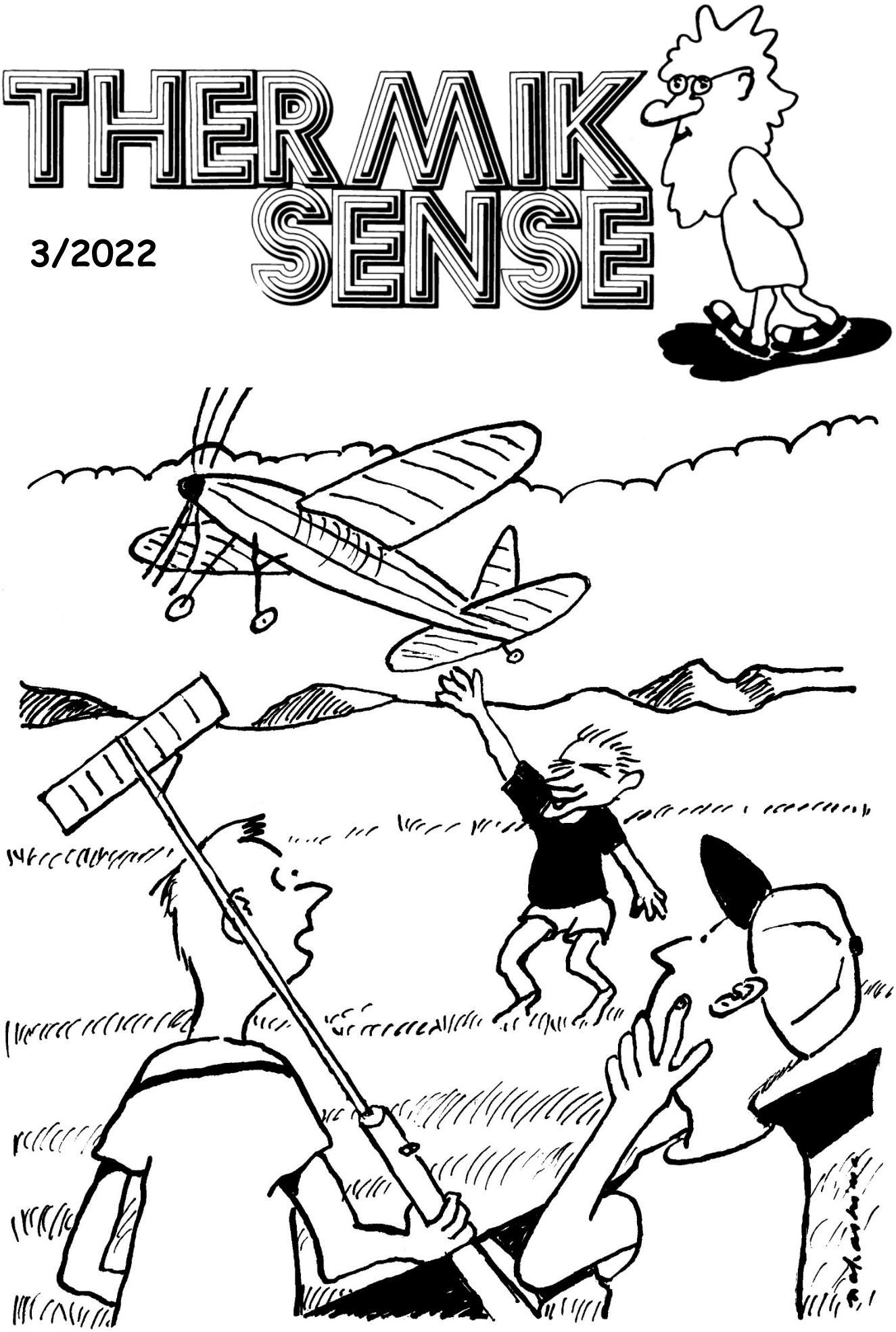
THERMIK SENSE

3/2022



„Der alte Typ fliegt ja immer noch!"

www.thermiksense.de ISSN 1431-9020

..... 45. Jahrgang, Heft 3/2022 ..... September 2022 .....

1	"Is that old guy still around?"	Will Nakashima
2	Inhalt / Impressum	bs
3	Seite 3	bs
4	**Lesermeinungen:** Muss es immer Weltcup sein?	Walter Eggimann
5	**DAeC:** die neuen Regeln	bs
7	Freiflugtimer im Eigenbau	Hermann Eichner
10	Die Tücken bei F1Q-Limitern	Werner Ackermann
11	Saalflugentwicklungen von Andreas Vogel	DS
14	Unterschneiden bei Kondensator-Modellen	HE
15	**Freifluch & Cooltour**	bs
16	**Tipps**	TW
19	Ganztagsangebot des MFC Rossendorf	Hornung/Langenhagen
21	**Wettbewerbe:** Junioren-WM F1ABP in Bulgarien	Pietzko/Tanner
25	F1E-EM: Deutschland gewinnt Teamwertung	Neumann/Rink
29	Weltcups in Frankreich, Polen, Slowakei	NF/Okrent
31	F1ABC EM in Mazedonien	Bajorat, Sondhauß, M+W Seifert
41	Welt- und Deutschland-Cup Zwischenstand	DB/NF
46	DMM 2022 Saalflug F1M+TH	WA
47	DMM F1-Ebene Manching	bs
49	Freiflug-Weltrekorde	NFFS
50	**Personalien:** Geb.Tage-Grass-Bungart	WG
51	Albrecht-Huber-Kuttler	WG
52	Schmidutz-Mang-Döring-Rumpp	WG
53	**Bücher und Web**	NF/bs
54	**Quellen**	bs
55	Zeitschriften	WG
56	**Termine**	bs

Ständige Seiten:

- Wie funktioniert die THERMIKSENSE? Seite 4 des Hefts 1/2022
- Was gibt es auf der Web-Seite der TS? Seite 4 des Hefts 2/2022
- Übersicht der Freiflug-Klassen Seite 4 des Hefts 4/2021

Im Internet:
Facebook: www.facebook.com/Thermiksense
„Such & Find" – kostenlose Kleinanzeigen auf unserer Webseite
Abonnenten können viele ältere Ausgabe auf der Webseite herunterladen.

Beiträge:
Wer Beiträge einsendet, ist mit der Veröffentlichung im Heft und auf der Webseite einverstanden und versichert, dass er an Text und Bildern die erforderlichen Rechte besitzt.

Das nächste Heft der THERMIKSENSE erscheint Mitte Dezember 2022.
Redaktionsschluss wird voraussichtlich Mitte November 2022 sein.

Herausgeber seit 1981:
Bernhard Schwendemann (verantwortlich) Tel. 07181 / 45818
Fuchshofweg 25, D-73614 Schorndorf Fax 03212 / 1091 725
E-Mail: Schwendemann@thermiksense.de

1975 gegründet von
Claus W. Gretter

Mitarbeiter:

F1A, F1H
N.N.

F1B, F1G
Walter Eggimann (**WE**)
Seftigenstr.125, CH-3123 Belp
Tel. 0041/31/819 1784
Eggimann@thermiksense.de

F1C
N.N.

F1D
Heinz Eder **(HE),** Am Stadtpark 43, 81243 München Tel. 089/8126352
Eder@thermiksense.de

F1E
Werner Ackermann (**WA**),
Am Buchenwäldchen 3, 36115 Hilders, Tel. 06681 / 967053
Ackermann@thermiksense.de

F1Q, F1S
Andreas Lindner (**AL**), Zum Schwedenstein 22, 01561 Kleinnaundorf,
Tel. 035240 / 799 622
Lindner@thermiksense.de

Personalien+Zeitschriften
Wolfgang Gerlach (**WG**)
Gerlach@thermiksense.de

Wettbewerbe
Dieter Brehm (**DB**)
Brehm@thermiksense.de
Nick Finke (**NF**)
Finke@thermiksense.de

Theorie
Dieter Siebenmann-Peter (**DS**)
Schnallerweg 5, CH-8332 Russikon
Tel. 0041/1/9542914
Siebenmann@thermiksense.de

Tipps
Thomas Weimer (**TW**), Hegelallee 9
14612 Falkensee
Tel. 03322/205067
Weimer@thermiksense.de

WWW
Dieter Brehm **(DB)**
Brehm@thermiksense.de
Nick Finke **(NF)**
Finke@thermiksense.de

Druck:
Kurz&Co Stuttgart

Auflage: 450

Jahresabo (4 Hefte):
Deutschland, Europa, weltweit per Landpost: **25 Euro**
per Luftpost **30 Euro**.
Auf dem Adressaufkleber steht, bis wann das Abo bezahlt wurde: z.B. "→20222" bedeutet bis einschl. Heft 2/2022 wurde bezahlt.
Es werden keine extra Rechnungen verschickt.

Konto
B. Schwendemann
Postbank Stuttgart IBAN = DE40 6001 0070 0270 3487 00 (BIC=PBNKDEFF) oder über **Paypal** siehe www.thermiksense.de.
Näheres siehe Seite 4 im Heft 1/2022.

klimaneutral
natureOffice.com | DE-301-515616
gedruckt

Drei WM/EM in vier Wochen

Diesen Sommer lagen die internationalen Meisterschaften ganz dicht bei einander: innerhalb von vier Wochen im Juli/August fanden die Junioren-Weltmeisterschaft in F1ABP, die Junioren- und Senioren-Europameisterschaft in F1E und die Senioren-Europameisterschaft in F1ABC statt. Jonas Wiesiolek wurde dritter in der F1B-Gesamtwertung, Clara Lammersmann dritte in der F1B-Frauenwertung. Bei den Senioren waren die Teams erfolgreich: Gold für die F1E-Piloten und Bronze für das F1B-Team und die F1ABC-Team-Gesamtwertung.
Und so bilden natürlich die WM- und EM-Berichte den Schwerpunkt dieser Ausgabe der THERMIKSENSE: 20 Seiten füllen die Beträge über diese drei internationale Meisterschaften, jeweils geschrieben von mehreren Autoren. Anfang Dezember steht noch die Saalflug-WM in Rumänien auf dem Plan.

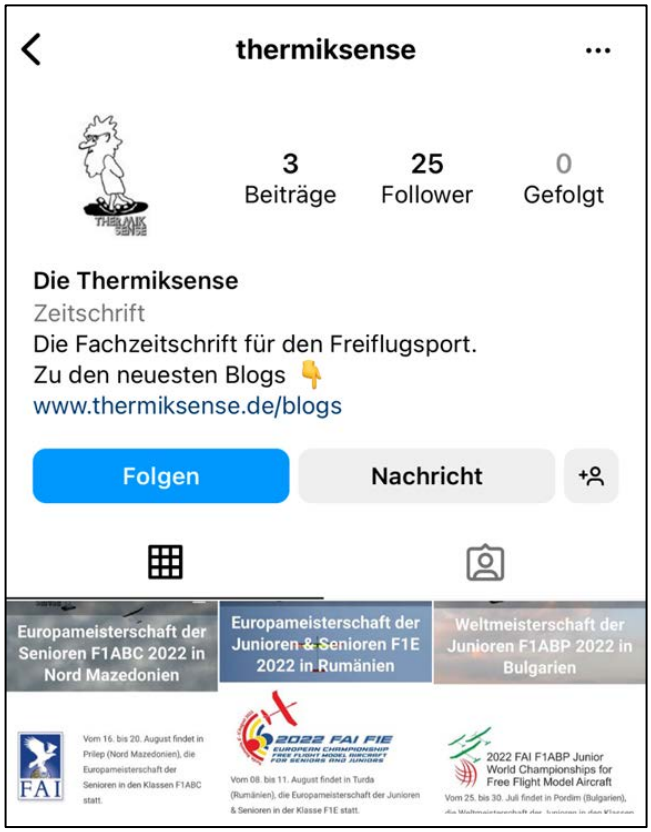
Blogs auf der TS-Webseite

Und über alle diese Meisterschaften gab es aktuelle Nachrichten und Fotos in den Blogs auf der Webseite der THERMIKSENSE. Zum Teil konnten wir mehrmals am Tage das Neueste einstellen, zum Teil aber auch erst am Abend. Nick hat sich die Statistiken angeschaut. Die Aufrufzahlen der Blogseiten sind beeindruckend:
F1ABP = 1635 / F1E = 1757 / F1ABC = 3668
Sogar die Tochter von Svitlana Sychova hatte den TS-Blog verfolgt und den Text dann auf ihre Facebook-Seite übernommen.



Instagram

Nach Facebook ist die Thermiksense jetzt auch auf Instagram vertreten. Gepostet werden aktuelle Inhalte und Hinweise, wie zu den internationalen Meisterschaften im Sommer. Informiert bleiben und @thermiksense auf Instagram folgen. Nicht von den kleinen Zahlen irritieren lassen, der Screenshot entstand kurz nach dem Start.



Wo gibt es Infos?

Immer wieder werde ich nach alten oder aktuellen internationalen Ergebnissen gefragt. All dies wird von Ian Kaynes gepflegt und kann von seiner Webseite abgerufen werden:
WM/EM Ergebnisse zurück bis 1952:
www.freeflightnews.org.uk/champs/mast.htm
Weltcup-Ergebnisse von Beginn an (1987):
www.freeflightnews.org.uk/wcup/wcupmast.htm
Freiflug-Ranking seit Beginn (1996):
www.freeflightnews.org.uk/ranking/latest.htm
Die Rahmen- und die Veranstalter-Ausschreibungen von nationalen Wettbewerben und weitere Freiflug Infos gibt es auf der DAeC-Webseite:
www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/
Ausschreibungen und Ergebnisse von vielen Modellflugwettbewerben in Deutschland – insbesondere auch der Stand des F1 Deutschland-Cups.
https://mg-airsports.eu/

Die Saison geht langsam zu Ende, noch schöne Herbstwettbewerbe Allen

Bernhard Schwendemann

Muss es immer Weltcup sein?

Anders oder Alternativen? / Walter Eggimann

Seit 1987 wird nebst den Welt- und Europameisterschaften jährlich der Weltcup in den internationalen Freiflugklassen ausgetragen. Weltcups werden inzwischen auf sämtlichen Kontinenten geflogen. 1987 waren es 12, 2000 bereits 31 und 2010-2021 47 Länder, die Weltcups durchführten. Pro Land sind maximal zwei WC zugelassen. Oftmals werden aber Weltcups mangels geeigneter Flugfelder oder aus organisatorischen Gründen in Länder verlegt, die bereits 2 WC ausgeschrieben haben.

Beteiligung:

- An 6 von 47 Wettbewerben nahmen lediglich 20-25 Freiflieger teil.
- Bei 6 Weltcups waren sogar weniger als 18 Konkurrenten zu verzeichnen.

An 13 von 45 Weltcups nahmen ausschliesslich Freiflieger aus dem eigenen Land teil - Anzahl Teilnehmer:

- Kasachstan-WC 17
- Naloev-Cup Russland 104
- Elbrus-Pokal Russland 86
- Anatolien-Cup Türkei 13
- Negev Open Israel 49
- Hanukha-Cup Israel 50
- Kanada-Cup Kanada 8
- Huron-Cup Kanada 11
- Lettland-WC in der UKR 18
- Weissrussland-WC 19
- Mongolischer WC 19
- Asiatischer WC 21
- V. Stamov-Cup UKR 18

Als Quelle für diese Zahlen basieren die veröffentlichten Ranglisten des Jahres 2021. Sie können kleine, unbedeutende Abweichungen enthalten. Die Weltcups der Vorjahre zeigen in etwa ein gleiches Bild.

Fazit:

Grundsätzlich ist ein hoher sportlicher Wert des Weltcups anzuzweifeln:

- Wettbewerbe ausschliesslich mit Konkurrenten aus dem organisierenden Land verdienen die Qualifikation «Weltcup» keinesfalls. Es handelt sich um reine nationale Veranstaltungen. Sie können jedoch die WC-Gesamtklassierungen verfälschen (siehe Naloev-Cup / Elbrus-Pokal etc.).
- Die Anzahl besuchter WC beeinflusst die Wertung. Ein Freiflieger, der nur die Möglichkeit hat, an drei bis vier Weltcups teilzunehmen, hat vornherein keine Chance auf eine Klassierung auf den drei oder fünf vordersten Rängen im Gesamtklassement.
- Viel gereiste Freiflieger haben somit einen Vorteil. Ein Blick auf die Ranglisten zeigt, dass meist nur Teilnehmer mit einer grossen Anzahl geflogener Weltcups an der Spitze stehen.

Mögliche Veränderungen im Weltcup:

Bekanntlich tun sich die Väter des Weltcups mit Veränderungen zur Erhöhung des sportlichen Weges schwer. Trotzdem an dieser Stelle einige Vorschläge:

- Für die Wertung eines WC muss eine Mindest-Teilnehmeranzahl festgelegt werden. Beispielsweise eine Anzahl von insgesamt 30 Konkurrenten.
- Soll ein WC gewertet werden, müssen ein Drittel der Freiflieger aus wenigstens drei Ländern stammen. Mit dieser Regeländerung würde sich die Anzahl der Weltcups um die aufgeführten 13 Weltcups auf eine vernünftige Anzahl verringern.
- Eine positive Nebenerscheinung dieser Massnahmen: Die Teilnehmerzahlen würden sich bei den verbleibenden Weltcups wahrscheinlich erhöhen.
- Anpassen der Regeln sollten dem laufend entstehenden Leistungsüberschuss entgegenwirken. Negatives Beispiel: Höhenstechen sind schwierig zu werten und verlängern den Wettbewerb.
- Regeleinschränkungen müssen einer Entwicklung nicht im Wege stehen. Das Gegenteil kann eintreten. Laufende Regel-Einschränkungen im Automobilsport (Formel 1-Boliden) haben jeweils neue Entwicklungen zur Folge.
- Die **Ursachen** sollten bearbeitet werden**. Symptom-Bekämpfung** geht bekanntlich in die verkehrte Richtung.

Zurück zur Zukunft

Faszinierende technische Weiterentwicklungen sind das «Salz in der Suppe».

Sie führen jedoch laufend zu Modell-Neukäufen in einem immer enger werdenden Zeit-Rhythmus.

Freiflieger die diese Entwicklung nicht mitmachen wollen oder können, ziehen sich oft sukzessive aus dem Weltcup-Geschehen zurück. Sie gehen dem Freiflug meist verloren.

Eine Wieder-Einführung von kleinen regionalen Wettbewerben würde für diese «WC-Pensionäre» Abhilfe verschaffen. Die Freiflieger in den neuen Bundesländern machen es erfolgreich vor.

Regeln dürften situationsgerecht angewendet werden.

- Kleine Flugfelder könnten wieder genützt werden (F1A 30 m Leinenlänge / F1B 20 g Gummigewicht usw.).
- Keine getrennten Ranglisten: F1A / F1B / F1C und F1Q zusammen in einer Rangliste. F1G / P30 oder auch Nurflügel, wenn vorhanden, könnten durch Aufwertung auch in diese Gesamt-Rangliste aufgenommen werden.
- Minderheiten (F1C/P) würden eine solche Ranglisten-Zusammenführung sicher begrüssen.
- Besitzer «Weltcup-untauglicher» Modelle wären in solchen Kleinwettbewerben wieder am richtigen Platz und würden die Freude am Freiflugsport weiterleben.
- Gemütlicher Wettbewerbsablauf.
- Regionale «Kleinwettbewerbe» könnten wieder in der der Umgebung bewohnter Gebiete durchgeführt werden.

  Unter den dortigen Zuschauern fände sich sogar zufällig auch mal ein Freiflug-Interessierter. Bekanntermassen liegen für diese Einsteiger geeignete Modelle und Ausrüstungen zuhauf in den Kellern.

Es sollten alle Wege und Möglichkeiten eingeschlagen werden, um den Freiflugsport vom Sterbebett zurückholen und ihm zu neuer Lebenslust zu verhelfen.

DAeC

Neuer Schulungsnachweis des DAeC/MFSD veröffentlicht

Ab sofort steht das Portal des neuen Schulungsnachweises des MFSD online zur Verfügung. Der neue Nachweis, der zum Modellflugbetrieb im Rahmen des Verbandes erforderlich ist, berechtigt alle Mitglieder des MFSD, alle Modellflieger der DMO und aller per Kooperationsvertrag angeschlossener Verbände des DAeC (d.h. insbesondere die DAeC-Landesverbände) beispielsweise zum Modellflug bis 12 kg Abfluggewicht auf "der grünen Wiese" im Luftraum G (in der Regel 762 m). Der Nachweis ist für Flüge mit Flugmodellen und Drohnen zu Freizeitzwecken mit einem Abfluggewicht über 2 kg oder über 120 m Flughöhe über Grund erforderlich.

Ende August ist die 5-jährige Gültigkeitsfrist der ersten Kenntnisnachweise aus 2017 abgelaufen. Der DAeC/MFSD hat das „alte" Portal des Kenntnisnachweises angepasst und der neue Schulungsnachweis steht zur Verfügung. Der neue Schulungsnachweis kostet wie bisher (lt. LuftKostVO) 26,75€ und wird wieder für 5 Jahre gültig sein. Der Test ist im bekannten Format mit etwas angepassten Inhalten online zu absolvieren.

Erreichbar ist der Test unter

www.schulungsnachweis-modellflug.de

Bestehende Kenntnisnachweise (also nach alter LuftVO) können bis zum aufgedruckten Datum als Schulungsnachweise gelten, wenn der Nachweisinhaber das DAeC/MFSD-Online-Training und den DAeC/MFSD-Online-Test erfolgreich absolviert. Diese „Nachweis-Umschreibung" ist kostenlos. (*Nach anderer Meinung können die alten Kenntnisnachweise ohne weiteres bis Ende 2022 benutzt werden, d.Red.*)

Die europäischen A1/A2/A3-Kompetenznachweise können nicht als Schulungsnachweis für das künftige Fliegen innerhalb der Verbandsbetriebserlaubnis des MFSD/DAeC gelten und auch nicht durch das vorbeschriebene Prozedere zu tauglichen Scheinen gemacht werden. Sie berechtigen lediglich zum Flugbetrieb in der Open Category (z.B. bis 120 m Flughöhe). DAeC

Nachtrag: Jetzt steht der Schulungsnachweis auch als .pkpass-Datei im Portal unter www.schulungsnachweis-modellflug.de zum Download bereit. Mit dieser Datei kann der Schulungsnachweis in elektronischer Form direkt auf dem Smartphone gespeichert und jederzeit per Knopfdruck abgerufen werden.

In erster Linie ist die Datei für Apple Geräte (iPhone) konzipiert. Aber auch für Android-Geräte mit entsprechender Wallet-App funktioniert es.

LBA erteilt Betriebsgenehmigung

Gute Nachrichten für Modellflieger: Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat dem Deutschen Modellflieger Verband (DMFV) und dem Modellflugsportverband Deutschland (MFSD) jeweils eine Betriebsgenehmigung erteilt. Gemäß Artikel 16 der neuen EU-Drohnenverordnung waren die Verbände aufgefordert, die verbandsinternen Verfahren zu beschreiben, die Grundlage für die gute Sicherheitsbilanz des Verbandsmodellflugs in der Vergangenheit waren.

Für die Mitglieder der beiden Verbände und der Landesverbände des DAeC, die der Betriebserlaubnis des MFSD über eine Kooperation angeschlossen sind, sind in den einschlägigen Paragrafen der LuftVO, sowie in den verbandsinternen Verfahren alle Bedingungen und Regeln enthalten, die für sie relevant sind. Die engen Grenzen der „Open Category" greifen für die Mitglieder der Verbände nicht mehr. Insbesondere gilt die dort einzuhaltende maximale Flughöhe von 120 m über Grund nicht. Die Bedingungen und Regeln orientieren sich an der bisher bekannten und geübten Praxis, die jeder vernünftige Modellflieger auch bislang beachtet, verinnerlicht und angewendet hat.

MFSD-Präsident Ralf Bäumener: „Das ist ein guter Tag für alle in den Verbänden organisierten Modellflieger. Bedanken möchte ich mich bei allen, die an dem Prozess mitgewirkt haben." „Die beiden Verbände wissen um die Bedeutung und die Verantwortung, die mit der Erteilung der Betriebserlaubnis einhergeht." ergänzt DMFV-Präsident Hans Schwägerl. „Wir alle sind froh, dass es nun einen verlässlichen Rechtsrahmen für den Modellflug in den Verbänden gibt." DAeC

Wettbewerbe und StRfF

Wettbewerbe werden nach den StRfF (Standardisierte Regeln für Flugmodelle) durchgeführt. Sollten Bestimmungen der FAI-Rules oder der BeMod von den Regeln der StRfF abweichen, kommen die FAI-Rules oder BeMod-Regeln zur Anwendung.

Gäste auf Wettbewerben

Darf ich bei einer Veranstaltung auf der „Grünen Wiese" unter der VBE des Veranstalters fliegen, auch wenn ich Mitglied in einem anderen Verband bin?

Ja. Auch Mitglieder anderer Verbände oder Gastflieger aus dem Ausland dürfen an Veranstaltungen teilnehmen, die im Rahmen der VBE (Verbandsbetriebserlaubnis) des MFSD stattfinden. Für sie gelten die gleichen Regelungen wie für alle anderen Teilnehmer der Veranstaltung. Voraussetzung ist, dass sie sich beim MFSD als Gastflieger anmelden. DMFV-Mitglieder müssen sich nur einmalig anmelden. Modellflieger aus dem Ausland oder ohne Verbandszugehörigkeit in einem nationalen Verband können sich zweimal im Jahr mit einer Gültigkeit von 3 Monaten anmelden.

Sofern ein Gastpilot nicht Inhaber eines vom MFSD erteilten Schulungsnachweises (also etwa einen lediglich anerkannten Schulungsnachweis eines anderen Verbands hat) oder auf einem Modellflug-, Wettbewerbs- oder Veranstaltungsgelände ortsunkundig ist, bedarf er der Einweisung in alle Regelungen, die aufgrund der Örtlichkeit, an der der Flugbetrieb stattfinden soll,

einzuhalten sind, insbesondere in die örtlich geltenden Flugbedingungen und ggf. -beschränkungen, Regelungen zum
Schutz vor Fluglärm sowie Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und Natur. Fehlende Ortskunde ist im Zweifel anzunehmen, wenn der Gastpilot keine dauerhafte Benutzungsbefugnis für das Modellflug-, Wettbewerbs- oder Veranstaltungsgelände hat, auf welchem er sein Flugvorhaben durchführen will. Die Einweisung kann von jedem ortskundigen Piloten vorgenommen werden, der Inhaber eines durch den MFSD erteilten Schulungsnachweis ist.

Modellfluggelände bis 12 kg

Modellfluggelände, auf denen lediglich Modellflugzeuge mit einem Abfluggewicht bis zu 12 kg betrieben werden, müssen lediglich beim MFSD angezeigt werden und benötigen keine Ausweisung. Das Verfahren der Geländeanzeige beschränkt sich auf die einfache Bekanntmachung per Onlinetool beim MFSD. Ein Ausweisungsverfahren unter Beteiligung des Behörde ist nicht erforderlich. Sofern Verbrennungsmotoren in einem Abstand unter 1,5 km zu Wohnbebauung betrieben werden sollen, wird in jedem Fall eine Geländeausweisung benötigt.

Mindestalter

Abhängig von der Startmasse des Flugmodells muss der Modellflieger folgendes Mindestalter vollendet haben:

- Startmasse größer 0 kg bis einschließlich 0,25 kg: kein Mindestalter,
- Startmasse größer 0,25 kg bis einschließlich 2 kg: das 7. Lebensjahr,
- Startmasse größer 2 kg bis einschließlich 25 kg: das 14. Lebensjahr und
- Startmasse größer 25 kg bis einschließlich 150 kg: das 16. Lebensjahr.

Modellflieger, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen gleichwohl Flugmodelle mit mehr als 2 kg Startmasse fliegen, wenn sie dabei unmittelbar beaufsichtigt werden. Die beaufsichtigende Person ist weisungsberechtigt, muss das 18. Lebensjahr vollendet haben sowie Inhaber eines MFSD-Schulungsnachweises sein. Die weisungsberechtigte Person ist für den Betrieb des Flugmodells verantwortlich.

Die speziellen Regeln im den StRfF für den Freiflug 7.2

7.2.1 Freiflugpilot

Als Pilot gilt, wer das Freiflugmodell startet (Freiflugpilot).

7.2.2 Verantwortlichkeit des Freiflugpiloten

(1) Der Freiflugpilot ist dafür verantwortlich, dass das Freiflugvorhaben sicher und ohne Gefahr für den übrigen Luftverkehr oder die öffentliche Sicherheit und Ordnung durchgeführt wird.
(2) Der Freiflugpilot hat das Freiflugmodell so zu konfigurieren und einzustellen sowie den Startzeitpunkt so zu wählen, dass das Freiflugmodell insbesondere in Ansehung seines objektiv erwartbaren Flugverhaltens und der zum Startzeitpunkt für die gesamte Dauer des beabsichtigten Flugvorhabens objektiv erwartbaren Wetterbedingungen den für das Flugvorhaben ausgewählten Flugraum nicht verlässt.

7.2.3 Flugraum

Der Flugraum ist so auszuwählen, dass eine optische Verfolgung des Freiflugmodells erwartbar ist. Das Freiflugmodell ist während des Flugs optisch stets zu verfolgen.

7.2.4 Flughöhen- und/oder Flugdauerbegrenzer

Sofern die Umstände eine Flughöhen- und/oder Flugdauerbegrenzung gebieten, dürfen nur Freiflugmodelle gestartet werden, die über einen entsprechenden Begrenzer (z.B. Thermikbremse als Abstiegshilfe) verfügen.

7.2.5 Maximale Startmasse/Spannweite

Freiflugmodelle dürfen eine maximale Startmasse von 5 kg und auf einer horizontalen Ebene eine maximale projizierte Fläche von 150 dm² nicht überschreiten.

7.2.6 Freier Flug

Bestimmungen dieses Regelwerks, welche die Beeinflussung des Flugmodells durch den Piloten nach dem Start zum Gegenstand haben oder auf der Beeinflussbarkeit des Flugmodells durch den Piloten nach dem Start basieren, finden keine Anwendung. Dies gilt nicht, soweit nach dem Start Flughöhen- und/oder Flugdauerbegrenzer vom Freiflugpiloten bspw. per Funk ausgelöst und damit der freie Flug beendet werden kann.

7.2.7 Saalfreiflugmodelle

Dieses Regelwerk findet auf Saalfreiflugmodelle bis zu einer maximalen Startmasse von 30 g keine Anwendung.

Anmerkungen / bs

Quellen: Die Infos hier sind, neben den DAeC-Pressemitteilungen der MFSD-Webseite entnommen. Dort gibt es das komplette Regelwerk, FAQs und Erläuterungen in verständlicher Sprache, siehe hier die Downloads:

www.mfsd.de/flugbetrieb-im-verbandsrahmen-des-mfsd/#downloads

Für wen gültig?: Der MFSD (Modellflugsportverband Deutschland) ist Mitglied des DAeCs. Er hat die Regeln erarbeitet, mit dem Luftfahrtbundesamt verhandelt und von dort die Verbandsbetriebserlaubnis erhalten. Für MFSD-Mitglieder gelten die neuen Regeln sofort, ebenso für DMO-Mitglieder (die indirekt MFSD-Mitglieder sind). Für Mitglieder in den DAeC-Landesverbänden (Multiluftsportverbände) gelten die Regeln, sobald diese Verbände einen entsprechenden Kooperationsvertrag mit dem MFSD abgeschlossen haben. Dies muss vor dem 1.1.2023 geschehen, denn dann läuft die Übergangsfrist der EU-Regelung ab.

Freiflugtimer im Eigenbau

Hermann Eichner

Nachdem ich vor einigen Jahren bei einem UHU-Wettbewerb in Schorndorf als Zuschauer dabei war, hat mich das Thema Freiflug so angesprochen, dass ich mich entschlossen habe, nach mehr als 50 Jahren RC-Fliegerei wieder einmal ein Freiflugmodell zu bauen. Auf Basis einer Rumpfversion eines Uhus aus den 80er Jahren entstand so zunächst ein Freiflugmodell, mit dem ich im Jahr darauf auch am Uhu-Wettbewerb teilgenommen habe. In der ersten Version des Modells hatte ich aus Zeitgründen keine Thermikbremse vorgesehen, da ich erst 2 Wochen vor dem Wettbewerb mit dem Bau begonnen habe.

Die Hardware

Anschließend sollte natürlich eine Version mit Thermikbremse entstehen. Da ich gerne auch mal etwas Elektronik bastle, war klar, dass die Thermikbremse über ein Servo ausgelöst werden sollte.
Als Basis für die Elektronik habe ich ein Prozessorboard mit einem PICAXE 08M2 vorgesehen. Dieses Board ist vielleicht weniger bekannt als die vielen Varianten der ARDUINO Boards, hat aber den Vorteil, dass es zum einen deutlich kleiner als z.B. das von mir ebenfalls öfter verwendete ARDUINO pro mini Board ist. Zum anderen lässt es sich in BASIC programmieren, was gerade für Einsteiger deutlich einfacher und verständlicher ist, als die Programmierung der ARDUINOs in der Programmiersprache C. Ein weiterer Vorteil des PICAXE-Boards ist, dass man dreistöckige Stiftleisten direkt einlöten und somit z.B. Servos oder Sensoren mit Servobuchsen direkt anschließen kann.

Die PICAXE Prozessoren wurden speziell dafür entwickelt, Schülern und Studenten einen sehr einfachen und schnellen Einstieg in das Programmieren von Mikroprozessoren zu ermöglichen. Der Programmeditor kann vom Hersteller unter dem Link https://picaxe.com/software/picaxe/picaxe-editor-6/ heruntergeladen werden. Was man zum Download des Programms auf den Prozessor benötigt, ist ein serieller Anschluss am PC. Ist, wie bei moderneren Rechnern normalerweise üblich, ein solcher nicht mehr vorhanden, benötigt man zusätzlich einen USB-Seriell Konverter. Ein solcher kann in Form eines Downloadkabels mit USB-Anschluss als PICAXE Zubehör (AXE027) erworben werden, ist aber etwas teurer als ein Standard Konverter, zu dem man sich dann selbst ein Kabel konfektioniert. PICAXE Produkte können in Deutschland z.B. in diesem PICAXE Shop geordert werden: https://www.picaxe-shop.de/

Die Software

Das Programm für den Timer entstand in mehreren Versionen, bei denen sukzessive immer weitere Funktionen hinzugefügt wurden. Grundsätzlich kann man den Timer sowohl mit, als auch ohne eine handelsübliche Fernsteuerung betreiben. Er ermöglicht die Seitenrudersteuerung und das Zeit- oder RC-gesteuerte Auslösen der Thermikbremse eines Freiflugmodells mit nur einem Servo. Zur Auslösung der Kurvensteuerung beim Ausklinken aus der Hochstartleine kann sowohl ein Hallsensor, als auch ein Mikroschalter benutzt werden. Der Timer beinhaltet einen Signalgeber, der 20 sec nach Auslösen der Thermikbremse aktiviert wird und Signaltöne mit ca. 3 kHz und 85 dB erzeugt, um ein Modell nach der Landung besser auffinden zu können.

Funktionsweise des Timers

In der aktuellen Version ermöglicht der Timer vier verschiedene Betriebszustände, die beim Einschalten des Timers festgelegt werden können. Ist er nicht an einen RC-Empfänger angeschlossen, wird automatisch der Freiflugmodus gestartet. Mit RC-Empfänger können über das vom Empfänger ausgegebene Servosignal drei weitere Betriebsmodi festgelegt werden. Die verschiedenen Betriebsmodi sind folgende:

Modus 1 – Freiflug
Der Timer wird ohne eine RC-Anlage betrieben. Die Abläufe zur Seitenrudersteuerung für den Start und den anschließenden freien Kreisflug, sowie zum Auslösen der Thermikbremse, sind über entsprechende Parameter festgelegt und laufen automatisch ab.

Modus 2 - RC-Bremse
Der Timer wird mit einer RC-Anlage betrieben. Die Abläufe zur Seitenrudersteuerung für den Start und den anschließenden freien Flug sind über Parameter festgelegt und laufen automatisch ab. D.h. das Modell kann mit dem Sender nicht gesteuert werden. Dieser kann lediglich dazu benutzt werden, die Thermikbremse auszulösen. Dieser Modus wird aktiviert, wenn der Timer an einen Empfänger angeschlossen ist und beim Einschalten am Servoausgang des Empfängers die Signallänge für die Neutralstellung anliegt.

Modus 3 - Kombi-Flug
Der Timer wird mit einer RC-Anlage betrieben. Die Abläufe zur Seitensteuerung für den Start und den anschließenden freien Flug sind über Parameter festgelegt und laufen bis zum Ende der vorgegebenen Freiflugzeit wie oben beschrieben automatisch ab. Erst nach Ablauf der Freiflugzeit kann das Seitenruder über die RC-Anlage gesteuert werden. Damit ist es dann möglich, das Modell nach dem Ende des ungesteuerten Freifluges wieder in Richtung Startstelle zurück zu steuern. Das Auslösen der Thermikbremse über die RC-Anlage ist ab diesem Zeitpunkt ebenfalls möglich.

Modus 4 - Trainings-Flug
Dieser Modus wurde für ein Training in beengter oder ungünstiger Umgebung geschaffen. Er funktioniert genau gleich wie der Modus 2, mit dem Unterschied, dass nach dem Hochstart die RC-Kontrolle in dem Moment übernommen werden kann, zu dem das Empfängersignal das erste Mal von der Mittenstellung abweicht. D.h. lässt man den Seitenruderknüppel auf Neutral stehen, erfolgt ein ganz normaler Freiflug mit der Möglichkeit, die Thermikbremse über Fernsteuerung auszulösen.

Wichtiger Hinweis
Die Betriebsmodi 3 und 4 sind in einem Wettbewerb nicht zugelassen. Bei Modus 4 ist das aus meiner Sicht auch völlig nachvollziehbar. Bei Modus 3 allerdings nicht so ganz, da ja erst nach Ablauf der Freiflugzeit, nach der normalerweise die Thermikbremse gezogen wird, in den bis dahin ungesteuerten Flug eingegriffen werden kann. *(Das Regelwerk verbietet nicht nur das Fernsteuern, vielmehr darf eine Vorrichtung zum Fernsteuern im Modell beim Wettbewerb nicht vorhanden sein. Anm. d. Red.)*
Will man mit dem Timer also an einem Wettbewerb teilnehmen, sollten alle Befehle „flg_rcfliegen = true" in dem Unterprogramm mit den Anfangsaufgaben vor dem Download des Programmes als Kommentare gekennzeichnet werden. Damit können Modus 3 und 4 dann auch nicht mehr aktiv werden.

Programmierung des Timers

Die Programmierung des Timers wird über eine kleine Programmierbox vorgenommen, die vor dem Einschalten des Timers an die hierfür vorgesehene Stiftleiste angeschlossen wird. Näheres zum Aufbau der Programmierbox siehe Bildbeschreibung.

Die Auswahl des zu ändernden Parameters erfolgt analog zur üblichen Vorgehensweise bei der Programmierung von Fahrtreglern über eine Fernsteuerung. Nach dem Einschalten werden über den Piezzo-Summer folgende Tonfolgen zur Auswahl eines Parameters erzeugt:

1 Ton = Mittelstellung
2 Töne = Kurvenstellung
3 Töne = Flugzeit
4 Töne = Stellung zum Auslösen der Thermikbremse
5 Töne = Signallänge für Betriebsart Kombi
6 Töne = Servoreverse für RC-Steuerung des Seitenruders (Modus 3 und 4)

Der zu ändernde Parameter kann nun dadurch ausgewählt werden, dass nach der gewünschten Anzahl von Tönen der Taster kurz gedrückt wird. Näheres zur Programmierung der einzelnen Parameter kann der Betriebsanleitung des Timers entnommen werden.

Ein etwas ausführlicherer Bericht zu diesem Timer wurde bereits in der Zeitschrift FMT Extra 29 – RC-Elektronik ab Seite 22 veröffentlicht. Dieser Bericht sowie die Bedienungsanleitung als auch das Programm für den Timer können über den Link https://www.vth.de/fmt/cad-bibliothek/datenpaket-uhu-ng-von-hermann-eichner vom VTH Verlag kostenlos herunter geladen werden. Am Nachbau interessierte Leser können sich über die THERMIKSENSE-Redaktion gerne mit dem Autor in Verbindung setzen.

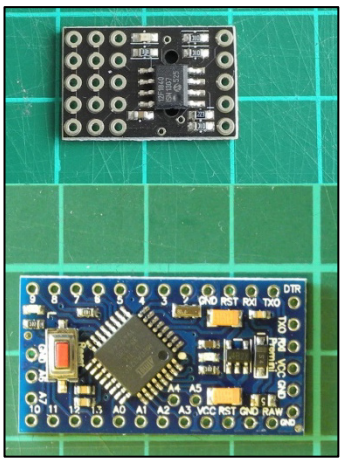
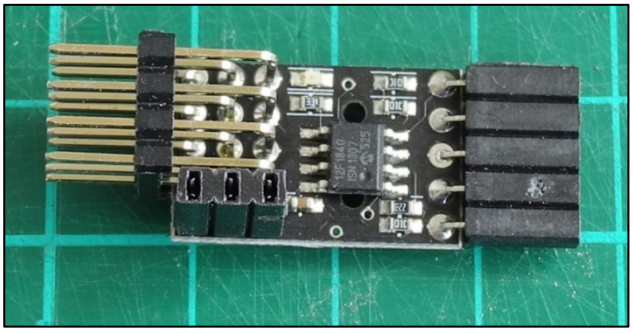


Bild 01: Das PICAXE Board AXE231 im Größenvergleich zu einem ARDUINO Pro mini Board auf einem Zentimeterraster. Großer Vorteil des PICAXE-Boards: Man kann die benötigten Anschlussleisten direkt auf das Board auflöten.

Bild 02: Das für den Timer verwendete, mit SMD bestückte Prozessorboard mit einem PICAXE 08M2 Prozessor. Nach dem Anlöten der Stift- und Buchsenleisten ist das Board so einsatzfähig und sehr vielseitig verwendbar. Wer nur einigermaßen mit einem Lötkolben umgehen kann, sollte die Bestückung in wenigen Minuten vornehmen können. Die Anschlussleisten können über diverse Elektronik Online Shops besorgt werden.



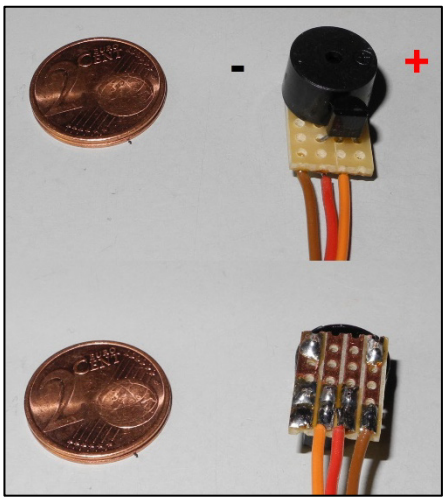


Bild 03: Der vom Timer als Such- und Programmierhilfe verwendete Piezzo-Summer samt einem NPN-Transistor auf einer kleinen Mini-Streifenplatine. Diese ist erforderlich, weil der Prozessorpin, an dem der Summer angeschlossen ist, nicht genügend Strom liefern kann, um den Summer zu betätigen. Als Transistor kann beispielsweise ein BC 548B verwendet werden. Die Beschaltung ist einfach und aus dem Bild ersichtlich, weshalb ich auf einen Schaltplan verzichtet habe. Sowohl den Summer (z.B. KEPO KPX-G1203B-6400) als

auch den Transistor gibt es im Elektronik Versandhandel.

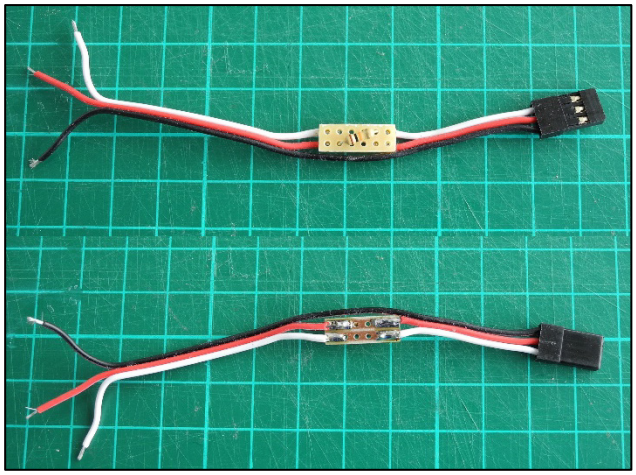


Bild 04: Der verwendete Hall-Sensor 95A 408 für die Aktivierung der Seitensteuerung erfordert einen Widerstand (10 K) zwischen der Signal- und Plus-Leitung. Dies lässt sich am einfachsten auf die hier gezeigte Art und Weise lösen.

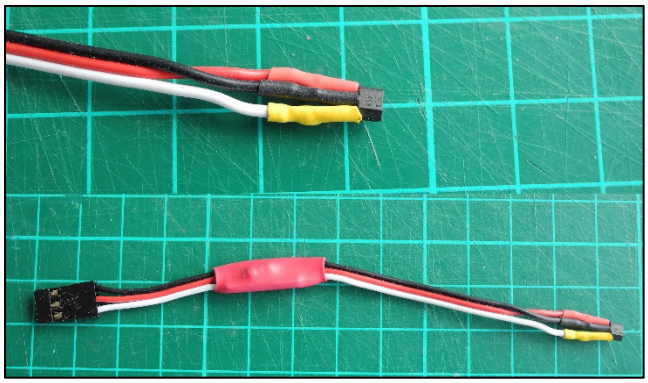


Bild 05: Der obere Teil zeigt die genaue Verdrahtung des Hall-Sensors, der untere das fertige Sensorkabel. Den Sensor habe ich mit etwas 5 Minuten-Epoxy auf ein kleines Metallplättchen und beides dann in den Rumpf geklebt. Dadurch kann von außen ein Magnet angesetzt werden, welcher den Hall-Sensor dann durchschaltet.

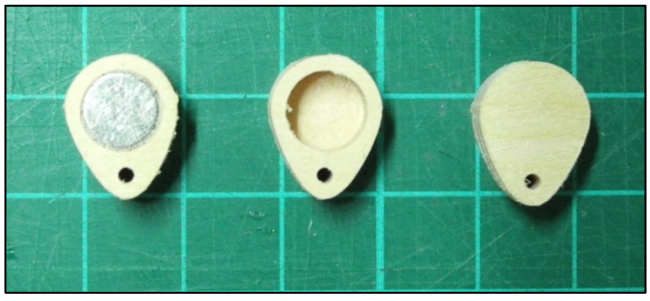


Bild 06: Als Magnet zur Betätigung des Hallsensors habe ich einen 8 mm Rundmagnet verwendet und für diesen eine Halterung gefräst, die mit einem dünnen Nylonfaden mit dem Hochstartring verbunden wurde. Die Halterung wird so angesetzt, dass der Magnet nach außen schaut. Dadurch ist die Haftung nicht ganz so hoch, wie wenn der Magnet direkt aufgelegt wird. Durch Abschleifen der Holzseite, kann die Haltekraft sehr feinfühlig eingestellt werden. Sie sollte so groß sein, dass der Magnet sicher hält, aber trotzdem leicht genug abgezogen werden kann.
Ganz wichtig: Der verwendete Hallsensor ist ein unipolarer. D.h. man muss unbedingt vorher ausprobieren, wie herum der Magnet in die Halterung einzukleben ist.

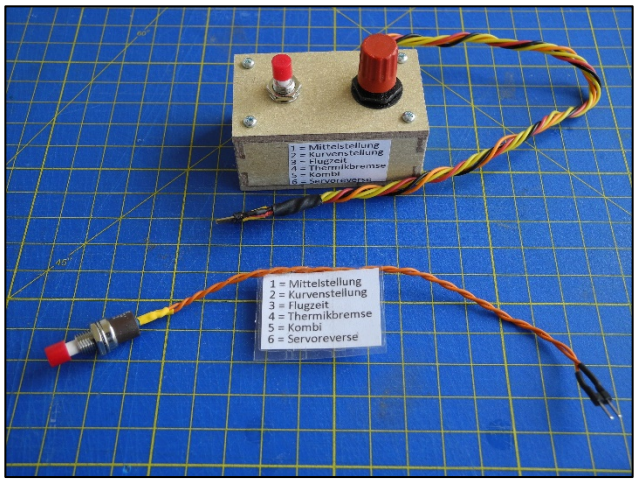


Bild 07: Für die Programmierung des Timers wurde eine kleine Programmierbox gefertigt. Sie enthält lediglich ein Drehpotenziometer (5 K) und einen Taster (Öffner). Beides wird an die Buchsenleiste des Timer angeschlossen. Beim Einschalten des Timers mit angeschlossener Progbox geht dieser in einen Programmiermodus, der ähnlich wie das Programmieren eines Fahrtreglers über Fernsteuerung funktioniert. Mit dem Taster erfolgt die Parameterauswahl, mit dem Poti wird die Servostellung vorgeben, die nach einer weiteren Betätigung des Tasters im Prozessor gespeichert wird.

Wird der Timer mit einer Fernsteuerung betrieben, reicht es, zum Programmieren einen Taster anzuschließen. Die Servostellungen werden dann über die Fernsteuerung vorgegeben.

Genaueres zu Programmierung des Timers kann der im Text erwähnten Beschreibung entnommen werden.



F1Q-Limiter

Ein Außenstehender gibt seinen Senf dazu / Werner Ackermann

Gespräche mit Andreas Lindner und Dieter Paff haben mir die Problematik nähergebracht, ein berufliches Projekt bezüglich Elektronischer Stromzähler hat mir vor einiger Zeit die tiefgründige Problematik dazu aufgezeigt. Gerne komme ich dem Wunsch nach, nach bestem Wissen und Gewissen zu diesem Thema einige Erläuterungen zu geben.

Ein Limiter ermittelt, genau wie ein Haushaltszähler, die Menge an verbrauchter Energie. Der Hauptunterschied liegt in der Eigenschaft des Limiters, dass er nach einer vorgewählten Menge an verbrauchter Energie STOPP sagt. Beide machen im Prinzip nichts anderes, als laufend sowohl Strom als auch Spannung zu messen. Diese laufenden Messungen werden praktisch aufaddiert und zum Gesamtverbrauch verrechnet. Wo liegt nun die Problematik ?

Der angeschlossene Motor zieht nun keinen gleichbleibenden Strom. Durch die Motortaktung und die Drehung des Rotors entsteht eine sehr ungleichförmige Stromaufnahme. Manche nennen das Rippel. Diese Ungleichförmigkeiten spielen sich bei relativ hohen Frequenzen ab. Es reicht also nicht, die elektrischen Werte nur ein paar Mal in der Sekunde zu messen, es muss schon im Millisekunden-Bereich sein, sonst werden die Messfehler sehr groß.

An dieser Stelle muss auch die Frage einfließen, wie genau soll (muss) denn unser Ergebnis sein, damit man von einem für uns befriedigenden Ergebnis sprechen kann. 1% oder 5%, oder reichen uns vielleicht gar 20%? Dass wir sehr oft messen müssen, um keine gewaltigen Fehler zu bekommen haben wir nun schon gesehen. Welche Hürden haben wir nun noch zu überwinden? Strom und zugehörige Spannung müssen zum gleichen Zeitpunkt gemessen werden, denn sie müssen ja zusammen passen. Mit einer rudimentären Controller-Schaltung ist das nicht möglich! Nun sind in den Sensorschaltungen auch noch Bauteile verwendet, die mit Toleranzen behaftet sind, die direkt in die Messungen eingehen. Auch Temperaturdriften gehen in die Messungen mit ein. Null Grad Außentemperatur oder 40 Grad sind nicht egal.

Und nun soll ein Hersteller mit dieser ganzen Menge an Fehlermöglichkeiten ein Gerät bauen, das ganz klein sein soll, so genau wie möglich messen soll, und ganz am Schluss auch noch saubillig. An dieser Stelle möchte ich die Hersteller etwas in Schutz nehmen, diese Forderungen sind SO nicht zu erfüllen.

Es gibt spezielle IC-Bausteine, die z. Bsp. in Haushaltszählern eingebaut werden, die alle genannten Kriterien, hauptsächlich die der Genauigkeit, erfüllen. Sehr gut entwickelte Software und eine abschließende Eichung sind notwendig, um in einen Genauigkeitsbereich von kleiner 5% sicher zu kommen.

Eine Entwicklung, die ein solches Qualitätsprodukt ausspuckt kostet viel Geld. Zählen wir nun die Anzahl der Anwender (auch der Zukünftigen in einer angemessenen Zeitspanne) mal der Modellanzahl pro Anwender, so zeigt sich, wo der Hase im Pfeffer liegt.

Dass die Anwendung eines Limiters auf Dauer die einzig zielführende Lösung ist, darüber besteht, so glaube ich, ziemlich Einigkeit. Daher bleibt eigentlich nur die Fragestellung, was ist zu tun, um eine zukunftsträchtige Klasse nicht wegen technischer Probleme abzuwürgen ?

- Alle fliegen das gleiche Produkt (Monopol)
- Hier kann man die Produkte vor dem Wettbewerb vergleichen (Eichung ist etwas ganz anderes).
- Man nimmt viel Geld in die Hand, und lässt ein solches Produkt entwickeln, produzieren, eichen.

Man fertigt einen mechanischen Teststand, der gut dokumentiert und daher gut zu vervielfachen ist, um die Gesamtenergie, die jeglicher Limiter durchlässt, auf diesem Wege zu ermitteln. Damit könnten dann auch unterschiedliche Limiter-Ausführungen gut gegeneinander verglichen werden. In diesem Falle würde man die Luftschraube demontieren, die Motorachse des Modells mit einem Generator verbinden und so die am Modellmotor abgehende Wellenleistung über die Zeit aufintegrieren. Vorteil dieser Anordnung wäre, dass der Wirkungsgrad des zu messenden Motors außen vor bliebe. So könnten auch Motoren mit etwas niedrigerem Wirkungsgrad (preiswerter) ohne Nachteile verwendet werden.

Dieser Artikel ist auf Zuruf in kürzester Zeit kurz vor Redaktionsschluss entstanden. Unvollständigkeiten und sonstiges Ungemach bitte ich zu entschuldigen.



F1H-Klassik in GBR

In Großbritannien läuft in der 2. Jahreshälfte 2022 ein Briefwettbewerb für F1H-Klassik-Modelle. Hier geht es nicht – wie bei uns in „Standard" – um begrenzte Funktionen und Bauweisen, sondern um alte Konstruktionen.

Die Regeln: Die Modelle müssen Hochstartmodelle mit maximal 14 dm^2 Gesamtfläche sein, die zwischen Januar 1951 und Januar 1961 veröffentlicht wurden. Kein Mindestgewicht, maximale Hochstartleine 50 m, maximale Flugdauer beim ersten Flug 30 sec. Diese steigert sich in jedem Flug um 30 sec, bis das Max nicht mehr erreicht wird. Gewertet wird die gesamte Flugzeit, einschließlich des letzten Fluges unter der Maximalzeit.

Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2022, per E-Mail an stuartdarmonf1a@yahoo.com.

Saalflugentwicklungen von Andreas Vogel

Ein Rückblick von Dieter Siebenmann

Bei einer meiner Saalflugvorführungen im Anschluss an eine Aerodynamikvorlesung von Professor Hans Thomann (ehemaliger F1A-Modellflieger) interessierten sich viele Zuschauer für diese esoterische Fliegerei. Mit dabei war auch Andreas Vogel, ein Studienkollege, den dieses spezielle Hobby derart begeisterte, dass er beschloss, auch solche Modelle zu bauen und zu fliegen. Es zeigte sich bald, dass hier ein großes Talent im Begriff war, sich mit F1D zu beschäftigen.

Er baute seine ersten Modelle und belegte an der Schweizermeisterschaft 1979 den vierten Platz unter zwölf Teilnehmern. Da der drittplatzierte Maurice Bodmer bei den kommenden F1D-Weltmeisterschaften in West Baden das Amt des Mannschaftsführers übernehmen wollte, rutschte Andreas ins Team nach. Das West Baden Springs Hotel, in dem die WM ausgetragen wurde, war um einen riesigen Ballsaal mit einer Höhe von 42 m herum gebaut worden. Den Boden zierte - schließlich war man in Amerika - das größte Mosaik der Welt. Die Zimmer grenzten an den Ballsaal und, im Gegensatz zu der WM 2018, tobte draußen kein Blizzard, zudem gehörte der Saal ausschließlich den Modellfliegern, schlicht es war des Saalfliegers Paradies. Da keine Zeit für Transfers verloren ging, kam das Gesellschaftliche nicht zu kurz. Bekanntschaften wurden geknüpft, und es wurde in den Hotellounges rege diskutiert. Diese WM blieb bei den Teilnehmern in guter Erinnerung. Dies gilt auch für Andreas Vogel, der bei seiner ersten und einzigen WM-Teilnahme unter 34 Teilnehmern den guten neunten Rang belegte und wesentlich dazu beitrug, dass das Team den zweiten Platz erreichte.

Im folgenden Jahr besuchten die britischen Saalflieger die Schweiz und nahmen an der nationalen Meisterschaft teil. Sie waren bei Andreas einquartiert und zeigten sich schwer beeindruckt von den Bauvorrichtungen in seiner Werkstatt und gratulierten seiner Frau Colette zu so einem Mann, was diese amüsiert zur Kenntnis nahm.

In der kurzen Zeitspanne in der Andreas Vogel sich mit Saalflug befasste, realisierte er eine Menge neue, kreative Lösungen, die er mit viel handwerklichem Geschick und einer grundsoliden Vorgehensweise umsetzte. Einige davon sollen hier im Gedenken an den leider allzu früh verstorbenen Kollegen beschrieben werden.

Gebogene Balsaleisten

F1D-Stukturen weisen einen hohen Anteil an gekrümmten Balsaleisten auf, weil konvexe Umrandungen gut geeignet sind, die Zugkräfte der Bespannung aufzunehmen. Nach dem Wässern wird das Holz unter mäßigem Zug um eine geeignete Form gebogen und unter Wärmeeinwirkung getrocknet. Einige Anleitungen empfehlen dafür Teekessel oder Ähnliches. Besser sind Holzformen (z. Bsp. Sperrholz), wobei die Balsaleiste mit Hilfe einiger Papierstreifen und doppelseitigem Klebeband auf der Schablone befestigt und anschließend im Backofen bei mäßiger Temperatur getrocknet wird. Da die Leiste nach der Entnahme von der Form etwas zurückspringt, empfiehlt es sich, die Krümmungen etwas zu übertreiben, weil damit ein spannungsfreier Zusammenbau möglich wird. Das hat allerdings wegen der Planarität der Schablone seine Grenzen.

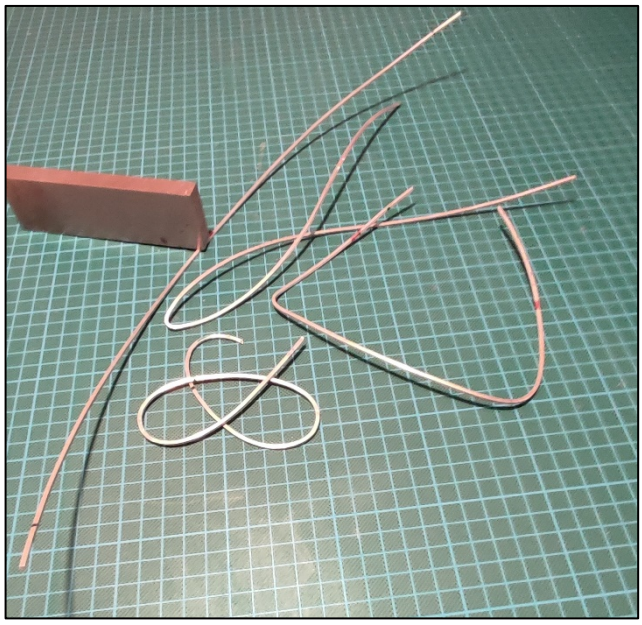


Bild 1: Biegeform für Flügel und Propeller (3 D) und Seitenleitwerk

Andreas Vogel fand dazu eine Lösung, bei der zudem räumliche Krümmungen (Propellerumrandungen, knicklose Flügel und profilierte Randbogen) realisiert werden konnten. Von einer Firma, die Aluminiumgitter herstellte, beschaffte er sich quadratische Aluminiumdrähte mit einem Querschnitt von 2x2 mm, die sich über den Daumen in beliebige Formen biegen ließen (**Bild 1**). Die Balsaleisten befestigte er mit einem Set von Clips, die er

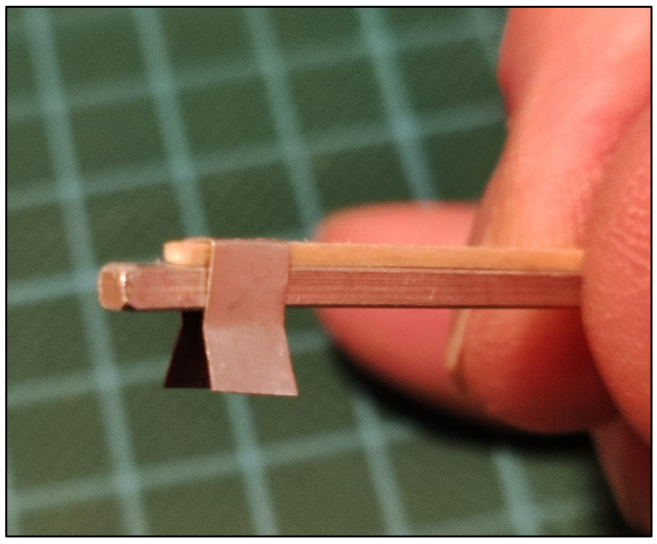


Bild 2: Befestigung der Balsaleiste auf der Biegeform mit Aluclips

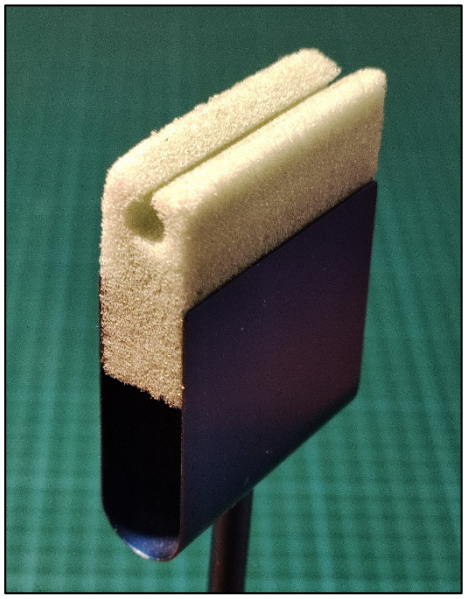


Bild 3: Modellhalterung mit Schaumstoff-Formblock in U-Blech

aus einem dünnen Alublech zuschnitt und gemäß **Bild 2** zurechtbog. Die Krümmungen der Biegeform lassen sich leicht nachkorrigieren. Die Aludrähte kann man auch aus einem circa 500 mm langen, weichen 2 mm Alublech herstellen, von dem auf einer Fräse 2 mm Streifen abgetrennt werden.

Modellständer und Halterungen



Bild 4: Geöffnet durch Zusammendrücken

Um ein Saalflugmodell auf einen Ständer zu stellen, braucht es eigentlich drei Hände. Eine um das Modell zu halten, eine um den Haltemechanismus zu betätigen und eine um den Ständer zu halten. Andreas fand eine gute Lösung, die beiden letztgenannten Forderungen zu vereinen. Er schnitt sich mit Hilfe eines Heizdrahtes Schaumstoffklötze zurecht (**Bild 3**). Eingeklemmt in eine U-förmige Halterung, öffnen sich die beiden Flanken beim Zusammendrücken der Halterung (**Bild 4**) und die Rumpfröhre kann hereingelegt werden. Das gleiche Prinzip lässt sich auch anwenden, wenn man einen Konus samt Leitwerken fixieren will. Über einen Draht lassen sich beide Schaumstoffhalterungen simultan öffnen und schließen (**Bilder 5 und 6**).

Bei den damals verspannten Flügeln war es vorteilhaft, die Zwischenräume in den Modellkisten für die auf den Konen belassenen Leitwerke zu nutzen. Heute ist es üblich, das Höhenleitwerk zur Aufbewahrung und zum Transport vom Konus zu trennen. Ein Vergleich der Transportkisten von 1980 mit den heute gebräuchlichen zeigt **Bild 7.** Die früheren Transportkisten waren nicht nur sperrig und entsprechend schwierig zu transportieren, durch die würfelförmige Auslegung war die Luft im Innern kaum gedämpft, durch Wippbewegungen konnten die Modelle schon beim Transport beschädigt werden.

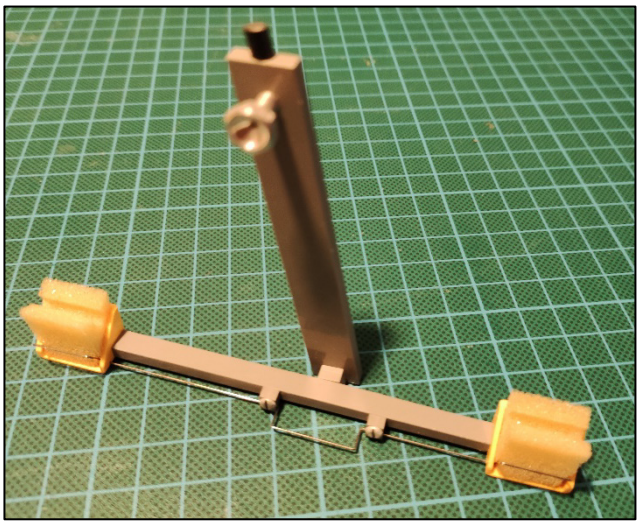


Bild 5: Konus Halterung

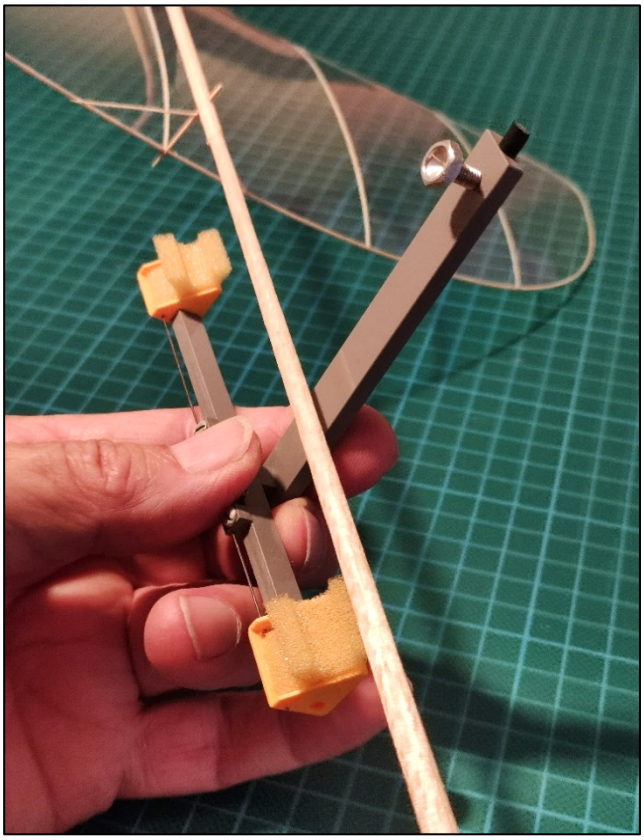


Bild 6: Simultanes, einhändiges Öffnen der Halterung

Rumpfverspannung

Heute sind Motorträger so kurz, dass die Knickgefahr inexistent geworden ist. Vor der Limitierung des Gummigewichts entsprach das theoretisch optimale Gummigewicht dem zweifachen Modellgewicht. Unter Berücksichtigung einiger Nebenbedingungen reduzierte sich

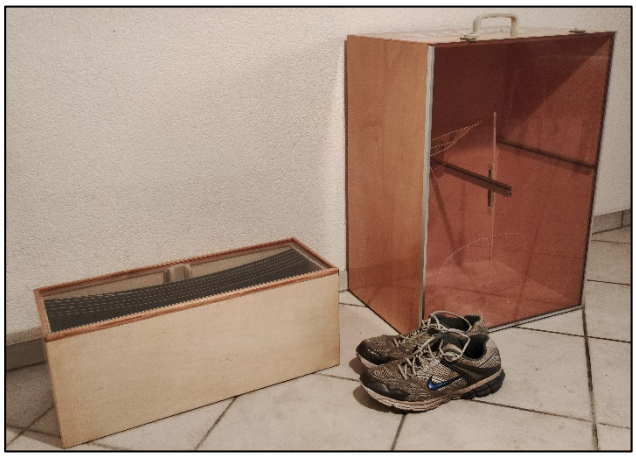


Bild 7: Saalflugtransportkisten früher und heute

der Wert auf das 1,6- bis 1.7-fache. Da das Zellengewicht damals 1 g betrug, wogen die meisten Gummis mehr als 1,6 g, mehr als das Vierfache der heutigen Stränge. Entsprechend lang und knickgefährdet wurden die Motorsticks. V-Streben in der Mitte und oft auch vorne und hinten wurden notwendig, um den Motorträger zu stabilisieren. Andreas beschritt einen andern Weg: Er nutzte den Fakt, dass eine axial belastete Balsaröhre stets die Tendenz zeigt, in die gleiche Richtung auszuweichen. Er orientierte eine Verspannung zur Kontrolle des Gummizuges in einer Ebene senkrecht zur Knickrichtung und unterband die Knicketendenz mit einer zusätzlichen einfachen Verspannung in der Knickebene. (**Bild 8**) Damit erreichte er eine wesentlich höhere Sicherheitsmarge gegen ein Stabilitätsversagen, wie Tests mit seinem Saalflugnachlass zeigten. Allerdings könnten diese Erkenntnisse nur noch bei den selten gebauten Opensaalflugmodellen angewendet werden.



Bild 8: Rumpfverspannung in zwei um 90° versetzten Ebenen (Knick- und Gummizugebene)

Verstellpropeller etc.

Bei den Modellen der Eingrammklasse mit unlimitiertem Gummigewicht war es üblich, außer in sehr hohen Hallen, den Gummimotor voll aufzuziehen und dann vor dem Start 200 bis 300 Umdrehungen zurückzudrehen. Das heißt, vor dem Start wurde rund ein Viertel der im Gummi gespeicherten Energie vernichtet. Aus heutiger Sicht mag dies verrückt klingen. Die damaligen Randbedingungen verlangten aber nach dieser Taktik. Selbstverständlich gab es auch Bestrebungen, dieses Potential wenigstens annähernd zu nutzen.

Flarepropeller waren ein guter Ansatz. Durch einen günstigen Blattgrundriss mit der Vortriebsresultierenden vor einem entsprechend dimensionierten Holm erreichte man, dass sich das Blatt bei einem hohen Drehmoment etwas aufdrehte. Allerdings erfordert dieses Konzept viele Trainingsflüge in hohen Hallen. Bud Romak und Jim Richmond beherrschten diese Technik meisterhaft.

Erv Rodemsky, der Weltmeister 1980 in West Baden, zeigte eine andere Taktik: Da das Überziehverhalten eines Saalflugmodells speziell ist, stellt sich kein normales Pumpen ein, das Modell kann dabei die Luft nicht verdrängen. Es ist energetisch günstiger, wenn sich die Zirkulation kurzzeitig umkehrt und das Modell rückwärts fliegt. Erv hatte seinen Flieger so ausgelegt und getrimmt, dass er in der Startphase den beschriebenen Vorgang wiederholt zeigte. Das Modell gurkte während circa zwei Minuten in Bodennähe herum, bevor es einen normalen Steigflug und einen entsprechend verlängerten Flug ausführte.

Verstellpropeller sind der geeignete Ansatz, die Gummienergie besser zu nutzen. Was in West Baden gezeigt wurde, war erst der Anfang einer erfolgreichen Entwicklung. Bei einem Gewichtslimit von einem Gramm für ein Modell mit 65 cm Spannweite gab es nur eine geringe Marge für einen zusätzlichen Mechanismus. Dies mag ein Grund gewesen sein für die zögerlich anlaufende Entwicklung. Bei den ersten Prototypen wurden oft konzentrische Röhrchen als Gelenk verwendet, die wegen der hohen Reibung schlecht funktionierten. Bernard Hunt brachte einen Mechanismus mit, der im Gegensatz dazu ein Scharnier mit zwei Drahtösen und einem weiteren Draht als Achse aufwies. Zudem hatte er Anschläge für die Maximal- und Minimalsteigung realisiert. Andreas brachte den Prototyp eines gelenklosen VP mit. Er hatte die Idee eines biegestarren, aber torsionsweichen Propellerholms im Nabenbereich gekonnt realisiert (**Bild 9**). Den zu tordierenden Holmbereich hatte er mit Hilfe eines Dremelsägeblattes aus einem nahezu quadratischen biege- und torsionssteifen Holm in ein torsionsweiches H-Profil mit nur geringfügig reduzierter Biegesteifigkeit verwandelt. Dieses Konzept ermöglicht eine Gewichtseinsparung und reduziert die Komplexität.

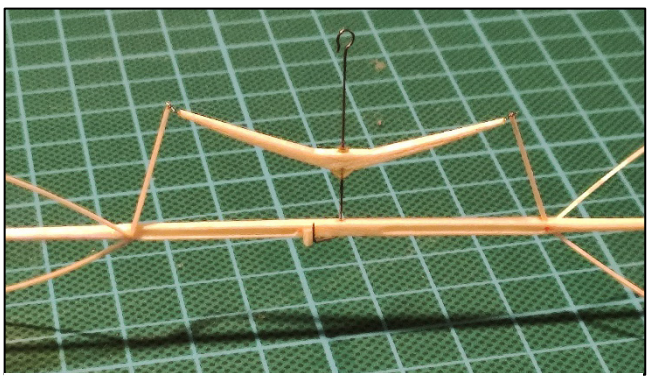


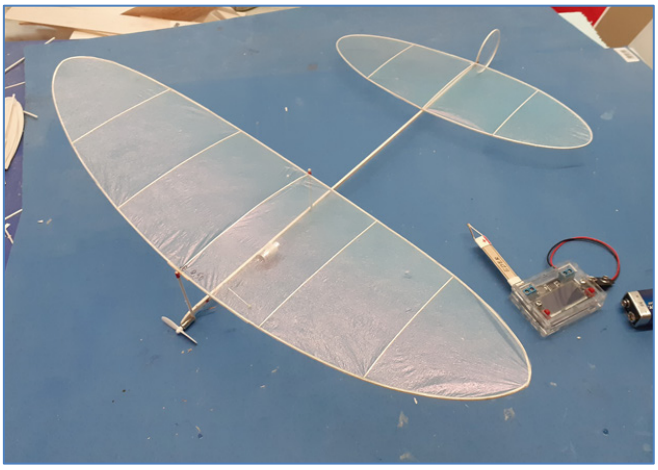
Bild 9: Gelenkloser Verstellpropeller (Prototyp)

Unterschneiden bei Kondensator-Modellen

HE

Der aktuelle Stand

Die Kondensatormodelle kann man ja durchaus als Bereicherung des Saalfluges sehen. Die Klasse hat allerdings schon einige Veränderungen durchlaufen: Von den Getriebeversionen ist man wieder abgekommen, da diese oft Probleme machten. Man setzt daher momentan wieder auf Direktantrieb mit einem 5 Farad Superkondensator und einem 6 mm Coreless Motor mit etwa 10 Ohm Innenwiderstand. Die Flugzeiten bei 3,3 Volt Anfangsspannung liegen um 2,5 Minuten und selbst die 3 Minuten erscheinen möglich. Verschiedene Deckenabschaltungen (mechanisch und elektronisch) wurden erprobt. Sie konnten die Flugzeiten jedoch nicht wirklich steigern. Trotzdem ist es ein Fortschritt, wenn sich der Motor bei Deckenberührung für einige Sekunden abschaltet. Das Problem der Kollision mit Querträgern oder Lampen usw. ist damit aber noch nicht gelöst.



Die Haupt-Einflussgröße bei der Optimierung der Flugzeiten ist das Modellgewicht. Es geht direkt in die Flugzeit ein (siehe frühere Artikel). Hier ist man also wieder bei der Quadratur des Kreises angelangt: Das Modell soll so leicht sein wie möglich - aber auch stabil.

Unterschneiden

Das Hauptproblem ist das Unterschneiden, wenn das Modell an der Decke oder an Querträgern bis zum Stillstand abgebremst wird und wieder beschleunigen muss. Beim Durchtauchen dreht zusätzlich der Motor hoch und das Modell geht stur auf den Kopf. Hauptursache ist eine zu weiche Struktur. Ein außen breiter Flügel verdreht sich, wenn der Druckpunkt beim Abtauchen nach hinten wandert. Auch der Rumpf kann sich verbiegen, wenn das Leitwerk negativ angeströmt wird. Das Vorverlegen des Schwerpunktes hilft in solchen Fällen nur begrenzt. Die Folge ist unweigerlich das Unterschneiden mit Aufprall auf dem Boden und ggf. Beschädigung des Modells.

Was also tun?

Meine Lösung lautet: ein steifer Flügel, der sich nach außen verjüngt. Die elliptischen 3D-Flügel mit Borfaser-Versteifungen schaffen hier Abhilfe. Bei breiten Flügelenden verdreht sich der gesamte Flügel, was bei trapezförmig oder elliptisch verjüngten Flügelenden weniger der Fall ist. Wichtig ist auch ein steifer Rumpf, denn er kann das Verdrehen des Flügels fördern. Ein zu weicher Leitwerksträger kann sich zudem verbiegen und den Einstellwinkel des Leitwerks reduzieren. Eine Erhöhung der Flügelpfosten wirkt sich beim Durchtauchen eher günstig aus. Bei meiner neuen Modellversion habe ich das Leitwerk deutlich vergrößert. Der Schwerpunkt liegt jetzt bei 60% und kann wahrscheinlich noch weiter nach hinten gelegt werden.

Der Stresstest

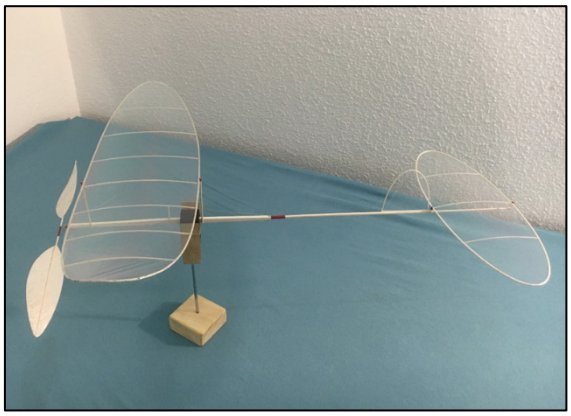
Bei Windstille über Grasboden kann man den Versuch machen, das Modell aus ca. 2 m Höhe 45° nach unten gleiten zu lassen. Es sollte sich noch vor Bodenberührung abfangen. Das Gleiche kann mit laufendem Motor wiederholt werden. Das unten gezeigte Modell hat die Tests bisher erfolgreich durchlaufen. Das Modellgewicht liegt jetzt etwas unter 5 g. Wesentlich darunter wird man nicht kommen, wenn man die oben genannten Anforderungen erfüllen will.

Wie man sieht, ist die Kondensatorklasse doch recht anspruchsvoll, wenn man zuverlässig gute Leistungen erreichen will. Ich hoffe, dass nach Lösung der beschriebenen Probleme die Klasse wieder mehr Zuspruch findet.

„No Touch"

Saalflugwettbewerb in Spanien/HE

Die Saalflugszene in Spanien ist durch die Lieferung von Bausätzen des Bruno Wächter F1M-L – Modells stark im Aufwind. Bei der Meisterschaft traten 16 Teilnehmer an, alle in der Klasse F1M-L. Neben der offenen Regel mit Deckenberührung wurde parallel auch ein „No-Touch Wertung" durchgeführt, bei der die Decke nicht berührt werden durfte. Es gab insgesamt 17 Flüge ohne Deckenberührung. Der beste war 6:48 min während mit Deckenberührung maximal 8:48 min erreicht wurden. Die Ergebnisliste weist die Rangfolge mit und ohne Deckenberührung aus. Das Foto zeigt das „No Touch" Siegermodell von Jorge Garcia Bravo, das einen gebogenen 3D-Flügel besitzt. Sieger bei der offenen Regel wurde der Jugendliche Mateo Hidalge Rodriguez. Als Sonderwertung sollte die No Touch-Wertung neben der offiziellen Wertung auch bei uns möglich sein.



Freifluch & Cooltour

Wasserkuppe auf den Autos?

Vor kurzem sah ich in der Rhön bei der DMM Saalflug einige Autos mit dem Kennzeichen "WAK" - da dachte ich, jetzt haben es die Flugsportler geschafft, dem Berg der Flieger ein eigenes Autokennzeichen zu verschaffen.



Große Enttäuschung, als ich mit das Schild genauer ansah, irgendwas mit "Wartburg-Kreis".

Flügel

Der Südwestdeutsche Rundfunk widmete einen ganzen Vormittag dem Thema „Zum Abheben: Flügel"
Viele Beiträge über Flügel aller Art – auch solche zum Fliegen. Die Sendung ist unter www.swr2.de zu finden (Matinee vom 27.3.2022) und auch in der in der ARD Audiothek.



Und in Karlsruhe gibt es eine Flügel-Manufaktur, sie baut aber nicht für Freiflieger, sondern eher für das Theater.
www.arthemiswings.com

Saalflug-Wurfgleiter fliegt 4:37 min

Heinz Eder hat dieses Video auf YouTube entdeckt. In den USA flog ein 500 mg schwerer Saalflug-Wurfgleiter in einer Halle rund 5 min – Weltrekord. Das Video stammt von Joshua



Thermiksense-Titelseite 4/1986 von Claus Maikis

Finn, einem bekannten uns erfolgreichen Saalflieger: „Indoor hand launched glider world record flight in a dust devil!"
https://www.youtube.com/watch?v=yACxUncZY4c&t=27s
Oder einfach nach dem englischen Text oben suchen.
Den Plan des Modells gibt es unter:
https://indoornewsandviews.com/2017/09/25/joshua-finns-ama-cat-i-record-f1r/comment-page-1/

FAI-Zeichenwettbewerb

Die FAI schreibt jedes Jahr eine Zeichenwettbewerb für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 in drei Altersklassen ein. Einzureichen sind die Werke über den jeweiligen nationalen Aeroclub. 2022 war das Thema „Design your perfect aircraft." Das Motto für 2023 ist „Air Sports and the Environment".
Ami CHIBA – aus Japan wurde Zweite in der intermediate category.



Pferdesalbe / TW

In diesem Jahr hatte ich einige Muskelprobleme in den Oberschenkeln, Verspannungen, Zerrungen und sogar einen Muskelfaserriss. Neben den Behandlungen durch den Arzt und bei der Physiotherapie habe ich nach einem Tipp von Fritz Wilkening zusätzlich Pferdesalbe benutzt. Meine sonst verwendete Voltarensalbe zeigte diesmal keine Wirkung.
Die erste Pferdesalbe kühlt und entspannt eher. Die andere Sorte wärmt und regt zur Heilung an.







Beide haben mir wirklich gut getan, weshalb ich sie hier weiterempfehlen möchte. Aufgetragen und eingerieben habe ich sie mit einem Papierhandtuch. Danach ist es wichtig die Hände gründlich zu waschen, damit anschließend keine Salbenreste z.B. in die Augen gelangen.
Zur Unterstützung habe ich mir außerdem noch eine Massagepistole besorgt. Auch diese leistet gute Dienste und sei hiermit empfohlen.
Alle drei Produkte habe ich bei Amazon bestellt.

Gegenstandsschutzversicherung / Johannes Seren

Über den Tipp von Christian Andrist bin ich auf die Gegenstandsschutzversicherung von der Allianz gestoßen. Hierbei kann man neben Ski und Fahrrad-Ausrüstung auch Modellflugzeuge mitversichern.
Dabei gelten:
„Flugmodelle und Drohnen bis zu einem maximalen Gesamtgewicht von 5 kg. Fall- und Gleitschirme, Flugdrachen, sowie dazugehöriges Zubehör […] bis zu einem Gesamtwert von 20.000 EUR. Zubehör ist bis maximal 10% der Versicherungssumme mitversichert. Einzelne Zubehörgegenstände mit einem Wert von mehr als 250 EUR sind separat zu versichern."

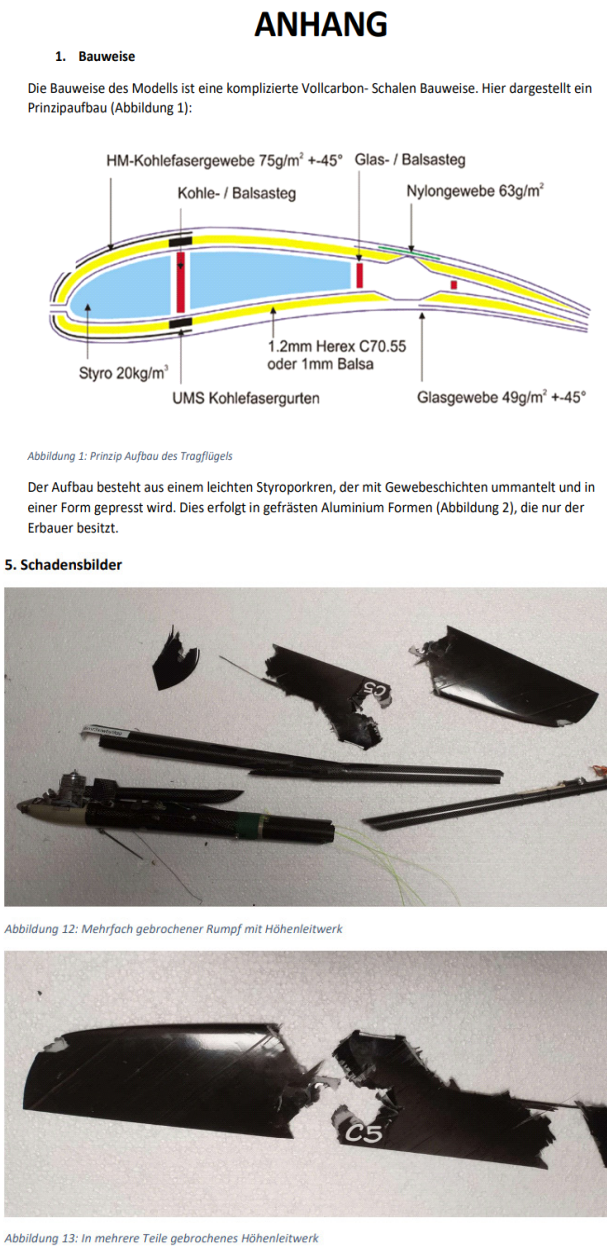
Es gibt 3 Tarife – Smart, Komfort und Premium, wobei Komfort besonders interessant ist, da hier neben Diebstahl auch Beschädigung mit abgedeckt wird.
Unter Beschädigungen werden Schäden abgesichert, die durch die Gefahren *„Fall, Sturz, Unfall, Beschädigung durch Dritte, Bedienungsfehler, Eindringen von Flüssigkeit oder Feuchtigkeit, Überstrom, Überspannung, Brand, Explosion, Implosion, Einwirkungen von Tieren und Naturgewalten (z.B. Sturm, Hagel, Blitzschlag, Erdbeben, Schneedruck).*" entstehen.

Das Besondere hierbei ist, dass auch Bedienfehler abgedeckt sind, was sicherlich für F1C höchst sinnvoll ist, aber auch wenn man sein Modell aus Versehen in den Boden zieht und eine Beschädigung entsteht. Die Zah-

lung erfolgt für das komplette Jahr, wobei es sich um eine einmalige Versicherung handelt. Das heißt man muss sie jedes Jahr neu abschließen.

Ich hatte schon einen Schadensfall, mir wurde sehr schnell geholfen, und das komplette Modell ersetzt. Wichtig hierbei ist, dass man eine Rechnung / Kaufnachweis für das versicherte Modell hat. Ich habe bei meinem Fall einen ausführlichen Bericht geschrieben, der sicherlich weiter geholfen hat. Außerdem wurde das neue Modell, dass baugleich zu dem verunglückten war, wieder in der Versicherung hinterlegt ohne Mehrkosten.

Ausschnitte aus dem Schadensbericht



ANHANG

1. Bauweise

Die Bauweise des Modells ist eine komplizierte Vollcarbon- Schalen Bauweise. Hier dargestellt ein Prinzipaufbau (Abbildung 1):

Abbildung 1: Prinzip Aufbau des Tragflügels

Der Aufbau besteht aus einem leichten Styroporkren, der mit Gewebeschichten ummantelt und in einer Form gepresst wird. Dies erfolgt in gefrästen Aluminium Formen (Abbildung 2), die nur der Erbauer besitzt.

5. Schadensbilder

Abbildung 12: Mehrfach gebrochener Rumpf mit Höhenleitwerk

Abbildung 13: In mehrere Teile gebrochenes Höhenleitwerk

Die Website findet sich unter:
www.allianz.de/recht-und-eigentum/gegenstandsschutz

3. Unfallhergang

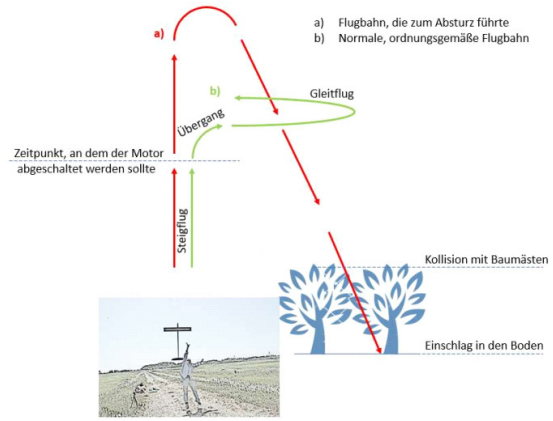


Abbildung 9: Flugbahn (a)), die zum Absturz führte; im Vergleich zur typischen Flugbahn (b))

Anmerkung TW:
Auch ich habe mein letztes komplett gekauftes F1A-Modell (2800 €) mit dem Komforttarif versichert. Die Webseite ist sehr übersichtlich und einfach zu handhaben. Der Abschluss der Versicherung ist unkompliziert und geht sehr schnell.



Strukturspray / Andreas Geißler

Es setzt sich immer mehr durch, die Oberseite moderner Tragflächen und Höhenleitwerke rau zu sprayen statt einen Turbulator aufzubringen. Andreas hat dafür ein geeignetes Spray entdeckt, welches auf seiner Tragfläche einen sehr guten Eindruck macht.
Es ist das 1 K Strukturspray transparent grob von www.spraymax.com, Artikelnummer 680013.
Alle Informationen zu diesem Spray finden sich auf der Webseite. Man kann zwar nicht direkt bestellen, aber man findet Onlinehändler, bei denen man das Produkt erwerben kann.

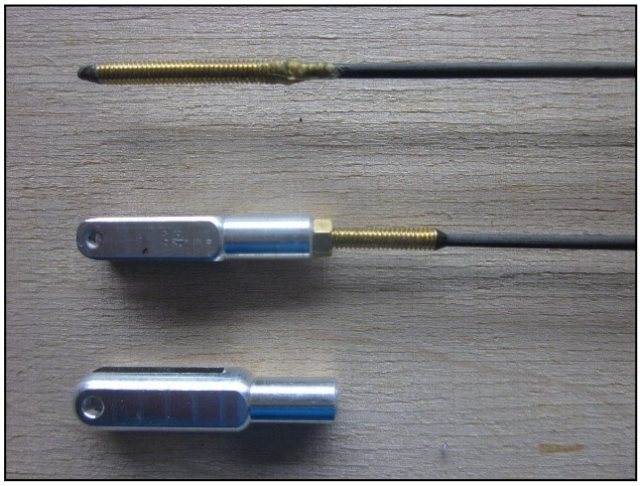
All-Tee und Servos

Allard van Wallene weist auf seiner Facebook-Seite darauf hin, dass die Magnetfelder der Servos im Rumpf den All-Tee Höhenmesser stören können. Er schreibt: „Das elektromagnetische Feld des Servomotors kann die Bluetooth-Funktion auslösen, was die Aufnahme stoppt. Platzieren Sie den All-Tee also mindestens 2 cm von einem Servo entfernt und stellen Sie sicher, dass er sich nicht frei in die Nähe eines Servos bewegen kann! Die 2 cm sind ein sehr konservativer Wert, bei mir haben ein paar mm schon gereicht. Das lässt sich leicht überprüfen, indem man den All-Tee im Inneren des Rumpfkopfes bewegt, um nach magnetischen Hot Spots zu suchen. Es gibt dünne Metallfolien, die Magnetfelder vollständig abschirmen."

Allard warnt auch vor Samsung Smartphones, da diese kein Standard-Android-Betriebssystem verwenden. Dadurch ergeben sich Kompatibilitätsprobleme mit der Bluetooth-Verbindung zum All-Tee. Hierzu gibt er diesen Hinweis: „Wenn Sie Probleme mit der Bluetooth-Verbindung haben (z. B. keine Datenübertragung, aber Spannung und Firmware werden angezeigt), folgen Sie diesen Anweisungen, um den Bluetooth-Cache zu löschen:

www.youtube.com/watch?v=ok8ZLpSoSbw

Auf der Webseite der THERMIKSENSE gibt es in der Infothek ein Up-Date der All-Tee Anleitung auf Deutsch.



Ergänzung zu 2/2022

Jörg Melde weist auf einen Fehler im letzten Heft hin: In der letzten TS fehlt unter Tipps auf Seite 26 "Justierbare Höhenleitwerksanlenkung" das entsprechende Foto. Es hätte da hingehört, wo das erste Foto mit der Gipsform für das Trimmgewicht zu sehen ist.

Aufziehvorrichtung von Blazhevych /WE

Unfälle durch herausspringende Aufziehschienen sind selten. Aber es gibt sie. Iurii Blazhevych hat einen Aufziehbock entwickelt, der derartige Unfälle ausschliesst.



Von unten fixiert ein 5-mm-Nocken die Aufzieh-Schiene. Der unterste Stift geht wie üblich quer durch die Seiten-Ausschnitte und ist fest mit dem Aufziehbock verbunden. Der oberste Stift verhindert ein Herausrutschen aus der Halterung. Beide Querstifte werden zusätzlich durch Gewinde gesichert.

Allerdings können die herkömmlichen Schienen bei dieser Vorrichtung nicht eingesetzt werden. Diejenigen von Iurii haben einen minim geringeren Durchmesser.

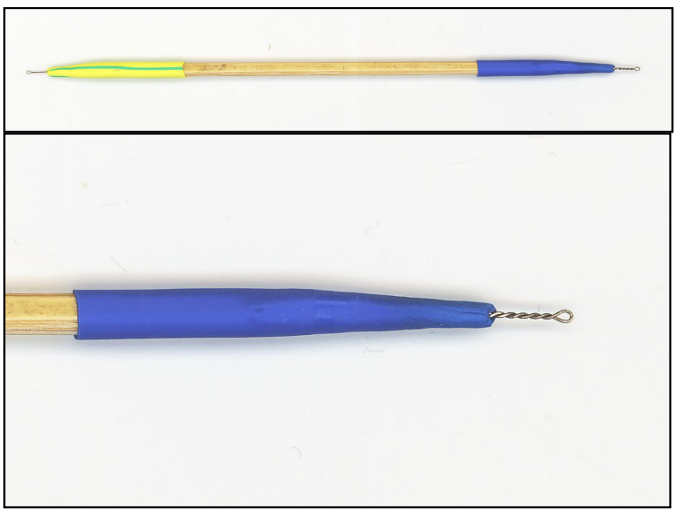
Die Aufziehvorrichtung von Iurii kostet 130 Dollar. Dazu kommen noch die passenden Half tubes pro Stück 38 Dollar.

Man könnte auch nur den Kopfteil bei ihm bestellen und in selber montieren. Ich habe das so gemacht.

Iurii ist zu erreichen über f1blazh@gmail.com.

CA-Applikatoren / Helmuth Schnell

So kann man sich aus einem Holzstäbchen, etwas Draht und Schrumpfschlauch CA-Applikatoren einfach und preisgünstig selber machen.



Ganztagsangebot des MFC Rossendorf e.V.

Ein Interview mit Hans Langenhagen / Andreas Hornung

Einige Mitglieder des Modellflugclub Rossendorf betreuten von 2009 bis 2019 ein Ganztagsangebot (GTA) für Schüler [1], angebunden an das Gymnasium in Dresden-Bühlau. Hans Langenhagen, einer der maßgeblichen Leiter des GTA hat zum Abschluss des Projekts ein Begleitheft herausgegeben [2], dessen Erscheinen Anlass für das nachfolgende Interview war. Die Internetpräsenz des MFC Rossendorf zeugt anschaulich von einer mehr als 50-jährigen zivilgesellschaftlichen Aktivität, und enthält neben dem Begleitheft weitere wertvolle Inhalte zur Unterstützung von Bildungsprojekten mittels Modellbau. Ein ausgedehnter Streifzug durch die Webseiten des Vereins ist sehr zu empfehlen. Die unten angefügten Quellenangaben enthalten nur die wichtigsten Dokumente, die der Verein unserem Verband für eine aktive Jugendarbeit zur Verfügung stellt.

Lieber Hans, kannst Du bitte mal kurz beschreiben wie es dazu kam, dass Euer Verein dieses GTA-Projekt ins Leben gerufen hat? Was war der Auslöser? Welche Grundvoraussetzungen haben Eurem Verein ermöglicht dieses Projekt anzugehen?

Traditionell lebt unser Verein die Jugendarbeit. Das begann bereits unmittelbar nach Gründung 1967: Wir fanden es wichtig, das Freizeitangebot für die etwa 100 Kinder unseres kleinen Wohngebietes zu erweitern. Deshalb öffneten wir ihnen die inzwischen brauchbar eingerichtete Werkstatt mit einer Arbeitsgemeinschaft Modellbau, wobei es fürs Erste um die Handhabung von Werkzeug und den Umgang mit Holz ging. Vom Vogelhäuschen über Weihnachtsstern bis hin zum kleinen Boot reichten die Wünsche, und ein jeder war stolz, etwas selbst fertig gebracht zu haben. Ganz vorsichtig schoben wir den Bau unkomplizierter Freiflugmodelle nach, und ehe wir uns versahen, war eine Gruppe von 10 bis 15 Kindern und Jugendlichen zusammen, mit der wir in der zweiten Hälfte der 70er Jahre zu vielen Bezirks - und DDR- Wettkämpfen in den Altersklassen Schüler und Jugendliche fuhren. Hier liegt der Grundstein für die Jugendarbeit, der sich unser Verein bis heute verschrieben hat. Über die Folgejahre gab es viele Schwankungen der Jugendlichen-Zahlen, und nach einem kräftigen Maximum - mehr als 20 in den Nachwendejahren - wurde es nach der Jahrtausendwende sehr dünn. Da hörten wir von der Neugründung eines Gymnasiums in unserer Nachbarschaft, boten an und wurden gern genommen. Anfangs war es kein Problem, nachmittags für zwei Schulstunden die Sporthalle für das Fernlenken-Lernen zu bekommen. Die Busverbindung zu unserer rund 7 km entfernt gelegenen Werkstatt passte schon wegen des jahrelang erprobten Berufs-Busverkehrs zum Rossendorfer Institut.

Wie viele Wochenstunden haben wie viele Schüler im Projekt gearbeitet? War die Teilnahme nach Anmeldung für das jeweilige Schuljahr verpflichtend, und war das Angebot für den einzelnen Schüler zeitlich begrenzt?

Für ein Ganz-Tags-Angebot (GTA) sind wöchentlich 2 Schulstunden üblich. Entscheiden sich die Schüler nach zwei Schnupper-Veranstaltungen für das Angebot, so ist für Abwesenheit eine Entschuldigung der Eltern nötig und eine Abmeldung frühestens im zweiten Halbjahr möglich. Über die Teilnahme sind Anwesenheitsliste und Fortschrittsberichte (Stichpunkte) zu führen, und bei unentschuldigtem Fehlen sind die Eltern unmittelbar zu benachrichtigen – eine höchst unbequeme Forderung!

In unserem Kooperationsfall kamen die Schüler aus den 5. und 6. Klassen, selten aus höheren. Von den manchmal bis zu 10 Beginnern, war am Ende des Schuljahres oft nur noch etwa die Hälfte dabei.

Unser Programm hatten wir auf 4 Kursjahre festgelegt. Meistens traten die Kinder aber eher in den Verein ein, weil die Teilnahme an Wettkämpfen lockte.

Der Broschüre entnehme ich, dass die einzelnen Schülerprojekte zum Teil aufeinander aufbauten – dass also eine Fortentwicklung seitens der beteiligten Schüler beabsichtigt war. Wie wurden Neueinsteiger integriert, die womöglich nicht an einem Grundlagenprojekt teilgenommen haben?

Die Programmpunkte waren selbstverständlich in den einzelnen Kursjahren aufeinander abgestimmt, siehe die *Vorlage von außerschulischen Kooperationspartnern* in der Broschüre. Dabei hat uns die Neueinsteiger-Problematik tatsächlich zu schaffen gemacht. Spätestens hier wird klar, dass für ein anspruchsvolles Programm mindestens vier Betreuer nötig sind. Die Möglichkeit, den Modell**bau** in der Werkstatt mit dem Modell**flug** in der Sporthalle abwechseln zu können, half uns etwas; die Gruppen konnten dadurch entzerrt werden. Trotzdem begannen alle Einsteiger mit dem Bau leichter Balsagleiter und Freiflugmodelle (z.B. Windflyer II/Opitec).

Hat der einzelne Schüler in jedem Projekt sein persönliches Modell gebaut, oder wurden auch Gruppenprojekte realisiert? Gibt es diesbezüglich positive oder negative Erfahrungen? Wer finanzierte das Material und vor allem die technische Ausrüstung mit der Fernlenktechnik?

Der „Gruppenbau“ hat sich nicht bewährt – es fehlt dann die Verantwortlichkeit für das fertige Modell. Deshalb baute danach jeder sein eigenes Anfänger- und auch Fernlenk-Modell: Motorsegler aus dem Baukasten (Luxx/Aeronaut oder Strolch/Langenhagen und Schleudersegler/Schade). Auf Wunsch stellten wir aus Ver-

einsbeständen Antrieb und Fernsteuertechnik leihweise zur Verfügung (35MHz-Technik), alternativ gaben wir Kaufempfehlungen. Anschaffungen die für das Funktionieren des Angebotes nötig sind, können als Sachkosten abgerechnet werden - seinerzeit war der Schlüssel 50€/Schüler. Wir kauften z.B. Material und Fernsteuertechnik (Lehrer – Schüler).

Welche Anteile hatten die einzelnen Bereiche praktischer Modellbau, Modellbautheorie, flugphysikalische Theorie und Modellflugpraxis? Wie wurden diese Bildungsgebiete über die Zeit verteilt angeboten, und in welchen Räumlichkeiten geschah das? Wie wurden den Schülern die theoretischen Inhalte vermittelt, mussten die Schüler z.B. Hefter führen und Aufzeichnungen anfertigen?
Während der Modellbauphase lässt sich auch bestens Modell**bautheorie** lehren, insbesondere zur Festigkeit. **Flugphysik** wurde per Vortrag einmal im Jahr vermittelt, beginnend mit dem Grundlagenvortrag *Modellflug und Luftfahrt – Ein Streifzug durch Geschichte und Physik der Luftfahrt* [3], erstmalig 2006 auf der ILA vor Schülern einer Berliner Schule gehalten. Eine Heftführung haben wir nicht verlangt, einige Schüler schrieben aber mit. Modell**flug** erfolgte außer in den letzten zwei Jahren in der Halle. Das war für das Fernlenken-Lernen sehr effektiv [4]. Bei Interesse wurde Fortgeschrittenen Hallen-Kunstflug gelehrt.

Fand Eure Arbeit in den zehn Jahren besondere Beachtung durch die Schulleitung, das Schulamt, Ausbildungsbetriebe, Berufsberater der Agentur für Arbeit oder die Modellflugverbände – wenn ja, in welcher Weise?
Nein.

Wieviel Zeit haben Du und Deine Mitstreiter im Durchschnitt pro Monat in das GTA-Projekt investiert? Wie wurde diese Arbeit honoriert und von wem?
In den „mittleren" Jahren galt für den Zeitaufwand pro Woche: 2h Bau +1,5h Flug +2,5h Vorbereitungszeit.
Letztere variierte für das Fliegen sehr stark: Trotz Langsamflugeigenschaften und Aufschlagfestigkeit steuerten manche „Künstler" die Modelle treffsicher in ein Hallenfenster, woraufhin die dann bei der Bergung oft mit dem Leitwerk zuerst aufkamen. Die Reparatur dauerte in diesen Fällen etwas länger.
Vergütet werden nur die Unterrichtsstunden, im Jahr 2013 z.B. 17,50€/h - später erhöhte sich das Honorar auf 25€/h. Wir teilten das Geld jedoch immer auf alle „Mitmacher" gleichmäßig auf. Die Bezahlung erfolgte durch das Schulamt.

Was führte zur Beendigung des GTA-Projekts zum Ende des Schuljahres 2018/19?
Der Rückzug aus der Sporthalle kostete Verluste, da der wetterabhängige Flugunterricht längst nicht so effektiv durchführbar war, wie in der Halle.
Aber auch im Verein war „die Luft raus", ab 2018 betreuten R. Zimmermann und ich in der Werkstatt wieder allein. Im Frühjahr 2019 beschlossen wir deshalb im Vorstand, das Angebot einzustellen.

Welche Voraussetzungen müssten Deiner Meinung nach heute gegeben sein, damit sich solche Angebote als Formate mit dauerhaftem Bestand etablieren? Welche Institutionen siehst Du als geeignet an, diese Inhalte aufzunehmen.
Trotz Honorarzahlung bleibt die Betreuung ehrenamtlich, man kann also niemanden „auf Dauer" gewinnen. Was Dir vorschwebt, wurde einstmals mit den *Stationen Junger Techniker und Naturforscher* realisiert. Heute könnten vielleicht Jugendhäuser auch technische Fachrichtungen aufnehmen; noch besser wäre es, die Schulen würden via Lehrprogramm gleich selbst für Technikinteresse der Schüler sorgen.

Hältst Du ein verbreitetes Angebot solcher Bildungsprojekte im Sinne einer Stärkung der praktisch-technischen und handwerklichen Bildung sowie einer besseren beruflichen Orientierung für sinnvoll?
Modellbau führt neben handwerklicher Schulung immer auch zur Beschäftigung mit dem Original und somit zu Wissenszuwachs. Der Bogen dazu lässt sich weit spannen: Geschichte, MINT …

Wie hoch war der mit dem Projekt verbundene bürokratische Aufwand, für den Start und den laufenden Betrieb?
Wie alle Finanzmittel des öffentlichen Dienstes müssen auch jene für die Sach- und Honorarkosten formgerecht abgerechnet werden. Dabei gilt auch hier: „Strafrunden" auf Grund fehlerhafter Antragstellung kosten Zusatzzeit.

Fällt Dir etwas ein, was Du den Lesern noch mit auf den Weg geben möchtest?
Aus meiner Tätigkeit im FAI-CIAM-Committee *Education/Technical Experts* weiß ich, dass Nachwuchssorgen ein internationales Problem sind. Und ich weiß auch, dass die hierzulande bestehende Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit Schulen international gesehen einmalig ist … wir sollten also das Ganztagsangebot nutzen, wo wir es können. Dazu noch den Ratschlag: einen Lehrer der Schule als Mitglied des Betreuerteams gewinnen!

Ist bereits eine Aussage zu treffen, ob Euer Verein bzgl. Mitgliederzahl und Alterstruktur durch den Beitritt der Jugendmitglieder nachhaltig von dem Projekt profitieren kann? Wie schätzt Du im Allgemeinen die Zukunftsaussichten des MFC Rossendorf ein?
Fünf Vereinsmitglieder unserer Jugendgruppe (von 15) sind GTA_Ursprungs; das ist als Zahl kein großer Wert. Auch im Sinne von Dauer lässt sich erfahrungsgemäß

Fortsetzung auf Seite 56



Eine Weltmeisterin und zwei Weltmeister

Junioren-WM F1ABP in Bulgarien / 3. Platz für Jonas Wiesiolek

Die große Hitze war das größte Problem für die Teilnehmer und die F1B-Antriebsgummi Ende Juli in Valchitran/Bulgarien. Den größten Erfolg für das deutsche Team erzielte Jonas Wiesiolek mit seinem 3. Platz in F1B im zweiten Stechen. Und Clara Lammersmann kam in der Frauenwertung F1B auf Rang 3, Lars Rink wurde sechster in F1A. Die Titel in F1A und F1B gingen in die USA: an Noa Goldstein und Ittai Kohavi. Bemerkenswert: Noa ist ein Mädchen und Ittai musste mit ausgeliehenen Modellen an den Start gehen, weil seine Modellkiste in Frankfurt verschollen war.

F1A-Bericht von Simon Pietzko

Der erste Wettkampftag der Jugend-WM 2022 hat begonnen. Zunächst machten wir vor der ersten Runde noch ein paar Probestarts mit den Modellen um zu entscheiden, welches nun jetzt wirklich eingesetzt wird.
Für mich ging es dann mit meinem MTA-Flapper („MTAF" bedeutet Makatschopp Aringer Flapper) an die Startstelle. Da ich als erster aus dem Team startete, wollte ich natürlich vorlegen. Dies gelangte mir auch, da die Luft in der ersten Runde noch Recht wenig von der Thermik beeinflusst war und ich mit einem guten Start überzeugen konnte. Nochmal zum Einsatz kam ich in der ersten Runde dadurch, dass Fabian und ich uns vorne beim Kreisschleppen gegenseitig unterstützten.
Nachdem wir dann alle die Maximalzeit flogen, ging es in die zweite Runde, wo der Ablauf der Runde recht ähnlich war. Dadurch dass das Wetter zu der Zeit aber schon deutliche Thermik aufwies, musste ich zunächst bei leicht umlaufenden Winden die Thermik suchen. Dies geling mir erst nach dem ich mich 200 Meter von den Startstellen entfernt habe und längerem Gesuche. Auch hier hat der MTAF überzeugt und die Thermik super angenommen. Fabian und ich flogen beide voll. Für Lars und Maria hat es nicht gereicht.
Die dritte Runde begann und ich war wieder als erster dran. Auch dieses Mal habe ich den MTAF genommen. Nach dem Hochziehen des Modells und etwas längerem Schleppen entschied ich mich zu starten. Der Moment war aber falsch gewählt, was dazu führte, dass ich trotz guten Starts nach knapp 2 Minuten auf dem Boden lag. Nach dieser Runde war nur noch Fabian im Rennen.
Im vierten Durchgang haben wir die Reihenfolge wieder beibehalten. Ich habe hier das Modell gewechselt und den Makatschopp („Makatschopp" steht für das Profil des Fliegers. Es ist ein Tschopp-Profil, welches eine Makarov D- Box hat) geflogen. Nach dem Hochziehen des Modells und ein paar Kreisen erwischte mich eine ungünstige Windböe, wodurch ich einen Fehlstart produzierte. Nach diesem Fehlstart musste ich mich hintenanstellen. Ich habe wieder auf den MTAF gewechselt, da ich mich mit dem Modell sicherer gefühlt habe. Das Kreisen hat hier gut geklappt, allerdings waren umlaufende Winde im Spiel, welche das Schleppen deutlich schwieriger machten. Nachdem ich dann die Thermik gefunden habe und mich für den Start positioniert habe, beschleunigte ich das Model. Der Wind hat aber zu diesem Zeitpunkt so ungünstig gedreht das ich von der einen Sekunde auf die andere keinen Druck mehr hatte. Dies bemerkte ich aber zu spät und ließ die Leine trotzdem los. Dies führte dann zu einem Fehlstart, da der Servohaken sich wieder schloss und die Leine am Model blieb. Zwei Fehlstarts waren produziert und so entstand ein Durchgang mit 0 Sekunden. Dies hat mich geärgert, da beide Situationen unglücklich waren und mit bisschen weniger Pech vermeidbar gewesen wären.
Nach dem vierten Durchgang war eine einstündige Mittagspause angesetzt. In dieser habe ich mich mit meinem anderen Makatschopp warm gemacht, um nicht

durch die Mittagspause einzuschlafen, sondern wach zu bleiben.
Im fünften Durchgang haben wir uns darauf geeinigt, dass wir erst hochgehen, wenn Michael und Stefan der Meinung sind, dass der Moment gut ist. Dadurch wollten wir unnötiges Schleppen vermeiden und so Fehler minimieren. Dies hat im fünften Durchgang bei mir gut funktioniert. Ich ging hoch, die Luft war super und ich setzte sofort zum Start an. Ich flog voll. Der fünfte Durchgang war für Fabian nicht gut, da er hier nicht voll flog und so auch er raus war.
Die sechste Runde war für mich sehr hart, da die Winde hier sehr umlaufend waren und ich mich schwer tat zu schleppen. Ich habe trotzdem einen guten Moment zum Starten gefunden und bin voll geflogen.
Die siebte Runde war von der ganzen Mannschaft ein guter Abschluss, da wir alle voll flogen und somit war die WM für das F1A-Team beendet.
Innerhalb des Teams lief es harmonisch ab. Wir haben die Rundenzeiten gut gemanagt und kaum Zeit verschwendet. Auch in den Runden, wo wir mehrere Fehlstarts produziert haben, hat die Zeit trotzdem gereicht. Auch die Rückholer haben die Modelle immer zeitig zurückgebracht. Bei dieser Hitze waren Kai, Thomas und Stefan als Rückholer nicht kleinzukriegen.
Dies waren meine Eindrücke vom F1A-Tag als Teilnehmer.

Meine Eindrücke – Maria Tanner

Bevor ich an der Junioren Weltmeisterschaft in Pordim (Bulgarien) teilnehmen konnte, stand eine sehr lange Anreise vor uns, welche auf jeden Fall noch lange in Erinnerung bleiben wird. Vor allem, weil ich sehr viel Zeit zum Lesen während der Fahrt hatte. Knapp vierundzwanzig Stunden Autofahrt am Stück und wenig Schlaf, so erreichten wir unsere Unterkunft in Plewen. Die Vorfreude war groß. Dort trafen wir auch schon auf die ersten Teilnehmer aus Amerika und unsere Teammitglieder. An dem Wochenende vor der Weltmeisterschaft gab es einen Weltcup, an welchem wir auch teilnahmen. Samstag und Sonntag wurde jeweils geflogen. Ich war mit F1A am Samstag dran, Hagen (Stendal) mit F1B am Sonntag. Ich schaffte es nicht ins Stechen, da wir im ersten Durchgang meinen Flieger bremsen mussten, weil er sonst im Dorf gelandet wäre. Es sollte nichts vor der Weltmeisterschaft riskiert werden. Hagen schaffte es ins Stechen, welches auf Montag verlegt wurde. Treff war 5 Uhr früh auf dem Feld, er wurde Dritter.



Clara Lammersmann (3. F1B-Frauen) und Jonas Wiesiolek (3. F1B-Gesamtwertung)

Am selben Tag startete auch die Weltmeisterschaft. Die Modellabnahme, ein tolles Gruppenfoto, sowie viel individuelle Freizeit waren an diesem Tag erwähnenswerte Ereignisse, bis es am Abend zur Eröffnungszeremonie ging. Dies war definitiv mal etwas anderes, was man nicht jeden Tag wieder erlebt. Mit Volkstänzen und Liedern wurden wir in dem kleinen Dorf Pordim begrüßt. Am folgenden Tag begann für mich der Wettbewerb.

F1A-Tag

Früh mit dem Sonnenaufgang aufstehen ist schon etwas Tolles, besonders wenn ich diesen in einem anderen Land erleben darf. Allerdings ist nicht jeder davon begeistert, so früh aufstehen zu müssen. 5:30 Uhr ging es schon los per Auto zum Feld. Ungefähr 30 Minuten später konnte dort schon mit den ersten Vorbereitungen begonnen werden. Bei noch relativ angenehmen Temperaturen begannen die ersten Sonnenstrahlen hervorzukommen und der Tag konnte starten. Ein wenig aufgeregt war ich schon, muss ich zugeben. Das erste Mal dabei und es ist gleich eine Weltmeisterschaft, wenn auch meine letzte als Jugendliche. Leider klappte es nicht, dass die Meisterschaften in Rumänien (2020) und in Frankreich (2021) stattfinden konnten. Umso erfreuter war ich, dass ich es nicht nur über die Frauenquote ins F1A-Team geschafft habe, sondern mich „richtig" qualifiziert habe. Mit Startnummer, Flieger und Leine bewaffnet ging es wenig später zur Startstelle. Nach der Anmeldung beim Zeitnehmer konnte es losgehen. Meine Erwartungen an mich selbst waren hoch, konnten aber nicht immer erfüllt werden, besonders im zweiten Durchgang nicht. Im Allgemeinen gab jeder sein Bestes. Nach jedem Start kümmerten sich die F1B-Starter an diesem Tag fleißig um das Zurückbringen der Modelle. Schattenplätze waren bei den steigenden Temperaturen an die 40 Grad Celsius auf dem Feld sehr gefragt. Einige Eindrücke und Erlebnisse sowie Erfolge, von diesem aber auch den anderen Tagen, können online im Blog gelesen bzw. durch Bilder eingesehen werden.

F1B-Tag

Am Mittwoch war das Können der F1B-Flieger gefragt, während heute das F1A-Team und Helfer mit dem Rückholen dran waren. Ein relativ entspannter Tag, wie ich fand, dennoch zunehmend ereignisreicher. Bis zum Mittag hatten wir alle glücklicherweise einen Schattenplatz (siehe Foto), welchen wir allerdings später, aufgrund veränderter Windrichtung, aufgeben mussten. Die Jungs kümmerten sich um das Bergen aus den Bäumen. Als deutlich wurde, dass Deutschland nach sieben Runden

abends im Stechen mit dabei sein sollte, war die Freude groß. Der dritte Platz wurde von Jonas erfolgreich erreicht, siehe unten.

Abschluss

Den folgenden Tag hatten wir alle frei, da keiner von uns in der F1P-Klasse startete. Dieser wurde von uns zuerst als Trainingstag genutzt. Meine Flieger wurden mit Hilfe von Stefan Richter für den Kreisschlepp eingeflogen. Anschließend gab es weiteres Sightseeing in der Stadt (Plewen Panorama). Während tagsüber nur wenige Menschen unterwegs waren, begann erst am Abend das Leben in der Stadt. Auch die Treffen abends im Foyer bleiben definitiv nicht unvergessen, sondern in sehr lustiger und unterhaltsamer Weise in Erinnerung. Vor dem Hotel gab es einen Eisladen mit unbekannten, aber leckeren Sorten. Für die Erwachsenen gab es einen Späti. Der vorletzte Tag brach ziemlich schnell an. An diesem waren wir alle zusammen zuerst zu den „Krushuna Falls" gefahren um dort die Wasserfälle zu besichtigen. Dort sah es wunderschön aus. Im Anschluss sind einige noch mit zu der „Devetashka Cave", einer beeindruckenden und schönen Höhle, gefahren. Sogar die dort lebenden Fledermäuse konnten wir hören. Später am Abend ging es zum Bankett. Während dem Drei-Gänge-Menü konnten T-Shirts mit den verschiedenen Nationen getauscht



Maria Tanner bei einer Rückholer-Pause

werden. Nach dem Essen gab es eine kurze Siegerehrung für die morgen schon abreisenden Gewinner. Während einige von uns schon wieder zurück zur Unterkunft fuhren, blieben ein paar noch, um in den Abend bis nach Mitternacht weiter zu feiern. Für Tanzbegeisterte gab es auch eine kleine Fläche, welche vor allem von den Franzosen lautstark genutzt wurde. Am Samstag war die Siegerehrung. Hier konnten wir alle noch einmal auf alle vierzehn teilnehmenden Nationen treffen. Meine Glückwünsche gehen raus an alle Gewinner! Damit war auch dieser ereignisreiche Tag zu Ende. Für Einige war es schon der Tag der Rückreise, darunter wir.

Ich denke wir haben alle eine tolle gemeinsame Zeit erleben können und zahlreiche Erinnerungen sowie Erfahrung sammeln durften. Leider ging die Zeit für mich viel zu schnell vorüber. Die Woche bleibt ein unvergessliches und einzigartiges Erlebnis. Ich hoffe, dass ich mich auch dieses Jahr wieder qualifizieren kann.

PS an die Insider: In Bulgarien habe ich leider nur Straßenhunde mit vier Beinen gesehen.

F1B-Stechen – Thomas Wiesiolek

Vier F1b-Piloten hatte sieben Max. Aber mit dem 4. Platz wollten wir uns nicht zufrieden geben. Zuerst den beschädigten Flieger vom 7. Durchgang mit dem Strangriss repariert und dann erörtert, wie man vorgehen will. Alles riskieren, Mann will ja auf das Treppchen. Den großen Flieger aus der Kiste rausgeholt und weil es keine Erfahrung damit gibt bei der Hitze, Probestarts gemacht. Eigentlich waren wir nach den 7 Durchgängen fix und fertig. „Auf Jonger, Gommi raus ond uffziaga" („Mein lieber Sohn, bitte einen Gummi aufziehen").
Probestarts: Wind direkt Richtung Sonnenblumenfeld, Flieger ist zu schnell, gerade noch rechtzeitig vor den Sonnenblumen heruntergebremst. Nachgetrimmt und nochmal gestartet, Höhe und Flug deutlich besser, gebremst und direkt in die Sonnenblumen gebremst.
Und wenn man so ausgetrocknet ist macht man auch mal eine Fehlentscheidung – ich bin alleine ins Sonnenblumenfeld und habe natürlich das Modell nicht gefunden. Zeit drängt, also erfolglos raus zurück zur Startlinie. Die Mannschaft hat das mitbekommen und ist suchen gegangen bei 38°C ins Maisfeld und hat den Stechflieger rechtzeitig gefunden. Derweil hat Jonas noch ein Reservemodell zusammengebaut.
1. Stechen auf 6 min: Startstellenverlegung wegen der Windrichtung, also los quer über die Wiese und alles nochmal aufbauen was man so benötigt. Jonas nimmt den Großen, der eben noch in den Sonnenblumen lag. 7 min Arbeitszeit, sofort beim Start den Gummi aufgezogen, startklar und los, leider etwas zu weit links geworfen und der Flieger hängt sich auf und Fehlstart. Also nächster Gummi und nächstes Modell. Derweil sind die anderen schon weg. 30 sec vor Ende der Arbeitszeit startet Jonas sein Standartmodell mit „fixed prop" (Starrpropeller), super Start und tragende Luft – bei 6 min hoch gebremst – voll. Der Israeli hat zu früh gebremst und ist raus.
2. Stechen auf 8 min: 20:30Uhr das 2. Stechen, Jonas entscheidet sich nochmal das Standartmodell zu nehmen, startet zu flach und erreicht 4 Minuten nicht: 3.Platz.

Die amerikanische F1B-Kiste

Hierzu hatten wir noch einen Bericht aus dem amerikanischen Team erwartet, hat leider nicht geklappt. Deshalb hier in Kurzfassung. Bei der Ankunft in Bulgarien fehlte die die F1B-Kiste von Ittai Kohavi. Recherchen ergaben, sie musste im Frankfurter Flughafen liegen.



Ittai Kohavi hat seine F1B-Modelle wieder

Dirk Paff (Sohn von Dieter Paff und Lufthansa-Pilot) machte sich mehrfach auf die Suche in den riesigen Gepäckhallen – ohne Erfolg. Vor Ort halfen Michael Jäckel und Can Teczan mit Modellen aus. Und Michael Seifert setzte sich in Malta ins Flugzeug, im Gepäck (das er nicht aus dem Auge ließ) zwei Vollkohle-Delphins, und flog nach Bukarest zur Übergabe – und damit flog dann Ittai Kohavi zum Weltmeistertitel. Und jetzt, einige Wochen nach der WM, tauchte die Kiste wieder auf. (bs)

F1P-Weltmeister aus Augsburg

Andrii Pshenychnyi war mit seiner Familie aus der Ukraine vor den russischen Angriffen nach Deutschland geflogen und in Augsburg untergekommen. Die dortige Sozialarbeiterin erfuhr von dem Drama, Andrii für die WM in Bulgarien qualifiziert, Modelle in der Ukraine und fand eine Lösung. Stefan und Fabian Rumpp aus der Nähe von Ulm nahmen Andrii im Auto mit nach Rumänien und zurück. Die ukrainischen Teamkollegen brachten die Modelle. Und so schaffte es Andrii zum Weltmeistertitel. Die „Augsburger Allgemeine" Zeitung berichtete darüber in einem großen Beitrag. (bs)



Andrii Pshenychnyi zurück in Augsburg

Link zum Blog:
www.thermiksense.de/2022-f1abp-wm-bulgarien

Junioren-WM F1ABP

F1A (46 Teiln.)

1	Noa Goldstein (F)	USA	1380
	+360 +327		
2	Capucin Ragot	FRA	++262
3	Levente Halasz-Szabo	HUN	++208
4	Tomasz Jeziorny	POL	1375
5	Luka Najdoski	MKD	1351
6	Lars Rink	GER	1347
7	Anat Goldstein (F)	USA	1344
8	Adrian Mikolasek	SVK	1334
9	Kinga Szoke (F)	HUN	1327
10	Leo Chene	FRA	1326
11	Imre Moric Csikar	HUN	1314
12	Tudor Bradeanu	ROU	1311
13	Patrik Klobussicky	SVK	1303
14	Villem Vackermann	EST	1301
15	Viktoria Peykova (F)	BUL	1264
16	Reka Guti (F)	HUN	1263
17	Fabian Rumpp	GER	1262
18	Eviatar Cohen	ISR	1260
19	Nestor Chepelevskyy	UKR	1224
20	Andrey Sadovyak	UKR	1223
21	Voitech Kornhofer	CZE	1212
22	Mart Valjamae	EST	1198
23	Malgorzata Jeziorna (F)	POL	1181
24	Valentin Hasardzhiev	BUL	1158
25	Ahmed Zilic	BIH	1156
26	Oscar Thevenon	FRA	1154
27	Simon Pietzko	GER	1130
28	Tymon Niezborala	POL	1128
29	Jan Zajic	CZE	1121
30	Vladimir Ivanco	SVK	1108
31	Damian Maderek	POL	1103
32	Alicia Nevers (F)	FRA	1094
33	Ana Budimcic (F)	BIH	1090
34	Viktoria Nikolova (F)	BUL	1078
35	Maria Tanner (F)	GER	1071
36	Anastasija Pozharska (F)	MKD	1029
37	Veronika Svorcova (F)	CZE	986
38	Petar Cvetanovski	MKD	985
39	Vlad Buricea	ROU	951
40	Ruslan Novak	UKR	937
41	Geva Malizki	ISR	904
42	Klim Stepanenko	EST	888
43	Srdan Vranies	BIH	884
44	Hamza Zilic	BIH	869
45	Daniel Peykov	BUL	853
46	Daniel Facalet	ROU	679

F1A Frauen (12 Teiln.)

1	Noa Goldstein	USA	1380
	+360 +327		
2	Anat Goldstein	USA	1344
3	Kinga Szoke	HUN	1327
4	Viktoria Peykova	BUL	1264
5	Reka Guti	HUN	1263
6	Malgorzata Jeziorna	POL	1181
7	Alicia Nevers	FRA	1094
8	Ana Budimcic	BIH	1090
9	Viktoria Nikolova	BUL	1078
10	Maria Tanner	GER	1071
11	Anastasija Pozharska	MKD	1029
12	Veronika Svorcova	CZE	986

F1B (32 Teiln.)

1	Ittai Kohavi	USA	1260
	+360 +317		
2	Tomasz Jeziorny	POL	++265
3	Jonas Wiesiolek	GER	++238
4	Shalev Evroni	ISR	+352
5	Jacopo Pegonzi	ITA	1243
6	Radoslaw Szymanowski	POL	1242
7	Mateo Morandini	FRA	1236
8	Skylar Donnelly (F)	USA	1229
9	Villem Vackermann	EST	1224
10	Ron Ivianski	ISR	1186
11	Aksel Karu	EST	1176
11	Lorenzo Morandini	FRA	1176
13	Carla Morandini (F)	FRA	1172
14	Andrey Sadovyak	UKR	1158
15	Eyal Shimshi	ISR	1154
16	Patrik Svorc	CZE	1143
17	Eduard Bouleanu	ROU	1138
18	Florian Jackel	GER	1135
19	Cristian Tutelea	ROU	1124
20	Louison Jacquemin	FRA	1102
21	Clara Lammersmann (F)	GER	1094
22	Oliwia Danilewicz (F)	POL	1073
23	Mirtel Moistus (F)	EST	1046
24	Lara Maria Horak (F)	GER	1001
25	Oleksii Kosylo	UKR	974
26	Oliwia Szturgulewska	POL	897
27	Nikol Tsankova (F)	BUL	866
28	Viktoria Peykova (F)	BUL	825
29	Petar Cvetanovski	MKD	802
30	Nestor Chepelevskyy	UKR	742
31	Djonis Tahiri	ITA	524
32	Mandrit Tahiri	ITA	466

F1B Frauen (8 Teiln.)

1	Skylar Donnelly	USA	1229
2	Carla Morandini	FRA	1172
3	Clara Lammersmann	GER	1094
4	Oliwia Danilewicz	POL	1073
5	Mirtel Moistus	EST	1046
6	Lara Maria Horak	GER	1001
7	Nikol Tsankova	BUL	866
8	Viktoria Peykova	BUL	825

F1P (16 Teiln.)

1	Andrii Pshenychnyi	UKR	1187
2	Oleksii Kosylo	UKR	1187
3	Ruslan Novak	UKR	1061
4	Harri Koonik	EST	1057
5	Eduard Bouleanu	ROU	910
6	Bozhidar Dochev	BUL	859
6	Orsolya Sarusi-Kiss (F)	HUN	859
8	Mart Valyamae	EST	852

9	Imre Moric Csikar	HUN	805
10	Vilmos Pek	HUN	723
11	Klim Stepanenko	EST	696
12	Vladimir Ivanov	BUL	554
13	Yoana Ivanova (F)	BUL	439
14	Tudor Dumitru	ROU	294
15	Aleksandra Ivanova (F)	BUL	66
16	Cristian Tutelea	ROU	10

F1P Frauen (3 Teiln.)

1	Orsolya Sarusi-Kiss	HUN	859
2	Yoana Ivanova	BUL	439
3	Aleksandra Ivanova	BUL	66

F1A-Teams

1	Hungary	HUN	4021
2	France	FRA	3860
3	Slovakia	SVK	3745
4	Germany	GER	3739
5	Poland	POL	3684
6	Bulgaria	BUL	3500
7	Estonia	EST	3387
8	Ukraine	UKR	3384
9	Macedonia	MKD	
10	Czech Republic	CZE	
11	Bosnia-Herzegovina	BIH	3130
12	Romania	ROU	2941
13	USA (2 T.)	USA	2724
14	Israel(2 T.)	ISR	2164

F1B-Teams

1	Israel	ISR	3600
2	France	FRA	3584
3	Poland	POL	3575
4	Germany	GER	3489
5	Estonia	EST	3446
6	Ukraine	UKR	2874
7	USA (2 T.)	USA	2489
8	Romania (2 T.)	ROU	2262
9	Italy	ITA	2233
10	Bulgaria (2 T.)	BUL	1691
11	Czech Rep.(1 T.)	CZE	1143
12	Macedonia (1 T.)	MKD	801

F1P-Teams

1	Ukraine	UKR	3435
2	Estonia	EST	2605
3	Hungary	HUN	2387
4	Bulgaria	BUL	1852
5	Romania	ROU	1214

Gesamtteam-Wertung

1	Ukraine	9693
2	Estonia	9438
3	France	7444
4	Poland	7259
5	Germany	7228
6	Bulgaria	7043
7	Romania	6417
8	Hungary	6408
9	Israel	5764
10	USA	5213
11	Czech Republic	4462
12	Macedonia	4167
13	Slovakia	3745
14	Bosnia-Herzeg.	3130
15	Italy	2233



F1B: Tomasz Jeziorny (2. POL), Ittai Kohavi (1. USA), Jonas Wiesiolek (3. GER) – v.l.

F1E-EM: Deutschland gewinnt Teamwertung

1. Senioren Konrad Zurowski - 1. Junioren Stanislaw Rajca

Deutsches Gold in Turda

/ Christian Neumann

Die deutschen Magneter krönen sich bei der ersten Europameisterschaft nach der Corona-Pause mit Gold an den rumänischen Hängen in Turda. Kristin Winker, Alexander Winker, Florian Winker und Werner Ackermann erfliegen sich den Teamsieg bei der Europameisterschaft. Vier Teilnehmer in einer Mannschaft: Nicht die einzige Premiere bei der diesjährigen EM. Leon Rink und Carlos Lammersmann Gonzalo durften ihr Debüt im schicken orangenen Nationaldress in Rumänien fliegen. Mit den Komplikationen des Wettkampfs gingen die Beiden aber souverän um.

Neues Team

Noch vor der Corona-Pause gab Wolfgang Gerlach sein Amt als langjähriger Teamchef der Mannschaft ab. Über die Jahre wurde hin- und herüberlegt, wer das Amt beim nächsten Wettbewerb übernehmen soll. Verschobene Wettbewerbe und die weiterhin vorherrschende Pandemie machten vielen einen Strich durch die Rechnung. Anton Frieser zum Beispiel konnte sich durch gute Leistungen an den deutschen Hängen für die Nationalmannschaft qualifizieren. Leider war er kurzfristig verhindert und konnte nicht an der EM teilnehmen. Die deutsche Nationalmannschaft musste sich also recht spontan formieren. Christian Winker übernahm das Amt des Teamchefs. Dabei wurde er von Wolfgang Neumann an seiner Seite unterstützt. Die schwäbische Energie bleibt der Mannschaft also erhalten.

Die diesjährige EM in Turda war die erste internationale F1E-Meisterschaft mit der Frauenquote der CIAM. Das Seniorenteam konnte deshalb mit hochkarätiger Besetzung an den Start gehen: Die Flugfamilie Winker stand gemeinsam mit Werner für die Deutschen am Hang. Für die Junioren fanden sich zum Glück noch recht spontan Leon und Carlos.

Bei allen personalen Neuerungen blieb eines gleich: Die Hänge in Rumänien. 2016 und 2017 fanden die letzten internationalen Meisterschaften in Turda statt. Wer Geschichten aus diesen Jahren kennt, weiß: Es wird nicht langweilig. Der Nordhang sieht auf den ersten Blick harmlos aus. Der wechselhafte Wind sorgte aber durch Absätze im Hang für viel Verwirbelungen und einige Fehlstarts. Noch schwieriger war die Situation am

rückseitigen Südhang. Wer die teils starke Thermik erwischen kann, hat viel Glück. Oft macht die nachströmende Luft den Startern als Rückenwind einen Strich durch die Rechnung.



Das deutsche F1E-Team bei der EM 2022

Willensstärke bei erster EM

Die deutsche F1E-Familie freut sich über jedes neue Gesicht, das sich für den speziellen Sport am Hang begeistern lässt. Umso schöner ist es, dass sich die zwei neuen Piloten Leon und Carlos gleich auf die Europameisterschaft trauten. Bei der internationalen Premiere machten die beiden zusammen vier volle Flüge. 240 Sekunden wurden bei der Junioren EM in jedem der fünf Durchgänge geflogen. Mit den Zeitnehmern sind die deutschen Magneter auf internationalen Wettbewerben schon häufig angeeckt. Diesmal erwischte es Leon: Im ersten Durchgang stoppten, laut Teamleitung, die Zeitnehmer 20 Sekunden zu früh die Zeit. Der Protest der Mannschaft blieb leider ohne Erfolg. Leon rappelte sich nach dem Dämpfer aber wieder zu einem vollen Flug im zweiten Durchgang auf. Unsere deutschen Junioren mussten sich gleich bei ihrer ersten EM einem Hangwechsel mitten im Wettbewerb stellen. Die Situation meisterten die Beiden aber gut.

Nach einem turbulenten Wettbewerb landete das deutsche Juniorenteam auf Platz sieben. Carlos besetzt Platz neun der Einzelwertung und Leon schafft es auf Platz 17. Die Ergebnisse der internationalen Junioren sind durchweg durchwachsen: Im Stechen stehen nur der Pole Stanislaw Rajca und der Franzose Omar Al Saloum. Am Ende setzt sich der Pole eindeutig durch und nimmt den EM-Sieg mit nach Hause. Hinter Omar landet der Rumäne David Mesaros auf Platz drei. Rumänien gewinnt in der Mannschaftswertung vor Frankreich und Polen. Die beste jugendliche Pilotin ist auf der EM Laura Kozuchova, gefolgt von Viktoria Drmlova und Ema Kozuchova. Gold, Silber und Bronze geht bei den Juniorinnen in die Slowakei.

EM-Gold für die Senioren

Früh morgens startet das deutsche Team im Konvoi zur Startstelle am Nordhang. Dort beginnt der erste Durchgang mit einer Flugzeit von 300 Sekunden. 24 der 33 Teilnehmer erreichen die vorgeschriebene Flugzeit: Auch das deutsche Team. Bei der Zeit bleibt es in den regulären Durchgängen auch. Die ersten beiden Durchgänge lang hören alle deutschen Piloten nach Ablauf der 300 Sekunden ein „full flight" von den Zeitnehmern.
Im dritten Durchgang gab es dann die ersten Schwierigkeiten im Team: Kristin und Werner können ihre Modelle nicht lange genug in der Luft halten. Im vierten Durchgang schafft dann nur noch Florian die volle Zeit. Ab diesem Durchgang mussten alle Teilnehmer vom rückseitigen Hang starten. Der gedrehte Wind und der gewechselte Hang brachten die Zeiten heftig durcheinander. Florian flog einen der nur sechs Vollen im vierten Durchgang. Bis zum Stechen schaffte er es aber leider nicht. Im fünften Durchgang schafft keiner der deutschen Senioren einen vollen Flug. Doch das Team kam geschlossen so gut mit dem Hangwechsel zurecht, dass es für den Mannschaftssieg reichte. Damit ist die deutsche Mannschaft Europameister im Hangflug. Florian besetzt als bester Deutscher Platz sieben in der Einzelwertung, dicht gefolgt von Alexander auf Platz neun. Werner schafft es auf Platz 15 und Kristin landet auf dem 25. Platz. In der Einzelwertung der Frauen verfehlt sie knapp das Treppchen.
Im Stechen standen nur vier Senioren: Konrad Zurowski (POL), Vluzar Vladev (BUL), Evgeny Gorban (UKR) und Ian Kaynes (GBR). Das spricht für die Herausforderung des Wettbewerbs. Für die vier geht es mit Rückenwind den Hang hinunter. Bei dem anspruchsvollen Flug setzt sich Konrad als Europameister durch. Hinter ihm landen Vluzar und Evgeny. Ian verpasst das Treppchen knapp. In der Mannschaftswertung schaffen es Rumänien und Tschechien hinter dem deutschen Team auf das Podest. Die beste Frau am Hang ist die Italienerin Mara Straffelini. Auf Platz zwei landet die Französin Sabine Trachez, gefolgt von Eleonora Pavlova aus Bulgarien.

Teamwork abseits des Startfelds

Die malerische rumänische Berglandschaft wird immer wieder von Maisfeldern durchzogen. Dort landeten auch die deutschen Modelle gerne. Aber nicht nur der Mais machte der Mannschaft im Gelände zu schaffen. Das verkleinerte Rückholteam wurde gleich auf eine harte Probe gestellt. Denn sie mussten dieses Jahr auch ein Modell mehr pro Durchgang wieder zum Hang bringen. Die verlängerte Durchgangszeit von 75 Minuten mit einer Pause von 15 Minuten war dabei schon eine kleine Hilfe. Mit Auto und zu Fuß organisierte sich die Rückholmannschaft im Gelände. Ein großer Dank gilt dabei Christiane Ackermann, Andreas Rink und Kai Lammersman. Durch gute Absprachen war das Team im Gelände auch trotz kleinerer Besetzung erfolgreich. Wolfgang behielt die Modelle bei jedem Flug genau im Fernglas und Christian glättete bei Missverständnissen oder Fehl-

entscheidungen die Wogen. Mehrmals nahm er das Rückholen sogar selbst in die Hand.



Werner Ackermann startet seinen „Riesen"

EM 22 – Würdige Premiere nach Corona-Pause

Die rumänischen Ausrichter haben eine gut organisierte Europameisterschaft auf die Beine gestellt. Ausreichend Zeitnehmer besorgten sie beim ortsansässigen Militär. Die Durchgangszeit war inklusive Pausen hilfreich für Teams mit einer zusätzlichen Pilotin. Allerdings klammerte die Jury teilweise etwas zu starr am festgelegten Zeitplan. So zum Beispiel bei einbrechendem Regen. Außerdem gab es trotz aller Planung immer wieder abrupte Startstellenwechsel. Wie bei jedem Wettbewerb konnte man die Ergebnisse an der Tafel nach jedem Durchgang einsehen. Die Auswertung geschah aber nicht – wie sonst üblich – am Hang nach dem letzten Durchgang. Die Ergebnisse trudelten erst am nächsten Tag ein.
Die Erfolge des Teams sprechen für sich. Etwas Rost nach der langen Flugpause war bei allen Nationen erkennbar. Die Rumänen konnten besonders gut abschneiden, da sie mit der eigenen Erfahrung flexibel auf die örtlichen Gegebenheiten reagieren konnten. Auch der allgemeine Rahmen aus Eröffnungsfeier, Modellprüfung und Festbankett war gut organisiert. Alleine das Essen des Banketts war etwas dürftig. Besonders angenehm war aber die Mannschaftsunterkunft. Im Hotel Milexim logierte das Team auch schon 2016. Viel geändert hat sich nicht: Trotz starker Beanspruchung durch die ehemaligen Junioren, steht der Pool noch. Die Zimmer konnten die grundlegenden F1E-Bedürfnisse erfüllen und auch das Restaurant kam mit dem lustigen Haufen aus Deutschland gut zurecht. Nächstes Jahr findet die WM an gleicher Stelle in Rumänien statt: Mit hoffentlich ähnlichen Erfolgen.

Junioren EM, plus 2x WC, plus Senioren EM / Andreas Rink

Nach einer langen Anreise mit dem Auto waren wir am Samstagvormittag in der Unterkunft angekommen. Nach etwas Ruhe sind wir am Abend noch einmal zum Gelände herausgefahren.

Am Sonntag ging es zum ersten Weltcup - mangels Ausschreibung war die Uhrzeit nicht bekannt, aber in F1E fangen Wettbewerbe wohl immer gegen 10:00 Uhr an. So war es dann auch. Der erste WC und die EM wurden von Constantin Brinzoi, dem amtierenden F1A-Weltmeister, geleitet. Um Leon beim Start zu betreuen und gleichzeitig auch selbst mitfliegen zu können, habe ich mit Constantin besprochen, dass wir zu zweit an eine Startstelle gehen und nacheinander fliegen. Dies entspricht nicht ganz dem Reglement - es hat aber auch keinen Nachteil für andere Piloten und keinen fliegerischen Vorteil für uns. Lediglich die richtige Betreuung eines Jugendlichen durch einen anderen Piloten wird dadurch ermöglicht.
So machten wir unsere Erfahrungen an dem Hang - Leon landete im Mittelfeld der Jugendwertung, ich belegte in der Seniorenwertung am Ende den vorletzten Platz (ich gehe mal davon aus, dass das am Ende noch korrigiert wurde ...).
Am Montag folgte die Modellabnahme, Training und das Eröffnungsfeier(chen).

Junioren-Tag

Am Dienstag der Tag der Junioren. Leon flog alle Durchgänge mit einem von Wolfgang Gerlach geschenkten Modell - an dieser Stelle noch einmal ein dickes Danke an ihn. Die Modelle, die den Jugendlichen eigentlich zur Verfügung gestellt werden sollten, waren leider nicht verfügbar.
Die Junioren flogen zuerst am Südhang. Christian, der Mannschaftsführer, stand mir beratend beim Finden der Einstellungen zur Seite. Auf der linken Seite ein Hügel, an dem man vorbeikommen musste. Stellt man das Modell zu weit nach rechts ein, dann kommt später der Gegenhang zu nah. Leons Modell war im ersten Durchgang einen Hauch zu weit links eingestellt - es passierte zwar



F1E-Junioren:
Omar Al Saloum (2. FRA), Stanislaw Rajca (1. POL), David Mesaros (3. ROU) – v.l.

den Hang, verschwand dann aber dahinter. Für die Zeitnehmer bereits nach 128 sec, Wolfgang und ich hatten unabhängig voneinander 158 sec gestoppt. Viel Palaver, aber kein Erfolg. Die Zeit der Zeitnehmer wurde eingetragen (nun mit der Ergebnisliste in der Hand: die 30 sec hätten keinen Unterschied in der Platzierung gemacht). Das Modell flog hinter dem Hang auch noch die vier Minuten voll, um dann im Mais zu bremsen. Dank des altmodischen, aber funktionalen Funksenders für mich als Rückholer kein Problem - den Suchradius eingekreist, 10 min später konnte ich mit dem Modell in der Hand den ca. 1,3 km langen Rückweg antreten.

Im zweiten Durchgang haben wir den Kurs etwas nach rechts korrigiert - das Modell bremste in einer guten Höhe, um wieder im gleichen Maisfeld für mich abholbereit zu liegen.

Im dritten Durchgang sah der Flug auch recht vielversprechend aus - bis das Modell von einer Böe aufs Ohr gestellt wurde. Es drehte sich um 180 Grad und brauchte zu lange, um sich wieder gegen den Wind zu stellen. Nach nur 55 sec lag das Modell am linken Hang. Ich wäre gerne wieder bis zum Mais runter gelaufen, musste ich aber nicht.

Der vierte Durchgang nach der Mittagspause verlief wieder besser: das Modell bremste aus großer Höhe, diesmal in das Maisfeld rechts vom Weg. Den Weg und den Suchvorgang kannte ich bereits.

Zum fünften Durchgang wurde auf die andere Seite des Hangs gewechselt. Der Wind kam ca. 45 Grad von rechts. Auf der rechten Seite befindet sich ein Hügel - diesem Hügel hat sich Leons Modell leider zu sehr genähert. Auch hier flog das Modell die geforderten vier Minuten, war aber für die Zeitnehmer (und auch für uns) nach 145 sec nicht mehr zu sehen. Nach einem kurzen Umweg habe ich es in einem großen Feld mit Hülsenfrüchten liegen sehen - leider mittendrin. Mit dem Modell und nassen Füßen kam ich dann zurück, der Wettbewerb war für uns damit beendet.

Am Ende (es gab lange Zeit keine Ergebnisliste) steht für Leon der Platz 27 - zwei (eigentlich recht kleine) Kursabweichungen und ein für die stärker werdende Thermik etwas zu spitz getrimmtes Modell haben sich leider deutlich in den Flugzeiten wiedergespiegelt.

Senioren-Tag

Am Mittwoch der Tag der Senioren - Leon konnte aufgrund einer langwierigen Knieverletzung keinen Rückholer machen, daher habe ich diese Aufgabe für Alexanders Modell übernommen. Auch hier war das Rückholen kein Problem, ich konnte unter den langsam fliegenden Modellen herlaufen oder vor dem Start schon ein paar Meter vorauslaufen. Geräte zur Ortung habe ich nicht benötigt.

Donnerstag besichtigte die Juniorenmannschaft (Carlos, Kai, Leon und ich) das ehemalige Salzbergwerk in Turda - etwas touristisch überlaufen, aber sehr schön mit viel Charme angelegt. Am Abend fand beim Bankett die Siegerehrung statt.



F1E Senioren Teamwertung:
Rumänien (2.), Deutschland (1.), Tschechien (3.) – v.l.

Der zweite Weltcup

Am Freitag nahmen wir noch an dem zweiten WC teil. Constantin war nicht mehr Wettbewerbsleiter (er musste weiter zur F1A-EM nach Mazedonien). Damit verlor die Organisation ein wenig die Struktur, was sich über den Tag aber auch wieder verbesserte. Leon und ich gingen wieder wie am Montag vor (zu zweit an eine Startstelle) - um dann von Werner kurz vor Leons Start darauf aufmerksam gemacht zu werden, dass dies ja nicht erlaubt sei. Leon sollte sich wieder hinten in der Reihe anstellen. Dies ist auch eine Möglichkeit, um in der Zukunft unter sich zu bleiben und dem Nachwuchs das Leben zu erschweren. Leon ist dann trotzdem geflogen, leider hatte der Kurs in der Hektik dann nicht ganz gestimmt. Im zweiten Durchgang war unsere Vorgehensweise dann auch mit dem neuen Wettbewerbsleiter abgestimmt, im dritten Durchgang war es dann nicht mehr möglich, da sich wohl jemand über diese Vorgehensweise beschwert hatte. Fliegerisch würde ich es als schwierig bezeichnen - am Südhang hätte man zwei Kurse gebraucht, um zuerst dem linken Hang aus dem Weg zu gehen, später aber auch nicht im Gegenhang zu landen.

Die Ergebnisliste gibt es mittlerweile, Leon ist genau in der Mitte der Jugendwertung auf Platz 7 gelandet. Ich selbst bin im hinteren Mittelfeld auf Platz 35 gelandet.

Leon hatte Spaß an den Wettbewerben - mal sehen, wie wir weitere F1E Wettbewerbe weiter zeitlich mit einplanen können. Ich habe von der Familie Winker einiges zu den Modellen lernen können - vielen Dank für die offenen Erklärungen. Wobei ich eine Reise wie diese für F1E aus verschiedenen Gründen nicht mehr machen werde - da sind wir mit den F1A-Wettbewerben einfach auch schon bereits gut ausgelastet.

EM F1E

Junioren (21 Teiln.)

			%
1	Stanislaw Rajca +125 sec	POL	500.00
2	Omar Al Saloum	FRA	+65sec
3	David Mesaros	ROU	496.25
4	Eduard Bouleanu	ROU	466.66
5	Enrico Polin	ITA	439.17
6	Laura Kozuchova (F)	SVK	417.92
7	Viktoria Drmlova (F)	SVK	410.00
8	Johan Laura	FRA	397.50
9	Carlos Lammersmann Gonzales	GER	395.00
10	Piotr Bryja	POL	379.58
11	Ema Kozuchova (F)	SVK	367.92
12	Elisa Vanzo (F)	ITA	367.50
13	Mihnea Prodanel	ROU	367.08
14	Zofia Jarkiewicz (F)	POL	361.67
15	Yevgen Kandybolotskyy	BUL	356.24
16	Theo Laura	FRA	351.25
17	Leon Rink	GER	336.67
18	Viktoriya Peycova (F)	BUL	318.33
19	Daniel Peycov	BUL	302.09
20	Franciszek Krakowczyk	POL	254.58
21	Bozhidar Dochev	BUL	201.25

Juniorinnen (6 Teiln.)

			%
1	Laura Kozuchova	SVK	417.92
2	Viktoria Drmlova	SVK	410.00
3	Ema Kozuchova	SVK	367.92
4	Elisa Vanzo	ITA	367.50
5	Zofia Jarkiewicz	POL	361.67
6	Viktoriya Peycova	BUL	318.33

Senioren (33 Teiln.)

			%
1	Konrad Zurowski	POL	500.00 +134sec
2	Velizar Vladev	BUL	+90sec
3	Gorban Evgeny	UKR	+74sec
4	Ian Kaynes	GBR	+69sec
5	Marian Popescu	ROU	498.67
6	Mara Straffelini (F)	ITA	476.67
7	Florian Winker	GER	459.67
8	Sabine Trachez (F)	FRA	455.33
9	Ondrej Vysoky	CZE	438.67
9	Alexander Winker	GER	438.67
11	Zima Vojtech	CZE	434.00
12	Giuseppe Berto	E/C	424.67
13	Antonio Borchia	ITA	421.00
14	Florian Draghici	ROU	419.66
15	Werner Ackermann	GER	415.33
16	Pavel Prochazka	CZE	401.00
17	Eleonora Pavlova (F)	BUL	400.00
18	Andre Trachez	FRA	397.00
19	Jean Luc Drapeau	FRA	387.33
20	Daniel Bildea	ROU	380.01
21	Piotr Jarkiewicz	POL	376.34
22	Miroslav Polonec	SVK	369.33
23	Eligio Bau	ITA	369.00
24	Alexandre Trachez	FRA	363.66
25	Kristin Winker (F)	GER	353.33
26	Marta Vysoka (F)	CZE	350.01
27	Iga Gozdek (F)	POL	349.33
28	Miroslav Drmla	SVK	347.67
29	Romeo Sartori	ITA	344.66
30	Franciszek Kanczok	POL	341.33
31	Ivan Treger	SVK	325.00
32	Genco Petrov	BUL	289.66
33	Barry Lumb	GBR	211.67

Seniorinnen (6 Teiln.)

			%
1	Mara Straffelini	ITA	476.67
2	Sabine Trachez	FRA	455.33
3	Eleonora Pavlova	BUL	400.00
4	Kristin Winker	GER	353.33
5	Marta Vysoka	CZE	350.01
6	Iga Gozdek	POL	349.33

Team Junioren

1	Romania	ROU	1329.99
2	France	FRA	1248.75
3	Poland	POL	1241.25
4	Slovakia	SVK	1195.84
5	Bulgaria	BUL	976.67
6	Italy	ITA	806.67
7	Germany	GER	731.67

Team Senioren

1	Germany	GER	1313.67
2	Romania	ROU	1298.34
3	Czech Republic	CZE	1273.67
4	Italy	ITA	1266.67
5	France	FRA	1239.66
6	Poland	POL	1225.67
7	Bulgaria	BUL	1189.66
8	Slovakia	SVK	1042.00
9	United Kingdom	GBR	711.67
10	Ukraine	UKR	500.00

Internationale Wettbewerbe

Weltcups in Frankreich / NF

In diesem Jahr wurden drei Weltcup Wettbewerbe in Frankreich durchgeführt – zwei organisiert von und durchgeführt in Poitou und einer in Moncontour. Herausfordernd war vor allem das Wetter Anfang August. Nach fast acht Wochen ohne Niederschlag in der Gegend war alles trocken. Auf dem Gelände wurde die ausgetrocknete Erde in jede Ritze getragen, die Luft staubig und heiß.

Begonnen wurde der neue Weltcup **1. Trophee Belge** am Samstag mit F1B und C auf dem Gelände bei Oiron. Beteiligung in F1A 37 Starter, davon 11 Junioren und 4 Frauen. F1B 24 Starter, 5 Junioren, 2 Frauen. F1C 3 Starter, F1Q 6 Starter, 1 Frau. Die geringe Teilnehmerzahl aus nur etwa sechs Nationen lässt sich leicht erklären – am Ende der Woche beginnt die Europameisterschaft der Senioren in Nord-Mazedonien. Zeitnehmer werden nur zur Unterstützung und Kontrolle gestellt, die Teilnehmer stoppen sich gegenseitig. Morgens noch moderater Wind, 4-7 m/s bei 13° C. Mittags gingen die Temperaturen auf 30°, der Wind nahm stark zu, 8-10 m/s in Böen. Nach der Mittagspause wurde noch der fünfte Durchgang geflogen, aber da der Wind inzwischen langanhaltende Böen mit 12 m/s und teils recht kalten Fronten hergab wurde der Wettbewerb damit beendet, das Stechen am Sonntagmorgen vor F1A und Q ausgetragen. Am Sonntag das gleiche Spiel, die wenigsten in



Trophee Belge F1Q:
Peter Buchwald (3. DEN), Nick Finke (1. GER), Wolfgang Gerlach (2. GER) – v.l.

F1A kreisen noch, die meisten fliegen hoch und raus. Bei dem Wind fliegen die Modelle 1,5 bis 2,5 km über die Straße Richtung Dorf, Wald und Mais. Einige fragen sich, warum der Veranstalter die Startstelle nicht weiter in Richtung des Windes umzieht, vermutlich weil sein alter Bus die Fahrt nicht hergibt. Ende nach dem fünften Durchgang, Stechen für F1A am nächsten Morgen auf dem Gelände in Moncontour. Nick Finke hat in F1Q gewonnen, Wolfgang Gerlach auf Platz 2.

Am Montag und Dienstag wurde der **Moncontour** Weltcup ausgetragen. Die Veranstalterin stellte Zeitnehmer, die Anzahl der Teilnehmer ist etwa gleich wie bei dem vorhergehenden Wettbewerb. Es wiederholt sich hier, hohe Temperaturen, starker Wind, nach fünf Durchgängen ist an beiden Tagen Schluss. Jonas Adametz gewinnt die Jugendwertung in F1A.



Junioren F1A Moncontour: 1. Jonas Adametz

Am Mittwoch und Donnerstag der **44. Vol Libre** Weltcup in Poitou. Die Beteiligung ist etwas geringer, einige sind schon Richtung Nord-Mazedonien abgereist. Ebenfalls am Mittwoch wurde die vorgezogene Siegerehrung der Moncontour Wettbewerbe durchgeführt, da einige der Sieger am Freitag nicht mehr anwesend sein werden. Während der Siegerehrung nimmt der Wind wieder stark zu, die Stühle der Zeitnehmer fliegen durch die Gegend, Ende nach dem fünften Durchgang. Der Donnerstag (F1A & Q) beginnt moderat, 17° C und 1-2 m/s Wind. Nach dem Stechen von acht B-Piloten haben die Segler Probleme, ihre Modelle bei dem schwachen und umlaufenden Wind in die Luft zu bekommen. Lange hält aber auch dieser Zustand nicht an und bald sind es wieder 35° drückende Hitze und 8 m/s Wind mit Böen bis 12 m/s – nichts Neues. Neu ist die leicht gedrehte Windrichtung gegen Mittag, die Modelle fliegen jetzt meistens ins Dorf und nachdem es scheinbar auch schon einen Zwischenfall mit einem verschwundenen Modell gab, wird auch dieser Wettbewerb nach der Mittagspause beendet. Jonas Adametz belegt bei den Junioren in F1A Platz 2, Nick Finke in F1Q Platz 3.

Am Freitagmorgen noch Stechen in A und Q, später Siegerehrung auf dem Campingplatz. Einige sind schon abgereist, auch zur EM. Anschließend gab es noch das berühmte Bankett der Campingplatzbetreiber.

Alle Ergebnisse sind in der Weltcup-Übersicht in diesem Heft.

F1E-Weltcups in Polen & Slowakei

Toszek, Polen. 19.-21.08.2022 "THE THREE CASTELS F1E 2022" Ein scheinbar "einfacher" Hang erwies sich als große Herausforderung für die Teilnehmer. Die polnischen Meister haben sehr gut abgeschnitten, aber der Gewinner des Wettbewerbs war André Trachez (FRA), die Trophäe "VICTORIA F1E" ging also nach Frankreich. Besonders der zweite Tag des Wettbewerbs erwies sich als schwierig. Ein schwacher Rückenwind und fast keine Thermik. Die richtige Wahl des Modells war hier der Schlüssel. Gewonnen hat Grzegorz Pawlak, der mit einem von Miroslav Polonec entworfenen und gebauten Modell antrat. Diesmal erlaubte das Wetter nicht, dass der Wettbewerb am Sonntag stattfinden konnte. Erfreulich war die Anwesenheit vieler Jugendlicher.

Die Preisverleihung mit Gruppenfotos und leckerem Essen fand am Sonntag auf dem Gelände von Schloss Toszek statt.

Liptowsky Mikuláš, Slowakei. 27-28.08.2022.

Samstag. Der Wettbewerb fand an diesem Tag bei schönstem Sonnenwetter auf dem Hang "Plechy" statt. Großartige Aussichten, aber vor allem freier Raum, ohne Bäume und Maisanbau. Perfekte Bedingungen. Die starke Thermik trug dazu bei, dass in der ersten Runde fast alle Teilnehmer das Max 240 sec erreichten. In den restlichen Durchgängen wurden 300 sec geflogen. Die letzten beiden Flüge fanden auf halber Hanghöhe statt. Während dieser Zeit wechselte der Wind seine Stärke und Richtung häufig. Auch hier war es wichtig, das richtige Modell zu wählen, obwohl alle Modelle sehr gut geflogen waren. Bei diesen letzten Flügen waren die erreichten Flugzeiten sehr unterschiedlich. Der Wettbewerb wurde von Teilnehmern aus Rumänien dominiert, aber der Sieger war ein junger Teilnehmer aus Polen, ein Schüler des Aeroclub Nowy Targ, Piotr Bryja. Leider landete ein Modell in einem rund zweieinhalb Kilometer entferntem See. Der Wettbewerb am Sonntag wurde aufgrund der Wetterbedingungen abgesagt.

NF / Bernard Okrent



Die Junioren-Siegerinnen beim „Three Castel"

EM: F1B-Team und Gesamt-Team Bronze

Volker Bajorat Vierter in F1A

In Nord-Mazedonien, bei Prilep, nicht weit von Griechenland und Albanien, bereits bekannt von Junioren-EM (19+17) und -WM (16) wurde die Senioren-EM 2022 ausgetragen. Das Wetter war gut, die Hitze nicht ganz so heftig wie befürchtet, das Gelände gut zum Fliegen, aber problematisch zum Rückholen. Und erstmals kam in diesem Jahr die Frauenquote der CIAM zur Wirkung.
Per Findahl (SWE) konnte seinen Titel in F1A verteidigen, Volker Bajorat (4.) und Jörg Schellhase (13.) waren im Stechen. Neuer F1B-Europameister wurde Bojan Gostojic (SRB), im Stechen wurde Andreas Gey achter. Gauthier Briere (FRA) gewann F1C, keiner der deutschen Starter kam in das Stechen. Dominik Andrist (SUI) wurde 8. in F1A.
Mannschaftsführer des deutschen Teams war Michael Seifert, Assistent Johannes Seren und der Mann an den beiden Thermikmaschinen war Michael Jäckel.

F1A: Weltcup und EM / V. Bajorat

Neben dem sportlichen Teil enthält der Bericht einige Beobachtungen zu den Wettbewerben sowie technische Details.
Nachdem Michael J., Bernhard und ich nach ca. 21 Stunden (gut 1700 km) Anreise am Freitag im Hotel in Prilep angekommen waren, ist das F1A-Team für die EM vollständig vor Ort. Für Jörg und mich war es der erste Wettbewerb in Nord-Mazedonien, Gerd und Luca waren bereits bei der Junioren-WM 2016 hier gewesen. Am Freitagnachmittag fuhren wir zum ersten Mal auf das neue EM-Fluggelände, welches ca. 10 km südwestlich von Prilep liegt, nahe des kleinen Dörfchens Veselcani gelegen, eine große, ebene landwirtschaftliche Fläche, erreichbar nur über einen plattgefahrenen Feldweg, umgeben von den hohen Bergen in der Ferne sowie von Tabak- und Maisfeldern und einigen Hügeln in Richtung Osten und Westen. Regen und Gewitter verhinderten ein erstes Training an diesem Nachmittag, so dass es wieder zurück nach Prilep ins Hotel ging.

Der Weltcup: Am nächsten Morgen hieß es früh aufstehen, der einzige Weltcup vor der EM stand auf dem Programm und so fuhren wir um 5.30 Uhr in der Dämmerung in Prilep los und erreichten das Gelände nach einem Zwischenstopp an der Tankstelle (Lunch-Paket vom Hotel und Kaffee in der Tankstelle) gegen 6 Uhr bei leichtem Regen und tiefer Wolkenbasis. Aufgrund der Wetterbedingungen verschob Wettbewerbsleiter Zdravko Todoroski den Beginn des Weltcups für die 62 F1A-Piloten von 7 Uhr auf 9 Uhr und es sollten nur fünf Durchgänge statt der ausgeschriebenen sieben Runden geflogen werden. Um ca. 9 Uhr besserte sich das Wetter, kein Regen mehr, bedeckt und fast windstill, nur ganz schwache Strömung aus unterschiedlichen Richtungen. Die Startfläche zum Schleppen wurde vor den Wettbewerben vom hohen Gras befreit und eingeebnet, so dass man dort gut laufen konnte (aber sehr staubig war).



Jedoch war die Fläche begrenzt und außerhalb davon war in allen Richtungen hoher Grasbewuchs, niedriges Gestrüpp und welliger Boden zu finden, zum Schleppen und Rückholen nicht optimal. Die Startlinie wurde für Weltcup und EM auf der gemähten Fläche aufgebaut, es war Platz für knapp 30 Startstellen. Im 1. Durchgang waren 240 sec Flugzeit gefordert, welche Gerd, Luca, Jörg und ich ohne Probleme flogen. Wegen des schwachen Windes aus immer unterschiedlichen Richtungen mussten einige Piloten beim Schleppen in das hohe Gras ausweichen, dort musste man sehr aufpassen, dass sich die Leine nicht im Gras verhakt oder man ins Stolpern gerät.

Alle Durchgänge waren mit 55 min angesetzt, dazwischen 5 min Pause und die Startstellen waren mit Zeitnehmern besetzt, teilweise unerfahrene jüngere Zeitnehmer zusammen mit einigen nordmazedonischen Freifliegern, die den Weltcup ebenso als Vorbereitung für die Abläufe bei der EM nutzten.

Im 2. Durchgang kam die Sonne immer mehr zum Vorschein, es wurde wärmer und die Regenwolken verzogen sich in Richtung Berge, der Wind blieb den ganzen Wettbewerbstag bei 0,5 bis 2 m/s, oft wechselnd aus allen Richtungen. Jörg hatte in diesem Durchgang leider mit 203 s einen Absaufer dabei und mir passierte ein dummer Fehler, der mir bis dahin noch nie passiert ist: nach einem guten Start in der Thermik kam nach 60 sec die Bremse, ich hatte aber nicht auf die Funkbremse gedrückt, es war das falsche Programm in den Timer programmiert, das Programm von meinem alten Modell, welches leider im Mai zu Bruch ging. Das Nachfolgemodell hatte ich erst kurz vor der Abreise nach Prilep erhalten und das alte Programm noch nicht aus der App gelöscht, bzw. in einen anderen Ordner verschoben, so dass mein Modell aus dem Bart mit der Bremse nach 99 sec am Boden lag. Den Fehler bemerkte ich nach kurzer Zeit und er wurde sofort behoben, zum Glück geschah das vor und nicht während der EM.

Gerd, Jörg und Luca flogen die Durchgänge drei bis fünf sicher voll und setzten dabei mehrere Modelle ein. Im 4. Durchgang durfte Gerd zweimal fliegen, da die Ansage des Wettbewerbsleiters über den Durchgangsbeginn nicht an der kompletten Startlinie deutlich zu hören war und es gab unterschiedliche Aussagen der Zeitnehmer und Teilnehmer, ob er Durchgang läuft oder nicht. Nachdem Gerd ausgeklinkt hatte, wurde ihm fälschlicherweise mitgeteilt, dass die Runde noch nicht offen sei und so bremste er sein Modell aus der Thermik herunter und durfte nach Rücksprache mit der Wettbewerbsleitung erneut starten.

Für mich endet der Weltcup mit einem 125 s Absaufer im 5. Durchgang, Gerd und Luca flogen ins Stechen, das als 8 min fly-off für 18 Piloten um 18.40 Uhr gestartet wurde. Der Wind hatte etwas aufgefrischt und im Westen lag eine Gewitterzelle über den Bergen, welche das Gelände aber nicht erreichte. Kurz vor dem Stechen wurde die Startstelle gewechselt, eine etwas unglückliche Entscheidung, aber die Windrichtung änderte sich auch und der Wechsel konnte nicht verhindern, dass fast alle Modelle in Richtung des hügeligen Geländes flogen und dort von den Zeitnehmern beim Verschwinden hinter den Bergen nicht bis zur Landung gesehen wurden. Mehrere Rückholteams, die zwischen den Hügeln unterwegs waren, sahen dort einige Modelle, die Max flogen. Auch das Modell von Gerd, dessen Zeitnehmer ich war, verschwand nach 303 sec aus dem Fernglas. Luca und Gerd belegten die Ränge 14 und 15, es siegte Nebojsa Stosik (MKD) mit 480 sec vor Kosma Huber (SWE) mit 438 sec und Dusan Fric (CZE) mit 434 sec.

Training: Mit einigen Erkenntnissen aus dem Weltcup wurden die kommenden Tage bis zur EM genutzt, um die Modelle weiter optimieren und auf die thermischen Verhältnisse abstimmen zu können. Am Sonntag waren Gerd, Luca und Jörg beim F1B/F1C Weltcup, ich fuhr am Vormittag mit dem israelischen F1A-Team zum Training auf das Ausweichgelände, einem Segelflugplatz westlich von Prilep gelegen. Dort fand die Junioren-EM 2019 statt, für die EM 2022 war der Platz als Reserve vorgesehen. Leider konnten wir aufgrund einer aufziehenden Gewitterfront aus Nordwesten mit Sturm und Starkregen nur einige wenige Starts machen und so ging es bald ins Hotel zurück. Für Montag sollte sich das Wetter bessern: sonnig, wenig Wind und ansteigende Temperaturen, diese Bedingungen waren auch für die EM-Wettbewerbstage vorhergesagt und so beschlossen wir, erst wieder am Montag die F1A-Modelle aus der Kiste zu holen.

Am Montagvormittag war das nächste Training angesagt bei nun sonnigem Wetter und guter Thermik. Das F1A-Team hatte einen gut funktionierenden Flugzeugpark in der Kiste, Gerd und Jörg waren oft am Morgen und Abend auf ihrem Trainingsgelände, dem Segelflugplatz in Borkenberge, um dort bei ruhiger Luft verschiedene Trimmungen und Einstellungen zu testen. Neben einigen Trainingseinheiten daheim auf der Schwäbischen Alb nahm ich an mehreren Weltcups teil, um gut vorbereitet in Prilep an den Start gehen zu können. Bis zum Nachmittag optimierten wir den Gleitflug in der teils ruppigen und tückischen Thermik, die Modelle sollten die Luft gut annehmen, aber nicht aus dem Bart fallen oder unterschneiden. Dabei gaben uns die mittlerweile heißen Temperaturen von über 30 Grad eine Vorahnung, was uns am Mittwoch zum F1A-Tag erwarten würde. Ein Trainingsflug dauerte ungeplant etwas länger bei mir: zuerst riss beim Anheizen die Leine, dann funktionierte die Thermikbremse nicht. Es folgten bange Minuten am Fernglas und immer wieder der Blick auf das GPS: nur schwache Strömung in der Höhe, das Modell hielt seine Position und kam mit vielen Loopings langsam zu Boden. Nach 1,4 km Fußweg fand ich den Flieger unversehrt und auch die Ursache für das Malheur: die Klebestreifen, mit denen der Timer im Rumpf zusätzlich gesichert ist, lösten sich durch die Hitze und der Timer rutschte im Rumpf nach unten und blockierte die HLW-Litze, das HLW klappte nicht nach oben. Glück gehabt und schnell die Kleber erneuert, dann ging alles wieder.

Nach einer Mittagspause fuhren wir gegen 17 Uhr wieder auf den Platz um die Bedingungen am Abend zu testen. Bis ca. 18.30 Uhr gab es leichte Thermik, in der 6 min

mit einem kurzen Modell gut zu fliegen waren. Ab ca. 19 Uhr war überall auf dem Gelände tragende Luft zu finden, guter Zug an der Leine und schöne Luft, um einige Testflüge unter fly-off Bedingungen zu machen. Wir flogen unsere Modelle, die für das fly-off vorgesehen waren und ich flog um 19.10 Uhr genau 8 min mit meinem Elliptic-Flapper, Gerd und Jörg waren ebenfalls mit ihren Testflügen zufrieden. Um 19.35 Uhr war die tragende Luft immer noch da und ermöglichte mit meinem zweiten Flapper einen ähnlich langen Flug. Viele Piloten blieben bis zur Dämmerung auf dem Platz um die letzten Trainingsstarts zu absolvieren. Die gesammelten Erkenntnisse über die Luft am Abend waren sehr wichtig, denn am F1A-Tag sollten wir sehr ähnliche Bedingungen vorfinden.
Am Dienstag fand für unser Team am Vormittag die Bauprüfung statt und am Abend die Eröffnungsfeier. Der Tag wurde ansonsten zur Erholung und für die letzten Vorbereitungen genutzt. Familie Andrist aus der Schweiz, die mit uns im Hotel war, berichtete vom Training am Morgen: bis ca. 7.30 Uhr tote Luft und fast windstill, danach entwickelte sich langsam Thermik.

Der F1A-Tag: Am Mittwoch zählte es dann für das deutsche F1A-Team, „Gute Luft“ und lange Flüge, das ist das Ziel von allen Teilnehmern der EM, hunderte Trainingsflüge wurden im Vorfeld für diesen einen Tag absolviert, obwohl es auch „nur“ ein Wettbewerb mit sieben Durchgängen und Stechen ist. So geht es am F1A-Tag der EM, dem wichtigsten Wettbewerbstag des Freiflugjahres



Volker Bajorat: typisch für F1A-Piloten, T-Shirt auf dem Rücken schmutzig vom Fallenlassen beim Ausklinken und Oberarm getaped als Schutz.

2022, um 5.30 Uhr bei Dunkelheit vom Hotel in Prilep in Richtung Fluggelände, Gerd, Jörg und Luca waren ebenso pünktlich aus Krushevo (sie wohnten nicht in Prilep, sondern in dem Bergdorf) angekommen. Nun ist das Wetter wie in der Vorhersage, blauer Himmel, sonnig, am Morgen etwas kühler und dann steigende Temperaturen bis ca. 36 Grad. Aufbau der Modelle, ein Probestart bei 0,5 m/s Wind, alles läuft konzentriert und routiniert. 79 Teilnehmer aus 26 Nationen sind an der langen Startlinie zu finden.

Gerd, Volker, Jörg – so lautet die Startreihenfolge und Gerd klinkt kurz nach 7 Uhr aus und fliegt souverän sein erstes Max mit 240 sec. Die Durchgänge dauern immer 65 min, danach folgen 10 min Pause. Ich starte nach Gerd, fliege mein Modell für die ruhige Luft mit 2,25 m Spannweite, nach einigen Kreisen an der Leine ein ordentlicher Start und ein sicheres Max. Jörg ist danach dran und macht den guten Auftakt in die EM mit einem weiteren Max perfekt, er musste mit seinem Rippenflapper etwas länger schleppen und mehrmals auf die wechselnde Windrichtung reagieren. Unser Teammanager-Assistent Johannes Seren ist der wichtigste Begleiter beim Schleppen, er läuft mit uns mit, beobachtet andere Modelle, warnt vor drohenden Leinenkollisionen und befreit die Leine von Gras und Gestrüpp, wenn wir mal außerhalb der gemähten Fläche schleppen mussten.

Um 8.15 Uhr geht es zum 2. Durchgang, Gerd ist wieder als erster dran, guter Start, aber der Bart gibt nicht das her, was er versprochen hatte, wir eilen etwas verspätet zum Wedeln und es reicht leider nicht, nur 174 sec stehen bei Gerd in der Startkarte. Mein 2. Flug war sehr wackelig, wieder mit demselben Modell: ich schleppe hinter der Startlinie, um bei dem schwachen Wind und den vielen Piloten keine Leinenbehinderung zu riskieren, sehe etwas weiter hinten im Feld Ivan Bezak (SVK) schleppen, ein Garant für gute Luft. Ivan klinkt kurz darauf aus, sein Modell hält die Höhe, fliegt in meine Richtung, ich laufe hin, doch kurz darauf dreht mal wieder der Wind und das Modell fliegt von mir weg, aber ich habe Zug an der Leine und klinke aus, leider bereits mit dem Wind, was einen schlechten Start und mehrere Pumper zur Folge hat. Während Ivan locker Max fliegt, verliert mein Modell schnell an Höhe, ich hatte neben dem Bart ausgeklinkt, ein bisschen länger schleppen und noch mehr auf den Wind achten, das wäre es gewesen. Das Team ist sofort zum Wedeln da, gibt alles, nach 150 sec ist das Modell in 10 m Höhe und hält sich dort, das Wedeln wirkt, es fliegt teilweise nach links und bremst dann in 1 m. Nun habe ich fast das gesamte Glück des Wettbewerbs schon im 2. Durchgang aufgebraucht. Jörg macht es anschließend weniger spannend, guter Start, das Modell hält sich und steigt dann langsam weg, sicheres Max.

Im 3. Durchgang sind ordentliche Bärte auszumachen und der Wind kommt stabiler aus Nordwest. Wir wechseln auf unsere Thermikmodelle und Gerd startet gut, er sagt er hatte guten Zug an der Leine, jedoch reicht die Luft trotz Wedeln nicht für ein Max, 168 sec und Gerd ist sehr geknickt über den erneuten Absaufer. Ich schleppe wieder etwas länger, es dauert, bis ich mich hinter die Startlinie zurückfallen lassen kann, dazwischen gibt´s noch eine Leinenbehinderung, ich muss kurz die Leine

loslassen, hinter der Startlinie am Rand zum hohen Gras finde ich endlich den sicheren Bart, guter Start und sichere 180 sec. Jörg macht es noch besser und einfacher, schleppt nur wenige Minuten, klinkt schön in den Bart aus und fliegt voll.

Um 10.45 Uhr geht es mit dem 4. Durchgang weiter, die Wärme wird intensiver, die Thermik auch. Wir können beobachten, dass die Luft oftmals über der gemähten Startfläche schlechter ist, viele Modelle haben über dem hohen Gras Steigen, verlieren dann über der Startlinie oft an Höhe und saufen ab. Gerd geht kein Risiko ein, sofort nach Beginn des Durchgangs ist ein super Bart da, der seinem Modell sicher zum nächsten Max verhilft. Danach schleppe ich wieder hinter der Startlinie und unser F1B-Vizeweltmeister Andreas Gey wird immer mehr zu meinem Thermikmann, er hilft mir zusätzlich mit Ansagen, welche Modelle gute oder schlechte Luft haben und dass ich nach Möglichkeit immer hinter der Startlinie ausklinken soll. Das klappt dann und ich fliege wie Jörg ein sicheres Max und wir bremsen in großer Höhe, Jörg erst im 2. Versuch, nachdem er zuvor einen Fehlstart hatte.

Mit dem 5. Durchgang nahm der Wind etwas zu, die Bärte wurden ruppiger, Gerd und Jörg und ich flogen sicher den nächsten Vollen, auch wenn es bei mir etwas dauerte, bis ich in der richtigen Position zum Ausklinken war und mehrmals Anheizen musste, denn ich wollte sicher sein, dass ich den Bart gut treffe. In diesem Durchgang erwischte es unseren Schweizer Freund Christian Andrist, den 3. der WM 2019, er flog tagsüber ein kurzes Tschop Modell, welches jede gute Luft problemlos mitnimmt und auf Thermik getrimmt ist, in diesem Durchgang lag sein Modell in der tückischen Thermik nach 97 sec am Boden.

Der 6. Durchgang verlief ähnlich wie der 5., wir flogen alle die geforderten 180 sec, teilweise bremsten wir in über 300 m Höhe und 1,2 km Entfernung.

Mittlerweile war es 14.15 Uhr und der 7. und letzte Durchgang stand an. Dominik Andrist aus der Schweiz berichtete von seinem Flug im 6. Durchgang, sein Modell flog am Rand der Thermik, hatte durch die Turbulenzen immer wieder Tendenzen zum Messerflug und zum Unterschneiden. Gerd und Jörg flogen sicher ihr letztes Max, nach kurzer Schleppzeit zog es bei mir mehrere Kreise konstant an der Leine, ausklinken war angesagt, der Flug war dann so turbulent wie die Thermik, ein bisschen Messerflug, mehrere enge Kurven, aber es reicht zum Max.

Wir sind froh, die anstrengenden sieben Runden überstanden zu haben, ich hatte aufgrund der Hitze bereits 6 Liter Wasser getrunken. Jörg und ich freuen sich über die Teilnahme am Stechen später am Abend, Gerd ist immer noch enttäuscht wegen seiner verlorenen Flugsekunden, er belegt Platz 33 und in der Teamwertung reicht es für uns leider nur zum 4. Platz, nur die Teams aus Slowenien und Tschechien haben alles voll geflogen, hier werden die Platzierungen im Stechen über den neuen Team-Europameister entscheiden. Israel belegt den 3. Platz in der Teamwertung.

Das 6 min Stechen: Für Jörg und mich beginnt die Vorbereitung zum 6 min Stechen (gegen gleich auf 8 min zu fliegen hatte es Widerspruch gegeben), 19 Piloten dürfen um 18.15 Uhr an der gleichen Startlinie antreten, die Hitze und die Thermik lassen nach und es stellen sich die abendlichen Wetterbedingungen ein, die wir vom Trainingstag am Montag kennen. Wir fliegen wieder unsere Thermikmodelle, Luca läuft bei Jörg mit, Johannes bei mir. Mit Startstelle zwei bin ich außen an der Startlinie, ich starte mit dem Wind, um den anderen Piloten aus dem Weg zu gehen. Die 7 min Arbeitszeit beginnen ruhig und enden turbulent: nach ca. 2 min starte ich, schleppe einige Kreise, es war klar, dass es eine oder zwei Ablösungen geben würde. Plötzlich taucht ein anderes Modell vor meiner Leine auf, ich sehe es zu spät und habe keine Chance, rechtzeitig zu reagieren und die Leine berührt das Modell am Flügel, es pumpt und geht dann zu Boden. Es ist das Modell von Csaba Nagy (HUN), der an Startstelle 1 gestartet war. Csaba wurde auf den Tag genau vor 20 Jahren Junioren-Weltmeister in F1A in Lucenec (SVK), zwei Sekunden vor meinem Zwillingsbruder Lennart. Csaba holt sein Modell und schafft den zweiten Start und das Max. Ich schleppe einige Kreise weiter, sehe über mir die ersten Modelle wegsteigen und bereite mich auf den Start vor, doch plötzlich ist der Haken offen, das Modell ca. 25 m hoch und die Leine fällt zu Boden. Das Modell buntet nicht, ich drücke völlig verwirrt auf die Bremse, weiß nicht was passiert war im Rumpf, das Modell trudelt zu Boden und liegt bei 19 sec. Ich renne zum Modell, hänge die Leine ein, gebe den Flieger an Johannes, er rast zurück zur Startstelle, Teammanager Micheal Seifert ruft: „Schnell, schnell, sofort starten, da oben ist der Bart.“ Noch knapp zwei Minuten Zeit, ich starte wieder mit dem Wind, ziehe das Modell über den Kopf gegen den Wind und klinke sofort aus. Das Modell erreicht die gute Luft und fliegt die 6 min ohne Probleme, Bremse in 98 m. Auch Jörg und alle anderen Piloten fliegen die 6 min. Kurz nach der EM hatte ich dann den Fehler für das plötzliche Öffnen des Hakens gefunden: die Feder, welche an der Sperre des Impulshakens befestigt ist, war ausgeleiert und somit konnte jeder minimale Impuls den Haken öffnen. Eine neue Feder hat auch dieses Problem beseitigt.

Das 8 min Stechen: Um 19.10 Uhr folgt dann für Jörg und mich das 8 min Stechen, wieder an Startstelle zwei, wieder starte ich mit dem Wind, dieses Mal mit meinem Elliptic-Flapper. Ich erinnere mich an die Bedingungen vom Montag im Training. Modell genau gegen den Wind ausgerichtet, guter Zug an der Leine und nach wenigen Kreisen gestartet. Die Luft ist super und nach 8 min bremst der Flapper in 48 m Höhe, 1,4 km von der Startstelle entfernt. Bei Jörg reicht es leider nicht ganz, nach 438 sec ist sein Flug zu Ende, was ihm den 13. Platz einbringt. In der Dämmerung bauen wir die Modelle ab

und ein sehr anstrengender Tag geht zu Ende, für mich endet die EM erst am Donnerstagmorgen mit dem 10 min Stechen.

Das 10 min Stechen: Nach einer kurzen Nacht geht es um 5 Uhr los zum Gelände, es ist angenehm kühl, fast windstill, minimale Strömung aus unterschiedlichen Richtungen, 11 Piloten dürfen um 6 Uhr beim 10 min Stechen in der aufgehenden Sonne den neuen Europameister ausfliegen. Thermik und tragende Luft sind kein Thema, wer den besten Start macht und dazu die beste Luft erwischt, wird ganz vorne landen. Beim Probestart mit dem Flapper habe ich nach dem Übergang einen kleinen Nicker drin, Gerd rät mir, die Steigzeit um ein Zehntel nach oben zu nehmen, denn wenn es zählt würde ich im Stechen noch schneller laufen und dann würde der Start passen. Im Nachhinein war das der entscheidende Fehler, der mich das Podest gekostet hat, denn ich habe die Steigzeit nicht verlängert und nicht auf Gerd gehört, mehr Risiko wäre angebracht gewesen, denn sonst gewinnt man nichts. In der toten Luft schleppte ich einige Kreise, bekam jedoch kaum Zug auf die Leine und entschloss mich dann auszuklinken, das Modell kam leicht rechts beim Start und der Nicker aus dem Probestart war auch wieder da, ich war sehr verärgert über mich selbst, weil ich wusste, dass ich hier wertvolle Sekunden liegen gelassen hatte, ich erreichte 99 m beim Start, das Modell beruhigte sich nach dem Nicker erst bei 96 m. Auch die Kurve im Gleitflug war zu eng eingestellt und über der gemähten Fläche verloren die Modelle schneller an Höhe als im hohen Gras. So endete meine zweite EM nach einem 383 sec Flug mit dem 4. Platz, 5 Sekunden fehlten zum Podest, wo ich die Sekunden verloren hatte, war mir dann sofort klar, es waren einfach zu viele kleine, individuelle Fehler in diesem Stechen, angefangen vom Nicker beim Start über die zu enge Kurve. Um auf diesem Niveau erfolgreich zu sein, darf man sich keinen Fehler erlauben.

Die Sieger: Ein fehlerloses Stechen flog an diesem Morgen der alte und neue Europameister Per Findahl (SWE), der nach einem tollen Start auf 99 m und einem super Gleitflug in guter Luft mit einem riesigen Kreis über das hohe Gras mit seinem LDA-Flapper von Anton Gorskiy mit 490 sec eine super Zeit hinlegt und sich verdient seinen vierten EM-Titel sichert. Per ist über einen langen Zeitraum einer der besten und erfahrensten F1A-Piloten weltweit, das zeigen seine zahlreichen WM/EM Titel und seine Erfolge im Gesamtweltcup. Bei den Probestarts vor dem Stechen lief bei Per nicht viel zusammen, er ärgerte sich, konnte dann aber, wenn es zählt, auf den Punkt die beste Leistung abrufen. Er profitiert damit von seiner jahrelangen Erfahrung von vielen Trainingseinheiten und Wettbewerben: 2x Weltmeister, 4x Europameister und 9x Gesamtweltcupsieger mit zahllosen Einzelsiegen in F1A, eine herausragende Bilanz.

Vizeeuropameister wird Bostjan Bagari (SLO) mit 450 s und 110 m Starthöhe. Er flog ebenfalls einen LDA-Flapper, Rumpf von Yury Titov, Flügel von Rudi Holzleitner. Sein bester Flapper war im Probestart vor dem Stechen kaputt gegangen. Er berichtete mir, dass sein Modell ebenfalls eine zu enge Kurve flog und beim Vergleich unserer aus dem Timer ausgelesenen Flüge hatten wir ähnliches Sinken, nur hatte er mehr Abflughöhe und einen besseren Start. Bostjan ist einer der konditionell fittesten Piloten im Feld, er spielt aktiv Fußball in Slowenien und war 2003 in Polen Junioren-Europameister. Bei der Siegerehrung der Teams durfte ich damals mit ihm auf dem Treppchen stehen.

Das EM-Podest wurde komplettiert von Emmanuel Ragot (FRA), der ebenfalls einen Flapper Flügel von Anton Gorskiy flog und sich mit 388 sec den 3. Platz sicherte. Herzlichen Glückwunsch an die drei Top-Piloten zu diesen tollen Flügen und den Ergebnissen.

Dominik Andrist hatte Pech im Stechen, ihm gelang der Start nicht und er belegte den 8. Platz, Matija Hrast (SLO) und Dusan Fric (CZE) gingen etwas zuviel ins Risiko und deren Flapper pumpten nach dem Start. Mit dem eindrucksvollen Stechen am Morgen des F1B-Tages endete für die F1A-Piloten die EM 2022. Mit einigen Wochen Abstand kann ich mich nun doch ein bisschen über den undankbaren 4. Platz freuen, den wir auch im Team belegten. Denn das ist immerhin eine deutliche Verbesserung zu meiner ersten EM 2014 in Salonta (ROU) als ich mit einem desaströsen Ergebnis nach Hause fuhr. Dennoch bleibt Luft nach oben und ich werde versuchen, es bei der nächsten EM oder WM, für die ich mich qualifizieren kann, besser zu machen.



Andres Gey beim Gummi-Aufziehen

Dank: Abschließend ein großes Dankeschön an das gesamte Nationalteam und alle Helfer für den guten Spirit während den intensiven EM-Flugtagen in Nord-Mazedonien und besonders die Unterstützung am F1A-Tag, ob beim Wedeln, bei der Suche nach dem guten Bart oder beim Rückholen.

Der F1B-Bericht / Michael Seifert

Qualifiziert für die Europameisterschaft hatten sich ursprünglich Dieter Paff und Klaus Leissner mit 100% sowie Bernhard Schwendemann. Klaus und Dieter haben aber recht früh abgesagt, und so sind Andreas und ich ins Team nachgerutscht. Ich selbst habe dann noch die Mannschaftführung übernommen, da sich wieder kein anderer fand. Möglich war das nur durch die unglaubliche Mitarbeit von Johannes Seren sowie dem Rest der Mannschaft. Jeder hat eine kleinen Teil übernommen. Wirklich klasse.
Wir drei B-Piloten nahmen vorher am Weltcupwettbewerb teil, waren auch in einer Gruppe, wie es bei der EM sein sollte. So konnten wir nacheinander sehen und helfen und uns gut aufeinander einstellen. Am B-Tag des Welt Cup war dann alles dabei: Riesige Thermik, Gewitter, Starkregen, das ganze Programm. Nach vier Runden wurde der Wettbewerb abgebrochen und ein Stechen für den nächsten Morgen angesetzt, das Stepan Stefanchuk mit 600 sec im zweiten Stechen (wobei Stepan sagte, es seien nicht 600 sec gewesen) vor Evgeny Gorban mit 360 sec gewann. Michael Seifert wurde 10. mit 430 sec im ersten Stechen, Andreas Gey 28. mit 829 sec, Bernhard Schwendemann 43. mit 659 sec.

Der F1B-Tag: Am F1B-Tag der EM waren wir recht früh draußen, um uns in Ruhe vorzubereiten. Die erste Runde sollte um 8 Uhr nach dem A-Stechen anfangen. Wir hatten die Startreihenfolge gemäß der Qualifikation festgelegt: Bernhard als Erster, ich als Zweiter und Andreas Dritter.
Das Wetter war ganz anders als am Weltcuptag, absolute Windstille, wunderbar, ein wirklich heißer Tag kündigte sich an. Ich machte mir große Sorgen, wie der Gummi die Temperaturen vertragen würde, hatte mit viel Wasser und Lappen zum Kühlen vorgesorgt.
Bernhard flog als Erster. Das Modell zog sofort sehr nach links und hängte sich auf. Der Propeller klappte recht niedrig an, doch der Moment sowie der Gleitflug waren einfach gut. Der erste Volle – das tut gut und beruhigte. An dieser Stelle muss ich unbedingt Michael Jäckel erwähnen, der mit großer Ruhe und Besonnenheit an der Thermikmaschine die besten Momente sucht. Danke Michael!
Dann war ich an der Reihe, ich war nervös. Nahm deswegen einen wirklich guten Gummi und würgte den Hund kräftig. 124,4 m war der Mühe Lohn und ein wunderbarer Flug. Andreas wie gewohnt sehr sicher im Ersten, ganz locker und cool. Die erste Runde war also geschafft, die Nerven beruhigt.

Runde zwei, immer noch sehr ruhig mit wenig Thermikbewegung. Wieder zieht Bernhards Modell nach links, wieder hängt es sich auf und wieder ist der Startmoment klasse und er fliegt trotzdem sicher ein Max. Andreas und ich fliegen sicher Mäxe aus schönen Höhen.
Ab Runde drei wurde es thermisch, wir mussten wirklich aufpassen. Die Bärte waren sehr eng, teilweise mussten wir sehr lange warten. Aber unser Thermik-Michael brachte uns alle gut bis zur ungeplanten Pause durch, sieh unten. Mal bremsten wir höher, mal niedriger aber eigentlich lief alles.

Dann nach Runde vier der Schock: Angelika Gey wurde von einer Wespe gestochen worden und hatte eine starke allergische Reaktion, wurde bewusstlos, die Sanitäter kamen mit dem Krankenwagen. Andreas sprintete wie ein junger Mann zum Auto, um für seine Angelika das Antiallergikum zu holen, doch schaffte es nicht, die irgendwie komplizierte Verpackung aufzubrechen. Den Job übernahm für ihn aber Gerd Aringer, Teamwork halt. Er verpasste Angelika den nötigen Shot in den Oberschenkel, um die Reaktion zu bremsen. Spritzen in den Körper, Kreislauf überprüfen, Herz, Gott war das dramatisch! Ich war vollkommen von der Rolle und wirklich geschockt. Nur Volker, Krankenpfleger von Beruf und ein Vollprofi, zurückgerufen an das Camp von irgendwo vom Rückholen, kommentierte ganz locker: „Puls ist da, Anti-Allergikum gespritzt, alles gut, kein Problem“. Angelika wurde dann zur Beobachtung im Krankenwagen vom Feld gefahren, Wibke blieb bei ihr im Auto. Schon nach kurzer Zeit wirkte die Behandlung, so dass Angelika nach einer Stunde oder so, plus minus, den Krankenwagen wieder verlassen konnte und zurück zu uns kam. Mich aber hatte dieser Vorfall komplett aus der Fassung gebracht.

Nach der Unterbrechung ging es mit Runde fünf weiter. Bernhard hatte mittlerweile das Modell gewechselt, da das nach Links ziehen des Kohlemodells nicht abzustellen war. Mit seinem Thermikflieger flog er dann aber einen wunderschönen fünften Max, und dann war ich an der Reihe. Morgens noch hatte ich mit Johannes die Taktik für den Tag besprochen: Zwei, vielleicht maximal drei Runden mit dem Stechflieger, dann aber das Thermikmodell! So der Plan . . . Habe ich mich natürlich nicht dran gehalten und bekam prompt die Quittung. Ich startete in Runde 5 mit dem Stechflieger genau zwischen zwei Thermikblasen, war am Rand, und das vertrug das Modell nicht. Es legte sich rechts auf den Flügel und unterschnitt, spiralte fast in einem durch bis zum Boden. Genau deshalb wollte ich ja das Modell wechseln, hatte es aber nicht getan. Ich Vollidiot! 131 sec und die Mannschaft kaputt! Ich war sehr enttäuscht. Andreas flog dann wieder recht sicher einen Max.
Die sechste Runde flogen wir alle drei voll, ich nun mit meinem Thermikmodell. Gebremst aus riesiger Höhe, jetzt, wo ich das schreibe, ärgere ich mich noch mehr.

In Runde 7 erwischet es auch noch Bernhard. Es war das einzige Mal am ganzen Tag, an dem unser Thermik-Michael daneben lag. Bernhard startete, und schon im Kraftflug war zu sehen, das wird nichts! Das Modell kam fast mit laufendem Propeller runter, ein Mega-Absaufer mit 121 sec. Auch bei Bernhard natürlich riesige Enttäuschung. Andreas flog als nächster, denn ich hatte mich hinter die Zwei eingereiht. Es war jetzt sehr heiß, und schon knallte bei Andreas der Gummi beim Nachdrehen im Rumpf. Sofort drehte ich auf, als ich das hörte, um

Andreas Zeit zu geben, sein Modell wieder fertig zu machen. Glücklicherweise konnte ich sofort starten und hatte einen Mega-Bart. Andreas brauchte etwas, um die Gummireste aus dem Modell zu bekommen, und musste dann wirklich lange auf eine guten Moment warten. Nichts tat sich fast 15 min lang. Einige wurden nervös und startet links und rechts von uns. Sie kamen runter wie Steine. Nicht aber Andreas, er war voll konzentriert, startet erst kurz vor Durchgangsende und war damit sicher im Stechen. Das hatte er sich so sehr verdient, Gratulation von uns allen für diese tolle Leistung!

Das 8 min Stechen: 21 Teilnehmer erreichten das erste Stechen, das noch am selben Abend stattfinden sollte. Diesmal wurden gleich acht Minuten als Maximalzeit festgelegt, die Strömung ging in Richtung bewaldeter Berghang. Zwölf Piloten meisterten auch diese Herausforderung und Andreas war dabei. Fast alle flogen in den Berghang und landeten im Baum, auch Andreas. Ich selbst bin in den Baum geklettert, konnte das Modell zerlegen und runter bringen. Leider war es etwas beschädigt, für das nächste Stechen am Morgen nicht einzusetzen.

Das 10 min Stechen: Das Stechen wurde am C-Tag für sechs Uhr angesetzt. Wir waren dementsprechend früh draußen. Trotz der frühen Tageszeit gab es schon große Unterschiede in der Luft. Andreas erwischte nicht die beste Luft, die Höhe schien auch nicht so gut. 317 sec am Ende waren etwas enttäuschend, obwohl der achte Platz ein gute Leistung ist. Ich selber wurde 32. Bernhard 35.
Neuer Europameister wurde Bojan Gostic aus Serbien vor Jan Cihak aus der Tschechischen Republik, gefolgt von Or Shabat aus Israel. In der Familie Gostic sind nun Vater (Italien 2012) und Sohn Europameister geworden, eine tolle Leistung, finde ich.

Bilanz: In der Mannschaft waren wir vierter – dachten wir zumindest bis zur Siegerehrung. Da jedoch das erste Mal Frauen sowie auch die Jugendmeister bei einigen Teams mitflogen, hatte der Veranstalter ein paar Probleme, die Teamwertung richtig darzustellen. Bei der Siegerehrung wurden wir also völlig überraschend als Dritter ausgerufen. Wir waren begeistert – doch noch ein Lohn für alle unsere Mühen!
Auch in der Gesamtwertung wurden wir als Mannschaft und als Nation dritter. Das zeigt meiner Meinung nach, dass wir alle zusammen gut gearbeitet haben. Die Mannschaft war durchaus harmonisch. Wünschen würde ich mir in Zukunft, das alle im selben Hotel wohnen. Das mindert allgemeine Reibung, hilft bei Fragen wie „Wer ist wo und wann“, und stärkt das Mannschaftgefühl, macht die Organisation einfacher.
Ich möchte mich bei „meiner“ Mannschaft ganz herzlich bedanken für die Mitarbeit vor Ort aber ganz besonders auch schon im Vorfeld. Gerd, Jörg, Michael, Johannes, Bernhard fast jeder hat mir einen kleinen Teil abgenommen.

Mein Fazit: Nord-Mazedonien ist eine Reise wert, der Wettbewerb recht einfach aber herzlich organisiert, anspruchsvolles Wetter, gute Unterkunft und Verpflegung. Gerne also wieder mal.



Svetlana Sychova startet ihren F1C-Folder. Die Umgebung verschwindet in der Staubwolke.

F1C Tag / Michael Sondhauß

Die Europameisterschaft in der Klasse F1C wurde am 19.08.2022 in Prilep, Nord-Mazedonien ausgetragen. Wie in den anderen Klassen auch die erste internationale Meisterschaft in der Klasse seit der WM 2019 in Lost Hills. Die Mannschaft bestand aus Uwe + Michael Sondhauß und Claus-Peter Wächtler. Vorausgegangen war der EM ein Weltcup am 14.08.2022: Gerd Aringer vierter im zweiten Stechen. Im ersten Stechen kamen Luca Aringer auf Platz fünf, Claus-Peter auf sechs.
Das Wetter war über die Wettbewerbstage der EM trocken, warm und es gab nur geringe oder umlaufende Strömungen. Die meiste Sonne gab es zum F1C-Wettbewerb. Zeitiges Eintreffen der Wettbewerber und Aufbau der Modelle und Technik am Wettbewerbstag. Das Team war auch zeitig vor Ort und baute Thermikmaschinen sowie Sonnensegel und Unterstände auf. Unterstützend an der Startstelle Michael Jäckel, die Mannschaft zum Wedeln oder Rückholen bereit.

Vor Beginn des ersten Durchgangs war leider nicht bei allen Teilnehmern Routine angesagt. Michael ging bei der Vorbereitung zum Probestart ein Spritschlauch kaputt, welchen er wechseln musste. Bei Uwe war es das

Motorbremsseil, welches Probleme bereitete. Nach dem Probestart mit dem Ersatzmodell musste auch hier noch repariert werden. Volker stand dabei helfend zur Seite. Claus-Peter eröffnete die EM mit einer vollen Wertung, Uwe ist der Fehler unterlaufen, die Flugzeit nicht auf 4 min umzustellen und Michael hatte 2 beinahe Motorabsteller im Steigflug. Somit Uwe 220 sec und Michael 190 sec.
Der zweite Durchgang dann für Claus-Peter und Uwe problemlos, Michael 213 sec. Der dritte und vierte Durchgang wird von allen Teilnehmern mit vollen Wertungen geflogen. Im fünften Durchgang gab es dann einen Absaufer für Michael so wie es auch im Blog zu lesen ist. Auch der sechste Durchgang brachte leider eine Wendung mit sich. Claus-Peter musste das Modell funkbremsen und war vor 20 sec unten. Beim Wiederholungsstart kam nach Abstellen das Motors keine weitere Funktion und das Modell schlug unsanft auf. In der siebenten Runde schafften alle 3 die geforderten 3 min.

Die Stechen: 15 der 33 Starter waren im ersten Stechen, was am Abend mit einer Maximalzeit von 480 sec geflogen wurde. Zwei Teilnehmer erreichten diese Zeit und sind am nächsten Tag ein zweites Stechen über 10 min geflogen, welches Gauthier Briere (FRA)vor Ezra Shemesh (ISR) für sich entschied. Platz 3 belegte Virginijus Furmaniukas (LTU). Aus deutscher Sicht endete die EM mit Platz 17 (Uwe), Platz 19 (Michael), Platz 29 (Claus- Peter) und einem sechsten Platz in der Mannschaftswertung.

Bilanz: Im Allgemeinen hat sich das Bild der Klasse in der Zwischenzeit nicht merklich verändert. Überwiegend werden Modelle von Babenko oder Komponenten von ihm eingesetzt. Im Bereich der Zeitschaltersysteme ist es der Sidus-Timer, der am weitesten verbreitet ist. Leider kam es zu mehreren Demonstrationen der nicht aktiven Funkbremse im Falle eines zu schnell gestarteten Modells. Der Auslösetaster muss eine bestimmte Zeit gedrückt bleiben, damit der Timer den Programmablauf startet. Und nur wenn das Programm gestartet ist, funktioniert die Funkbremse. Das Thema ist auf der vergangen CIAM-Tagung in zwei Anträgen zur Diskussion gestellt wurden, die hier eine Änderung vorgesehen haben (Funkbremse immer aktiv, Modell immer bremsbar). Beides Mal wurde eine Behandlung abgelehnt. Eventuell denkt man in diesem Winter nochmal darüber nach.

An der Stelle vielen herzlichen Dank an alle, die bei der Vorbereitung und der Durchführung der EM geholfen haben.

Frauen auf der EM / Wibke Seifert

Einer der ergreifendsten Momente der EM war die Siegerehrung der Damen F1C. Das war nicht unbedingt zu erwarten bei nur einer Teilnehmerin. Deren Ehrung war mit sieben Vollen und Fly-Off Teilnahme zwar absolut verdient, aber eben auch abzusehen. Aber am letzten Abend auf dem Rathausplatz dann Svitlana Sychova mit ihrer Löwenmähne und den Armen weit ausgestreckt tatsächlich ganz oben auf dem Treppchen zu sehen, in einer Hand den Pokal, in der anderen die Urkunde und



Svitlana Sychova schmettert aus voller Brust ihre Nationalhymne bei der Siegerehrung.

lauthals die Nationalhymne der Ukraine singend - das ging unter die Haut!
Ich weiß gar nicht, was es am meisten war, das diesen Moment so ergreifend machte und zu Tränen rührte: die Dünnhäutigkeit, die uns erst die Pandemie, dann dieser Krieg bereitet hat? Oder die Freude, überhaupt wieder Wettbewerbe zu fliegen, Sieger zu feiern? Oder war es vielleicht diese irgendwie feine Ironie, dass bei einem von Männern dominierten Wettbewerb ausgerechnet eine Frau all diese Emotionen des Moments und der letzten Tage, des ganzen Wettbewerbs in sich vereinte? Dass ausgerechnet sie die Gänsehaut auslöste, wie sie da stand und sang aus Leibeskräften? Wahrscheinlich eine Mischung aus allem.
Und doch möchte ich herausheben, dass diese EM auch deswegen eine besondere war, weil erstmalig der männliche Wettkampf durch mitstreitende Frauen . . . tja, was? Aufgelockert wurde? Nein, denn von Lockerheit kann man bei knappen 40 Grad und höchster Konzentration nicht wirklich reden. Aber erfrischt wäre vielleicht das richtige Wort. Denn die Modellfliegerinnen aus der Tschechischen Republik, aus Rumänien, Ungarn, Mazedonien, Finnland und der Ukraine (insgesamt sieben Frauen), gaben frische Impulse, zumindest ein frisches Bild, einen Hingucker an den Startstellen und durchaus auf dem ganzen Wettbewerb. Es war so überraschend, so neu, sie als Aktive anzutreffen, die rückgängigen Teilnehmerzahlen (denn unser Sport stirbt aus, da sollten wir uns nichts vormachen) aufgepeppt zu sehen mit

weiblichen Mitstreitern, und ich bin sicher, mit diesem Gefühl der Frische war ich nicht allein. Mit diesem leisen Staunen, wie oft die Starterinnen bei anderen ein Lächeln zauberten und auch, wie hilfsbereit die professionellen männlichen Teammitglieder sie in ihre Teams aufgenommen hatten und durch die Startroutine führten.

Ich finde toll, dass dafür Raum geschaffen wurde - sowohl von der CIAM als auch von den nationalen Verbänden und nicht zuletzt von den männlichen Teammitgliedern der einzelnen Nationen, von den Wettkämpfern, die ihre Startzeit freiwillig verkürzten, doch dazu komme ich noch, zur Aufnahme einer zusätzlichen Frau ins Team. Chapeau!

Muss deswegen aber im gleichen Atemzug fragen: Wo waren denn die deutschen Frauen?

Mit 90% des dritten Mannes oder einer Platzierung in der oberen Hälfte der Rangliste wird es den wenigen modellfliegenden Frauen in Deutschland nicht gerade leicht gemacht, sich ins Team zu arbeiten. Der Grund ist, so ließ ich mir in den Pausen zwischen den Runden erklären, dass besagte Zeit an der Startstelle mit einer Frau zu teilen ein Nachteil ist oder eben eine Nutzen-Lasten-Abwägung: Frauen fliegen, und das streite ich überhaupt nicht ab, nicht nur gegebenenfalls, sondern durchaus in der Regel nicht so leistungsstark oder konstant wie die Männer, die es durch die ganze Quali bis ins Team geschafft haben. Warum soll also die Arbeitszeit pro männlichem Sportler zugunsten einer Frau verkürzt werden, fragt man sich in deutschen Reihen.

Aber die Hoffnung stirbt zuletzt, und ich hoffe auf zwei Dinge:

Dass das Kernproblem erkannt und behoben wird. Nämlich dass jemand bei der CIAM den Antrag stellt und durchbringt, die bisherige Regelarbeitszeit von 20 min pro Starter beizubehalten und die Rundenzeit offiziell und strikt auf 1 Stunde 20 zu erhöhen. Denn das hatte man bei der CIAM mit Einführung der Frauenförderung wohl vergessen festzulegen: in Mazedonien betrug die Rundenzeit jeweils nur 1 Stunde 10, und wenn man diese Rechnung böse auflöst, heißt das: 20 min pro Mann wie bisher, denn die wollen nichts abgeben, und 10 min für die vierte Frau. Wenn das so bleibt, war die von der CIAM gewünschte Frauenförderung, gemessen an der pikierten Reaktion der deutschen männlichen Teammitglieder und der Einführung der - Entschuldigung - Verhinderungsregel zu schwacher Frauen des DAeC, eher ein Schuss in Ofen, wie man bei uns im Ruhrgebiet sagt.

Und weiter hoffe ich, dass für Frankreich, auch wenn diese eigentlich doch selbstverständliche 20-Minuten-Regel bis dahin nicht umgesetzt werden kann oder wird, sich sowohl die deutschen Entscheidungsträger im DAeC, als auch die ersten drei Herren der Rangliste dazu durchringen können, den Spirit, die Absicht, ja den Wunsch der CIAM aufzugreifen, und Frauen in die Teams holen.

Viele Details und noch mehr Fotos gibt es im Blog auf der Thermiksense-Webseite:
www.thermiksense.de/2022-f1abc-em-nord-mazedonien



Ehrung der F1B-Teams: 2. Ukaine, 1. Polen, 3. Deutschland

EM F1ABC

F1A (79 Teiln.)

1	Per Findahl	E/C	1380	5	Vitek Rossler	CZE	+++375	13	Jorg Schellhase	GER	++439
	+360 +480 +490			6	Matija Hrast	SLO	+++320	14	Jan Vosejpka	CZE	++424
2	Bostjan Bagari	SLO	+++450	7	Eyal Galor	ISR	+++306	15	Yuval Bichet	ISR	++394
3	Emmanuel Ragot	FRA	+++388	8	Dominik Andrist	SUI	+++298	16	Modestas Snukiskis	LTU	++368
4	Volker Bajorat	GER	+++383	9	Anze Gaberscek	SLO	+++290	17	Csaba Nagy	HUN	++360
				10	Dusan Fric	CZE	+++260	18	Miroslav Polonec	SVK	++305
				11	Goce Josifovski	MKD	+++107	19	Richard Jack	GBR	++163
				12	Michal Sliwinski	POL	++450	20	Janar Sell	EST	1378

21	Andrija Pesic	SRB	1375
22	Miroslav I. Mandichev	BUL	1373
22	John Carter	GBR	1373
24	Aviad Levy	ISR	1362
25	Robert Lesko	CRO	1360
26	Tereza Vosejpkova (F)	CZE	1345
27	Filip Klobusicky	SVK	1340
28	Tamara Kiss (F)	ROU	1330
29	Kosma Huber	SWE	1328
30	Henryk Krupa	POL	1326
31	Ivan Bezak	SVK	1324
32	Constantin Brinzoi	ROU	1323
33	Tapio Hanhilammi	FIN	1302
33	Imre Moric Csikar	HUN	1302
33	Gerhard Aringer	GER	1302
36	Viesturs Berzins	LAT	1300
36	Feliks Kusaiev	UKR	1300
38	Christian Andrist	SUI	1297
38	Slavko Savic	SRB	1297
40	Ular Vihul	EST	1295
41	Hasan Yalcin Olgun	TUR	1290
42	Vittorio Brussolo	ITA	1287
43	Robert Hellgren	SWE	1282
44	Marko Bierbauer	AUT	1274
45	Alfred Andrist	SUI	1270
46	Cetin Kargin	TUR	1255
47	Bill Colledge	GBR	1246
48	Anders Persson	SWE	1244
49	Nebojsa Stosik	MKD	1243
50	Reka Guti (F)	HUN	1241
51	Vasyl Bezchasnyy	UKR	1220
52	Jakub Jaraczewski	POL	1217
53	Pekka Ronkanen	FIN	1216
54	Yuri Grushkovskiy	UKR	1201
55	Simona Tosheska (F)	MKD	1195
56	Jozsef Guti	HUN	1187
57	Frederic Aberlenc	FRA	1179
58	Nenad Batocanin	SRB	1178
59	Heli Stormi (F)	FIN	1173
60	Federico Vassallo	ITA	1163
61	Tsvetan S. Bonchev	BUL	1154
62	Shmuel Cohen	POR	1144
63	Igor Bombek	CRO	1143
64	Mikko Sivonen	FIN	1140
65	Anrijs Plume	LAT	1131
66	Bernard Trachez	FRA	1123
67	Helmut Fuss	AUT	1122
68	Dimche Velkoski	MKD	1119
69	Samuele Vassallo	ITA	1095
70	Ingus Rosonoks	LAT	1085
71	Viorel Ciucu	ROU	1079
72	Franz Wultz	AUT	1036
73	Saulius Kaunietis	LTU	1033
74	Selim Omer Gurer	TUR	930
75	Ernestas Dambrauskas	NOR	887
76	Sinisa Karic	CRO	855
77	Mantvydas Latvenas	LTU	829
78	Szilard Szijjarto	ROU	732
79	Karl Mannik	EST	126

F1A Frauen (5 Teiln.)

1	Tereza Vosejpkova	CZE	1345
2	Tamara Kiss	ROU	1330
3	Reka Guti	HUN	1241
4	Simona Tosheska	MKD	1195
5	Heli Stormi	FIN	1173

F1B (69 Teiln.)

1	Bojan Gostojic +480 +433	SRB	1380
2	Jan Cihak	CZE	++405
3	Or Shabat	ISR	++395
4	Mickael Rigault	FRA	++380
5	Bozo Grubic	SRB	++374
6	Leszek Kryszczuk	POL	++363
7	Dag Edvard Larsen	NOR	++337
8	Andreas Gey	GER	++317
9	Stanislaw Skibicki	POL	++316
10	Viktors Rosonoks	LAT	++302
11	Iulian Tutelea	ROU	++264
12	Jacopo Pegonzi	ITA	++255
13	Adam Krawiec	POL	+470
14	Michael Woolner	GBR	+401
15	Ismet Yurtseven	TUR	+379
16	Vladislav Urban	CZE	+373
17	Vitek Rossler	J/E	+355
17	Viktor Starostenko	UKR	+355
19	Ingus Rosonoks	LAT	+320
20	Vinko Tomljanovic	CRO	+285
21	Oleh Ishchenko	UKR	1380
22	Per Johansson	SWE	1377
23	Tommi Isotalo	FIN	1370
24	Ivancikas Virginijus	LTU	1355
25	Christian Andrist	SUI	1348
26	Ante Franic	CRO	1347
26	Dominik Andrist	SUI	1347
28	Indrek Harjo	EST	1344
28	Riho-Ats Saatvali	EST	1344
28	Janne Isotalo	FIN	1344
31	Marian Popescu	ROU	1338
32	Michael Seifert	GER	1331
33	Renato Nicosia	ITA	1327
34	Rolandas Mackus	LTU	1323
35	Bernhard Schwendemann	GER	1321
36	Gil Hagay	ISR	1320
36	Pawel Pietrzak	GBR	1320
38	Evgeny Gorban	UKR	1313
39	Anastas Bozhinov	MKD	1310
39	Pavol Polonec	SVK	1310
41	Philip Ball	GBR	1306
42	Vegar Nereng	NOR	1302
43	Yuval Sarig	ISR	1290
44	Kliment Masin	MKD	1287
45	Marius Bliujus	LTU	1286
46	Per Findahl	SWE	1284
47	Franz Wultz	AUT	1282
48	Alfred Andrist	SUI	1274
49	Silvano Tonetti	ITA	1271
50	Jean Luc Bodin	FRA	1265
51	Bela Suranyi	ROU	1264
52	Jaroslav Malenicky	CZE	1262
52	Bror Eimar	SWE	1262
54	Ari Kutvonen	FIN	1250
55	Tomaz Hribar	SLO	1241
56	Bostjan Bagari	SLO	1235
57	Richard Nouvian	FRA	1221
58	Tor Bortne	NOR	1203
59	Radoje Blagojevic	SRB	1162
60	Ozan Askin	TUR	1160
61	Ivan Treger	SVK	1154
62	Aleksandar Cvetanovski	MKD	1113
62	Genko N. Petrov	BUL	1113
64	Karl Mannik	EST	1066
65	Muhammed Yasin Yildiz	TUR	1056
66	Jozef Sobinovsky	SVK	1043
67	Janis Zarins	LAT	1018
68	Olha Kosylo (F)	UKR	925
69	Igor Nisevic	CRO	891

F1B Frauen (1 Teiln.)

1	Olha Kosylo	UKR	925

F1C (33 Teiln.)

1	Gauthier Briere +480 +457	FRA	1380
2	Ezra Shemesh	ISR	++427
3	Virginijus Furmaniukas	LTU	+460
4	Edward Burek	POL	+432
5	Vyacheslav Aleksandrov	UKR	+410
6	Artem Babenko	UKR	+402
7	Svitlana Sychova (F)	UKR	+400
8	Ziva Kovacki	SRB	+395
9	Darijo Jermol	CRO	+385
10	Ken Faux	GBR	+370
11	Shlomo Najari	ISR	+367
12	Ari Kutvonen	FIN	+362
13	Oleg Gryshkov	UKR	+360
14	Michael Mashiach	ISR	+358
15	Juri Roots	EST	+329
16	Igor Moistus	EST	1356
17	Branko Bijelic	SRB	1340
17	Uwe Sondhauss	GER	1340
19	Volodymyr Sychov	SLO	1334
20	Michael Sondhauss	GER	1303
21	Marek Roman	POL	1298
22	Dragan Lakic	SRB	1297
23	Darijus Atkociunas	LTU	1284
24	Raimond Naaber	EST	1276
24	Boris Markusic	CRO	1276
24	Giorgio Venuti	ITA	1276
27	Alan Jack	GBR	1242
28	Michal Krezel	POL	1235
29	Claus-Peter Wachtler	GER	1210
30	Simon Dixon	GBR	1174
31	Danas Babenskas	LTU	1135
32	Kosta Stojanovski	MKD	1126
33	Gabor Zsengeller	HUN	322

F1C Frauen (1 Teiln.)

1	Svitlana Sychova (F)	UKR	1380 +400

F1A-Team (26 Teams, 23 komplette)

1	Slovenia	SLO	4140
2	Czech Republic	CZE	4140
3	Israel	ISR	4122
4	Germany	GER	4062
5	Slovakia	SVK	4044
6	United Kingdom	GBR	3999
7	Switzerland	SUI	3947
8	Poland	POL	3923
9	Hungary	HUN	3923
10	Sweden	SWE	3854
11	Serbia	SRB	3850
12	Macedonia	MKD	3818
13	Romania	ROU	3732
14	Ukraine	UKR	3721
15	Finland	FIN	3691
16	France	FRA	3682
17	Italy	ITA	3545
18	Latvia	LAT	3516
19	Turkey	TUR	3475
20	Austria	AUT	3432
21	Croatia	CRO	3358
22	Lithuania	LTU	3242
23	Estonia	EST	2799
24	Bulgaria	BUL	2527
25	Portugal	POR	1144
26	Norway	NOR	887

F1B-Team (24 Teams, 21 komplette)

1	Poland	POL	4140
2	Ukraine	UKR	4073
3	Germany	GER	4032
4	Czech Republic	CZE	4022
5	United Kingdom	GBR	4006
6	Israel	ISR	3990
7	Romania	ROU	3982
8	Italy	ITA	3978
9	Switzerland	SUI	3969
10	Lithuania	LTU	3964
11	Finland	FIN	3964
12	Sweden	SWE	3923
13	Serbia	SRB	3922
14	Norway	NOR	3885
15	France	FRA	3866
16	Latvia	LAT	3778
17	Estonia	EST	3754
18	Macedonia	MKD	3710
19	Croatia	CRO	3618
20	Turkey	TUR	3596
21	Slovakia	SVK	3507
22	Slovenia	SLO	2476
23	Austria	AUT	1282
24	Bulgaria	BUL	1113

F1C-Team (15 Teams, 8 komplette)

1	Ukraine	UKR	4140
2	Israel	ISR	4140
3	Serbia	SRB	4017
4	Estonia	EST	4012
5	Poland	POL	3913
6	Germany	GER	3853
7	Lithuania	LTU	3799
8	United Kingdom	GBR	3796
9	Croatia	CRO	2656
10	France	FRA	1380
11	Finland	FIN	1380
12	Slovenia	SLO	1334
13	Italy	ITA	1276
14	Macedonia	MKD	1126
15	Hungary	HUN	322

Team Gesamtwertung

1	Israel	12252
2	Poland	11976
3	Germany	11947
4	Ukraine	11934
5	United Kingdom	11801
6	Serbia	11789
7	Lithuania	11005
8	Estonia	10565
9	Croatia	9632
10	Finland	9035
11	France	8928
12	Italy	8799
13	Macedonia	8654
14	Czech Republic	8162
15	Slovenia	7950
16	Switzerland	7916
17	Sweden	7777
18	Romania	7714
19	Slovakia	7551
20	Latvia	7294
21	Turkey	7071
22	Norway	4772
23	Austria	4714
24	Hungary	4245
25	Bulgaria	3640
26	Portugal	1144

Weltcup-Wettbewerbe F1ABCPQ 2022



Szabó Miklós Memorial 8 Mai in Rumänien

F1A (79 Teiln.)

1	Bertrand Pouzet +360 +481	FRA	960
2	David Krasznai	HUN	++465
3	Emmanuel Ragot	FRA	++459
4	Szilard Szijjarto	ROU	++455
5	Igor Bombek	CRO	++454
8	Dietrich Sauter	GER	++427
10	Rudolf Holzleitner	AUT	++417
27	Ron Assmuss	GER	++300
29	Stefan Richter	GER	+263
35	Enrico Richter	GER	960
37	Helmut Fuss	AUT	953
54	Volker Bajorat	GER	889
54	Maxim Donner	GER	889

F1A Junioren (12 Teiln.)

1	Imre Csikar +360 +365	HUN	960
2	Kinga Szoke	HUN	++250
3	Reka Guti	HUN	++204
4	Tim Habjanic	SLO	902
5	L. Halasz-Szabo	HUN	896

F1B (34 Teiln.)

1	Adam Krawiec +360 +436	POL	960
2	Michael Seifert	GER	++420
3	Stepan Stefanchuk	UKR	++404
4	Vitaly Man	ISR	++396
5	Vladislav Urban	CZE	++395
6	B. Schwendemann	GER	++392
11	M. Horak Lara (J)	GER	+346
19	Bernd Silz	GER	954
25	Florian Jackel (J)	GER	908

F1B Junioren (3 Teiln.)

1	Maria Horak Lara +360 +346	GER	960
2	Jacquemin Louison	FRA	+326
3	Florian Jackel	GER	908

F1C (7 Teiln.)

1	Raimond Naaber +360 +402	EST	960
2	Volodymyr Sychov	SLO	++387
3	Miguel Dupont	FRA	+348
4	Daniel Seifert	GER	933
5	Gabor Zsengeller	HUN	871

F1Q (17 Teiln.)

1	I. Varadine Fodor +360 +433	HUN	960
2	Mihaly Varadi	HUN	++430
3	Gradi Franco	ITA	++408
4	Andras Buzas	HUN	++385
5	Cesare Gianni	ITA	++355
10	Dietrich Sauter	GER	+333

THK Ismail Sarioglum Free Flight Cup 3 -5 Juni in der Türkei

F1A (11 Teiln.)

1	Hasan Yalcin Olgun	TUR	1046
2	Miroslav Mandichev	BUL	1001
3	Daniel Peykov (J)	BUL	876

F1A Junioren (3 Teiln.)

1	Daniel Peykov	BUL	876
2	Viktoria Peykova	BUL	817
3	Nikol Tsankova	BUL	154

F1B (9 Teiln.)

1	Ismet Yurtseven +60	TUR	1080
2	Valentin Savov	BUL	1080
3	M Yasin Yildiz	TUR	1006

F1B Junioren (2 Teiln.)

1	Nikol Tsankova	BUL	367
2	Viktoria Peykova	BUL	150

F1C (1 Teiln.)

1	Stancho Dobrev	BUL	1068

Jutland Heath Cup 4 Juni in Dänemark

F1A (22 Teiln.)

1	Erik Niemierski +300 +242	GER	900
2	Maarten Van Dijk	NED	++232
3	Simon Pietzko (J)	GER	++220
4	Jari Valo	FIN	+285
5	Kees Van De Ven	NED	+198
6	Bernd Honig	GER	+124
7	Enrico Richter	GER	+18
12	Waldemar Gapke	GER	862
14	A. Niemierski (J)	GER	809
15	Mario Wachtler	GER	806
17	Thomas Weimer	GER	746
21	Fritz Wilkening	GER	490

F1A Junioren(2 Teiln.)

1	Simon Pietzko +300 +220	GER	900
2	Albert Niemierski	GER	809

F1B (10 Teiln.)

1	Karl Desinger +300	GER	900
2	Dag Edvard Larsen	NOR	+298
3	Michael Seifert	GER	+260
4	Steffen Jensen	DEN	+234
5	Vegar Nereng	NOR	891
6	Bernd Silz	GER	886

F1Q (7 Teiln.)

1	O. Maksymov +300	UKR	900
2	Per Grunnet	DEN	+248
3	Peter Buchwald	DEN	+163
4	Andreas Lindner	GER	+145
5	S. Limberger	GER	871
7	Wolfgang Mohr	GER	675

Srem Cup 25 Juni in Serbien

F1A (60 Teiln.)

1	Robert Lesko +447	CRO	900
2	Bostjan Bagari	SLO	+422
3	Samuel Zachara	SVK	+397
4	Michal Sliwinski	POL	+388
5	Nebojsa Stosik	MKD	+387
37	Maxim Donner	GER	803

F1A Junioren (16 Teiln.)

1	Imre Moric Csikar +302	HUN	900
2	Jan Zajic	CZE	+296
3	Patrik Klobusicky	SVK	+281
4	A. Pozharska	MKD	+276
5	Tim Habjanic	SLO	+246

F1B (17 Teiln.)

1	Bozo Grubic +380	SRB	900
2	Michael Seifert	GER	+352
3	Malik Cabaravdic	BIH	+349
4	Bernd Silz	GER	+348
5	Radoje Blagojevic	SRB	+335

F1B Junioren(2 Teiln.)

1	Vidak Veselinovic	SRB	774
2	Faruk Cabaravdic	BIH	739

F1C (6 Teiln.)

1	Ziva Kovacki +456	SRB	900
2	Branko Bijelic	SRB	+410
3	Dragan Lakic	SRB	830
4	Milan Pavlov	SRB	559
5	Zsengeller Gabor	HUN	421

F1Q (4 Teiln.)

1	Varadi Mihaly +420	HUN	900
2	V. Fodor Imola	HUN	+418
3	Gabor Kertesz	HUN	+290
4	Gabor Milak	HUN	749

Morava Cup 26 Juni in Serbien

F1A (52 Teiln.)

1	Mihal Sliwinski +356	POL	900
2	Filip Klobusicky	SVK	+343
3	Petr Papez	CZE	+335
4	Jaroslaw Jeziorny	POL	+322
5	Dusan Fric	CZE	+308
42	Maxim Donner	GER	540

F1A Junioren (13 Teiln.)

1	Kinga Szoke +184	HUN	900
2	Imre Moric Csikar	HUN	821
3	L. Halasz Szabo	HUN	820
4	Patrik Klobusicky	SVK	769
5	Ana Budimcic	BIH	755

F1B (13 Teiln.)

1	Stepan Stefanchuk +496	UKR	900
2	Michael Seifert	GER	+479
3	Radoje Blagojevic	SRB	+445
4	Bernd Silz	GER	851
5	Bozo Grubic	SRB	850

F1B Junioren(2 Teiln.)

1	Faruk Cabaravdic	BIH	760
2	Vidak Veselinovic	SRB	180

F1C (3 Teiln.)

1	Ziva Kovacki	SRB	900
2	Dragan Lakic	SRB	847
3	Branko Bijelic	SRB	114

F1Q (4 Teiln.)

1	Varadi Mihaly +442	HUN	900
2	Gabor Kertesz	HUN	+314
3	Gabor Milak	HUN	764
4	V. Fodor Imola	HUN	563

Swedish Cup 7 Juli in Schweden

F1A (16 Teiln.)

1	Anders Persson +365	SWE	960
2	Mikko Sivonen	FIN	+326
3	Tapio Hanhilammi	FIN	+325
4	Per Findahl	SWE	+305
5	Erik Niemierski	GER	+289
15	Dirk Halbmeier	GER	810

F1A Junioren(1 Teiln.)

1	A.O. Segerstrom	SWE	905

F1B (6 Teiln.)

1	Dag Edvard Larsen +282	NOR	960

2	Vegar Nereng	NOR	+152
3	Bror Eimar	SWE	952
4	Thomas Rojgaard	DEN	851
5	Stefan Jensen	DEN	180

F1Q (3 Teiln.)

1	Oleksandr Maksymov	UKR	960
2	Peter Buchwald	DEN	940
3	Per Grunnet	DEN	828

Norwegian Cup
8 Juli in Schweden

F1A (16 Teiln.)

1	Mikko Sivonen +475	FIN	960
2	Per Findahl	SWE	+451
3	Dirk Halbmaier	GER	+342
4	Kosma Huber	SWE	+268
5	Jes Nyhegn	DEN	+21
9	Erik Niemierski	GER	937

F1A Junioren(1 Teiln.)

1	A. O. Segerstrom	SWE	839

F1B (6 Teiln.)

1	Bror Eimar	SWE	950
2	Vegar Nereng	NOR	934
3	Dag Edvard Larsen	NOR	930
4	Per Johansson	SWE	885
5	E. Dambrauskas	NOR	681

F1Q (3 Teiln.)

1	Oleksandr Maksymov	UKR	960
2	Per Grunnet	DEN	893
3	Peter Buchwald	DEN	885

Finnish Cup 9 Juli in Schweden

F1A (16 Teiln.)

1	Dirk Halbmaier +287	GER	720
2	Per Findahl	SWE	+285
3	Lars Buch Jensen	DEN	+275
4	Peter Rasmussen	DEN	678
5	A. O. Segerstrom(J)	SWE	672

F1A Junioren(1 Teiln.)

1	A.O. Segerstrom	SWE	672

F1B (3 Teiln.)

1	Dag Edvard Larsen	NOR	720
1	Bror Eimar	SWE	720
3	E. Dambrauskas	NOR	4

F1Q (2 Teiln.)

1	Oleksandr Maksymov	UKR	360
2	Per Grunnet	DEN	285

Kazakhstan Free Flight Cup
14 Juli in Kasachstan

F1A (7 Teiln.)

1	Sergey Zuyev	KAZ	660
2	Aleksey Bundin	UZB	624
3	Sergey Podlesnyy	KAZ	622

F1B (5 Teiln.)

1	Albert Banin +264	KAZ	660
2	Yevgeniy Ossipov	KAZ	+200
3	Alisher Mirzaev	UZB	612

F1C (5 Teiln.)

1	Sergey Podlesnyy	KAZ	660
2	Sergey Astrelin	KAZ	600
3	Valeriy Vardanyan	UZB	529

Eurasia Cup
16 Juli in Kasachstan

F1A (6 Teiln.)

1	Sergey Zuyev +285	KAZ	660
2	Shamaldin Boboev	UZB	660
3	Alexander Petrov	KAZ	652

F1B (5 Teiln.)

1	Albert Banin +298	KAZ	660
2	Yevgenly Ossipov	KAZ	+200
3	S. Ismetilliav	UZB	644

F1C (4 Teiln.)

1	Sergey Podiesnyy +288	KAZ	660
2	Sergey Astrelin	KAZ	+200
3	Alexander Shipilov	KAZ	604
4	Dmitriy Kovalenko	UZB	313

Mongolian Cup
23 Juli in der Mongolei

F1A (12 Teiln.)

1	Chimed Ganzorig +382	MGL	1320
2	A. Amartuvshin	MGL	+262
3	Gantugs Bilegt	MGL	1310

F1A Junioren (2 Teiln.)

1	Ganzorig Margad	MGL	1177
2	S. Ariunbold	MGL	92

F1B (8 Teiln.)

1	B. Erdenedavaa +342	MGL	1320
2	Mijiddorj Gongor	MGL	+238
3	Batsuuri Sukhbat	MGL	1290

F1B Junioren (1 Teiln.)

1	S. Ariunbold	MGL	962

F1C (4 Teiln.)

1	Ulzii Erdenebayar	MGL	1320
2	S. Bat-Itgel	MGL	1318
3	Avirmed Amar-Otgon	MGL	1305

F1Q (6 Teiln.)

1	L. Byambajav	MGL	1278
2	B.l Munkhbaatar (J)	MGL	614
3	B. Batbileg (J)	MGL	553

F1Q Junioren(4 Teiln.)

1	B. Munkhbaatar	MGL	614
2	Batkhuyag Batbileg	MGL	553
3	T. Erdenedalai	MGL	513

Cro Cup 23 Juli in Kroatien

F1A (40 Teiln.)

1	Dominik Andrist +394	SUI	960
2	Michael Zagora	CZE	+347
3	Vittorio Brussolo	ITA	+346
4	Dusan Fric	CZE	+327
5	Petr Papez	CZE	+324
6	Christian Andrist	SUI	+317
7	Maxim Donner	GER	+309
8	Volker Bajorat	GER	+303
9	Holzleitner Rudolf	AUT	+297
19	Dirk Halbmeier	GER	898
22	Wutzl Franz	AUT	846
24	Dietrich Sauter	GER	818
25	Jens Stemmler	GER	812
29	Mario Wachtler	GER	785
37	Alfred Andrist	SUI	535
38	Hermann Berger	AUT	521

F1A Junioren (2 Teiln.)

1	Lucija Mavric	SLO	597
2	Eva Koglot	SLO	323

F1B (17 Teiln.)

1	Adam Krawiec +480 +438	POL	960
2	Bernd Silz	GER	++391
3	Vinko Tomljanovic	CRO	+480
4	Daniel Cimochowski	POL	+467
5	Jeremy Fitch	USA	+464

F1B Junioren(1 Teiln.)

1	Faruk Cabaravdic	BIH	440

F1C (4 Teiln.)

1	Jermol Darijo	CRO	960
2	C. P. Wachtler	GER	886
3	Boris Markusic	CRO	840
4	Tone Vidensek	SLO	715

F1Q Junioren (11 Teiln.)

1	Franco Gradi +480	ITA	960
2	Cesare Gianni	ITA	+433
3	Mihaly Varadi	HUN	+397
4	I. Varadine Fodor	HUN	+393
5	Dietrich Sauter	GER	+369
10	Matthias Tietz	GER	740

Asian Cup 24 Juli in der Mongolei

F1A (13 Teiln.)

1	Chimed Ganzorig +420	MGL	1320
2	A. Amartuvshin	MGL	+282
3	G. Bat-Erdene	MGL	1273

F1A Junioren (3 Teiln.)

1	Ganzorig Margad	MGL	934
2	Amar-Otgon Orgil	MGL	844
3	D.-U. Khuvitavilan	MGL	777

F1B (7 Teiln.)

1	Mijiddorj Gongor	MGL	1320
2	Batsuuri Sukhbat	MGL	1294
3	Chimed Batbayar	MGL	1176

F1B Junioren (1 Teiln.)

1	S. Ariunbold	MGL	1092

F1C (4 Teiln.)

1	Ulzii Erdenebayar	MGL	1315
2	S. Bat-Itgel	MGL	1305
3	Avirmed Amar-Otgon	MGL	1265

F1Q (4 Teiln.)

1	L. Byambajav	MGL	1266
2	T. Erdenedalai (J)	MGL	688
3	B. Batbileg (J)	MGL	601

F1Q Junioren(3 Teiln.)

1	T. Erdenedalai	MGL	688
2	Batkhuyag Batbileg	MGL	601
3	B. Munkhbaatar	MGL	530

Bulgaria Cup
23-24 Juli in Bulgarien

F1A (36 Teiln.)

1	Capucin Ragot (J) +360	FRA	1320
2	Emmanuel Ragot	FRA	+163
3	Eviatar Cohen (J)	ISR	+137
4	Geva Malizki (J)	ISR	+127
5	Fabian Rumpp (J)	GER	+121
11	Maria Tanner (J)	GER	1284
28	Stefan Rumpp	GER	814
33	Lars Rink (J)	GER	598
34	Andreas Rink	GER	374
36	Simon Pietzko (J)	GER	305

F1A Junioren (24 Teiln.)

1	Capucin Ragot +360	FRA	1320

2	Eviatar Cohen	ISR	+137
3	Geva Malizki	ISR	+127
4	Fabian Rumpp	GER	+121
5	M. Jeziorna	POL	1306
8	Maria Tanner	GER	1284
22	Lars Rink	GER	598
24	Simon Pietzko	GER	305

F1B (26 Teiln.)

1	Riho-Ats Saatvali +508	EST	1260
2	Yuval Sarig	ISR	+370
3	Hagen Stendal	GER	+348
4	Capucin Ragot (J)	FRA	1246
5	Florian Jackel (J)	GER	1165
8	Hubert Pietzko	GER	900
9	L. Maria Horak (J)	GER	865

F1B Junioren(15 Teiln.)

1	Capucin Ragot	FRA	1246
2	Florian Jackel	GER	1165
3	Lara Maria Horak	GER	865
4	Louison Jacquemin	FRA	540
4	Mateo Morandini	FRA	540
4	Lorenzo Morandini	FRA	540
4	Carla Morandini	FRA	540

F1C (3 Teiln.)

1	Artem Babenko	UKR	1231
2	Petyo Genchev	BUL	972
3	Stancho Dobrev	BUL	900

F1P Junioren (3 Teiln.)

1	Bozhidar Dochev	BUL	405

F1Q (3 Teiln.)

1	Yakir Vaknin	ISR	483
2	Genko Petrov	BUL	369
3	Ventsislav Minev	BUL	26

Dalmacija Kup Cup
24 Juli in Kroatien

F1A (31 Teiln.)

1	Vaclav Papez +360 +288	CZE	780
2	Matija Hrast	SLO	++250
3	Dusan Fric	CZE	++241
4	Dietrich Sauter	GER	++168
5	Grozdan Meglaj	CRO	+360
6	Dominik Andrist	SUI	+342
7	Dirk Halbmeier	GER	+319
14	Christian Andrist	SUI	+8
23	Alfred Andrist	SUI	496
25	Maxim Donner	GER	381
26	Volker Bajorat	GER	376
28	Holzleitner Rudolf	AUT	263

F1A Junioren (1 Teiln.)

1	Lucija Mavric	SLO	8

F1B (14 Teiln.)

1	Leszek Kryszczuk +240 A51	POL	780
2	Soniboj Sabo	CRO	A20
3	Daniel Cimochowski	POL	A14
4	Ismet Yurtseven	TUR	A4
5	Vladislav Urban	CZE	+233
13	Bernd Silz	GER	320

F1B Junioren(1 Teiln.)

1	Faruk Cabaravdic	BIH	460

F1C (3 Teiln.)

1	C.-P. Wachtler	GER	780
2	Jermol Darijo	CRO	671
3	Tone Vidensek	SLO	507

F1Q Junioren (10 Teiln.)

1	Andras Jancso +236	HUN	780
2	Cesare Gianni	ITA	+222
3	Franco Gradi	ITA	+211
4	Buzas Andras	HUN	+195
5	Andrea Banci	ITA	+191
7	Matthias Tietz	GER	720

United States Nationals
25 - 29 Juli in den USA

F1A (6 Teiln.)

1	Jama Danier +342	CAN	960
2	Jim Parker	USA	+305
3	Gene Ulm	USA	913

F1B (7 Teiln.)

1	Patrick Makenzie +277	CAN	960
2	A. Andriukov	USA	960
3	Greg Simon	USA	919

F1C (1 Teiln.)

1	Faust Parker	USA	897

F1Q (4 Teiln.)

1	Robert Sifleet	USA	900
2	David Sechrist	USA	850
3	Julie Parker	USA	821

Trophée Belge - Belgian Cup
6 -7 August in Frankreich

F1A (37 Teiln.)

1	Frederic Aberlenc +465	FRA	1020
2	B. Duijhuisen	NED	+434
3	Capucin Ragot (J)	FRA	+394
4	Franck Adametz	GER	+373
5	Francois Moreau	FRA	1000
13	Jonas Adametz (J)	GER	924
29	Steffen Reuss	GER	593

F1A Junioren (12 Teiln.)

1	Capucin Ragot +394	FRA	1020
2	Mateo Morandini	FRA	946
3	Thomas Van Dijk	NED	937
4	Jonas Adametz	GER	924
5	Elies Croguennec	FRA	896

F1B (24 Teiln.)

1	Mateo Morandini (J) +377	FRA	990
2	Aurelien Pineau	FRA	+368
3	L. Jacquemin (J)	FRA	+352
4	Mickael Rigault	FRA	+344
5	Bernard Marquois	FRA	958
19	Bernd Silz	GER	638

F1B Junioren(5 Teiln.)

1	Mateo Morandini +377	FRA	990
2	Louison Jacquemin	FRA	+352
3	Lorenzo Morandini	FRA	669
4	Carla Morandini	FRA	613
5	Elouan Rigault	FRA	564

F1C (3 Teiln.)

1	Francois Ducassou	FRA	990
2	Pierre Marrot	FRA	800
3	Gauthier Briere	FRA	636

F1Q (6 Teiln.)

1	Nick Finke	GER	1020
2	Wolfgang Gerlach	GER	990
3	Peter Buchwald	DEN	986
4	Tom Oxager	DEN	946
5	Rina Pijnappels	NED	832

Hispano-France
8 -9 August in Frankreich

F1A (37 Teiln.)

1	Bertrand Pouzet +438	FRA	960
2	Maarten Van Dijk	NED	+420
3	Francois Moreau	FRA	+346
4	Frank Adametz	GER	+335
5	Lief Nielsen	DEN	+243
9	Jonas Adametz (J)	GER	917
13	Steffen Reuss	GER	882

F1A Junioren (7 Teiln.)

1	Jonas Adametz	GER	917
2	Leo Chene	FRA	897
3	Alicia Nevers	FRA	825
4	Thomas Chauviteau	FRA	764
5	Madeline Ragot	FRA	753

F1B (23 Teiln.)

1	Kevin Lamer +364	NED	960
2	Didier Barberis	FRA	+344
3	Jean-Luc Bodin	FRA	+323
4	L. Jacquemin (J)	FRA	+305
5	Jerome Jacquemin	FRA	+289
11	Bernd Silz	GER	903

F1B Junioren(5 Teiln.)

1	Louison Jacquemin +305	FRA	960
2	Lorenzo Morandini	FRA	906
3	Mateo Morandini	FRA	905
4	Elouan Rigault	FRA	880
5	Carla Morandini	FRA	878

F1C (2 Teiln.)

1	Miguel Dupont	FRA	420
2	Pierre Marrot	FRA	240

F1Q (5 Teiln.)

1	Tom Oxager +400	DEN	960
2	Rina Pijnappels	NED	+392
3	Miguel Dupont	FRA	960
4	Peter Buchvald	DEN	879
5	Yvon Jallet	FRA	746

Poitou
10 -11 August in Frankreich

F1A (26 Teiln.)

1	Bertrand Pouzet +433	FRA	1020
2	Stephen Jensen	DEN	+317
3	Marteen Van Dijk	NED	+316
4	Javier Abad	ESP	+278
5	Franck Adametz	GER	1017
13	Jonas Adametz (J)	GER	930
19	Steffen Reuss	GER	856

F1A Junioren (4 Teiln.)

1	Leo Chene	FRA	1005
2	Jonas Adametz	GER	930
3	Thomas Van Dijk	NED	842
4	Jocelyn Pouzet	FRA	829

F1B (22 Teiln.)

1	Roel Lucassen +347	NED	1020
2	Carla Morandini (J)	FRA	+333
3	Michael Woodhouse	GBR	+329
4	Jerome Jacquemin	FRA	+307
5	Didier Barberis	FRA	+301

F1B Junioren(5 Teiln.)

1	Carla Morandini	FRA	+333
2	Mateo Morandini	FRA	1002
3	Louison Jacquemin	FRA	993
4	Lorenzo Morandini	FRA	900

5	Elouan Rigault	FRA	889

F1Q (6 Teiln.)

1	Tom Oxager +406	DEN	1020
2	Rina Pijnappels	NED	+367
3	Nick Finke	GER	962
4	Peter Buchwald	DEN	952
5	Yvon Jallet	FRA	862
6	Wolfgang Gerlach	GER	240

Canada Cup 13 August in Kanada

F1A (5 Teiln.)

1	Andrew Barron	USA	1440
2	Jama Danier	CAN	1390
3	Vidas Nikolajavas	CAN	1304

F1B (7 Teiln.)

1	Greg Simon +378	USA	1440
2	Ladislav Horak	CAN	+354
3	Tony Mathews	CAN	+348

F1C (1 Teiln.)

1	Yury Shvedenkov	CAN	1434

Prilep Cup 13-14 August in Nordmazedonien

F1A (62 Teiln.)

1	Nebojsa Stosik +480	MKD	1020
2	Kosma Huber	SWE	+438
3	Dusan Fric	CZE	+434
4	Anze Gaberscek	SLO	+430
5	A. Pozharska (J)	MKD	+427
14	Luca Aringer	GER	+312
15	Gerhard Aringer	GER	+303
22	Jorg Schellhase	GER	983
23	Marco Bierbauer	AUT	981
46	Volker Bajorat	GER	824
59	Franz Wultz	AUT	396

F1A Junioren (7 Teiln.)

1	A. Pozharska +427	MKD	1020
2	Luka Najdoski	MKD	926
3	Capucin Ragot	FRA	908
4	Kinga Szoke	HUN	850
5	Imre Moric Csikar	HUN	845

F1B (49 Teiln.)

1	Stepan Stefanchuk +600 +600	UKR	840
2	Evgeny Gorban	UKR	++360
3	Or Shabat	ISR	++358
4	Jaroslav Malenicky	CZE	+600
5	Vinko Tomljanovic	CRO	+558
10	Michael Seifert	GER	+430
28	Andreas Gey	GER	829
43	B. Schwendemann	GER	659

F1B Junioren(2 Teiln.)

1	Vidak Veselinovic	SRB	810
2	Petar Cvetanovski	MKD	424

F1C (18 Teiln.)

1	Artem Babenko +600 +600	UKR	840
2	Ezra Shemesh	ISR	++540
3	Shlomo Najari	ISR	++525
4	Gerhard Aringer	GER	++385
5	Luca Aringer	GER	+565
6	C.-P. Wachtler	GER	+300
8	Michael Sondhauss	GER	814
14	Uwe Sondhauss	GER	660

F1Q (1 Teiln.)

1	Genko N. Petrov	BUL	485

Huron Cup 14 August in Kanada

F1A (6 Teiln.)

1	Jama Danier	CAN	1121
2	Ch. Lenartowicz	CAN	974
3	Andrew Baron	USA	963

F1B (8 Teiln.)

1	Aram Schlosberg	USA	1054
2	Ladi Horak	CAN	1030
3	Greg Simon	USA	1029

F1C (1 Teiln.)

1	Yury Shvedenkov	CAN	1130

Weltcup-Wettbewerbe F1E 2022

Memorial Guido Vettorazzo 28 Mai in Italien

F1E (40 Teiln.)

1	Marta Vysoka +300 +185	CZE	300.00
2	H.Deslogues Bazille	FRA	++26
3	Alexander Winker	GER	+208
4	Mihnea Prodanel (J)	ROU	+199
5	Eligio Bau	ITA	+196
22	Werner Ackermann	GER	268.89
25	Klaus Muller	GER	252.22

F1E Junioren (8 Teiln.)

1	Mihnea Prodanel +199	ROU	300.00
2	David Mesaros	ROU	+29
3	Theo Laura	FRA	262.22
4	Johan Laura	FRA	238.89
5	Florian Buliga	ROU	222.77

12th Volare Lessini Primavera 29 Mai in Italien

F1E (34 Teiln.)

1	Marta Vysoka	CZE	238.55
2	Marian Popescu	ROU	204.56
3	Bernard Okrent	POL	180.01
4	Florian Draghici	ROU	179.38
5	Eligio Bau	ITA	172.59
10	Alexander Winker	GER	146.99
11	Werner Ackermann	GER	146.26
15	Klaus Muller	GER	123.89

F1E Junioren (8 Teiln.)

1	Mihnea Prodanel	ROU	167.85
2	Florian Buliga	ROU	126.23
3	Enrico Polin	ITA	116.36
4	Elisa Vanzo	ITA	110.06
5	Andreea Costache	ROU	90.70

Centennial Cup 8 Juli in den USA

F1E (4 Teiln.)

1	Tom Ioerger	USA	300.00
2	Peter Brocks	USA	257.22
3	Geralyn Jones	USA	242.78
4	Bob Sifleet	USA	209.45

Memorial Popa Cringu 7 August in Rumänien

F1E (63 Teiln.)

1	Jean Luc Drapeau +184	FRA	500.00
2	Velizar Vladev	BUL	+118
3	Florian Winker	GER	+69
4	Theo Laura (J)	FRA	481.67
5	Marian Popescu	ROU	475.42
32	C Lammersmann G.(J)	GER	382.91
33	Alexander Winker	GER	382.34
35	Leon Rink (J)	GER	379.66
58	Andreas Rink	GER	273.76

F1E Junioren (20 Teiln.)

1	Theo Laura	FRA	481.67
2	Piotr Bryja	POL	474.58
3	Elisa Vanzo	ITA	450.00
4	Mihnea Prodanel	ROU	447.92
5	David Mesaros	ROU	419.17
10	C. Lammersmann G.	GER	382.91
11	Leon Rink	GER	379.66

Turda Cup 12 August in Rumänien

F1E (51 Teiln.)

1	Anatolie Gudumac +90	ROU	500.00
2	Czeslaw Ziober	POL	+2
3	Radu Vasilescu	ROU	492.08
4	Werner Ackermann	GER	485.41
5	Dan Vasilescu	ROU	475.42
11	Alexander Winker	GER	448.33
29	Florian Winker	GER	384.17
32	Leon Rink (J)	GER	375.41
35	Andreas Rink	GER	369.59
44	C.Lammersmann G.(J)	GER	274.58
45	Kristian Winker	GER	263.75

F1E Junioren (13 Teiln.)

1	Mihnea Prodanel	ROU	441.25
2	David Mesaros	ROU	420.00
3	Eduard Bouleanu	ROU	397.08
4	Oliver Furjes	ROU	394.17
5	R. S. Salistean	ROU	391.25
7	Leon Rink	GER	375.41
10	C. Lammersmann G.	GER	274.58

Toszek Cup 20 August in Polen

F1E (26 Teiln.)

1	Grzegorz Pawlak	POL	407.52
2	Konrad Zurowski	POL	403.35
3	Wieslaw Moj	POL	388.11
4	Jaromir Orel	CZE	383.88
5	Andre Trachez	FRA	382.66

F1E Junioren (10 Teiln.)

1	Dominik Skowron	POL	283.81
2	Karolina Piecha	POL	264.90
3	Nadiia Arkhypska	UKR	255.77
4	Paulina Szumska	POL	234.10
5	M. Siodmok	POL	222.85

Governor‘ s Cup 19 August in Polen

F1E (21 Teiln.)

1	Andre Trachez	FRA	471.11
2	Jacek Zurowski	POL	467.78
3	Vojtech Zima	CZE	455.55
4	Franciszek Kanczok	POL	445.55
5	Jean-Luc Drapeau	FRA	441.11

F1E Junioren (6 Teiln.)

1	Dominik Skowron	POL 319.44	3	Zuzanna Piechaczek	POL 187.23	5	F. Krakowczyk	POL 143.32
2	Paulina Szumska	POL 232.22	4	M. Siodmok	POL 178.33			

Weltcup Zwischenstand F1ABCPQ 2022

F1A

1	Per Findahl	SWE	2370
2	Jama Danier	CAN	2297
3	Bertrand Pouzet	FRA	2286
4	Emmanuel Ragot	FRA	2142
5	Maarten van Dijk	NED	2064
6	Dusan Fric	CZE	1989

F1A Junioren

1	A. O. Segerstrom	SWE	2302
2	Imre Moric Csikar	HUN	2097
3	Jan Zajic	CZE	1677
4	Kinga Szoke	HUN	1524
5	Capucin Ragot	FRA	1473
6	Patrik Klobusicky	SVK	1299

F1B

1	Adam Krawiec	POL	2365
2	Michael Seifert	GER	2273
3	Leszek Kryszczuk	POL	2184
4	Stepan Stefanchuk	UKR	2103
5	Dag Edvard Larsen	NOR	2058
6	Jerry Fitch	USA	1855

F1B Junioren

1	Lara Maria Horak	GER	2306
2	Faruk Cabaravdic	BIH	1726
3	Louison Jacquemin	FRA	1529
4	Florian Jackel	GER	1370
5	Ittai Kohavi	USA	1185
6	Mateo Morandini	FRA	1171

F1C

1	Artem Babenko	UKR	2182
2	Darijo Jermol	CRO	1445
3	Miguel Dupont	FRA	1285
4	Faust Parker	USA	1161
5	Shannon Tolmie	AUS	1161
6	Ziva Kovacki	SRB	1157

F1P Junioren

1	O. Sarusi-Kiss	HUN	575
1	Bozhidar Dochev	BUL	575

F1Q

1	Varadi Mihaly	HUN	2346
2	Franco Gradi	ITA	2147
3	Dieter Paff	GER	1741
4	O. Maksimov	UKR	1735
5	Andrea Banci	ITA	1696
6	V. Fodor Imola	HUN	1669

F1Q Junioren

1	F. Jedrysiak	POL	1154
2	Kamil Pogonowski	POL	689
3	Batkhuyag Batbileg	MGL	603
4	Wojciech Bartel	POL	580
5	B. Munkhbaatar	MGL	578
6	T. Erdenedalai	MGL	577

Weltcup Zwischenstand F1E 2022

F1E

1	Alexander Winker	GER	2051
2	Mihnea Prodanel (J	ROU	1808
3	Marta Vysoka	CZE	1794
4	Florian Draghici	ROU	1775
5	Tom Ioerger	USA	1618
6	Marian Popescu	ROU	1592

F1E (Junioren)

1	Mihnea Prodanel	ROU	2354
2	Elisa Vanzo	ITA	1721
3	David Mesaros	ROU	1236
4	Dominik Skowron	POL	1164
5	Theo Laura	FRA	874
6	Eduard Bouleanu	ROU	606

Zwischenstand Deutschland-Cup

F1A gesamt (61 Teiln.)

			Punkte
1	Ron Aßmuß	SN	522,15
2	Enrico Richter	SN	518,92
3	Erik Niemierski	BB	496,05
4	Thomas Weimer	BB	495,43
5	Mathias Thomisch St.	ST	489,73
6	Albert Niemierski J	BB	463,42
7	Uwe Rusch	ST	404,54
8	Stefan Richter	SN	399,86
9	Ronny Selke ** St.	SN	328,06
10	Mathias Färber	SN	306,80

F1A-St. (12 Teiln.)

			Punkte
1	Mathias Thomisch St.	ST	489,73
2	Ronny Selke ** St.	SN	328,06
3	Waldemar Gapke St.	NI	290,00
4	Gottfried Rabes St.	ST	128,00
5	Manfred Sünkel St.	BY	113,33

F1A-Jun. (8 Teiln.)

			Punkte
1	Albert Niemierski J	BB	463,42
2	Simon Pietzko J	NW	132,00
3	Maria Tanner J	SN	131,77
4	Adrian Drelse J	BB	112,00
5	Milena Weisheit J	BY	81,33

F1B (22 Teiln., 3 Jun.)

			Punkte
1	Andreas Gey	SN	412,08
2	Florian Jäckel J	SN	342,01
3	Hagen Stendal	SN	261,85
4	Joana-Marie Drelse J	BB	203,33
5	Manfred Barg	SN	189,00
6	Dr. Detlef Schulz	SN	117,33
7	Bernd Silz	RP	111,29
8	George Batiuk	NW	105,59
9	Karl Desinger	NW	99,88
10	Mathias Tanner J	SN	88,67

F1C (9 Teiln.)

			Punkte
1	Michael Sondhaus	SN	188,50
2	Claus-Peter Wächtler	SN	165,00
3	Uwe Sondhaus	SN	117,00
4	Gerhard Aringer	NW	110,00
5	Manfred Nogga	BB	100,00

F1H gesamt (32 Teiln.)

			Punkte
1	Uwe Rusch	ST	545,06
2	Erik Niemierski	BB	522,17
3	Uwe Rusch St.	ST	491,61
4	Maximilian Knopf J St.	ST	327,33
5	Heinz Schönfeld	ST	310,56
6	Waldemar Gapke St.	NI	235,00
7	Marlene Knopf J St.	ST	234,89
8	Marco Beetz	BY	208,72
9	Frank Pade St.	ST	182,44
10	Ralf Herrmann St.	ST	176,67

F1H-St. (23 Teiln.)

			Punkte
1	Uwe Rusch St.	ST	491,61
2	Maximilian Knopf J St.	ST	327,33
3	Waldemar Gapke St.	NI	235,00
4	Marlene Knopf J St.	ST	234,89
5	Frank Pade St.	ST	182,44
6	Ralf Herrmann St.	ST	176,67
7	Paul Schnock J St.	ST	141,33
8	Brunhilde Engel St.	BB	140,00
9	Ronny Selke St.	SN	130,00
10	Levin Selke J St.	SN	123,33

F1H-Jun. (10 Teiln.)

			Punkte
1	Maximilian Knopf J St.	ST	327,33
2	Marlene Knopf J St.	ST	234,89
3	Paul Schnock J St.	ST	141,33
4	Levin Selke J St.	SN	123,33
5	Adrian Drelse J St.	BB	108,00

F1Q (16 Teiln., 2 Jun.)

			Punkte
1	Marcel Amthor	ST	450,45
2	Karl-Heinz Haase	ST	357,05
3	Mike Amthor	ST	336,24
4	Andreas Lindner	SN	246,18
5	Oskar Amthor J	ST	217,00
6	Matthias Tietz	SN	110,42
7	Thomas Wiesiolek	BW	102,73
8	Dieter Paff	HE	94,45
9	Dietrich Sauter	BW	86,18
10	Daniela Seren	BY	77,91

F1S (8 Teiln., 2 Jun.)

			Punkte
1	Marcel Amthor	ST	505,50
2	Mike Amthor	ST	403,75
3	Kenny Selke J	SN	307,67
4	Ronny Selke	SN	291,67
5	Oskar Amthor J	ST	165,67

54. FF-Wettbewerb LSV Springe

Dieser Wettbewerb kann mit Fug und Recht als Traditionswettbewerb genannt werden. Und der Wettbewerb hat mittlerweile ein großes Teilnehmereinzugsgebiet.

Teilnehmer aus ST, BB, Neckarsulm und natürlich auch aus NI wie Gifhorn, Hannover, Soltau, Ganderkesee und Melle bildeten das Starterfeld. Geflogen wurde in F1A, F1H und F1B. Das auch unter geschlossenen Wolkendecken gute thermische Bedingungen herrschen können, zeigten Thomas Weimer und Fritz Wilkening je fünf Maximalflugzeiten in den Durchgängen.

Am Ende konnte sich Thomas Weimer (BB) als Sieger im Stechen gegen Fritz Wilkening aus Soltau durchsetzen und den Wanderpokal für die beste Gesamtflugleistung für ein Jahr in seinen Besitz nehmen.

Leonard Arndt aus Gifhorn konnte den Wanderpokal für die Jugendlichen in Empfang nehmen.

DMM 2022 Saalflug F1M+TH …

5 Klassen, 4 Meister in Frankenheim/Rhön / WA

Frankenheim, der höchstgelegene Ort der Rhön, bietet dem Saalflug eine wunderschöne Halle, die nun schon zum wiederholten Male die deutschen Saalflieger mit sehr gutem Hallenwetter empfangen hat.

Heike und Hans Kordubel standen für eine durchweg gut organisierte Veranstaltung, die vom 22.-24. Juli stattfand. Schon am Freitag konnte die Halle für das Training genutzt werden. Das Training, das viele nutzten, zeigte dann auch seine Wirkung. Die guten Leistungen der folgenden Tage bewies, dass ein Trainingsangebot eine sinnvolle Maßnahme ist. Geflogen wurde in den Klassen F1M-L, F1M, TH-30 und Lillflygarn. Die Klasse F1M wurde in der Wertung nochmal geteilt in „Halber Strang" und die Normalwertung („ganzer Strang"). Grund war eine unsägliche Diskussion über den halben Strang. In der Ausschreibung stand nichts von „Halber Strang". Da einige südliche Bayern, die sich eh nicht über die Grenze nach Thüringen getraut haben, die BeMod nicht richtig



gelesen hatten, in der steht, wie der „Halbe Strang" einzusetzen ist, wurde hier ein Angebot gemacht, das aber nicht nötig gewesen wäre. Auf jeden Fall nicht so, dass ein Modell nicht jederzeit umgerüstet werden kann. Die an allen drei Tagen nur sehr leicht vorhandene Hallentrifft war von Allen leicht zu beherrschen.

Es gab also am Ende insgesamt vier Deutsche Meister. Leider keinen Juniorenmeister, da die Mindestanzahl (vier) an Teilnehmern in dieser Altersklasse nicht erreicht wurde.

Als Schmankerl flog Lutz Schramm sein „nonplusultra"-F1D-Modell bis unter die Hallendecke vor. Eine Augenweide und natürlich als Anreiz gedacht, die recht kleine Gruppe der deutschen F1D-Flieger etwas zu erweitern. Dass es möglich ist, durch Einsatz von Kohle ein robustes und trotzdem im Gewichtslimit bleibendes Modell zu bauen, stellt schon eine kleine Sensation dar. Dieses Wissen und Können weiter zu verbreiten, sollte eigentlich ein Anliegen Aller sein, die den Saalflug in seiner Spitzenausprägung fördern möchten.



Youssef Mghari, Mokras Zenon, Peter Kuttler (v.l.)

TH30

1	Zenon, Mokras	NI	11:36
2	Bundesen, Uwe	BY	10:07
3	Schwendemann, B.	BW	08:59
4	Schnell, Helm.	DMFV	05:57

Lillflygarn

1	Zenon, Mokras	NI	06:51
2	Mghari, Youssef **J**	BW	05:51
3	Kuttler, Peter	BY	05:07
4	Schnell, Helm.	DMFV	04:50
5	Rosenkranz, Jul **J**	BW	04:30
6	Schwendemann, B.	BW	04:24

F1M-Limited

1	Kordubel, Hans	HE	22:14
2	Bundesen, Uwe	BW	21:07
3	Jörges, Lukas **J**	HE	20:26
4	Höltl, Otmar	HE	20:13
5	Kuttler, Peter	BY	17:14
6	Zenon, Mokras	NI	15:24
7	Schwendemann, B.	BW	15:18
8	Rosenkranz, Jul **J**	BW	15:14
9	Ackermann, Werner	HE	14:29
10	Mghari, Youssef **J**	BW	13:52

F1M halber Strang

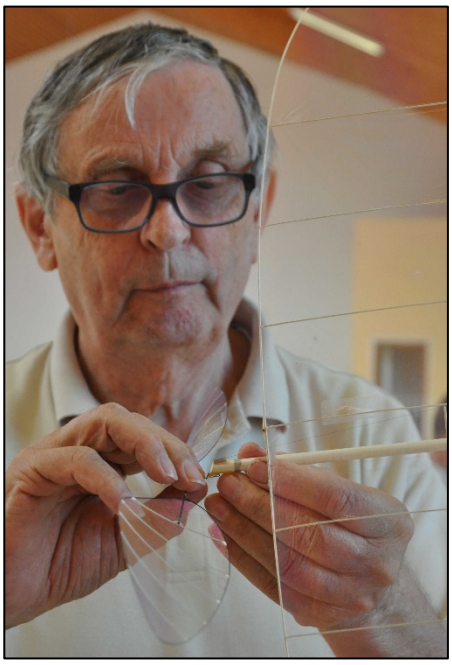
1	Kuttler, Peter	BY	16:03
2	Bundesen, Uwe	BW	15:22
3	Mghari, Youssef **J**	BW	12:23
4	Zenon, Mokras	NI	11:39
5	Schwendemann, B.	BW	09:26
6	Schnell, Helmut	DMFV	07:12

F1M ganzer Strang

1	Fröba, Klaus	BY	26:12
2	Bundesen, Uwe	BW	21:01
3	Schwendemann, B.	BW	16:37
4	Schnell, Helmut	DMFV	12:33

(bs) Die lange Ergebnisliste sollte nicht täuschen, es war nicht nur eine Saalflugmeisterschaft, sondern auch eine Meisterschaft der Mehrfachstarter. So trat Bernhard Schwendemann in allen fünf Klassen an – in drei davon flog er mit dem gleichen F1M-L Modell – völlig regelgerecht. Die weiteren Mehrfachstarter:

4x Bundesen, Mokras, Schnell
3x Kuttler, Mghari
2x Rosenkranz



Lutz Schramm mit seinem F1D

Viele Titelverteidiger erfolgreich

Spätersommerliches Wetter bei der DMM in Manching / bs

110 Freiflieger kämpften an drei Tagen in Manching (BY) bei spätsommerlichem Wetter um acht Meistertitel, die in den meisten Klassen erst nach einem Stechen vergeben werden konnten. Die Sieger sind eine Mischung aus erfolgreichen Titelverteidigern und neuen Namen auf den vordersten Plätzen. Herausragend war Erik Niemierski (BB), er gewann in beiden Seglerklassen F1A und F1H. Dank schwacher Winde war das Rückholen nicht anstrengend. Aber die Thermik macht es den Piloten nicht leicht, es wurden zwar sehr viele Maximalzeiten geflogen, aber der Mehrzahl gelang es nicht, in allen sieben Durchgängen – ohne Streicher! – die drei bzw. vier Minuten Flugzeit zu erreichen.

Am Samstagnachmittag waren zunächst die F1A-Piloten an der Reihe. In den drei Flügen erreichten bei ruhigem Wetter die meisten Teilnehmer die geforderten 180 sec. Allerdings blies der schwache Wind schräg über das Gelände und so landeten ein paar Modelle in der nördlichen Baumreihe.

Am Sonntag ging es dann um 8:15 mit den anderen Klassen weiter: F1H-Segler und den Motorklassen F1B, F1C, F1Q und F1S. Im ersten Durchgang waren gleich 240 sec (bzw. 180 sec in F1H und F1S) gefordert, hier fiel schon eine Vorentscheidung. Wegen ungünstiger Windrichtung ging es mit 180 / 120 sec weiter, im dritten Durchgang dann nochmal 240 / 180 sec. Zeitweise kam der schwache Wind aus wechselnden Richtungen, manchmal war er praktisch null, die Modelle kreisten direkt über der Startstelle.

Am späten Nachmittag sollte F1A noch zwei Flüge machen, aber eine kleine Regenfront zog durch und so blieb es beim 4. Durchgang.

Am Sonntagmorgen um 7:45 wurden die ersten Stechen geflogen: die neuen Meister sind Andreas Gey (Titelverteidiger F1B, sieben im Stechen), Gerd Aringer (Titelverteidiger F1C, zwei im Stechen), Eric Niemierski (F1H, zwei im Stechen), Uwe Rusch (Titelverteidiger F1H-Std, ohne Stechen), Andreas Lindner (Titelverteidiger F1Q, neun im Stechen), Marcel Amthor (F1S, zwei im Stechen).



Mit ihren Weltcup-Urkunden und Medaillen: Lara Horac und Florian Jäckel

Die Seglerklasse F1A beendete die regulären Runden am Sonntag zur Mittagszeit, die beiden ersten Flüge gingen über 240 sec, hier gab es im ersten Flug doch einige „Sub-Max".

Nun war alles entschieden außer F1A. Am frühen Nachmittag dann die Siegerehrung für alle – außer F1A. In diesem Rahmen durften auch Florian Jäckel (Sieger in F1B-Junior) und Lara Horak (2. in F1Q-Junior und 3. in F1B-Junior) ihre Weltcup-Urkunden und Medaillen für 2021 in Empfang nehmen – es war die erste geeignete Anlass in diesem Jahr. Für seinen jahrelangen Einsatz als Wettbewerbsleiter auf nationalen Wettbewerben, Teamchef bei Junioren-WM und -EM, Mitglied des Buko-Vorstands und Vieles mehr erhielt Michael Jäckel aus der Hand des bisherigen Inhabers Bernhard Schwendemann den Ikarus-Wanderpokal, die höchste Ehrung der deutschen Freiflieger.

Die elf F1A-Piloten mit sieben Max mussten mit dem Stechen bis Sonntagabend auf thermikarme Luft warten. Hier siegte auch Eric Niemierski mit 398 sec. Sehr



Doppelsieger Erik Niemierski – hier mit Uwe Rusch (li., 2. F1H) und Thomas Weimer (re., 3. F1H)

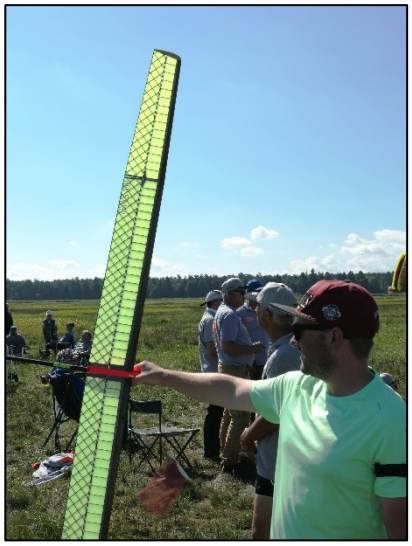


Michael Jäckel erhielt den Ikarus von Bernhard Schwendemann überreicht

sportlich war Steffen Reuß: Er hatte die längste Zeit laut Zeitnehmer. Ihm wurde schon gratuliert als er an die Startstelle vom Rückholen kam. Steffen legte Protest gegen seinen eigenen Sieg ein, weil sein Höhenmesser 40 sec weniger angezeigte. Wettbewerbsleiter Michel Jäckel akzeptierte dies – so wurde Steffen Dritter.

Schön war auch zu sehen, dass Peter Mönninghoff trotz seiner Erkrankung an der DMM mitfliegen konnte, seine Mannschaftskameraden unterstützten ihn dabei nach Kräften.

Die vollständige Ergebnisliste und viele Fotos finden sich im Web unter:
www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022/



Luca Aringer mit seinem F1A-Flapper

Einzel

F1A gesamt (49 Teiln.)

1	Erik Niemierski		BB	1380
	+398			
2	Dirk Halbmeier		BB	+362
3	Steffen Reuß		BW	+360
4	Dietrich Sauter		BW	+347
5	Uwe Rusch		ST	+315
6	Ron Aßmuß		SN	+309
7	Simon Pietzko		NW	+298
8	Enrico Richter		SN	+295
9	Frank Adametz		BW	+267
10	Andreas Rink		HE	+246
11	Frank Pade		ST	+181
12	Dominik Andrist		AeCS	1380
13	Burkhard Müller		NW	1366
14	Stefan Rumpp		BW	1324
15	Manfred Sünkel	St.	BY	1357
16	Volker Bajorat		BW	1346
17	Waldemar Gapke	St.	NI	1340
18	Maxim Donner		HE	1339
19	Thomas Weimer		BB	1334
20	Christopher Thom		NW	1328
21	Marco Beetz		BY	1322
22	Jörg Schellhase		NW	1315
23	Gerhard Aringer		NW	1312
24	Luca Aringer		NW	1301
25	Ronny Selke		SN	1283
26	Milena Weisheit		BY	1276
27	Matthias Thomisch	St.	ST	1269
28	Dieter Klink		SH	1268
29	Albert Emil Niemierski		BB	1238
30	Steffen Paoli		ST	1237
31	Siegfried Engelhardt	St.	BY	1227
32	Mathias Färber		SN	1221
33	Erhard Poglitsch		BW	1217
34	Bernd Hönig		NW	1171
35	Stefan Richter		SN	1154
36	Maximilian Knopf	St.	ST	1142
37	Siegfried Püttner	St.	BY	1141
38	Gottfried Rabes	St.	ST	1139
39	Fabian Rumpp		BW	1118
40	Helmut Schmidt	St.	BW	1103
41	Daniela Seren (f)		BY	1071
42	Andreas Hahn	St.	BY	990
43	Fritz Wilkening		NI	989
44	Ralf Unbehaun		BY	854
45	Siegfried Wächter	St.	BY	774
46	Jens Stemmler		BY	457
47	Wolf-Dieter Dolzinski		NI	367
48	Peter Kuttler	St.	BY	120
49	Philipp Kuttler		BY	22

F1A-St. (11 Teiln.)

1	Manfred Sünkel	St.	BY	1357
2	Waldemar Gapke	St.	NI	1340
3	Matthias Thomisch	St.	ST	1269
4	Siegfried Engelhardt	St.	BY	1227
5	Maximilian Knopf	St.	ST	1142
6	Siegfried Püttner	St.	BY	1141
7	Gottfried Rabes	St.	ST	1139
8	Helmut Schmidt	St.	BW	1103
9	Andreas Hahn	St.	BY	990
10	Siegfried Wächter	St.	BY	774
11	Peter Kuttler	St.	BY	120

F1B (18 Teiln.)

1	Andreas Gey		SN	1380
	+429			
2	Bernd Silz		RP	+388
3	George Batiuk		NW	+358
4	Karl Desinger		NW	+354
5	Florian Jäckel		SN	+335
6	Peter Windisch		SN	+317
7	Bernhard Schwendemann		BW	+237
8	Kai Uwe Lammersmann		NW	1367
9	Hagen Stendal		SN	1359
10	Hubert Pietzko		NW	1355
10	Sebastian Jäckel		SN	1355
12	Heiko Helmbrecht		HE	1353
13	Peter Mönninghoff		NW	1338
14	Klaus Leissner		HE	1336
15	Lara Horak (f)		MFSD	1335
16	Rolf Stühler		HE	1334
17	Jonas Wiesiolek		BW	1206
18	Michael Seifert		NW	960

F1C (9 Teiln.)

1	Gerd Aringer		NW	1380
	+357			
2	Uwe Sondhauß		SN	+312
3	Michael Sondhauß		SN	1345
4	Luca Aringer		NW	1319
5	Claus-Peter Wächter		SN	1317
6	Dittmar Meißnest		BW	1283
7	Daniel Seifert		NW	1260
8	Johannes Seren		BY	1244
9	Manfred Nogga		BB	1077

F1H gesamt (19 Teiln.)

1	Erik Niemierski		BB	720
	+249			
2	Uwe Rusch		ST	+181
3	Uwe Rusch	St.	ST	+174
4	Thomas Weimer		BB	699
5	Marco Beetz		BY	696
6	Frank Pade	St.	ST	686
7	Ansgar Nüttgens		SL	681
8	Jörg Schellhase	St.	NW	640
9	Albert Emil Niemierski		BB	629
10	Ansgar Nüttgens	St.	SL	611
11	Heinz Schönfeld		ST	609
12	Günter Adelhard	St.	BY	529
13	Maximilian Knopf	St.	ST	503
14	Marlene Knopf	St.	ST	475
15	Gottfried Rabes	St.	ST	474
16	Ralf Herrmann	St.	ST	466
17	Waldemar Gapke	St.	NI	432
18	Waldemar Gapke		NI	354
19	Peter Manecke		BY	255

F1H-St. (10 Teiln.)

1	Uwe Rusch	St.	ST	720
	+174			
2	Frank Pade	St.	ST	686
3	Jörg Schellhase	St.	NW	640
4	Ansgar Nüttgens	St.	SL	611
5	Günter Adelhard	St.	BY	529
6	Maximilian Knopf	St.	ST	503
7	Marlene Knopf	St.	ST	475
8	Gottfried Rabes	St.	ST	474
9	Ralf Herrmann	St.	ST	466
10	Waldemar Gapke	St.	NI	432

F1Q (12 Teiln.)

1	Andreas Lindner		SN	1380
	+388			
2	Thomas Wiesiolek		BW	+339
3	Dieter Paff		HE	+325
4	Dietrich Sauter		BW	+308
5	Daniela Seren (f)		BY	+284
6	Paul Seren		BY	+276
7	Marcel Amthor		ST	+248
8	Siegfried Limberger		ST	+221
9	Mike Amthor		ST	+64
10	Karl-Heinz Haase		ST	1347
11	Matthias Tietz		SN	1338
12	Oliver Meißnest		BW	996

F1S (7 Teiln.)

1	Marcel Amthor		ST	720
	+140			
2	Mike Amthor		ST	+130
3	Karl-Heinz Haase		ST	686
4	Kenny Selke		SN	678
5	Ronny Selke		SN	661
6	Stefan Rumpp		BW	633
7	Levin Selke		SN	467

F1H-N (1 Teiln.)

1	Walter Müller		BY	337

Teams

F1A (12 Teams)

1	Frank Adametz		BW 1	4106
	Volker Bajorat			
	Dietrich Sauter			
2	Erik Niemierski		BB	4094
	Dirk Halbmeier			
	Thomas Weimer			
3	Andreas Rink		HE	4085
	Maxim Donner			
	Burkhard Müller			
4	Frank Pade		ST	3997
	Paoli Steffen			
	Uwe Rusch			
5	Gerhard Aringer		NW 2	3928
	Luca Aringer			
	Jörg Schellhase			
6	Enrico Richter		SN 1	3914
	Stefan Richter			
	Ron Aßmuß			
7	Bernd Hönig		NW 1	3879
	Christopher Thom			
	Simon Pietzko			
8	Matthias Färber		SN 2	3772
	Ronny Selke			
	Dieter Klink			
9	Erhard Poglitsch		BW 2	3700
	Steffen Reuß			
	Helmut Schmidt			
10	Daniela Seren (f)		BY 2	2804
	Jens Stemmler			
	Milena Weisheit			
11	Marco Beetz		BY 1	2198
	Philipp Kuttler			
	Ralf Unbehaun			
12	Wolf-Dieter Dolzinski		NI	2696
	Fritz Wilkening			
	Waldemar Gapke			

F1A-Std. (3 Teams)

1	Matthias Thomisch		ST	3610
	Gottfried Rabes			
	Maximilian Knopf			
2	Siegfried Engelhardt		BY 1	3358
	Manfred Sünkel			
	Siegfried Wächtler			
3	Andreas Hahn		BY 2	2251
	Peter Kuttler			
	Siegfried Püttner			



Andreas Rink gibt ein F1A frei.

Unten:
Weltrekorde aus NFFS 3/2022

F1B (6 Teams)

1	Andreas Gey	SN 1	4119
	Hagen Stendal		
	Florian Jäckel		
2	Karl Desinger	NW 1	4102
	Kai Uwe Lammersmann		
	Hubert Pietzko		
3	Sebastian Jäckel	SN 2	4070
	Peter Windisch		
	Lara Horak (f)		
4	Heiko Helmbrecht	HE	4023
	Klaus Leissner		
	Rolf Stühler		
5	Jonas Wiesiolek	BW	3966
	Bernhard Schwendemann		
	Bernd Silz		
6	Peter Mönninghoff	NW 2	3678
	Michael Seifert		
	George Batiuk		

F1C (3 Teams)

1	Claus-Peter Wächtler	SN	4042
	Michael Sondhauß		
	Uwe Sondhauß		
2	Gerd Aringer	NW	3959
	Luca Aringer		
	Daniel Seifert		
3	Dittmar Meißnest	BW-	3604
	Manfred Nogga	BB-	
	Johannes Seren	BY	

F1Q (4 Teams)

1	Daniela Seren (f)	BY	4140
	Paul Seren		
	Dieter Paff		
2	Mike Amthor	ST	4107
	Karl-Heinz Haase		
	Marcel Amthor		
3	Andreas Lindner	SN	4098
	Siegfried Limberger		
	Matthias Tietz		
4	Oliver Meißnest	BW	3756
	Dietrich Sauter		
	Thomas Wiesiolek		

F1H (6 Teams)

1	Albert Emil Niemierski	BB	2048
	Erik Niemierski		
	Thomas weimer		
2	Ralf Herrmann	ST 1	1872
	Frank Pade		
	Uwe Rusch		
3	Gottfried Rabes	ST 2	1803
	Uwe Rusch		
	Heinz Schönfeld		
4	Waldemar Gapke	NI-	1683
	Jörg Schellhase	NW-	
	Ansgar Nüttgens	SL	
5	Waldemar Gapke	NI-	1538
	Ansgar Nüttgens	NW-	
	Maximilian Knopf	ST	
6	Marco Beetz	BY	1477
	Günter Adelhard		
	Peter Manecke		

F1S (2 Teams)

1	Mike Amthor	ST	2126
	Karl-Heinz Haase		
	Marcel Amthor		
2	Kenny Selke	SN	1806
	Levin Selke		
	Ronny Selke		

Free Flight World Records

Fédération Aéronautique Internationale – Comité International d'Aéromodelisme
(World Air Sports Federation) (FAI Aeromodelling Commission)

(curated by Don DeLoach, NFFS, February 2022. Official record listing at <www.fai.org/records>.)

Outdoor

F1 Open	Duration: F101	4 h 58 min 10 sec	15 May 1960	Momcilo Milutinovic (YUG)
F1 Open	Distance in a straight line: F102	310.33 km	31 Mar 1962	Zdenek Taus (TCH)
F1 Open	Gain in altitude: F103	2,364 m	23 May 1948	Georges Benedek (HUN)
F1 Open	Duration: F104, extensible motor	1 h 41 min 32 sec	19 Jun 1964	Valery Fiodorov (URS)
F1 Open	Distance in a straight line: F105, extensible motor	371.19 km	01 Jul 1962	Guennadi Tchiglintsev (URS)
F1 Open	Gain in altitude: F106, extensible motor	1,732 m	19 Jun 1964	Valery Fiodorov (URS)
F1 Open	Speed: F107, extensible motor	187.68 km/h	06 Sep 1987	Andrew Belanov (URS)
F1 Open	Duration: F108, piston motor	6 h 01 min	06 Aug 1952	Igor Koulakovsky (URS)
F1 Open	Distance in a straight line: F109, piston motor	378.76 km	14 Aug 1952	Evgueny Boricevitch (URS)
F1 Open	Gain in altitude: F110, piston motor	6,468 m	08 Aug 1982	Yin Chenbai (CHN)
F1 Open	Speed: F111, piston motor	238.84 km/h	02 May 2008	Anatoly Dubinetsky (UKR)

Indoor

F1 Open	Duration (ceiling less than 8 m): F115-a	39 min 53 sec	06 Sep 2011	Kazumasa Kihara (JPN)
F1 Open	Duration (ceiling 8 - 15 m): F115-b	45 min 32 sec	17 Oct 1993	Robert Randolph (USA)
F1 Open	Duration (ceiling 15 - 30 m): F115-c	47 min 19 sec	04 Aug 2002	James Richmond (USA)
F1 Open	Duration (ceiling over 30 m): F115-d	1 h 00 min 01 sec	01 Jun 1997	Stephen Brown (USA)
F1D	Duration (ceiling less than 8 m): F125-a	22 min 50 sec	15 Aug 2015	Yuan Kang Lee (USA)
F1D	Duration (ceiling 8 - 15 m): F125-b	26 min 40 sec	04 Jul 2015	Zoltan Sukosd (HUN)
F1D	Duration (ceiling 15 - 30 m): F125-c	27 min 10 sec	21 Mar 2018	Brett Sanborn (USA)
F1D	Duration (ceiling over 30 m): F125-d	29 min 43 sec	15 Mar 2017	Ivan Treger (SVK)
F1D	Duration in competition, one flight: F119	29 min 43 sec	15 Mar 2017	Ivan Treger (SVK)
F1D	Duration in competition, two flights: 120	57 min 09 sec	16 Mar 2017	Ivan Treger (SVK)
F1L	Duration (ceiling less than 8 m): F116-a	19 min 40 sec	09 Jul 2012	Akihiro Danjo (JPN)
F1L	Duration (ceiling 8 - 15 m): F116-b	21 min 29 sec	31 Aug 2007	Akihiro Danjo (JPN)
F1L	Duration (ceiling 15 - 30 m): F116-c	23 min 1 sec	01 Oct 2005	Akihiro Danjo (JPN)
F1L	Duration (ceiling over 30 m): F116-d	32 min 22 sec	11 Aug 2002	Akihiro Danjo (JPN)
F1M	Duration (ceiling less than 8 m): F117-a	18 min 48 sec	07 Jul 2017	Akihiro Danjo (JPN)
F1M	Duration (ceiling 8- 15m): 117-b	20 min 09 sec	06 Aug 2017	Akihiro Danjo (JPN)
F1M	Duration (ceiling 15 - 30 m): F117-c	22 min 41 sec	23 Sep 2016	Akihiro Danjo (JPN)
F1M	Duration (ceiling over 30 m): F117-d	23 min 0 sec	03 Aug 2009	William Gowen (USA)
F1N	Duration (ceiling less than 8 m): F118-a	49.8 sec	17 Apr 2004	Timothy Michael Harte (NZL)
F1N	Duration (ceiling 8 - 15 m): F118-b	1 min 0.5 sec	05 Jul 2016	Mitsuru Ishii (JPN)
F1N	Duration (ceiling 15 - 30 m): F118-c	1 min 32.2 sec	01 Oct 2009	Mitsuru Ishii (JPN)
F1N	Duration (ceiling over 30 m): F118-d	1 min 52 sec	16 Jul 2011	Stan Buddenbohm (USA)

GRASS	**Willi**	**NI**	30.	Dez	**95**	85/4-12
UTHE	Siegfried	NI	27.	Dez	93	90/4-19
HACKLINGER	Max	B Y	21.	Okt	92	90/3-20
BUNGART	**Andreas**	**NW**	15.	Okt	**90**	80/4-12
SPOONER	**Bryan**	**GBR**	8.	Okt	**90**	
WEIST	Martin	BW	26.	Dez	86	80/3-16
SCHWEIDLER	**Wolfgang**	**HE**	24.	12.	**85**	75/4-12
GLUR	Peter	SUI	8.	Okt	84	80/4-18
DAUSER	Dieter	HE	30.	Okt	83	80/4-19
MAIKIS	Claus	BW	16.	Okt	83	80/4-19
STOFFELS	Heinz-A.	NW	8.	Okt	83	
BARG	Manfred	SN	6.	Dez	82	70/4-10
HAHN	Lothar	SN	27.	Okt	82	70/4-10
LUSTIG	Volker	SN	12.	Dez	82	70/4-10
MEHR	Friedhelm	NW	27.	Nov	82	70/4-10
MÖNNINGHOFF	Peter	NW	11.	Okt	82	70/4-10
REE	Andras	HUN	26.	Nov	82	
STOFFELS	Horst	NW	22.	Nov	82	75/4-15
TÜCHLER	Herbert	BY	13.	Dez	82	80/4-20
SCHÖNFELD	Heinz	ST	23.	Nov	81	70/4-11
MANG	**Fritz**	**AUT**	24.	Dez	**80**	75/4-17
RENK	**Dieter**	**HE**	21.	Okt	**80**	70/4-12
SCHMIDTUTZ	**Günther**	**BY**	10.	Dez	**80**	
SOMERS	Jan	NED	24.	Okt	78	
SPIESS	Wolfgang	NW	15.	Okt	78	
STÜHLER	Rolf	HE	8.	Dez	78	75/4-19
KORSGAARD	Jørgen	DEN	2.	Dez.	77	75/3-20
MOHR	Wolfgang	NI	15.	Dez	76	75/3-21
NOGGA	Manfred	BB	28.	Dez	76	70/4-16
MAYER	**Michael**	**BW**	21.	Nov.	**75**	
FÄRBER	Mathias	SN	16.	Okt	71	70/3-21
RINZA	Joachim	BB	9.	Nov	71	70/3-21
ALBRECHT	**Gerd**	**MV**	11.	Dez	**70**	
DÖRING	**Lothar**	**SH**	6.	Nov	**70**	
HUBER	**Ernst**	**BY**	24.	Dez	**70**	
KUTTLER	**Peter**	**BY**	17.	Nov	**70**	65/1-13
CHOP	Victor	UKR	15.	Nov	69	60/4-13
ANDRIST	Alfred	SUI	4.	Nov	68	
MÜLLER	Klaus	BW	7.	Nov	68	65/4-19
GEY	Andreas	SN	23.	Dez	66	siehe Heft...
SCHULZ	**Detlef**	**SN**	19.	Nov	**65**	
WINDISCH	Peter	SN	25.	Okt	64	

Willi Grass 95

Wilhelm Grass aus Garbsen/NI ist Ehrenmitglied des DAeC und wird stolze 95 Jahre alt. Er war ein routinierter, in vielen Modellflugklassen kompetenter Sportler, der viele Jahre lang im Auftrage der Modellflugkommission bei Wettbewerben in der gesamten Bundesrepublik als Sport- und Wettbewerbsleiter eingesetzt wurde. Der Sportleiter wurde 1955 vom DAeC eingeführt und Willi Grass war der allererste, war Sportleiter auf den Europameisterschaften F3A-B 1955, 1958 und 1959 und auf der Weltmeisterschaft F3A/F4C 1969, dann auf der F1-WM in Mainz 1955 (WM Lindner und Sämann), auf der F1-WM in Leutkirch 1961, auf den Europameisterschaften F1E Wasserkuppe 1970 und am Himmelberg 1974, ebenso beim Europa-Cup Saar 58 (Thomann F1A, Rüdle F1B, Gerlach F1N "Nurflügel", sowie bei fünf internationalen Nurflügel-Wettbewerben 1953 - 1961. Bronzene Ehrennadel des DAeC 59, die Silberne 73.
Ansgar Hermann war Bundesjugendleiter, hier auf dem Bundes-UHU 1983 in Hirzenhain.



Ansgar Hermann **Willi Grass 95**

Personalien

Geburtstage im 4. Quartal 2022

Andreas Bungart 90

Der Jubilar war Jahrzehnte lang der Mann hinter dem Eifelpokal und man kommt um seine Person als einen der Väter nicht herum.
In den 40er Jahren kam er mit dem Freiflug in Kontakt, baute später auch die Spinnen von Lindner. 1967 war er im Team für die WM in Sazena / CSSR, gemeinsam mit Franz Weyrauther und Martin Vollbrecht (Weltmeister wurde Martin Hirschel / DDR). Auch den Eifelpokal hat er mal gewonnen.
Der erste Eifelpokal wurde 1968 auf der Drover Heide geflogen, als internationaler Freiflugwettbewerb, durchgeführt vom LSC Zülpich, bei dem Bungart Mitglied ist. Viele Jahrzehnte hat er den Eifelpokal mitgestaltet, auch die Europameisterschaft 1982 mit gleichem Team und Gelände.
Der Eifelpokal ist mittlerweile über 50 Jahre immer noch erste Sahne im internationalen Freiflug und während diese Laudatio über "Andreas Bungart 90" entsteht, läuft gerade die Nr. 53! Andreas wird sicher einen Besuch machen und in Erinnerungen schwelgen. (WG)



Andreas Bungart 90
- auf dem Eifelpokal 2022 -

Gerd Albrecht 70

Fotos von meinen Wettkämpfen zusammen mit „**Otto Kraneis 94**" habe ich keine, da ich immer der Fotograf selbst war. Habe deshalb von Otto über die Jahre sehr viele Bilder von Wettkämpfen in Schweden, Manchin, Zülpich und Egeln. Ich hatte selbst immer nur Eigenbauten, vorrangig aus Holz und später kohleverstärkt. Konnte deshalb auch in der Regel nur mittlere Plätze belegen. Das war mir aber egal. Mein Anliegen war immer, dabei zu sein und mit Freude die Modelle fliegen zu sehen.

Ja, Otto geht es gut. Er ist hin und wieder auch noch auf dem Flugplatz um seine erneuerten Modelle zu testen. Er kann es ja immer noch nicht lassen. Er ist ja auch seit seiner Schulzeit mit dem Flugmodellflug verbunden.

Mein fliegerischer Werdegang begann auch als Schüler. 1965 baute ich als 13-jähriger mein erstes Modell. War damit allerdings nie zu einem Wettkampf, da ich nicht in einer AG organisiert war. Die Freude an Holzarbeiten habe ich von meiner Mutter als gelernte Tischlerin geerbt.



Gerd Albrecht 70
1965 mit „Der neue Tilikum", den es noch immer als Baukasten gibt

Später hatte mein jüngster Sohn einen Werklehrer, der eine Flugmodellbau-AG in der Schule leitete. Mein Sohn interessierte sich dafür, und so war ich plötzlich mitten im Geschehen als Co-AG-Leiter. Also bauten alle Schüler den "Junior", der zum damaligen Zeitpunkt das beste Schülermodell war. Ich besitze immer noch einen Baukasten davon, mit diesem Modell hatte mein Sohn recht gute Erfolge bei der letzten DDR-Juniorenmeisterschaft und nach der Wende in Manching. Dort stand er zusammen mit Birgit Püttner auf dem Siegertreppchen. Danach ging Thomas in die Lehre und konnte leider nicht mehr aktiv Modellflug betreiben. Dafür bin ich dann aktiv geworden und bin seit 1995 mit Otto zu den Wettkämpfen gefahren. Später dann auch alleine. Als Rentner konnte ich mir die Fahrten zu den Wettkämpfen finanziell nicht mehr leisten, da ich gleichzeitig auch Seesportler bin -- als gebürtiger Stralsunder auch nachvollziehbar! Trotzdem fühle ich mich immer noch, wie auch Otto dem Modellfliegen verbunden und lese die Thermiksense zusammen mit Otto.

Ernst Huber 70

Geboren in Augsburg als echter Datschiburger. Studium zum Dipl.-Ing. (FH) Maschinenbau in Augsburg. Danach als Entwicklungskonstrukteur bei Zündapp und anderen größeren Firmen tätig.



Ernst Huber 70, am Himmelberg 2017

Interesse am Modellflug seit den frühen 60er Jahren als reiner Autodidakt. Die Modelle Weihe50, Frechdax, Fipsi, Hegi50 hatten alle eine sehr kurze Lebenszeit. Erste fliegerische „Erfolge" dann mit Webra Picco und einer Kombination aus Rumpf vom Wüllner Digistar (kleine Ausführung) und der Fläche von Robbe Loki. Es folgten noch Wüllner Faun (als Segler) und Digistar mit Zweikanal-Steuerung.

1987 erschien in der FMT eine Annonce von Hans Gremmer „Wir (Gremmer / Ludwig / Händler) machen im Gasthof Riesblick in Utzmemmingen eine Magnetflieger-Urlaubswoche. Wer Interesse am F1E hat soll einfach vorbeikommen." Nach beendetem Mittagsschläfchen ging er mit mir bei schönstem Schnürlregen auf den Hang und demonstrierte mir die Feinheiten des Magnetflugs. Fläche ca. 30 sec gegen den Verzug verdrehen, starten, 40 sec geradeaus fliegen und dann langsam in eine schöne Kurve übergehen. Der F1E-Virus hatte sich eingenistet. Nächstes Wochenende beim Rieswettbewerb die ersten Teile von Anton gekauft und dann als erstes Modell den Euromagnet von Heinz Eder gebaut. Ein Jahr später beim Rieswettbewerb als Gast den Einsteigerpokal gewonnen und dann der MFJ-München beigetreten. Seit 1994 bin ich auch deren zweiter Vorstand. 2018 wurde ich in die MFK des Luftsportverband Bayern als Sportreferent F1E gewählt.

Seit den 70er Jahren sammle ich Modellbauzeitschriften und Baupläne in Papier- und Digitalform aus der ganzen Welt. Mittlerweile sind dabei einige Tausend Exemplare zusammengekommen.



Peter Kuttler 70
auf der EM F1E 2018

Günther Schmidtutz 80



Günther Schmidtutz 80
mit "The Condor 1942"

1952 fand ich in der Bibliothek meiner damaligen Schule ein Buch über Modellflug mit dem Plan eines kleinen Sperrholz-Seglers namens „Rauberle". Mittels Laubsäge und einer Schrupp-Feile entstand ein mehr schlecht als recht fliegendes Ding, bespannt mit Butterbrotpapier und verleimt mittels Kleber, den meine Oma auf dem Herd kreierte. Der Grundstein war gelegt, ich war inspiriert.
Kurz darauf stieß ich zur MFJ München, damals wirklich noch alles Jugendliche. Mit Anderl Mederer, Rainer Schwenn, Karl Schmidt, Albrecht Dreyer und anderen fanden wir uns Jahr für Jahr viele Wochenenden auf der Fröttmaninger Heide ein. Manchmal auch zusammen mit US-Fallschirmspringern und großen Seglern. In dieser Zeit lernte ich Balsamodelle zu entwerfen und zu bauen, auch konnte ich vieles von den Vorbildern übernehmen. Besonders stach natürlich Anderl heraus, der an Ideen und Akkuratesse nicht zu überbieten war. An vielen Wettbewerben in den Klasse A1, A2 und L durfte ich teilnehmen und teilweise mit Erfolg abschließen. Das war noch die Zeit, als wir mit dem Fahrrad um 3 Uhr früh nach Augsburg oder Manching fuhren um ja pünktlich zum Wettbewerbsbeginn da zu sein.
Später trat dann der Ernst des Lebens immer mehr in den Vordergrund – Schule, Lehre, Abendschule, Studium, Beruf und Familie standen an, der Modellflug musste zurückstehen. Ab dem Jahr 2000, als ich plante Anfang 2003 das Berufsleben zu beenden, erinnerte ich mich wieder an die Jugendzeit und nahm mir vor, als sinnvolle Alterstätigkeit zum Modellflug zurückzukehren. Die Überraschung war sehr groß, als ich feststellen musste, dass bis auf die vorgeschriebenen Flächen und Gewichte nichts mehr mit früher zu vergleichen war. Die Freiflugszene in den wichtigsten Klassen war gekennzeichnet durch Modelle mit hohem Anteil von Carbon. Es gab aber noch Nebenklassen, wo man noch handwerklich in Holz tätig sein konnte, wenn auch da unter zusätzlicher Verwendung „moderner" Materialien. Diese Lücken nutzte ich. Es waren schöne und auch erfolgreiche Jahre dabei, auch auf Reisen im In- und Ausland zu Flugtagen konnte man höchst interessante Menschen und natürlich auch Modelle kennenlernen. Nach nahezu 10 Jahren nahm ich von dieser Szene jedoch wieder Abschied, da der Wettbewerbsgedanke zu sehr im Vordergrund stand.
Eine neue Flieger-Heimat war durch das Kennenlernen des AntikModell-Gedankens gewonnen, seitdem beschäftige ich mich mit diesen faszinierenden RC-gesteuerten Holzmodellen mit all ihren Problemchen und Unwägbarkeiten zusammen mit einem Freundeskreis, mit dem ich diese Leidenschaft gerne teile.



Fritz Mang 80 , Wien/AUT
auf der WM F1E 2019

35 Jahre FAI Weltcups F1ABC

Der erste Weltcup war 1987, den hat Stefan Rumpp in F1A gleich gewonnen, und noch weitere 3 Mal: 1988, 1989 und 1992.
Das Bild ist von RIESA 1989, dem 3. Internationalen Wettkampf, den Stefan auch gewonnen hat.
Der Sieger des 1.WC 1987 in F1B war Dieter Paff.



Lothar Döring 70
Weltmeister 1981+1983 , Vize-WM 1985,
mit Stefan Rumpp F1A auf der WM 2003



Bücher

Weitere Facebook-Gruppen

In Ergänzung zum ausführlichen Beitrag in der THERMIKSENSE 2/2022 auf Seite 51. Dieser Artikel ist jetzt in der TS-Infothek verfügbar:

www.thermiksense.de/
facebook-gruppen-fuer-den-freiflug/

Über die Links können die Facebook-Gruppen direkt aufgerufen werden.

CIAM Education Facebook Groupe, öffentliche Gruppe, 665 Mitglieder. Admin ist Per Findahl, der Vorsitzende des CIAM Unterausschusses Education und diese Themen werden in der Gruppe behandelt: Modellflugnachwuchs, Modellflug in der Bildung, gute Beispiele.

World Of Free Flight, private Gruppe, 5 569 Mitglieder Sie handelt nur von Freiflugmodellen und zwar speziell mit Gummimotor-Antrieb. Gerne auch Bilder und Videos.

Modellflug-Videos

Zwei Portale auf denen man Modellflug-Videos ansehen und auch selber hochladen kann: www.modellpilot.eu gibt es schon länger, neu ist www.rc-vlogger.com.

F1A in der Schweiz: 13.887 Aufrufe Regionalmeisterschaft 2019/2020 des RMV Nordwest auf dem Walenfeld mit Erklärungen:

www.youtube.com/watch?v=sDtDE9HnuaM

F1A in der Mongolei: 18.324 Aufrufe, F1A-Training von Ganzorig

www.youtube.com/watch?v=I7OzNywB_0A

Bauplan Passat 57

Aus dem Graupner-Archiv gibt es für 19,99 € im vth-shop (fmt) den Bauplan des A2-Segler „Passat 57" – print oder digital: „Freiflug-Leistungs-Segelflugmodell der Wettbewerbsklasse A2, hochstartfähig, mit Thermikbremse und Kurvensteuerung, R: Holz, T: Holz.

Quereinsteiger

Ganz interessant, auf welchen Wegen und mit welchem Hintergrund Leute zum Modellflug/Freiflug/Saalflug finden. Klaus Peter Björn Günzel schreibt auf seiner Webseite:

https://measureman.international/

„Der Flugzeugmodellbau interessiert mich aktuell sehr. Siehe der Beitrag unten zum Thema Saalflug. Speziell das Thema des Einsatzes der Finite-Elemente-Methode bei der Zellenauslegung finde ich reizvoll. Es gibt schließlich kostenfreie Tools wie z88 Aurora, die lohnt es sich vermutlich, in diesem Hobbybereich einmal auszuprobieren. Ich weise auf die neue Info-Rubrik "Neues aus der Werft!" unten hin.

Die Lektüre von der unten verlinkten Seite ist hoch spannend. Dort sind auch ingenieurwissenschaftliche Grundlagen von Max Hacklinger abrufbar, was sich zusammen mit einem Buch von Dr. Eder über den Saalflug als großes Inspiration erweist.

www.thermiksense.de/saalflug-f1dm/

Eine Low-Cost - Flugwerft für den Saalflug soll entstehen, ebenso ein erstes Modell. Gleichermaßen ist es ein Projektziel, die Flugzeit zu messen und zu optimieren. Für Letzteres ist auch ein rechnergestütztes Vorgehen möglich. Daher entstanden neben einem Biegeversuch zur Flächensteifigkeitsermittlung auch der Ansatz, die Finite-Elemente-Methode und die Flugmechaniksimulation in den hobbymäßigen Saalflug einzuführen. Bei den numerischen Werkzeugen soll, passend zum DIY-Gedanken, Freeware benutzt werden. So passen die Werft auf dem Küchentisch, die Rechenwerkzeuge und das Gesamtbudget zusammen."

Neue Beiträge auf unserer Webseite – seit Mitte Juni 2022

- **Ausgabe 2/2022**

Hefte\Inhaltsverzeichnisse
Inhaltsverzeichnis und Titelbild der Ausgabe 2/22.

- **Elektronische F1E Steuerung**

Infothek\Elektronik \Hangflug (F1E)
Erweiterte Informationen zu Paul Serens Bericht Teil 2 aus TS 2/22. Zudem ausführlicher Bericht Teil 1 und Beschreibung auf Deutsch und Englisch.

- **Facebook-Gruppen für den Freiflug**

Infothek\sonstiges
Der Bericht aus TS 2/22 mit Links zu den Gruppen.

- **Neue Regeln für Modellflug in Deutschland**

News
Links zu den neuen Regelwerken und FAQs.

- **Saalflug Depot**

Infothek\Saalflug (F1D+M)
Heinz Eder und Helmuth Schnell haben neue Materiallisten erstellt.

- **Bildergalerie Deutsche Meisterschaft Saalflug**

Wettbewerbe\Wettbewerbsergebnisse 2022
Bildergalerie der Klassen F1M und TH.

- **Bildergalerie Deutsche Meisterschaft Ebene**

Wettbewerbe\Wettbewerbsergebnisse 2022
Bildergalerie der DMM von Wettbewerb und Siegerehrung.

Blogs 2022

- **WM F1ABP in Bulgarien**

Wettbewerbe\Blogs
Thomas Wiesiolek war vor Ort und hat ausführlich von den Ereignissen berichtet.

- **EM F1E Rumänien**

Wettbewerbe\Blogs
Werner Ackermann war im Seniorenteam und hat die Berichterstattung übernommen.

- **EM F1ABC in Nord Mazedonien**

Wettbewerbe\Blogs
Bernhard Schwendemann war im F1B-Team und hat in jeder freien Minute getextet.

Bei allen Blogs gibt es reichlich Bilder von den Events und eine detaillierte Berichterstattung, teilweise sogar im Stundentakt und mit Berichten zu den Weltcups! Alles kann nachgelesen werden unter THERMIKSENSE.de/blogs.

Quellen

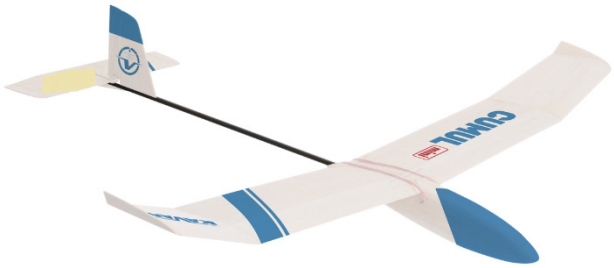
Nelson Glow Plugs

Doug Galbreath hat sich zurück gezogen vom Verkauf von Nelson Glühköpfen und fuel / bladder tubing. Walt Ghio (f1bwalt@comcast.net) hat die Nelson Glühköpfe übernommen, Glenn Schneider die fuel / bladder tubing. Walt Ghio hat die normalen Glühköpfe auf Lager, die heißeren mit dem rote Streifen kann er aber auch beschaffen.

CUMUL Mini Segler

von Paf-Flugmodelle. So wird das Modell beschrieben: „Ein einfacher Balsa-Segler von Kavan (6-Panel-Flügel – zumindest sieht das Foto so aus) mit einer Spannweite von 1130 mm aus lasergeschnittenen Teilen - ideal, um sich mit den Grundlagen des Aufbaus von Flugzeugmodellen vertraut zu machen.
„Die Konstruktion beinhaltet die Möglichkeit, einen Miniaturempfänger und zwei Servos für Seiten- und Höhenruder einzubauen, bzw. das Modell durch einen kleinen Brushless-Elektromotor in der Nase oder auf einem Pylon über dem Flügel zu motorisieren.

„Ein kleiner Segler mit sehr guten Flugeigenschaften und einem sehr einfachen Aufbau. Perfekt den klassischen



Aufbau von Flugzeugmodellen zu erlernen. Dank den exakt lasergeschnittenen Teilen verbringen Sie nicht viel Zeit mit Schleifen und Schneiden, sondern bauen in kurzer Zeit ein Modell selbst auf. Der Rumpf wird von einem Carbonrohr-Leitwerksträger und von einer Holz-Gondel gebildet, in der es genug Platz nicht nur für Ballast für den frei fliegenden Segler, sondern auch für eine kleine RC-Anlage gibt.
Der Flügel aus vorgeschliffenen Balsateilen wird mit Gummis am Rumpf befestigt, sodass CUMUL Mini bei einer Spannweite von etwa über 1 Meter ein kleines Packmaß hat.
Baukasten enthält: lasergeschnittene Rumpf-, Flügel und Leitwerksflächen, Carbon-Leitwerksträger, Kleinteile-Zubehör, Bauplan/Bauanleitung.
Spannweite 1130mm, Länge 850mm, Gewicht 160g (Freiflug) / ab 200g (RC), Preis 60 Euro."

Saalflug-Depot von Heinz Eder

Wegen der niedrigen Preise werden Bausätze von Leuten bestellt, die Null Voraussetzungen mitbringen und meinen, es handele sich hier um schnell zu bauende Spielzeugflieger. Ich werde das Depot (das bisher auf der Webseite der THERMIKSENSE zu finden war) für die Allgemeinheit schließen. Saalflieger, die bereits früher bestellt haben, bzw. Saalflug schon länger betreiben, werden natürlich weiter beliefert. Sie sollten sich bei Bestellungen direkt an mich wenden: eder-h@arcor.de oder info.saalflug@gmx.de.

Gummi für Saalflieger

„Ich habe aus England neuen Tan Super Sport Gummi bekommen (April 2022). Er macht keinen schlechten Eindruck. Ich gebe den 1/8" (ca. 3,2 mm) breiten nur Chargen von 12 m für 5 Euro + 1,60 Porto ab. Ich habe auch eine begrenzte Menge von 1/4" vom August 2021 (12 m 10 Euro + 1,60 Porto).
Bestellung nur je 1 Charge möglich. Geschnittener Gummi auf Anfrage." Heinz Eder eder-h@arcor.de

Neurone und EDIC

Allard Van Wallene schreibt: „Auf Seite 53 in der letzten Thermiksense ist folgendes zu lesen, „dessen Zertifizierung durch die CIAM (EDIC) noch am Laufen ist". Frederic Aberlencs Gerät wurde noch nicht zur Zertifizierung angeboten. Also da lauft noch nichts.

Werkzeug und Zubehör

Viele interessante Werkzeuge und Zubehör, vor allem aber für Eisenbahner und Landschaftsgärtner, auch die CA- Applikatoren sind drin.
Allbion - Kappilarröhrchen mit kleinen Durchmesser, div. Kleber und Lösemittel (auch Propeller-Leim, usw.)

www.pk-pro.de

Und noch zwei weitere hilfreiche Web-Shops:

www.premium-modellbau.de

www.modellbau-profi.de.

Helmuth Schnell

Zeitschriften

FFQ: FreeFlightQuarterly, Juli 2022 / Nr. 84

Nachruf Lee Hines
"Rümpfe für Gleiter-Modelle" , G. Wöbbeking, 7 S. Geschichte - "Form folgt Funktion"- praktische Anwendung - Lernen von den Bäumen" - Ceiba & Paulownia Hölzer.
"The Arvid Palmgren Duration Equation" ("immer gültige Gleichung"), ist eine Voraussage der Flugdauer eines Gummimotormodells in Abhängigkeit von Gummimenge, Gesamtgewicht und Flügelfläche, im Zusammenhang von Experiment und Theorie. 14 S, Bilder, Pläne,
  Formeln, Kurven. Palmgren (1890-1971) war ein schwedischer Modellflug-Pionier. Er brachte 1956 ein Handbuch über Bauweise von Gummimotormodellen heraus.
"Wie man starke AMA Verbrenner-Freiflugmodelle einstellt", R. Prey, 5 S
"Geschichte der UK Motormodelle, Part 5" , Historie, D. Hipperson, 10S, Fotos, Pläne.
"The ELFIN Ball-Race Models, Teil 2" , A. Duncan, 6 S über den ELFIN-Diesel.

"MODEL FLYVE NYT" , Dänemark , 3 – Juni 2022 (übersetzt mit Hilfe von N. Finke)

"Thermikfliegen" ,4 S, Grafiken.
„Lehrer im Kurs Modellflug , Bau des "ROOKY" , 4 S
"Frühling im Himmel". Wettbewerb für Freiflugmodelle im April auf der Kongenhus Heide (Viborg).
"Modell, das 100 km weit flog", J. Korsgaard, es war aber kein Dänischer Rekord. Das Modell wurde einige Jahre später dem Besitzer zurück gegeben.
"Skymaster" macht seinem Namen alle Ehre: es flog 1960 über das Wasser 116 km bis nach Schweden. Von Hans Hansen (Weltmeister 1953 in A2, vor K.-H. Denzin), Plan von J. Korsgaard.
"Neue Meisterschaftsklasse auf dem Weg". Der Freiflug kann sie einladen zu WM und EM in F1Q in 2-3 Jahren.

FMT Juli, 7-2022

"Windkanal im Eigenbau" , Teil 1, 5 S. Für Re-Zahlen ab 150 000.
"Graupner BO 209 Monsun" als Bauplan. Neuauflage des 1971 erschienen Modells, 8 S. Spannweite 545 mm, 90-120 g je nach Version, als Elektro-/ oder Gummimotormodell (Gummi 1x4,8mm).
Bei VTH (www.vth.de/shop) gibt es jetzt auch Werkzeuge für den Modellbau.

FMT Aug, 8-2022

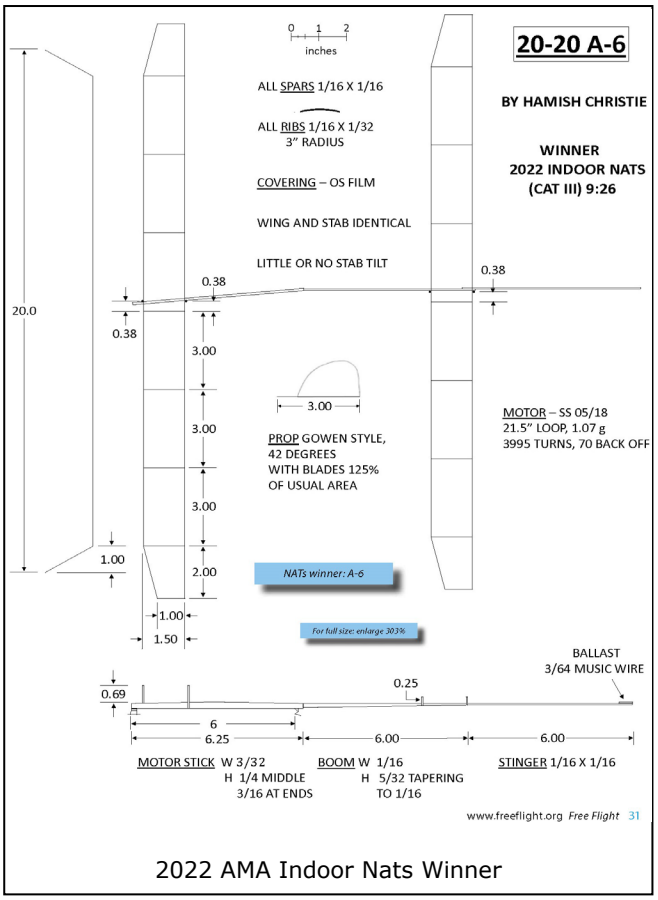
"Windkanal im Eigenbau" , Teil 2, 5 S.
Miniatur-Modellbau "Mein Weg zum Free-Flight-Scale", Teil 1, 4 S. "Neue Beschäftigung", Frank Schwartz: schöne Fotos, Pläne.
"3D-gedruckter Leistenschneider" . Dateien für den Druck als Download unter www.fmt-rc.de

NFFS Nr. 3 , May-June 2022 , 68 Seiten, nur digital National Free Flight Society Digest. www.freeflight.org Berichte, Fotos, Pläne 8Scale, Peanuts, Oldies, …)

Nachruf Lee Hines, 4S
FFn 22-06 von I. Kaynes
  Bespannen von delikaten Gerippen incl. Seide

AUFWIND 4/2022 , Juli/Aug

Ladegerät "K1 DUO" von ISDT: 1-16 NiMH , 1-6 LIxx , 1-10 Blei , Preis 110 €



2022 AMA Indoor Nats Winner

NFFS Nr. 4 , Juli-Aug 2022

AMA Nats 2022 , 12 S. 70 Klassen / 400 Teilnehmer (viele Mehrfachstarter) !!! F1A 6, F1C 1, F1Q 4, F1H 3, F1B 7 (2. Andriukov), …
2022 AMA Outdoor Nats Winners
  Beschreibung aller Siegermodelle , Fotos.
MAXMEN 2022 MMM 14 Rounds



Jugendarbeit – Fortsetzung von Seite 20

dazu nichts sagen, im Sinne von Nachhaltigkeit aber so viel: Unser neuer Vereinsvorsitzender ist wieder ein ehemaliges Mitglied der Jugendgruppe, er kam 15-jährig nach der Wende zu uns. Man könnte denken, Ju-gendarbeit hat auch etwas mit Vereinsegoismus zu tun? Nebenbei: es tut auch dem Vereinsklima gut, wenn sich zwischen die „getragenen Themen" der Erwachsenen flotte Sprüche von Jugendlichen mischen.
Zur Zukunft unseres Vereins: Wir bestehen 2022 seit 55 Jahren, und Katastrophen sind bislang ausgeblieben. Daran haben auch Einzelkämpfer (bis zur sog. „Selbstausbeutung") einen Anteil, aber nicht nur. Vielmehr hat sich die Verteilung von Aufgaben auf breite Schultern bewährt, und so sehe ich unsere Vereinszukunft durchaus optimistisch.

Quellenhinweise im Netz:
[1] Richtlinien für sächsische Schulen:
https://www.schule.sachsen.de/foerderung-von-ganztagsangeboten-6274.html
[2] Ganztagsangebot Modellflug – Ein Begleitheft für den Unterricht https://www.mfc-rossendorf.de/ > News > Begleitheft
[3] Modellflug und Luftfahrt – Ein Streifzug durch Geschichte und Physik der Luftfahrt:
https://www.mfc-rossendorf.de/fileadmin/mfcr_upload/mfc/Angebote/Schulen/LuSchu_DE.pdf
oder https://www.mfc-rossendorf.de/ >Angebote >Schulen >Angebote >DE
[4] https://www.mfc-rossendorf.de/news/news-ansicht/ciam-flyer-zu-unserem-schulprojekt.html
> Nachwuchsgewinnung

Internationale Termine

siehe auch unter
www.fai.org/events/events-calendar-and-results
und www.thermiksense.de/termine

Stand 15.09.2022

Alle Termine unter Corona-Vorbehalt!

Welt + Europameisterschaften

12.-15.12. 2022	WM F1D (S+J), Romania, https://frmd.ro/international-competitions-in-romania/ 10+11= F1D-Wettbewerb 12 = Anmeldung, Training, Eröffnung, 13 = 1.+2. Dg, 14 = 3.+4. Dg, 15 = 5.+6. Dg Siegehrung Entscheidung spätestens 60 Tage vorher
12.-19.8.23	WM 2023 F1A, F1B, F1C Frankreich
12.-19.8.23	EM 2023 F1A, F1B, F1P Junioren Frankreich
WM 2023	F1E (S+J) Romania
EM 2023	F1D (S+J) Romania
WM 2024 6.-10.8.	F1ABP Junioren-WM Nord-Mazedonien
WM 2024	F1D offen
EM 2024	F1ABC Rumänien
EM 2024	F1E offen
WM 2025	F1A, F1B, F1C offen
WM 2015	F1E offen
EM 2025	F1ABP Junioren offen
EM 2025	F1D offen

Internationale Wettbewerbe

FAI-Kalender
Danke an Ian Kaynes
Weltcup-Wettbewerbe in Rusland und Belarus wurden von der FAI **gestrichen**. WC in der Ukraine wurden auf unbestimmten Termin **verschoben**.

Oct 1-2 Prilep, North Macedonia	Macedonia World Cup. **World Cup.** F1A F1B F1C F1P F1Q. Contact: Zdravko Todoroski, tel +3897840661, email: zdravkot@t.mk
Oct 4-8 Lost Hills, USA	Sierra Cup. **World Cup.** F1A F1B F1C F1E F1P F1Q. Contact: Mike McKeever, tel +19163903212, vamckeever@aol.com
Oct 4-10 Lost Hills, USA	Kotuku World Cup of New Zealand. **World Cup**. F1A F1B F1C F1P F1Q F1E. Contact: Brian Van Nest, tel +17609370177, email: bisheatf1a@gmail.com
Oct 7-8 Mendoza, Argentina	Mendoza Cup. **World Cup**. F1A F1B F1C F1Q. Contact: Neyra, Federico Nicolas, tel +543512135233, neyra.federico@gmail.com
Oct 8/9 Capannori ITA	2022 16 Trofeo "Città di Capannori" - Memorial 'Bruno Fiegl' Capannori (Lucca), **Weltcup**, F1ABCQ, f_ceccarini@tin.it, fabri1947@gmail.com
Oct 9-10 Mendoza, Argentina	Condor Cup. **World Cup.** F1A F1B F1C F1Q. Contact: Neyra, Federico Nicolas, tel +543512135233, neyra.federico@gmail.com
Oct 14-16 Šentjernej, Slovenia	Krka Cup. **World Cup**. F1A F1B F1C. Contact: Dragan Stankovic, tel +38641860891, aeroklubkrka.f1@gmail.com
Oct 29 Mühlethurnen, Switzerland	F1Q-Worldcup Eurofly. **World Cup. F1Q.** Contact: Walter Eggimann, tel , email: walter.eggimann@belponline.ch
Oct 30 Mühlethurnen, Switzerland	Alpen Worldcup F1Q. **World Cup. F1Q.** Contact: Walter Eggimann, tel , email: walter.eggimann@belponline.ch
Nov 5./6. Tapolca, Hungary	31th Herend Cup. **World Cup**. F1A F1B F1C F1P F1Q. Contact: Ferenc KERNER, tel +36205815349, ferenc.kerner@hotmail.com
Nov 12 Jedicze, Poland	Carpatia Cup. Open Int. **F1N**. Contact: Henryk Krupa, tel +48668185394, email: kruhen@poczta.fm
Nov 12 Zenica, BIH	2022 Memorijal Murata Šarkinovića Zenica, **F1N,** ferid_z@hotmail.com
Dec 10-11 Slanic Prahova, ROM	Otto Hints Memorial. Open Int. **F1D.** Contact: Ioana Dumitru, tel +40723620600, email: ioanaeu822@yahoo.com
Dec 12-15 Slanic, ROM	**F1D-Weltmeisterschaft, Slanic, Rumänien**
Dec 22 Urim, Israel	Negev Open. **World Cup**. F1A F1B F1C F1P F1Q
Dec 23-24 Urim, Israel	Hanukha Open. **World Cup.** F1A F1B F1C F1P F1Q

Dänemark

www.modelflyvningdanmark.dk
steffen.hjorth.jensen@gmail.com

Frankreich

http://evreux-air-model.pagesperso-orange.fr/Content/Concours.html , www.ffam.asso.fr

Großbritannien

https://freeflight.bmfa.org/
michael.woodhouse1942@gmail.com

Niederlande

Kees van de Ven, k.van.de.ven@home.nl
+31 6117 61924 und +31 1346 76294
www.modelvliegsport.nl

Alle F1-Ebene-Wettbewerbe in den Klassen F1A(s), F1B(s), F1Q, chuck (WG), E36 (F1S). „Rec"=Trainings-Wettbewerbe, „Sel"=Wettbewerbe und Team-Auswahl

01. Okt	F1-Ebene	Sel, Hart van Brabant-Cup, Regte Heide, GLC, Maarten van Dijk 06-15003115
11.-13.11. 2022	Saal-flug	10. International Indoor in Nijmegen. Weitere Info Ende August https://forms.gle/TcP7T1sjeqyx43aYA www.iifi.nl

Österreich

www.prop.at

Freiflug-Ebene: Franz Wutzl: mobil +43 676 400 3922, franzwutzl@yahoo.de
Freiflug-Hang: Reinhard Mang: reinhard.mang1@chello.at mobil: +43 699 101 87 481
Ausschreibungen über: https://bewerbe.prop.at/

15.10.	F1B F1K	Österreichische Meisterschaft, F1B-F1K, Waltersdorf/Judenburg , Steiermark, MFSG ASKÖ Judenburg Frewein Eva, efrewein0@gmail.com
16.10.	F1A	Staatsmeisterschaft F1A, Waltersdorf/Judenburg , Steiermark, MFSG ASKÖ Judenburg, Frewein Eva, efrewein0@gmail.com
23.10.	F1E	NÖ-CUP / OST 2022, Nationaler Bewerb, F1E, Raum Ober-Grafendorf, Niederösterreich, UMSC Kolibri, Heiß Norbert, +436764134692
26.10.	F1E	Charly Lintner- Trophäe 2022 Nationaler Bewerb, F1E, Raum Ober-Grafendorf, Niederösterreich UMSC Kolibri, Heiß Norbert +436764134692
05.11.	F1A	Altheimer F1A Fliegen, Weng/Altheim, Oberösterreich, Union MFC Neuhofen, Höpfler Markus, 06801232615, markus.hoepfler@aon.at

Schweiz

Fredi Andrist, familie.andrist@hispeed.ch
Michael Bleuer, michi.bleuer@gmx.ch
Alle Schweizer Wettbewerbe sind auch für Ausländer offen.
Die aktuellen Termine und Ausschreibungen sind auf www.modellflug.ch aufgeschaltet. (…) = Ausweichtermine
NMA = Nationalmannschafts-Ausscheidung

Sa 08. Okt (Sa 15. Okt)	F1AB	SM F1B + SM F1A-SK, Plamboz/Mühlethurnen? MG Bern (D. Andrist) B
So 09. Okt (So 16. Okt)	F1AB	SM F1A Plamboz, MG Breitenbach (J. Strub) A
Sa 22. Okt.	F1E	SM F1E/SK Wikartswil (M. Bleuer)
So 30. Okt (So 6. Nov.)	F1 ABC	F1A /F1B/F1C, offene RM NOS/BOW, Mühlethurnen MG Bern (D. Andrist) NMA A/B/C
So 13.11.	F1E	Berner Alpencup F1E, Wikartswil, NMA F1E, tschanz-dennler@bluewin.ch
Sa 26. Nov	F1D	SM F1D, F1M, TH, Haulismatt Balsthal, Ch. Gugger

Slowakei

Tschechien

F1G Euro Challenge (GEC/ECG)

ALESSANDRO MANONI	Via Leopardi 34, 10093 Collegno TO, Italia alessandro_manoni@hotmail.com
MICHEL PICOL	3 Rue du Besly, 91800 Boussy St Antoine, France, michel.picol@wanadoo.fr
	Die besten 5 Ergebnisse zählen für den Endstand, aber maximal 3 aus einem Land. Aktueller Stand: www.favli.it/f1h.php

F1H Euro Challenge (HEC)

Ansgar Nüttgens	HEC14freeflight(at)gmail.com
	Ein Teil der Wettbewerbe ist unter den jeweiligen Ländern als F1H-EC eingetragen, alle Termine und die Regeln des HEC unter: www.creasus.de/ikarus/HECschedule.pdf

F1S Euro Challenge (ECS)

Didier Chevenard	Didier.Chevenard@numericable.com
Marcel Amthor	Amthor.Marcel@gmx.de
	Wettbewerbe siehe in den einzelnen Ländern, markiert mit "**ECS**"

Anmerkungen

F1	Freiflug-Ebene F1ABCPQ etc.
F1D	Saalflug, ganz allgemein (auch F1M...)
F1E	selbstgesteuerter (Magnet-) Hangflug
WC	Weltcup-Wettbewerb

Keine Gewähr für die Richtigkeit der Termine!

Nationale Termine

Regelmäßige Aktualisierung unter
www.thermiksense.de/termine/

DAeC-Wettbewerbe

Stand 15.09.2022

DAeC-Modellflug-Kalender,
Ausschreibungen der nationalen Wettbewerbe:
https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/

Deutscher Aeroclub Sebastian Brandes	38108 Braunschweig, Hermann-Blenk-Straße 28, 0531/2354056, Fax. 2354011, S.Brandes@daec.de
Freiflug Bernhard Schwendemann	Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf 07181/45818, beschwende@t-online.de
Freiflug-Ebene Bernd Hönig	Distelfinkstraße 7, 59192 Bergkamen 02307 – 6 29 57, bernd-hoenig@freenet.de
Freiflug-Hang Werner Ackermann	Am Buchwäldchen 3, 36115 Hilders (Rhön), 06681 – 96 70 53 , Fax 06681 – 96 70 535 jb-ackermann@t-online.de
Freiflug-Saal Uwe Bundesen	Am Kreuzweg 2, 77652 Offenburg bundesen@gmx.net
Freiflug-Jugend Michael Jäckel	Elbhangstr. 6a, 01156 Dresden, 0351-4540927, michael.jaeckel@daec-modellflugsport.de

Alle Termine unter Corona-Vorbehalt.

1.-3.10.	F1	Ausweichtermin Manching
1.-3.10.	F1-DJMM	**DJMM F1-Ebene Manching/BY**
1./2. 10.	F1E-RL	Kaltensundheim / TH
15./16. 10.	F1E-DMM	DMM+RL Hangflug F1E, Hesselberg / BY
22./23. 10.	F1E-RL	Utzmemmingen / BY
12./13. 11.	F1D	3.+4. DMM und RL F1D Ingolstadt /BY

Baden-Württemberg

www.bwlv.de

Bernhard Schwendemann		beschwende@t-online.de
23.10. 13.11. 11.12.	F1M	Saalflug-Trainingstermine in Schorndorf/Schornbach, jeweils 13 bis 17 Uhr. Kontakt: guenther.platz@gmx.de
Sa 8.10.	F1-Ebene	LMM Herbstwettbewerb Osterhofen / Metzingen (**DC, DHP**) AT So 9. 10.
Sa 15.10.	F1-Ebene	LMM Ammerbuch / Herrenberg (**DC, DHP**) mit Uhu-Wettbewerb

Okt.	Uhu	Uhu-Wettbewerb für Jugendliche und Senioren in Schorndorf (**DHP)**
20.11.	F1M	F1M etc. BW-Landesmeisterschaft Schornbach/Schorndorf

Bayern

www.lvbay.de

Dieter Hoffmann Ebene	Gerbergasse 22, 96476 Bad Rodach, Tel. 09564/1326, Hoffmann.BYFF@t-online.de
Ernst Huber Hang	Hauptstr. 14, 86482 Aystetten, Tel. 0821-483320, Ernst.Huber.by@gmx.de

In BY gilt 15 min Startvorbereitungszeit

02./03. 10.	F1-Ebene	Evtl. Termin für Steinachtal/Ansbach
15./16. 10.	F1E	BMM Hesselberg 3.+4.
22./23. 10.	F1E	BMM Utzmemmingen 5.+6. (Großsorheim / Hesselberg)
26.11.		Saisonabschluß-Besprechung SAB 2022, 10:00

Brandenburg

www.luftsport-bb.de

Thomas Weimer		Hegelallee 9, 14612 Falkensee, 03322/20 50 67 pr., Thomasweimer2000@aol.com
15.10.	F1-Ebene	Nebelpokal, F1Ebene alle in Freienhufen, **DC, DHP**, Ausweichtermin 16.10.
Nov.	F1-Ebene	05.11., 06.11., 12.11. und 13.11. Ausweichtermine für ausgefallene Wettbewerbe in Freienhufen

Hessen

www.modellflug-im-hlb.de

Andreas Rink	Dorfstr. 99, 35625 Hüttenberg, F1ABC.Hessen@web.de
F1E: Werner Ackermann	Am Buchwäldchen 3, 36115 Hilders (Rhön), 06681 9670 53, ib-ackermann@t-online.de

Niedersachsen

www.LSVNI.de

Wolf-Dietrich Dolzinski	Matthias-Claudius-Weg 30 in 27777 Ganderkesee. Fon: 0 42 22 / 54 29 dolzinski@t-online.de

Nordrhein-Westfalen

www.Aeroclub-nrw.de

Alle Termine und Ausschreibungen:
www.aeroclub-nrw.de/modellflug/termine/
Aktualisierungen unter www.eifelpokal.de/NRW

Bernd Hönig		Distelfinkstraße 7, 59192 Bergkamen, Tel 02307 62957, bernd-hoenig@freenet.de
		Für das Navi: 52391 Jakobwüllesheim Sollerweg / 41397 Brüggen Happelter Heide
08.10.	F1-Ebene	Soller Willi Desinger Gedächtnis Cup **DC+DHP ,** LSF 2000 Ka.Do. B.Hönig AT=09.10.
01.10.	F1-Ebene	Soller, Reserve, MFK
15.10.	F1-Ebene	Soller Ulli Müller Pokal **DC+DHP** MFK B.Müller AT= 16.10.
23.10.	F1-Ebene	Soller, Ausweichtermin LMM +LJMM, MFK B.Hönig
29.10.	F1-Ebene	Brüggen F1H Vereinswettbewerb LSV Brüggen A.Schwenk

Rheinland-Pfalz

www.lsvrp.de

Bernd Silz	Westring 93, 55120 Mainz, 6131/ 68 50 53 b.silz@t-online.de

Saarland

www.Aeroclub-saar.de

Jürgen Luxenburger		Saarwellinger Str. 129, 66740 Saarlouis, 06831-81197, modellflug-dillingen@web.de

Sachsen

www.lsvsn.de

Andreas Lindner	Zum Schwedenstein 22, 01561 Kleinnaundorf, Tel. 035240 / 799 622 pr., 0172 / 79 58 838 pr., freelinde@arcor.de

Canitz: Andreas Lindner s.o.
Klix: Mathias Färber, 03591/ 210350, bunt1610@t-online.de
Sonnenwendpokal: Michael Jäckel, 0171/ 8615063, m-jaeckel@arcor.de
Taurasteinpokal/ Burgstädtpokal: Peter Windisch, 03724/89365 montagebuero-windisch@t-online.de
F1E Zwickau: Uwe Sondhauß, uwe.sondhauss@googlemail.com

16.10.	F1-Ebene	Taurasteinpokal Freienhufen SN-3 **DC**

Sachsen-Anhalt

www.lsvst.de

Uwe Rusch	Nr. 36, 06408 Kleinwirschleben, 03471 – 31 51 31 pr., uwerusch@gmx.de

Schleswig-Holstein

www.Luftsport-sh.de

Dieter Klink	Flashorn 6, 25474 Hasloh, 04106-69110, bdklink@gmx.de

Thüringen/MFDS

LSVTH: www.fliegen-thueringen.de

MFSD - MSV AeroNautic Bad Salzungen e.V.
www.msv-aeronautic.jimdofree.com

Andreas Hornung		Plantagenweg 24, 36433 Bad Salzungen 0170/8161128 as.hornung@t-online.de
1./2. 10.	F1E	Kaltensundheim Rhönadler
8.10. AT 9.10.	F1	Mitte-Deutschland-Cup (eventuell in Herbsleben bei Erfurt) (**DHP+DC**) geplant

Verschiedenes

„Kleiner Uhu" Wettbewerbe (Termine und Regeln) unter www.uhucup.de

Messen/Ausstellungen

30.09.-03.10.22	modell-hobby-spiel, Leipzig www.modell-hobby-spiel.de
04.-06.11.22	Faszination Modellbau, Friedrichshafen www.faszination-modellbau.de
17.-20.11.22	Modell+Technik, Stuttgart www.messe-stuttgart.de/modell

Tagungen, Kurse, Freizeiten

28.-30. 10.22	Erweiterter BuKo MD Vorstand
5./6.11. 22	Freiflug-Sportausschuß, Stadtallendorf /HE

Anmerkungen

Keine Gewähr für die Richtigkeit der Termine!

Bitte melden Sie uns rechtzeitig Ihre Termine und auch die Änderungen und Ergänzungen im Laufe des Jahres!

DC = Deutschland-Cup, Ausschreibungen, Termine, Ergebnisse: www.am-contest.eu
DHP = Deutscher F1H-Pokal, Termine und Ergebnisse: www.deutscher-f1h-pokal.jimdofree.com
HEC = F1H Euro Challenge
www.creasus.com/ikarus

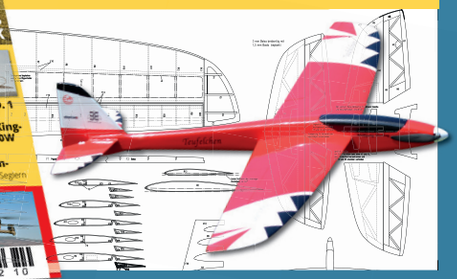
Kennen Sie schon unsere FMT?

Die führende Fachzeitschrift für Flugmodellbau und Technik



Unter anderem: **kostenlose Bauplanbeilage**

Diesen Monat: **Teufelchen**



Heftpreis 7,50 €

Highlights der aktuellen Ausgabe

Starker Titel, starke Themen – die FMT 10 überzeugt mit ihrem Themenmix. Die Spanne reicht von der bärenstarken Pitts Bulldog bis zum federleichten Freiflugmodell, vom High-End-Voll-GFK-Segler bis zum Gleitschirm und vom Holzbausatz bis zum Schaum-Fertigmodell. Mit dem zweiten Teil komplettieren wir in der Ausgabe 10 auch den Beilagebauplan des Teufelchens. Die Ausgabe 10 ist einzeln und im attraktiven Bundle mit dem FMT EXTRA Hangflug erhältlich.

JETZT REINSCHNUPPERN UND LESEPROBE SICHERN!

3 AUSGABEN FÜR NUR 9,90 €
unter www.vth.de/fmt-leseprobe



EINE AUSWAHL AUS UNSEREM SHOP:



FMT Jahrgangs-CD 2021
ArtNr: 6201308
Preis: 29,90 €
für Abonnenten: **14,90 €**



Chronik des Flugmodellbaus: 2018-2022 (DVD)
ArtNr: 6201312
Preis: 59,00 €
für Abonnenten: **49,00 €**



4 DVDs in einer Box

Chronik des Flugmodellbaus: 1952-2018 (DVD)
ArtNr: 6201180
Preis: 99,00 €
für Abonnenten: **89,00 €**



3-D-Druck im-Flugmodellbau
ArtNr: 3102294
Preis: 32,90 €



Das große Buch des Modellflugs
ArtNr: 3102193
Preis: 34,90 €

Jetzt bestellen!

Bücher & Zeitschriften
PORTOFREI
(innerhalb Deutschland)

07221 - 5087-22
07221 - 5087-33
abo@vth.de
www.vth.de/shop
vth_modellbauwelt
VTH neue Medien GmbH
VTH & FMT
VTH Verlag

Abo, Motive 2020_Layout 1 17.09.21 11:22 Seite 1

Ein ganzes Jahr

AUFWIND

Das Modellsportmagazin

Für 33,- Euro*!

Tel.: 040/23 670 340, Fax: 040/23 670 301,
E-Mail: aufwind@primaneo.de













Ältere Ausgaben gibt's bei
- E-Mail: bestellung@aufwind-magazin.de
- Tel.: 07204/947450

Aktuelle Ausgaben im guten Zeitschriftenhandel.

www.aufwind-magazin.de

Auch als Schnupper-Abo:
2 Hefte für 11,- Euro

* Jahresabo, 6 Ausgaben · Europa: 40,- Euro · Welt: 61,- Euro