Home
Wir sind 50!!!
Termine
Aktuelles
Saison 2020
Saison 2019
WM-Blog 2019
Saison 2018
Saison 2017
WM-Blog 2017
Unser Verein
Wo trifft man uns?
Wettbewerbe
Fotos
Kontakt / Impressum

WM-Blog 2019

Wir haben uns wieder für die Teilnahme an der Weltmeisterschaft 2019 qualifiziert, und zwar:

- In der Teamklasse F6 (15 Minuten Vorführung einer „Geschichte“ mit unseren Booten auf dem Wasser). Teilnehmer: Frauke, Peter, Merten und Rolf mit den Booten Hildesia, Hermann Helms, Hermann Rudolf Meyer und Christian

· In der Klasse F4A/Kursfahren ohne Baubewertung: Merten mit seiner Gillis Gullbransson

· In der Klasse F4B/Kursfahren mit Baubewertung: Frauke mit ihrer Sylt

· In der Klasse F7 (15 Minuten Vorführung): Rolf mit Hermann Rudolf Meyer und Krabbe

Februar:

Die Ausschreibung ist seit Dezember veröffentlicht, es wird wieder nach Bánk in Ungarn gehen. Als Termin ist 15. bis 23. Juli festgelegt. Unsere Anmeldungen sind beim deutschen Verband abgegeben, das Startgeld bezahlt, das Hotel direkt in Bánk gebucht, und ein Bus für Fahrt dorthin organisiert. Jetzt geht es an die Planung unserer Trainingstermine, und ggf. noch an die Optimierung unseres Programms.

31. März:

Heute ist offizieller Meldeschluss der einzelnen Länder für die WM. Wir vertrauen darauf, dass der deutsche Verband die Meldung fristgerecht und korrekt abgegeben hat, und natürlich die Startgebühren vollständig und rechtzeitig in Ungarn angekommen sind. Jetzt warten wir auf die Veröffentlichung des ersten vorläufigen Terminplans, die Schiedsrichter-Teams kennen wir bereits. Es hätte schlimmer für uns kommen können, es wird wieder ein deutscher Schiedsrichter dabei sein, der zusätzlich auch noch unser „Hilleshaamsch“ versteht.

April 2019:

Endlich geht es an das erste Training. Kurz vorher informiert uns Peter, dass sein Schaltbaustein den Geist aufgegeben hat, und ohne Schaltbaustein keine Funktionen auf der „Helms“, und ohne Funktionen keine erfolgreiche Teilnahme an der WM. Dumm, dass es kein neuer Baustein ist, der jederzeit noch im Laden erhältlich ist. Aber Wilfrieds unerschöpflicher Vorrat an Fernsteuerkomponenten hält auch hier das Richtige bereit: es kann also losgehen.

Und dann passiert etwas, das wir so in den letzten Jahren nicht erlebt haben: alles funktioniert auf Anhieb! Das erschreckt unseren Hinnerk so sehr, dass er sich beim Kajütentür öffnen dem Max vor die Füße wirft. Da helfen nur neue orthopädische Stiefel in Form von Sekundenkleber…

Und wir warten auf den vorläufigen Zeitplan aus Ungarn.

Mai 2019:

Unser Training geht weiter. Hinnerk hat seinen angestammten Platz in der Kabinentür wieder eingenommen, und alles sieht soweit „klar“ aus. Allerdings ist Hinnerk bereits beim ersten Öffnen der Kabinentür so übermotiviert, dass er aus seinen Latschen kippt und über Bord geht. Natürlich ohne Rettungsweste, und die schwere Kleidung zieht ihn sofort unter Wasser. Betretenes Schweigen an Bord und an den Fernsteuerungen, aber dann das Kommando „The show must go on!“. Also wird das Training fortgesetzt. Zum Schluss gibt es dann aber doch noch eine Gedenkminute, und Peter wird einen neuen Kapitän anheuern müssen.

Rolf beschäftigt sich auch weiter mit seinem Training. Das Andocken des Päckchens aus Krabbe und Christian am Kai gestaltet sich bei ungünstigem Wind weiterhin schwierig, und die Schleppleine neigt auch dazu, sich um die Welle der Christian zu wickeln. Dann geht gar nichts mehr, das darf nicht passieren. Da ist noch einiges an Knobeln angesagt…

Und immer noch kein Terminplan veröffentlicht.

13. Juni:

Der vorläufige Terminplan ist draußen! Für Merten wird es in F4A direkt nach der Eröffnungsfeier am Dienstag mit dem ersten Lauf losgehen, und Frauke muss ihre Sylt auch noch an diesem Tag zur Baubewertung F4B präsentieren. Die weiteren Läufe von Merten im 41 Teilnehmer starken Feld werden dann Mittwoch und Samstag sein, Frauke startet gegen die weiteren 24 Teilnehmer Mittwoch, Donnerstag und Montag. Unser gesamtes F6-Team darf am Freitag und Samstag gegen die vier weiteren Teams antreten, Programmvorstellung ist am Donnerstag, Auch in F7 wird am Donnerstag das Programm vorgestellt, und Rolf startet dann gegen 7 weitere Teilnehmer am Samstag und Sonntag.

Jetzt fehlen eigentlich nur noch Trainingsgelegenheiten für unser komplettes Team. Irgendwie geben dieses aber unsere Terminkalender gar nicht mehr her…

07. Juli:

Das letzte „freie“ Wochenende vor dem Packen und der Abfahrt am 15.07. Unser Abschlusstraining liegt nun eine Woche zurück, das eigentlich ganz gut geklappt hat, dass wir aber aufgrund immer stärker aufkommenden Windböen abgebrochen hatten. Jetzt heißt es Schiffe reinigen und letzte Reparaturen ausführen. Rolf wird nochmal sein Bugstrahlruder ausbauen müssen, da beim letzten Training Wasser ins Schiff eingedrungen war. Und dann muss noch Geld getauscht werden, und der Bus vom Sponsor übernommen werden. Außerdem drücken wir alle Daumen, die wir haben, damit unsere Unterkunft nicht kurzfristig wegen eines Rockkonzertes in Bánk anderweitig belegt ist (diese Info haben nämlich die deutschen Camper erhalten, die ein paar Tage eher anreisen wollten…)

15. Juli:

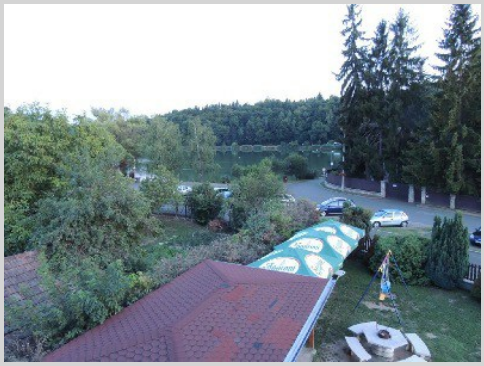
Jetzt geht’s endlich wieder los. Der Bus ist vollgepackt, alle Boote und das restliche Geraffel ist hoffentlich stabil verstaut, und vor uns liegen gut 1000 km.

Abfahrt ist bei regnerischem Wetter in Hildesheim, und das Navi verspricht „nur“ 9,5 Stunden Fahrt.

Nachdem alle Teammitglieder (Merten, Frauke, Peter und Rolf) eingesammelt sind, noch ein schnelles Selfie…

Und dann geht es los: hinter Pirna nach Tschechien und durch die Slowakei, um über Prag, Brünn und Bratislava nach Ungarn zu gelangen (unser Ziel liegt übrigens nur 25km jenseits der slowakischen Grenze). Aber zwischen Prag und Brünn beginnen lange Baustellen, und wir verlieren viel Zeit im Stau. Entsprechend spät kommen wir in Bànk an.

Unterwegs erreichte uns dann noch die Mietteilung, dass unsere 40MHz-Fernsteuerungen einer Senderkontrolle unterzogen werden müssen, und das an unserem Anreisetag. Ohne Senderkontrolle kein Start! Glücklicherweise hat unser Mannschaftsführer Kai die Organisatoren informiert, und wir dürfen die Sender an den nächsten Tagen vorlegen. Puh – das war dann doch ein kleiner Schreck… Im Ort dann das Hotel suchen und finden, und besser geht’s ja gar nicht: direkt am Zugang zum See gelegen (kein Teilnehmer hat einen kürzeren Weg zur Startstelle als wir), ab zur Mannschaftsbesprechung mit dem deutschen Team, danach Bus ausräumen und müde ins Bett fallen.



16. Juli:

Der erste richtige Tag der WM hat begonnen. Los geht es am Morgen bei strahlendem Sonnenschein mit der Eröffnungsveranstaltung. Bànk ist nach 2011 und 2015 nun zum dritten Mal Austragungsort der WM. Wir finden uns schnell zurecht, im Prinzip ist alles wie beim letzten Mal. Natürlich wird auch noch die komplette schweizerische Delegation begrüßt. Das geht aber schnell und herzlich, denn wieder einmal ist Heinz Althaus allein angereist und möchte

nochmal seinen Titel in F7 verteidigen. Nach einigen Reden der Ausrichter und Sponsoren eröffnet der Abgesandte des ungarischen Verteidigungsministers mit Glockenschlag die WM 2019, übrigens im 40. Jahr des Weltverbandes Naviga. Dieses Jahr nehmen insgesamt 17 Länder teil.

Nach der Mittagspause geht es dann auch mit den Wettbewerben los. Merten klemmt sich seine „Gillis“ unter den Arm und meldet sich an der Startstelle für F4A, und Fraukes „Sylt“ wird mit dem Bollerwagen zur Baubewertung F4B gefahren. Komischerweise taucht dort auch der deutsche WM-Titel-Abonnent Peter Sager auf, der bei der letzten DM gar nicht in F4B gestartet ist. Sachen gibt’s…

Merten muss als zweiter Starter ran, und hat anscheinend gleich einen guten Tag erwischt: ein fehlerfreier Lauf – tolle Leistung. Allerdings tun ihm dieses insgesamt 11 weitere Fahrer im 41 Starter großen Feld nach (davon zwei weitere Deutsche). Weltmeister wird also nur werden, wer drei fehlerfreie Läufe abliefert, und dann im Stechen die besten Nerven hat. Mal schauen, wie es noch weitergeht. In der Bauwertung erreicht Frauke 91 Punkte und landet damit vorerst auf Platz 9 von 25 Startern. Mit fehlerfreien Läufen kann es da noch weiter nach vorne gehen. Auch hier heißt es also Daumen drücken!

17. Juli:

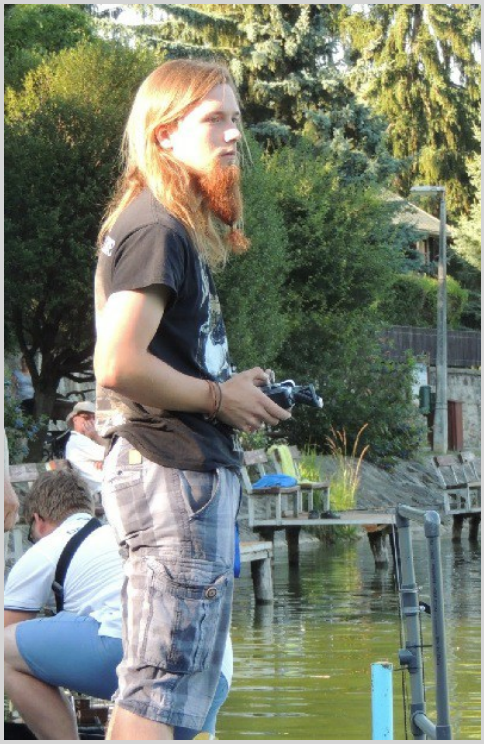
Heute stehen für unser Team zwei Starts an: Fraukes erster Lauf in F4B am Vormittag, und Mertens zweiter Lauf in F4A am späteren Nachmittag. Frohen Mutes räumen wir die „Sylt“ aus unserem Bus und bringen sie zur Startstelle.

Dort setzt Frauke die Akkus ein, verzichtet aber aus Rücksicht auf andere Starter auf einen Test. In der Vorbereitungszeit dann der Schreck: die „Sylt“ bleibt komplett tot, es zeigt sich nicht mal die kleinste Regung. Die Vorbereitungszeit endet, ohne dass das Boot Wasser gespürt hat. Schade…

Nach einem kleinen Mittagessen voller Frust dann Bastelstunde im Aufenthaltsraum unseres Hotels. Der Empfänger erwacht wieder zum Leben, aber das Bugstrahlruder ist fest. Also Ausbau, Reinigen und neu Schmieren, und siehe da: es geht! Allerdings bedeutet dieses den vorletzten Platz nach dem ersten Lauf für Frauke.

Am Nachmittag machen wir uns auf den Weg zum zweiten Start von Merten in F4A. Die Startreihenfolge ist umgekehrt, entsprechend wird Merten nahezu zum Schluss starten. Zeit genug, die Boote der anderen Teilnehmer zu begutachten. Bei Weltmeisterschaften gibt es schon interessante Boote gemäß der Maßgabe „werft-neu“ und „sauber“ zu sehen…

Schließlich ist Merten endlich an der Reihe. Nun heißt es, die im Laufe des Nachmittags gestiegene Nervosität wieder in den Griff zu bekommen und ruhig zu fahren. Das gelingt wieder prima, keine einzige Bojenberührung. Auch die Einfahrt ins Dock ohne Berührung. Aber der Schiedsrichter moniert, dass das Boot nach dem Ruf „Stopp“ nicht gestanden hat, und so fängt sich Merten leider 5 Fehlerpunkte ein. Damit ist er nach Lauf zwei auf Platz 11.



Dem vorletzten Starter (André aus Dresden) droht ein ähnliches Schicksal wie Frauke am Morgen. Aber er bekommt sein Boot doch noch zum Fahren und kann den Kurs fahren. Allerdings reicht die notdürftige Reparatur nicht aus, um den Kurs komplett fahren zu können und sein Boot bleibt liegen. Nun sind Hildesheimer an sich ja hilfsbereit und fühlen sich der Seenotrettung verbunden, aber bei der Wahl der Mittel sollte vielleicht doch besser nachgedacht werden (oder dem Rolf muss dringend eine Diät verordnet werden…)

Nach dem Abendessen steht dann noch ein Test der „Sylt“ im Wasser an. Alles funktioniert wieder korrekt, die Motoren drehen richtig herum, und auch das Bugstrahlruder tut korrekt seinen Dienst. Frauke kann also morgen wieder angreifen.

18. Juli:

Dieser Tag beginnt mit einem kurzen Frühstück im Hotel, und dann muss die „Sylt“ zur Startstelle, um heute endlich Punkte für Frauke einzufahren. Da sich die Startreichenfolge im zweiten Lauf umdreht, heißt es erst mal Warten. Schließlich wird Frauke aufgerufen und schaltet das Boot in, und ja: es funktioniert! Die „Sylt“ sieht also auf dieser WM endlich Wettbewerbs-Fahrwasser. Und alles läuft gut, das 6./7. Tor wird fehlerfrei gefahren, und auch das letzte Tor (rückwärts zu fahren) stellt keine Schwierigkeit dar. Aber bei den ersten Zentimetern im Dock drückt es die „Sylt“ zur Seite und die Seitenwand des Docks wird berührt. Schade, damit „nur“ 95 Fahrpunkte. Aber die Tabelle sieht Frauke nach Lauf Nr. 2 immerhin schon auf Platz 12. Da geht noch was…

Bei dieser Sichtung bekommen wir dann auch einen Blick auf die anderen Teams. Von den ursprünglich fünf gemeldeten Teams sind nur zwei weitere angereist, und zwar aus Russland. Bei dem einen Team handelt es sich um den Weltmeister, dem wir uns vor zwei Jahren in Orneta geschlagen geben mussten. Hier ist also eine Rechnung offen. Das Programm scheint grob wie beim letzten Mal zu sein, am optischen Erscheinungsbild der Boote wurde aber gearbeitet. Das weitere russische Team überzeugt mit Masse: sage und schreibe 15 Boote sollen in den 15 Minuten von 5 RC-Kapitänen beherrscht werden und dabei für die Schiedsrichter zu beobachten und zu bewerten sein. Wir sind da eher skeptisch ...

Nach der Sichtung in F6 erfolgt die Sichtung in F7. In dieser Klasse gelten dieselben Regeln wie in F6, allerdings für einen Einzelstarter. Rolf möchte sich auch dieses Jahr diesen Stress antun. Hier sollten ursprünglich 8 Starter antreten, erschienen sind jedoch nur 7. Davon kommen vier aus Deutschland, dann der mehrmalige Weltmeister Heinz aus der Schweiz sowie zwei russische Starter. Bis auf die Programme der beiden Russen ist alles für Rolf bekannt. Die Sichtung wird von einem anrollenden Gewitter bedrängt, aber noch bleibt alles trocken und wenig stürmisch. Hoffentlich verschont uns auch morgen Regen und Gewitter, denn dann werden wir in F6 aufs Wasser müssen.

19. Juli:

Heute gilt es so richtig: unser erster Start in F6, und als erstes Team an der Reihe. Zuerst muss (vor dem Frühstück) unser Zelt aufgebaut werden, damit die Modelle während des Wettbewerbes sonnengeschützt stehen können. Nach dem Frühstück wird dann alles auf den Bollerwagen gepackt, und unsere Hildesheimer Karawane macht sich auf den Weg zur Startstelle (bei Wettbewerben wird uns immer wieder klar, dass Schiffsmodellbau zuallererst etwas mit Geraffel schleppen zu tun hat, und dann erst mit Bötchen im Wasser fahren…)

An der Startstelle gibt es neben einer freundlichen Begrüßung auch klare Worte vom deutschen Schiedsrichter zu hören bezüglich unerlaubtem Einschalten der Fernsteuerungen.

Und dann heißt es die Boote auf den Steg bringen, alles griffbereit hinlegen, und nach dem Kommando „Start Vorbereitungszeit“ Sender einschalten, alle Schiffe ins Wasser setzen und auf Position bringen.

Peter gibt das Kommando „Start“, und unsere 15 Minuten für die Vorführung laufen. Die erste Rauchladung zündet, der Fischer fällt über Bord, die Notfackel zündet, und selbst das Retten des Fischers klappt problemlos (vor vier Jahren hatten wir hier in Bánk einen Fischer dem nassen Tod überlassen müssen…).

Danach zündet die zweite Rauchpatrone, und die „Helms“ startet ihren Löschangriff (der auch erfolgreich absolviert wird).

Auch das abschließende Abschleppen funktioniert, und wir sind uns nach dem Signal „Stopp“ einig, dass dieses unsere bisher beste Vorführung gewesen ist. Das muss eine gute Punktzahl bringen, zumal auch die Schiedsrichter direkt positive Rückmeldungen geben.

Nun ist der noch amtierende Weltmeister aus Russland mit seinem Programm „Shelf“ an der Reihe und zeigt eine Geschicht rund um eine Bohrplattform. Aus der Ferne sieht es für uns so aus, als ob nahezu alles funktioniert. Das könnte eng werden…

Zum Abschluss des heutigen F6-Wettbewerbes startet das zweite russische Team mit seinen 14 Booten und einer Drohne. Wir waren uns nicht sicher, ob es ihnen gelingen wird, innerhalb der 5 Minuten Vorbereitungszeit alle Schiffe ins Wasser und auf Position zu bringen, aber es klappt. Das Programm selber erinnert dann aber mehr an „Schiffe versenken“, denn zwei der großen Boote gehen tatsächlich (gewollt) unter.

Das Programm ist allerdings nicht nur für uns Zuschauer schwer zu verfolgen, denn auch die Schiedsrichter scheinen sich mit den vielen Booten auf dem Wasser schwer zu tun. Spektakulär bleibt es auch nach dem Ende des Programms: das Team hatte nicht berücksichtigt, dass der See in Bánk sehr schnell tiefer wird, die beiden versenkten Boote sind also nicht einfach vom Ufer aus zu heben. Beim Versuch, das kleine Rettungsboot (siehe Bericht vom 17.07.) zu benutzen, kentert ein Teammitglied. Also muss ein anderes Teammitglied in mehreren Tauchgängen die zwei Boote suchen, finden und heben. Aber am Ende gelingt es aber erfolgreich.

Damit ist unser heutiger Wettkampftag zu Ende. Eine gewisse Entspannung macht sich breit. Und dann wird auch noch das Ergebnis nach dem ersten Lauf ausgehängt: Wir liegen mit 96 Punkten auf Platz 1 vor Russia 1 („Shelf“) mit 91,67 Punkten und Russia 2 („Rescue Operation“) mit 81,33 Punkten. Neben unserem guten Lauf haben wir sicherlich auch von unserer guten Präsentation bei der Sichtung profitiert!

Auf die Exkursion am Nachmittag haben wir verzichtet, nun werden die Akkus geladen, die Rauchfunktionen der „Hildesia“ gereinigt und alles für den morgigen zweiten Lauf vorbereitet. Außerdem soll der See auch nochmal von innen erkundet werden.

Ach ja, und unser Matrose Max bekommt sein verlorenes Bein wieder montiert, nachdem er zwei Stunden in Mertens Hosentasche ausharren und nicht weiter zuschauen durfte…

20. Juli:

Den heutigen Tag kann man fast schon als „Finaltag“ bezeichnen: Merten hat seinen dritten Start in F4A, Rolf seinen ersten Start in F7 und es steht der zweite Lauf für unser Team in F6 an. Damit sind es in F4A und F6 die entscheidenden Starts für uns. Als erstes muss Merten ran. Beim Einschalten der „Gillis“ hat er Probleme mit der Steuerung, und in der Hektik findet er nicht den richtigen Nullpunkt des Fahrtreglers. Ist das ein schlechtes Omen für den Rest des Tages? Trotzdem fährt sein Boot zuverlässig, aber er erwischt beides Mal die Boje des oberstes Tores und sammelt vier Fehlerpunkte. Dann klappt es wieder, aber im Dock rächt sich das zu hektische Einschalten: der Motor läuft weiter trotz Loslassen der Knüppel, und es gibt nochmals fünf Fehlerpunkte. Schade, mit dem einen einzigen Hunderter-Lauf bleibt dann leider am Ende nur der 15. Platz (immerhin von 38 Startern, und bis Platz 10 wurden mindestens zwei fehlerfreie Läufe gefahren).

Danach ist dann Rolf in F7 dran. Die anderen Teammitglieder wissen, dass er jetzt nicht angesprochen werden will und jegliche Hilfe ablehnt, er taucht in seinen „Tunnel“ ab. Also muss er ganz alleine vorbereiten und schleppen. Aber es geht gut los: die „Krabbe“ legt ab, der Wind hält sich in Grenzen und es besteht keine Gefahr des Kenterns. Nach (dem gespielten) Versagen

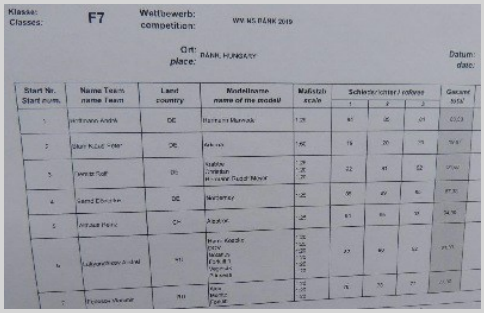
der Kühlwasserpumpe sterben Motor und Elektrik, und das Feuer an Bord bricht aus. Sogar die Seenotfackel zündet und alarmiert den Seenotkreuzer.

Nach dem Löschen wird die Schleppleine übergeworfen, und der Schleppverband zieht an. Auch dieses Manöver klappt, die Kurve kann wie geplant gefahren werden ohne Gefahr für den Kutter, und vor dem Hafen wird die Schleppleine gelöst.

Das anschließende Andocken der Krabbe haut hin, aber am Anleger ist dann der Schlepphaken im Weg und die „Krabbe“ kann nicht exakt an die Kaimauer gelegt werden. Nun noch schnell die „Christian“ wieder vom Päckchen lösen und zurück zur „Meyer“ und an Bord, Anlegen und Meldung an MRCC Bremen, und „Stopp“ in der letzten Sekunde der 15 Minuten. Puh, der bisher beste Lauf von Rolf der letzten Jahre. Mal schauen, was die Wertung bringt. Unglücklich, dass es während des Laufes einige Störungen durch Frequenzüberlagerungen gab, und diese sich auf das Bergenetz ausgewirkt haben. Das wird am Nachmittag bei F6 aber dringend benötigt!

Zwei deutsche Teilnehmer (André aus Dresden und Klaus-Peter aus Sassnitz) haben leider erhebliche Probleme mit ihren Programmen, nur Bernd aus Witten bringt sein Programm nahezu fehlerfrei durch. Danach kommt dann noch der mehrmalige Weltmeister Heinz aus der Schweiz und legt trotz eines Problems die Messlatte wieder sehr hoch. Die beiden russischen Teilnehmer Andrei und Vladimir runden mit ihren Starts den heutigen Lauf ab.

Am Abend dann noch die Überraschung für Rolf: mit 91,67 Punkten auf Platz zwei hinter Heinz mit 94 Punkten. Trotzdem wird auch ein Morgen fehlerfrei gefahrenes Programm sicherlich nicht an den Schweizer herankommen können.


Klasse: Classes: F7 Wettbewerb: competition: WM MS BÁNK 2019

Ort: place: BÁNK, HUNGARY Datum: date:

Start Nr. Start num.	Name Team name Team	Land country	Modellname name of the model	Maßstab scale	Schleuderlotter / rollover			Gesamt total
1		DE						
2		DE						
3		DE						
4		DE						
5		CH						
6		RU						
7		RU						

In der Mittagspause dann Umrüsten der „Meyer“ und der „Christian“ für das F6-Programm. Kurzer Test des Bergenetzes, es scheint zu laufen. Also Warten in der Hitze auf den Start am Nachmittag, diesmal in umgekehrter Reihenfolge, d.h. wir sind als letztes Team dran. Von Peter kommt noch die Info, dass sich sein Steuerbord-Löschmonitor nicht mehr dreht, wahrscheinlich wegen der Hitze. Dann muss es halt so gehen.

Nachdem das zuerst startende russische Team wieder seine Boote versenkt (und anschließend gehoben) hat, kommen unsere großen Konkurrenten – ebenfalls Russland - an die Reihe. Ihr Programm rund um die Bohrinsel scheint gut zu laufen, das wird eng werden. Wir werden vorsichtshalber noch etwas zulegen müssen!

Und nun sind wir dran! Die Schiffe ins Wasser, und los geht’s. Beim Retten des Fischers aus dem To Bánk (Bánker See) senkt sich das Bergenetz aber nicht tief genug ab und greift nicht unter den Fischer, sondern schiebt ihn immer weg. Diese für unser Programm sehr wichtige Funktion müssen wir aufgeben. Das Löschen der brennenden „Hildesia“ funktioniert, aber beim

Überschießen der Schleppleine trifft auch diese nicht und die zweite wichtige Funktion des Programms geht in die Hose. Entsprechend frustriert sind wir beim Rausholen unserer Boote, und es hilft nur noch Daumen drücken, dass der erste Lauf gut genug war. Am Abend dann die erlösende inoffizielle Mitteilung: ja, es hat gereicht, wir sind Weltmeister. Aber wir müssen bis Morgen warten, dann wird das Ergebnis offiziell veröffentlicht, und wird gültig. Trotzdem gehen wir erleichtert zum gemeinsamen Abendessen zu unserer erklärten Lieblings-Pizzeria in Bánk (na gut, es gibt nichts wirklich anderes außer dem großen Wellness-Hotel und dem Imbiss bei unserem Hotel).

21. Juli:

Nun ist es amtlich: wir sind die Weltmeister in F6! Das Ergebnis hängt aus, und wir dürfen auch darüber sprechen, und uns natürlich auch so fühlen! Ein einziger Punkt Vorsprung vor dem russischen Team war es dann am Ende. Natürlich lässt sich Rolf nicht davon abbringen, auch unseren Bus zu schmücken.

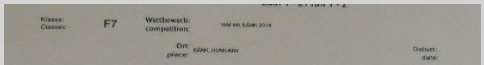
Aber er muss auch noch in F7 zeigen, was er kann. Also muss das Team wieder alles Material in unser Fahrerlager schleppen, und dann taucht Rolf wieder in seinen Tunnel ab. Auch hier ist heute umgekehrte Startreihenfolge angesagt. Ein russischer und ein deutscher Teilnehmer sagen ab, es werden also heute nur fünf Teilnehmer starten.

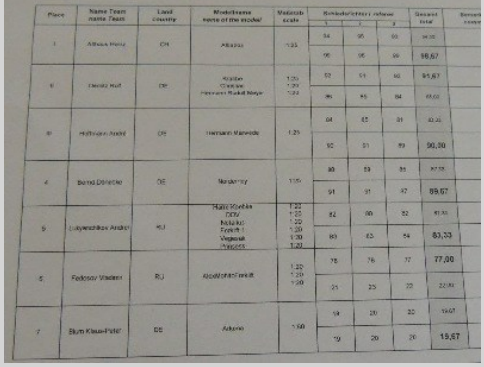
Nachdem Andrei aus Russland sein Programm mit insgesamt 6 ferngesteuerten Einheiten (und einem fürchterlich stinkenden brennendem Boot…) absolviert hat, ist Heinz aus der Schweiz an der Reihe. Heute klappt alles bei ihm, auch der über Bord gegangene Hund Foxli kann gerettet werden, und die Schiedsrichter honorieren auch die beim sich Schütteln von Foxli wegspritzenden Wassertropfen. Nur der Tierschutz regt an, die Rettungsmethode doch noch einmal zu überdenken…

Danach ist Bernd aus Witten an der Reihe, und zeigt erneut eine solide und nahezu fehlerfreie Leistung. Und nun kommt Rolf. Die „Meyer“ wird mit doppelseitigem Klebeband am Anleger befestigt, da sich der Magnet im Innern des Kreuzers selbstständig gemacht hat. Das Programm beginnt wieder gut, Feuer und Notfackel funktionieren. Beim Löschen überkommt Rolf dann erste Nervosität, das Ausrichten des Wasserstrahls will nicht so recht funktionieren. Danach klemmt der Schlepphaken auf der „Meyer“, und das gesamte Schleppmanöver kann nicht gewertet werden. Aber es bleibt ja noch das Päckchen Bilden von der „Christian“, aber auch hier gibt es einige Schwierigkeiten. Die Zeit läuft weg und fehlt beim Andocken der „Krabbe“ an die Kaimauer. Also muss sich die „Christian“ vom Kutter lösen, damit sie noch innerhalb der Zeit zum Seenotkreuzer zurückkehren kann und wenigstens dort noch einige Punkte sammelt. Alles in allem also ein weniger guter Lauf, gar nicht zu vergleichen mit dem Vortag.

Den Abschluss des heutigen Tages übernimmt Geburtstagskind André aus Dresden. Nach den Ausfällen und Schäden vom Vortag Daumendrücken, dass die Reparaturen erfolgreich waren und halten werden. Aber leider funktioniert doch nicht alles wie geplant, und auch er wird wieder einige Punktabzüge verkraften müssen.

Das wird wieder ein knappe Kiste. Das könnte für Rolf sogar zum Durchreichen auf Platz Vier führen. Einige Zeit später kommen dann aber zwei Schiedsrichter, die schon einmal – wieder „inoffiziell“ – zum Vize-Weltmeister gratulieren. Da fallen zum zweiten Mal innerhalb von 24 Stunden imaginäre Steine zu Boden. Aber es ist wirklich knapp, nur nicht für Heinz. Mit seinem perfekten Lauf und 98,67 Punkten hat er alle anderen Teilnehmer deutlich hinter sich gelassen und ist erneut und verdient Weltmeister.





Place	Name Team name Team	Land country	Modellname name of the model	Maßstab scale	Kreuz/Vorlauf / reverse			Gesamt total	Bemerkungen remarks
					1	2	3		
1	Alfons Hinz	CH	Alkazar	1:25	94	95	95	94,00	
					96	96	96	96,67	
2	Dieter Hut	DE	Kreuzer Clarissa Hermann Rudolf Meyer	1:20 1:20 1:20	92	91	90	91,67	
					86	85	84	85,00	
3	Hoffmann André	DE	Hermann Marwede	1:25	84	85	81	83,33	
					92	91	89	90,33	
4	Bernd Dörnicke	DE	Neuberg	1:15	88	89	86	87,33	
					91	91	87	89,67	
5	Lukyanchikov Andrei	RU	Hans Wedde DDV Nikolai Frankfurt Vegesak Tegernsee	1:22 1:20 1:22 1:20 1:30 1:20	82	86	82	83,33	
					80	83	84	82,33	
6	Fedosov Vladimir	RU	Abschiedsfrankfurt	1:25 1:20 1:20	78	76	77	77,00	
					21	23	22	22,00	
7	Blum Klaus-Peter	DE	Arkona	1:50	19	20	20	19,67	
					19	20	20	19,67	

Jetzt ist für uns am Nachmittag Entspannung angesagt. Rolf hüpft kurz in den See, und Merten pflegt seine Beziehungen zum dänischen Team und drückt Daumen bei F4A Junioren. Danach besuchen Frauke, Peter und Rolf noch die Segler, unter anderem um Medizin für den mittlerweile erkrankten Peter zu erhalten. Segeln (bzw. die Regeln) bleibt weiterhin rätselhaft für uns…

Morgen steht dann noch der letzte Lauf von Frauke in F4B an. Hoffentlich setzt sich hier nicht der Fluch des letzten Laufes von uns fort. Aber da der erste Lauf bei Frauke nicht geklappt hat, kann das ja gar nicht passieren…

22. Juli:

Heute ist nun auch finaler Lauf in F4B für Frauke. Eigentlich hätte sie die Nacht für einen entspannenden und erholsamen Schlaf nutzen müssen, zog es aber aus unerfindlichen Gründen vor, ein heftiges Gerangel mit der Zimmerwand zu führen. Aber Schmerzen sollen ja die Konzentration auf das Wesentliche verstärken. Leider läuft das Fahren dann aber doch nicht so gut: am oberen Tor wird die obere Boje bei beiden Durchfahrten berührt, das bedeutet je 2 Fehlerpunkte. Und dann wird die Einfahrt zum Dock auch noch schwierig: parallel zum Einsetzen des Bootes und entsprechend Trouble auf dem Steg muss sie ihre „Sylt“ sauber ins Dock bringen. Und wieder bricht das Heck aus und berührt die eine Dockwand. Also insgesamt nur 91 Fahrpunkte. Das wird ihr am Ende den 12. Platz bescheren.

Um 17:00 Uhr ist noch ein F6-Workshop angesetzt. Hier soll es um Diskussionen und Anregungen für Änderungen rund um die F6-Wettbewerbe (und natürlich auch F7) gehen. Eine tolles Angebot an uns Starter, das es so auf den letzten beiden WMs nicht gegeben hat. Der neue Naviga-Sektionsleiter NS/NSS aus Ungarn setzt damit ein tolles Zeichen. Besucht wird der Workshop von deutscher Seite neben unserem Team durch Bernd, und es gibt weitere Vertreter aus Frankreich und Russland. Auch die Schiedsrichterseite ist aus Weißrussland und Ungarn vertreten. Und die Naviga lädt uns zum Bier ein…

Bevor es für uns dann zum deutschen Mannschaftsabend mit langer Tafel auf dem Campingplatz geht, erfahren wir noch einige Bruchstücke von Streitereien beim Segeln. Der Vorwurf von russischer Seite ist, dass ein deutscher Teilnehmer einen russischen Titelaspiranten behindert und nachhaltig ausgebremst haben soll. Im Umfeld des Protestes hat es scheinbar von russischer Seite unschöne Szenen gegeben. Unser deutscher Mannschaftskollege erklärt nachhaltig, dass es in keiner Art und Weise vorsätzlich gewesen ist.

Beim Mannschaftsabend treffen wir dann das komplette Team bei Grillgut und Getränken wieder. Anfangs überwiegt das Bier, aber auch die diversen verfügbaren Sekt- und Schnapssorten werden intensiv getestet. Schön, dass sich auch französische, slowakische und tschechische Teilnehmer einreihen und für die Völkerverständigung sorgen. Interessant auch die Methode der Ungarn, das Umfeld des Sees von Mücken freizuhalten. Die Dampfkanone nebelt die komplette Umgebung vollständig ein, der Dampf kratzt nur leicht im Hals…

23. Juli:

Heute ist unser letzter Tag in Bánk, und entsprechend heißt es Kofferpacken und wieder alles solide in unserem Tourbus zu verstauen. Und dann Warten auf die Siegerehrung am Nachmittag.

Nun ist auch ein wenig Zeit, auch die zweite Hälfte von Bánk zu erkunden, nämlich die vielen Wochenend-Häuschen, die hinter dem Hügel am Teich liegen. Eine sehr ruhige Gegend, und bestimmt für viele Budapester die Möglichkeit, dem Großstadt-Trubel zu entkommen.

Und dann finden wir uns zur Siegerehrung auf der Tribüne am See ein. Der Wind hat aufgefrischt und plötzlich erwischt es zwei der ausgelegten Flaggen und sie landen im Wasser. Sofort springt einer der unterstützenden Jugendlichen hinterher, kann aber nur eine Flagge bergen. Betretene Gesichter beim Organisations-Team, denn: natürlich handelt es sich um die Flagge eines Landes mit wenig entspanntem Umgang mit seien Flaggen, und dieses Land wird im späteren Verlauf der Siegerehrung alle drei Flaggen für seien Segler brauchen: Russland!

Bevor es dann zu den insgesamt 22 einzelnen Siegerehrungen in F2, F4, F-DS, F6, F7 und NSS-A bis D kommt, gibt es noch diverse Dankesworte und natürlich die Ehrung der insgesamt 21 eingesetzten Schiedsrichter.

Und dann geht es wirklich los. Erfolgreichster Deutscher ist wieder einmal Peter aus Eberswalde mit zwei Weltmeistertiteln (F2 und F4) sowie zwei weiteren Medaillen (F2). Und schließlich werden wir zur Siegerehrung F6 aufgerufen. Die Medaillen erhalten wir aus der Hand eines Vertreters vom ungarischen Verteidigungsministerium, und für uns werden die Hymne gespielt und die Flagge in der Mitte der drei Flaggenmasten aufgezogen. Und wie vor vier Jahren will sie nicht malerisch im Wind flattern, sondern wickelt sich lieber um den Mast…

Beim Aufstellen zum obligatorischen Foto aller drei Siegerteams verlässt das zweitplatzierte russische Team die Bühne, und wir stellen uns nur mit Russia 2 zum gemeinsamen Foto auf. Auf dem Weg von der Bühne weg soll übrigens auch eine Silbermedaille ins Wasser geflogen sein…

Rolf braucht die Bühne gar nicht erst verlassen, denn er wird gleich wieder zur Siegerehrung in F7 aufgerufen. Hand in Hand geht es mit André zum Treppchen, und beide warten auf den alten und neuen Weltmeister Heinz aus der Schweiz. Hier passen alle drei zum Foto auf den obersten Klotz (aber auch nur, weil Heinz so schmal ist…).

Auf der Rückfahrt wird Rolf dann noch mehrmals betonen, dass er mit seinen zwei gewonnenen Medaillen ja zweitbester Deutscher in diesem Jahr ist, und seine Teamkollegen sind jedes Mal richtig begeistert von dieser Äußerung …

Schließlich sind alle Sieger geehrt, und der Veranstalter entschuldigt sich nochmals für den Lapsus mit der entschwundenen russischen Flagge. Trotzdem stürmen einige russische Starter die Bühne und machen ihrem Ärger lautstark Luft. Dabei auch unser „Freund“ von der Weltmeisterschaft 2015, der er uns damals während der Siegerehrung einen Vogel gezeigt hat und deshalb zwei Jahre gesperrt wurde. Nur mit sanfter Gewalt kann er wieder von der Bühne

vertrieben werden.

Aber dann ist die Bühne frei für die Teamfotos. Jede Mannschaft sucht sich geeignete Orte, um schöne Erinnerungsfotos zu schießen. Deutschland beginnt mit Aufstellung auf der Tribüne, bevor es dann auf die Seebühne für kleinere Gruppenfotos geht.

Natürlich nimmt auch unser Hildesheimer Weltmeister-Team nochmals Aufstellung für ein Erinnerungsfoto (von links: Peter, Rolf, Merten und Frauke).

Nachdem nun die offiziellen Fotos geschossen sind, wird Rolf noch höflich auf eine gemeinsame Erfrischung im Kreise der deutschen F7-Teilnehmer gebeten (na ja, tatsächlich war es eher die Androhung roher Gewalt wenn nicht…), und so hüpfen André, Bernd und Rolf als krönender Abschluss der Siegerehrung und der WM 2019 noch in den Tó Bánk.

Nachdem sich Rolf wieder trocken gelegt hat, wird noch ein Abschluss-Eis eingenommen, dann allen deutschen Campern gehörig Tschüss gesagt, und dann können wir auch endlich Merten nach intensiver Pflege internationaler Beziehungen wieder einsammeln, damit es durch die Nacht nach Hause geht. Die großen Staus der Hinfahrt zwischen Brünn und Prag ereilen uns nicht wieder, aber direkt hinter der deutschen Grenze stoppt uns die Bundespolizei und möchte doch mal schauen, was wir so Tolles geladen haben. Nachdem Peter ein wenig mit einem der Polizisten über historischen Fregattenbau gefachsimpelt hat, können wir unsere Fahrt fortsetzen. Diese Unterbrechung hat es aber einem Schwertransport ermöglicht, sich vor uns zu setzen, und es gibt keinerlei Möglichkeit zum Überholen. Das kostet uns am Ende eine weitere Stunde Verzögerung, so dass wir den Bus erst kurz vor 6:00 Uhr am Morgen bei Rolf vor der Haustür abstellen.Nun heißt es alle Boote zu kontrollieren, Defekte zu reparieren und an weiteren Feinheiten im Programm zu feilen. Schließlich ist ja im Mai 2020 schon wieder die Deutsche Meisterschaft in Pirna, die über die Teilnahme an der nächsten WM entscheidet!

Top