

Teammanager-Bericht F1A+B+C Simeria EM 2024

1. Teilnehmer CH Team

Die Schweizer Nationalmannschaft konnte zwei 3-er Teams F1A/ F1B mit sehr erfahrenen Piloten für die Europameisterschaft in Simeria in Rumänien vom 23.-27. Juli 2024 melden. Es starteten:

1.1.Dienstag, 23. Juli 2024 Kategorie F1A:

Für die Schweiz starteten:

- Lauri Malila (amtierender Weltmeister in F1A 2023)
- Dominik Andrist (amtierender Schweizermeister F1A 2023)
- Christian Andrist (Vize-Schweizermeister F1A 2023)

Insgesamt starteten 84 Teilnehmende aus 27 Staaten, darunter 8 Frauen. Die Schweizer konnten alle Runden mit Max absolvieren, ausser der Runde 5, bei der das Modell von Lauri Malila (Rang 42) in thermischen Bedingungen nur 140 Sekunden erreichte. In dieser Runde erreichten 67 Teilnehmer ein Max. Insgesamt erreichten 25 Teilnehmer alle 7 Runden mit Max. Es gab drei Stechen, zwei am Dienstagabend 23.7. 2024:

- 25 Teilnehmer, Zeit 8 Minuten, 23 Teilnehmer erreichten 8 Minuten, Dominik Andrist verlor hier sein Modell (21. Rang).
- Im zweiten Stechen am Abend erreichten von den 23 Teilnehmern vier die verlangten 10 Minuten, darunter Christian Andrist.
- Im 3. Stechen mit 12 Minuten Flugzeit am Mittwochmorgen 24. Juli 2024 erreichte Bostjan Bagari (SLO) 542 Sekunden/ Dieter Sauter (GER) 513 Sekunden/ **Christian Andrist (SUI) 500 Sekunden**/ Mikko Sivonen (FIN) 438 Sekunden

Damit errang Christian Andrist die Bronzemedaille. Das CH-Team klassierte sich auf dem 3. Platz.

1.2.Mittwoch, 24. Juli 2024 Kategorie F1B:

Für die Schweiz starteten:

- Christian Andrist (amtierender Schweizermeister 2022 – 2023 keine SM)
- Dominik Andrist (Vize-CH-Meister 2022 und 3. WM 2023)
- Alfred Andrist (3. CH-Meisterschaft 2022)

Insgesamt starteten 69 Teilnehmende aus 25 Staaten, darunter 6 Frauen. Alle CH-Piloten flogen Max und erreichten das 1. Stechen:

- 34 von 69 PilotInnen im Stechen 19 erreichten die 6 Minuten. Alfred Andrist erreichte 272 Sekunden (31. Platz). Damit waren 2 CH-Piloten im 2. Stechen.
- Im 2. Stechen war die Flugzeit 10 Minuten. Das erreichten 7 Piloten. Dominik Andrist erreichte 480 Sekunden (9. Platz), Christian Andrist erreichte 260 Sekunden (15. Platz).

Das Team erreichte den guten 4. Platz mit 55 Rangpunkten (RP), hinter Sieger Polen 16 RP/ 2. Rumänien 40 RP (eine Frau) und 3. Deutschland 47 RP.

1.3.Donnerstag, 25. Juli 2024 Kategorie F1C:

In der Kategorie F1C (Segler mit Verbrennungsmotor) startete **kein Schweizer Teilnehmer**. Diese Kategorie wird nur noch vom Schweizer Modellflieger Peter Maurer geflogen.

Insgesamt starteten 38 Teilnehmende aus 15 Staaten, darunter 2 Frauen.

2. Veranstalter/ Wettbewerbsort:

Simeria/ Rumänien: Ein Hochplateau in der Provinz Hunedoara (Banat) mit einem zentralen Grasteil, abgeernteten Weizenfeldern, sehr grossen Mais- und Sonnenblumenfeldern, sehr grossen und tiefen Hecken. Wenn die Modelle im Stechen weit flogen, konnten sie die Eisenbahnanlagen von Simeria und das Dorf erreichen. Dies gab verschiedentlich Probleme aller Art.

3. Training/ Vorbereitung/ Anreise/ Unterkunft/ Verpflegung:

3.1.Training

Das Training war eingeschränkt durch das schlechte Wetter und die verspätete Vegetation infolge des nassen Wetters. Für Lauri Malila wurden im Gürbetal durch den Teammanager freie Flächen

ausgespäht, auf denen er 3-mal ab frühem Samstagmorgen trainierte. Der Team-manager war da anwesend und machte den Kontakt mit den Bauern. Die Anfrage für die Benutzung des Waffenplatzes Bière ist noch offen. Das dauert leider etwas lange, wird aber weiterverfolgt. Die Piloten von Andrists trainierten individuell im Gürbetal, das nahe von den Wohnorten liegt.

3.2.Vorbereitung/ Anmeldung

Da der TM neu ist und noch nie an einer EM/ WM im Freiflug war, hat er sich auf seine Erfahrung mit den Solarmobilrennen abgestützt. Ich habe 3 Briefing Book's produziert. Dieses war für mich sehr hilfreich (alle Infos und Reglemente «auf Mann»). Im Vorfeld habe ich die Bereiche «Mentaltraining» und «Essen und Trinken» mit Fachleuten vertieft. Im Bereich «Mentaltraining» habe ich zuhanden der Piloten eine Info mit Büchern zum Thema und Empfehlungen verschickt. Bei der Verpflegung habe ich mich von einem ex-Zehnkämpfer-Nationalmannschafts Athleten orientieren lassen. Die Infos sind im Briefing Book. Dazu habe ich genügend entsprechende Verpflegung und Getränke mitgenommen. Da die Piloten sich auch organisiert haben, hatte wir genügend Verpflegung für den Wettkampf.

3.3. Anreise

Lauri Malila flog von Genf über München nach Timiosara/ ROU. Durch den Ausfall von Flügen europaweit, erreichte er Simeria erst am Samstag. Andrists und TM Muntwyler reisten Freitag/ Samstag zusammen mit zwei Autos per Nacht-Autozug über Wien nach Simeria. Sie hatten Material von Lauri Malila dabei.

3.4.Verpflegung

Die Verpflegung war wie erwartet ein Knackpunkt. Wenn man vor 6 Uhr abfährt, ist das Hotelfrühstück noch nicht bereit. Hier haben sich Ovo-Sport als Getränke und DarVida als Frühstück bewährt.

Wenn man gegen 22.00 zurückkommt, sind auch die Restaurants zu. Hier hat uns der «Food-Corner» des lokalen sehr grossen Einkaufszentrums «gerettet». Hier konnten wir noch kurz vor 22.00 Uhr verpflegen. Sowsas findet man nicht immer. Da muss man am Vortag eine gute und schnelle Lösung finden.

3.5.Unterkunft/ Schlafen

Wir haben die gleiche Unterkunft wie die D-NM gewählt. Diese war etwa 15 Minuten vom Fluggelände entfernt in Deva (grössere Stadt neben Simeria). Das war in verschiedener Hinsicht eine sehr gute Wahl und empfiehlt sich auch für die Zukunft. Wir konnten verschiedentlich auf persönliche Kontakte und Hilfe aus der D-NM zurückgreifen. Wir haben uns u.a. mit Militärschokoladen etc. revanchiert.

Wenn das F1A Fly-off um 20.45 ist und der Start F1B am Morgen auf 7.00 Uhr gelegt ist, kriegen die Piloten ein Schlafdefizit. Dies muss vermieden werden, da hier die Leistung sinkt.

4. Weltcup F1A Samstag, 20. Juli 2024:

Lauri Malila konnte nicht teilnehmen infolge Flugverzögerung.

5. Weltcup F1B Sonntag, 21. Juli 2024:

Christian und Dominik Andrist starteten am Weltcup brachen diesen aber nach einigen Flügen ab, als je ein Modell in einer sehr hohen und sehr tiefen Buschreihe landeten. Zum Testen der Modelle etc. war das aber sehr nützlich. Die Bergung war kompliziert und zeitraubend, konnte aber ohne Schäden an den Modellen abgeschlossen werden. – Das Startgeld von 50€ ist höher als im Gürbe-Cup in der Schweiz. Bieten tut der Veranstalter dafür nur das absolute Minimum.

6. Montag, 22. Juli 2024: Technische Abnahme

Die technische Abnahme der Modelle F1A und F1B erfolgte für die Schweiz um 12.00 und verlief problemlos. Es lohnt sich da, die Piloten mit Helfern zu unterstützen, damit alles gut abläuft und nichts kaputt geht. Am Abend war die Eröffnung im Fussball-Stadion von Simeria (etwa wie der FC Bümpliz), welche ordentlich war. Um 20.00 Uhr war das Teammanager-Meeting. Die Suche der Lokalität war etwas speziell.

7. Modelle

Die CH-Piloten haben konkurrenzfähige Modelle. Bei neuen Modellen wäre es wünschenswert, diese noch mehr vor dem Anlass einzufliegen.

7.1. Piloten - Mitbewerber

Die Konkurrenz gerade aus den Oststaaten Europas, aber auch aus Deutschland und Frankreich ist gross. Das FF CH-Team hat mit seinen nur 5 Personen ein Maximum erreicht.

7.2. Startverfahren/ Flüge/ Rückholen

Das F1A Startverfahren, dass ein mitlaufender Co-Pilot, die «workload» des Piloten mindert scheint eine CH-Spezialität zu sein. Dies bedingt mehr Arbeit für die Piloten, scheint mir aber eine grosse Stärke von uns zu sein.

Bei den F1B Modellen waren wir oft etwas riskant unterwegs. Wir hatten keine oder kaum Reservegummi-Stränge und Ersatzmodelle parat. Dies auch aus Gründen mangelnder Kapazität. Wir hatten 2 Piloten, die im Stress die Propeller vergassen und sie dann im Spurt holten. Der Einsatz von Checklisten, wie das in der Aviatik allgemein gebräuchlich ist, sollte zumindest für fly-offs erwogen werden.– Beide Piloten sind in der Zeit gestartet.

Das Rückholen und Bergen der Modelle hat uns stark gefordert. Im F1B hat Lauri Malila viele Modelle zurückgeholt. Das war sehr hilfreich.

8. Siegerehrung/ Organisatorisches

8.1. Siegerehrung

Die Siegerehrung erfolgt in einem Komplex für Heiratszeremonien. Damit war der Rahmen in professioneller Umgebung. Das Rahmenprogramm, die Verpflegung etc. war sehr gut und im Rahmen des Preises. Einige Pokale und Medaillen waren nicht bereit und werden nachgeschickt. – Die Siegerehrung war ein Höhepunkt der EM 2024 von Seiten des Organizers.

8.2. Organisation/ Veranstalter

Die Organisation war für einen solch grossen und wichtigen Anlass erstaunlich unprofessionell. Es hatte nur sehr wenig kompetentes Personal auf dem Platz. Es wurde viel herumgeschrien und improvisiert. Es waren relativ viele Zeitmesser im Einsatz. Sie haben sachgerecht agiert. Bei den Fly-offs fehlte aber die nötige Anzahl an Zeitmessern und ihre Ausrüstung (u.a. Feldstecher mit Stativ) entsprach oft nicht dem Reglement.

Bulletin 1+2 erreichten uns beizeiten. Bulletin 3 erhielten wir statt am 15.6. am Teammanager - Meeting am Montagabend.

Die Organisation des Teammanager Meeting war nicht sehr professionell und etwas chaotisch. Immerhin wurde dort entschieden ein What's app Gruppe «Teammanager» aufzubauen. Diese war ab Dienstag schon operativ und entpuppte sich als zentraler Kommunikationskanal für Infos von der Organisation zu den TMs. Dazu wurden Teammanager Meeting einberufen, auf denen die kritischen Punkte beschlossen und entschieden wurden. Dies bewährte sich.

8.3. Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur war dem Anlass «Europameisterschaft» nicht angemessen. Es waren viele Ressorts eines solchen Anlasses nicht besetzt. Die Wettbewerbsleitung war mit der Jury vermischt. Bei der Jury hatte es zudem Mitglieder, bei denen Familienmitglieder als Wettbewerber teilnahmen und die dann beim «Wedeln» aktiv waren. Hier sollte von der CIAM eine «Best practice» Empfehlung gemacht werden.

Dies gilt auch für das Layout des Anlasses, also Aufbau Startlinien für die diversen Windrichtungen, Verpflegung, Info, Parkplätze etc. Es wurde durchs Band wegen improvisiert, etwas, was uns Schweizern in so einem Fall ziemlich fremd ist.

Der Wettbewerbsleiter und auch der CIAM-Vertreter waren nicht sicherheitsbewusst. Das Fliegen bei Gewittern mit Blitzen ist unverantwortlich. Dies umso mehr als der britische Teammanager am Meeting am Montagabend explizit von Gewittern am Mittwochnachmittag gewarnt hat.

Das Layout der F1C Veranstaltung war im 2. Teil inakzeptabel. Die Distanzen der Startlinien waren weit unter 10 m. Die Autos der Teilnehmenden, die Vorbereitungs- und Startflächen waren dicht aufeinander. Das ist ein «desaster - waiting to happen» und kann dem Freiflug schwer schaden. Für die Verantwortlichen kann das rechtliche Konsequenzen haben. Hier muss die CIAM-Vorgaben machen. Es muss wohl einige Monate vor dem Anlass eine Platzbegehung gemacht werden, bei der die Pläne und Szenarien überprüft und abgenommen werden. Bei der Höhe der Startgebühren muss das Finanziell drinliegen.

8.4. Zeitmessung/ Resultatdienst

Die Zeitmessung und der Resultatdienst waren der Aufgabe nicht angemessen. Hier sollte die CIAM eine Software erstellen und gratis zur Verfügung stellen. Die Segelflieger verwenden weltweit mit «Soaring Spot» eine solche Software. Diese ist sicher viel komplizierter als im Freiflug.

8.5. Wettkampfgelände/ Wetterdienst

Da ich «Newcomer» bin, masse ich mir kein detailliertes Urteil über das Wettkampfgelände an. Aber bei den verschiedenen Winden, die der Organisator oft falsch voraussagte, müsste man flexibler sein in der Aufgabengestaltung. Hätten wir im F1A+B stärkere Winde gehabt, hätte das CH-Team seine Modelle nicht mehr in der Zeit zurückholen können. Aviatische Veranstaltungen hängen stark vom Wetter ab. Hier sollte der Veranstalter einen Spezialisten beiziehen, wenn ihm das Wissen fehlt. Ich habe die App gesehen, die der Wettbewerbsleiter benutzte. Sie war absolut nicht adäquat. Mit einem Wetterdienst mit Wetterradar wäre schon viel gewonnen. Da ist viel «Luft nach oben».

8.6. Umfeld etc.

Eine EM ist auch immer eine Chance für Werbung für den Freiflug. Es gab weder Infos für Zuschauer – es gab auch keine. Medienleute gab es wohl, aber einen Medienverantwortlichen wohl nicht. Die Ausschilderungen waren so gut wie nicht vorhanden.

9. Ausblick FF CH-Team und Umfeld Freiflug

9.1. CH-Team

Alfred Andrist hat in den vergangenen Jahren ein sehr kompetitives Team in F1A+B ge-schaffen. Dass zwei Piloten seine Söhne sind und er auch fliegt, erleichtert dies natürlich. Die Integration des Spitzenpiloten Lauri Malila ins Team ist sehr gut. Das CH-Team hat einen konstruktiven und kollegialen Umgang miteinander.

Nun kann man nicht immer nur Veranstalter kritisieren und selbst nichts machen. Die Organisation des Gürbe Weltcups, ist da ein erster Beitrag der CH FF-Szene. Für einen weit grösseren Anlass ist das Gürbetal wohl zu klein. Vielleicht wäre eine Junioren-EM/ WM eine Variante. Dies muss aber sehr sorgfältig erwogen werden. Wohl erst nach einigen Gürbe-Cups? Es wird sich lohnen, den Schwerpunkt der CH-NM auf die F1A- und F1B - Piloten zu legen. Wir haben ein «windows of opportunity» mit 4 sehr kompetitiven F1A Piloten und 3-4 kompetitiven F1B Piloten. Dies gilt es zu nutzen und die Piloten so gut wie möglich zu unterstützen. Dies würde bedingen mehr Helfer mitzunehmen, um so die Piloten zu entlasten beim Rückholen der Modelle. Hier ist auch ein Feedback der Piloten gefragt. Ich werde das einfordern. Auch eine bessere Überwachung im Stechen von «gefährdeten Piloten» wäre nützlich. Die Flugzeit des F1B EM Siegers gibt doch etwas Rätsel auf...

Die ab 2025 neue Kategorie F1Q werden wir wohl nicht mit einem Team belegen können.

9.2. Wettbewerbsmodus

Verschiedentlich wurde der Wettbewerbsmodus mit der enormen Leistungsfähigkeit der Modelle kritisiert. Die Sichtbarkeit der Modelle kommt auch mit Flashern an die Grenze. Von GER und HUN ist angekündigt bei der CIAM-Eingaben zu machen. Dies wurde auch im CH-Team diskutiert. Das Prinzip könnte sein, die Steigenergie zu verringern. Dies würde den technischen Fortschritt nicht hemmen. Das könnte z.B. sein:

F1A: 45 m Leinenlänge (-10% Energie)

F1B: 25 Gramm Gummi (-16,33% Energie)

F1C: Motorlaufzeit z.B. 4 Sekunden

F1Q: 2 Joule/ Gramm Flugzeuggewicht (-33,33% Energie)

Damit könnte bei allen Klassen die enorme Leistungsfähigkeit eingegrenzt werden. **Ich empfehle der FF-Kommission dies zu diskutieren.**

10. Verdankungen/ Schlusswort TM und Ausblick

10.1. Verdankungen

Der Erfolg an der FF EM 2024 in Simeria war möglich dank dem Effort vieler Beteiligter und auch Unbeteiligter:

- Den Piloten, die viele Ressourcen in den Sport stecken.
- Den Familien, die den Piloten den nötigen Freiraum für den Sport geben.
- Der MV Bern und MG Breitenbach, bei denen wir Mitglieder sind.
- Dem Schweizerischen Modellflugverband SMV und seinen Mitgliedern.
- Der Freiflug-Kommission und den CH Freifliegern mit denen wir an diversen Anlässen zusammenfliegen.
- Den Bauern des Gürbetal, bei denen wir mehrheitlich trainieren

10.2. Einsatz Team Manager

Der Einsatz als Teammanager hat mir sehr gefallen. Der Flugbetrieb war rege und interessant. Zwar war die Organisation nicht auf dem von mir erwarteten Niveau. Einige Basics in Rumänisch erwiesen sich erwartungsgemäss als nützlich. So wollte ein Zeitmesser einen 10 Minuten «Max-Flug» mit 500 Sekunden eintragen.

Das Wetter, das Gelände und das Befahren des Geländes sorgten für zusätzliche Herausforderungen. Solche Faktoren gilt es auszublenden, wenn man Topleistungen erbringen will. Das ist dem CH FF-Team gut gelungen.

10.3. Ausblick:

Ganz nach dem Motto: «Nach dem Wettkampf ist vor dem Wettkampf» blicke ich mit Interesse auf den weiteren Verlauf der Saison 2024. Diese war in der Schweiz vor allem verregnet und von der Vegetation her schwierig.

International gilt es den Blick auf die WM 2025 zu richten. Diese ist in Salonta (RU). Damit können wir die Rumänisch Kenntnisse weiter vertiefen. Es gilt nun, zu überprüfen, wo und wie wir unsere Piloten im Rahmen des Möglichen noch besser unterstützen können für die WM 2025.



Foto links: Alfred Andrist/ TM Urs Muntwyler/ Dominik Andrist/ Christian Andrist/ Lauri Malila

Foto mitte: Die drei F1A Piloten Lauri Malila/ Christian Andrist/ Dominik Andrist (von links nach rechts) – 3. Platz Teamwertung F1A

Foto rechts: Christian Andrist 3. Platz F1A

Bern, 30. Juli 2024