



**2013 FAI European Championship for Control Line Model Aircraft  
F2A, F2B, F2C, F2D  
03. – 10. August 2013 in Békéscaba, Ungarn**

**Schlussbericht Heiner Borer, Mannschaftsführer**

Teilnehmer

F2B Aerobatics:	Lauri Malila, GAM Lausanne-Bournens
F2C Team Racing:	Zivomir Stanojevic, MG Breitenbach (Pilot) Heiner Studer, MG Breitenbach (Mechaniker)
Mannschaftsführer:	Heiner Borer, MG Breitenbach
Supporter:	Milla Pyykkonen, Anton Borer



**F2 Team**

Heiner Studer, Stanojevic Zivomir- Zane, Toni Borer, Heiner Borer, Milla Pyykkönen, Lauri Malila

## **Reise**

Die Reise nach Ungarn erfolgte mit Privatautos. Da die Strecke nach Gyula doch etwa 1400 km beträgt, entschlossen wir uns auf beiden Wegen zu einem Zwischenstopp in Oesterreich. Lauri und Milla schafften es bis Wien, der Rest der Mannschaft liess es sich im wunderschönen Melk gut gehen.

## **Wettbewerbsort**

Gyula/Ungarn

Gyula liegt im Südosten Ungarns, direkt an der rumänischen Grenze. Es ist eine alte Bäderstadt mit 40'000 Einwohnern und grossen gepflegten Thermalbädern. Seit der Öffnung Ungarns erlebt diese Stadt einen richtigen Touristenboom und ist vor allem im Zentrum sehr schön restauriert und gepflegt.

## **Wettbewerbplatz**

Die EM fand auf dem Regionalflugplatz von Békéscsaba, ca. 15 km westlich von Gyula, statt. Der Platz hat eine gute Infrastruktur und wäre eigentlich für einen solchen Wettbewerb geeignet. Auf dem gleichen Platz fand schon 2010 die WM F2 statt. Schon damals bemängelte man die mangelhafte Infrastruktur für einen solchen Anlass. Ein Kühlschrank mit Getränken und ein Gaskocher mit ungarischem Eintopf waren ab dem 3. Tag die einzigen Verpflegungsmöglichkeiten auf dem Platz. Die zwei Pisten für die Akroflieger bestanden aus gemähtem Pustagras, sehr uneben, was zu unschönen Starts und Landungen mit Kopfständen führte. Die Punktrichter wurden daraufhin angehalten, die Landung nach der ersten Bodenberührung nicht mehr zu beurteilen!

## **Wettbewerbsorganisation**

Die wenigen Leute um den OK-Chef Ferenc Orvos waren in allen Belangen überfordert. Dienstleistungen wurden klein geschrieben, Informationen erst nach mühsamem Nachfragen herausgerückt. Hätten nicht die Mitglieder der verschiedenen Kategorienjurs die organisatorischen Arbeiten übernommen, wäre wohl etliches schief gelaufen. Sportlich verlief der Wettbewerb in allen Kategorien mehr oder weniger korrekt. Einmal mehr muss ich – aus Erfahrungen aus den letzten Jahren mit „Ostwettbewerben - sagen, hat die CIAM im Vorfeld der EM ihrer Aufsichts- und Kontrollpflicht nicht genügt !

## **Unterkunft**

Es war ein guter Entscheid, unsere Unterkunft - wie 2010 - im Hotel Panorama, am Ostrand von Békéscsaba zu buchen. Distanz zum Flugplatz ca. 2 km. Hotel und Küche waren in Ordnung. Und vor allem wichtig, die Zimmer hatten eine Klimaanlage.

## **Wetter**

Wir waren genau während der grossen Hitzeperiode über Mitteleuropa in Ungarn. Während der ganzen Zeit herrschten Temperaturen um die 40° C. Allerdings bei sehr trockenen Luft. Für die Konkurrenten hiess das „Dauersauna“ und viel, viel trinken. Vor allem die Akropiloten kämpften mit dauern wechselnden thermischen Winden.

## **Processing**

Das Processing am Sonntag verlief für unsere Mannschaft problemlos. Auch die offiziellen Trainings zeigten, dass wir bereit waren.

## **Eröffnungsfeier**

Mit einstündiger Verspätung marschierten die 20 Nationen auf den Tarmac des Flugplatzes ein. Kurze Ansprachen des OK-Präsidenten und des CIAM-Delegierten, ungarische Nationalhymne – Ende. Uns war's recht, denn wir hatten Durst und Hunger.

### **1. Wettbewerbstag, Montag, 5. August**

F2B Aerobatics:

Lauri Malila, unser einziger Akropilot, hat sich akribisch auf den Wettbewerb vorbereitet. Schon Tage vor seinem ersten Wertungsflug stand er jeweils frühmorgens auf dem Platz, trainierte und gewöhnte sich an die speziellen Gegebenheiten. Gegen Mittag muss er dann zu seinem ersten Wertungsflug starten. Inzwischen haben die thermischen Winde zugenommen, zudem läuft sein Motor etwas zu „fett“. Trotzdem kämpft er sich tapfer durch das Programm, allerdings weit von seinen Möglichkeiten entfernt. Uns war klar, dass dies sein Streichresultat sein musste.

F2C Team Racing:

Um die Mittagszeit offiz. Training für Zane Stanojevic und Heiner Studer, alles OK. Es kann losgehen. Um 15.30 Uhr dann ihr erster Lauf. Ihnen gelingt ein recht gutes Rennen. Am Ende des ersten Durchganges liegen sie mit 3 Min. 21 Sek. an 11 Stelle von insgesamt 33 Teams.

Bestzeit für Alonso - Iglesias (ESP) mit 3 Min. 06.4 Sek.

### **2. Wettbewerbstag, Dienstag, 6. August**

F2B Aerobatics:

Der „Schwarze Dienstag“ für Malila.

Lauri muss an diesem Tag die Wertungsflüge 2 und 3 absolvieren. Die Trainingsflüge vor den Durchgängen gelingen prima. Der Motor läuft ausgezeichnet. Guter Dinge steht er am Start. Dann dies: Der Motor läuft in der vorgegebenen Minute nicht an. Grosses Rätselraten. Restart: Wieder nichts. Wertung Null ! Auf dem Trainingsplatz läuft der Motor wieder einwandfrei. Lauri ist ratlos.

3. Durchgang: Genau das Gleiche wie beim 2. Durchgang. Wieder Null ! Der Motor, den sonst immer absolut zuverlässig ist, will nicht mehr. Aber warum ?

In Führung nach dem 2. Tag liegen Igor Burger (SVK), vor Alexander Scherk (SVK) und Richard Kornmeier (GER)..

F2C Team Racing:

Zweites Rennen für Zane und Heiner bei fast unerträglichen 40°C – auf der Piste wohl eher 50°C.

Heiner – der Mechaniker – hat Bedenken und nimmt etwas Kompression weg. Prompt ist der Motor nun zu kalt. Resultat: 3 Min. 38 Sek. Wir hoffen alle auf morgen !

Bestzeit im 2. Rennen: Dozhidaev – Dukov (RUS) mit 3 Min. 05,1 Sek.

### **3. Wettbewerbstag, Mittwoch, 7. August**

F2B Aerobatics:

Lauris Motor läuft wieder wie ein „Örgeli“. Der Grund für die beiden Nuller vom Vortag ist auch eruiert. Das Modell stand zu lange an der brütenden Sonne, dabei erhitzte sich der Sprit im Tank so stark, dass ein Überdruck und ein anderes Gemischverhalten entstanden. Ein nasses Tuch über dem

Rumpfvorderteil und etwas mehr Nitro sind die Lösung des Problems. Im 4. Flug zeigt Lauri mit 1010,3 Punkten, was eigentlich drin gelegen wäre. Schade, für ihn eine EM zum Vergessen.

#### F2C Team Racing:

Nach dem guten Start unserer Team Racer Zane und Heiner war das Ziel, im 3. Flug unter eine Zeit von 3 Min. 20 Sek. zu kommen. Nach einem hervorragenden Training geht es, zusammen mit einem italienischen und polnischen Team in die entscheidende Runde. Der Motor läuft „tierisch“. Heiner und Zane liegen in Führung, bis sie in der 70 Runde vom Polen buchstäblich abgeschossen werden. Das Modell ist zerstört und der Reflight ein schwacher Trost. Wenn man mal Pech hat, dann klebt es buchstäblich an den Fersen. Im Reflight funktioniert wieder alles hervorragend. Da macht die Jury einen Fehler! Sie will den Italiener aus dem Rennen nehmen, statt dem Befehl „blue, stopp your engine“ rufen sie „ stopp the race“, was für alle gilt. Eine mögliche hervorragende Zeit ist damit vergeben. Selbstverständlich bekommen die beiden noch einen Reflight. Und es kommt, wie es kommen muss. Kurz nach dem Start löst sich auf dem Flügel ein Kleber, der bremst so, dass der Motor überhitzt. Ende der Geschichte.

Damit sind die Vorläufe im Team-Racing zu Ende. Die 12 schnellsten Teams aus den 3 Vorläufen qualifizieren sich für die Semifinals von morgen. Leider ohne unsere Schweizer.

### **4. Wettbewerbstag, Donnerstag, 29. Juli**

#### F2B Aerobatics:

Für die Akroflieger geht es um die ersten beiden Finalflüge. Sie beginnen früh am Morgen, um den unberechenbaren termischen Winden einigermaßen auszuweichen. Nachdem Weltmeister Richi Kornmeier am Vortag in eben einer solchen Turbulenz sein A-Modell zerstört hat, ist man vorgewarnt. Leider ist – wie schon berichtet – unser Lauri nicht mit dabei.

Die anderen Kategorien F2A, F2C und F2D haben ihren freien Tag. Immer noch herrscht eine Hitze von über 38°C.

### **5. Wettbewerbstag, Freitag, 30 Juli (Finaltag)**

#### F2B Aerobatics:

Die 15 Finalisten bringen wieder in der Früh ihren 3. Finalflug hinter sich. Sieger mit grossem Vorsprung und neuer Europameister ist schlussendlich Igor Burger (SVK) vor Richi Kornmeier (BRD) und Alexander Schrek (SVK).

#### F2C Team Racing:

Die Halbfinals am Morgen sind brutal hart und äusserst knapp. Es geht um Zehntelsekunden.

Um ins Finale von F2C zu kommen braucht es 3 Min. 03 Sek. (Surugue – Surugue (FRA), 3 Min. 04 Sek. (Alonso – Iglesias (ESP) und 3 Min. 05 Sek. (Yugov – Shabashov, (RUS). Unglaublich ! Die drei Teams fliegen ein spannendes, enges Finale, das schlussendlich von Yugov – Shabashov gewonnen wird. Die Franzosen werden kurz vor Schluss disqualifiziert und landen auf dem dritten Platz.

#### F2A Speed und F2D Combat:

Da in diesen beiden Kategorien leider keine Schweizer am Start waren, verzichte ich auf einen Bericht in diesen Sparten.

Die detaillierten Ergebnisse aller Kategorien sind im Anhang zu finden.

## **Siegerehrungen und Schlussbankett**

Zum Abschluss einer EM gehört eine Rangverkündigung und ein Bankett. Die Rangverkündigung beginnt mit 2 Stunden Verspätung, formlos und stilllos. Das anschliessende Bankett findet unter freiem Himmel auf dem Hangarplatz statt. Essen gut, kurzer Folkloretanz.

## **Fazit**

Es war eine EM, die von der Infrastruktur und Organisation her viele Fragen offen lässt. Fragen, die sich endlich auch die CIAM stellen muss. Es kann nicht sein, dass aus ganz Europa 188 Teilnehmer und unzählige Helfer anreisen, gutes Geld bezahlen und dafür eine minimale Leistung erhalten! Das dubiose Organisationskonglomerat um Ferenc Orvos darf nie mehr einen solchen Wettbewerb erhalten !

Die Resultate unserer Mannschaft waren eher mässig. Alle haben mit Sicherheit ihr Bestes gegeben, aber wir sind halt mal reine Hobbyflieger, die in ihrem Leben auch noch andere Prioritäten haben. Sicher ist, dass trotz Widerwärtigkeiten alle mehrheitlich positive Eindrücke und lehrreiche Erfahrungen mit nach Hause nehmen konnten.

Nunningen, 5. September 2013

Der Mannschaftsführer

Heiner Borer

Anhänge:       - Ranglisten aller Kategorien  
                  - Endabrechnung z.Hd. SMV