

Bettina Schleidt



Hubschrauber-WM 2008
in Eisenach

13. Hubschrauber Weltmeisterschaft 2008 in Eisenach

Eindrücke und Erlebnisse von Heligirl Bettina „Tina“ Schleidt

Wie alles begann...

Im Prinzip bringt es wohl nichts, gleich mitten ins Thema zu springen. Also fange ich für alle, die uns - also Gisi und mich - (noch) nicht kennen, ganz von Vorne an. Für die Ausführungen zur Heli WM im Besonderen komme ich dann später. Wer die Geduld nicht hat, kann ja gleich zum zweiten Teil springen.

Wenn ich gefragt werde, wann mich das mit dem Helifliegen „packte“, dann ist die richtige Antwort: auf dem Hessentag 2001 in Dietzenbach. Für die Dietzenbach-Outsider und Nicht-Hessen sei dazu erklärt: der Hessentag ist eine regelmäßig stattfindende Grossveranstaltung an wechselnden Orten in Hessen, dabei gibt es viele Rock- und Pop Konzerte, Veranstaltungen, Verkaufsstände und die jeweilige Stadt ist 10 Tage völlig lahm gelegt.

So war es auch 2001, als ich kraft meines Amtes als Kreisbereitschaftsleiterin beim DRK zwar noch mit Fahrzeugen mit Sondersignal durch meinen Heimatort fahren konnte, ansonsten aber meistens den Roller nehmen musste (nur so am Rande..).

An einem für mich sehr frühen Morgen war ich auf dem Weg zur Einsatzbesprechung und zum Briefing für den Tag, als ich das Geräusch eines Hubschraubers hörte. Ich hatte noch einen Moment Zeit und hielt am Fahrbahnrand an und sah dann einen Heli einschweben und landen. Ihm entstieg der hessische Ministerpräsident und das Hessentagspäarchen (so was gibt's auf dem Hessentag üblicherweise auch). Von den Insassen war ich weniger angetan als vielmehr von der gesamten Szenerie: Morgentau, frühe Sonne und der Heli. Ich merkte, dass mir ein Schauer über den Rücken lief und ich nahm zur Kenntnis, dass ich für Helicopter anscheinend eine Menge übrig habe. Soweit so gut.

Am selben Tag abends kam ich mit Jan ins Gespräch. Er hatte auf dem Hessentag als Rettungssanitäter Dienst. Ich fragte ihn: „Was machst Du eigentlich, wenn Du nicht hier arbeitest?“ Er antwortete: „Ich mache grad eine Ausbildung als Berufs-Hubschrauberpilot.“

Ich schaute ihn etwas irritiert an, weil mir sofort die Szene vom Morgen wieder gegenwärtig war und dachte, er wollte mich auf den Arm nehmen. Aber nein, das wollte er nicht. Dann kamen wir ins Gespräch....

Es folgte der erste Flug mit Jan im Robinson R22 um die Skyline von Frankfurt herum. Danach dachte ich noch, dass das doch irgendwie ähnlich wie Mopedfahren sei und war eigentlich nicht soooo begeistert.

Nach drei Monaten hatte ich den Gedanken, Heli fliegen zu lernen, trotzdem noch nicht aus meinem Kopf verbannt. Als ich dann einen ersten Termin mit dem FAL (Förderverein Allgemeine Luftfahrt in Zweibrücken – www.falzw.de) hatte, waren die Würfel gefallen. Ich gab mir in Gedanken eine Testphase von 5 Stunden und würde danach schauen, ob ich weitermachen wollte.

Nachdem ich dann die ersten Male im Heli gesessen hatte, war das mit der

Testphase schnell vergessen. Mit einigen Höhen und auch ein paar Tiefen absolvierte ich meine Ausbildung zur Privat-Hubschrauber-Pilotin und hatte den Schein im August 2003 in den Händen. Im Nachhinein betrachtet war es sehr aufwändig für mich, knapp zwei Jahre in den Sommermonaten fast jedes Wochenende nach Zweibrücken zu fahren und zu fliegen. Aber es war eine sehr schöne Zeit, die ich nicht missen möchte.

Nach meiner Ausbildung erfuhr ich, dass im darauf folgenden Jahr 2004 die Deutsche Hubschrauber Meisterschaft in Zweibrücken am Flugplatz stattfinden würde. Ich hätte mir sicher nie zugetraut, mit meiner wenigen Erfahrung dort als Pilotin mit zu fliegen. Wie es der Zufall wollte, lernte ich aber im Winter 2003 in Egelsbach Jasmin kennen. Sie hatte bereits an Heli Meisterschaften teilgenommen und war auf der Suche nach einer Co-Pilotin. Ich war auf der Suche nach einer Pilotin, um in das Ganze reinzuschneppern. Bingo.

Meine ersten Meisterschaftserfahrungen sammelte ich dann tatsächlich im darauf folgenden Jahr mit Jasmin auf einem Robinson R22 bei der ODM (Offene Deutsche Meisterschaft) in Zweibrücken und lernte in Trainingslager davor in Nördlingen viele nette Mitglieder des Deutschen Hubschrauberclubs kennen.

Im Jahr 2005 flog ich nunmehr als Pilotin zusammen mit Patricia bei der Hubschrauber Weltmeisterschaft in Rouen mit. Das war ein Erlebnis „von null auf hundert“... ich wusste zwar grob, was da auf mich zukommt, aber unterm Strich war es dann schon ein sehr außergewöhnliches Erlebnis, das mir mitunter die Sprache verschlagen hat (das will schon etwas heißen...). Ich war so stark auf die Fliegerei fokussiert, dass die vielen interessanten Menschen um mich herum in den Hintergrund traten. Was ich im Nachhinein mit dem Blick auf vor allem einen Mann bereue. Aber auch daraus habe ich gelernt.

Nach der WM in Rouen war auch klar, dass ich – wenn ich weiter Meisterschaften fliegen wollte und wirklich gut fliegen wollte – eine Copilotin bräuchte, die gut navigieren kann. Ich bin selbst kein großes Navigationsass. Mit Karte, Kompass und GPS komme ich zwar immer ans Ziel, aber Navigation bei Meisterschaften findet unter Bedingungen statt, unter denen ich an meine navigatorischen Grenzen komme. Ich arbeite daran! Es ist schon besser geworden, aber es ist noch viel zu tun!

Da sich in 2006 keine passende Co-Pilotin auftat, ich die Zeit aber trotzdem zum Training nutzen wollte, tat ich mich mit Klaus – einem erfahrenen Flächen- und Heliflieger zusammen. Wir schnitten zusammen bei der ODM in Ballenstedt gut ab, hatten viel Spaß und ich durfte von Klaus eine Menge lernen.

Parallel hatte ich meine Ausbildung zur Berufshubschrauber Pilotin in Österreich begonnen (wo Klaus und ich uns kennengelernt hatten) und war dementsprechend oft mit dem Auto unterwegs zwischen Österreich und Deutschland. Gegen Ende meiner Ausbildung machte ich im März 2007 auf dem Rückweg von Österreich einen kurzen Abstecher zu Franz, einem guten Freund, der gerade auf der Station des Christophorus Europa 3 in Suben zu Besuch war. Dort lernte ich Gisi kennen.

Ein paar Stunden später auf der Terrasse mit meinen Freunden Michel und Ulli kam mir der Gedanke, dass Gisi genau die Frau sein könnte, die ich gesucht hatte. Sie

flog zu dieser Zeit bereits seit mehreren Jahren im Rettungshubschrauber als HEMS Crew Member auf dem linken Sitz mit und unterstützte den Piloten unter anderem...bei der... Navigation!

In zwei Telefonaten erklärte sie sich spontan bereit, mit mir in Nördlingen die Übungen zu trainieren. Danach entschieden wir, dass wir es zusammen versuchen wollten, denn das Wichtigste – die „Chemie“ zwischen uns beiden – stimmte von Anfang an.

In 2007 nahmen wir dann als eines von drei deutschen Damenteamen an der ODM in Eisenach teil, die gleichzeitig eine Art Generalprobe für die WM dieses Jahr sein sollte. Wir erreichten, den zweiten Platz von den deutschen Damen und waren damit recht zufrieden – vor allem auch gemessen an dem wenigen Training, das wir bis dahin zusammen hatten.

Ebenfalls in diesem Jahr kam mir dann der Gedanke, dass wir die Teilnahme an der WM professioneller angehen müsste und ein „Projekt“ daraus machen müsste – nicht zuletzt, um Sponsoren zu finden. Das war die Geburtsstunde der HELIGIRLS.

Die Domäne www.heligirls.com war noch frei – das sah ich wiederum als Wink des Schicksals und entwickelte die Seite, wie sie heute ist.

Um unsere Fliegerei zu finanzieren sprachen wir viele potenzielle Sponsoren an, kamen aber nicht wirklich weiter. Daher überlegte ich, parallel den Weg über die Medien wie z.B. Fernsehen oder Radio zu nehmen, um auf uns aufmerksam zu machen und uns als Sponsoring Partnerinnen interessant zu machen.

Daraus wurden einige spannende Erlebnisse, wie z.B. unser Auftritt bei „Kaffee oder Tee“ im SWR Fernsehen im Juli 2008 oder mein erstes Radio-Interview bei HITRADIO OHR, bei dem ich am Anfang so schnell sprach, dass das Abhören der Aufzeichnung nachträglich sehr heilsam für mich war. Aus Erfahrungen lernt man/frau ☺

Gisi kam auf die tolle Idee, T-Shirts für unser Fliegen zu verkaufen und entwickelte ein spezielles WHC-Tour-Shirt, das wir auf der WM verkaufen werden. Alles in allem kam der Stein langsam aber sicher ins Rollen...

Trainingslager zur WM...

Zunächst mal die gute Nachricht vorweg: wir haben einige Sponsoren für uns begeistern können, worüber wir sehr froh sind. Dementsprechend sieht nun auch der Heli aus ;-) und wir natürlich in voller Montur auch.

Here they are:

- ◆ HELIPOOL, CH-Paspels
- ◆ AVANCE PERSONAL-SERVICE GmbH, Dresden
- ◆ EURO GAT24, Zweibrücken
- ◆ Berghof Grüner Baum, Sasbachwalden
- ◆ Förderverein Allgemeine Luftfahrt (FAL), Zweibrücken-Homburg

Mit einem echten Paukenschlag in der Offenbach Post geht unmittelbar vor meiner Abfahrt nach Eisenach am 6. August die Medienoffensive, die ich im Frühjahr zur Gewinnung von Sponsoren begonnen hatte, zu Ende. Tolle und inhaltlich gelungene Reportage mit schönen Bildern... freut mich sehr.

Einen Tag nach mir trifft Gisi am Flugplatz ein. Wir richten den VW Bus ein und absolvieren unsere erste Trainingseinheit.

Trotz des Windes läuft der Slalom ganz gut und wir können uns bei Gisis Lieblingsdisziplin mit jedem Durchgang steigern.

Beim Hovern (meiner Lieblingsdisziplin) siehts durchwachsen aus: Turns entwickeln sich bei einer solchen Brise zum echten Kampf und sind alles andere als sauber. Wie immer erzwingen wir nichts – und lassen den HIGH arbeiten, wie er kann. Menschen und Maschine müssen da aber durch, denn es könnte ja passieren, dass solche Bedingungen bei der WM auch herrschen. Dann ist es ein gutes Training.

Der Wettergott meint es leider auch in den nächsten Tagen nicht wirklich gut mit uns. Oft war es zu windig, um zu trainieren. Bei Windstärken zwischen 25 und 30 Knoten macht es einfach keinen Sinn. Also nutzen wir die Zeit und geben unseren HIGH Kollegen Martin und Thorsten für ihre Trainingsdurchgänge Feedback.

Gisi dreht in den Tagen vor der WM ein paar Runden im Ultralight Gyrocopter und ist begeistert. Mutiges Mädel. Sah schon irre aus, als sie sich mit Werner vom FUL in die Luft begeben hat. Allerdings wars da oben trotz Overall wohl echt kalt und sie muss sich erst mal wieder aufwärmen.

Mein erster Flug steht einige Zeit später an: Wir fliegen eine Stunde ein selbst kreierte Navigations-Event ab und finden alle Punkte. Werner, der Fluglehrer, gibt mir nützliche Tips und Anhaltspunkte zur Groborientierung, z.B. wo der Flugplatz liegt und welche markanten Punkte in der Nähe liegen – alles in allem eine runde Sache.

Die WM kann kommen...

Die Hubschrauber Weltmeisterschaft...

Heute geht es los. Am Platz hat es derzeit wieder bis 25 Knoten Wind. Echt ätzend. Langsam nervts. In der Luft sind es bis zu 40 Knoten.

Abends findet nach diversen Briefings (WM Briefing, Event Briefing für den Slalom, Teambriefing) die offizielle Eröffnung auf dem Flugfeld statt.

Am 14.08. steht der erste Wettbewerb an: **Hovern**. Morgens kurz Briefing, dann Begehung des Feldes. Wir sind gleich morgens dran, was sich als Nachteil erweisen könnte: Nachmittags soll der Wind abflauen.

Dann ist es tatsächlich so: wir fliegen morgens bei relativ starkem Wind. Ich bin sehr froh, dass wir das trainiert haben und dass ich Hovern eh am liebsten mag. Wirklich gut kann ich aber nicht fliegen, Höhen sind ok, aber öfter Korridorfehler. Leider wird

das Ergebnis dann auch den äußeren Bedingungen angemessen nicht so gut wie sonst. 210 Punkte. Immerhin ist es ein guter Start in die WM. Die Engländerinnen haben mehr Glück, sie fliegen nachmittags bei deutlich weniger Wind.

Abends steht der - im Nachhinein für mich netteste - Abend an. Nach dem Abendessen treffen sich alle Teilnehmer vor dem Steigenberger. Da spielt die Band, die wir schon im Mengen in vollen Zügen genossen haben und die mich schon dort zum Mitsingen motiviert hatten. Es wird ein bisschen getrunken (nicht zuviel, wie in diesen Tagen generell), geschnupft und geschwoft. Bei „Fürstenfeld“ gibt's für unsere österreichischen Freunde kein Bremsen mehr und zusammen singen wir ausgelassen diese inoffizielle Hymne unseres Nachbarlandes.

Bereits am Vortag wurde die Entscheidung gefällt, den für den 15.08.2008 geplanten Navigationsflug aufgrund der schlechten Wetterprognose zu verschieben. Stattdessen wird nun an diesem Tag **Slalom** geflogen. Wir sind wieder relativ früh dran. Wichtig ist, dass wir klären, wie wir es mit dem Betanken des Helis machen, damit er nicht zu schwer ist und wir gleichzeitig nicht so wenig Sprit drin haben, dass ich mit der Warnlampe rechnen muss. Die Wechsel sind relativ eng zwischen unseren drei Teams auf der HIGH. Das Thema „Spritmanagement“ gilt es bei drei Crews auf einem Heli eh immer zu klären. Wir finden eine Lösung und vereinbaren einen „fliegenden“ Wechsel im Competition Area.

Dann geht's los. Im letzten Jahr bei der ODM hatte ich einen Fehlstart produziert, weil wir so leicht waren, dass der Heli schon bei 18 inch abhob.. Das würde mir dieses Jahr nicht mehr passieren. Leider ist der Start dieses Mal auch ein echtes Drama. Ich schnicke mit der Kufe den Eimer um, weil ich nicht sauber abhebe und in Gedanken schon am zweiten Tor statt beim Start bin. Entsprechend fällt der Start nicht nach OBEN-DANN NACH VORN sondern NACH OBEN-GLEICHZEITIG SCHRÄG VOR aus. Das kostet uns im nachhinein zwar nicht so viel Punkte wie gedacht, aber dadurch dass der Eimer um einiges leichter als normal ist, entwickelt er andere „Schwing-Eigenschaften“. Damit hat es Gisi echt schwer. Gleichzeitig fliege ich nur bedingt das, was sie mir ansagt, was dann zusätzlich zu mächtigem Frust führt. Sorry Gisi, ich verspreche Dir, dass wir Slalom vor dem nächsten Wettbewerb bis zum Umfallen üben – dann wird es was. Endergebnis: 189 Punkte und ich ärgere mich den ganzen restlichen Tag, dass ich es vermasselt habe.

Gegen Abend wird es wieder besser – unsere ganze Konzentration gilt nun dem nächsten Tag: **Navigation**.

Nach dem üblichen morgendlichen Briefing am 16.08.2008 schauen wir uns den Anflug zu Navigation an: Arrival Line, Minute Box, Doghouse... Danach geht jede von uns ihren eigenen Vorbereitungen nach. Ich checke den Heli, Gisi schaut sich ihre Unterlagen und die Zeitplanungen für den Anflug an. Ich gehe danach noch mal über die Flughöhen und wir beobachten gemeinsam, in welche Richtung die vor uns startenden Helis fliegen und ob erkennbar ist, ob es ein Nord- oder Südkurs wird. Ist leider nicht wirklich erkennbar. Nachdem Marcel wieder zurück ist, fliegen wir als zweite von unseren drei Besatzungen kurz vor 13 Uhr an die Preparation Line. Dort erhalten wir Kegel und Sandsäckchen. Unmittelbar an der Startline erhalten wir genau 5 Minuten vor der Take-Off Time 13.01 Uhr den Umschlag mit dem Kurs, den Koordinaten etc.

Gisi fängt gleich an, Koordinaten einzutragen und ich signiere Umschlag und alles, was ich in die Finger kriege mit unserem Namen und der Startnummer. Dann kümmere ich mich um das Zeitmanagement. Wann müssen wir nach Take-Off aus der Suchbox raus sein, wann müssen wir wieder am Platz sein.. Schnell stellt sich raus: es wird ein Südkurs. Wow – damit haben wir nicht gerechnet. Nun wird sich zeigen, wie hilfreich unser Training mit Werner war. Den Süden haben wir uns kaum angeschaut, eigentlich gar nicht. Aber wenn wir das Prinzip der Navigation beherrschen, müsste es auch machbar sein.

Los geht's dann pünktlich und ab zu MFO 1 - grob 240 Grad... danach einen Rechtsturn zum TP1 und dann geht's Richtung Süden. Den Eingang zur Suchbox finden wir problemlos und ich bekomme das Gefühl, dass das ein richtig gutes Navevent werden könnte. Nach kurzen Orientierungsproblemen schießt sich Gisi prima auf die Suchbox ein und wir finden fast alle Zeichen. Am Out haben wir noch etwas Zeit und fliegen noch einen Kreis wieder rein, um noch ein Suchzeichen zu finden. Hätten wir im Nachhinein lieber lassen sollen. Gab Strafe.

Dann verfliegen wir uns ein wenig vom TP2 zum TP3.. aber Gisi bringt uns wieder auf Kurs. Das Tolle ist, dass sie die Karte nun immer nach Norden oben hält, so dass ich mitprüfen kann, ob das, was wir fliegen, stimmt. Der Inselberg spielt auf diesem langen Lag eine wichtige Rolle.

Dann finden wir auch die Dropping Zone für die Sandsäckchen und kommen ziemlich in der Zeit – eher zu früh – zurück zum Flugplatz.

Alles in allem eine gelungene Sache. Ich könnte Gisi echt knutschen! Navigation hat richtig Spass gemacht. Egal, was nun für Punkte rauskommen. Das war unser navigatorischer Durchbruch!!!

Im Gefängnis (das ist der Ort, an den alle bereits geflogenen Besatzungen gebracht werden, damit sie den anderen noch fliegenden Crews nichts über den Kurs verraten können), in dem es eher gelangweilt zugeht, stifte ich eine kleine Copiloten-Trainingseinheit für den morgigen Postman an und wir geniessen unseren Erfolg. Das Ergebnis ist OK: knapp 200 Punkte. Allerdings hatten wir mit ca. 50 Punkten mehr gerechnet. Da kamen dann viele Kleinigkeiten zusammen – zu früh zurück, ein Turning Point nicht deutlich genug umflogen etc... der Logger, den wir an Bord hatten, ist halt erbarmungslos.

Fazit: wir müssen uns beide daran gewöhnen, dass es so gut in Navigation läuft und uns entsprechend anschauen, welche Fehler passieren können, die uns Punkte kosten... in diesem Stadium waren wir bisher nicht. Vorher gings eher darum, den Kurs komplett und in Zeit zu fliegen.

Die Entscheidung, dass am 17.08.2008 der **Postman** im Wettbewerb geflogen wird, finden wir persönlich gut. Mit dem Fender und seinem Gewicht haben wir uns schon immer schwer getan und bisher auch noch nicht viel Training zusammen gehabt. Ich finde den Postman eine witzige Übung, die den Heli nicht überfordert und die sprizig zur Sache geht. (Übrigens gabs eine nette Aufzeichnung unseres Postman Durchgangs im MDR, leider dürfen wir das nicht veröffentlichen ☹)

Gisi versenkt dann bei unserem Durchgang auch bravorös die beiden Kegel und zwei der drei Sandsäckchen. Ergebnis: 230 Punkte.

Endergebnis: Wir sind Vize-Junioren-Weltmeister. Auch wenn das nur ein informeller Titel ist, freuen wir uns trotzdem drüber – auch wenn es noch ein paar Tage dauert, bis die Anspannung weicht.

Fazit: wir hatten viel Spaß zusammen, haben uns riesig gesteigert und machen weiter.

Auf ein gesundes Wiedersehen und immer sichere Landungen!



Links

www.heligirls.com

www.ready-for-take-off.de

www.luftfahrt-eisenach.de

www.deutscher-hubschrauberclub.de

www.falzw.de

www.heli-girls.de (ist noch under construction – hier kommt der Heligirls Film hin, der noch in der Produktion ist)

www.eisenach-city.de

www.mediagate-eisenach.de

www.ful-eisenach.de

www.mayef.de