

Cool Runnings

Gnumpfcup – der Einstieg

Martin Kennerknecht

Einleitung

Den „Gnumpfcup“ gibt es nun schon seit einigen Jahren, erfunden wurde er von einer Handvoll Leute, die in erster Linie maximalen Spaß mit minimalem finanziellem Einsatz haben wollten. Regeln gibt es auch, die werden auch eingehalten, aber keine Religion daraus gemacht. Mein Debüt beim Gnumpfcup erinnerte mich stark an den in der Überschrift zitierten Film, in dem eine Bobmannschaft aus Jamaika an einer Winterolympiade teilnahm, dazu aber später.



Mannschaftsfoto von Villingen - Schwenningen

19. Mai 2007 „Cool“ war es beileibe nicht in Lahr im traumhaften Schwarzwald, so konnte ich Spitzentemperaturen von 28°C messen, es lief also nicht nur Angstschweiß über die Backen. Letzterer blieb jedoch auch nicht aus, Details gibt's weiter unten – nun zurück zum Anfang.

Wie kommt man zum Gnumpfcup?

Aus der Modellrennboot-Szene kommend („Sektion M“, deren Verbrenner-Abteilung wird derzeit systematisch und bürokratisch tot „geregelt“) liebäugle ich schon längere Zeit mit der Renn-Fliegerei. Vor vielen Jahren probierte ich es deshalb mal kurz mit B-Klasse Pylon (Quickie 500), mangels Trainingsmöglichkeit im heimischen Allgäu mit derart lauten Fliegern musste ich diesen Traum aber leider wieder begraben. Mehr zufällig entdeckte ich dann irgendwann vor etwa zwei Jahren im www den Gnumpfcup und behielt diese vermeintlich spaßige kleine Szene im Hinterkopf. Ebenso zufällig traf ich im Herbst 2006 auf der „Modellbau-Bodensee“ in Friedrichshafen Winfried Straßburger, einen der „Väter des Gnumpfcups“. Nach einem kurzen Gespräch, der Besichtigung seines ausgestellten Gnumpfs und anschließendem Gastbesuch des Winter-Gnumpfcups eine Woche später in Lahr war mir klar: Das ist es, so wird meine modellfliegerische Zukunft aussehen. Warum? Ganz einfach: Die Anreisewege aus der südlichsten Ecke Deutschlands (Ich wohne im sonnigen Allgäu) sind nicht so arg weit, die Sache ist finanzierbar und – ganz wichtig – es geht hier nicht um erbitterten Wettkampf, sondern um einen möglichst hohen Spaßfaktor. Also wurde bei den Teilnehmern ein wenig rumgefragt, welches Material denn so zur Anwendung kommt. Dabei war ich immer wieder erstaunt über die bereitwillige Hilfestellung von allen Seiten und in alle Richtungen. Es gibt so gut wie keine Geheimniskrämerei um Profile, Schwerpunkt, Bauweisen, und nicht zuletzt die Motoren. Das ist beileibe nicht selbstverständlich, erleichtert den Einstieg aber enorm.

Los geht's!

Nun kam die Phase des Kaufs und eBayens. Letzteres kann ich nicht wirklich empfehlen, besser bedient ist man tatsächlich mit Material, welches von dem ein oder anderen etablierten Teilnehmer gebraucht oder als Bausatz zu mehr als fairen Preisen erhältlich ist. Als erstes zimmerte ich mir einen Flieger, der in der Sport-Klasse zum Einsatz kommen sollte. Dort dürfen ausschließlich preisgünstige „Schachtelmotoren“ im Originalzustand ohne irgendwelche Tuning-Maßnahmen zur Anwendung kommen. Diese Flieger liegen geschwindigkeitsmäßig weit unter 200 km/h und sind auch für den Ungeübten beherrschbar. Da ich aber nichts lieber mache als Motoren tunen, baute ich freilich auch ein „Geschoss“ für die Unlimited-Klasse, hier ist als Antrieb alles erlaubt was einen Kolben und nicht mehr als 4,26 cm³ hat. In meinem Fall ein „gepimpter“ 3,5er MVVS, der dann mit ca. 26.000 Touren einen 6,5 X 5 er APC Propeller

drehte. Wie schnell der Flieger ist, konnte ich nie ermitteln, aber ich war in der Lage, damit problemlos hin und her zu fliegen; wie das mit dem zu fliegenden Kurs aussieht, wird sich dann herausstellen. Damit sind wir beim einem weiteren Kernthema angekommen.

Der Kurs:

Es handelt sich um einen verkleinerten Pylon-Dreieckskurs, der Spitzpylon steht 120m entfernt von den beiden anderen Pylonen, die wiederum 30m Abstand zueinander haben. Die Piloten stehen im Dreieck, etwa 10m vor der Verbindungslinie der hinteren Pylonen. Man fliegt also um sich selbst herum, und das vier Minuten lang. Dabei werden die Runden gezählt. Geflogen werden je nach verfügbarer Zeit vier bis sechs Durchgänge, wobei die Runden aller Durchgänge addiert werden. Die Teilnehmer mit den drei höchsten Rundenzahlen fliegen dann in einem Finallauf um die ersten drei Plätze. Genaueres sowie das Reglement und Bilder findet Ihr auf der Internetseite www.gnumpfcup.de.

Erfahrungen und Lehrgeld

Der erste Gnumpfcup 2007 war Ende April in Villingen-Schwenningen angesetzt. Also Wohnwagen flott gemacht, am Freitag nach Schulschluss die Familie eingepackt und los ging's. Im Gepäck hatte ich die beiden erwähnten Gnumpfe sowie einen uralten Robbe Rasant, der dem Gnumpf-Reglement entspricht und - mit einem Sport-Antrieb versehen - als Ersatzflieger dienen sollte. Natürlich meldete ich mich dann für beide Klassen an, schließlich wollte ich ja viel fliegen, um Erfahrungen zu sammeln. Wie selbstverständlich wurde dem Neuling – also mir – am Samstag früh vor Wettbewerbsbeginn die Gelegenheit gegeben, den Kurs kennen zu lernen, indem ich diesen ein paar mal mit beiden Fliegern umrunden durfte. Dabei konnten die „Offiziellen“ gleichzeitig sehen, ob ich der Sache einigermaßen gewachsen war. Mit dem Sport-Gnumpf sah man kein Problem, der „Schnelle“ war allerdings richtig schnell, so dass ich sichtbare Schwierigkeiten mit der Einhaltung des Flugkorridors hatte. Nach Rücksprache mit dem „Rules-Comitee“ und in gegenseitigem Einvernehmen entschloss ich mich, erst mal in beiden Klassen mit dem Sport-Gnumpf anzutreten, das ist schließlich legal, umgekehrt dagegen nicht. Als Caller sucht man sich am besten einen erfahrenen „Gnumpfer“. Er ist zum einen Starthelfer und sagt zum anderen an, wann der Spitzpylon umflogen werden muss. Ein guter Caller lotst einen Anfänger aber regelrecht um den Kurs, das ist anfangs unheimlich beruhigend. Wie wichtig das sein kann, merkte ich, als Puls und Adrenalinspiegel schlagartig anstiegen, wie sich die einminütige Vorbereitungszeit im ersten Sport-Lauf dem Ende zuneigte und ich wusste, dass es nun kein Zurück mehr gab. Winfried, der sich mir als Caller widmete, hatte ein außerordentliches Einfühlungsvermögen und diktierte mich bzw. meinen Flieger von Runde zu Runde besser um die Pylone. Das Fazit waren 20 gültige Runden, ein Cut (innen umrundeter Pylon) und eine passable Landung mit obligatorisch gebrochenem Propellerflügel. Der Puls wurde langsam wieder zweistellig. Puh, geschafft! Na also – geht doch. Der Start beim ersten Lauf in der Unlimited-Klasse verlief erst mal genauso ab, bis nach etwa 15 Metern von hinten das weitaus schnellere Modell von Martin Kullmann leicht schräg ankam und mir kurzerhand das Heck abschnitt. Das war's dann, ein seltener aber echter Rennunfall. Shit happens dachte ich und machte hurtig den Rasant flugbereit. Dessen Flugeigenschaften sind aufgrund des hohen Gewichts leider nicht so prickelnd, so dass ich – inzwischen wesentlich ruhiger – beim nächsten Mal nur 16 Runden schaffte. Nochmal recht adrenalinhaltig ging es dann im zweiten Lauf der Unlimited-Klasse zu. Motiviert von den überaus freundlichen Kollegen nahm ich mein „Geschoss“ mit an den Start – no risk, no fun! Was soll ich sagen: Der Motor sprang befehlsgemäß an, der Flieger flog – knapp zwei Runden lang, danach ging's schlagartig senkrecht nach unten. Erstaunte Blicke aus allen Richtungen trafen mich, ich konnte nur mit den Schultern zucken und feststellen, dass es sich um eine Störung gehandelt haben muss, denn ich hatte ganz bestimmt nicht „voll tief“ gegeben. Was soll's, Trümmer eingesammelt und die restlichen Läufe mit dem Rasant absolviert – mit konstanten 16 Runden. Diese reichten immerhin für den vorletzten Platz in der Sport-Klasse, vermutlich war der Winfried so arg mit mir beschäftigt, dass er keine Energie mehr zum Fliegen übrig hatte und sich hinter mir einreihete. Nach etlichen Diskussionen über den plötzlichen Absturz musste der Empfänger als Sündenbock herhalten. Ich hatte es gut gemeint und einen prozessorgesteuerten Empfänger mit programmierbarer Fail-Save Funktion gekauft. Die Erfahrungen der routinierten Gnumpfer zeigten jedoch, dass diese Geräte für derartige Kapriolen bekannt sind und man mit einem guten „Klassiker“ besser bedient ist. Ich heftete diese leider zu spät kommende Info unter der Rubrik „Lehrgeld“ ab.

After Running – Programm

Was ich auf keinen Fall unterschlagen möchte, ist das, was nach dem Rennen alles so abging. Da war erst mal gemeinsames Grillen angesagt, danach das mittlerweile obligatorisch gewordene „Fighter-Rennen“ bei recht spärlicher Unimog-Rückscheinwerfer-Beleuchtung. Daran ließ ich allerdings meinen Sohnmann teilnehmen, er sollte schließlich auch auf seine Kosten kommen. Hierbei ging es noch wesentlich lockerer zu, es wurde einfach nur gefahren, ohne irgendwelche Regeln oder Ambitionen, der Schnellste sein zu wollen. Spaß pur – meinte jedenfalls mein Spross und dass er das unbedingt wieder machen möchte. Anschließend saß man noch im Vereinsheim in gemütlicher Runde, welche sich gegen Mitternacht allmählich auflöste. Am Sonntag war allgemeines Fliegen angesagt, leider mussten wir aber im Laufe des Nachmittags wieder abreisen, denn bis ins Allgäu sind es doch an die drei Stunden und die Kids (drei an der Zahl) sollten wieder mal zu einer christlichen Zeit in die Falle.

Unterm Strich empfand ich mein Debüt trotz massiver Schäden als Erfolg, ich konnte neben einer nicht blamablen Platzierung und einer Menge Infos und Erfahrungen noch einen gebrauchten Flieger von Winfried mit nach Hause nehmen und mein Freundeskreis bekam auch ordentlich Zuwachs. Mein erster Eindruck bestätigte sich: Hier geht es in erster Linie um Spaß und Kameradschaft.

Gnumpfcup – die Zweite

Nach ein paar Reparatur-Abenden waren wieder beide verunglückten Flieger – wenn auch augenscheinlich lädiert (siehe Foto) – sowie die Neuerwerbung einsatzbereit. Zudem überkam mich auch noch der Reiz, einen gescheiterten Gnumpf-Motor flott zu machen, weshalb ich zwei weitere Abende einem MVVS 4,2 cm³ Combat widmete. Mit 20.300 Touren an einem APC 8X6 Propeller war ich dann zufrieden und schraubte den Motor auf meinen offenen Gnumpf. Dank Winfried hatte ich nun inklusive Rasant zwei Sport- und ebenfalls zwei Flieger für die Unlimited-Klasse, also genug Material, um die 4 ½ stündige Fahrt nach Lahr anzutreten. Dort erwartete uns wie oben bereits angedeutet echtes Kaiserwetter. Gleich nach den Ankunft am Freitag gegen 18:00 mussten dann noch drei Erstflüge durchgeführt werden, da das Wetter im Allgäu dies zuvor nicht zuließ. Die Sport-Gnumpfe waren wie gehabt problemlos, einer der Renngnumpfe jedoch derart schnell, dass ein Kursfliegen meinerseits schlicht und ergreifend unmöglich erschien. Zumal der Kurs in Lahr recht nah an der Zuschauergrenze steht. Also war die gleiche Vorgehensweise angesagt wie beim ersten Rennen: Beide Klassen mit Sportgnumpf. Der Ablauf des Rennens ist recht kurz beschrieben, es war ähnlich wie in VS, nur bereits mit etwas weniger Adrenalin. Meine Rundenzahlen hielten sich mit 18 bis 24 in Grenzen, dies jedoch relativ konstant in allen Durchgänge beider Klassen. Ich musste keinen einzigen Ausfall einstecken.

Auch diesmal nicht zu vergessen - das Abendprogramm:

Zusammensitzen, Gaudi haben, Grillen, Chili con Carne füttern, Buggyfahren (diesmal mit anständiger Beleuchtung) und nicht zuletzt eine grandiose Nacht-Hubi-Kunstflugvorführung am Samstagabend mit Musik und Scheinwerferlicht, beindruckend vorgeführt von Marco Weimer. Auch hier kam also wieder die ganze Familie auf ihre Kosten (mittlerweile hatte ich zwei Buggys für meine beiden Söhne). An einem dieser Abende wurde auch der Zusammenhang zu dem in der Überschrift zitierten Film „Cool Runnings“ hergestellt. Dort eifert die jamaikanische Bobmannschaft den Schweizern nach, indem sie deren Schlachtruf „Eis – zwei – drüüü“ (Eins – zwei – drei) nachahmt. Da wir auch einige Schweizer Kollegen am Tisch sitzen hatten und ich mir als Schiffler ein bisschen wie einer der Jamaikaner im Olympia-Winter vorkam, hielten wir es ebenso und



Geflickter Sport-Gnumpf nach Heck-Abtrennung



Meine Flotte in Lahr



Der harte Kern, der nach der Siegerehrung in Lahr noch zum knipsen antrat: v.l.: Timo Starkloff, „Gnumpfvater“ Dieter Werz, Vize Gerd Uhlig, Kevin Kempf, Autor Martin Kennerknecht, Sieger Hugo Pauli. (Foto: Karin Schweizer)

machten „Eis – zwei – drüü“ erst mal zu unserem Trinkspruch, am nächsten Tag dann zu unserem Schlachtruf. Spaß muss sein, und so gab es selbst bei der Siegerehrung einige Lacher, als diese Ruf ertönte (siehe bzw. höre: Beitrag im „Modellfliegerkanal“).

Zurück zum Rennen: In der Sport-Klasse reichten meine Runden für Platz fünf, was mich wirklich freute. Ganz anders lief es in der Unlimited-Klasse. Dort gab es seitens der Kollegen mehrere verpatzte Läufe in Form von Abstürzen, Motorschäden und / oder -abstellern. Somit kam ich mit meinen eher bescheidenen Rundenzahlen - man sehe und staune - in den Finallauf. Ich war über diese Nachricht derart baff, dass ich sie erst mal für einen Scherz hielt. Es war aber toternst, also Flieger noch mal ausgepackt und voll getankt. Mit 23 Runden konnte ich meinen 3. Platz dann gebührend gegen Hugo Pauli und Gerd Uhlig verteidigen. Irgendwie war ich dann schon etwas stolz, Geschwindigkeit allein ist halt doch nicht das einzig entscheidende Kriterium, auch die Zuverlässigkeit wird belohnt. So konnte ich dann am Spätnachmittag des Sonntags mit einem Pokal und einer guten Flasche Rotem die Heimreise antreten.

Wie ging's weiter?

Zwei Wettbewerbe musste ich dann leider schwänzen (Unsere Schiff-Karriere ist noch nicht beendet), den nächsten beiden in Altensteig und Oberhausen konnte ich wieder beiwohnen. Die Flotte wurde währenddessen um einen weiteren Gnumpf aufgerüstet, kleine Trainingseinheiten ließen bis dahin auch eine Teilnahme meinerseits in der Unlimited-Klasse mit passendem Flieger zu. Die Gesamtstimmung war eigentlich bei allen Wettbewerben gewohnt gut, das Privat-Catering (Foto) erste Klasse! Aus Oberhausen durfte ich mangels hoher Teilnehmerzahl sogar die Siegetrophäe der Unlimited-Klasse mit heim nehmen (Ganz ehrlich: Wir waren nur zu zweit).



Viele sind leider nicht angetreten in Oberhausen. Vorteil: So kommt man auch als Neuling zu einer Siegetrophäe (Funkuhr mit Gnumpfcup-Emblem als Zifferblatt, gesponsert von Kaputnik)

Fazit

Der Gnumpfcup stellt eine derzeit noch recht kleine Sparte des Modellfluges dar, die aber wirklich von jedem - etwas Motorflug-Erfahrung vorausgesetzt – mit kleinem Geldbeutel betrieben werden kann. Einen Sport-Gnumpf kann man mit einem Materialeinsatz von ca. 150 EUR und einer Woche Abendarbeit flugfertigen bekommen, Hilfestellung gibt's jederzeit telefonisch von einem der „alten Hasen“. Das war's mit meinem Erfahrungsbericht, außer noch ein bisschen tief und eng fliegen üben bleibt mir zu sagen: Bis zum nächsten Gnumpfcup, **Eis – zwei – drüü!**

Hier noch zwei Detailfotos von Gnumpf-Antrieben



Maschine für einen Sport-Gnumpf: 25er GMS 2000, unbearbeitet aus der Schachtel



Antrieb für die Unlimited-Klasse: Getuneder MVVS 4,2 cm³ Combat mit abgedrehtem Zylinderkopf und Eigenbau-Resonanzrohr

Wer nun Blut geleck hat, dem empfehle ich ein paar Blicke ins Internet:

www.gnumpfcup.de

www.aircombat.de

www.modellfliegerkanal.de

www.mdf.modelltechnik.de