

CIAM Vollversammlung 2010

Viele deutsche Vorschläge angenommen – Vorstand und Präsidium in Ämtern bestätigt

Am 16. und 17. April tagte die Modellflugkommission CIAM der FAI in Lausanne mit Delegierten aus 34 Nationen; zusätzlich hatten 2 Nationen Delegierte ihrer Wahl mit Proxy-Stimmen ausgestattet. Die Tagesordnung umfasste rund 170 Vorschläge auf insgesamt 94 Seiten, über die am 2. Tag zu beschließen war. Am ersten Tag bereiten die Technical Meetings der einzelnen Unterausschüsse Empfehlungen vor, es gibt Berichte insbesondere von den Weltmeisterschaften und aus der Arbeit der Unterausschüsse, und Medaillen und Diplome werden verliehen. Auch die World Cup-Sieger werden gebührend gefeiert: Mit Richard Kornmeier (F2B) und Philipp Kolb (F3J) nahmen diesmal zwei deutsche Piloten Medaille und Urkunde aus der Hand des alten und neuen CIAM Präsident Bob Skinner entgegen. Außerdem gewannen Bernd Silz (F1B), Andreas Lindner (F1Q) und Martin Herrig (F3B) – also gingen fünf von insgesamt 22 Goldmedaillen an Deutschland. Die Wahlen für Präsidium und Vorstand waren – mit einer Ausnahme – schnell erledigt: Vorgeschlagene Gegenkandidaten lehnten die Nominierung ab; alle Ausschussvorsitzenden wie die Vizepräsidenten wurden in ihren Ämtern bestätigt.

2,4 GHz legalisiert

Obwohl die neue Spread Spectrum Technologie längst eingeführt ist und die Ausrichter der F5-Weltmeisterschaft in den USA gar 2,4 GHz als einzigen Fernsteuer-Frequenzbereich zulassen, berücksichtigte der Sporting Code die Folgen dieser Technik unzureichend. Zwar müssen Sender nicht mehr abgegeben werden, wenn keine Frequenzüberschneidungen mehr zu befürchten sind. Doch dass außer bei Futaba alle Empfänger Daten zurück zum Sender übertragen, machte sie bislang „illegal“. Futaba-Piloten hätten die Nutzer anderer Sender/Empfänger per Protest aus dem Wettbewerb werfen können! Die deutschen Wettbewerbspiloten insbesondere der Segel- und Elektroklassen hatten darum rechtzeitig (also per 15. November) Vorschläge eingebracht, um einmal das Übertragungsverbot im allgemeinen Teil, dann aber auch in den einzelnen Klassen so zu ändern, dass sich in der Praxis damit leben lässt.

Das CIAM Bureau (also Präsidium und Vorstand der Modellflugkommission) nahm die Initiative dankbar auf, das Plenum verabschiedete sie einstimmig. Jetzt heißt es, dass das Verbot der Flugdatenübertragung nicht verletzt ist, wenn „die übertragenen Informationen dem sicheren Betrieb des Modells“ dienen. Diese verabschiedete Regeländerung steht – wie alle anderen neuen auch – erst ab 1. Januar 2011 im Sporting Code, doch jeder Ausrichter und jede Jury kann sie als „Local Rule“ schon heute anwenden.

CIAM Haushalt

Wer immer Freiflug für eine aussterbende oder veraltete Sportart hält, muss sich nicht nur über steigende Teilnehmerzahlen bei internationalen Meisterschaften behelmen lassen. Auch die Netto-Einkünfte der FAI-Modellflug-Kommission in Höhe von 21.000 € werden von ihm zu 36% finanziert. Das rührt weniger aus der Tatsache, dass jedes Jahr vier internationale Meisterschaften stattfinden, auch wenn keine andere Kategorie das zu bieten hat. Vielmehr sind die Freiflug-World Cups längst das Luftsportereignis mit der größten Beteiligung von Sportlern weltweit, und sie spülen das meiste der knapp 20.000 € an jährlichen Gebühren in die Kasse. Gegenleistung: Eintragung in den FAI-Kalender. 2010 nahmen diese Eintragungen weiter zu; der Kalender enthält jetzt insgesamt 235 Wettbewerbe. Längst stecken die Erfolge

der F1-World Cups andere Kategorien an, vor allem den Fesselflug (Anteil 16 % an den Kalender-Einnahmen, 2. Platz). Mithin: Frei- und Fesselflug stellen 52 % der CIAM-Aktivitäten.

Schatzmeister Andras Ree – als 3. Vizepräsident im Präsidium – schlug vor, die Gebührenstaffel an den Startgeldern für die Teilnehmer zu orientieren. Daraus ergeben sich neue Forderungen für 2011: Gebühren für internationale Meisterschaften steigen, für World Cups sinken sie von 85 auf 70 €, was als schöner Nebeneffekt mögliche Ausrichter von World Cups ermutigen kann. Mit 35 € auf 40 € ließ sich bei internationalen Serien und offenen nationalen Meisterschaften eine kleine Steigerung nicht vermeiden, wollte man im System und darum „gerecht“ bleiben. Immerhin wurde im Laufe der Debatte, die vor allem im Bureau geführt wurde, der im wahrsten Sinne des Wortes wertvolle Beitrag deutlich, den Contest für die CIAM leistet. Contest-Eurotour wird jetzt ausdrücklich im Sporting Code erwähnt.

Neue WM-Klasse F3F

Die Hangflugklasse F3F hat sich seit 1989 im Rahmen der jährlichen Viking Race einen Namen gemacht. Dieses Rennen ist längst so etwas wie eine inoffizielle Weltmeisterschaft, bei der ein 100 m-Kurs an einer Hangkante mit einem Segelflugmodell möglichst schnell abgeflogen werden muss, zehnmal pro Runde. 2009 wurde aus der „provisorischen“ Klasse eine „offizielle“, diesmal wurde die „offizielle“ zur Weltmeisterschaftsklasse der FAI erhoben. Allerdings regte sich unter den Delegierten Skrupel, dass eine zunehmende Zahl von solchen Klassen die Möglichkeiten der Kommission übersteigen könnte, in ihnen internationale Meisterschaften auch auszutragen. Das Bureau bekam darum mit auf den Weg, zur nächsten Plenartagung eine Lösung vorzuschlagen. Diese dürfe auch unpopuläre Maßnahmen enthalten, wie die Aberkennung des WM-Status, Zusammenlegung mehrerer Klassen oder die Verlängerung des Austragungsrythmus von zwei auf vier Jahre.

Keine Forderung aus heiterem Himmel. Das Bureau selbst hatte sich bei seiner vorangegangenen Sitzung verabredet, die Klassen neu zu sortieren. Statt derzeit zwei wird das Bureau sie in mindestens drei Kategorien einteilen wollen – 1) Intermediate oder Provisional, 2) Standard und 3) Weltmeisterschaftsklassen. Die untere Stufe soll – eine Forderung des Unterausschusses Education – Klassen enthalten, die zu geringen Kosten den Einstieg auch in internationale Wettbewerbe erlauben und z.B. aus nationalen Einsteigerklassen hervorgehen. Standard-Klassen können beweisen, ob sie auch zu WM-Klassen taugen, und diese wiederum müssen sich prüfen lassen, ob sie (noch) genügend unterstützt werden.

Zu den einzelnen Unterausschüssen:

Freiflug F1

Deutschland hatte vorgeschlagen, eine zu komplexe Entwicklung der neuen Elektromodelle **F1Q** einzuschränken und Folder und Flapper (Klapp- bzw. Wölbflügel) zu verbieten. Beides wurde vom Technical Meeting fast einhellig unterstützt und vom Plenum beschlossen. Eine ebenfalls vorgeschlagene Relation zwischen Modell- und Batteriegewicht kam jedoch nicht gut an und wurde vom deutschen Delegierten zurückgezogen. Derzeitig gilt schlicht ein Höchstgewicht von 90 g für LiPo-Akkus; die Zukunft liegt im Limiter, der die entnommene Energie misst und begrenzt. - Aus Großbritannien war der Vorschlag gekommen, zusätzlich einfachere WM-Klassen einzuführen, die dank geringerer Flächenbelastung oder längerer Motorlaufzeit mit den derzeit sehr hoch entwickelten F1A, F1B und F1C mithalten können. Ein Beschluss wurde zurückgestellt; der bei der Diskussion anwesende Vorsitzende des Unterausschusses Education warnte allerdings, dass auch der F1-Unterausschuss in Kürze Einsteigerklassen wird definieren müssen.

Fesselflug F2

Für die Speed-Klasse **F2A** wurden die Bedingungen für das Messen der Geschwindigkeit neu definiert – wichtig, wenn auch sehr speziell. Ähnliches geschah mit den Manöverbeschreibungen der Kunstflugklasse **F2B**. Die Einführung eines Geräuschpegels von höchstens 96dB in 3 m Abstand für die Teamrace-Klasse **F2C** misslang, aber die Regeln für **F2D**-Fuchsjagd wurden redaktionell überarbeitet.

RC Kunstflug F3

Versuche von Tschechien und Belgien, unter dem Deckmantel der „clarification“ außerhalb des Regelzyklus Änderungen durchzusetzen, wurden vom Unterausschuss-Vorsitzenden Michael Ramel abgewiesen.

RC Segelflug F3

Wie üblich, kamen die wesentlichen Beiträge zur Entwicklung der Segelklassen aus Deutschland. **F3B** wie **F3J** sind nicht zuletzt dank des langjährigen Experten Ralf Decker sehr ausgereifte Klassen; es ging denn auch bei den wenigen Regelvorschlägen um Feinheiten. Neu ist bei F3J, dass innerhalb der Arbeitszeit beliebig viele Starts gemacht werden können - hilfreich für weniger erfahrene Piloten.

RC Helikopter F3

In der sich rasant entwickelnden Mechanik der Hubschrauber **F3C** und **F3N** tauchen inzwischen Heckrotoren auf, die von einem separaten Motor angetrieben sind. Der Unterausschuss sieht darin einen unfairen Vorteil insbesondere bei der Autorotation und hätte diesen Weg gerne sofort mit einer ergänzenden Modelldefinition verriegelt. Geht nicht, sagte das ansonsten geneigte Plenum; es gibt keine Extrawurst: Verbot gilt erst ab 2011. Auch die Free Style- Klasse **F3N** durfte (wie F3F im Jahr 2009) nicht innerhalb eines Jahres offizielle und WM-Klasse zugleich werden.

RC Pylonracing F3

Außerhalb des Regelzyklus hätte **F3R**, die längst eingeführte, internationale Einsteigerklasse Quickie 500, ihren Weg in den Sporting Code finden können. Doch der Unterausschuss war mit ein paar Details nicht glücklich und vermochte sich nicht rechtzeitig auf eine Änderung des deutschen Vorschlags zu einigen – zurückgestellt.

Scale-Modelle F4

Eine große Zahl von Vorschlägen vor allem aus England suchte das Regelwerk der WM-Klasse **F4C** zu überarbeiten. Viele Details insbesondere der Flugbewertung wurden verbessert. Die F4-Regeln verlangen, dass Modelle selbst gebaut sind – mit Ausnahme der vereinfachten Stand-Off-Klasse **F4H**. Hier muss der Pilot aber erklären, dass Farbschema und Markierungen von ihm angebracht sind; das Cockpit wird nicht mitbewertet.

Elektroflugmodelle F5

Für die Elektro-Pylonracer **F5D** hatte Deutschland das Reglement für Start und Rennverlauf überarbeitet; das kam gut an und wurde ohne Gegenstimme verabschiedet. Nicht so einfach hatte es die vom Unterausschuss neu vorgeschlagene **F5N**-Elektroseglerklasse für Einsteiger – dass diese nur bis zu 250 Watt-min Energie zur Verfügung haben soll (gegen beispielsweise 1750 Watt-min bei F5B) genügte dem Plenum nicht. Der Unterausschuss selber hatte sich entschieden, über die unterschiedlichen Seglerklassen nachzudenken; der deutsche Experte Norbert Hübner gehört dieser Arbeitsgruppe an.

Promotion-Klassen F6

Die Klassen, die z.B. bei World Air Games geflogen werden, sind teilweise so definiert, dass sie nicht mit den Weltmeisterschaftsklassen harmonieren. Das CIAM-Plenum hält das grundsätzlich für eine mäßig gute Idee. Konsequenterweise wurde ein Vorschlag abgelehnt, dass Kunstflugmodelle zunächst 6,5 kg, dann sogar 20 kg (!) schwer sein dürfen – F3A wiegen bis zu 5 kg. Auch der Vorschlag für ein Luftrennen von zwei Kunstflugmodellen im Parallelflug ging zurück an die Arbeitsgruppe. – Für 2011 werden keine neuen Klassen benötigt; aller Voraussicht nach gibt es keine World Air Games. Einen besseren und klareren Qualifizierungsmodus hat das Plenum aber schon mal durchgewinkt.

Aerostats F7

Der Unterausschuss hatte nicht zuletzt dank der Initiative des deutschen Experten Johannes Eissing die neue Klasse **F7B** vorgeschlagen: Luftschiffrennen. Die Luftschiffe können verschiedener Größe sein, und ihren Auftrieb aus bis zu 5 kg Gas oder aus erhitzter Luft gewinnen; in Relation zur Größe gibt es Faktoren für Zeit oder Strecke. – Der ausgereifte Vorschlag fand großen Anklang; CIAM-Präsident Skinner forderte die Delegierten auf, in ihren nationalen Organisationen das Interesse an diesem Klassenangebot zu wecken.

Raketen SM

Wie alle überkommene Teile des Sporting Code müssen auch die 57 Seiten des Raketensports von Zeit zu Zeit bereinigt werden. Etliche Vorschläge hatten das zum Ziel, nachdem der größte Entwicklungsschritt der letzten Jahre - die elektronische Höhenmessung - 2010 zum ersten Mal bei einer WM eingesetzt werden kann. Neu für 2011 ist eine Bewertungskategorie in den Scale-Klassen: RC-gesteuerte Rückkehr von Space Shuttles im Gleitflug. Das wird die dringend nötige, zweite RC-Klasse der Raketen, ein Modellsport, der noch (zu) sehr von traditionellen osteuropäischen Vorstellungen dominiert wird.

Gerhard Wöbbeking

Welt- und Europameisterschaften 2011 + 2012

WM 2011

F1A, F1B, F1C Senioren in Argentinien
 F1E Junioren und Senioren in Serbien
 F3A in USA
 F3B in China
 F3C in Italien
 F3D in Australien
 F3K in Schweden

EM 2011

F1A, F1B, F1P Junioren in Slowenien
 F1D Junioren und Senioren Serbien
 F2A, F2B, F2C und F2D Junioren und Senioren in Polen
 F3J Junioren und Senioren in Slowenien
 F4C in Rumänien
 Raketenmodelle Junioren und Senioren in Rumänien

WM 2012

F1A, F1B, F1P Junioren in Rumänien
F1D Junioren und Senioren in Serbien
F2A, F2B, F2C, F2D Junioren und Senioren in Bulgarien
F3J Junioren und Senioren in Südafrika
F4C in Spanien
F5B und F5D in Rumänien
Raketenmodelle Junioren und Senioren in der Slowakei

EM 2012

F1A, F1B, F1C Senioren in Italien
F1E Junioren und Senioren in Rumänien
F3A in Frankreich
F3K in Frankreich

Fotos

- 1
Morgendliches Treffen vorm Olympischen Museum. Rechts vorne CIAM President Bob Skinner.
- 2
Fesselflug-Experten: Vernon Hunt und Peter Halman (beide GBR) mit Richard Kornmeier und seinem Vater.
- 3
Richards Kornmeiers F2B-Modell sorgte für Aufsehen: Zoran Lulic (CRO), Wilhelm Kamp (AUT) und Bob Skinner (RSA) – von links
- 4
Richard Kornmeier, F2B World Cup-Sieger 2009, erhält Medaille, Urkunde und Pokal (vorn) aus den Händen von CIAM President Bob Skinner und CIAM Sekretary Massimo Semoli (links).
- 5
Glückwünsche für F3J World Cup-Sieger Philipp Kolb



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5