

## Weltmeisterlich: Die Schweizer an der F5B WM in Maricopa, Arizona, USA

Vom 8. Bis 20 November fanden in Maricopa, Arizona die Weltmeisterschaften in der Kategorie F5B statt. Mit einem höchstfreudlichen Resultat aus Schweizer Sicht: Thomas Wäckerlin, MG Rapperswil-Jona und MG Wald ist Weltmeister in der Einzelwertung ! Zusammen mit Marco Cantoni (4. in der Einzelwertung), GAM Dizey, und Remo Frattini (6. In der Einzelwertung), MG Gossau, gibt's auch noch den Weltmeistertitel in der Teamwertung. Nach den guten Resultaten der letzten 2 Jahre in den World Cup Wettbewerben kam dieses Resultat nicht ganz unverhofft (siehe modellflug.ch). Trotzdem war es ein hartes Stück Arbeit und auch das Resultat einer guten Zusammenarbeit im Team. Grosse Meisterschaften haben so ihre eigenen Regeln und manche Überraschungen parat. In diesem Falle hat (fast) alles gepasst.



Die Nationalmannschaft wurde schon Ende 2023 von der Fachkommission Elektroflug bestätigt, so dass die Vorbereitungen entsprechend zeitig getroffen werden konnten. Mit dem Gewinn des World Cups 2023 war Thomas Wäckerlin natürlich der Teamleader, auch Marco Cantoni hat mit seinem 3. Rang im World Cup 2023 aufgezeigt, dass mit ihm zu rechnen ist. Mit Remo Frattini als dritten Piloten, seines Zeichens 2-facher Weltmeister (2010 und 2014) in F5B... für Italien... war die Mannschaft komplett. Remo, im Kanton Zürich aufgewachsen und wohnhaft, hatte vor der Covid-Zeit als Doppelbürger jeweils für Italien an Weltmeisterschaften teilgenommen und konnte die 2 jährige Sperrfrist für den Nationenwechsel im Lockdown "absitzen". Auch wenn so, nach "Papierform", das wohl stärkste Team an die WM fahren sollte, wurde einem nichts auf dem Silbertablett serviert. Durch den späten Termin der WM, aufgrund der zu erwartenden Temperaturen in der Wüste von Phoenix-Maricopa konnte die reguläre F5B Saison ohne gedrängten Terminkalender stattfinden. Thomas und Marco haben alle Eurotour-Wettbewerbe auf dem Podium (siehe Modellflug.ch) abgeschlossen. Für

Remo war es aus beruflichen und privaten Gründen etwas schwieriger genügend "km" unter die Flügel zu kriegen. Mit Andy Lang als Helfer und Propeller-Lieferant hatten wir einen zuverlässigen Helfer im Team, welcher auch bei allen Teamtrainings im Elektroflug "Leistungszentrum" in der Westschweiz teilnahm.



Die Wettbewerbe und Trainings waren wertvoll um verschiedene Kombinationen von Motoren und Propellern zu testen. Hier in Europa kennen wir die Verhältnisse recht gut. Im Gegensatz dazu wollten wir aber für die speziellen atmosphärische Bedingungen in dem USA, trockene und heisse (dachten wir) Luft gewappnet sein.

So flogen wir am 2. September schon nach Los Angeles. Wir wählten einen Direktflug um unseren in Skiboxen verpackten Modellen das "umsteigen" zu ersparen. So hatten wir einen ganzen Tag in LA um uns mit Sightseeing zu akklimatisieren. Danach folgte die 7-stündige Reise per Mietauto durch die wüstenhafte Landschaft nach Maricopa, wo wir uns einem Haus mit 4 Schlafzimmern und 3 Badezimmern einrichteten, unser "Homebase" für knapp 2 Wochen. Wir liessen uns von den Präsidentschaftswahlen nicht in unserer Vorbereitung stören. So hatten wir 3 Tage Zeit unsere Modelle zu testen. Unser Teammanager Jürgen Burghardt hat mit seinem GPS Messsystem den Streckenaufbau kontrolliert und uns beim Training jeweils die B-Linie "gehuppt". So fanden wir schnell unseren Rhythmus. An den Modelleinstellungen mussten wir nicht "schrauben". Die atmosphärischen Bedingungen waren aber schon etwas speziell: kälter als Erwartet (10-20 Grad), stahlblauer Himmel welcher die Modell fast verschluckte (wenig Kontrast), dazu kam noch die Sand-geladenen Luft, welche ab 200m Höhe die Flieger wie hinter einem Vorhang verschwinden liess. Wir führten für den Dauerflug (Thermikflug) das 4-6 Augenprinzip ein: Nebst dem Piloten schauten auch immer 2 Helfer auf den Flieger. Es passierte dann auch öfters, dass ein Helfer nach dem ablesen der Stoppuhr den Flieger nicht mehr sofort finden konnte. So konnte der Pilot sich darauf verlassen, dass er nicht alleine der Flieger suchen musste, wenn er mal im ungünstigen Moment blinzelte... Ein Australier hat einmal während 2 Minuten sein Modell nicht mehr gesehen. Einzig das Vario und der Höhenmesser bestätigte, dass das Modell noch am fliegen war. Nach und nach trafen die anderen Teilnehmer ein und so ging es mit dem Vorwettbewerb im "Eurotour-Stil" los: Ein 2-tägiger Wettbewerb, für alle anwesenden Piloten offen mit 4 Durchgängen um die ganze Wettbewerbsorganisation zu testen. Bei meinen Modellen machten sich Ermüdungserscheinungen bemerkbar: Servogetriebe mit übermässigem Spiel zwangen mich den Rumpf von einem Modell mit dem Flügel eines anderen Modells zu kreuzen. Nichts im Vergleich zu Ken Uejama (Japan), welcher schon im Training 2 Modelle durch Flügelflattern verloren hatte. Die Wetterbedingungen mit wenig Thermik (tief stehende Sonne) und dem Wind aus der "falschen" Richtung (von der B-Linie Richtung A-Linie), sowie die etwas speziellen Sichtverhältnisse liessen keine Rekordverdächtigen Streckenzahlen zu. 50 war die absolute Ausnahme, mit 48/49 war man schon bei den Besten und wenn's mal so richtig kalt blies, musste man

auch mit 46-47 Strecken zufrieden sein. Die Wetterverhältnisse sollten sich bis nach der WM auch nicht gross mehr ändern und an die etwas unzuverlässige Visier-Richterin an der A-Linie musste man sich halt mit etwas mehr sicherheits-Abstand beim ausschalten des Motors anpassen. Ein Einfliegen in die Strecke kostet im besten Fall durch das wiederholen des Einfluges 1 Strecke, im schlechteren Fall, mit einfach weiterfliegen, 2 Strecken... Mit den Plätzen 2, 6, und 7 konnten wir uns schon mal die Gegebenheiten herantasten und die meisten hatten ihre Karten schon mal aufgedeckt. Die Kräfteverhältnisse waren etwa so wie wir sie erwartet hatten: In der Einzelwertung mit 3-4 Favoriten und in der Mannschaftswertung ein Zweikampf zwischen Schweiz und Deutschland.

Die eigentliche WM: Bluffen zählt nicht mehr und im Gegensatz zu den Eurotour/World Cup Wettbewerben müssen 8 Durchgänge mit nur einem Streichresultat geflogen werden... Erster Tag: Nach 2 Durchgängen liegen wir Schweizer geschlossen auf den Plätzen 2-4. Nur nicht euphorisch werden. Es dauert noch lange... Erfahrungsgemäss zählt regelmässiges "Punkten" mehr als mal ein mit viel Risiko geflogener Durchgang... Falls es mal nicht so gut läuft im Streckenflug sollte man trotzdem den Flug bestmöglich zu Ende fliegen. Er könnte bei einem technischen Problem in einem anderen Flug (=Sreichresultat) noch wertvolle Punkte liefern...

2. Tag: Der Wind ist noch etwas stärker und unregelmässiger. Mich "spült" es etwas zurück. Remo fliegt sich bei einer Landung ins Bein und beschädigt sein A-Modell. Mit den Plätzen 2 (Thomas), 5 (Remo) und 6 (Marco) sind wir in der Teamwertung schon etwas davongezogen und Thomas hält Tuchfühlung mit Heiko Greiner aus Deutschland.

3.Tag: Beginnt schlecht für Remo: Schon während dem Streckenflug verhält sich sein Ersatzmodell etwas komisch. Beim Steigflug für den Dauerflug flattert ein Querruder (oder 2) und das Modell stürzt unkontrollierbar ab: Totalschaden. Umstieg auf des geflickte A-Modell bei dem in der Mittagspause noch eine delaminierte Flügelschale geklebt werden musste (wurde nach der "Beinlandung" übersehen). Wir halten im nächsten Durchhang alle die Luft an als Remo die erste Wende fliegt... Die gehetzte Flügelaufhängung und die Verklebung der Flügelschale halten... Ein weiteres Streichresultat würde die Teamwertung ruinieren... Noch steht der 4. Tag an. Die Plätze 2 (Thomas), 4 (Marco) und 6 (Remo) lassen ein spannendes Finish erwarten. In der Teamwertung wächst der Vorsprung. Thomas ist nur 5 Punkte vom Heiko entfernt (bei 4989 Punkten). Eine Strecke mehr kann die Differenz mehr als wettmachen. Für Remo und mich heisst es solide weiterfliegen, nicht zu viel Risiko, ein Malheur ist schnell passiert...

4. Tag: 5. Durchgang: Thomas zieht um 0.1 Punkt an Heiko vorbei ! Remo und ich konsolidieren unser Plätze. Jetzt muss der letzte Durchgang über die Titel entscheiden. Wir zittern ein erstes Mal als Remo zu seinem letzten Flug ansetzt: Er kann sich kein Streichresultat mehr leisten und liefert ab. Mit 50 Strecken sollte er die beste Leistung in diesem Durchgang erzielen. Damit haben alle 3 Schweizer Teampiloten jeweils mindestens einen 1000-er erflogen (beste Leistung in einem einzelnen Durchgang)... (Team-)weltmeisterlich 😊. Nach meinem Flug galt die ganze Konzentration des Teams dem Flug von Thomas. Die thermischen Bedingungen waren etwa besser, so dass Thomas etwas mehr Leistung für den Streckenflug aufwenden wollte. Meine Aufgabe war es dann, ihm nach jedem Steigflug die Telemetrie Angaben zu interpretieren und mit Ansagen wie "Energie gut" oder "etwas mehr Energie investieren", oder "Energie sparen" den Streckenflug Energiemässig so abzuschliessen dass der Dauerflug mit einem einzigen Steigflug abgeschlossen werden kann. Ohne die Energielimiten zu überschreiten (Punktabzug) oder mit wenig Energieeinsatz wenig Strecken geflogen zu haben...

Es standen 1745Wmin auf dem Zähler als Thomas den Flieger auf ca. 300m in den Dauerflug steuert... Besser hätte es nicht passen können. Die vermutete/erhoffte Thermik scheint sich aber rar zu machen. Nach 5 Min. sind bereits über 200m Höhe weg und ein bitteres Wiedereinschalten des Motors (mit



Strafpunkten) zeichnet sich ab, als die Luft etwas unruhiger wird und sich eine Thermikbase unweit des Flugfeldes manifestiert. Thomas kurvt den Flieger (wohlgemerkt ohne Seitenruder) durch die etwas turbulente Luft und kann so die Zeit strecken, gewinnt sogar etwas an Höhe und kann dann den Flug mit den vollen 600 Sekunden und 30 Landepunkten abschliessen... Wir haben während diesem Flug mit einem Auge auf den Flug von Heiko geschielt und mitbekommen, dass Heiko, wie Thomas, 49 Strecken geflogen hatte. Die 10 Minuten Dauerflug würden also die Differenz ausmachen. Thomas hatte vorgelegt und als Heiko nach ca. 5 Minuten seinen Flieger mit einem Motorstoss wieder auf Höhe bringen musste (1 Sekunde = 3 Punkte Abzug) wussten wir, dass es für den Thomas reichen müsste. Die Ergebnisse waren schnell im System eingegeben und die Resultate liessen uns jubeln: Thomas Weltmeister und die Schweiz Team-Weltmeister. Wie erhofft (oder erträumt), wie erwartet aber nicht ohne Schweiss und eine Portion Glück !



Nach dem Besuch des PIMA Air und Space-Museums am Reserve Tag und dem Bankett mit der offiziellen Siegerehrung ging diese WM dann stilvoll zu Ende. Unser Fangemeinde hat uns auf Facebook und WhatsApp ständig verfolgt und aufgemuntert und als wir dann nach Mini-Ferien über den Grand Canyon, Las-Vegas von Los Angeles kommen in Zürich landeten wurden wir fast wie Olympiasieger am Flughafen empfangen. Danke, MG Wald, MG Rapperswil-Jona und Supporter welche uns so schön gefeiert haben. Auch die Rückkehr nach Hause im Schneegestöber konnte unsere gute Laune nicht mehr trüben...

Marco Cantoni



Einen schönen Zusammchnitt von Filmaufnahmen der WM findet man auf YouTube:

<https://youtu.be/ZEPfR6EYr-w>