

Eurowomen 2010

Schon Ende 2009 wurde Astrid gefragt, ob sie als eine von zwei Pilotinnen, die für Deutschland starten sollen, im Juni 2010 nach Litauen zu der ersten „European Women Hot Air Balloon Championship“ fahren möchte. Nach einigem Überlegen sagte sie zu.

Reinhold, als bewährter Co-Pilot, wollte gerne dabei sein. Als Crew saß Sven seit Januar auf gepackten Koffern. Ebenfalls mit von der Partie war Edgar Bilger. Die Bodencrew stand also fest: Sven, das beste Erdferkel im Stall, der das Gespann immer auf den Zentimeter genau rangieren kann und dem keine Gasflasche zu schwer ist. Edgar, der mit seinen Sprachkenntnissen Gold wert ist, wenn man in ein Land fährt, dessen Sprache keiner spricht und wo bei einem internationalen Wettkampf Englisch die Amtssprache ist. Astrid hatte ihr Team zusammen.



Man beobachtete, wie sich nach und nach die Liste der angemeldeten Pilotinnen füllte. Deutschland war mit Astrid und Dolly (Dolores Deimling) vertreten. Insgesamt meldeten sich 28 Pilotinnen an.

Für internationale Wettkämpfe gibt es ein gültiges Regelwerk. Darüber hinaus konnten viele Infos zu „Eurowomen“ im Internet nachgelesen werden. Doch man schaute nicht jeden Tag auf die HP, ob etwas Neues veröffentlicht wurde. Und so kam es, das irgendwann im Mai das für die „Eurowomen“ geänderte Regelwerk veröffentlicht wurde und (nicht nur) wir (irgendwann, zufällig) erstaunt zu lesen bekamen, dass nicht nur die Pilotin weiblich sein muss, sondern die ganze Besatzung des Korbs Frauen sein müssen. Was tun?

Das hieß: Reinhold als Co-Pilot muss am Boden bleiben. Wer soll jetzt mit? Eine zahlenmäßig große Auswahl an weiblichen Helferinnen gibt es nicht. In Frage kam Janine und Alena. Janine hatte am 15.06. noch Prüfungen. Die Fahrt nach Litauen sollte aber schon am 14.06. los gehen. Für die 1600 km mit dem Gespann sind zwei Reisetage vorgesehen.

Es sind nur noch 10 Tage bis zum Wettkampf. Alena cancelt einen Besuch in Berlin und „bucht um“ – nach Litauen. Wir Mädels wollen auf jeden Fall Astrid helfen. Im Crashkurs werden wir als Flightcrew eingewiesen. Janine und Reinhold organisieren für den 15.06. abends Flugtickets nach Litauen – Janine kann also zu ihrer Prüfung und anschließend mit Reinhold nachkommen. Das Team ist neu aufgestellt. Astrid kann aufatmen.

Ich werde dazu verdonnert, einen Bericht zu schreiben.

Wie soll man aber das, was an den acht Tagen alles passiert ist, aufs Papier bringen??? Um die ganzen großen und kleinen Erlebnisse zu erzählen, bräuchte man Wochen. Immer wieder fällt mir etwas ein, was in Litauen (oder auf der Reise dort hin und zurück) passiert ist. 1001 Begebenheiten – aufregende, spannende, lehrreiche,

schöne, freudige, traurige, lustige, komische, peinliche – von jedem etwas. Von A wie Aufgabenblatt bis Z wie Zielkreuz.

Die Kurzfassung wäre:

Am 14.06.2010 (Montag) um 6:15 Uhr fuhr das Gespann los – im Anhänger den Licher Ballon und im Auto Astrid, Alena, Sven und Edgar. Nach einer Übernachtung bei Warschau ging die Fahrt am Dienstag früh weiter. Um 16:00 Uhr kam das Team am Competition-Centre bei Alytus pünktlich zum einchecken an. Am späten Abend landeten auch Janine und Reinhold in Kaunas. Unser Team war komplett.

Nach dem Generalbriefing am Mittwochabend gab es eine Eröffnungsfeier – der Startschuss zur „Eurowomen“. Am Donnerstag früh ging der Wettkampf los. Nach fünf Fahrten mit 15 Aufgaben, bei den Astrid laut Wertung den 19. (gefühlten 12.) von 27 Plätzen erreichte, nach der Abschlussfeier und Siegerehrung, fuhr man wieder Richtung Heimat. Reinhold und Janine flogen voraus.

Am Montagabend waren alle wieder in Langenselbold. Müde, aber froh und glücklich, das Ziel erreicht zu haben: gesund zurück zu kommen und nicht Letzte zu werden.

Mir fehlt jetzt die allabendliche Einschlafzeremonie. Ca. um 1:00 Uhr liegt man endlich müde im Bett im Wissen darum, dass der Wecker uns 3:30 wieder aus den Betten scheuchen wird, da 4:00 Uhr die Abfahrt zum Briefing angesagt war. (Das Briefing erfolgte um 4:45 Uhr – vorher schnell eine Tasse Kaffee trinken und in etwas Essbares beißen, was gerade angeboten wurde.) Man sagt „Gute Nacht“ und ein paar Sekunden später erklang eine Stimme: „Ach ja, noch was, weißt du, heute als ...“. Drei, vier, fünfmal geht das so. Abwechselnd fällt Janine oder mir noch etwas ein, was man loswerden will. Irgendwann fallen wir dann doch alle in einen komaähnlichen Schlaf.

Am nächsten Morgen, die letzten Sandkörner sitzen noch in den Augen, sitzt man beim Briefing. Da eine Pilotin abgesprungen ist, erscheinen 27 Pilotinnen. Auf dem Tisch liegen am jeden Platz 2, 3, 4 oder 5 Marker und der Logger. Der Wetterbericht und das Aufgabenblatt werden verteilt. Da wird man dann endgültig hellwach. Die Aufgaben haben's teilweise echt in sich. Wir sind ja hier schließlich nicht auf einer Spaßveranstaltung, sondern auf einem internationalem Wettkampf.

Die Bodencrews machen draußen schon ihren Job (Karte und GPS vorbereiten – der Korb wird und bleibt aufgerüstet). Drinnen geht der Wettkampfleiter die Aufgaben durch, beantwortet Fragen und gibt zusätzliche Infos. Die Wetterfrau versucht es mit der Wettervorhersage. Ihre Infos erinnern aber eher an die Vorhersage von Urlaubswetter, als an einen präzisen Wetterbericht, wie man es von anderen derartigen Veranstaltungen gewohnt ist.



Das Briefing ist beendet – es geht los. Wir fahren zum Startplatz. Ob selbst gewählt oder gemeinsam – man startet immer in Sichtweite der anderen. Die Aufgaben umfassen: Fly in, Fuchsfahrt, Minimum distance double drop, Ellenbogen, Winkel, Torte, vorgegebenes Ziel, Qual der Wahl usw.

Der Wind dreht und nicht nur einmal, so dass beim Feldbriefing die Aufgaben noch mal geändert werden (müssen), das heißt: neue Koordinaten, neue Ziele, die Karte und GPS abändern.



Bei der ersten Fahrt am Donnerstag früh (Aufgaben 1-5) war unser Startplatz zwar gut gewählt, aber der Marker, der uns viel leichter vorkam als die Marker, die wir sonst kennen, flatterte am ersten Ziel federgleich nur Zentimeter außerhalb des Einmessbereiches zum Boden. Das Zielkreuz lag auf der betonierten Landebahn, die ca. 15 m breit dafür aber 200 m lang war. Die Aufgabe sagte klar, dass nur auf diesem Streifen eingemessen wird. Lang war die Bahn, aber wenn man diese Bahn

quert und dicht am Zielkreuz markern will, flattert so ein dusseliger Marker nicht zwingenderweise dahin, wo gewünscht. Paar Zentimeter neben der Bahn auf dem Rasen ist nun mal ein „no result“, auch wenn es nur 16m zum Zielkreuz sind. Auch wenn man sich fürchterlich ärgert, es nützt nichts – vorbei ist vorbei.

Aber weiter ging die Fahrt – denn es gibt noch viele weitere Aufgaben zu lösen. Nach der ersten Fahrt lag Astrid auf Platz 14. Wir waren zufrieden und motiviert. Landefest gab es vor dem Hotel, natürlich mit einer Flasche Sekt.

Das Auto passte langsam zu der Landschaft. Schon nach dem ersten Tag sah es wie ein landwirtschaftliches Fahrzeug aus, voller Erdmatsch, die Kühlerhaube paniert mit Tausenden von Mücken und der Unterboden hing voll mit Erde und Gras. Beim genauen Hinsehen entdeckte Sven zwischen dem ganzen Knatsch ein herabhängendes Teil, was ihm Sorgenfalten auf die Stirn zeichnete. Nicht nur ihm.

Außerplanmäßig mussten die Sonderaufgaben „Auto-in-Litauen-reparieren-lassen“ und „Woher-bekommen-wir-einen-Geländewagen-mit-Anhängerkupplung-als-Erstz-her????“ gelöst werden. Andere Teams legen sich noch mal ins Bett um fit für die nächste Fahrt zu sein – und wir lösen Sonderaufgaben.

Dank der hilfsbereiten Dame an der Hotelrezeption wurden beide Aufgaben gelöst. Sven und Edgar machten sich auf den Weg zur Autowerkstatt. Auch Astrid und Reinhold opferten ihren Mittagsschlaf und holten den Leihwagen.

Die zweite Fahrt am Abend war eine Zweifachaufgabe – Fuchsjagd. Der Wind fegte über den Startplatz, eigentlich wartete man nur darauf, dass die Fahrt gecancelt würde. Aber dann machte sich der Fuchs doch bereit, startete und die grüne Flagge gab das Zeichen zum Anblasen. Die Meute folgte dem Fuchs auf dem Fuß. Zwei vom Fuchs ausgelegte Ziele galt es zu treffen. Wir waren froh, dass der Start bei den Windverhältnissen so gut geklappt hatte. Hier war der Vorteil der „Rennsemmeln“ doch sehr zu spüren, denn ihre schlanke Form machten sie beim Start lange nicht so windanfällig wie unser „Dickschiff“. Marker blieben aber leider in der Hosentasche, über 100 m wurde der Trackpunkt vom Logger ermittelt.



Zurück am Briefingzentrum musste noch der Fahrtbericht geschrieben werden, der Logger wurde zum Auslesen abgegeben. Nach sieben offiziellen und einigen Sonderaufgaben war also der erste Tag rum – eine kurze Nacht folgte.

Und was war mit den Landungen? Gute Frage. Ja – Landungen gab es auch. Eine der „Sonderaufgaben“, die jedoch nicht auf dem Aufgabenblatt stand, war: „Landeplatz suchen“.



Vor uns lag meist entweder ein bestelltes Feld oder eine sumpfige Wiese. Was beispielsweise wie ein Feldweg aussah, entpuppte sich letztlich als ein Bach. Es standen viele Kühe oder Pferde auf den Weiden. „Wäscheleinen“ hingen kreuz und quer durch die Landschaft. Wege gab es sowieso nicht viele. Irgendwann mussten wir aber landen. Und so konnten unsere weltallerbesten Verfolger nicht wirklich was dafür, dass wir den Ballon nach

der Landung meist alleine „handeln“ mussten und geduldig warteten, dass das Gespann irgendwo um die Ecke bog.

Bei der zweiten Landung (letzte Geschwindigkeitsangabe 20km/h knapp über den Baumwipfeln) - auf einem umgepflügten Acker an der Waldkante – fiel der Ballon fast um. Wir purzelten etwas durcheinander. Der Ballon stellte sich zum Glück wieder auf aber trotzdem begann wieder die Aufgabe für unsere Verfolger: Wie findet man einen Weg zum Ballon? Man weiß zwar die grobe Richtung, aber findet keinen sichtbaren Weg. Die Einheimischen erklären aber unseren Leuten ganz gelassen, dass das etwas niedriger gewachsene Gras der Weg ist und wie durch ein Wunder kommt man tatsächlich dort an, wo man hin muss.

Nachdem also die Jungs da waren und mit uns den Ballon vom Schollenacker auf den Grasstreifen (den Weg!) versetzten, merken wir, dass wir uns neben einem Sumpf befinden. In Gesellschaft von (gefühlten) zig Millionen Moskitos hatten wir unfreiwillig in Rekordzeit eingepackt und fluchtartig die Gegend verlassen. Nichts wie weg hier, schießt es uns durch den Kopf und die verstochnen Gliedmaßen. Es wurde dunkel, die Fahrt zurück war (diplomatisch gesagt) sportlich.

Auf der Rückfahrt merkte Astrid, dass ihr i-Phon fehlt. Die einzige Stelle, an der sie es hätte verlieren können, war die verflixte Moskito-Wiese. Es war aber schon dunkel, umdrehen und suchen hätte sowieso keinen Sinn gehabt – außerdem mussten wir ja noch den Logger und den Fahrtbericht abgeben.

So lautete am nächsten Tag die Sonderaufgabe: „Sucht das i-Phon“. Sven, Astrid und Janine erledigten die Aufgabe – anstatt Mittagsschlaf. Anschließend holten wir das Auto aus der Werkstatt und lieferten den Leihwagen ab.

Bei der dritten Fahrt Freitag früh gab es drei Aufgaben. Von den fünf vorgesehenen Aufgaben wurden beim Feldbriefing zwei gecancelt (die Windverhältnisse haben sich geändert), darunter die „Torte“, eine 3D-Aufgabe,



die eine richtige Herausforderung gewesen wäre. Neue Koordinaten für zwei Ziele wurden durchgegeben. Bei der ersten Aufgabe – Minimumdistance double drop – hatten nur 11 Pilotinnen Glück und konnte markern, der Rest setzte unverrichteter Dinge die Fahrt zu den nächsten beiden Zielen fort. Da waren unsere Ablagen gut.



Der gemeinsame Startplatz (eine große Waldlichtung) der Abendfahrt war wie abgemessen für die 27 Ballone. Adrenalin pumpte durch die Adern. Man wartete nach dem Feldbriefing auf die Startfreigabe. Endlich oben, über den Bäumen, bot sich uns ein faszinierendes Bild. Dies sind Augenblicke, die man kaum mit Worten beschreiben kann. Anspannung, Emotionen, die wunderschöne Landschaft, 27 Ballone in der Luft – wow. Einmal tief durchatmen und weiter geht es. Es gab Aufgaben zu lösen! Die wurden auch gut gemeistert, die Ablagen waren gut.

Die Aufgabe „Landung“ war allerdings wieder mal eine Herausforderung. Die angepeilten Plätze waren entweder doch nicht so optimal (Sumpf, Pferde auf der Weide, Stromleitung usw.), oder es zog den Ballon unten, wie so oft, auf ein Hindernis zu. „Wir gehen ganz tief und schauen, dass wir ein Plätzchen finden“ – war Astrids Ansage. Also ging es tief und zügig (25km/h) noch mal über eine

sumpfige Wiese, ein hoch stehendes Getreidefeld ... aaaah – aber jetzt! Eine schöne gemähte Wiese vor uns! Nur ein Misthaufen direkt vor uns stellte das einzige erkennbare Hindernis dar. Astrid setzte elegant drüber und landete direkt dahinter. Sie hat an der roten Leine gezogen, was das Zeug hält. Die gefühlten 50 m Schleifspur waren tatsächlich nur etwa fünf und das ganz ohne „Schnellentleerungssystem“. Die Hülle legte sich wie aus dem Bilderbuch ab und war platt. Wir lagen also. Rechts vor uns war ein kleiner Tümpel. Die Sonderaufgabe „Frösche während der Landung fangen“ hat nicht so ganz geklappt – aber die wollte ich auch nicht wirklich erledigen.

Froh, so gut gelandet zu sein und der Gedanke an einen Froschschenkel, der aus dem Mundwinkel zappelt, brachte uns zum Lachen. Bei dem Gedanken an den Misthaufen hinter uns (einen halben Meter tiefer und wir hätten ihn mitgenommen) kam die nächste Lachsalve.

Irgendwann waren wir endlich soweit, dass wir aus dem Korb krabbeln und den Verfolgern unsere Lage (geografisch) erklären konnten.

Die nächste Straße (die man so bezeichnen konnte), war (wie hier üblich) Kilometer weit weg. Irgendwann kam das geliebte Gespann doch bis zu unserem Landeplatz, umfuhr den Tümpel elegant (der war tückisch – vom Boden aus war nur schlecht zu sehen, dass es ein Tümpel war und nicht nur hohes Gras) und wir freuten uns, dass die Jungs wieder bei uns waren, wir packen zusammen und konnten zurück fahren.



Für den nächsten Tag war Regen und Gewitter gemeldet, voraussichtlich sollte dies also letzte Fahrt sein. Das Morgenbriefing war aber nicht gecancelt, also ab ins Bett.



Der Samstagmorgen zeigte sich von einer trüben Seite. Um 4:45 Uhr saßen alle müde beim Briefing. Die Fahrt wurde gecancelt, am Abend könnte es aber noch mal klappen – so die Wetterfrau.

Anstatt Briefing wurde eine Frage-Antwort-Stunde abgehalten. Es war die erste Veranstaltung dieser Art, also gab es Dinge anzusprechen, die gut oder schlecht gelaufen sind. Mathijs de Bruijn (Wettbewerbsleiter) gab seine Eindrücke der letzten Tage wieder. Er sprach allen Pilotinnen ein riesiges Lob aus. Es gab

keine Zwischenfälle, die gemeinsamen Starts haben auch ohne Startleiter gut geklappt. Um 7:00 Uhr ging es ins Hotel zum Frühstück und danach wieder ins Bett. Tagsüber regnete es Bindfäden. Am Nachmittag hörte der Regen auf und die Abendfahrt konnte durchgeführt werden.

Die Aufgabenblätter wurden verteilt – es sollte endlich über die Stadt Alytus gehen. Skeptisch gegenüber Wettervorhersage und Windrichtung machten wir uns auf zum Feldbriefing. Es blieb bei den 3 Aufgaben. Also los – einen nicht zu matschigen Startplatz suchen.

Das Zielkreuz der ersten Aufgabe haben wir gesehen, aber den Einmessbereich hätten wir nicht erreicht – also mal wieder eine Loggerwertung. So ging es über die Stadt zur zweiten Aufgabe: „Dreieck“. Im Bereich des Aufgabengebietes – drei Kilometer Radius um einen festgelegten Punkt – lag ein Sperrgebiet das mit mindestens 6500ft hätte überfahren werden müssen. Ein militärischer Übungsplatz. Das macht so eine Aufgabe nicht leichter. Astrid löste die Aufgabe aber super. Jetzt kam noch die letzte Aufgabe – eins von drei vorgegebenen Zielen zu treffen.

Astrid grübelte. Wir würden, wie viele andere auch, rechts an allen drei Zielen vorbeifahren. Astrid beschloss zu steigen um die Richtung zu ändern. Also hoch auf 2000m um die gewünschte Richtungsänderung zu bekommen. Und tatsächlich – eine zweite Anfahrt war möglich. In der Höhe noch an Ziel B vorbei und plötzlich haben wir alle drei Zielkreuze im Blick. Das Manöver

hat uns aber keinem Ziel näher gebracht, weil wir zu spät abgestiegen sind. In 2D gemessen wäre es eine „Ablage“ von ca 100m geworden – für diese Aufgabe nach Auswertung recht gut – aber es wurde der Logger ausgewertet (da der Marker nicht abgesetzt wurde) und somit als 3D-Aufgabe gewertet (wohl dem der das Regelwerk in und auswendig kennt). Die kürzeste Distanz war dann die nach oben - also 1300m.

Die letzte Fahrt der EW war aber gerade dadurch für uns so beeindruckend, weil wir hoch gefahren waren. Am Ende kam uns eine Wolkenfront hinterher. Das Bild war einmalig. Wolken schoben sich von hin-



ten plötzlich unter uns. Wir stiegen ab und suchten uns einen Landeplatz. Das war die letzte Aufgabe. Diesmal gab es sogar einen Weg, den wir anvisieren konnten und die Verfolger waren bei der Landung bei uns.

Diese letzte Fahrt der EW war Astrids 150ste. Am Briefingzentrum angekommen, nachdem der Bericht geschrieben, der Logger und Marker, Startnummer und Kartenmaterial abgegeben waren, genehmigten wir uns zu diesem Anlass eine Flasche Sekt – mit „unserem“ Ballonlied als musikalische Begleitung. Als Ausklang gab es noch ein Bier auf dem Fest in der Stadt. Kurz belagerten wir (wie immer bei der Rückkehr ins Hotel) die „Basis-Station“ (Reinholds und Edgars Zimmer) und irgendwann um 2:00 Uhr fielen doch alle ins Bett.

Am nächsten Morgen (Sonntag) war packen angesagt. Nach der Abschlussfeier mit Siegerehrung ging es wieder Richtung Heimat. Astrid erreichte den 19. Platz von 27 und das beim ersten internationalen und 3. Wettkampf überhaupt. Unser Minimalziel (nicht letzte zu werden) war erreicht.

Immerhin waren auch recht beachtliche Einzelwertungen dabei, einmal Platz 3, zweimal Platz 4 und einmal Platz 6.

Es war toll und eine gute Erfahrung, bei der Ersten EW dabei gewesen zu sein.

Ein internationaler Wettkampf, der erste seiner Art. Fehler, die man in einem Wettkampf macht, führen dazu, sie möglichst nicht zu wiederholen. Das sagt jeder Pilot, der sich auf der Rangliste hocharbeitet. Wir waren dabei – das kann uns keiner nehmen und für uns ein unvergessliches Erlebnis.

Reinhold und Janine hatten einen Fahrdienst zum Flughafen organisiert und so trennten wir uns in Alytus. Einen Trostpreis haben wir uns mitgebracht – vielleicht ist euch etwas in der Halle aufgefallen.

Zu viert ging es Richtung Heimat, über Polen – wieder mit einer Übernachtung. Am Montag kamen wir am Abend in Langenselbold an. Alle gesund, unverletzt, vielleicht etwas müde und geschafft, aber zufrieden und wurden von Janine, Sebastian und Reinhold empfangen.

Das „Abenteuer Litauen“ lag jetzt hinter uns. Im Gepäck haben wir viele Eindrücke mitgebracht, die uns niemand nehmen kann. Für uns alle war es ein super Erlebnis. Mal sehen, was als nächstes kommt. (das Gerücht geht um, dass nächstes Jahr eine entsprechende Weltmeisterschaft stattfinden soll)

