



Japanischer Bilderbogen

**Illustrierter Rückblick auf die Weltmeisterschaften 1995 im F3A-Kunstflug
in Kasaoka, Japan**

Von E. Giezendanner



Das WM-Gelände aus der Luft. Bildmitte der F3A-Platz mit der Piste eines kleinen Flugplatzes für Agrar- und Fischereiflüge. Das ganze ist an der Küste gelegen – die einzigen ebenen Gebiete in Japan. Gut ist der vulkanische Charakter der Landschaft zu erkennen.



Zum Flugplatz gehört nur ein kleines Gebäude. Die ganze Infrastruktur, u. a. ein vollklimatisiertes Top-Restaurant, wurde aus Containern aufgebaut.



Am Wochenende kamen viele Zuschauer aus ganz Japan. Nicht nur der Flugbetrieb interessierte, sondern auch die relativ bescheidenen Stände – der Inhalt ist wichtiger als das Aussehen – der japanischen Modellbau-Industrie. Im Vordergrund eine typische Familienidylle: Mutter, Vater und Kinder beim Lunch.



Der neue Kunstflugweltmeister kommt aus Japan, was – trotz regelmässiger Top-Leistungen der japanischen Teams – seit 1973 nie mehr vorkam. Der damalige Weltmeister Yoshioka war diesmal Wettbewerbsleiter. Unser Bild zeigt Giichi Naruke mit seinem Aurum. Motor YS 120 SC. RC-Anlage Futaba 1024 Z (Handsender). Das Modell ist ganz in Holz gebaut und wiegt rund 4,5 kg (wie immer ohne «Most»).



Gut lachen hat hier der Routinier und Europameister Wolfgang Matt. Seine Fähigkeiten, sich im entscheidenden Moment zu steigern, sowie sein Super-Flugtalent haben ihm einmal mehr den Vizeweltmeistertitel gebracht. Modell Opal – eine Holzkonstruktion mit 4,2 kg. Motor YS F-120 SC. Propeller APC 15x12. Wolfgang gehörte an dieser WM zu den wenigen Spitzenpiloten, welche die Robbe-Futaba (Pultsender) benutzen.

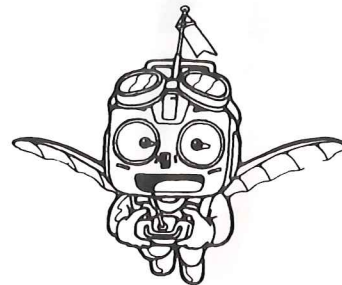
Das Liechtensteiner Team wartet auf den Einsatz. V. r. n. l.: Fidel Frick, Helfer; Roland Matt (7. Schlussrang!); Norbert Matt (33. Rang), Peter Kunkel, Helfer, und Wolfgang Matt (stehend).



Das französische Team mit den beiden Brüdern Christophe (Bronzemedaille) und Benoit Paysan le Roux und Laurent Lombard ist in F3A wieder eine richtige Grande Nation geworden. Die Modelle Topline sind sehr leicht (etwa 4,1 kg). Flügel Schaumstoffkern, Rumpf GFK, Motor YS 120. Futaba Handsender. Das Team belegte hinter Japan und vor Kanada den phänomenalen 2. Rang!



Das wunderschöne Modell des Viertplatzierten, Hajime Hata, Japan. Gewicht etwa 4,3 kg. Motorisierung OS FS-120-SP. Propeller APC 14×13,5.



Yoichiro Akiba, Japan (5. Rang), mit dem etwas über 4,3 kg schweren Wild Beat. Motor YS F-120 SC. Propeller APC 15×12.



Ivan Kristensen, links (6. Rang), ist seit über 20 Jahren im Kanada-Team und hat sowohl im Einzel als auch teammässig grosse Erfolge zu verbuchen. Das Team wurde 1991 Weltmeister. Modell: Typhoon 2×2, perfekt wie immer und ausgefeilt in den technischen Details. Gewicht 4,6 kg. Motor YS F-120 SC. Propeller APC 15×12. Futaba 1024 Z.





Quique Somenzini, Argentinien (8. Rang), mit seinem knapp 4 kg schweren Tango. Auch er verwendete einen Yamada-Motor (SC) mit einem Riesen-Propeller: APC 17×12!



Das Modell Montana von Peter Erang, Deutschland (9. Rang), gehörte mit seinen mehr als 4,8 kg zu den schwereren Brocken des Spitzenfeldes. Motor OS FS-120-SP. Propeller APC 14,4×13. RC Robbe-Futaba.



Dave von Linsowe, USA (10. Rang), war 1991 überraschender Bronzemedailien-Gewinner. Sein US-Star wiegt nahezu 4,8 kg und ist mit einem YS F-120 AC motorisiert. Propeller APC 15×13 SN. Futaba 1024 Z.



Günther Ulsamers Revolution 3 wog 4,7 kg und war mit einem OS FS-120S-SP ausgerüstet. Propeller: APC 14,3×13. RC-Anlage: Graupner-JR (Pultsender). Ulsamer wurde 11.



Stephan Fink, Deutschland (14. Rang), mit Kaizen, 4,3 kg. Motor OS FS-120-SP. Propeller APC 14,4×12.



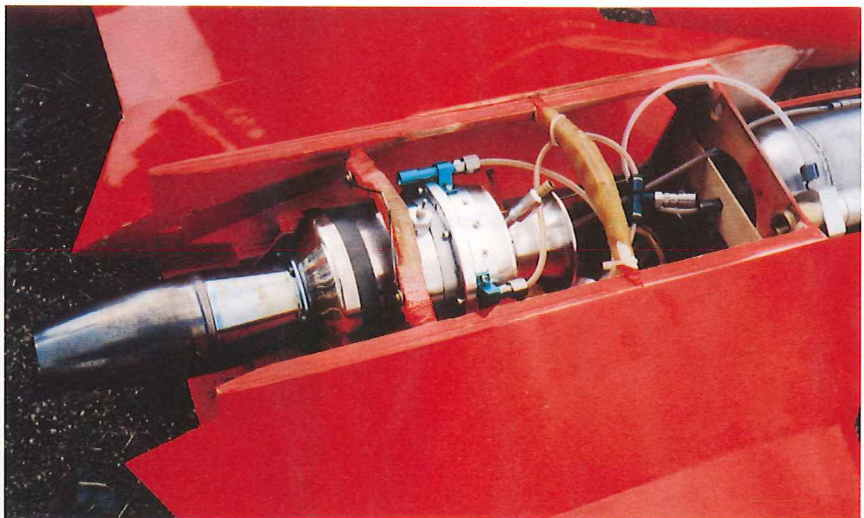
Erstmals im Schweizer Team: Markus Lehmann (48.) mit seinem Helfer Urs Bärtschiger bereiten sich auf den Start vor. Das Modell ist eine Eigenkonstruktion und wird von einem YS 120 AC angetrieben.



Bernhard Schaden (22.) hat seine Modelle Arthemis ebenfalls vergrößert. Holz-Styro-Bauweise. Gewicht etwa 4,5 kg. Motor YS F-120 SC.



Sie seien vom Flugtag etwas enttäuscht, meinten Schweizer Kollegen. Dabei findet das grosse Schaufliegen immer im Herbst bei Tokio statt. Diese Zuschauerzahl an F3A-Weltmeisterschaften ist doch ziemlich einmalig!



Sanwa-Manager und Jet-Freund der ersten Stunde: Masura Hasegawa.





Ein paar Leckerbissen, wie diese Pitts, waren auch da zu sehen.



Der bekannte Jumbo-Jet während der Startvorbereitungen. Zwei selbstgebaute Triebwerke und Giezendanner-Einziehfahrwerk.





Was die Wettbewerbsflieger an Weltmeisterschaften schon lange lernen mussten: Die japanische Heli-Szene darf nicht unterschätzt werden! Unser Bild: Ein kleiner Kalt-Baron 30.

Ein schöner, grosser Scale-Heli.

