

Teammanager-Bericht F1E EM 2026 in Rupea Rumänien

In diesem Jahr wurde die F1E-Europameisterschaft auf einem komplett neuen Gelände in der Nähe von Rupea ausgetragen, da das bisherige Wettbewerbsgelände in Turda auf Grund seiner militärischen Nutzung in der aktuellen Situation (Ukrainekrieg) nicht mehr für Modellflugwettbewerbe zur Verfügung steht.

In Rupea, einer Kleinstadt in der Region Braşov, gibt es mit Ausnahme des Hotels Dumbrava, das bereits sehr früh ausgebucht war, kaum Unterkunftsmöglichkeiten. Deshalb mussten wir auf einen Ort in der Umgebung ausweichen. Im Dorf Criş, 12 km von Rupea entfernt, waren wir im Gästehaus «Casa cu Zorele» gut untergebracht: jedem von uns stand nicht nur ein Zimmer, sondern eines von drei kleinen Häusern zur Verfügung, die sich um einen Innenhof gruppieren. Auch das Essen mit vielen selbst gemachten Produkten, teilweise aus dem eigenen Garten, war sehr gut. Die Distanz von Wien nach Criş, beträgt knapp 900 km. Für die Anfahrt, grösstenteils auf Autobahnen, benötigten wir ca. 11 Stunden.

Die Koordinaten des Fluggeländes, welche im Bulletin 2 angegeben waren, führten uns – wie andere Teams auch – nur zu einer gesperrten Strasse: die Wettkämpfe sollten offenbar nicht auf dem gleichen Gelände durchgeführt werden, auf dem letztes Jahr ein Weltcup stattgefunden hatte (und das von den Teilnehmenden kritisch beurteilt worden war). Von der Wettbewerbsleitung war niemand für Auskünfte erreichbar, und auch ihr Aufenthaltsort war nicht bekannt. Deshalb verloren wir einige Stunden, bis wir eine Auskunftsperson gefunden hatten, welche uns den Weg zum Gelände beschreiben konnte. Das neue Gelände erwies sich als attraktiv und gut geeignet. Es ist mit Gras bedeckt, das von Rindern und Schafen beweidet wird, ist weit gehend hindernisfrei und bietet Startmöglichkeiten für verschiedene Windrichtungen. Die topografischen Verhältnisse machen allerdings die Kurseinstellung ziemlich anspruchsvoll. Die Anreise über die Naturstrassen war teilweise etwas abenteuerlich. Mit einem 4x4-Fahrzeug war man dabei klar im Vorteil, da die Zufahrtswege teilweise recht anspruchsvoll waren. Auf diesem Gelände hatte bisher erst ein einziger Wettbewerb stattgefunden (eine rumänische Meisterschaft am Tag unserer Anreise). Die Ausgangslage war also für alle vergleichbar. Mit einigen Trainingsflügen konnten wir uns etwas mit den Gegebenheiten vertraut machen, bevor Rückenwind einsetzte. Am nächsten Tag nahmen wir - am gleichen Startplatz, mit Flugrichtung quer zum Tal – am Weltcupwettbewerb «Memorial Popa Cringu» teil, wo wir weitere Erfahrungen sammeln konnten und ansprechende Ergebnisse erzielten. Kurz nach Abschluss des Wettbewerbs verwandelte dann ein heftiger Gewitterregen die Zufahrtswege innert kürzester Zeit in Bachbetten und Schlammrinnen.

Am nächsten Tag standen Modellabnahme, offizielles Training und Eröffnungsfeier auf dem Programm. Die Modellabnahme war, wie dann auch der weitere Verlauf der Meisterschaft, gut organisiert und verlief speditiv. Als Folge des Gewitters am Vorabend war der Zufahrtsweg zum Wettbewerbsgelände an diesem Tag nicht passierbar und musste maschinell wieder hergerichtet werden, so dass kein Training möglich war. Die Eröffnungsfeier fand am Abend vor der stimmungsvollen Kulisse der Burg von Rupea statt, allerdings ohne Rahmenprogramm und unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

Als Folge der veränderten Windrichtung befand sich der Startplatz für die Junioren-EM auf der gegenüberliegenden Talseite mit Flugrichtung in Längsrichtung des Tals. Andreas versuchte als Zuschauer Erkenntnisse über die Thermikentwicklung und die beste Flugtaktik zu gewinnen. Erwin und René führten an einem anderen Hang weitere Testflüge durch.

Die EM der Senioren fand am gleichen Ort wie der Wettkampf der Junioren statt. Wir freuten uns auf einen schönen Wettbewerb: während dem ganzen Tag schien die Sonne, der Wind war nur sehr schwach und wir blieben von Regen verschont. Die Flugbedingungen waren allerdings aufgrund der wechselnden Windrichtungen und der ständig wechselnden Thermik sehr anspruchsvoll. Entschei-

dend für einen guten Flug war es neben der optimalen Kurswahl, den richtigen Startzeitpunkt zu treffen. Als Unsicherheitsfaktor stellten sich aber die thermischen Verhältnisse in einiger Distanz vom Startplatz heraus: eine gute Ausgangshöhe war noch keine Garantie für ein Max, weil immer wieder heftige Absaufer auftraten. Das Max betrug bei allen Durchgängen 240 Sekunden und war den Verhältnissen angemessen.

Im ersten Durchgang gelang Andreas Tschanz ein hervorragender Flug, mit dem er die Maximalzeit erreichte. René Pfister schaffte mit 119 Sekunden rund die Hälfte der in dieser Runde die vorgeschriebene Flugzeit. Ich, Erwin Pfister, konnte mit 104 Sekunden leider keinen Spitzenflug erzielen.

Im zweiten Durchgang flog Andreas respektable 196 Sekunden, während René und ich jeweils die Maximalzeit erreichten.

Im dritten Durchgang erreichte Andreas nur 171 Sekunden, nachdem der Flug noch bei Halbzeit nach einem sicheren Max ausgesehen hatte. René flog 219 und ich 145 Sekunden.

Der vierte Durchgang verlief erneut anspruchsvoll, da der Wind etwas gedreht hatte. Andreas erreichte 190 Sekunden, René 150 Sekunden und ich 167 Sekunden.

Im letzten Durchgang gelang Andreas in den letzten fünf Minuten der Durchgangszeit nochmals ein Maxflug. René erreichte 150 Sekunden Flugzeit. Bei mir wurden leider lediglich 84 Sekunden gewertet. Meine Zeitnehmer hatten versehentlich ein falsches Modell beobachtet und die Zeit gestoppt, obwohl mein Flugzeug deutlich länger in der Luft war. Da ich jedoch ohnehin nicht mehr um die vordersten Plätze kämpfte und unsere Mannschaft aufgrund der fehlenden weiblichen Pilotin keine realistische Chance auf eine Spitzenplatzierung in der Teamwertung hatte, verzichtete ich auf einen offiziellen Protest.

Nach dem letzten Flug musste Andreas leider einen herben Rückschlag hinnehmen. Sein Modell hatte einen ausgezeichneten Flug absolviert, wurde jedoch nach der Landung vermutlich von einem Hirtenhund erheblich beschädigt. Der entstandene Schaden ist beträchtlich und der Reparaturaufwand entsprechend hoch. René und ich hatten zwar keine Spitzenplatzierungen erreicht, dafür durften wir aber mit intakten Modellen nach Hause reisen.

Andreas belegte den hervorragenden 6. Rang, René klassierte sich auf Platz 19 und ich erreichte Platz 32.

Weltmeister wurde Konrad Zurowski aus Polen mit fünf Maximalzeiten, eine fantastische Leistung für die sehr anspruchsvollen Bedingungen!

Alles in allem präsentierte sich das neue Fluggelände in Rumänien als sehr schöne und interessante Austragungsstätte für die Europameisterschaft. Die Wettbewerbe waren fair, anspruchsvoll und machten trotz der schwierigen Bedingungen grossen Spass. Auch der Wettbewerbsleiter Viorel Salistean, selber aktiver F1E-Flieger, machte einen guten Job.

Ein kleiner Wermutstropfen bildete allerdings die Diskussion rund um die Verpflegungs- und Startkosten. Der Aero Club hatte für die Teilnehmer zusätzlich zum Nenngeld das Geld für die Verpflegung an den Wettbewerbstagen und das Startgeld für den Weltcup überwiesen. Dies wurde vom Veranstalter vor Ort jedoch nicht akzeptiert. Selbst nachdem ich den entsprechenden Zahlungsnachweis vorgelegt hatte, zeigte sich der Veranstalter wenig einsichtig. Beim Abschlussbankett bemerkte er schliesslich, dass die diskutierten 300 Euro für ihn kein bedeutender Betrag seien und er den selbstverständlich erstatten werde. Für uns Teilnehmer sind 300 Euro jedoch durchaus relevant, weshalb für mich dieses Verhalten etwas enttäuschend war.

Trotz dieses unerfreulichen Vorfalls bleibt die Erinnerung an eine sehr gelungene und schöne Europameisterschaft mit einem interessanten neuen Gelände, spannenden Wettbewerben und vielen kameradschaftlichen Begegnungen bestehen.