

Formula One – Reno 2006

Vor den Rennen

Von den 25 angemeldeten Teilnehmern bekamen 2 ihr Flugzeug nicht rechtzeitig fertig. Ein Flugzeug fiel bei der obligatorischen technischen Überprüfung durch. Die Bauausführung des Fahrwerks an der Pushy Cat „Miss Lady Lightning“ konnte die technischen Inspektoren nicht überzeugen. Viele hätten diesen seltenen Flugzeugtyp gerne wieder um die Pylone kreisen sehen, aber Sicherheit geht vor.

Viele Eigentümer haben Ihre Flugzeuge gegenüber den Vorjahren weiterentwickelt. Beim Siegerflugzeug der letzten Jahre „Mariah“ fielen neue Räder mit kleineren Verkleidungen auf. Brian Reberry hat seiner „N-A-Rush“ gleich einen neuen Motor nebst neuer Cowling und neuer 4in1-Auspuffanlage verpasst und mit einer strömungsgünstigen Cowling noch einen oben drauf gesetzt. Scotty Crandlemire hatte seiner Outrageous neue Flügel spendiert, deren Enden fast schon wingletartig hochgebogen sind. Seine alten Tragflächen sind immer noch besser, als das was viele andere Piloten zur Verfügung haben. Sie wurden an Steven Senegals Cassutt „Miss Demeanor“ transplantiert. Deren Optik hat dadurch zwar etwas gelitten, weil keine Zeit mehr für die Anpassung der Lackierung war, aber der Speed tat das im Zusammenspiel mit einigen weiteren Änderungen sichtlich gut. Jay Jones #45 Quadnickel hatte andere Flügel und sogar eine neue Höhenflosse bekommen. Diese Aufzählung ließe sich noch einige Zeit fortsetzen.

Steve Temple erschien mit einer Boyd/Grove GR-7 im neuen „Madness“-Design. Das Flugzeug besticht durch eine sehr elegante Form mit relativ langen Flächen, die fast an moderne Segelflugzeuge erinnern.

Die weiteste Anreise hatte der Schwede Anders Trygg. Er war schon früher

als Crewmitglied des ebenfalls schwedischen Rennpiloten Dan Borgstrom in Reno.

Die erste Trainings-Session begann Sonntagmorgen um 8 Uhr bei warmen, sonnigen Wetter ohne besondere Vorkommnisse. Am Montagmorgen stand der Rennkurs zur gleichen Zeit zur Verfügung. In dieser Session erfolgten sich 8 Teilnehmer ihre Qualifikationszeiten. Fast alle anderen nutzten die Zeit ebenfalls für Trainingsflüge. Die Piloten zeigen Ihren Wunsch nach Zeitmessung übrigens mit Flügelwackeln an. Einige nutzten auch zusätzlich ihre Funkgeräte, deren Einbau ohnehin Pflicht wird. Holbrook Maslens Versuche, die Teilnehmer zur Arbeit zu bewegen waren offenbar nicht überzeugend und blieben folgenlos.

Er konnte dies dann aber am Dienstag nachholen, als auch alle anderen Piloten noch fehlende Qualifikationszeiten erfolgten, weil sich keiner auf die wegen des engen Zeitplans der Veranstaltung ausnahmsweise nur 20-minütige Qualifikationssession am Mittwochmorgen verlassen wollte.

Tatsächlich forderte auch nur ein Teilnehmer die Zeitmessung am Mittwochmorgen. Das war aber nicht ganz freiwillig, denn Scotty Crandlemire hatte am Vortag die Runde vor seiner Qualifikation nicht regelkonform in gleich bleibender Höhe geflogen, sondern hatte sich sozusagen etwas in den Rennkurs gestürzt, was einen erfolgreichen Protest des nächst schnellsten Konkurrenten zur Folge hatte. Scottys neue Qualifikationsrunde war allerdings bloß minimal langsamer, so dass sich letztlich nichts änderte.

Insgesamt lagen die Geschwindigkeiten minimal unter Vorjahresniveau, was vermutlich auf die etwas niedrigen Temperaturen zurück zu führen ist. Einige Flieger waren jedoch erheblich schneller als im Vorjahr. Brian Reberry nach den umfangreichen Umbauten an seiner Cassutt sogar um über 43 km/h.

Die Heat-Races

Die Verteilung der Startplätze für die erste Runde der eigentlichen Rennen erfolgte nach den Qualifikationsplätzen. Die schnellsten Acht bilden eine Renngruppe (Heat 1A), die nächst schnellsten Acht eine weitere (1B) und die langsamsten die letzte Gruppe (1C). Gestartet wird ähnlich wie bei Auto- und Motorradrennen im Rudel mit stehendem Start. Dafür werden die Flugzeuge mit ausreichendem Sicherheitsabstand in Zweier- oder Dreierreihen aufgestellt.

Die ersten Rennen fand Mittwochmittag bei idealen äußeren Bedingungen statt. Zuerst war die langsamste Gruppe dran. Einer der Piloten sorgte für eine Novität: er konnte nicht antreten, weil er seinen Helm nicht rechtzeitig fand! Der Sieger dieses Heat 1C, Ed Dutreaux, erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 350 km/h. Es gab einen Pyloncut durch Sonny Swenson, der zu einer 16 Sekunden Zeitstrafe führte. Dies war nicht weiter schlimm für ihn, da er in diesem Rennen nur zusätzlich mit flog um das Teilnehmerfeld zu vergrößern und zu trainieren. Seine Qualifikationsgeschwindigkeit berechnete ihn ohnehin zum Start im nächst schnelleren Rennen.

Das zweite Rennen des Tages war der Gruppe mit den mittleren Qualifikationsplätzen vorbehalten. Kurz vor dem Rennen hatte Jay Jones sich noch einen Platten am rechten Haupttrad eingefangen und konnte nicht antreten. In diesem Heat 1B waren die ersten 3 Kontrahenten schneller als 380 km/h unterwegs.

Schnell fliegen ist auch in der ersten Runde schon von Vorteil, denn gute Zeiten können einem ein Upgrade in die nächst schnellere Gruppe beschaffen.

Am Donnerstagmorgen war dann die Gruppe der acht Schnellsten aus dem Qualifying dran. Gegenüber dem Vor-

tag hatte der Wind zugenommen und gedreht, so dass das Rennen nicht wie üblich auf der Piste 08 gestartet werden konnte. Stattdessen erfolgte der Start auf der 26, was eine zusätzliche Wende um so genannte Scatter Pylons erforderlich macht, um wie gewohnt gegen den Uhrzeigersinn um den Kurs fliegen zu können.

Die beiden Favoriten Gary Hubler in Mariah und David Hoover in „Endeavour“ standen in Startreihe 1. Charlie Greer hat Ihnen gleich mal mit einem Blitzstart die Show gestohlen. Schon auf dem Weg zu den Scatter Pylons überholte er beide, überquerte als erster die Startlinie und startete damit die Zeitnahme. Gary überholte ihn dann in Runde 2 und David in Runde 3. Auf Platz 4 folgte Jason Somes in Ray Cotes ehemaligem Siegerflugzeug „Alley Cat“. Den 5. Platz erkämpfte sich Scotty Crandlemire durch Überholen von George Andre, der diese Jahr das erste Mal dabei war und gleich bei den Schnellsten mit flog. Die beiden Langsamsten wurden von den beiden Schnellsten kurz vor dem Ziel überrundet.

Im Heat 2C waren dann auch die Nichtstarter aus der ersten Runde dabei. Jay Jones (Plattfuß) war in die langsamste Gruppe abgestiegen und startete mit Ken Gottschall (Helm verlegt) aus der letzten Reihe. Ken behauptete seine letzte Position erfolgreich mit der langsamsten Racespeed dieses Jahres, 254 km/h.

Jay Jones arbeitet sich mit race #45 „Quadnickel“ bereits in Runde 3 auf den ersten Platz vor, überrundete 3 Mitstreiter – einen sogar zwei Mal – und gewann das Rennen trotz eines Cuts an einem der Scatter Pylons, der ihm 16 Sekunden Zeitstrafe einbrachte. Bei diesem Rennen waren auch Starts und Landungen recht spannend, da der unregelmäßige Seitenwind schon ziemlich kräftig war. Das danach anstehende Biplane-Race wurde gecancelled.

Am Freitagmorgen war es wolkig und ziemlich kalt aber der 15-kts-Wind

stand wenigstens halbwegs auf der Bahn. Durch ihr hohes Tempo hatten einige Piloten aus der B-Gruppe der ersten Runde sich Startplätze in der A-Gruppe dieser zweiten Runde erkämpft. So musste Scotty Crandlemire nun in der B-Gruppe antreten und da ziemlich schnell fliegen um sich ein Startplatz im Goldrace zu sichern. Er startete im Heat 2B von Platz 1 und wurde sogleich von Gary Davis überholt. Noch vor Ende der ersten Runde ging Scotty aber wieder in Führung. Gary Davis flog auf dem zweiten Platz liegend eine sehr enge und gleichmäßige Linie. George Andre mit race#1 Zipper kam einfach nicht an ihm vorbei wurde aber wegen eines Pyloncuts ohnehin später zurück gestuft. Er schien das im Kreis fliegen aber trotzdem zu genießen, denn er flog nach Rennende einfach noch eine Runde weiter. Scotty war in „Outrageous“ mit gut 385 km/h schnell genug unterwegs, um sich für Sonntag einen Platz im Gold-Finale zu sichern. Auf den Plätzen 3 und 4 landeten Birch Enriken und Steve Temple die sich ein schönes Duell lieferten, nachdem sie jeweils 2 andere Konkurrenten überholt hatten.

Beim Heat 2A kam der Wind dann schon wieder mehr von der Seite. David Hoover kam beim Start nicht so gut weg. Man munkelt, sein schönes neues Flugzeug vom Typ Arnold AR-6 sei noch etwas zu schwer. Aber schon in der ersten Runde flog er auf Platz zwei vor. Ansonsten gelang nur Jason Somes mit „Alley Cat“ ein Überholmanöver, als er Ray Debs in „Carbon Slipper“ in Runde 2 passierte. Gary Hubler flog „Mariah“ zu einem Start-Ziel-Sieg.

Bronze, Silber und Gold

Was jetzt noch ausstand waren die 3 Finalläufe. Davon fanden das Bronze- und das Silber-Rennen am Samstag und das Gold Final am Sonntag statt.

Alle Startplätze waren nach einem IF1-spezifischen Punktesystem vergeben, welches im Wesentlichen auf den bisher erfliegenen Geschwindigkeiten basiert.

Samstag war es sonnig, kühl und schwachwindig. Es konnte wieder die übliche Startrichtung 08 genutzt werden. Nach seinem Pyloncut im vorherigen Rennen, war Jay Jones nun im Bronzefinale dabei und kam mit deutlichem Abstand als Erster in Ziel. Sonny Swenson gelang es, Brian Reberry zu überholen, als beide den letzten der Gruppe überrundeten. Smokey Young, der nach einem Propellerproblem ohne Spinner fliegen musste, ließ in diesem Rennen immerhin noch 2 Mitstreiter hinter sich. In diesem Rennen der Gegensätze gab es einerseits packende enge Positionskämpfe, andererseits betrug der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem ersten und dem letzten 100 km/h.

Jay Jones nahm als Sieger des Bronze-Rennens die Möglichkeit wahr, ins Silber-Finale aufzusteigen. Jason Somes gelang dort ein sauberer Start-Ziel-Sieg mit Tempo 390 und damit die Qualifikation für das Gold-Finale. Hinter im gab's reichlich Abwechslung. Während Gary Davis mit seiner leichten „Midnight Lightning“ beim Start gleich 2 Positionen gutmachte, fiel Steve Temple mit seiner schönen aber schwereren „Madness“ zunächst etwas zurück, um dann das Feld von hinten aufzurollen. Spannende Rennen wie dieses mit so vielen Überholmanövern sind es, die die Faszination der IF1 ausmachen.

Am Sonntag fand als krönender Abschluss das prestigeträchtige Gold-Race statt. Was darin passierte und was die Formula One zu einer echten Erfolgsformel macht, lesen Sie in der **Ausgabe August 2007 der Zeitschrift FLIEGERMAGAZIN.**