



▲ Wolfgang Haissl's »Kraftei« Me 163.
 ▼ Pilot Peter Koppendorfer mit Starthelfer Schorsch Schneiderbauer bei den Startvorbereitungen mit seinem Eigenbau-Speedmodell.
 ▼ Topspeed 3.5 von Rolf Pietschmann.



Ein Bericht aus der Sicht eines Newcomers **SPEED-CUP 2005** am 1. und 2. Oktober in Dachau

Regen, Regen – regen wir uns nicht auf über das Wetter, dem der Speed-Cup dieses Jahr fast zum Opfer gefallen wäre. Trotz miserabler Vorhersagen waren aber von 25 angemeldeten Piloten immerhin noch 21 Mutige mit ihren Helfern zum MFC Dachau gekommen, um sich miteinander zu messen. Ich war mit meiner serienmäßigen Fliegerland-Cobra angereist, um in der offenen Klasse anzutreten, und hatte mir als Neuling in der Wettbewerbsszene eigentlich wenig Hoffnung auf einen der vorderen Plätze gemacht. Hauptgrund für meine Teilnahme war vielmehr meine selbst programmierte Geschwindigkeits-Messanlage, die nun auch mal im harten Wettbewerbsbetrieb zum Einsatz kommen sollte.

Am Samstag wurde alle Piloten offiziell begrüßt und in die Flugsektoren und die Messanlage eingewiesen. Zu diesem Zeitpunkt war es noch trocken, doch jeder wusste, dass dieser Zustand nicht lange anhalten würde. Deshalb waren alle Piloten dazu angehalten, nicht nur in der Luft ordentlich Gas zu geben, sondern auch bei der Flugvorbereitung, um möglichst viele Wertungs-

flüge vor der großen Regenfront durchfliegen zu können. Beim Wettbewerb galt es, eine 150 Meter lange Messstrecke möglichst schnell und gerade aus beiden Richtungen zu durchfliegen. Um Windeinflüsse zu eliminieren, wurde jeweils der schnellste Flug aus jeder Richtung herangezogen und der Mittelwert gebildet. Parabelflüge waren nicht zulässig und wurden von der Messanlage nicht gewertet. Dies war beim letzten Speed-Cup 2004 in Osnabrück anders, weshalb dort auch deutlich höhere Geschwindigkeiten gemessen wurden. Einige Teilnehmer hatten mit dieser neuen Randbedingung zu kämpfen, insbesondere die schnellen Pylons mit ihren kurzen Hebelarmen verlangen vom Piloten alles ab. Die Messung wurde mit dem Dopplereffekt durchgeführt, für die ein Mikrofon mitten in der Messstrecke überflogen werden musste. Die Messanlage werde ich demnächst in einem weiteren MFI-Bericht vorstellen.

Nach ersten Startschwierigkeiten wurde in der Reihenfolge der Startnummern geflogen. Sofern ein Pilot technische Schwierig-

keiten hatte, wurde sein Flug übersprungen, den er zu einem späteren Zeitpunkt aber nachholen durfte.

Da ich, abgesehen von meinen eigenen Flügen und der erforderlichen Vorbereitungszeit, mit den Messungen beschäftigt war, beschränkten sich meine Beobachtungen während dieser teilweise etwas hektischen Phase des Wettbewerbs auf die Aktionen in der Luft und über der 200 Meter langen Start- und Landebahn. Besonders auffällig waren für mich die Wertungsflüge von Wolfgang Haissl mit seiner Me 163. Diese wurde konventionell vom Boden gestartet, um dann beim ersten langsamen Überflug das bremsende Fahrwerk abzuwerfen. Danach ging es auf Höhe, um Fahrt aufzunehmen und ohne merkliche Korrekturen schnurgerade in niedriger Höhe durch die Messstrecke zu fliegen. Hier muss man neidlos anerkennen, dass Wolfgang die saubersten Überflüge geflogen und dadurch auch wirklich das Maximum aus seinem Modell geholt hat, was am Ende mit 292 km/h und dem 8. Platz im Gesamtklassement zu Buche schlug.



▲ Schorsch Schneiderbauer wirft das Eigenbau-Speedmodell von Peter Koppendorfer.



◀ Georg Schickel schraubt an seiner »Fago« – Smalltalk ist angesagt!

Einzigste Pilotin im Starterfeld: Alexandra Thurner, unterstützt von ihrem Mann. ▶

Ebenfalls beeindruckend war für mich das relativ große Eigenbaummodell von Peter Koppendorfer, das durch den Sound des 15-ccm-Rossi-Motors mit offenem Resorrohr und den exakten Flugstil des Piloten auffiel. Nicht umsonst ist dieses Gespann am Ende auf Platz 3 gelandet. Letztlich hat Peter Schmalz mit seinem Speedmodell *JP1* nur einen Wertungsflug benötigt, um uns allen die Abgasfahne zu zeigen. Das Modell hat mit Sicherheit deutlich mehr Potential als die gewerteten 320 km/h, denn bei fast Windstille hat er mit 342 km/h von einer Seite den schnellsten gewerteten Überflug des Wochenendes geflogen und dabei durch eine große Höhe noch einiges durch den messbedingten Winkelfehler verschenkt. Leider waren die Flüge aus der anderen Richtung nicht so souverän und haben den Schnitt gedrückt. Auch Georg Schickels *Fago* wurde klar unter Wert geschlagen, da Georg bei den ersten Flügen nicht bewusst war, dass die Überflüge gerade und auch möglichst nicht allzu hoch sein sollten. Leider lief bei seinem letzten Flug, kurz bevor der Regen einsetzte, trotz exakter Messflüge etwas am Messrechner schief – sorry, Georg. »Dr. Top-speed« alias Rolf Pietschmann, Organisator des Wettbewerbs und 2. Vorsitzenden des gastgebenden MFC Dachau, konnte mit seinem gleichnamigen Modell in der 3,5-ccm-Klasse mit 298 km/h glänzen. Dann kam leider der große Regen, der eigentlich bis Sonntagabend nicht mehr aufhörte. Am Samstag wurde dann der Flugbetrieb bis auf wenige Tests eingestellt. Trotzdem waren bis dahin zwei volle Wertungsdurchgänge geflogen, bis auf diejenigen, die durch technische Probleme nicht starten konnten.

Am Sonntagmorgen bot sich dann leider ein ähnliches Bild. Dennoch wurden nach der Mittagspause nochmals einige Modelle ausgepackt und bei teils strömendem Regen geflogen, um noch eine Wertung zu erhalten oder sich zu verbessern.

Nicht unerwähnt bleiben soll »Il Presidente« Holger Mittelstädt, den man mit zwei Total-



verlusten mit Sicherheit als Pechvogel des Wochenendes bezeichnen kann. Seine aerodynamisch stark modifizierte *Cobra* hätte vermutlich auch ganz vorne mitgemischt. Und dann war da noch das bulgarische Team, mit 2.200 km zumindest Gewinner bei der weitesten Anreise.

Für mich als Neuling beim Speed-Cup war es eine sehr gelungene Veranstaltung mit interessanten Gesprächen und Diskussionen mit den äußerst kollegialen »Freaks« aus der Wettbewerbsszene. Großer Dank gilt deshalb nicht nur dem Organisationsteam um Rolf Pietschmann, sondern auch allen teilnehmenden Piloten, die sich auch trotz der widrigen Bedingungen und mancher technischer Panne nicht die gute Laune nehmen ließen. Und am Ende konnte auch das miese Wetter die Vorfreude auf den Speed-Cup 2006 in Osnabrück nicht trüben.

Kai Koppenburg