

F5J WM 2023 in Dupnitsa

Aus der Sicht des Teammanagers

Mit 5 Piloten fuhren und flogen die Mitglieder der Schweizer Nationalmannschaft nach Dupnitsa. Drei Autos mit Fliegern und Werkzeug vollgepackt per Land und Wasser (Fähre von Italien nach Griechenland), der Rest per Flugzeug über Sofia, etwas schneller und entspannter. Hier eine Zusammenfassung des Erlebten.

Die beiden Junioren Alain Schad, der «Routinier», und Flavio Meier haben sich tapfer geschlagen. Für Flavio war es der erste Grossanlass. Leider konnte er aus beruflichen Gründen den Vorwettbewerb nicht bestreiten. Dies stellte sich am ersten Wettbewerbstag als ein Nachteil heraus. Ein Kaltstart für den er mit einer 300-Punkte Strafe bis zum Schluss "bezahlen" musste. Der Schachzug, das fehlende 3. Modell durch ein vom Teammanager geliehenes Modell (gleicher Typ) bei der Modellregistrierung als "Ersatzteillager" zu zertifizieren, hat sich voll ausgezahlt. Nach einem Zwischenfall mit dem Stuhl eines Zeitnehmers..., war das schwere Modell so beschädigt, dass eine schnelle Reparatur zwischen den Durchgängen nicht möglich war. So, kam das Ersatzteillager zu seinem Ernsteinsatz. Dass damit auch eine anders konfigurierte Fernsteuerung benutzt werden musste, hat den jungen Piloten nicht überfordert. An diesem Tag stellte sich ebenfalls heraus, dass sein aufballastierter Sturm-Flieger auch nach 30 Sekunden Vollgas nur gerade auf knapp 150m steigen konnte, obwohl die Verhältnisse 200m erfordert hätten... Die F5B Cracks im Team hatten dann auch sofort eine Lösung parat: 4S statt 3S und ein etwas kleinerer Propeller, damit war die Steigleistung dieses Modells kein Thema mehr. Danach ging es für Flavio auch im Klassement nur noch aufwärts.

Alain seinerseits hatte sich noch vor der WM einen Orca als Sturmflieger zusammengebaut. Ein kluger Schachzug für die ersten Durchgänge, trotz etwas kurzer Angewöhnungszeit. Dass Alain, nach seinen guten Resultaten in den letzten Wettbewerben auch in Richtung Fly-Off geschaut hat war ihm anzumerken. Gewissenhaft vorbereitet und konzentriert ging er jeweils an' s Werk. Leider gab es für ihn am dritten Tag nicht viel zu lachen. Nach 2 misslungenen Flügen musste er sich vom 12. Zwischenrang verabschieden... Am letzten Tag war dann nur noch Schadenbegrenzung angesagt. Aber Alain hat dann seine Moral und sein Lachen wiedergefunden. Trotz dem Abschneiden unter den (eigenen) Erwartungen konnte er viele positive Erfahrungen mitnehmen. Mit ihm wird noch zu rechnen sein.

Mit den Junioren haben Thomas Wäckerlin und ich das Coaching aufgeteilt: Alain wurde ausschliesslich von Thomas gecoacht und Flavio meistens von mir. Thomas schlüpfte dann jeweils in die Rolle des Teammanagers. Da die Durchgänge der Junioren und Senioren jeweils an anderen Halbtagen stattfanden bedeutete dies keinen zusätzlichen Stress. An einer WM steht mit dem Teammanager eine zusätzliche Person im Startkorridor und kann an der Diskussion unmittelbar vor dem Start und in den ersten Flugminuten, bevor der Pilot und sein Helfer zum Landepunkt marschieren, noch Hinweise geben. Etwas, was auch geübt sein will. Es sollte auch klar abgesprochen sein, wer mit dem Piloten kommuniziert. Wir haben mit den Junioren zwischen den Einsätzen jeweils auch die anderen Runden angeschaut und die verschiedenen Taktiken besprochen. Besonders das "Auswählen" eines Fliegers aus der fliegenden Gruppe und das Verfolgen bis zum Schluss hat sich als lehrreich herausgestellt. Gerade bei den Junioren kam es auch häufig zu Gruppenbildung. Sobald sich ein paar Flieger in einer Region "versammelt" hatten, gesellten sich andere hinzu. Dadurch, dass ein gewisser Luftraum von mehreren Flugzeugen abgesucht wird, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass einer etwas findet und dies den anderen anzeigt. Die Kollisionsgefahr steigt dadurch natürlich auch... Ein absondern oder eine alternative Variante muss gut überlegt sein und wenn dann auch konsequent durchgezogen werden mit dem damit verbundenen Risiko. An einer WM mit 12 Durchgängen und nur einem Streichresultat sind "Fehlentscheide" oder ein bisschen zu viel Mut schlecht wieder gutzumachen...

Bei den Senioren waren die Helferpositionen auch klar abgesteckt: Thomas Wäckerlin mit Helfer Alain, Thierry Ruef mit Thomas als Helfer und Pierre Maquelin mit Francois Bommotet. Thomas startete mit einem Nuller

(über 75m)... Wer Thomas kennt, hat ihn schon manchen Wettbewerb mit einem Streichresultat anfangen sehen. Nicht der ideale Start wenn man ab dem 2. Start schon eine Aufholjagd starten muss aber Thomas hat das Zeug dazu... Als dann im 3. Flug das im Wind wehende Namensschild den Landemodus (mit Motor aus) auf 3m Höhe aktivierte und der Flug nur einige Sekunden dauerte war dann aber für ihn die WM eigentlich schon gelaufen... Fly-Off Traum: Adieu !

Thierry Ruff hat sich gewissenhaft vorbereitet und war mit seinen Ultimas nicht alleine auf weiter Flur. Ein Argentinier sollte sich mit diesem Modell sogar für die Fly-Offs qualifizieren. Thierry hatte nebst den windigen Verhältnissen auch etwas mit seiner Konstanz zu kämpfen. Bei ihm wird es dann auch schnell einmal hektisch, Thierry-like halt. Was bei kleineren Wettbewerben mit nur 4, 5 oder 6 Durchgängen und einem Streichresultat geht, muss bei 14 Durchgängen auf WM Niveau nicht unbedingt funktionieren.

Pierre Maquelin hat sich bis zum 7. Durchgang tapfer im Mittelfeld gehalten, dann schlug das Schicksal aber brutal zu. Bei einer Kollision wurde sein Modell beschädigt, was schon schlimm genug ist. Der Re-flight wurde dann aber zum Desaster: Bei starkem Wind (>10m/s) war hohes steigen gegen den Wind angesagt. Schon während dem Steigflug meinte er Mühe mit der Sichtbarkeit des Modells zu haben. Nach dem Abschalten des Motors versuchte er offenbar mit etwas zu viel nachdrücken einem aufsteigen entgegenzuwirken und er verlor den Sichtkontakt. Obwohl Francois und ich auch verzweifelt den Himmel abgesucht haben konnten wir alle 3 den Flieger nicht sehen bis die Telemetrie einen Signalverlust meldete: da war das Modell schon einen halben Meter unter der Erde... Ein Unglück kommt selten alleine: Beim letzten Flug am 4. Tag fing das Seitenruder im Steigflug an zu flattern und hat sich aus der Befestigung gelöst. Ohne jegliche vertikale Stabilisierung war das Modell danach nicht mehr kontrollierbar und schlug nach ca. 20 Sekunden auf. Verständlich, dass Pierre die letzten 2 Durchgänge ausgelassen hat...

Pleiten, Pech und Pannen könnte man sagen. Trotz allem war die Stimmung im Team gut. Auch die Kommunikation war trotz der 2 Sprachen, denen nicht jeder mächtig war, kein Thema. Müde und um einige Erfahrungen reicher sind wir schliesslich wieder in die Schweiz gereist. Die starke Wind, vor dem wir uns im Vorfeld so gefürchtet hatten, hat das seine dazu beigetragen. Hätten wir uns besser vorbereiten können...? Wenn man nur auf das Resultat schaut, ja vielleicht. «Dupnitsa-Verhältnisse» hat man nicht oft. Selbst im Vorwettbewerb, keine Spur von Wind. An der SM in Buttikon waren die Verhältnisse, am Nachmittag und im Fly-Off, in etwa vergleichbar. Jeder Pilot hatte an der WM auch ein Modell dabei, welches auf 2kg oder mehr auf-ballastierbar war...

Von dieser WM wird man noch eine Weile sprechen. Wir waren dabei, wir haben es erlebt !

Was gab sonst noch zu reden...?

Das mysteriöse Modell von Arijan Hucaljuk: Höhenleitwerk mit negativer V-Form, erinnert an eine Phantom F4... Könnte beim Landen im hohen Gras etwas problematisch sein. blieb aber sehr unauffällig. Die wahrscheinlichste Idee dahinter: durch die leichte V-Form liegt jeweils nur ein Teil des Höhenruders im Abwind vom Flügel... oder ?

Mit leichtem Modell am Start im Fly-Off und der Wind frischt auf... Anne Jenzer kriegt Panik und steigt auf 350m Höhe... Der Höhenpenalty bringt den Flug auf -180 Punkte, was grosszügig auf 0 aufgerundet wird.

Die Franzosen: Haben fast alles richtig gemacht und stellen die Weltmeister bei den Damen, Senioren und den Junioren. Einzig für's Team reichts nicht.

«Power-Circling», d.h. das schnelle Beschleunigen im Kreisflug vor dem Ende der 30 Sekunden wird generell als gefährlich angesehen. Bei der Diskussion der Team-Manager gehen aber die Meinungen, darüber wie dies unterbunden werden sollte, stark auseinander. Das «Anti-Zoom» Fenster von 10 Sekunden auf 15 Sekunden ausdehnen oder die Leistung begrenzen... keine Lösung hat nur Vorteile. Die Diskussion geht weiter...

F5J Championnats du monde 2023 à Dupnitsa

Du point de vue du chef d'équipe

Avec 5 pilotes, l'équipe nationale suisse s'est déplacé à Dupnitsa en Bulgarie. Trois voitures remplies d'avions et d'outils par terre et par eau (ferry de l'Italie à la Grèce), le reste par avion via Sofia, un peu plus rapide et plus détendu. Voici une analyse.

Les juniors Alain Schad et Flavio Meier se sont plutôt bien débrouillés. Le fait que Flavio n'ait pas pu participer à la compétition préliminaire pour des raisons professionnelles est devenu évident le premier jour de la compétition. Un départ à froid pour lequel il a dû « payer » avec une pénalité de 300 points jusqu'à la fin. La décision de certifier un 3ème modèle en tant qu'«entrepôt de pièces de rechange » avec un modèle emprunté au chef d'équipe (même type) lors de l'enregistrement du modèle a porté ses fruits. Après un incident avec la chaise du chronométrateur..., le modèle lourd a été tellement endommagé qu'une réparation rapide entre les manches n'a pas été possible. Ainsi, « l'entrepôt » s'est transformé en modèle de remplacement... Le fait qu'une télécommande configurée différemment ait dû être utilisée n'a pas choqué Flavio. Ce jour-là, il s'est également avéré que même après 30 secondes de plein régime, son avion ballasté ne pouvait monter qu'à un peu moins de 150 m, alors que les conditions auraient nécessité 200 m... Les « Pro » du F5B dans l'équipe avaient immédiatement une solution prête: 4S au lieu de 3S et une hélice légèrement plus petite, et les performances de ce modèle n'étaient plus un problème. Après cela, Flavio n'a fait que remonter aussi au classement .

Alain, pour sa part, avait monté un Orca comme modèle pour « la tempête » avant la Coupe du monde. Une décision intelligente pour les premiers tours, malgré une période d'adaptation un peu courte. On a remarqué qu'Alain, après ses bons résultats dans les dernières compétitions, regardait aussi dans la direction du fly-off. Consciencieusement préparé et concentré, il s'est mis au travail. Malheureusement, il n'y avait pas grand-chose à rire pour Alain le troisième jour. Après 2 vols ratés, il a dû dire au revoir au 12ème rang intermédiaire... Le dernier jour, il ne restait plus qu'à limiter les dégâts. Mais Alain retrouve alors la morale et son rire. Malgré la performance en deçà de (ses) attentes, il a pu emporter de nombreuses expériences positives avec lui. Il sera toujours une force avec laquelle il faudra compter.

Thomas et moi avons partagé le coaching des juniors : Alain était principalement coaché par Thomas et Flavio par moi. Thomas s'est ensuite glissé dans le rôle de chef d'équipe. Étant donné que les manches des juniors et des seniors se déroulaient sur des demi-journées différentes, cela ne signifiait pas de stress supplémentaire. Lors d'un championnat du monde, il y a une personne supplémentaire dans le couloir de décollage et le chef d'équipe et peut donner son avis sur la discussion immédiatement avant le décollage et dans les premières minutes du vol avant que le pilote et son assistant ne marchent vers le point d'atterrissage. Quelque chose qui doit également être pratiqué. Il faut aussi s'entendre clairement sur la personne qui communique avec le pilote. Nous avons également regardé les autres manches avec les juniors entre les manches et discuté des différentes tactiques. En particulier, la « sélection » d'un avion du groupe volant et son observation jusqu'à la fin s'est avérée instructive. Surtout chez les juniors, il y avait aussi beaucoup de formation de « troupeau ». Dès que quelques avions se « concentrent » dans une région, d'autres les rejoignent. Le fait qu'un certain espace aérien soit « scruté » par plusieurs aéronefs augmente la probabilité que l'un trouve quelque chose et le signale à l'autre. Bien sûr, cela augmente aussi le risque de collision... Une variante en solitaire ou une variante alternative doit être bien envisagée et, si tel est le cas, elle doit être effectuée de manière cohérente avec le risque associé. Dans une Coupe du Monde avec 12 rounds on peut supprimer qu'un seul mauvais résultat, les « mauvaises décisions » ou un peu trop de courage sont difficiles à rattraper...

Pour les seniors, les rôles étaient également clairement définis : Thomas Wäckerlin avec Alain, Thierry Ruef avec Thomas et Pierre Maquelin avec François Bommottet.

Thomas a commencé avec un zéro (plus de 75m)... Quiconque connaît Thomas l'a vu commencer de nombreuses compétitions avec un vol raté. Pas le début idéal si vous êtes déjà obligé de faire une course de rattrapage, mais Thomas a ce qu'il faut... Lorsque, lors du 3ème vol, la plaquette avec son nom, soufflée par le vent, a appuyé sur l'interrupteur du moteur à une hauteur de 3 m et coupé le moteur, la Coupe du Monde était en fait déjà presque terminée pour lui... Fly-Off Dream: Au revoir!

Thierry s'était préparé consciencieusement et avait aussi confiance en ses avions, et il n'était pas seul avec ses Ultimas. Un Argentin s'est qualifié pour les fly-offs avec ce modèle. En plus des conditions venteuses, Thierry a également eu du mal avec sa régularité. Avec lui, les choses deviennent vite mouvementées, c'est Thierry. Ce qui fonctionne dans les petites compétitions avec seulement 4, 5 ou 6 manches avec un résultat à supprimer ne doit pas nécessairement fonctionner avec 14 manches au niveau du Championnat du monde.

Pierre a courageusement tenu bon au milieu du classement jusqu'au 7e tour, mais le destin a ensuite frappé brutalement. Lors d'une collision, son modèle a été endommagé, ce qui est déjà assez grave. Cependant, le revol s'est avéré être un désastre: dans des vents forts (>10 m/s) une montée haute contre le vent a été annoncée. Déjà pendant la montée, il annonçait avoir des problèmes avec la visibilité du modèle. Après avoir coupé le moteur, il a apparemment essayé de garder le nez du modèle bas pour ne pas faire un saut au delà des 200m et il a perdu le contact visuel. Bien que François et moi ayons aussi désespérément cherché le ciel, nous ne pouvions pas repérer l'avion jusqu'à ce que la télémétrie signale une perte de signal: le modèle était déjà à un demi-mètre sous terre... Un malheur vient rarement seul: lors du dernier vol du 4ème jour, la dérive de son modèle a commencé à flutter pendant la montée et s'est détaché de la fixation. Sans aucune stabilisation verticale, le modèle n'était plus contrôlable et a frappé le sol après environ 20 secondes. Il est compréhensible que Pierre ait raté les 2 derniers manches...

Des faillites, de la malchance et des pannes, pourrait-on dire. Malgré tout, l'ambiance dans l'équipe était bonne. La communication n'était pas non plus un problème malgré les 2 langues, que tout le monde ne parlait pas. Fatigués et enrichis de quelques expériences, nous sommes finalement rentrés en Suisse. Le vent fort, dont nous avons si peur à l'avance, y a contribué. On parlera de cette Coupe du Monde pendant un moment.

Aurions-nous pu mieux nous préparer...?

Si vous regardez simplement le résultat, oui, peut-être. Vous n'avez pas souvent des « conditions de Dupnitsa ». Même dans le concours « open » avant les Championnats du monde, il n'y avait pas de vent fort. Au SM de Buttikon, les conditions, étaient plus ou moins comparables dans l'après-midi et au Fly-Off. Les pilotes étaient préparés : avec également un modèle qui pouvait être lesté à 2kg ou plus...

Nous y étions, nous en avons fait l'expérience !

De quoi d'autre à parler...?

Le mystérieux modèle d'Arijan Hucaljuk : stabilisateur horizontal en forme de V négatif, rappelant un Phantom F4... Pourrait être un peu problématique lors de l'atterrissage dans l'herbe haute. Et il est resté très discret.

Avec un modèle léger au départ du vol et le vent se met à souffler... Anne Jenzer panique et grimpe à 350m d'altitude... La pénalité d'altitude porte le vol à -180 points à la fin, ce qui est généreusement arrondi à 0.

Les Français : Ils ont presque tout fait correctement et sont champions du monde dans les catégories féminine, senior et junior. Mais ce n'a pas marché pour l'équipe.

« Power-Circle », c'est-à-dire l'accélération rapide en cercle avant la fin des 30 secondes est généralement considérée comme dangereuse. Dans la discussion des chefs d'équipe, cependant, les opinions sur la façon d'éviter cela diffèrent considérablement. Étendre la fenêtre « Anti-Zoom » de 10 secondes à 15 secondes ou limiter la puissance du moteur... Aucune solution n'a que des avantages. La discussion continue...



Puzt und g'strählet, En tenue de dimanche



Tetris für Fortgeschrittene
Tetris pour des pros.



Strumsicherung für Modelle
Modèle "cloué" au sol



Etnspanntes warten auf den Einsatz
Un moment de détente entre les vols



Nos sunnyboys / Unsere Sunnyboys



Thierry und Thomas vor dem Start



Flavio am Start mit Helfer



Alain am Start mit Helfer



Schichtwechsel am Startpunkt 5
Changement au point de départ 5



Eine Phantom F4 im Einsatz (negatives V auf dem Höhenruder) ?
Ca ressemble au Phantom F4 avec la profondeur en V-négatif...



Teamwork



Der Teamchef bleibt im Sicherheitskorridor zurück...
Le chef d'équipe doit rester dans le couloir de sécurité...



2 Modelle, wer findet das 2. Modell ?

2 modèles, qui trouve le 2eme ?

Auf dem Baum/ sur l'arbre... !

Marco Cantoni