

Triumph in Finnland

Die F3B-Weltmeisterschaft 2005 – Teil 2

Die weiteren Zeitflüge lagen allgemein über der Schmerzgrenze. Reihenweise Zeiten unter sieben Min. – Joe Wurts in ca. 1 km vom Punkt abgesoffen und damit keine Landepunkte. Hermann Haas hatte mit acht Min. den 1000er. Das einigermaßen Erfolg versprechende Rezept war, im Lee der nördlichen Waldkante die abgehenden Bärte abzugreifen. Dabei gab es nur zwei Probleme – Fliegen an der Sichtgrenze und immer wieder heftiges Saufen. Berndts Frage, „siehst du ihn noch“, konnte ich zwischenzeitlich nur mit „nee...“ beantworten. Der Rückflug im allgemeinen Sinken kann sehr schnell zur Katastrophe werden.

Um voranzukommen wurden noch die Speeds von Runde 6 geflogen. Der Wind flaute kontinuierlich ab und Andreas Böhlen konnte zu Anfang eine 16,2 vorlegen. Da er sich schon auf Platz 1 geschoben hatte, hieß das draufhalten. Jedenfalls weitete sich spätestens jetzt alles zu einem ordentlichen Nervenkrieg aus. Irgendwie habe ich es dann hingekriegt, einen der Speeds meines Lebens zu fliegen. Die Luft sah nach bestenfalls 16,5-17 aus. Aber der Start war genial hoch, sanft aber eng geflogen und nach der letzten Wende nur noch 30 cm Luft unter den Flügeln (uups...). Für die Zuschauer sah es aus, als sei ich an der B-Wende eingeschlagen. Der Jubel im gesamten deutschen Lager war groß, als eine 15,83 dabei herauskam. Allerdings war der Knoten wohl zu spät geplatzt. Bezüglich Teamwertung konnte aber nichts mehr geschehen. Beim Kampf um die Spitze hing nun alles davon ab, ob noch eine siebte Runde geflogen würde.

Wie von Erkki angekündigt, begann der Freitagmorgen aber mit wirklich schlechtem Wetter und wir bastelten Papierflieger im Hangar. Doch um 13 Uhr hörte es auf zu regnen. Wir flogen zuerst noch die Streckenflüge von Runde 6. Da das Wetter stabil bleiben sollte, entschied Erkki Runde 7 noch zu fliegen. Die Zeitflüge waren nicht besonders schwierig. Das Bangen, nicht über die Runden zu kommen, war unbegründet. Endlich klappten auch mal meine Landungen. Nur ca. 30 Punkte trennten mich von Andreas. Zu hoffen, dass er nach dem Patzer nun etwas abgeben würde, wäre aber Wunschdenken gewesen. Am Samstag wurde es also ernst und verschiedenste Szenarien durchgespielt. Da ich schon sechs Tausender hatte, ging es für mich nur noch darum, Joakim eventuell etwas zu drücken. Der war wohl etwas in Sorge, da er schon dreimal abgegeben hatte. Joakim startete gleich zu Beginn, aber es war klar, dass er restarten würde. Rechts deutete sich dann Thermik an, in die alle einstiegen. Wir flogen an der A zunächst zu weit und dadurch passten auch die ersten B-Wenden nicht. Reichte aber trotzdem für ein 23 zu 22. Reinhard erwischte in seiner Gruppe den Atombart, flog 27 Strecken und hatte vier über. Martins Gruppe hatte miese Luft, aber es reichte für ein Patt.

Im Speed war ich ziemlich früh dran. Während des Starts war die Luft nicht so gut, beim Rückflug zog es etwas an. Da die Thermik gut war bin ich trotz mäßiger Höhe geflogen. Die Linie passte und ich konnte eine 16,12 vorlegen. Dann hieß es warten, was Andreas machte. Er musste nun schneller als 17,1 sein. Zwischenzeitlich wurden die Bedingungen aber schlechter. Das Mittagsloch schlug ein bisschen zu und es kam kaum noch einer unter 17. Vor Andreas war die Luft wirklich schlecht. Sein erster Start sah nicht so gut aus und der zweite war nicht wesentlich höher, sodass für mich noch eine geringe Hoffnung bestand. Die letzte B-Wende wäre fast zu kurz gewesen, dennoch er flog eine 16,15 und wurde damit wieder Weltmeister. Glückwunsch!

Nach der Siegerehrung fand am Abend das Abschlussbankett auf dem Schiff „Camilla“ statt. Während einer zweistündigen Rundfahrt über den Saimaa-See gab es außer einem herrlichen Essen verschiedene Kulturen zu beobachten und auch mal ein wenig mehr Zeit für Gespräche mit anderen Piloten.

Modelle und Technik

An Modellen gab es keine dramatischen Neuerungen zu sehen. Sehr viele „Estrellas“, „Europhia 2“ und „Crossfire“ stellten den Hauptteil des Feldes. „Caracho 3000“ und „Supersonic“ waren an käuflichen Modellen ebenfalls oft vertreten, teilweise mit Modifikationen. So hatte Denis Duchesne das V-Leitwerk seines „Caracho“ gegen ein Kreuz getauscht. Die Schweden setzten mehrheitlich auf ihre vergrößerte „Racemachine“. Die Finnen flogen die kleine „Racemachine“, mit ca. 1800 g extrem leicht gebaut und ebenfalls mit Kreuz-Leitwerk. Alle argumentierten mit einem besseren Flugverhalten im Start und beim Auskreisen enger Thermik.



Die Platzierten der Einzelwertung. Nach hartem Kampf darf Andreas Böhlen den Pokal wieder mit nach Hause nehmen und Reinhard ist wieder mal Dritter geworden.

Die Tschechen setzten auf „Furio“ (V) und „Victor“ (K) und waren damit gar nicht so schlecht unterwegs. Die Franzosen hatten ihren „Apodis“ am Start, der eine interessante Pendel-V-Leitwerks-Lagerung aufwies. Der „Phönix“ der Österreicher ist auch nicht zu verachten, wenn er richtig geflogen wird. Frits Donker-Duyvis hatte seinem „Fletcher“ einen neuen Rumpf spendiert, der sich wegen der hochgezogenen Spitze allerdings als nicht landbar erwies. F3B ist nicht nur Aerodynamik...

Unter den Randbedingungen des finnischen Wetters mit schwachem Wind und schwieriger Thermik waren die weniger speedlastigen Modelle etwas von Vorteil, da die Gefahr von Punktverlust damit etwas kleiner war. Man beachte die guten Speedwertungen der Plätze 11-14 in der Punktverteilung, die aber nichts gebracht haben. Himmelweite Leistungsunterschiede der Modelle gibt es aber nicht mehr, wenn auch in den letzten Runden eine gewisse Überlegenheit des „Schocker“ in Bezug auf Strecke und Speed erkennbar gewesen sein mag. Es kommt viel mehr auf die richtige Ausnutzung des aerodynamischen Potentials an.

Bei den Winden sah man viele Lucas-Motoren, bei den Engländern teilweise auch sehr dicke Exemplare. Diese schienen aus grauer Vorzeit zu stammen und vermittelten den Eindruck, dass die Engländer auf dem gleichen Stand wie vor Jahren bis Jahrzehnten seien. Der komplett aus Prepreg gebaute Flieger von Michael Challinor („Black Beauty“) passte nicht so ganz dazu, allerdings erwies er sich in puncto Oberflächengüte und Flatterfestigkeit als noch nicht ausgereift.

An Hochstartseilen wurde mehrheitlich auf die Speedline von EMC-VEGA gesetzt – inzwischen mit weiter verbesserten Materialparametern erhältlich. Man kann damit nichts falsch machen, Energiespeichervermögen und Zuverlässigkeit sind sehr gut. Das deutsche Team hatte keinen Seilriss, der nicht durch Fremdeinwirkung verursacht worden wäre. Erwähnenswert sind aber noch die Seile der



- 1 Die permanente Anspannung und Konzentration machen wirklich fertig...Ausrufen im Hangar. Zeitflug Team Schweiz: „Oh Paul, wo fliegst Du denn rum?“ Der Zeitflug machte immer wieder Probleme...
- 3 Einheimischer Besuch ließ den Platz an unserer abendlichen Tafel recht knapp werden.
- 4 F3B-Origami – So vertreibt man sich in Japan die Zeit wenn es regnet.

Japaner, offensichtlich mit einer größeren spezifischen Festigkeit. Sie flogen extrem kleine Durchmesser um 1 mm und waren bezüglich der Starthöhe wirklich gut dabei, hatten aber wohl auch die meisten Seilrisse.

Eine wesentliche Errungenschaft auf dieser WM war sicher das WLAN direkt am Platz. Damit konnten nicht nur die Teilnehmer zeitnah und ohne Stress die Ergebnisse checken und in ihre Kalkulationen einbeziehen, abgesehen von der Möglichkeit Wetterberichte zu suchen, die einigermaßen zum tatsächlichen Wetter passten. Die prompte Veröffentlichung im Internet bot auch für die Daheimgebliebenen Spannung pur. In den Foren wurde mitgefiebert und prognostiziert. Tolle Sache das! Auch sonst war die Organisation sehr gut, auch wenn der spärliche Informationsfluss vor der WM gewisse Sorgen aufkommen ließ. Das wurde aber auch durch das faire und disziplinierte Verhalten der Teilnehmer ermöglicht – es gab keine Proteste und wenig Reflights.

Zeit

Ich denke, dass dies wieder eine sehr erfolgreiche WM für Deutschland war. Unser Hauptziel, die Mannschaftswertung zu gewinnen haben wir souverän umgesetzt. Hansi als Teammanager machte einen exzellenten Job. Mit dem zweiten Platz hatte ich nach dem Pech zuvor nicht wirklich gerechnet und es war soooo knapp. Im Nachhinein ärgert man sich natürlich etwas über die eine oder andere verpatzte Landung oder einen nicht in Anspruch genommenen Restart. Aber die Freude überwiegt natürlich absolut und die anerkennenden Worte der großen Meister sind mindestens genauso viel wert wie der Titel. Und es war eine verdammt gute Erfahrung all die anderen Teams kennenzulernen.

Ein großer Dank gilt unseren Sponsoren, ohne die unser gutes Abschneiden wohl nicht möglich gewesen wäre. Insbesondere sind zu nennen: Graupner Modellbau Kirchheim, Natenco Windkraftanlagen Wolfschlügen, 3 Plan Technologie Beratung Kulmbach, LEKI Kirchheim, EMC-VEGA Recklinghausen, Der himmlische Höllein Lautertal, Aufwind Verlag Bodelsberg, Modellsport Verlag Baden-Baden, Lange & Ritter Kunststoffe Gerlingen. Besondere Erwähnung soll hier auch das Engagement der Fliegerkameraden Andreas Kunz, Michael Störr und Rainer Stransky in Sachen Finanzierung und Homepage finden. Persönlich möchte ich mich auch bei meinen Arbeitskollegen vom IAG für die moralische Unterstützung bedanken. Insbesondere Dr. Würz gebührt mein Dank für das entgegengebrachte Verständnis für einige weniger ausgeschlafene Arbeitstage nach nächtlichen Bauaktionen oder Autofahrten. Danke an alle!

Weitere Informationen zur WM findet man im Internet, z.B. auf www.f3b.fi und www.f3b-team-germany.de.

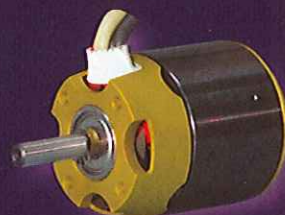
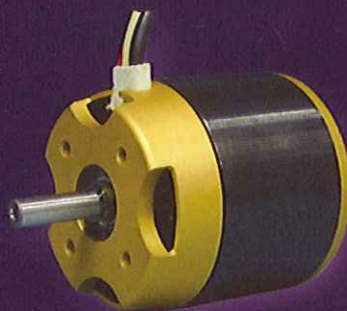
Andreas Herrig
Fotos: Martin und Andreas Herrig, Loïc Blanco



AXI

model motors

AXI MOTOREN NUR VOM SPEZIALISTEN



Beratung
Generalvertretung
Verkauf

HEPF



www.hepf.at

Tel. +43(0)5373/57003

A-6342 Niederndorf, Feldgasse 5