

Wieder geschafft – Triumph bei der F3B-WM

Bericht von der 17. FAI Weltmeisterschaft F3B in Ivančice (Tschechien)

Wie schon angedeutet – Deutschland ist wieder Weltmeister geworden! Martin Herrig gewinnt erneut den Einzeltitel und die Mannschaft, bestehend aus Peter Hubbertz, Andreas Herrig (Autor) und Martin Weberschock, holt wieder den Teampokal.

Die WM 2007 in Emmen (CH) war noch nicht ganz vergessen und nun trafen nach zwei Jahren in Tschechien wieder die besten Multitask-Segelflieger der Welt zusammen. 52 Piloten aus 18 Nationen (Dänen, Finnen und Briten nicht dabei) waren nach Ivančice in der Nähe von Brno gekommen, um sich im sportlichen Wettkampf zu messen. Die Organisatoren hatten mit Roman Vojtěch, Jaroslav Hlávko und Michal Behenský letztendlich erfahrene F3B-Veteranen als Koordinatoren eingesetzt, so dass der organisatorische Ablauf kaum Wünsche offen ließ.

Das deutsche National-Team des DAeC war diesmal mit 12 Mitgliedern recht groß. Neben den vier Piloten (Martin H. flog außerhalb der Mannschaft und nutzte seine Wildcard) waren Ingo Jerx, Heinz-Dirk Landsmann, Tobias Knoblauch, Uwe Schlaffke-Mowinkel, Corinne Schneider und Frank Thomas als Helfer mitgekommen. Armin Hortzitz und Helmut Edenhofer versuchten als Teammanager bzw. Co-TM die ganze Meute zusammenzuhalten.

Da sich über den Leistungsstand der anderen Teams im Vorfeld nur spekulieren ließ, war natürlich über den Winter hart am Material gearbeitet und entwickelt worden, um noch ein bisschen was herauszuholen. Aufgrund von verschiedenen Veränderungen im privaten Bereich gab es hier bei den Selberbauern doch einige Komplikationen und Verzögerungen, wodurch die Fertigstellung der Flieger (jeder Pilot darf bis zu drei Modelle registrieren) bis zum Trainingslager Anfang Juni etwas in Mitleidenschaft gezogen wurde. Das bedeutete nach den langen Baunächten ein etwas komprimiertes Flugtraining...

Möglicherweise war es auf einer WM nie so spannend. Jetzt also zu den Geschehnissen im Einzelnen. Nachdem ich mich am Donnerstag den 30. Juli durch den mehr oder weniger ausgeprägten Stau bei Prag bewegt hatte, erreichte ich unser Hotel Crlik in Tetčice doch etwas gerädert am frühen Abend. Der Pool bot da noch eine willkommene Erfrischung von der Hitze, bevor sich die schon Angekommenen beim Abendessen trafen. Die Münchener Fraktion und Tobi hatten bereits den Platz (Czech Heaven) in Augenschein genommen und freundlicherweise das große Mannschaftszelt aufgebaut. Viele andere Teams waren schon am Fliegen gewesen. Unsere norddeutsche Fraktion aus Hannover, Lünen und Göttingen traf wenig später mit dem Transit ein, so dass fast das gesamte Team am Ort des Geschehens versammelt war.

Am Freitag ließen wir es recht gemächlich angehen und starteten gegen zehn zum über den Winter neu angelegten Flugplatz "Czech Heaven", der auf einem kleinen Hochplateau über Ivančice liegt. Zu unserer positiven Überraschung hatten die Organisatoren dort große Anstrengungen unternommen, um die F3B-Tauglichkeit des Geländes zu verbessern. Beim einen Monat davor an gleicher Stelle stattgefundenen Eurotour-Wettbewerb waren die meisten der angereisten Piloten doch etwas enttäuscht gewesen vom spärlich vorhandenen Gras zwischen dem noch der nackte Boden durch schaute, dem nur knapp rundum abgemähten Getreide und den quasi nicht vorhandenen Unterstellmöglichkeiten bei Regen. Nun waren die Getreidefelder vollständig abgemäht und speziell die Stoppeln im Bereich der

Seile und Landepunkte besonders kurz geschnitten und mit einer Walze platt gerollt worden. Zwischen den Windenlinien und an den Umlenkrollen war dickes Vlies ausgelegt worden, um bei Regen ähnliche Schlamm Schlachten wie in Emmen 2007 zu vermeiden. Für die Teams waren robuste Großzelte aufgestellt worden, in denen jeder Nation eine Parzelle von etwa 3x4 m als Unterstellmöglichkeit zur Verfügung stand. Man merkte deutlich, dass die doch recht harte Kritik konstruktiv angenommen worden war. Wir danken den Organisatoren! Das war eine super Sache und ließ hoffen, dass die WM doch ganz gut laufen würde.

Samstag 01.08.09

Um die offiziellen Helfer einzuspielen, die Signalanlage (vom MCM aus München) auszutesten und natürlich um den weit angereisten Helfern die Möglichkeit zum Fliegen zu geben, wurde der World Cup Brno als Vorwettbewerb ausgerichtet. Ähnlich wie vier Wochen zuvor herrschte hier wieder strahlender Sonnenschein bei hochsommerlichen Temperaturen und sehr wenig Wind. Während einige Teams das freie Trainieren auf dem inoffiziellen Trainingsgelände bevorzugten und sich viele Piloten das Fliegen lieber aus der Helferperspektive anschauten, konnten die Teilnehmer ihre Erinnerungen oder Befürchtungen an die ziemlich unberechenbare Thermik bestätigt finden. Wir wollten hauptsächlich unser Teamzusammenspiel verbessern und Selbstsicherheit gewinnen, da wir in der gegebenen Konstellation im Vorfeld so kaum geflogen waren.

Am Nachmittag vor dem Zeitflug wurde die offizielle WM-Eröffnungsfeier dazwischen geschoben. Hier gab es nach der Tanzaufführung einer erfrischend anderen Marching-Band (Abb. 1), dem feierlichen Aufmarsch der Mannschaften (Abb. 2) und dem Hissen der Flaggen von Tschechien und der FAI eine sehr beeindruckende Vorführung eines jungen 3D-Helipiloten, der teilweise schon unwirkliche Kunstflug-Manöver zeigte. Respekt! Dagegen verblasste der Eindruck des Jet-Modells doch ein wenig... Den Tschechen war es aber insgesamt ganz gut gelungen, der Zeremonie mit überschaubarem Aufwand einen lockeren, doch nicht niveaulosen, Touch zu geben.

Sonntag 02.08.09

Heute wurde nicht mehr sehr viel geflogen, denn mehr als zwei Runden waren für den World Cup nicht geplant. Insbesondere aus den Streckenflügen (Landungen einiger Piloten nahe der Straße, Überflüge des Gebäudes) wurde der Schluss gezogen, auf den Ostkurs zu wechseln und die Strecke in die andere Richtung aufzubauen. Ich denke, dass das fast alle Piloten sehr begrüßten, auch wenn damit ein Teil des Trainingseffektes wieder verloren ging.

Leider (denn wir wussten, dass es jetzt noch nicht wichtig war und falsche Sicherheit vermittelte) waren Martin H. und ich von Thermik im Speed gesegnet, was immerhin dazu führte, dass wir auf Platz 1 bzw. 4 landeten. Andreas Böhlen (Res) wurde zweiter vor Joe Wurts auf Platz 3. Der fühlte sich offensichtlich in den schwierigen thermischen Bedingungen sehr wohl, denn er flog im Wettbewerb sein neues Modell ein. Als einzelner Teilnehmer aus Neuseeland ohne Team und mit nur einem Flieger anzureisen zeigt schon sehr ausgeprägte Motivation und Selbstbewusstsein.

So blieb am späten Nachmittag noch Zeit, den zweiten Termin für das Modell-Processing wahrzunehmen und unsere Modelle anzumelden, nachdem jetzt auch klar war, welches A, B und C werden sollte. Außerdem konnten wir noch drei unserer Winden mit dem offiziellen Messgerät messen lassen.

Für den nächsten Tag war etwas Abkühlung vorhergesagt und es sollten Schauer herein ziehen. Während des Abendessens merkten wir, wie sich erste Gewitter zusammenbrauten. Die Blitze und der Wind wurden gegen zehn allerdings so heftig, dass wir uns ernsthafte

Sorgen um das am Platz verbliebene Equipment machten. Ein riesiges Unwetter zog über die Region Mähren. Ingo und Corinne machten sich auf und sondierten die Lage und berichteten von großem Chaos. Da aber am nächsten Tag die WM losging, wurden die Piloten ins Bett geschickt und nur die Helfer machten sich noch mal auf den Weg zum Platz, um zu retten was noch zu retten war.

Montag 03.08.09

Heute Morgen sahen wir dann das Ausmaß der Schäden im Tageslicht. Unser großes Mannschaftszelt war platt gedrückt (Abb. 3), viele Zelte anderer Teams ebenfalls, der Sicherheitszaun durch dagegen geflogene Zeltplanen verbogen, die schlammige Wiese von Autospuren der Flüchtenden und Rettenden durchpflügt. Glücklicherweise konnten wir noch am selben Tag einen Schlosser ausfindig machen, der uns die Stangen wieder gerade richtete und die Knotenelemente schweißte - alles für einen überaus günstigen Preis. Tobi hatte sich beim Aufräumen leider den Fuß an einem Zelt-Hering verletzt und übernahm daraufhin erstmal die Live-Ticker Berichterstattung.

Wegen der allgemeinen Aufräumarbeiten wurde der WM-Start auf 10:30 verschoben. Aufgrund der feuchten, kühleren Luft und Wolkenbildung waren die Zeit- und Streckenflüge jetzt relativ einfach - die Luft war gut zu lesen.

Im Speed dann hauptsächlich Zeiten im 16er Bereich. Man merkte schon ein wenig, dass das Fliegen nicht mehr so locker geht, wenn es für die WM zählt. Christin Müller verwendete gleich zu Beginn. Würde er dem Druck standhalten können, jetzt keinen weiteren Cut zu fabrizieren? Joe W. erging es genauso. Tom Kiesling reichte nach dem vierten Start wegen einiger Abkipper und Rollen am Seil die Rahmenzeit nicht. Das ist bitter.

Durch die Verzögerungen am Morgen war heute genau eine Runde drin. Alle Teammitglieder hatten ganz gut gepunktet und wir konnten recht zufrieden sein, wobei noch etwas Verbesserungspotenzial bestand.

Dienstag 04.08.09

So langsam gewöhnte sich jeder daran, früh aufzustehen. Der Nordwind hatte heute etwas aufgelebt, was bedeutete, dass der etwa 800 m im Luv liegende Hang von Relevanz werden könnte. Am Vormittag regnete es noch leicht, was wir nutzen konnten, um zu entspannen oder den Live-Ticker etwas mit Inhalten zu füllen.

Martin H. stand heute eine schwere Streckenfluggruppe bevor, da er gegen Res fliegen musste, der in Runde 1 einen starken Flug gezeigt hatte. Die zwei vermutlich stärksten Titelanwärter sollten also gleich mal zeigen, was sie können. Denis Duchesne war zu allem Übel auch noch dabei. Wir sahen aber auch die Chance darin. Mit einem schönen Flug, etwas später in besser werdender Luft geflogen, konnte Martin Res zwei Strecken abnehmen, was natürlich Schlüsselcharakter für den weiteren Verlauf der WM hatte. Auch alle anderen Teammitglieder waren heute in Strecke vorn.

Da immer mal noch ein paar Tröpfchen fielen, wurde beschlossen, den Zeitflug von Runde 3 vor den Speed zu ziehen. Die Zeitflüge waren jetzt allgemein eher einfacher, da der Boden wieder steckbar geworden war. Die Zeit voll zu machen war praktisch nie das Thema, obwohl man teilweise sehr weit in den Rückraum mit den starken Bärten mitgehen musste. Nur Martin H. hatte eine schwere Gruppe, in der mangels Einstrahlung kaum Thermik vorhanden war und fast alle Piloten einem großen Abwindfeld zum Opfer fielen. Auch später wurde weiter gesiebt. In Runde 3 dann über 10 Piloten unter 800 Punkten!

Wie es dann Murphy so will, blieb es während des gesamten Zeitfluges trocken, aber begann nur vier Piloten vor Ende des Speed zu regnen. Das bedeutete eine Einteilung in drei Gruppen (vorher festgelegte Grenzen), was insbesondere für die erste Gruppe ein sehr glücklicher

Umstand war, da sich die Punkte dadurch etwas erhöhten. Den vorher einzigen Tausender hatte sich wieder Daniele Amici mit einem blitzsauberen Flug und 14,90 s in der zweiten Gruppe geholt. Gruppe drei (ab Shuji Kawamura) musste fast komplett noch mal fliegen. Glücklicherweise gelang es Peter, sein erstes Ergebnis praktisch zu behalten. Wieder alle mit 15er Zeiten ganz gut gepunktet. Aber die Schweizer machten mächtig Druck und waren etwas schneller als wir.

Mittwoch 05.08.09

Es ging morgens um 8 äußerst pünktlich mit Strecke weiter. War gleich in der ersten Gruppe dran und konnte konnte 23 zu 21 gegen Tom Kiesling und Hans Rossman vorlegen. Auch alle anderen Teammitglieder wieder mit Tausendern dabei.

Weiter ging's mit Speed. Zwar nicht unbedingt jetzt, aber es war zu erwarten, dass auf dieser WM auch mal 13er Zeiten geflogen werden. Res war der erste, dem dies gelang – 13,83 s aus gar nicht so überragender Höhe! Da wir bis auf Martin H. (14,74 s) immer noch im 15er-Bereich liegen, begannen wir etwas unzufrieden mit unseren Speeds zu werden. Als Konsequenz wechselten wir dann bis auf Peter auf das vertrautere B-Modell, denn so konnte es nicht weitergehen... Der Druck war groß und so subtile Details können da den letztendlich entscheidenden Unterschied machen.

In Strecke Runde 4 dann wieder spannende Gruppen. Als ich gegen Christian Müller, Joe Wurts und Jürgen Pölzl an der Reihe war, war klar dass jeder sehr nervös war. Letztendlich ausgelöst durch eine Signalverwechslung der Schweizer beim Erfragen der Startfreigabe, unterliefen dann vielen Beteiligten kleine Fehler. Wir starteten versehentlich, weil wir eigentlich das OK für Bravo hätten bekommen müssen. Aber gleichzeitig mit uns ging dann auch Christian hoch, fiel aber aus dem Seil. Als die resultierende Signalverwechslung allen klar und ich wieder gelandet und gestartet war, blieben dann nur noch 2:40 übrig, um Strecken zu fliegen. Was natürlich keine Entscheidung auf rein sportlicher Ebene ermöglichte. Leider mussten wir den Weg über einen Protest gehen, um einen Reflight zu erwirken – die Jury bestätigte unsere Sichtweise allerdings einstimmig.

Den Speed-Tausender von Runde 4 holte sich dann Christian Müller mit 14,38 s. Respekt, wie er mit dem Druck nicht verwenden zu dürfen umging. Der Wechsel auf den B-Flieger schien sich bei mir gelohnt zu haben, denn 14,52 führten auch wieder nach oben. Weil Res wieder zwei Strecken abgegeben hatte (gegen Pasi), gab es gewisse Verschiebungen an der Spitze des Feldes und es begann sich abzuzeichnen, dass die Punktedifferenzen nach den Streichern sehr klein werden würden.

Später wurden dann noch die Winden umgebaut, was uns vom fast äußersten Ende der Windenlinie ganz knapp vor die Signalanlage versetzte.

Donnerstag 06.08.09

Früh ging es mit Zeitflug los, wobei es aufgrund der recht einfachen Bedingungen wenig Differenzierung gab. Vor dem Streckenflug Runde 6 wurde dann als erste Gruppe noch die Reflight-Gruppe geflogen. Die Gewinner vom ersten Mal, Joe und Jürgen, konnten jetzt ganz entspannt fliegen und uns das Leben schwer machen und Christian und Carlo hatten die Chance auf Verbesserung. Wir flogen nicht voll auf Angriff, weil nach dem Protest ein bisschen Verhaltenheit durchaus angebracht war. Es wurde heikel, als Joe tat wofür er berüchtigt ist – früh starten und Thermik kurbeln. Aber er hatte sich vertaktiert, denn der Bart kam später und zwang ihn zum Restart mit Unterzeit. Jürgen Pölzl machte es noch am besten und war am Ende mit 23 Strecken eine vor.

Dann ging's gleich mit Runde 6 weiter. Martin H. war im Duell gegen Christian Müller dann recht nervös und entschied sich nach Süden ins Lee zu gehen. Dort zog die erhoffte Thermik aber nicht und Zelte und Gebäude nahmen in den letzten Strecken die Sicht. Den Flug frühzeitig abgebrochen, fehlte dann eine Strecke. Zu allem Überfluss landete Martin im einzigen Baum und brach sich den Rumpf vor dem Leitwerk komplett ab. Zum Glück war der Schaden nicht größer, denn für Speed und Zeit musste der Flieger noch mal hergerichtet werden. Die Schnell-Reparatur-Aktion flochten wir dann zwischen die Flüge ein, was ganz schön Nerven kostete.

Die Bedingungen wechselten recht stark. Res und Hans Rossmann konnten mit nur 12 Strecken den Tausender holen. Pasi dagegen erreichte 31 Strecken. Nach dem Verlust der ersten Strecke zuvor, war ich nun unter Druck, nichts weiter zu verlieren, was mit vier vor auch gut gelang. Allerdings gab Martin W. leider drei Strecken auf Nick Chabrel ab.

Gerade rechtzeitig zum Speed (er war zu allem Übel auch noch zweiter Starter) waren wir mit Martins Flieger fertig. Beim ersten Start passte die Trimmung noch nicht und er fiel aus dem Seil, aber der zweite war gut und Martin konnte eine 14,05 fliegen. Ich hatte scheinbar meine Konzentrationsfähigkeit verbraucht und musste mich mit 16,26 zufrieden geben. Dass diese Flüge den Ausgang der WM maßgeblich prägen würden, war klar als dann später eine Atompilz-Thermik von Norden rein zog. Jetzt wurde es richtig schnell und Martin W. konnte sich mit einer 13,74 wieder weit nach oben katapultieren. Auch Peter war mit 14,18 s sehr schnell. Stefan Böhlen, das dritte Schweizer Teammitglied, verwendete wieder, was hinsichtlich Mannschaftstitel etwas Druck von uns nahm.

Am Abend im Zeitflug passierte dagegen nicht mehr allzu viel.

Freitag 07.08.09

Wir fingen heute wider Erwarten mit Streckenflug an und Martin H. und ich waren gleich in Gruppe 1 und 2 dran. Der Wind kam nach wie vor exakt quer zur Windenrichtung. Wir konnten recht souverän den Tausender holen und damit die kleinen Punktverluste als Streicher verbuchen. Bei Martin wurde es brenzlich, weil zwei Piloten mit einer durchziehenden Blase nach Süden raus gingen, aber sie konnten nicht die volle Höhe abfliegen, um zurück zu kommen. Peter war in seinem Flug etwas angespannt. Eigentlich ganz gut im Rennen liegend, entschloss er sich fatalerweise zu einem Restart, als Stefan Böhlen nochmal startete. Weiter draußen im Norden konnte Petr Fusek zwischenzeitlich die Thermik nutzen und Peter, der dann etwas Unterzeit hatte, drei Strecken abnehmen. Christian Müller flog in seinem Streckenflug patt, was die minimalen Punktedifferenzen an der Spitze nicht wirklich änderte. Tom Kiesling war gleichauf – mit anderem Seilmaterial waren die Amerikaner jetzt auf dem Weg nach oben. Jetzt war es nach wie vor extrem eng an der Spitze

Leider passierte in Gruppe 10 ein Unfall, der um ein Haar tragisch ausgegangen wäre. Ein im Start seitlich ausbrechendes Modell hatte einen Abriss an der unteren Fläche und kippte Richtung Boden ab. Der Pilot zog das Höhenruder anstatt Gegenquerruder zu geben und der Flieger schoss in flachem Bogen über die Windenlinie. Dabei traf ein Flügel ein am Peiler stehendes Teammitglied der Australier in Hüfthöhe. Sofort waren Ersthelfer vor Ort und der Krankenwagen traf wenig später ein. Die Nachricht aus dem Krankenhaus, dass es Mike gut geht, erleichterte uns sehr. Das hätte deutlich tragischer ausgehen können.

Nach einer Entspannungspause wurde die Gruppe wiederholt, da die Rahmenzeit zuvor natürlich gestoppt wurde. Danach gab es eine nervenaufreibende Zitterpartie erster Güte zwischen Res und Martin W. zu beobachten. Die Gruppe hatte wirklich schlechte Luft und während Martin sich etwas verzweifelt im Zick-Zack-Kurs nach Norden arbeitete, hielt sich

Res eher über den Peilern auf. Am Ende scheiterte Res knapp an der 17. und Martin war eine vor. Eine kleine Vorentscheidung.

Im Zeitflug wurde die Thermik richtig heftig und der turbulente Wind lebte deutlich auf, was die Landebedingungen spürbar erschwerte. Trotzdem hieß es jetzt voll zu machen, um bloß nichts zu verschenken. Interessant war, dass hier sogar die Offiziellen mitfieberten und gratulierten, wenn jemand 10:00/100 gelandet war.

Der letzte Speed wurde dann recht spannend, denn die Punktedifferenzen zwischen den ersten sieben Piloten waren wirklich klein. Leider wurde nach Liste geflogen und Martin und ich waren sehr früh dran. Martin als zweiter Starter traf irgendwie eine unverständliche Entscheidung, weil er nach einem super hohen Start in den Bart "Restart" rief und wieder runter kam. Weil wir vorher gewartet hatten, war nur noch 1:40 Rahmenzeit übrig. Um ein Haar aus dem Seil gefallen, war die Höhe sehr mies, aber die Restthermik war wohl noch vorhanden und der Flug blitzsauber, so dass es für eine 15,62 reichte. Aber jetzt musste er etwas bangen. Als ich dann dran war, waren die Bedingungen mal wieder schlecht. Die Starthöhe war noch ganz passabel, aber viel mehr als eine 15,89 war wieder nicht drin. Erst bei Jürgen Pölzl schien die Luft schneller zu werden und er flog eine saubere 14,91, was Österreich in der Teamwertung auf jeden Fall weiter half. Überhaupt muss man sagen, dass Jürgen sehr stark geflogen ist – der einzige der einen Tausender in Strecke strich! Dann kam Stefan Böhlen dran. Auch relativ schlechte Bedingungen – 15,76 s mit viel Schnibbeln.

Als Peter Hubbertz an der Reihe war, sahen die Bedingungen nicht unbedingt super aus. Der Start war nicht sehr hoch, aber dann schien eine sehr starke Ablösung in der Strecke zu stehen. Peter flog die Wenden sehr hart und absolut riskant, aber traf halt exakt. Der Flieger rannte wie blöd und am Ende blieb die Uhr bei 13,76 s stehen! Sehr gepflegt gemacht, Peter! Dann war Christian Müller an der Reihe. Wenige Starter vor ihm stand ein super Bart in der Strecke. Aber die gute Luft war abgezogen, als er starten durfte. Eine 15,38 reichte aber, um auf jeden Fall vor mir zu bleiben.

Andreas Böhlen hatte auch nicht so das Glück mit der Luft. Ein hoher Start im auflebenden Wind verhalf zwar zu einer 15,05, was ihn allerdings knapp auf den undankbaren Platz 4 zurück warf. Auch Martin W. konnte nicht allzu viel reißen und legte eine 15,83 hin, was am Ende für Platz 6 reichte. Ich war mit meinem letzten Speed ganz knapp auf Platz 5 abgerutscht.

Die Anspannung war im Prinzip schlagartig nach dem letzten Flug von jedem Piloten abgefallen und man konnte nur noch auf die weiteren Ergebnisse warten. Am Ende hatte es Martin trotz seiner etwas zweifelhaften Vor-WM-Performance wieder geschafft, Weltmeister zu werden! Peter hatte sich mit nur 3 Punkten (0,02%) vor Christian Müller auf Platz 2 geschoben! Keines der Teammitglieder fuhr noch in irgendeiner Weise Strafpunkte ein oder verwendete (wenn auch Armin bei meinem Flug auf die Sicherheitslinie hinwies). Damit ging der Mannschaftstitel recht ungefährdet wieder nach Deutschland. Man könnte also sagen, dass wir die Ziele erreicht haben!

Endergebnisse der Top-10:

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. Herrig, Martin | 17660.42 Punkte, 100.00% |
| 2. Hubbertz, Peter | 17591.99 Punkte, 99.61% |
| 3. Müller, Christian | 17588.39 Punkte, 99.59% |
| 4. Böhlen, Andreas | 17577.81 Punkte, 99.53% |
| 5. Herrig, Andreas | 17565.05 Punkte, 99.46% |
| 6. Weberschock, Martin | 17444.33 Punkte, 98.78% |
| 7. Pölzl, Jürgen | 17408.50 Punkte, 98.57% |

8. Fusek, Petr	17192.98 Punkte, 97.35%
9. Amici, Daniele	17171.26 Punkte, 97.23%
10. Väisänen, Pasi	17167.08 Punkte, 97.21%

Es muss noch mal besonders erwähnt werden, dass die offiziellen Helfer einen super Job gemacht hatten. Es gab praktisch keine Fehler, selbst wenn z.B. mehrere Modelle im Streckenflug vor dem Einflug kreisten. Das Spalier aus Piloten und Helfern, durch das sie vom Platz geleitet wurden, werden sie sicher lange in Erinnerung behalten!

Am Samstag Vormittag packten wir noch unser restliches Zeug zusammen, bevor dann die wirkliche Siegerehrung stattfand (Abb. 8, Abb. 9). Nach dem etwas spärlichen Bankett trafen sich die meisten noch beim Bowling im Hotel Vinum Coeli und es konnten die Erlebnisse und Erfahrungen ausgetauscht werden, bevor es am Sonntag morgen auf die Heimreise ging.

Im Nachhinein nochmal ein großes Dankeschön an unsere unermüdlichen Helfer Ingo, Frank, HDL, Tobias und Uwe, die uns auch bei teilweise sinnlos erscheinenden Winden-, Akku- und Seilwechseln in letzter Minute mit vollem Einsatz unterstützt haben! Auch Corinnes Engagement beim Heranschaffen von Verpflegung muss nochmal sehr lobend erwähnt werden! Und Schlachtenbummler Johannes aus Ulm hat am Live-Ticker hervorragende Arbeit geleistet. Ihr habt das auf der WM super gemacht!

Resümierend kann man sagen, dass im Vergleich zu den letzten Malen das allgemeine Niveau 2009 wirklich deutlich angestiegen war und es nicht einfacher geworden ist. Dieser subjektive Eindruck lässt sich auch an der Punkteverteilung erkennen (Abb. 6). Nur die schlechtesten 15% des Feldes lagen wieder in ähnlicher Größenordnung, im Hauptteil des Feldes hatten sich die Punkte nach oben verschoben. Gegenüber 2005 und 2007 ist vor allem die Spitze deutlich breiter geworden.

Modelle und Technik:

Der Trend zu gekauften Modellen hat sich 2009 weiter verstärkt und die gestiegene Qualität ist sicher mit verantwortlich für die beobachtete Leistungsverdichtung. Selbstbauen scheint nur noch wenigen Freaks vorbehalten, die auf diese Weise marginale Vorteile im Steifigkeits-Gewichts-Verhältnis erlangen wollen. Ob der Verlust an Trainingszeit den Aufwand rechtfertigt, darüber lässt sich sicher streiten. Das Niveau der kommerziellen Modelle ist jedenfalls so hoch, dass dies sehr zweifelhaft ist. Die am häufigsten vertretenen Modelle hatten sich schon vorher abgezeichnet – es waren dies hauptsächlich Freestyler 3, Radical (pro) und Ceres Lift, neben einigen Cyrils (Nachfolger des Ceres Lift) und „Exoten“ wie Target und Tanga und Crossfire Evo. Andreas Böhlen setzte neben einigen Australiern auf den Shooter und war damit vor allem im Speed sehr stark.

Auffallend war lediglich das neue Modell „Empi“ von Frits Donker-Duyvis und Jeroen Smits. Dieses Modell ist mit leading-edge fillets (ausgerundeten Nasenleisten an Rumpf-Flügel- bzw. Rumpf-Leitwerks-Übergang) versehen, wovon sich Frits eine Verlängerung der laminaren Laufstrecke auf dem Rumpf und Reduktion der schädlichen Widerstände verspricht. Leider war der Flieger zu knapp vor der WM fertig geworden, so dass es noch etwas am Setup mangelte. Wir sind gespannt, wie sich die speedlastige Auslegung mit dünnen Profilen in Zukunft bewährt.

Einige Österreicher scheinen sich zudem mit einem Verbinder mit mehr V-Form für den Freestyler 3 leichter in Zeit und Strecke zu tun.

2.4 GHz wurde vor allem von den nicht-europäischen Teilnehmern verstärkt eingesetzt. Der Anteil war auf der WM auf ca. 20% angestiegen. In ferner Zukunft mag vielleicht stärker kontrolliert werden müssen, dass keine der Telemetriefunktionen genutzt wird.

Abschließend möchten wir uns ganz herzlich bei unseren Sponsoren bedanken, ohne die dieses Projekt nicht in diesem erfolgreichen Ausmaß hätte durchgeführt werden können. Zu nennen sind hier neben dem DAeC insbesondere: Evonik Industries, Horizon-Hobby, Graupner, pull-over, LEKI, Proxxon, software-factory, Carbon-Werke Weißgerber, Ober Flugmodellbau, ECC, Höllein, HighEndWare, EMC-Vega, wings-and-more, Kabel AS, polenz Metall Design Manufaktur, Carboplast, Staufenbiel, Stimmer & Sohn Taxi GmbH, ... Danke natürlich auch an die zahlreichen privaten Spender und Unterstützer, die T-Shirts und Lose für den Freestyler 3 gekauft haben!

Andreas Herrig, 13.09.09

Fotos:

Uwe Schlaffke-Mowinkel, Andreas Herrig, Corinne Schneider

Weitere Links:

<http://www.f3b-team-germany-2009.de> (Team Germany)

<http://f3b2009.rcsolutions.ch/index.php?show=117&mainTab=momentTotals> (Ergebnisse)

http://lomcovak.cz/wp_eng/category/f3b/ (Roman Vojtech)

<http://www.teamswiss-f3b.ch/index.php?show=100> (Schweizer WM-Seite)

<http://www.lsfaustralia.org.au/> (Berichte der Australier)



Abb. 1: Teilweise gab es noch ein paar Koordinationsschwierigkeiten, aber der Auftritt der Marching-Band bei der Eröffnungs-Zeremonie war gerade dadurch sehr erfrischend.



Abb. 2: Team Neuseeland bestand leider nur aus Joe Wurts. Im Hintergrund erkennt man die Signalanlage, die Windenlinie und den Platz.



Abb. 3: Das vom Gewitter zerstörte Mannschaftszelt am Montag Morgen.



Abb. 4: Shuij Kawamura mit Freestyler 3 - ein Kämpfer-Typ.



Abb. 5: Interessante Wolkenbildung beim Hereinziehen einer Front.

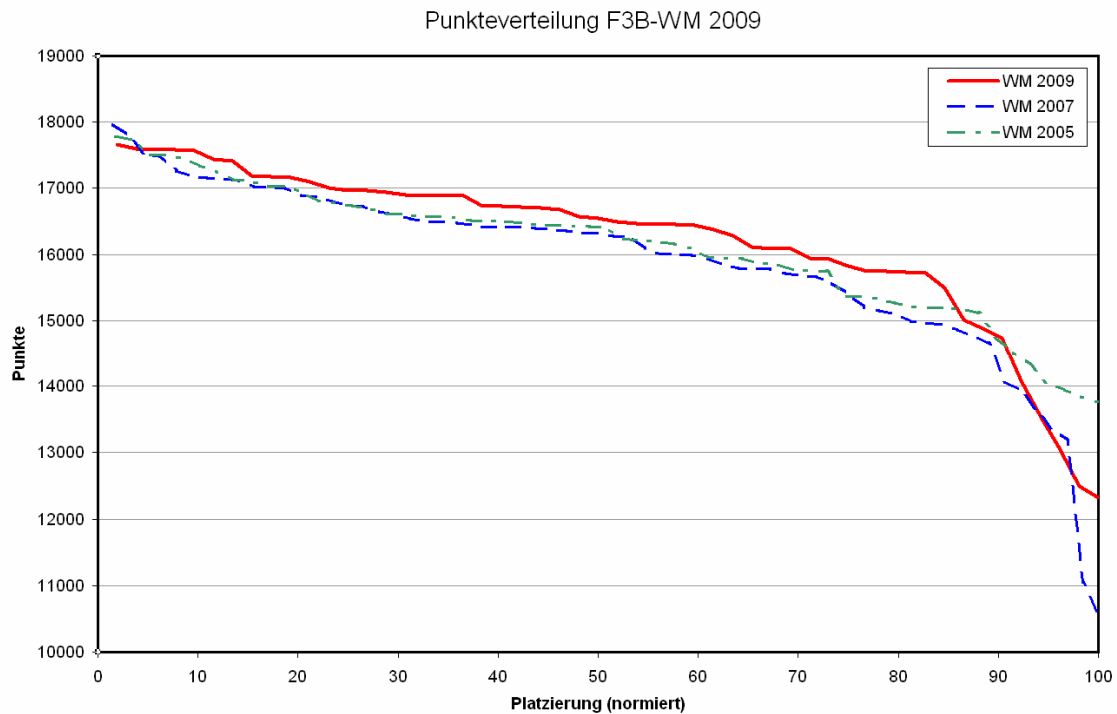


Abb. 6: Man erkennt deutlich das 2009 allgemein angestiegene Niveau der Piloten/Modelle. Nur die schlechtesten 15% des Feldes lagen wieder in ähnlicher Größenordnung. Gegenüber 2005 und 2007 ist vor allem die Spitze deutlich breiter gewesen.



Abb. 7: Frits Donker-Duyvis mit seinem neuen Modell "Empi", das durch die ausgerundeten Rumpf-Übergänge auffällt (Quelle: www.teamswiss-f3b.ch).



Abb. 8: Christian Müller wird von Martin und Peter zu seinem hervorragenden dritten Platz gratuliert.



Abb. 9: Der Team-Pokal geht wieder an Deutschland, gefolgt von der Schweiz und Österreich.



Abb. 10: Die erfolgreichen deutschen WM-Piloten mit ihren Trophäen.