig mit anzusehen, wie z.B.: Sergej Makarov (RUS) und Piere Findahl (SWE) aus gut 95 Meter Ausgangshöhe mit rapidem Sinkflug nicht an die geforderte Zeit herankamen, während die konservativen Modelle mit ca. 70 Meter Ausgangshöhe sogar noch aus komfortabler Höhe bremsen. Manfred Grüneis lag am Rande der Thermik und erreichte schließlich den 13. Platz mit 159 Sekunden.



Bild 8: Manfred Grüneis (Aut)

Bild 9: Europameister Nikolay Y Nikolov

Von den 6 „überlebenden“ Piloten erreichten Nikolay Y Nikolov (BUL) und Cetin Kargin /TYR) auch noch die danach geforderten 7 Minuten, während dahinter John Carter (GB) bereits 375 Sekunden als Dritter feststand. Im abschließenden 9 Minuten Fly Off konnte sich dann letztlich ganz klar Nikolay Y Nikolov aus Bulgarien mit



243 Sekunden zum Europameister krönen und verwies Cetin Kargin von den Gastgebern auf den 2. Platz (62 Sekunden Flugzeit). Mannschaftseuropameister wurden Schweden vor Israel und Deutschland.

Eine gelungene Abschlussfeier und ein gemütliches Bankett rundeten diese gute Veranstaltung ab, die in manchen Klassen überraschende Ergebnisse gebracht hat.

Detaillierte Ergebnislisten sowie weiter Bilder zu dieser Europameisterschaft finden sie im auch Internet unter: <http://www.ec2010turkey.com/>

Bilder und Bericht von Teammanager Franz Wutzl