



SABINE NENDZA

HELI-WM IN ROUEN

DAS ABENTEUER IN DER NORMANDIE!

Sabine Nendza

Heli-WM in Rouen –
das Abenteuer in der
Normandie!

© 2005 Sabine Nendza

Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, ist
ohne vorherige Genehmigung der
Autorin untersagt!

Layout und Satz: *penguin eddh.de*

Vom 16. bis 21. August 2005 fand die Hubschrauber-Weltmeisterschaft in Frankreich statt – genauer gesagt in Rouen-Vallée de Seine (LFOP).

Allein der Hinflug von Koblenz nach Rouen über Charleville-Mézierès (LFQV) war schon ein Abenteuer für sich... Mit kleineren oder größeren Hindernissen war unsere Strecke gespickt und da wir einen Hubschrauber vom Typ Hughes 300 überführen durften, waren die rund 250 Meilen für meinen Mitflieger Alex und mich eine langwierige Aufgabe. Die Strecke auf deutschem Boden war unspektakulär, aber der Kurzbesuch in Luxemburg und Belgien fing schon mit einem Fragezeichen an – verstehen sie uns nicht oder hören sie uns nicht? Offensichtlich letzteres, denn wir haben es mit einem freundlichen „Bonjour!“ ebenso versucht wie mit englischem Standard. Merkwürdig war, dass wir den gesamten Funkverkehr auf der Frequenz zwar hören konnten, aber offenbar nicht gehört wurden – mangels Flughöhe? In 3000 ft? Irgendwann kam als Info für alle der Hinweis, dass sich sehr viele Luftfahrzeuge auf einem Flug Richtung Westen auf der Frequenz befinden – wahrscheinlich sind dem armen Controller die Meldungen über den Kopf gewachsen ;-)

Kurz nach der Grenze zu Frankreich war bereits unser erste Zwischenstop in Charleville. Hier hatte ich telefonisch vorab gefragt, ob denn AVGAS zu haben sei, denn die Betriebszeiten von ATC schlossen das Wochenende aus – wie merkwürdig, es ist für unsere Verhältnisse ein recht großer Platz mit ordentlicher Infrastruktur. Aber in der Tat war niemand am Funk zu hören und so gaben wir ordentlich Blindmeldungen ab und landeten auch ohne Flugleiter ganz gut. Der örtliche Aeroclub versorgte uns wie versprochen mit einer Tankfüllung AVGAS für die Hughes und etwas zu Trinken für die armen, schwitzenden Piloten und dann nahmen wir das Leg bis Rouen in Angriff, quer durch französische Restricted Areas und sonstige Nettigkeiten. Der Funkverkehr in Frankreich war sehr gewöhnungsbedürftig: wenn man sich entschied, es mit „Bonjour!“ zu versuchen, bereute man es gleich wieder, denn es folgte prompt eine viel zu schneller französischer Redeschwall, zu dem zumindest ich nur noch „say again please...“ sagen konnte! Immerhin redeten die Info-Controller dann wenigstens weiter – bei einem Initial Call in Englisch konnte auch mal Funkstille die Antwort sein – sehr französisch!

Nach 3:40 h Flugzeit kamen wir planmäßig in Rouen an und sahen uns gleich schon in guter Gesellschaft der russischen Teilnehmer, die zwei Hubschrauber vom Typ Mil Mi-2 mit nach Frankreich gebracht hatten – dagegen wirkte die kleine Hughes nun wirklich sehr zierlich. Wir bekamen eine Parkposition direkt vor dem Tower und brauchten erstmal eine Pause...



Marion Hoven und ich mit der D-HHFB im Trainingslager Ballenstedt, kurz vor der WM. (Bild: Hoven)

Die nächsten Tage – meine Copilotin Marion Hoven war am gleichen Tag angekommen, aber mit ihrem Mann Holger in der EC 120 – hatten wir noch Zeit für Vorbereitung und ein klein wenig Training unter lokalen Bedingungen und dann ging es am Dienstag, 16. August, mit Eröffnungsfeier mit Vorstellung aller Teams und Nationen samt zugehöriger Nationalhymne sehr feierlich los. Es stellten sich 42 Teams mit jeweils Pilot und Copilot dem Wettbewerb und die Teilnehmer kamen aus den Ländern Frankreich, Großbritannien, Rußland, Weißrußland, Schweiz, Österreich und Deutschland.

Die Disziplinen

Was heißt eigentlich „Weltmeisterschaft im Hubschrauber-Präzisionsflug“ – was macht man da? Hier eine kurze Übersicht über die vier Disziplinen. Wer es genau wissen möchte: auf der Internetseite des Deutschen Hubschrauberclubs DHC (www.deutscher-hubschrauberclub.de) findet sich unter der Rubrik „Veranstaltungen/Regelwerk“ die genaue Beschreibung der Wettbewerbe.

1. Schwebeflug-Präzision („Hovern“)

Ein rechteckiger Parcours aus einem 1 m breiten, am Boden markierten Korridor wird mit gleichem Heading geflogen, d. h. es wird zunächst vorwärts, dann seitwärts nach rechts, rückwärts, seitwärts nach links und diagonal geschwebt. Am Hubschrauber sind zwei Seile mit Gewichten befestigt und zwar so, dass das kurze Seil 2 m und das lange Seil 3 m lang ist. Das kurze Seil darf den Boden beim Schwebeflug nicht berühren, das lange darf ihn nicht verlassen. So ergibt sich eine festgelegte Schwebeshöhe, die eingehalten werden soll. Die Schiedsrichter stoppen Abweichungen vertikal und lateral. Es werden an zwei Eckpunkten 360°-Drehungen durchgeführt und am Ende des Parcours landet man genau auf einer Zielinie, die mit Markierungen am Hubschrauber übereinstimmen muß. Wertung auf Zeit.

2. Navigation ->wird im Text genau erklärt!

3. Slalom

Der Copilot führt am 5 m Seil einen mit Wasser gefüllten Eimer (Gewicht ca. 7 kg plus Wasser) durch einen Parcours aus 12 ein Meter breiten Toren. Die Durchflugrichtung der Tore wird erst vor dem Wettbewerb festgelegt. Nach dem letzten Tor steigt der Pilot und der Copilot verlängert das Seil auf 11 m. Der Eimer ist – mit möglichst wenig Wasserverlust unterwegs – auf einem Tisch von 1 m Durchmesser möglichst mittig abzusetzen. Wertung auf Zeit.

4. Fender Rigging

Drei Bootsfender (Gewicht ca. 8 kg) an Seilen von 4, 6 und 8 m Länge sind in jeweils eine Tonne A, B oder C zu versenken. Welcher Fender in welche Tonne kommt, wird vor dem Wettbewerb bekannt gegeben. Die Zeit wird gestoppt, sobald der Fender das Start-Tor passiert und die Zeitnahme endet, wenn der Copilot das Seil des Fenders wieder loslässt. Wertung auf Zeit.

Erster Wettkampftag: Hovern

Wir werden mit Sonnenstrahlen geweckt und freuen uns auf einen schönen Tag –tja, leider haben wir die Rechnung ohne den in Rouen typischen Wind gemacht! Es ist tatsächlich sonnig, aber der Windsack bleibt stur waagrecht: kein Wind unter 15 kt! Das allein würde formal schon genügen, um den Wettbewerb zu gefährden, da einige Hubschraubermuster eine Windbeschränkung im Handbuch vermerkt haben. Allerdings liegt die Entscheidung, ob denn nun der Wettbewerb geflogen wird oder nicht beim Veranstalter und natürlich bei jedem einzelnen Piloten.

Nach dem täglichen Briefing mit Informationen über Wettkampfareal, Begehung desselben und An- und Abflugwege (bei 42 Teams geht es zu wie in einem Bienenstock!) sind wir zusätzlich verwundert: Das Hoverquadrat, das mit gleichem Heading vorwärts, seitwärts und rückwärts zu fliegen ist, wurde genau mit Rückenwind ausgelegt! Also, 15 kt Wind sind für präzises Schweben sowieso nicht die Traumbedingung, aber dann auch noch als Rückenwind?? Der Veranstalter belässt die Position allerdings so und uns bleibt nichts weiter übrig als den Kopf zu schütteln. Wir sehen uns die ersten Teams und unsere Kollegen an, die alle sehr mit der Windsituation zu kämpfen haben.

Mit der Hughes 300, mit der meine Copilotin Marion und ich fliegen, haben wir zwar formal keine Probleme mit dem Wind, aber fliegerisch ist das natürlich ruppig. Das ganze auf Zeit und möglichst ohne Abweichung vom vorgegebenen Parcours – puh! Wir werden vom Start weg gleich per Rückenwind „geschoben“ und haben logischerweise einige Sekunden Abweichungen, lateral und auch vertikal. Eigentlich haben alle Crews damit zu kämpfen, nur die Weltmeister haben diese Präzision so oft geflogen, dass sie sie in allen Lebenslagen und Windstärken meistern. Es werden wirklich böige 2:15 Min. bis wir an der Ziellinie zur Präzisionslandung ankommen. Ich habe vorher mit anderen Piloten gesprochen und viele sind wegen des Rückenwinds einige Zentimeter zu weit vorn gelandet. Also denke ich: Nicht zu spät runter! Und sitze enttäuscht schon 5 cm vor der Linie auf dem Gras – mist! Das kostet wertvolle Punkte und ärgert mich vor allem, weil es im Training besser war. Marion hat mich auch gut angesprochen, aber die Landung ist nun mal die Arbeit des Piloten.

Sowieso ist der Hoverparcours eine fliegerische Leistung, bei der der Copilot – im Gegensatz zu den weiteren ->Disziplinen (siehe oben) – eher wenig zu tun hat. Die Höhenabweichung zwischen 2 und 3 m über dem Boden ist im Flug schwer abzuschätzen und seitliche Abweichung korrigiert der Pilot am besten selbst, da die Mitte-Markierung auf der Pilotenseite unter dem Sitz angebracht ist (eine rote Kugel, die so unter dem Heli befestigt ist, dass die Schiedsrichter sie sehen können).

Obwohl wir ein besseres Ergebnis im Training hatten, sind wir mit dem ersten Wettbewerb insgesamt zufrieden. Mit dem Urteil der Schiedsrich-

ter allerdings nicht, denn sie haben uns eine Rutschlandung notiert, obwohl ich mir sicher war, punktgenau und ohne Nachrutschen der Kufe gelandet zu sein. Abends bei der Bekanntgabe der Ergebnisse stellt sich heraus, dass viele Crews eine solche Bewertung erhalten hatten, ohne sich eines solchen Fehlers bewusst zu sein. Nach Diskussionen mit dem Teamcaptain und Schiedsrichtern gibt es zwar überdurchschnittlich schlechte Ergebnisse aufgrund der Rückenwindssituation, aber die Resultate bleiben trotzdem unverändert bestehen.

Das Abendprogramm findet auf dem „Château Anquetil“ statt, das für diesen Anlaß mit einem Großraumzelt im Garten erweitert wurde. Dank des schönen Wetters können sich Badelustige in den vorhandenen Pool stürzen – manche auch unfreiwillig! – und nach erfolgreicher Abkühlung die Paella genießen. Das Château liegt etwas außerhalb von Rouen und ist eine herrliche Kulisse für einen entspannten Abend, den wir alle auch verbringen können. Obwohl man nur für etwa 15 Minuten mit wettbewerbemäßigem Fliegen beschäftigt ist, schlaucht der ganze Stress un-
gemein.

Es gibt auch organisatorisch immer wieder Verspätungen bei den Franzosen, die ja nur sechs Monate (!) Zeit für die Vorbereitung der WM hatten (England hatte sie ursprünglich austragen wollen, musste aber absagen). Die Mängel bemerkten wir z. B. daran, dass es von Tag zu Tag später Abendessen gab. Die letzten Tage bedeutete das: etwa 23 Uhr Beginn der Abendveranstaltung, ca. 1 Uhr Ende des Abendessens, Rücktransfer per Bus zur 45 Min. entfernten Studentenunterkunft (wobei der Busfahrer es dank seiner nicht vorhandenen Ortskenntnis schafft, jeden Tag einen anderen Weg zu fahren und uns zwar unfreiwillig Stadtführungen von Rouen bietet, aber die ohnehin schon langen Transferwege auch mal auf 1,5 Std. ausdehnt...!!) Der nächste Morgen beginnt oft schon um 6 oder 7 Uhr – das ist dann weniger entspannend – warum heißt diese Zeit eigentlich in meinem Terminkalender „URLAUB für WM“? ;-)

Zweiter Wettkampftag: Navigation

Die Königsdisziplin! Warum Königsdisziplin? Weil sie so schwer ist! Die Crew erhält fünf Minuten vor Abflug eine Karte und zwei Koordinatenpaare, die als Wendepunkte noch einzutragen sind. Vorgegeben ist ein Bereich mit bereits ausgelegten Suchzeichen („Searchbox“). Es müssen „Lasten“ (Reissäckchen) im Flug an markierten Punkten exakt abgeworfen werden und der Anflug soll auf die Sekunde genau der vorher berechneten Zeit entsprechen. Die Strecke ist zwischen 90 und 120 km lang; die Hubschrauber starten mit berechneten Zeitfenstern, damit sie sich nicht auf Strecke treffen. Am Ziel ist ein Quadrat in exakt 60 Sek. zu fliegen und ein Kegel an einem 5 m Seil in eine imitierte Dachluke, das sog. „Doghouse“, einzulochen – alles nicht einfach!



Die amtierenden Dt. Meister, Holger Hoven/Michael Schauff auf EC 120. Insgesamt fliegen neun deutsche Teams bei dieser WM. (Bild: Kunz)

Der Streß fängt schon an der Vorbereitungsline an: Marion und ich erhalten Kegel und Wurfsäckchen – was ist denn das?? Statt viereckiger Säcken wurden alte Sportsocken verwendet (okay, gewaschen!) – das Problem dabei ist: die sind ja rund! Prall gefüllt

mit Reis oder Sand kullern sie beim Abwerfen aus dem markierten Wurfkreis hinaus und nehmen uns womöglich wertvolle Punkte! Marion überlegt schon, wie sie die Dinger am besten wirft um Wegrollen oder Hüpfen zu vermeiden.

Dann vorschweben zur Abfluglinie und auf den Umschlag mit Karte und Koordinaten warten. Minuten werden endlos, dann gibt uns die russische Schiedsrichterin nach Abgleich der Funkuhr-Zeit (jawohl, die Borduhr ist richtig eingestellt!) unseren Umschlag, exakt fünf Minuten vor Abflugzeit. Dies ist die stressigste Zeit für den Copiloten: Umschlag auf, Karte auf's Knie und Koordinaten suchen, eintragen, Linien verbinden, Kurse ablesen, Wind berücksichtigen, orientieren. Obwohl Marions Lineal abbricht und somit den Dienst schon vor Beginn des Navigationsfluges quittiert, schafft sie die Kartenarbeit in drei Minuten. Alle weiteren Karten sind an Bord verboten, natürlich auch kein GPS und Funknavigation, die Funkfrequenz ist gerastet und fixiert, damit wir nicht mit anderen Crews kommunizieren können. Gestresst vom Handicap mit dem Lineal sind wir zwar nach vier Minuten locker mit der Vorbereitung fertig, aber schon das erste Mal nassgeschwitzt. Die letzten dreißig Sekunden bis zum Start mache ich den Heli schon leicht auf den Kufen. Frühstart kostet Strafpunkte und da wir weder zu früh noch zu spät sein wollen, heißt es per Countdown genau aufpassen – geschafft: take off now!

Der erste Kurs und ein Pflichtüberflugpunkt sind vorhanden, danach geht die Orientierung los. Marion kämpft tapfer mit der französischen Karte im Maßstab 1:250.000, doch die Orte erweisen sich als schwer erkennbar, weil alle Häuser weit verstreut liegen. Den ersten Wendepunkt erreichen wir, finden aber das zugehörige Zeichen auf dem Boden nicht. Ich drehe noch zwei Kurven, aber gegen die Sonne können wir spätnachmittags kaum vernünftig suchen – vergeblich. Also entscheiden wir, zur Searchbox zu fliegen, denn dort gibt es massive Strafpunkte z. B. für zu späten Ausflug. Wir sehen und überfliegen das Entry Gate planmäßig – eine Aufgabe abgehakt! Doch gleich geht es anstrengend weiter: Zehn Suchzeichen sind in Form von orangenen Planen im Gelände versteckt. Auf der Plane sind schwarze Buchstaben, Zahlen oder Sonderzeichen – diese müssen in das Suchschema notiert werden. Das Gelände ist hügelig, wenn man zu tief fliegt, sieht man keine Zeichen, aber Steigflug kostet Zeit – es ist ein ständiges Hin und Her. Manche Zeichen finden wir schnell, andere sind hinter Waldkanten versteckt oder einfach nicht auf Anhieb zu sehen. Eins finden wir im Vorbeiflug, durch Zufall – ich rufe nur schnell „Da ist ein Zeichen!“ und schon schreibt Marion es auf. Obwohl wir nicht alle Zeichen gefunden haben, entscheiden wir, frühzeitig das Exit Gate aus der Searchbox zu suchen, damit wir auf jeden Fall etwas Reserve-Zeit haben. Mit der relativ langsamen Hughes kann man nicht viel Zeit aufholen und muß beinahe immer „full speed“ fliegen, denn durch Suchen, Steig- und Sinkflug sowie Säckchen abwerfen und immer wieder orientieren geht viel Zeit verloren.

Wir haben das Exit Gate erfolgreich passiert; direkt nach kommt eine fliegerische Herausforderung: Vorsicht Hochspannung! Da man laut Regel-

werk in 50 Meter über Grund über das am Boden mit Planen markierte Exit Gate fliegen soll (damit die Schiedsrichter unsere Startnummer notieren können), muß ich mich danach bei voller Geschwindigkeit mit meinem Steigflug auf 250 Meter über Grund beeilen, sonst gerade ich womöglich zu nah an die Leitung und den dahinterliegenden Hügel. Wir fliegen zu den weiteren Wendepunkten, aber auch hier haben wir wenig Glück beim Auffinden der Zeichen. Schließlich bleibt uns nur noch der Zeitanflug zurück zum Platz, weil das die meisten Strafpunkte geben würde, wenn wir hier zu spät wären. Allein eine Verspätung um 200 Sekunden würde die Disqualifikation bedeuten. Wir schaffen den letzten Pflichtmeldepunkt und der Tower bekommt eine Informationen über unsere Position, wie im morgendlichen Briefing besprochen. Der Zeitanflug geht gut, wir sind nur wenige Sekunden zu früh über der Ziellinie. Auch die Box (60 Sek. Quadrat) funktioniert prima. Und als Marion den Kegel schnell in das Doghouse einlocht, obwohl ich Mühe habe, die Maschine in 5 m Höhe bei Rückenwind (was sonst??) ruhig zu schweben, sind wir recht zufrieden mit diesem Teil der Übung. Mit dem Streckenteil natürlich nicht: die nicht notierten Wendepunkte bringen herben Punktabzug!

Nachdem der Kegel versenkt ist muß man in einer markierten Landezone landen und die Karte mit allen Eintragungen und Suchzeichen-Übersichten wieder abgeben. Dabei werden auch wir und unser Hubschrauber kontrolliert: Keine weiteren Karten an Bord? Kein GPS unerlaubt mitgelaufen und hat niemand ein Handy dabei? (Taschenkontrolle!) Die Regeln sind streng, aber gut so. Auch nach der Abschlusslandung an der Parkposition werden die Crews vom Wettbewerbspersonal bewacht, damit wir niemandem Details über die Strecke verraten können. Ach nein, wir werden ja gar nicht mehr bewacht: wir waren um 17:15 Uhr als letztes von 42 Teams gestartet – weitere Bewachung ist jetzt nicht mehr nötig. Die Crews vor uns mussten jedoch in das sog. „Gefängnis“, ein Platz, wo die bereits geflogenen Crews unter sich sind und keinem noch später startenden Team eine Info geben können. Dieses Gefängnis war das schöne Château vom Vorabend und bei den hochsommerlichen Temperaturen habe ich es fast bereut, dass wir dort nicht „eingesperrt“ wurden – eine Runde im Pool schwimmen hätte ich mir nach diesem Flug auch nicht nehmen lassen!

Statt dessen treffen sich alle Teams auf dem Flugplatz wieder und können offen über die schwierige Navigationsaufgabe reden. Dabei stellt sich heraus, dass Marion und ich gar nicht mal so schlecht waren: selbst von den „alten Hasen“ wurden die Wendepunkte nicht immer gefunden und es gab sogar mehrere Disqualifizierungen wegen Überschreitung der Gesamtflugzeit. Das hatten wir uns schon gedacht, sahen wir doch vor unserem Start mehrere Crews, die ordentlich Gas gaben beim Zeitanflug. Natürlich mussten sie dann in der 60 Sek. Box wieder verlangsamen bzw. die Box entsprechend größer fliegen. Die genaue Größe dieser Box ist nicht vorgeschrieben, aber meist hat man sich vorher eine Geschwindigkeit überlegt und der Copilot zählt dann die Sekunden bis 60, damit der Pilot sich

auf den Flugweg konzentrieren kann. Marion hat schnell herausgefunden, dass ich immer auf winkende Handbewegungen am besten die nächste 90°-Kurve einleite und als einmal am Boden probeweise „gewunken“ hat, kam gleich der Tankwart, der zufällig in der Nähe stand... nein, sorry! Tanken wollten wir grad nicht!! ;-))

Spätestens nach der Navigation waren alle aus unserem Team an irgendeinem Punkt gefrustet: entweder es lief im Wettbewerb nicht so oder die Bewertung war ein Rätsel – wie schon am Vortag. Am Abend bei der Fahrt ins Stadtzentrum von Rouen, wo in einer alten Taverne ein gemeinsames Abendessen vorgesehen war, zog Michael deswegen das T-Shirt mit der Aufschrift „Ich bin mit der Gesamtsituation unzufrieden“ an – jawohl! Wir hatten alle solch einen Frust, dass es fast schon wieder lustig wurde. Sogar für Benno, der sich leider auch noch verletzt hatte: im Garten des Château war er mit einer hartnäckigen Dame aus Marmor aneinandergeraten und hatte ein Loch im Kopf – auweia! Daß es oben drein ein Chaos war, bis man ein Krankenhaus mit aufnahmebereiter Notaufnahme fand, hat eigentlich schon niemanden mehr gewundert – tja, wir sind halt in Frankreich!! Benno hatte Glück im Unglück und war so hart im Nehmen, dass er trotz strahlend weißem Kopfverband abends nach Rouen mitfuhr. Da wir alle unsere Sponsoren-Baseballcaps mit dem schönen Schriftzug „Tutima“ aufsetzten, bekam Benno (dem die Mütze ja nun nicht mehr passte) einen ersatzweisen Schriftzug schwarz auf weiß auf den Verband gemalt – perfekt! Die Stimmung war gerettet und trotz eines wenig ruhmreichen Tages waren alle fest entschlossen, sich auch am nächsten Tag nicht unterkriegen zu lassen.

Dritter Wettkampftag: Slalom

Auch an das französisch sparsam gehaltene Frühstück gewöhnen wir uns langsam und machen uns bereit für die Slalom-Aufgabe: Briefing, Windrichtung – ja, was denn wohl? Na klar: Rückenwind!! Das Wetter zeigt sich außerdem nicht mehr von seiner schönen Seite und der Start wird pauschal um eine Stunde verschoben. Was für den Wind bedeutet, dass er nur noch stärker wurde... Parcours abgehen, die Durchflugrichtung der Tore merken (12 Stück sind viel, wenn man den gesamten Parcours in drei Minuten auswendig abfliegen soll!) Daß der Wind insbesondere am Tisch, wo ich in 11 m Höhe hovern soll, schräg von hinten kommt, finde ich gar nicht gut: diese Position verlangt dem Hubschrauber die volle Leistung ab und es soll ja möglichst wenig wackeln, um Marion das Absetzen des Eimers zu erleichtern. Also beschliese ich, den Hubschrauber direkt über dem Tisch zumindest leicht in Windrichtung zu drehen. Das kostet zwar etwas Zeit und wir haben es so nicht geübt, aber unter den gegebenen Umständen ist es wohl besser so.



Start Nr. 10 (Marion und ich) bei der Startvorbereitung für den Slalomparcours: Eimer positionieren. (Bild: Kunz)

Den Start schaffen wir gut, auch der Parcours geht trotz der extremen Windverhältnisse mit einer Zeit unter 3 Min. recht flott. Jetzt bleiben uns noch 30 Sek., um den Eimer möglichst in der Mitte auf dem Tisch zu positionieren. Ich steige auf die geforderte Höhe und drehe den Heli leicht in den Wind. Aber der Wind schiebt und schiebt... Marion gibt das Kommando zum stehen bleiben, aber der Tisch fährt quasi unter uns hinweg – nein, wir schieben darüber! Das ist die schlechteste Variante, denn so kann Marion den Tisch nicht mehr sehen und ich sehe ja in der Höhe sowieso nichts von dort unten. Also dirigiert sie mich zeitraubend zurück, ich kämpfe mit dem Wind, der auch von vorn immer noch Schwierigkeiten bereitet... Deshalb dauert es auch fast eine Minute, bis Marion das Abstellen des Eimers gelingt. Auch mit diesem Ergebnis sind wir logischerweise nicht zufrieden. Es zeigt sich zwar, dass der Wind vielen Crews zu schaffen macht, aber persönlich denkt man immer: „Das hat im Training besser funktioniert!“

Am Abend fahre ich als einziger Teilnehmer der deutschen Mannschaft mit zum offiziellen Abendprogramm (wieder ein anderes Château!), die anderen hatten berechtigterweise genug von spätem Abendprogramm, lange auf's Essen waren und kurzer Nachtruhe. Ich wollte allerdings auch mal ein paar Crews der anderen Nationen kennenlernen, das war auch sehr nett. Und da abends immer die Ergebnislisten verteilt wurden, wusste ich als erste: wir sind bis dato auf Rang vier der Damenwertung – na immerhin!

Vierter Wettkampftag: Fender Rigging



Das britische Militärteam mit einem Hubschrauber vom Typ Gazelle beim Aufnehmen eines Fenders. (Bild: Kunz)

Wieder mal sorgt das Wetter für Verspätung und die organisatorischen Schwierigkeiten auch: als morgens nach dem Briefing eigentlich die Besichtigung des Parcours ansteht, damit die Teams sehen, wo welche Tonne und welches Ein- und Ausflugtor steht (diese Positionen sind variabel), war der Parcours noch nicht einmal aufgebaut! Eine Stunde Diskussion folgte, bevor der Aufbau stattfand. Das verstand niemand mehr und zusammen mit der wetterbedingten Verspätung konnten wir uns auf eine mehrstündige Verzögerung einrichten.

Als Marion und ich an der Reihe waren, gab es wieder prompt einen heftigen Regenschauer, wie schon den ganzen Nachmittag. Der Wettbewerb umfasst das Versenken von drei Fendern an verschiedenen Seil-längen in unterschiedliche Tonnen. Die Zeit wird ab Durchflug des Starttores gestoppt bis der Copilot das Seil loslässt und der Fender hoffentlich in der Tonne verschwindet – manchmal hüpfert er auch wieder heraus! Wir hatten unter schwierigen (Wind!)-Bedingungen den ersten Fender am Vier-Meter Seil eingelocht, als beim zweiten Fender ein wahrer Guß auf uns

niederging: ich sah nichts mehr durch die Scheibe, Verständigung war wegen Starkregen unmöglich und da wir ohne Seitentür fliegen mussten (damit der Copilot den Fender am Seil halten kann), saß Marion in nullkomma-nichts in einer großen Pfütze, die sich rasch in der Hughes gebildet hatte – na toll! Sie beschwerte sich bei den Schiedsrichtern, schließlich hatte man den Wettbewerb zuvor bei solchem Regen bereits abgebrochen. Die Teilnehmer, die nach uns fliegen sollten, stellten auch schon wieder ihre Triebwerke ab. Und wir? „Eigene Entscheidung“ sagten die Schiedsrichter. Einige Minuten haben wir bei laufendem Motor an der Startlinie gewartet und gehofft, dass der Schauer einen Moment nachlässt. Zwei Fender hatten wir bereits versenkt, das war zwar punktemäßig keine Glanzleistung, aber gewertet würden sie trotzdem, das wussten wir. Das heißt, auch wenn wir den Wettbewerb unterbrechen würden, dürften wir anschließend nur noch den dritten Fender in Angriff nehmen. Deswegen fragt Marion: „Stört Dich der Regen auf der Scheibe?“ Ich antworte wahrheitsgemäß: „Nicht wirklich, ich sehe sowieso nicht, was unter dem Heli passiert“. Dann sagt sie „Dann laß uns den dritten Fender noch machen – guck mal, der Wind läßt gerade etwas nach!“

Also Schiedsrichter informieren (die wollten sich gerade unterstellen wegen dem Regen), Motor wieder auf Touren bringen, Fender positionieren und abheben. Bei diesem dritten Fender, klatschnaß und gefrustet, sind wir fest entschlossen, es jetzt durchzuziehen! Und siehe da: wie am Schnürchen fliegen wir mit dem 6 m Seil samt Fender durch das Entry Gate, auf die Tonne zu, Marion spricht mich für den Abstand bis zur Tonne ein: „... noch fünf, vier, drei, zwei, eins...“ und – zack! – hat sie den Fender auch schon in die Tonnen eingelocht – juhuu! Das war eine gute Zeit und ein würdiger WM-Abschluß – es war die letzte von vier zu fliegenden Disziplinen! Wir freuen uns riesig über diesen guten letzten „Run“ und als ich zum letzten Mal bei dieser WM zu unserer Parkposition schwebte, frage ich mich einen Moment, was mich mehr freut: dass der letzte Fender so gut war oder dass es zu Ende ist...! Na ja, es war wirklich schön, aber auch wirklich stressig und stellenweise echt unnötig ärgerlich (Stichwort: Organisation mangelhaft!).

Am letzten Abend der WM, wo es dann im feierlichen Rahmen die Siegerehrung und Dinner gibt, sind die Strapazen vergessen und wir strahlen zur Abwechslung alle über's ganze Gesicht: Unser Spitzenteam, die amtierenden Deutschen Meister Holger Hoven/Michael Schauff werden vierte in der Gesamtwertung und dritte mit der Deutschen Mannschaft, die Junioren Marcel Stegmüller/Jens Scholpp werden Junioren-Weltmeister – herzlichen Glückwunsch! Marion und ich werde vierte in der Damenwertung, dicht gefolgt von Bettina Schleidt/Patricia Calder, dem zweiten deutschen Damenteam. Vor uns platzierten sich zwei russische Damenteam, die deutlich mehr Punkte holen konnten, und Weltmeisterinnen wurde die Engländerinnen Caroline Gough-Cooper/Imogen Asker, die auch speziell für diese Meisterschaft viele, viele Trainingsstunden investiert hatte und bereits etliche Jahre in dieser Teambesetzung miteinander fliegen – das machte sich sehr bemerkbar.

Der abendliche Abschied von allen Crews, Nationen, Teams, Schiedsrichtern und Helfern und auch dem Flugplatzpersonal von Rouen fällt mir sichtlich schwer und ich verpasse vor lauter „Au revoir!“ und „Good bye!“ beinahe noch den letzten Bus zur Unterkunft!

Es war herrlich, in dieser internationalen Atmosphäre an einem Wettbewerb teilnehmen zu dürfen und ich bereue es bestimmt nicht – auch wenn ich ehrlicherweise sagen muß: es war fliegerisch das Härteste, was ich bisher bestreiten durfte... nun ja, das war wohl erst der Anfang!

Beste Grüße und happy landings allen Usern von eddh.de !

Sabine „Turbine“ Nendza

(Weitere Infos und Bilder gern auf Anfrage!)

