



21.04.2008

CIAM Vollversammlung 2008 Neuer Präsident, neue Regeln, neue Klassen

Am 28. und 29. März tagte die Modellflugkommission CIAM der FAI in Lausanne mit Delegierten aus 38 Nationen. Die diesmal wohl wichtigste Entscheidung stand ganz zum Schluss an: Es war ein neuer Präsident zu wählen; Sandy Pimenoff, der seit 40 Jahren der größten und aktivsten Kommission der FAI vorstand, würde nicht wieder kandidieren. Für ihn gab es einen Empfang nach dem ersten Sitzungstag mit Reden von FAI-Präsident Pierre Portman und von Dr. Laird Jackson, Weggefährte über 32 Jahre. Auch „Doc“ kandidierte nicht mehr als F2-Chairman.

Bei den Regelentscheidungen (2. Tag) lässt sich das Plenum meist von den Ergebnissen der vorangegangenen Arbeitsgruppen leiten. Diese heißen „Technical Meeting“ und entsprechen den an den Modellflugklassen orientierten, übers Jahr arbeitenden Unterausschüssen. Sechs Vertreter des DAeC nahmen vor Ort an diesen Meetings teil: Gerhard Wöbbeking (Education), Uwe Kehnen (F2), Michael Ramel (F3A), Ralf Decker (F3B), Philipp Kolb (F3J), Norbert Hübner und Hartmut Siegmann (F5B, F5D). Während über die Regeln offen abgestimmt wird, ist die Entscheidung über die Vergabe von Welt- und Europameisterschaften an die verschiedenen Anbieter grundsätzlich geheim, wie natürlich auch die Wahlen. Hier nicht erwähnt ist die Vergabe der verschiedenen Diplome und Auszeichnungen, die Stunden währt und für die auch diesmal keine Deutschen vorgeschlagen waren.

Vorbei mit „autonomen Fliegen“

Im Folgenden die wichtigsten Entscheidungen zum Sporting Code. Die mit der größten Tragweite betreffen dessen allgemeinen Teil (ABR) und wurden zwar vom Bureau (Vorstand), aber diesmal noch nicht vom Plenum verabschiedet. Es geht um selbst gesteuerte Modelle.

2006 hatte sich die CIAM-Vollversammlung bereit gefunden, als neue Rekord-Kategorie „F8 Autonomes Fliegen“ aufzunehmen. Nicht nur den Antrag stellenden US-Amerikanern wurde schnell klar: Damit hatte sie zwar eine Klasse geschaffen, die Maynard Hills großartigen Transatlantik-Flug von 2003 würdigte – *Luftsport* berichtete. Doch für den Modellflugsport allgemein war der Korken aus einer Flasche gezogen, die besser verschlossen blieb. Wie sollten in Zukunft Außenstehende und Behörden Modellflugsport noch von UAV – Unmanned Aerial Vehicles – trennen?

Eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Ian Kaynes schlug denn auch vor, auf diese Klasse zu verzichten. Aller Voraussicht nach bleibt der – bislang einzige – F8-Rekord in den CIAM-Annalen, doch neue werden nicht dazu kommen. Auch die allgemeine Definition eines Flugmodells wird geändert: es darf nicht mit „einer Technik ausgestattet sein, die es ohne weiteres Zutun an einen ausgewählten Ort fliegen lässt“. Eine gewisse Rolle spielte GPS bereits bei der Entwicklung von Magnet-Seglern F1E, der einzigen Wettbewerbsklasse, die auf Selbststeuerung basiert. Diese wird in Zukunft „keine Messung eines geografischen Punktes“ vornehmen dürfen.

Näher dürften aktiven Wettbewerbspiloten diesjährige CIAM-Beschlüsse liegen, die sich mit den Kosten der über dreizehn, Jahr für Jahr ausgeflogenen internationalen Meisterschaften befassen. Die deutsche Vertretung verlangte hier schon seit Jahren mehr Transparenz. Denn Veranstalter, die mit dem – nach Sporting Code limitierten - Startgeld nicht meinten auskommen zu können, monopolisierten die Vergabe attraktiver Hotels und verschafften sich zum allgemeinen Ärger zusätzliche Einnahme durch saftige Aufpreise. Nicht nur, dass bei der obligatorischen Präsentation der Meisterschaft vorm Dezember-Bureau jetzt per Tabellenkalkulation Buch geführt wird. Eine neue Regel – vorgeschlagen von Deutschland – untersagt in Zukunft generell Aufpreise (der Marktpreis lässt sich ja leicht per Internet ermitteln). Im Gegenzug werden Veranstalter aufwändiger Meisterschaften (z.B. F3B, F3C, F3D) entlastet, weil ihnen die Regeln jetzt einen höheren Kostenrahmen gewähren. Das bedeutet in der Praxis zwar ein höheres, dafür aber dann kostendeckendes Startgeld und in Summe weniger Ärger.

Nicht nur die in manchen Klassen mit Sieg oder Niederlage verbundenen Gelder haben das Klima von Meisterschaften rauer werden lassen. Im Einzelfall waren es Helfer, die um eines Vorteils willen stellvertretend verbal auf Offizielle oder Wettbewerber losgingen. Von der CIAM beschlossen, nach einstimmiger Annahme an die Generalver-

sammlung überwiesen wurde darum eine erweiterte Definition von „unsportlichem Verhalten“ (General-Teil des Sporting Code). Als Unsportlichkeit wird auch das „Beeinflussen, Irritieren oder Bedrohen“ vor, während und unmittelbar nach dem Wettbewerb gewertet – und mit der üblichen Strafe der Disqualifikation von Pilot oder Team geahndet. Diese Regel kann erfahrungsgemäß auch im deutschen, nationalen Rahmen nicht schaden.

Erfreulich aus deutscher Sicht ist auch die Erweiterung der Liste der Weltmeisterschaftsklassen um F3K – funkferngesteuerte Wurfsegler. Die erste offizielle WM könnte 2011 die German Open ablösen, die in diesem Jahr über 150 Piloten aus 19 Ländern anzieht! Die F3K-Regeln in stärkerem Maße in die Schau-Klassen F6 (für die World Air Games) eingehen zu lassen, gelang den Deutschen allerdings nicht. Schließlich – darauf im Detail unter F4 – wurde eine neue Scale-Klasse F4X eingeführt, die neue Teilnehmer anziehen soll.

Wichtige Details aus den verschiedenen Klassen:

Fesselflug F2

Mit einer Rekordbeteiligung von 26 Teilnehmern aus 18 Ländern am Technical Meeting bewies die zweitälteste Kategorie erneut ihre internationale Attraktivität. Diesmal drehte sich die Diskussion vor allem um **F2C (Team Race/Mannschaftsrennen)**. Schon seit Jahren lässt sich beobachten, dass immer weniger Rennen von den gestarteten drei Teams auch beendet werden. Gestiegene Geschwindigkeiten fordern ihren Preis: Teams werden für Fehlverhalten disqualifiziert, Modelle enden im Crash. Niemand erwartet wohl, dass um 0,05 mm auf 0,35 mm verstärkte Stahlseile daran etwas ändern. Doch zusätzlich wurde das gesamte Reglement durchgearbeitet und für Teilnehmer wie Juroren, aber auch für die Organisatoren geklärt. Auch in **F2D (Combat/Fuchsjagd)** wurde versucht, die Sicherheit weiter zu erhöhen. Zwar sausen nach einem Leinenriss die leichten, hoch motorisierten Mylar-Fludern nicht mehr unberechenbar durch die Gegend - eine automatische Abschaltung des Motors hat für Zuschauer das Unfallrisiko verringert. Die Juroren können jetzt auch eine Demonstration verlangen, ob sie funktionsfähig ist. Und wenn sich die Leinen der Opponenten verdreht haben - das geht im Regelfall einem Leinenriss voraus -, kann der Circle Marshall, der den Kampf direkt neben dem Pilotenkreis verfolgt, das Landen erzwingen. Neu ist, dass das elektrische Modellflug-Zeitalter auch **Speed/Geschwindigkeit** erreicht. Die neue Klasse heißt **F2G**, die Modelle dürfen bis zu 600 g wiegen und mit einer Spannung von bis zu 42 Volt betrieben sein.

RC Kunstflug F3A, F3M, F3P

In **F3M**, der national wie international vergleichsweise selten auf Wettbewerben geflogenen großen Kunstflugklasse, wurde auf Vorschlag Tschechiens für die nächsten Jahre das Figurenprogramm etwas erschwert. Das Hauptinteresse des Meetings galt jedoch der bislang provisorischen Klasse **F3P (Kunstflug Indoor)**. Zum ersten wird es sich auf deutschen Vorschlag hin ab 2009 um eine offizielle Klasse handeln – Voraussetzung für internationale Meisterschaften. Für diese wurden auch schon die Bedingungen (fünf Juroren) verabschiedet. Die Modelle dürfen nur noch bis zu 300 g schwer sein (bisher 500 g), was der Praxis entspricht und zu den komplexen Manövern passt, die nur sehr langsam geflogen werden können. Zum zweiten werden ab 2009 bis mindestens 2010 die Figurenfolgen neu beschrieben (= nicht unerheblich erschwert) – die aktuell gültigen erweisen sich für sehr gute Piloten bereits als zu leicht.

RC Segelflug F3J

Die RC-Segelflugklassen wurden in erheblichem Umfang durch deutsche Vorschläge gestaltet. Das war diesmal nicht anders. **F3J** stand auf dem Plan, Thermiksegler, die innerhalb eines Zeitrahmens punktgenau landen sollen. Die wichtigste neue Regel – Vorschlag aus Deutschland - soll die hauchdünnen Sekunden-Entscheidungen zugunsten differenzierter Landepunkte entzerren: Sie sieht 20 cm-Abstufungen bis zum 2 m-Kreis vor, also 100 Punkte bis 20 cm Entfernung vom Zentrum, 99 Punkte bis 40 cm Distanz, usw. Keine offizielle Klasse ist **F3I** für Segler, die mit einem Schleppflugzeug auf 200 m Höhe gebracht werden. Deren Regularien wurden überarbeitet, ohne inhaltlich etwas zu ändern.

Hubschrauber F3C

Während der Weltmeisterschaft 2007 hatte das erstmals angewandte Normalisierungs-Programm für erheblichen Ärger gesorgt. Es entscheidet über die Liste der letzten 15, die in den drei Fly-Off-Runden den Sieg unter sich ausmachen und wurde gerade auch von deutschen Experten als undurchsichtig und ungerecht empfunden, weil es auf einer Durchschnitts-Punktlotterie zu bestehen schien. Also marsch, marsch zurück: Schon 2008 bei den anstehenden Kontinentalmeisterschaften auf den Philippinen und in Frankreich werden wieder die besten drei Vorrunden zusammen als 1000 gewertet, die Ergebnisse der anderen Piloten prozentual dazu gesetzt. Dieses zusammengefasste Vorrundenergebnis entscheidet dann zusammen mit den drei Flügen im Stechen über die Sieger (bestes Ergebnis jeder Fly-Off-Runde wieder = 1000).

Scale F4

Bei Fesselflug-Scalemodellen **F4B** ist es technisch nicht ganz einfach, Sonderfunktionen ausschließlich über die Steuerleinen auszulösen. Dafür ist jetzt eine 2,4 GHz-Parkflyer-RC-Anlage erlaubt – der Rubikon wurde überschritten! RC im Fesselflug - im Freiflug ist das Radio für Thermikbremse und Motorstopp schon eine Weile erlaubt. Bei **F4C**, als RC-WM-Klasse weiter verbreitet, wurden ein paar Regeldetails geändert, **F4G** als Schwesterklasse mit einem Maximalgewicht von 25 kg (F4C = 15 kg) wieder eingeführt. Es gibt ja eine Reihe von großen Scale-Modellen, die äußerst sehenswert sind, aber bisher in FAI-Wettbewerben keinen Platz hatten. Weitaus größer aber ist die Zahl von schönen, vorbildgetreuen Modellen, die auf der Basis von ARF-Kits („Almost Ready to Fly“), also fast flugfertigen Bausätzen entstanden und von ihren Besitzern individuell gestaltet wurden. Sie können in Zukunft unter **F4X** an den Start gehen, nach einer erheblich verkürzten statischen Prüfung (die nicht das Cockpit umfasst) und mit der Zusicherung des Teilnehmers, dass das vorbildgetreue Finish (nicht das Modell selbst!) von ihm stammt. Modelldefinition und Flugaufgaben wie F4C. Es ist nur zu wünschen, dass F4X die Kategorie aus der Sackgasse führt.

Elektro-Segelflug F5B und Elektro-Pylonracing F5D

Für die Elektro-WM-Klassen wurde schon im Vorjahr – mit Wirkung 1. Januar 2008 – die Batterie neu definiert, die Zahl der einsetzbaren Batteriepacks auf eines pro zwei Runden festgelegt und ein Limiter vorgeschrieben, der die Leistung begrenzt. Dessen Prüfung und die Zellentypen wie -größen (nur noch LiPo!) wurden überarbeitet, mit sofortiger Wirkung: bei **F5B** dürfen die Akkus zwischen 450 und 600 g wiegen, in **F5D** zwischen 200 und 400 g. Angeglichen wurden die ehemaligen 10-Zeller **F5F**, jetzt mit vier LiPo-Zellen von mindestens 300 g. Der geringere Aufwand wird hoffentlich in den drei Klassen das Interesse beleben.

Space Modelling/ Raketenmodellflug

Das zweitgrößte Technical Meeting (19 Teilnehmer aus 9 Ländern) schlug eine Erhöhung des generellen Maximalgewichts von 1000 auf 1500 g vor. Das eröffnet der Technik neue Möglichkeiten und bezieht Raketen von Hobby-Rocketeers mit ein, die vielfach heute schon weitaus größere bauen und fliegen als der Sporting Code für kontinentale und Welt-Meisterschaften erlaubt. Die Antriebe dürfen entsprechend bis zu 200 g schwer sein und bis zu 160 Newton-Sekunden leisten. - In den einzelnen Klassen wurde eine Reihe von Details angepasst und eine neue provisorische Klasse **S6A/P** verabschiedet, bei der Raketen der Streamer-Klasse S6A nach genau 240 Sekunden den Boden berühren sollen. - Auf Grund einer unklaren Vorlage gelang es leider nicht, elektronische Höhenmessung zukünftig verbindlich zu definieren – sie soll einmal die aufwändige und ungenaue Theodoliten-Technik ersetzen.

Bob Skinner ist neuer Präsident

Zum krönenden Abschluss wurde das Ende der Ära Sandy Pimenoff (FIN) vollzogen, seit 1968 ununterbrochen Präsident der CIAM. Zur Wahl standen die drei Vizepräsidenten: Dave Brown (USA), ehemaliger Präsident der Academy of Model Aeronautics, der Südafrikaner Bob Skinner, seit neun Jahren Chairman des F3A Unterausschusses, und Ihr Berichterstatter. In der Stichwahl gewann Skinner gegen Wöbbeking mit 25 zu 13 Stimmen – Skinners charmante, muttersprachliche Moderation gegen ein Reformprogramm, das den Delegierten vielleicht weniger wichtig oder erstrebenswert erschien (siehe <http://www.woebbeking.de/speeches.html>). Als Vizepräsidenten wurde die gleiche Riege bestimmt wie vor 2007: 1. Vize Dave Brown, 2. Vize Gerhard Wöbbeking, 3. Vize Andras Ree (Ungarn). Neu im erweiterten Bureau ist Bengt-Olof Samuelsson als Chairman des F2-Unterausschusses.

Gerhard Wöbbeking



CIAM-Präsidium: Bob Skinner, Jo Halman und Massimo Semoli (Sekretäre),
FAI Generalsekretär Max Bishop, Sandy Pimenoff und Dave Brown.



Ehrung für den scheidenden Sandy Pimenoff: FAI Präsident Pierre Portman überreicht
ein einzigartiges FAI-Diplom.

Die nächsten Welt- und Europameisterschaften

WM 2008

F1A, F1B, F1P Junioren in der Ukraine
F1D Junioren und Senioren in Serbien
F2A, F2B, F2C, F2D Junioren und Senioren in Frankreich
F3J Junioren und Senioren in der Türkei
F4B, F4C und F4B Junioren in Polen
F5B und F5D in der Ukraine
Raketenmodelle Junioren und Senioren in Spanien

EM 2008

F1A, F1B, F1C Senioren in Bulgarien
F1E Junioren und Senioren in Deutschland
F3A in Italien
F3C in Frankreich

WM 2009

F1A, F1B, F1C Senioren in Kroatien
F1E Junioren und Senioren in Deutschland
F3A in Portugal
F3B in Tschechien
F3C in den USA
F3D in Deutschland

EM 2009

F1A, F1B, F1P Junioren in Rumänien
F1D Junioren und Senioren in Serbien
F2A, F2B, F2C und F2D Junioren und Senioren in Serbien
F3J Junioren und Senioren in Polen
F4B und F4C in Norwegen
F5B, F5D in Rumänien
Raketenmodelle Junioren und Senioren in Serbien

WM 2010

F1A, F1B, F1C Junioren in Rumänien
F1D in Serbien
F2A, F2B, F2C und F2D Junioren und Senioren in Ungarn
F3J in Frankreich
F4B, F4C in Polen
Raketenmodelle Junioren und Senioren in Serbien

EM 2010

F1A, F1B, F1C Senioren in der Türkei
F1E Junioren und Senioren in Rumänien
F3A in Österreich
F3C in Rumänien