

International

# aerokurier

Das Magazin für Piloten



**PLUS**  
Business-Aviation  
SPECIAL

**REISETIPP**  
Palermo neu  
entdecken <S. 34>

**MEDICAL**  
EASA in  
der Kritik <S. 24>

**IKARUS 4**  
Showtime für  
UL-Quartett <S. 46>

**SKYBOLT D-EHHH**

# Die Beste ihrer Art <S. 96>

www.aerokurier.de

aerokurier



**WASSERFLUG**  
Traumbasis in  
Schweden <S. 6>

**SPEEDCRUISER**  
Kitflugzeug  
à la carte <S. 16>

**WM IN LÜSSE** → Heimsieg in der Offenen Klasse <S. 52>



1



2



4

**SO SEH'N SIEGER AUS:** Viktor Korotaev (re.) und Nikolay Burov 2. Eine russische Mi-2 im Parcours 1. Exot am Start: die CH-7 Kompess mit französischer Crew 3. Österreichs Spitzenteam: Luxbauer/Kremlicka (Alouette III) 4. Auf Bronzekurs: Holger Hoven/Michael Schauff (EC120) 5.



3



5

# Zeit für Edelmetall

So erfolgreich wie lange nicht beendeten die deutschen Helikopterpiloten eine Weltmeisterschaft. In Eisenach gab es Bronze in der Einzelwertung, Silber für die Mannschaft und Gold, Silber und Bronze bei den Junioren.



6

**TALENTE:** Sabine Nentza/Uta Zielezniak (Schweizer 300) flogen beim Postman ganz vorn mit **6**. Ungewöhnliche Crew: Pilot Christian Korb ist Heeresflieger, sein Onkel und Co Hellmut fliegt Huey bei der Luftwaffe **7**.



7



7

Um es gleich vorweg zu nehmen: Sportlich war die 13. Hubschrauber-Weltmeisterschaft ein voller Erfolg. Nahezu alle Crews fliegen derzeit auf sehr hohem Niveau, und die einstigen Riesenabstände zwischen den russischen Besatzungen und dem „Rest der Welt“ sind bis auf ein paar Pünktchen geschmolzen. Dennoch überzeugten die Russen auch bei der 13. Hubschrauber-WM: Weltmeister 2008 wurden Viktor Korotaev und Nikolay Burov auf Mi-2.

Am 13. August landeten sieben Mannschaften aus Frankreich, Großbritannien, Österreich, Russland, der Schweiz, der Ukraine und Deutschland mit insgesamt 44 Einzelteams im thüringischen Eisenach, um die weltbesten Helikopterbesatzungen „auszufliegen“. Geplant war, die vier Wettbewerbsdisziplinen Präzision (Hoverquadrat), Navigation, Slalom und Postman (ein neues Element, das erstmalig bei einer WM geflogen wurde) an vier Wettbewerbstagen zu absolvieren. Unwetterwarnungen für den Freitag führten zur Umplanung. Die Navigation wurde auf den Samstag verschoben, ein abendliches Konzert auf der Wartburg musste kurzerhand abgesagt werden. Aber allen Meteo-Prognosen zum Trotz blieb das Wetter gut, übrigens auch an den anderen drei Wettkampftagen, und bescherte der WM akzeptable äußere Bedingungen.

Im Mittelpunkt des ersten Tages stand der Präzisionsflug. Das ist das Event des Piloten, bei dem der Co kaum Hilfestellung geben kann, im Gegensatz zu den drei anderen Disziplinen,

bei denen der Copilot sehr großen Anteil an Erfolg oder Misserfolg hat (siehe Kasten).

Die Startfolge wurde so gewählt, dass Crews, die sich einen Helikopter teilten, genügend Vorbereitungszeit hatten. Während die erfahrenen russischen und ukrainischen Mi-2-Besatzungen ihre behäbig wirkenden Helikopter mit schlafwandlerischer Sicherheit butterweich auf der Linie abstellten, musste die ein oder andere R22- oder Schweizer 300-Besatzung ihre Hoffnung auf einen vorderen Platz schnell begraben. Zu groß waren die Ablagen von der Ideallinie.

## Furioser Auftakt für Deutschen Meister

Glück hatten die Deutschen Hubschraubermeister von 2006, Andreas Seyfert/Benno Schultz. Seyfert setzte die Schweizer 300 zügig auf die Linie; die Markierung an der Kufe deckte sich haargenau mit der Ziellinie. Aber es befand sich noch eine zweite Markierung auf der Kufe und das irritierte die Schiedsrichter. Sie berieten kurz, maßen und notierten. Später revidierten sie ihr Urteil und sprachen der Crew die verloren geglaubten Punkte wieder zu. Am Ende reichte es für Seyfert/Schultz zu Rang 12 im Feld der 44 Teilnehmer.

Deutschlands derzeitige Nummer eins, Holger Hoven (EC120), liess keinen Zweifel daran aufkommen, dass er bei der WM im eigenen Land ganz oben mitmischen wollte. Seine Ablage vom Mittelpunkt der Linie war mit bloßem Auge nicht zu erkennen. Optimaler Auftakt! Die Beloh-

nung: 291,6 Punkte und Rang zwei. Der Abstand zum späteren Weltmeister betrug nur ganze 0,4 Punkte. Die Drittplatzierten in der Präzision, Elena Zhupeirin/Gregory Arbuzov (R44) lagen sechs Punkte dahinter. Das sind schon Welten.

Tag zwei: Der Slalom. Laien können kaum erkennen, wo entscheidende Fehler gemacht werden. Die Profis sehen, wenn der Flug aus einem Guss erfolgt und unterwegs keine Unruhe erzeugt wird. 298 von 300 Punkten lautete am Ende des Tages die Ausbeute für Korotaev/Burov. Besser kann man kaum fliegen. Hoven/Schauffverspielten hier ihren zweiten Rang. Das Seil schwang stark nach hinten, Wasser schwappte aus dem Eimer. Holger Hoven musste einen zusätzlichen Vollkreis fliegen, um die Last wieder zu stabilisieren. Das kostete Zeit, die Michi Schauff am Tisch nun nicht mehr zur Verfügung hatte, um den Eimer in gewohnter Manier präzise auf die Mitte zu setzen. 289,6 Punkte enttäuschten, und der angepeilte Medaillenplatz rückte erst mal in weite Ferne.

Besser machte es die österreichische Militärbesatzung Günther Kremlicka/Gerd Luxbauer (Alouette III); mit 294,7 Punkten schoben sie sich auf Platz zwei.

Besonders spannend wurde es, als die CH-7 Kompress mit den Franzosen Matthieu de Quillacq/Julien Escallier an den Start ging. Der einzige UL-Hubschrauber im Wettbewerb verfügt über eine enge Tandemsitzanordnung. Für Ein- und Ausstieg wird die gesamte Glashaube nach vorn gekippt. Da das aber im Wettbewerb nicht funk-

Fotos: Strecker

## Info Die vier WM-Disziplinen



**ABSETZEN:** Die Kufenmarkierung deckt sich mit der fünf cm breiten Ziellinie.

zwischen einer vom Piloten vorgegebenen Markierung an der Kufe und dem Mittelpunkt der nur fünf Zentimeter breiten Ziellinie. Zeit: 135 Sekunden.

**Slalom:** Zwölf Tore, ein runder Tisch, ein gefüllter Wassereimer (Gewicht zirka 10 kg) am langen Seil und dreieinhalb Minuten Zeit. Reihenfolge und Durchflugrichtung durch die Tore werden erst unmittelbar vor der Disziplin bekannt gegeben. Der Eimer darf nie oberhalb der Toroberkante geführt werden, aber auch den Boden nicht berühren. Über einem Tisch wird das Seil verlängert, und der Co muss den Piloten, der keinerlei Referenz mehr hat, mit sehr exakter Einsprache leiten. Wasserverlust und Ablagen vom Tischmittelpunkt führen zu Punktabzug, ebenso wie Zeitüberschreitung.

**Navigation:** 45 Minuten für 94,3 km (je nach Basisgeschwindigkeit des Helikoptermusters). Vor dem Start errechnet die Crew selbstständig ihren Kurs, muss Pflichtpunkte deutlich sichtbar überfliegen und darf bestimmte Flughöhen nicht unterschreiten. In einer Suchbox (abzufliegen sind hier etwa 18,5 km) müssen Bodenzeichen gefunden werden.

Ein- und Ausflugzeiten sind vorgegeben. Auf dem letzten Teil der Strecke gilt es noch, zwei Reissäckchen in Zielkreise abzuwerfen; zu tief und zu langsam bedeuten Strafpunkte. Auf den letzten drei Kilometern darf die Flugrichtung nicht mehr verändert werden. Nach Überflug der Ziellinie fliegt die Crew eine selbstgewählte, einminütige „Platzrunde“. Dann lässt der Copilot einen mitgeführten Kegel am Seil ab und versenkt ihn in einer 40 x 40 Zentimeter messenden Dachluke, ohne Berührung des Daches.

**Postman:** In nur zwei Minuten müssen zwei Kegel und drei Reissäckchen in drei Tonnen versenkt werden. Die Reihenfolge wählt die Besatzung selbst. Auch hier ist die Höhe vorgegeben. Die Landung erfolgt dann auf einer Markierung, die nur der Copilot sehen kann. **rst**

**Präzision:** Ein Quadrat wird in gleichbleibender Ausrichtung der Helikopternase in konstanter Höhe abgeschwebt. Dabei dienen zwei unterschiedlich lange Ketten unter dem Helikopter als Markierung. Eine darf den Boden nie berühren, die anderen muss immer Bodenkontakt haben. An zwei Ecken erfolgen 360°-Drehungen. Auf einer Linie setzt der Pilot den Helikopter anschließend ab. Gemessen wird der Abstand



**ZIELEN:** Am Ende der Navigation muss ein Kegel in der Luke versenkt werden.

tioniert, haben die beiden Franzosen improvisiert und einfach einen Art Türöffnung ins Plexiglas geschnitten. Dennoch blieb die Frage, wie der Co das wohl mit dem Wassereimer so hauteng zum Piloten bewerkstelligen würde? Besser als erwartet! Die Franzosen holten 213,8 Punkte und erreichten am Ende den beachtlichen 26. Rang.

In der Navigation ließen die regelmäßig vorn platzierten Martin Eigner/Thorsten Strohmaier (R22) ihre Klasse kurz aufblitzen. Sie landeten auf Rang vier mit 385,9 von 400 möglichen Punkten. Das reichte am Ende nur für den elften Platz in der Gesamtwertung, da es bei den drei anderen Disziplinen diesmal nicht optimal lief. Mit nur 382,2 Punkten fielen Hoven/Schauff weiter zurück. Aber auch die Weltmeister patzten und mussten den späteren Vizeameistern erst mal die Führung überlassen (397,6 Punkte).

Vor der entscheidenden Disziplin „Postman“ war nun alles offen. Hier kann jeder jeden schlagen und der Zufallsgenerator Wind mischt sich mit dem Faktor Glück. Dass Korotaev/Burov auch hier 299 Punkte holten, spricht für ihre Nervenstärke. Die britische Damencrew Carolin Gough-Cooper/Imogen Asker (R22) belegte mit 294 Punkte Rang zwei. Das reichte für den neunten Platz in der Gesamtwertung. Mayorov/Shvats kamen auf 286 Punkte. Vierte wurden Kremlicka/Luxbauer. Damit flogen sie sich zwar noch mal nahe an die Spitze ran, am Ende blieb jedoch nur Platz sechs in der Gesamtwertung. Hoven/Schauff flogen mit 272,3 nur auf den siebten Platz. Aber die meisten Verfolger patzten beim Postman, und so manches Reissäckchen landete neben und nicht in der Tonne.

Die wenigen hundert Besucher, die trotz fehlender Werbung und reichlicher Organisationsmängel doch auf den Flugplatz Eisennach-Kindel kamen, sahen den spannenden „Endspurt“ und endlich auch mal wieder eine deutsche Besatzung auf dem Siegertreppchen: Holger Hoven und Michael Schauff durchbrachen die russische Mi-

2-Phalanx und kamen mit 1235,7 von möglichen 1300 Punkten auf den Bronze-Platz. Vizemeister wurden Aleksey Mayorov/Sergey Shvarts (1241,5 Punkte). Die Weltmeister holten 1279,4 Punkte.

In der Mannschaftswertung siegte Russland klar mit 3730,8 Punkten vor Deutschland (3484,4 Punkte) und Großbritannien (3256,2 Punkte). Den undankbaren vierten Platz belegte die bisher so erfolgreiche Mannschaft aus Österreich (3241 Punkte). In der inoffiziellen Wertung des besten Juniorenteams – mit Piloten, deren Erfahrung weniger als 250 Flugstunden beträgt –, waren gleich drei deutsche Besatzungen erfolgreich: Klaus Wiehe/Frank Rudolf (Schweizer 300) siegten mit 846,5 Punkten vor Bettina Schleidt/Gisela Freund (841,7 Punkte/R22). Dritte wurden Sabine Nendza/Uta Zielezniak (742,8 Punkte/Schweizer 300). Der Fairness halber muss aber gesagt werden, dass sich nur vier Teams im Junioren-Cup maßen und alle im letzten Drittel des Gesamtklassements landeten.

Dennoch steckt großes Potenzial in den Juniorenteams. Wiehe/Rudolf zeigten Kämpfergeist und rollten nach verpatztem Beginn das Feld noch von hinten auf. Sabine Nendza und Uta Zielezniak gelang sogar im letzten Wettbewerb der Sprung auf den sechsten Platz. Damit ließ die Nachwuchs-Crew neben Hoven/Schauff auch noch zahlreiche andere WM-erfahrene Teams hinter sich.

Auf die Ränge zehn bis zwölf flogen drei weitere deutsche Besatzungen. 14. wurden die besten Franzosen (Jean-Claude Duvrene/Philippe Arnould (R44)). Die besten Schweizer, Hans Würthrich/Monica Arbenz (EC120), erreichten den 28. Platz. Den 30. Platz belegten Oleksandr Korniyets/Leonid Kriger (Mi-2) als bestes ukrainisches Team.

Russland wird 2011 die 14. Hubschrauber-WM ausrichten; zuvor werden sich 2009 die deutschen Crews national in Mengen messen. **ae**

Renate Strecker