

Der 30. „Oktoberfestpokal“ der Klasse F3B

Eine Erfolgsgeschichte die ihresgleichen sucht.

Der Modellbau Club München feiert sein 35-jähriges Bestehen und der „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“, der weltweit bekannteste und größte F3B-Wettbewerb, feiert sein 30-jähriges Jubiläum.

Nachdem einige Mitglieder des MCM, wie Gerhard Bischoff, Ralf Decker, Hans Karnitschnik, Hans Kegel, Hans Werner Moldehnke, Georg Rödel, Wolfgang Scholz, Anton Schulz und Johann Tröndle ab 1973 einige F3B -Wettbewerbe in Italien (1. Coppa Caproni 1973), Frankreich (1. Eole Trophy 1974) und in Deutschland (1. internationaler F3B-Wettbewerb in Dortmund 1974) besucht hatten und somit schon einige Erfahrungen bezüglich des Ablaufs sammeln konnten, wurde beschlossen, dass der Modellbau Club München e.V. im Jahr 1976 seinen ersten "Internationalen Oktoberfestpokal -Wettbewerb" für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B durchführt. Damit war der MCM der zweite Veranstalter eines internationalen F3B-Wettbewerbs in Deutschland.

Wir hatten uns von Anfang an vorgenommen diesen Wettbewerb auf einem möglichst hohen sportlichen Niveau durchzuführen um einen fairen Leistungsvergleich zu gewährleisten. Darüber hinaus sollte sich diese Veranstaltung durch eine reibungslose Organisation und eine perfektionistische Technik nach Möglichkeit von allen anderen Veranstaltungen dieser Art abheben und darüber hinaus auch die noch junge Wettbewerbsklasse F3B fördern.

Als der „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ vor 30 Jahren aus der Taufe gehoben wurde, war man sich einig, dass der Wettbewerb durch die Unterstützung von Sponsoren mit Sachpreisen an Attraktivität gewinnen würde. Der Gedanke war, den einschlägigen Firmen die Schaltung kostenloser Anzeigen in der Ausschreibung zu bieten, um im Gegenzug entsprechende Sachpreise zu bekommen, die bei der Siegerehrung an die Platzierten weitergegeben werden.

Bis zum 18. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1993 hatte die Ausschreibung das Format DIN A5 und enthielt neben der eigentlichen Ausschreibung und den Anzeigen nur sporadisch kleinere Artikel. Durch die tatkräftige Unterstützung von Horst Kropka, dem Herausgeber von „Aufwind“ erschien ab dem 19. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1994 das MCM-Magazin im Format DIN A4 und dient seither als attraktive Informations- und Werbepattform.

Beim 1. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1976 hatten wir 5 Sponsoren, nämlich die Firmen Graupner, Multiplex, Robbe, Simprop und Webra. Beim diesjährigen „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ sind hiervon neben den anderen 49 Sponsoren noch die Firmen Graupner, Robbe, Simprop und Höhn-Modellbau (Webra) vertreten, die uns in den letzten 30 Jahren immer mit hochwertigen Sachpreisen unterstützt haben.

Ergebnisse ein PC mit einem entsprechenden selbsterstellten Programm eingesetzt; der Rechner wurde uns damals von IBM und in den folgenden Jahren von einem Architekturbüro in Starnberg zur Verfügung gestellt.

Für den 3. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1978 wurde eine neue Messanlage für zwei Teilnehmer von Jürgen Wemhöner in C-MOS-Technik konzipiert und gebaut. Leider

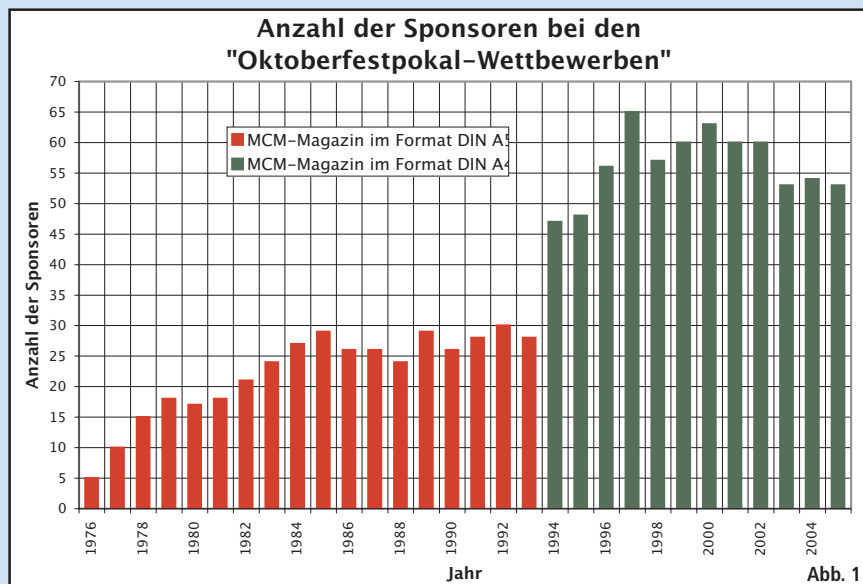


Abb. 1

In Abb. 1 ist die Anzahl der Sponsoren vom Jahr 1976 bis zum Jahr 2005 dargestellt.

Mit der Wettbewerbsvorbereitung für den 1. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1976 wurde schon im Jahr 1975 begonnen; man hatte sich vorgenommen, die Beobachtung der Modellüberflüge an der A- und B-Linie über Spiegel vorzunehmen, die ein Maximum an Genauigkeit versprochen.

Darüber hinaus wurde beschlossen schon beim ersten Wettbewerb eine Messanlage zu haben, die beim Streckenflug die Strecken zählt und beim Geschwindigkeitsflug die Zeit registriert. Aus diesem Grund wurde von Lothar Fischer eine entsprechende Messanlage in Relais-technik entwickelt und gebaut. Die Messanlage war für zwei Teilnehmer im Streckenflug konzipiert und wurde bei den "Oktoberfestpokal-Wettbewerben" 1976 und 1977 eingesetzt.

Schon beim 2. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1977 wurde zur Auswertung der

erreichte der Prototyp der neuen Messanlage nicht die gewünschte Standfestigkeit. Gott sei Dank stieß im Jahr 1978 Frank Theilig zum MCM und nahm sich der Anlage an; die gefädelten Platinen wurden durch aufgelöste Platinen ersetzt. Die Anlage wurde zuverlässig gemacht und letztendlich durch Vervielfältigung auf vier und anschließend auf sechs Teilnehmer im Streckenflug erweitert.

Man war beim MCM von Anfang an darauf bedacht die „Oktoberfestpokal -Wettbewerb“ nach Möglichkeit immer unter sportlich objektiven Bedingungen durchzuführen.

Aus diesem Grund wurde beim 4. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1979 eine gruppenbezogene Wertung im Zeit- und Streckenflug als "local rule" eingeführt.

Der Auslöser war für mich persönlich die erste Weltmeisterschaft 1977 in Pretoria/Südafrika auf 1500 m Seehöhe, d.h. bei einer schon deutlich geringerer Luftdichte, was

sich damals besonders negativ auf die Ausgangshöhen beim Handschlepp (nur die Südafrikaner hatten damals schon eine Winde) auswirkte. So kam es, dass ich mit ein und demselben Modell und jeweils im nüchternen Zustand bei einem Flug 18 Strecken (damals lag die Obergrenze bei 19 Strecken) hatte und bei einem anderen Flug nur 1 Strecke, da sowohl der Hochstart als auch der gesamte Flug bei äußerst schlechten thermischen Bedingungen abliefen; allerdings hatte der zweite Pilot in der Gruppe überhaupt keine Strecke, da sein Modell nicht einmal die A-Linie erreichte.

Beim **6. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1981** wurde dann erstmalig mit einer „local rule“ die Formulierung bezüglich der Regelung bei Startwiederholungen bei gruppenbezogener Wertung beim Zeit- und Streckenflug festgelegt. Die Wiederholer werden in nicht komplette Gruppen eingefügt oder zu einer neuen Gruppe zusammengefasst; wenn dies aus Frequenzgründen nicht möglich ist, dann erfolgt eine Wiederholung der ganzen Gruppe mit der Maßgabe, dass die Piloten, die keinen Wiederholungsflug beantragt haben sich nicht verschlechtern können. Der damalige Wortlaut ist quasi bis heute Bestandteil des „Sporting Code“.

Wegen der ständig steigenden Teilnehmerzahlen wurde die manuelle Festlegung der Startreihenfolge im Lauf der Jahre zu einer mühseligen Angelegenheit.

Aus diesem Grund wurde für den **7. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1982** durch Karel Pustka ein PC-Programm für die Ermittlung der Startreihenfolge entwickelt; dieses Programm wurde nach einigen Jahren von Markus Hübl mit einem neuen Algorithmus versehen und von Karl Hinsch für die praxiserprobte Anwendung aufbereitet; dieses Startreihenfolgeprogramm wird bei vielen anderen Vereinen in Deutschland und im Ausland und insbesondere bei Weltmeisterschaften mit großem Erfolg eingesetzt.

Da das aktuelle Startreihenfolgeprogramm Frequenzüberschneidungen in benachbarten Zeitfluggruppen vermeidet, kann der Zeitflug zur Zeitersparnis mit einer leichten Überlappung der Gruppen geflogen werden. Das Problem in den Anfangsjahren bestand darin 20 oder sogar 24 Helfer je nach Gruppenstärke zur Verfügung zu haben; man musste dann meistens auf ahnungslose Zuschauer zurückgreifen die nicht schnell genug auf die Bäume klettern konnten. Mit der heutigen Vorgehensweise, dass jeder Teilnehmer für die Zeitnahme und die Ermittlung der Landepunkte selbst zuständig ist, vermindert sich die Anzahl der Helfer, die für Stichproben benötigt werden, auf ein erträgliches Maß.

Wegen der Zeitersparnis wurde versucht auch den Geschwindigkeitsflug überlappend zu fliegen, d.h. die Rahmenzeit des nachfolgenden Piloten begann beim Einflug des vor ihm fliegenden Piloten. Diese Vorgehensweise führte in manchen Fällen zu Irritationen, sodass der Geschwindigkeitsflug

heute nur noch nahtlos geflogen wird; das heißt, dass die Rahmenzeit des nachfolgenden Piloten beim Ausflug des vor ihm fliegenden Piloten beginnt. Diese Vorgehensweise hat sich mittlerweile bei den meisten F3B-Wettbewerben etabliert; sie bringt für den Piloten den zusätzlichen Vorteil, dass er quasi den Beginn seiner Rahmenzeit kommen sieht und sich rechtzeitig darauf einstellen kann.

Beim **13. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1988** wurde mit 105 Teilnehmern erstmalig bei einem internationalen F3B-Wettbewerb die magische Teilnehmerzahl von 100 überschritten.

Zum **15. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1990** wurde wegen der hohen Teilnehmerzahlen die Messanlage auf 6 Signale erweitert. Da man nicht von allen Teilnehmern erwarten konnte, dass sie ein absolutes Gehör haben, um sechs akustische Signale auseinander halten zu können, wurde jedes akustische Signal durch einen Scheinwerfer ergänzt, der ca. 3 Sekunden nachleuchtet, so dass sich der Pilot oder sein Helfer im Zweifelsfall bezüglich der Signalgabe auch noch „nachorientieren“ können, um Signalverwechslungen weitgehend auszuschließen.

Die Beobachtungsspiegel wurden verlassen und konventionelle Peileinrichtungen erstellt, unter denen die maximal sechs Beobachter beim Streckenflug bequem Platz finden; diese Anordnung wurde von allen Helfern begrüßt, da die Spiegel oft große Probleme bei ungünstiger Sonneneinstrahlung durch Blendung und bei Regen durch „erblinden“ machten.

Zusätzlich wurde eine dritte Peileinrichtung erstellt, so dass der Kurs in zwei Windrichtungen aufgebaut werden konnte; damit verbunden war gleichzeitig auch der Aufbau der Winden in zwei Richtungen. Diese Vorgehensweise sparte durch den entfallenden Umbau bei Windrichtungswechsel nicht unerheblich Zeit und entband den Wettbewerbsleiter davon eventuell falsche Entscheidungen bezüglich der Schlepprichtung zu treffen.

Viele Jahre wurde im Streckenflug die Messanlage voll ausgenutzt und mit 6 Piloten geflogen, um einen möglichst hohen Durchsatz zu erzielen. Seit 2 Jahren wird nur noch mit 5 Piloten geflogen, um es den Helfern leichter zu machen die Modelle auseinander zu halten. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass in der Tendenz deutlich weniger Wiederholungsflüge vorkommen. Darüber hinaus haben wir den Vorteil bei technischen Problemen an einem Signal sofort ein Ersatzsignal zur Verfügung zu haben. Ein weiterer Vorteil besteht darin eventuell

einen Wiederholungsflug mit einer kompletten Gruppe vermeiden zu können, indem man eine vorhandene Gruppe von 5 auf 6 Piloten aufstockt.

Bis einschließlich dem 15. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ wurde der Geschwindigkeitsflug mit jeweils zwei Helfern an der A- und B-Linie geflogen und die zwei Zeiten für die Wertung gemittelt. Bei den schon damals geflogenen hohen Geschwindigkeiten und den extrem engen Wenden kam es manchmal vor, dass einer der Helfer, bedingt durch eine etwas längere Reaktionszeit, das Signal anscheinend erst auf dem Rückflug gegeben hat, was immer eine Diskussionen bezüglich einer Manipulation, was immer das heißt, nach sich gezogen hat.

Aus diesem Grund wurde beim **16. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 1991** die Anzahl der Beobachter an der A- und B-Linie auf jeweils drei erhöht und in die Messanlage eine „Zwei aus Drei“-Schaltung eingebaut. Dies bedeutet, dass mindestens zwei der drei Beobachter in einem engen Zeitfenster den Überflug bestätigen müssen, damit überhaupt ein Signal ausgelöst wird.

Die Signaleinheit mit dem Signal für den Geschwindigkeitsflug stand immer in der Nähe des Schnittpunkts der A-Linie mit der Sicherheitslinie, um die Piloten und Helfer nicht durch ungewöhnlich lange Laufzeiten des akustischen Signals zu irritieren. Diese Maßgabe wird im kommenden Jahr, d.h. nach 16 Jahren nun endlich Bestandteil des „Sporting Code“.

Beim Streckenflug wurden die Modelle vor dem Start den Helfern an der A- und B-Linie zur Identifizierung vorgestellt, indem der Wettbewerbsleiter die charakteristischen Merkmale wie Leitwerksanordnung, Farbe der Flügel auf der Unterseite und manchmal auch sinnigerweise die Farbe auf der Oberseite nannte. Der Helfer des Piloten versuchte dann mühevoll das Modell in die entsprechende Lage zu drehen um dadurch alle verbalen Informationen in visuelle Informationen umzusetzen. Dies war immer ein zeitraubender und teilweise sinnloser Vorgang zumindest ab dem Zeitpunkt als man fast nur noch Modelle mit V-Leitwerk im Einsatz hatte.



Um die Zeit für die Modellvorstellung zu verkürzen und darüber hinaus die Identifizierung eindeutiger zu machen, wurden erstmalig beim Streckenflug des **20. „Oktoberfestpokal -Wettbewerb“ 1995** die Signale in der Startphase der Modelle durch den Wettbewerbsleiter über Funk an die Helfer an der A- und B-Linie übermittelt. Dieses System funktionierte einwandfrei, erforderte allerdings auch Disziplin von den Wettbewerbsteilnehmern; sie mussten auf der einen Seite ihre Startabsicht und ihr Signal deutlich nennen auf der anderen Seite mit dem Start bis zur Freigabe durch den Wettbewerbsleiter warten, damit ein gleichzeitiger Start zweier Modelle verhindert wurde. Dieses System der Identifizierung ist mittlerweile „state of the art“ bei fast allen internationalen Wettbewerben und hat sich auch schon bei der Weltmeisterschaft 2003 in Kirchheim unter Teck bestens bewährt. Warten wir ab wann diese Vorgehensweise der Modellidentifizierung im „Sporting Code“ verankert wird, ein entsprechender Vorschlag liegt bereits vor.

Wie man sieht, war man beim MCM immer bemüht, nicht nur das Reglement (siehe z.B. gruppenbezogene Wertung, etc.) oder die Vorgehensweise beim Ablauf eines Wettbewerbs (siehe z.B. die Modellidentifizierung beim Streckenflug), sondern auch die Wettbewerbsausrüstung den ständig steigenden Anforderungen anzupassen.

Zur weiteren Verbesserung des Wettbewerbsablaufs sollte 1991 eine neue Messanlage mit Großanzeige für die relevanten Messdaten gebaut werden. Dieser Plan wurde in den folgenden Jahren mit mehr oder weniger Elan verfolgt. Im Jahr 1995 wurde dann beschlossen die Messanlage mit einem Microprozessor als Herzstück zu bauen mit einer entsprechenden Schnittstelle zur Großanzeige. Diese Messanlage wurde hardwaremäßig dargestellt, allerdings wurde die zugehörige Software durch den Ausstieg unseres Programmierers aus dem Projekt nie in Angriff genommen; also wieder einige Jahre Stillstand. Im Jahr 2001 habe ich durch Reinhard Liese erfahren, dass der FSV-Kassel eine microprozessorgesteuerte Messanlage gebaut hat, die beim „Dörnbergpokal“ 2001 erstmalig erfolgreich eingesetzt wurde.

Es wurde beschlossen, auch in Hinblick auf die im Jahr 2003 in Deutschland stattfindende Weltmeisterschaft, diese Messanlage wei-

ter zu verbessern und eine Großanzeige zu erstellen; aus Kostengründen wurde ein Gemeinschaftsprojekt Kassel-München ins Leben gerufen und im Jahr 2003 konnte die neue Messanlage mit der Großanzeige in München bei einem C-Kader-Wettbewerb und beim „Dörnbergpokal“ in Kassel erfolgreich eingesetzt werden. Einem Einsatz bei der Weltmeisterschaft auf der Hahnweide in Kirchheim unter Teck stand damit nichts mehr im Weg. Dort hat die Messanlage trotz extrem hoher Temperaturen eine Woche lang problemlos gearbeitet.

Die neue Messanlage kam beim **28. „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ 2003** erstmalig zum Einsatz.

Mittlerweile wurde die Messanlage auch an befreundete Vereine vermietet und kam auch bei der diesjährigen Weltmeisterschaft in Finnland wieder zum Einsatz.

Die Möglichkeit die Messanlage problemlos an unterschiedlichen Orten einsetzen zu können resultiert daraus, dass die gesamte Messanlage zusammen mit dem Zubehör für einen F3B -Wettbewerb mittlerweile auf einem Anhänger untergebracht ist; auch das war wieder ein Gemeinschaftsprojekt Kassel-München.

Die neue Messanlage mit der großen Anzeigetafel, auf der die relevanten Zeiten, die Strecken und weitere wichtige Daten wie Gruppen -und Startnummern angezeigt werden trägt dazu bei, dass der Wettbewerb insgesamt ruhiger abläuft.

Die Anzeige der Gruppennummer beim Zeit -und Streckenflug macht es für den Teilnehmer aber auch für den Wettbewerbsleiter einfacher sich bezüglich des Wettbewerbsfortschritts zu orientieren.

Beim Streckenflug werden in der Zeile, in der die Strecken angezeigt werden, nach Beginn der Rahmenzeit für 10 s die jeweiligen Startnummern eingeblendet, sodass sich jeder Pilot nochmals bezüglich seines Signals orientieren kann, vorausgesetzt er kennt seine Startnummer.

Beim Geschwindigkeitsflug werden ebenfalls ständig die Startnummern in der aktuellen Startreihenfolge angezeigt, sodass auch hier eine ständige Information bezüglich des Wettbewerbsfortschritts gegeben ist, an der

sich der Pilot, aber auch der Wettbewerbsleiter, orientieren können.

Zur weiteren Information sowohl der Teilnehmer als auch der Zuschauer wird beim Geschwindigkeitsflug neben den aktuellen Zeiten neuerdings auch die schnellste Zeit eingeblendet.

Im Augenblick wird das Bedienprogramm noch dahingehend verbessert, dass eine direkte Änderung der Startreihenfolge sowohl für den Strecken - als auch für den Geschwindigkeitsflug auf dem Bildschirm des Bedienrechners möglich ist.

Durch spezielle technische Maßnahmen wurde bei der neuen Messanlage versucht die Anzahl der Wiederholflüge auf ein Minimum zu reduzieren. So wurden in die Taster Vibrationsmotoren eingebaut, dadurch bekommen die Helfer bei der Betätigung der Taste eine Rückmeldung bezüglich der Signalgabe von sich selbst und von ihrem Gegenüber an der anderen Beobachtungslinie; damit ist es beim Streckenflug möglich ein eventuell für kurze Zeit aus den Augen verlorenes Modell wieder identifizieren zu können.

Durch die Möglichkeit sich ein Protokoll eines jeden Fluges ausdrucken zu lassen, ist es bei etwaigen Reklamationen bezüglich der Ergebnisse in den meisten Fällen möglich anhand der vorliegenden Aufzeichnungen Klarheit zu schaffen. Manchmal waren geringfügige Zeitüberläufe bezüglich der Flug- und/oder Rahmenzeit Anlass zu Diskussionen; durch die "Verlängerung" des Protokolls um fünf Sekunden über diese relevanten Zeiten hinaus ist es nun möglich, den exakten Zeitpunkt der letzten Signalgabe millisekundengenau zu belegen.

Die auf der Weltmeisterschaft 2003 in Kirchheim unter Teck zusätzlich eingesetzte Videoaufzeichnung der gesamten Anzeigetafel bot eine zusätzliche Möglichkeit, Zweifel, ob ein akustisches und/oder optisches Signal wirklich da war, auszuräumen. Diese zusätzliche Einrichtung wird über kurz oder lang ein fester Bestandteil der neuen F3B-Anlage werden.

Über die Jahre und Jahrzehnte stieg mit den steigenden Teilnehmerzahlen der Aufwand für den Wettbewerb ständig. Durch die Tatsache, dass immer weniger Helfer für den Transport und den Aufbau zur Verfügung ste-

..... the winner takes it all



..... take a look, Homepage or free catalog

Cup Shop
der große Versender
feiner Sportpreise

72636 Frickenhausen - Tischardt
Grafenberger Str. 2
Tel. 07123 - 3031
Fax 07123 - 35376
info@cupshop.de
www.cupshop.de

hen, wurde versucht die gesamten Abläufe des Wettbewerbs zu verbessern und möglichst zu vereinfachen, um den Einsatz von Mensch und Material nach der Devise „reduce to the max“ zu minimieren.

Ein Beispiel hierfür ist die neue Vorgehensweise, nicht mehr die Sender sondern nur noch die Antennen einzusammeln.

Versuche im Vorfeld hatten ergeben, dass ein Sender ohne Antenne ein Fernsteuersystem, welches auf der gleichen Frequenz mit Antenne betrieben wird wegen der geringen Feldstärke nicht stören kann. Wenn einige Skeptiker glauben, dass diese Vorgehensweise nicht sicher sei, da viele Piloten mit Sicherheit eine zweite Antenne hätten, denen sei gesagt, dass auch viele Piloten einen zweiten Sender als Reserve haben (und der wird im Regelfall auch nicht abgegeben) und es aus diesem Grund noch nie Probleme gegeben hat. Man ist immer auf die Disziplin der Wettbewerbsteilnehmer angewiesen.

Der Wegfall der Senderausgabe bringt, speziell bei großen Wettbewerben wie dem „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ unübersehbare Vorteile. Es entfällt die Aufstellung eines Senderzeltes mit den entsprechenden Regalen und vor allem wird der Personaleinsatz deutlich geringer und die körperliche, wenn auch nicht die psychische Belastung der Helfer wird nahezu auf Null gefahren. Die nicht ganz leichten Senderkoffer mussten vor dem Flug aus den Regalen geholt und nach dem Flug wieder zurückgelegt werden; dazu kamen noch einige Kilometer Laufleistung.

Bei den „Oktoberfestpokal-Wettbewerben“ ist man weiter bemüht durch entsprechende „local rules“ das Wettbewerbsgeschehen weiter zu verbessern und zu objektivieren.

Nach Einführung der gruppenbezogenen Wertung beim Zeit- und Streckenflug, die eine absolute Chancengleichheit unabhängig von der aktuellen Wetterlage bringt, wurde klar, dass der Geschwindigkeitsflug nach wie vor ein „Lotteriespiel“ darstellen kann, da er sich im Regelfall über Stunden hinzieht, in denen sich die Wettersituation gravierend ändern kann und im Regelfall auch ändert.

Die im Reglement vorgesehene Möglichkeit, auch den Geschwindigkeitsflug in Gruppen zu fliegen, bringt die Teilnehmer nicht wirklich weiter; es ist allenfalls eine Chance für den Veranstalter bei sehr unsicheren Wetterlagen mit eingelagertem Regen bei schon weit fortgeschrittenem Verlauf der Aufgabe nicht wieder ganz von vorne beginnen zu müssen, sondern nur die Teilnehmer der augenblicklich fliegenden Gruppe wiederholen zu lassen.

In München wurde schon einige Male zum Abschluss des „Oktoberfestpokal-Wettbewerbs“ der Geschwindigkeitsflug in der umgekehrten Reihenfolge der aktuellen Zwischenwertung geflogen. Das bedeutet, dass die Teilnehmer, welche im Augenblick nebeneinander platziert sind, auch bei etwa

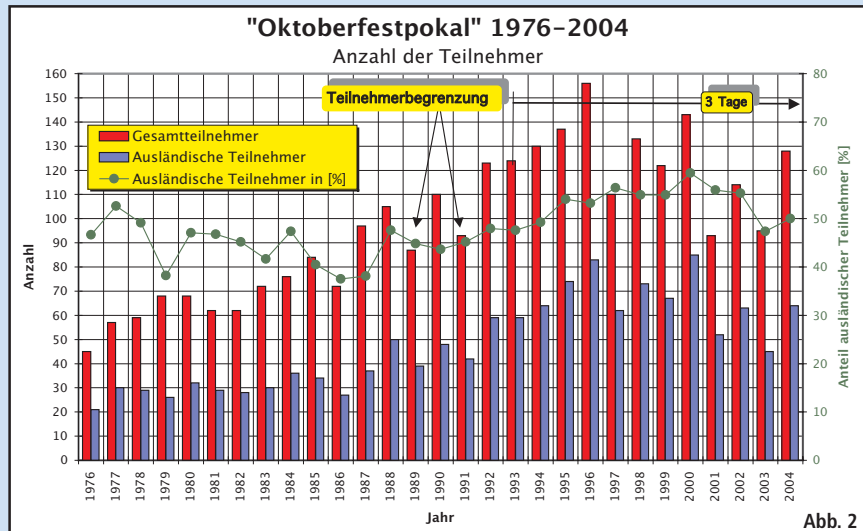


Abb. 2

gleichen Wetterbedingungen fliegen. Die umgekehrte Startreihenfolge macht den Geschwindigkeitsflug sowohl für die Zuschauer als auch für die Teilnehmer interessanter.

Es ist allerdings nicht so, dass der Wettereinfluss über mehrere Stunden komplett ausgeschaltet ist, bringt aber mit Sicherheit eine deutliche Verbesserung gegenüber der Vorgehensweise mit der durch Losentscheid festgelegten Startreihenfolge.

Mit dieser Maßnahme und dem Gefühl der Piloten "gleichbehandelt" zu werden, war es beim letztjährigen „Oktoberfestpokal-Wettbewerb“ möglich, einen kompletten Geschwindigkeitsflug sogar bei mäßigem Regen zu fliegen, ohne ernstzunehmende Einwendungen durch die Piloten.

Bei dieser Vorgehensweise verbietet sich allerdings die zusätzliche Einführung von Gruppen, da in diesem Fall sowohl die Gruppe der "schlechtplatzierten" Piloten wie auch die Gruppe der "gutplatzierten" Piloten einen Tausender erhalten würde, was mit Sicherheit nicht im Sinne des Erfinders sein kann.

Die Vorgehensweise jeden und nicht nur den letzten Geschwindigkeitsflug in der in der umgekehrten Reihenfolge der augenblicklichen Platzierung zu fliegen bedingt allerdings einige organisatorische Voraussetzungen um eine schnelle Auswertung der bisherigen Ergebnisse zu bekommen.

Die neue Startliste kann allerdings Frequenz- und/oder Helferüberschneidungen ergeben. Durch Versatz eines Teilnehmers um einige Startplätze kann das Frequenzproblem gelöst werden, durch eine individuelle Rahmenzeit (im Augenblick wird fast bei allen Veranstaltungen der Geschwindigkeitsflug nahtlos geflogen) kann man auch mit geringem Zeitverlust das Teamproblem lösen.

Diese Vorgehensweise, dass jeder Geschwindigkeitsflug eines Wettbewerbs nach obigen Kriterien abläuft wird seit diesem Jahr bei den Wettbewerben die in Deutschland stattfinden erprobt und bei Erfolg zu gegebenen Zeitpunkt international beantragt.

Nun noch ein paar statistische Anmerkungen zu den „Oktoberfestpokal-Wettbewerben“ der vergangenen 29 Jahre.

In **Abb. 2** ist die Anzahl der Teilnehmer im Verlauf der letzten 29 Jahre dargestellt. Die roten Balken zeigen die Gesamtteilnehmerzahl, die blauen Balken die Zahl der ausländischen Teilnehmer. Man sieht nahezu eine kontinuierliche Zunahme der Teilnehmer von 45 im Jahr 1976 auf 156 im Jahr 1996; eine Ausnahme bilden die Jahre 1989 und 1991 in denen eine Teilnehmerbegrenzung vorgenommen wurde.

Um immer wieder auftretende Härten bei Teilnehmerbegrenzung und den damit verbundenen notwendigen Absagen zu vermeiden wurde der 18. „Oktoberfestpokal – Wettbewerb“ 1993 erstmalig an drei Tagen durchgeführt. Dies bedeutet, dass der diesjährige Wettbewerb zum 13. Mal an drei Tagen stattfindet.

Ab dem Jahr 1997 nahm die Anzahl der Teilnehmer etwas ab, was darauf zurückzuführen ist, dass das europaweite Angebot an internationalen F3B-Wettbewerben deutlich zugenommen hat und damit beim "Oktoberfestpokal-Wettbewerb", dem jeweils letzten Wettbewerb im Sportjahr, sich schon eine gewisse Wettbewerbsmüdigkeit eingestellt hat.

An dieser Stelle gilt mein besonderer Dank den MCM-Helfern durch deren Einsatz dieser dreitägige Wettbewerb erst ermöglicht wurde. Durch eine straffe Organisation war es in den meisten Fällen möglich, trotz der großen Teilnehmerzahlen und teilweise schlechten Wetterbedingungen die drei geplanten Runden zu fliegen. Ein eindrucksvolles Beispiel hierfür war der „Oktoberfestpokal – Wettbewerb“ im vergangenen Jahr mit 130 Teilnehmern, bei dem trotz 7-stündiger Regenunterbrechung drei komplette Runden geflogen werden konnten.

Erfreulich ist die Tatsache, dass bei den „Oktoberfestpokal-Wettbewerben“ die Beteiligung von ausländischen Teilnehmern in manchen Jahren 55 - 60% betragen hat (siehe den grünen Kurvenzug); dies unterstreicht

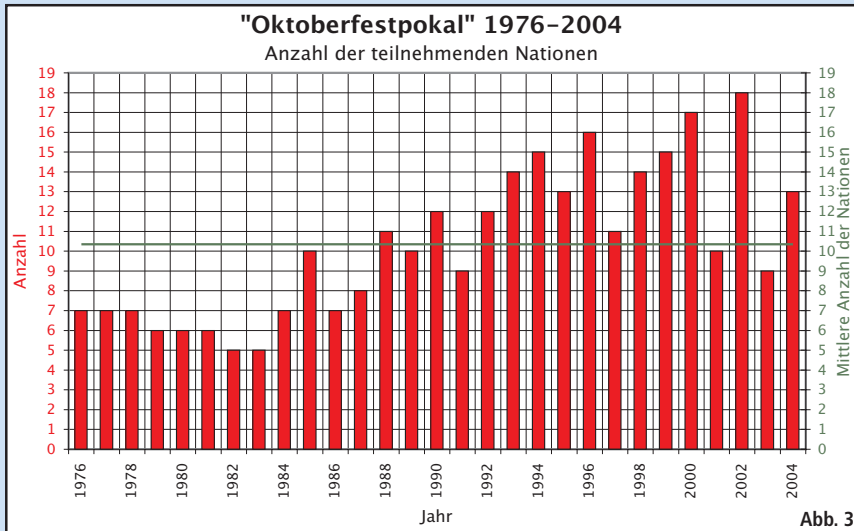


Abb. 3

In Abb. 4 und Abb. 5 sind in alphabetischer Reihenfolge von oben nach unten alle Nationen mit der Anzahl der beteiligten Teilnehmer aufgezeichnet. Bisher waren Teilnehmer aus insgesamt 31 verschiedenen Nationen am Start; genau genommen 32 Nationen, wenn man noch nach der Sowjetunion und Russland unterscheidet.

Insgesamt haben an den bisherigen "Oktoberfestpokal -Wettbewerben" 2825 Teilnehmer, davon 1368 ausländische Teilnehmer teilgenommen; dies entspricht einem Anteil von nahezu 50 Prozent.

Fazit:

Trotz unserer Bemühungen optimale Wettbewerbe anzubieten ist es uns nicht entgangen, dass die eine oder andere Veranstaltung nicht unseren eigenen Ansprüchen genügt hat. Wir haben jeweils versucht in nachfolgenden Jahren entsprechend gegenzusteuern.

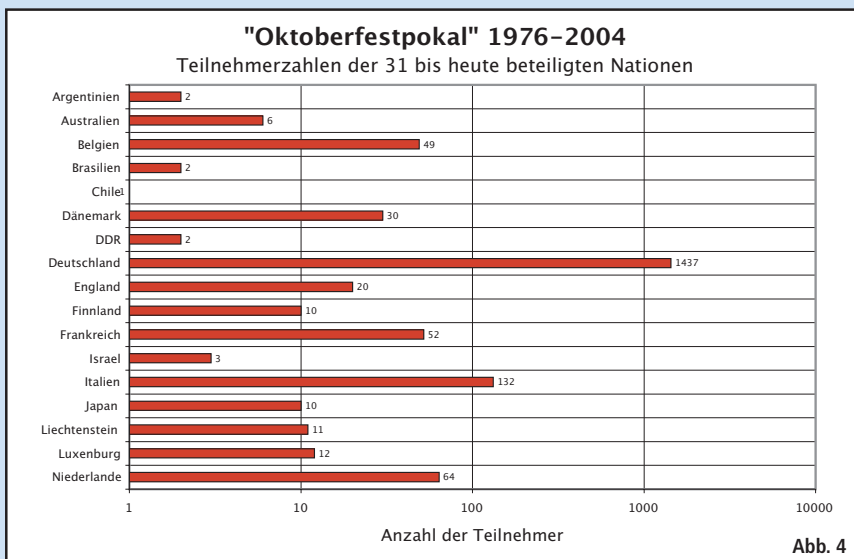


Abb. 4

So haben wir uns vor zwei Jahren dazu entschlossen, die Wettbewerbsleitung in die erfahrenen Hände von Wettbewerbspiloten zu legen, die aus eigener Erfahrung die gesamte Palette der Möglichkeiten kennen durch entsprechendes taktisches Verhalten der Piloten im Notfall einen Wiederholungsflug zu bekommen. Darüber hinaus ist die ständige Präsenz auf dem Wettbewerbsgelände und die Beobachtung der Flüge ein Garant dafür, dass es zu einem Minimum an Wiederholungsflügen kommt.

Durch den Einsatz einer Telefonanlage mit sechs Stationen ist gewährleistet, dass ein interner Kontakt mit allen wichtigen Schlüsselpositionen zur Klärung aufgetretener Probleme möglich ist.

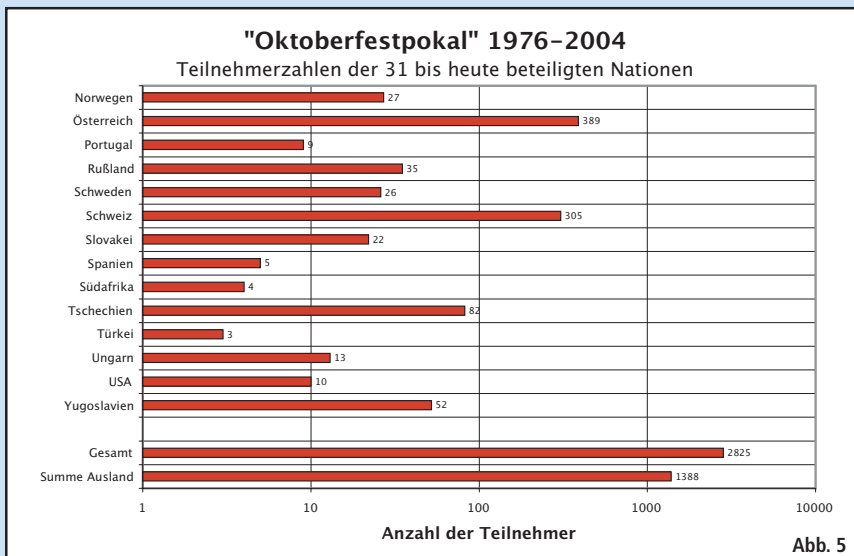


Abb. 5

Darüber hinaus ist über Funk von allen wichtigen Stellen aus die Kommunikation nach außen zu den Teilnehmern und zu den Zuschauern möglich; durch den Einsatz von zwei getrennten Lautsprechersystemen kann man durch einen Moderator (so man ihn hat) die Zuschauer bezüglich der aktuellen Situation unterrichten und die Großanzeige auch für die Zuschauer zu einer sinnvollen Einrichtung machen; damit kann unser Sport besser vermarktet werden und die Zuschauer sind nicht mehr darauf angewiesen im Küchenzelt nachzufragen was denn hier abläuft.

Wir wollen versuchen in den kommenden Jahren die "Oktoberfestpokal -Wettbewerbe" weiterhin auf einem hohen sportlichen und organisatorischen Niveau zu halten und gegebenenfalls durch entsprechende innovative Maßnahmen weiter zu verbessern.

den internationalen Charakter dieser Traditionsveranstaltung.

In Abb. 3 ist die Anzahl der teilnehmenden Nationen über den Jahren aufgetragen. Im Jahr 2002 waren sage und schreibe 18 Nationen am

Start; d.h. nahezu so viele Nationen wie bei einer Weltmeisterschaft. Die mittlere Anzahl der Nationen über die vergangenen 29 Jahre betrug über 10, was nochmals den internationalen Charakter des "Oktoberfestpokal - Wettbewerbs" dokumentiert.

R. Decker