



BCKL-Nachrichten

**Offizielles Verkündungsblatt des
Ballon-Club Kinzig e.V. Langenselbold**

Ausgabe 2-2005



Editorial

Liebe Mitglieder des BCKL,

hiermit möchte ich mich von Euch als 1. Vorsitzender des BCKL verabschieden.



Ich gehe mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einem lachenden Auge, weil ich jetzt mehr Zeit habe für viele schöne Ballonfahrten, für andere Freizeitaktivitäten, für meinen Garten und vor allen Dingen für meine Frau Gerti, die mich in all den Jahren sehr tatkräftig unterstützt hat.

Einem weinenden Auge, weil ich gerne 1. Vorsitzender des BCKL war, weil ich gerne die Verantwortung übernommen habe und weil es ein unbeschreibliches Gefühl ist, wenn man einen neuen Ballon „an Land gezogen hat“.

Alles hat eine Ende, auch wenn es vor Ablauf der Amtsperiode ist, ich hoffe auf Euer Verständnis. Mittlerweile scharren die Jungen bereits mit den Hufen, so dass es für mich Zeit wird, dass ich mich aus dem Staub (Vorstand) mache.

Ich danke Euch allen für das Vertrauen, das ihr in all den Jahren in mich gesetzt habt und freue mich noch auf viele schöne gemeinsame Ballonfahrten.

Ich wünsche dem Ballonclub Kinzig und dem neuen Vorstand ein gutes Händchen in allen Belangen der Vereinsaktivitäten und würde mich freuen, wenn es weiterhin mit dem Verein bergauf ginge.

Glück ab und gut Land!
Euer
Jürgen Preuß

(siehe auch Seite 32!)

Termine:

19.10.2005	Außerordentliche Mitgliederversammlung
28.10.2005	Hallenaktion
16.11.2005	Clubabend
18.-19.11.2005	Hallenaktion
25.-27.11.2005	Weihnachtsmarkt
17.12.2005	Weihnachtsfeier

Impressum

Herausgeber:

Ballon-Club Kinzig e.V.
Postfach 1133
63501 Langenselbold

Redaktion:

Der Vorstand des BCKL

Inhalt:

BCKL-Jahreshauptversammlung
DFSV-Freiballonfahrertag
Modellballon D-OKID einsatzbereit
Hessekabb 2005 an der Ronneburg
Alpenüberquerung 2004, *Fortsetzung*
Thüringer Wald-Weitfahrt 2005 in Suhl
FaRaWa-Event 2005 in Lissberg
Hess. Meisterschaft 2005 in Weilburg
Thür. Meisterschaft 2005 in Heldburg
Modellballon-Meeting in Landshut

Allen Mitgliedern, die Geburtstag hatten, gratulieren wir nachträglich recht herzlich.
Wir wünschen für das neue Lebensjahr alles Gute, Glück ab und gut Land!

Mitteilungen

32. BCKL- Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung des Ballonclubs Kinzig e.V. Langenselbold am **20.04.2005** begann mit der überraschenden Ankündigung des langjährigen 1. Vorsitzenden Jürgen Preuß, sein Amt aus persönlichen Gründen zum 30.09.2005 niederzulegen. Beim Rückblick auf die Vereinsentwicklung während seiner Amtszeit äußerte sich Jürgen Preuß erfreut über das große Engagement vieler aktiver und passiver Vereinsmitglieder. Zahlreiche Mitglieder erhielten Ehrenurkunden und kleine Präsente.



Der vorgelegte Geschäftsbericht für 2004 konnte auf eine Fülle von Vereinsaktivitäten, insbesondere im Jugend- und Ausbildungsbereich, verweisen. Der Jahresabschluß 2004 machte u.a. deutlich, dass den witterungsbedingten Einnahmeausfällen des Vorjahres durch konsequent straffe Haushaltsführung wirksam entgegengetreten werden konnte. Volkhard Orth (2. Vorsitzender), Andreas Heck (Technik und Statistik), Matthias Borgmeier (Ausbildung), Norbert Appel (Passivenbereich), Michael Storch (Jugend) und Günter Dornheim (Hallen- und Presseangelegenheiten) berichteten aus ihren Ressorts. Dr. Edgar Bilger und Gernot Schäfer (Kassenprüfer) bescheinigten dem Vorstand eine einwandfreie Buchführung. Vorstand und Kassenprüfer wurden entlastet, letztere in ihrem Amt bestätigt. Man trennte sich in der Hoffnung, dass das Jahr 2005 viele günstige Wetterlagen für schöne Heißluftballonfahrten über unserer Region bescheren möge.

Günter Dornheim
(Bild: G.Dornheim)

27. DFSV-Freiballonfahrertag in Gladenbach

Der Deutsche Freiballonsport-Verbandes e.V. (DFSV) im Deutschen Aero-Club (DAeC) hatte am **20.03.2005** seine Mitglieder zum diesjährigen 27. Freiballonfahrertag ins „Haus des Gastes“ nach Gladenbach eingeladen. Vom BCKL waren der 1. Vorsitzende Jürgen Preuss und mehrere weitere Stimmberechtigte angereist, die ihrerseits Mitglieder per Vollmacht vertraten. Wichtigste Tagesordnungspunkte waren die Beratung einer neuen DFSV-Satzung, die nach ausgiebiger Debatte beschlossen wurde, sowie die Wahl eines neuen Vorstandes.

Die neue DFSV-Satzung, auf deren Abdruck hier aus Platzgründen verzichtet wird, kann beim Vorstand eingesehen werden und ist auch im BallonSport-Magazin, Heft März/April 2005, Seiten 29ff, veröffentlicht.

Der neue Geschäftsführende Vorstand des DFSV setzt sich wie folgt zusammen: Präsidentin Marita Krafczyk, Vizepräsident Werner Trippler und Schatzmeister: Michael Gärtner. In den Erweiterten Vorstand wurden als Beisitzer gewählt: Wilhelm Eimers (Ressort Gasballon), Axel Birtel (Ressort Sicherheit und Technik) und Ben Bläss (Ressort Öffentlichkeitsarbeit). Nähere Details der Versammlung können im BallonSport-Magazin auch im Heft Mai/Juni 2005, Seiten 43 ff, sowie auf der Homepage des DFSV nachgelesen werden.

Günter Dornheim

Jugendgruppe

Modellballon D–OKID einsatzbereit

Nach knapp einjähriger Planungs- und Bauzeit wurden am **25.06.2005** der Modellballon der Jugendgruppe des BCKL und dessen benötigtes Equipment endgültig fertig gestellt.

Obwohl die Miniaturwindmaschine aufgrund einer großzügigen Spende im Rahmen der Weihnachtsfeier des BCKL bereits zum Jahresende 2004 bestellt worden war, konnte sie wegen Modellwechsels leider erst Anfang Juni 2005 ausgeliefert werden.

Der kleine „Sausi“ kam, um den Gemeinsinn der Jugendgruppe zu fördern, als Bausatz in einem

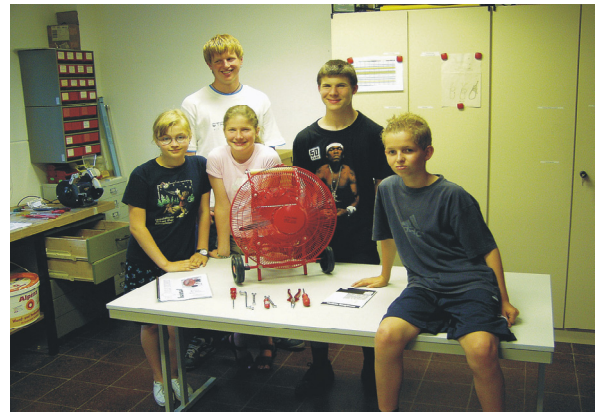
großen Karton mit Dutzenden von perfekt durchnummerierten Plastiktütchen mit Schrauben, Unterlegscheiben, Distanzstücken und vielem mehr. Ein kleiner 4-Takt-Motor, Schutzgitter, Propellerflügel und die Gestellteile durften dabei nicht fehlen. Ausgebreitet ergaben diese Einzelteile in der Werkstatt des BCKL eine gesamte Tischfläche voll.



Am 25.06.2005 machte sich die Jugendgruppe an die Arbeit, das „Projekt Modellballon“ zum Abschluss zu bringen. Aufgrund der präzisen Aufbauanleitung und der hervorragenden Bebilderung war der Aufbau nicht schwierig. Die einzelnen Bauabschnitte wurden jeweils von verschiedenen jugendlichen „Bauleitern“ überwacht.



Bereits nach etwa 1 ½ Stunden konnten dem fertig gebauten Sausi Öl und Kraftstoff eingefüllt werden.



Dann folgte der spannendste Augenblick dieses Tages: Stolz und vorsichtig wurde das Gerät in die Kalthalle des BCKL gebracht. Und schon nach dem ersten kräftigen Zug an der Startleine erklang das wohlthuende Geräusch des knatternden Sausi. Und sogleich wurden alle Jugendlichen mit dessen sicherer Handhabung vertraut gemacht.



Nach gemeinsamer Stärkung endete dieser erfolgreiche Samstagnachmittag rechtzeitig zur 2. Halbzeit der Partie „Deutschland-Argentinien“.



Der Modellballon D–OKID wartet nun darauf, Funktionalität und mobilen Einsatz künftig möglichst oft unter Beweis stellen zu können.

Michael Storch
(Bilder: Günter Dornheim)

Veranstaltungen

13. Hessekabb 2005 an der Ronneburg

Daß alle 2 Jahre im Zeichen der alten Ronneburg um drei gewirkte Zipfelmützen heiß gekämpft wird, ist längst gute Tradition. Die Vorbereitungen für die diesjährige, vom **25. bis 27.03.2005** veranstaltete 13. Hessekabb waren wie immer recht umfangreich. Jedoch konnte sich Veranstaltungsleiter Volkhard Orth auch diesmal wieder auf ein motiviertes, schlagkräftiges Helferteam stützen.



Am Karfreitag zogen dann endlich die kampferprobten Ritter der Lüfte aus nah und fern mit ihren Mannen durch das Tor der Ronneburg. Jürgen Preuss und Volkhard Orth hießen sie standesgemäß im Ritterkeller willkommen, um sie von dort aus gut gerüstet zum Sportfeld am Jugendzentrum Ronneburg weiterziehen zu lassen.



Gnädig überließ man diese Stätte zunächst dem Jungvolk des BCKL, dessen selbstgebauter, stolze 8 Meter messender Modellballon vor den Augen des staunenden Volkes auf den bezeichnenden Namen D-OKID getauft wurde, danach seinen ersten offiziellen Luftsprung tat und schließlich gemeinsam mit einem weiteren Ballonzweig

das große Glüh-Spektakel eröffnete. Petrus verstand die Elemente zu bändigen. Und vor der eindrucksvollen Kulisse der Burg entfalteten 18 Heißluftballone beim Klang eingängiger Weisen vor ca. 2000 begeisterten Zuschauern ihre ganze Farbenpracht.



Zufrieden zog man sich in die Gemächer zurück, um für die Attacke am Morgen Kraft zu schöpfen.



Das Wetter im Ronneburger Hügelland zeigte sich dann auch von seiner besten Seite



Mutig blies man zum Angriff auf den Fuchs, folgte dem Ruf der grünen Fahne und zog über die Ronneburg hinweg der Wetterau entgegen.

Vor Bingenheim an der Horloff stellte sich der Jagdgesellschaft dann aber die geschlossene Nebeldecke der Wetterau entgegen. Diese



erzwang leider die Landung des Fuchses, der dann von Markus Specht (D-OWSW) mit 2,30 m Ablage bezwungen wurde. Die Schlamm Schlacht auf den völlig durchweichenden Feldern hinterließ deutliche Spuren, was aber der gelösten Stimmung keinen Abbruch tat. Leider fiel die zweite Fahrt am Samstagnachmittag dem Wetter zum Opfer, so daß sich die tapferen Streiter in der hohen Kunst des Eier-Zielwerfens üben mußten, worin sich Jörg von der Burg als souveräner Meister erwies.



Der folgende Ostersonntag bot dann wieder die Möglichkeit einer Morgenfahrt. Der Fuchs suchte wieder sein Heil in der Wetterau, wurde aber bereits bei Altenstadt von Heiner Wegener (D-OHWW) mit 0,48 m Ablage zielsicher erlegt.



Die Hoffnung, das Treffen doch noch mit einer schönen Abendfahrt krönen zu können, bestätigte sich leider nicht, weil der Himmel alle Schleusen öffnete. Der anschließende traditionelle Festabend im Bandhaus der Ronneburg mit Speis und Trank von Burgeschänk Werner Zinkhan ließ dann jedoch die Ballöner erwartungsgemäß ihr schweres Los sehr schnell vergessen.



Musikalische Leckerbissen der letzten Jahrzehnte, excellent dargeboten vom BCKL-erprobten A-capella-Oktett „Breulbuben“ aus Langenselbold, würzten das Mahl hervorragend. Die Präsidentin des DFSV, Marita Krafczyk, nahm den Festabend zum Anlaß, den Vorsitzenden des BCKL, Jürgen Preuß, mit der Ehrenmedaille des DFSV auszuzeichnen.



Bei der Siegerehrung wurden die drei Erstplatzierten des Wettstreits mit ihren wohlverdienten Zipfelmützen gekrönt. Markus Specht (D-OWSW) und Werner Heinz (D-OHOM) erhielten sie für ihre beiden zweiten Plätze. Heiner Wegener (D-OHWW) präsentierte sich mit ihr als strahlender Sieger der „13. Hessekabb“ nach zwölfjährigem erbitterten Kampf um dieses textile Kleinod.

Auf Wiedersehen zur „14. Hessekabb“ 2007!

Günter Dornheim

(Bilder: J.v.d.Burg, A.Carl, A.Häsler, G.Dornheim)

Alpenüberquerung 2004

(„wenn Träume in Erfüllung gehen“)

Fortsetzung

Der Montagmorgen kam, und mit ihm wurden die ersten Sonnenbrillen ausgepackt! Wolfgang, der am Abend berufsbedingt in Richtung Heimat abfahren musste, konnte wieder lachen und musste seine Teilnahme nicht bereuen. Beim Briefing wurde uns vom Meteorologen bestätigt, was wir schon erahnt hatten: Nichts wie raus auf den Startplatz, und dann "gib ihm!" Wir machten an diesem Morgen eine schöne Ausbildungsfahrt von 90 Minuten Dauer und konnten zum ersten Mal das Alpenpanorama aus nächster Nähe genießen. Bei ruhigen Windverhältnissen landeten wir 23 Kilometer nordöstlich von Sonthofen.



Am Nachmittag nahm der Wind dann wieder deutlich zu, und das Zwischenhoch verabschiedete sich langsam aus unserem Bereich. Wir mußten uns auch von Wolfgang verabschieden, der nach Hause musste, aber wenigstens eine Ballonfahrt hatte machen können.

Der Dienstag glich dem Sonntag, und der Meteorologe konnte am Morgen für den ganzen Tag keine zum Ballonfahren passende Wettervorhersage machen. Allerdings überraschte er uns zum Schluss noch mit der Bemerkung, das sich in der Nacht zum Mittwoch die Windverhältnisse ändern und ein lupenreiner Nordwind mit in der Höhe genügend hoher Geschwindigkeit durchsetzen würde, um eine Alpenüberquerung durchzuführen. Gleichzeitig relativierte er diese Möglichkeit damit, daß sich die Bewölkung nicht auflösen werde und höchstens mit dünner werdenden Stratusfeldern zu rechnen sei. Man verabedete für den frühen Abend eine Podiumsdiskussion zum Thema Alpenereinweisung.

Pünktlich um 17:00 Uhr waren die interessierten Piloten mit ihren Mannschaften anwesend, um von zwei erfahrenen Alpenüberquerern all das zu hören, was wichtig erschien. Es stellte sich heraus, dass die wenigsten Piloten bereits eine Al-

penüberquerung gemacht hatten und dass auch bei einigen die geforderte Mindestausrüstung fehlte. Der ein oder andere Pilot begrub danach seine Absicht zu Gunsten der Sicherheit. Es war ein interessanter Vortrag, und auch ich habe einiges künftig Verwertbare gehört. Da aber von unserem Meteorologen am Abend keine Aussicht auf Bewölkungsrückgang gegeben wurde, beschlossen wir, am nächsten Morgen doch keine Alpenüberquerung zu wagen.

Der Mittwochmorgen brachte eine geschlossene Wolkendecke, und auch der Schneefall war noch nicht vorbei. Beim Briefing wurde nochmals klargestellt, das erst hinter dem Alpenhauptkamm die Berge frei von Wolken waren. Dies bestätigte unseren Entschluss, nach Leutkirch zu fahren um vor der Staulage der Alpen unserer Astrid eine Ausbildungsfahrt zu ermöglichen. Wir bekamen vom Meteorologen noch zu hören, dass er für den Donnerstag zwar die gleichen Windverhältnisse, dafür aber keine Bewölkung mehr erwarte. Das war eine Aussage, die uns jede Wettervorhersage im Radio hochkonzentriert verfolgen ließ.



Tatsächlich reichten die 40 Kilometer nordwärts aus, um ab Flugplatz Leutkirch am Nachmittag eine gemütliche Ausbildungsfahrt von 86 Minuten zu machen, bei der wir 11 km zurücklegten. Ab und zu war sogar mal die Sonne zu sehen und wir konnten die Fahrt genießen. Auf dem Weg vom Landeplatz zurück nach Sonthofen begann es wieder zu schneien, und wir wussten nicht so recht, ob man den Wettervorhersagen tatsächlich Glauben schenken durfte.

2. Kapitel

Nachdem die Wettervorhersagen in Radio und Fernsehen die Prognosen des Vormittags immer mehr bestätigten, wurden alle Vorbereitungen getroffen, die vor einer Alpenüberquerung möglich und nötig sind. Dazu gehörten in erster Linie der Check aller Instrumente und das Einsetzen neuer Batterien. Der Rucksack wurde mit den persönlichen Dingen gepackt und stand reisefertig bereit. Die Mannschaft suchte bereits die beste Straßenverbindung von Sonthofen nach Italien. Matthias

und ich studierten die eventuell zu beachtenden Lufträume und Matthias bereitete sich flugnavigatorisch vor, indem er seinen GPS-Logger auf die äußerste Ecke des bereits erwähnten österreichischen Flugbeschränkungsgebietes programmierte sowie die Flugplätze von Trento, Verona und Vizenca einprogrammierte. Wir luden unsere Funkgeräte und den Transponder noch einmal nach und überprüften das ELT. Unsere leeren Gasbehälter wurden am frühen Morgen von einem guten Geist aus Ernst Bauers Mannschaft in Kempten gefüllt, da wir die einzigen waren, die betankt werden mussten, und deshalb kein Gastankwagen bereitstand.

Am Donnerstagmorgen klingelte der Wecker um 07:15 Uhr. Nachdem kurzem Blick aus dem Fenster wäre ich am liebsten wieder ins Bett zurück, denn es schneite nicht unerheblich! Aber für 09:00 Uhr war ein Briefing angesetzt. Beim gemeinsamen Frühstück erzählte Matthias etwas von heller werdendem Himmel, und Dieter zog dann sogar schon seinen Ballonkombi an!

Und tatsächlich: Um 08:30 Uhr hörte es auf zu schneien. Beim Briefing wurde von Michael Noll innerhalb der nächsten zwei Stunden "echtes Kaiserwetter" vorhergesagt. Nun begann ich auch langsam daran zu glauben. Veranstaltungsleiter Ernst Bauer bat um Meldung, wer eine Alpenüberquerung durchführen wolle. 27 Ballone wurden gemeldet. Da aber das Flugbeschränkungsgebiet immer noch im Wege war, sollten alle Ballone ab Startplatz Sonthofen zunächst etwas tiefer fahren, um das Gebiet östlich zu umfahren. Das hätte aber mehr Zeit und Gas beansprucht, als wir für unsere Fahrt eingeplant hatten. Wir fragten deshalb, ob wir von dem 8 km östlich Sonthofen gelegenen Startplatz Hindelang starten dürften, was uns mit dem Hinweis, dass dieser nicht gewalzt sei, genehmigt wurde. Dieser Startplatz war auch Wolfgang Hultsch, einem Vereinskameraden von Matthias, angenehmer. Er und seine Co-Pilotin Gabi Rotermond hatten uns am Dienstag noch zwei Gasbehälter VA 50 aus Hessen mitgebracht, um einem eventuellen Gas-Engpass entgegenzutreten zu können. Wir holten unsere drei am frühen Morgen gefüllten Gasbehälter ab, beaufschlagten diese mit Stickstoff und fuhren dann zu unserer Wohnung, um unsere Sachen zu holen und uns umzuziehen.

Um 10:45 Uhr trafen wir am Startplatz Hindelang ein, wo Wolfgang Hultsch bereits die Lage sondiert hatte. Es gab es keine Möglichkeit, mit dem Auto auf den Startplatz zu fahren. Wir hätten uns im ca. 20 cm tiefen Schnee der Zufahrt festgefahren. Wir entschlossen uns, entlang einer Ski-Loipe unsere gesamte Ausrüstung zum Startplatz hinunterzutragen. Gut, dass wir genügend Leute waren.

Es waren zwar nur ca. 50 m mit einem Höhenunterschied von etwa 5 m, aber dick verpackte Menschen bei Schnee und Sonnenschein neigen auch bei -8 Grad zum Schwitzen, wenn sie etwas tragen müssen! Nachdem Korb, Ballonhülle und Gasbehälter am Startplatz waren, begann ich ein vernünftiges System zu entwickeln, neun Gasbehälter, zwei Funkgeräte, einen Transponder, zwei Sauerstoffflaschen, zwei 40 Liter-Rucksäcke und viele andere Kleinigkeiten in dem immer enger werdenden Ballonkorb zu verstauen. Nach einem Blick in Wolfgang's Korb, der eine Nummer kleiner als unserer war, und einigen Umpackaktionen gab es tatsächlich für Matthias noch eine Möglichkeit, einen Platz im Korb einzunehmen, den man als Stehplatz auf dem Korbboden und nicht als Sitzplatz auf den Gasbehältern bezeichnen konnte!

Da wir noch einen ungestickten Gasbehälter zur Verfügung hatten, entschloss ich mich, die Hülle mit diesem heiß zu füllen und kurz vor dem Start noch zu wechseln. Der Brenner-Check verlief ohne Probleme. Es zeigte sich, dass auf den ungestickten Gasbehältern ein Propangasdruck von 3 bis 4 bar vorherrschte und die gestickten Gasbehälter einen Druck von 6 bis 7 bar aufwiesen.

Das Umlegen des Korbes bereitete uns erhebliche Schwierigkeiten - wir hatten ca. 470 Kilogramm zu bewegen. Dies veranlasste uns, noch einmal eine Tragkraftberechnung durchzuführen. Wir erkannten, dass wir uns im Grenzbereich bewegten, aber noch leicht unter dem höchstzulässigen Gewicht waren. Also packten wir die Hülle aus und bliesen diese in gewohnter Art kalt an.

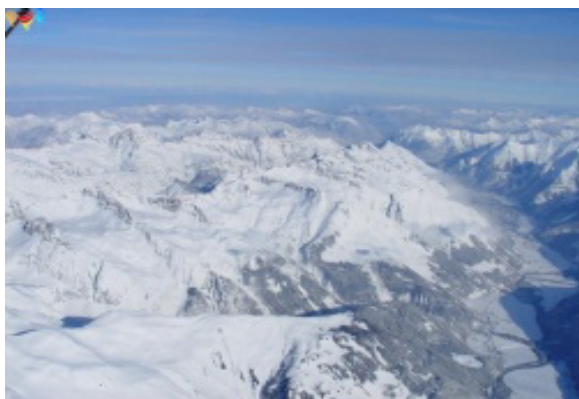
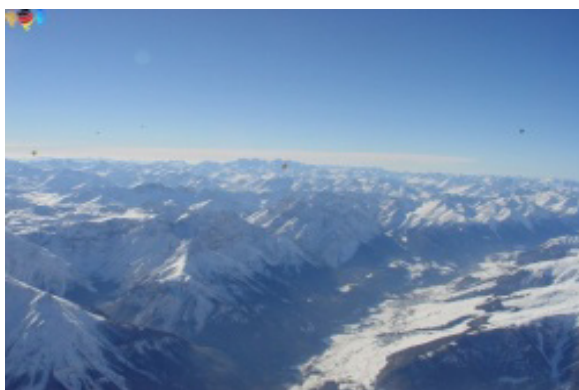
Ich war aufs Höchste konzentriert. Nur keinen Fehler machen, der zum Abbruch des Aufrüstens, oder nach dem Start zu Komplikationen führen könnte! Es zeigte sich, dass die Mannschaft, bestehend aus Astrid, Dieter und Sven, ein super Team waren, auf das ich mich verlassen konnte.

Um 11:55 Uhr war der Ballon startbereit, und ich wechselte den zum Heißfüllen verwendeten Gasbehälter gegen den in Reserve stehenden, nachdem ich den Ballon so leicht wie möglich gemacht hatte. Matthias reichte mir die letzten zu verstauenden Ausrüstungsgegenstände und stieg selbst ein. Der Funk-Check mit dem in ca. 50 Meter entfernt stehenden Auto verlief zufriedenstellend.

Um 12:02 Uhr Ortszeit hoben wir - mit den besten Wünschen unserer Mannschaft versehen - unter den Augen etlicher Zuschauer in den azurblauen Himmel ab, um - mit der Sonne im Gesicht - gen Süden in Richtung Österreich und Italien zu reisen.



Obwohl ich schon so oft mit dem Ballon gestartet bin war es doch ein so einzigartiger Moment, daß ich nicht weiß, wie ich ihn beschreiben soll. Es gibt viele Ereignisse im Leben, die man nie mehr vergisst. So, wie ich mich im Bezug auf das Ballonfahren noch genau an meine allererste Ballonfahrt als Passagier erinnern kann, so werden mir der Gasballonstart in den Nachthimmel von Stuttgart und die Erlebnisse während dieser Heißluftballonfahrt ewig im Gedächtnis haften bleiben.



Ich begann beim Start zu begreifen, dass nun ein weiterer, lang gehegter Traum in Erfüllung gehen sollte. Nur dieses Mal, das erste Mal, würde ich es selbst in der Hand haben, die Umsetzung dieses Traumes zu beeinflussen – und das war das Besondere. Was würde uns in den nächsten Stunden alles widerfahren? Auch wenn es unserer Ausrüstung und unserem Ballon an nichts mangelte und alles gut bedacht und vorbereitet war, weiß man nie, welche Überraschungen auf einen warten. Jeder, der die Gefahren des Ballonfahrens im Hochgebirge kennt, noch dazu im Winter, startet mit einem erhöhten Adrenalinspiegel. Gerade die meteorologischen Bedingungen, die wichtigste Voraussetzung, sind ständig zu beobachten und zu prüfen.

Wir steigen zügig, mit einer Steigrate von 2 bis 2,5 m/s, vom Südrand der 820 Meter hoch gelegenen Ortschaft Hindelang auf und treiben mit langsam zunehmender Geschwindigkeit in Richtung 150 Grad nach Hinterstein. Vor uns zur Rechten der Breitenberg mit seinen 1893 m, dahinter Heubatspitze und Rotspitze, die ersten 2000er Berge. Etwas weiter hinten rechts kann ich das Nebelhorn erkennen. Im Abstand von zwei Minuten ist Wolfgang nach uns gestartet. Er befindet sich nach ca. zehn Minuten bereits auf gut 2000 m über Grund. Wir gehen es etwas langsamer an und steigen 1400 m über Grund auf. Mein Blick zum Hüllenthermometer sagt mir, daß ich noch Reserven habe. Die maximal erlaubten 110 Grad Celsius Innentemperatur sind noch lange nicht erreicht. In der Steigphase bleibt die gemessene Temperatur bei max. 95 Grad. Nach 15 Minuten Fahrtzeit befinden wir uns auf FL 80 (2400 m MSL), und unsere Geschwindigkeit beträgt 35 km/h. Die Driftrichtung passt, um nicht mit dem Flugbeschränkungsgebiet in Konflikt zu geraten.

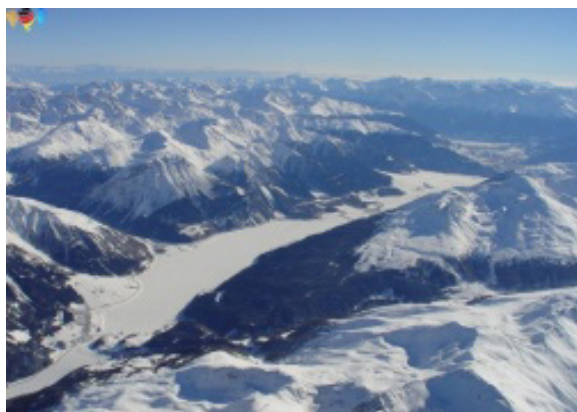
Die anderen 25 Ballone sind mittlerweile auch gestartet und schiessen wie die Sektkorken vom Sonthofener Startplatz hoch. Ein schönes Bild bietet sich entlang des Tals, wo sich der Gebirgsbach Ostrach nach Sonthofen schlängelt. Matthias versucht, einen ersten Funkkontakt zu München Information mit dem Korbfunkgerät aufzubauen. Zuvor habe auch ich bereits versucht,



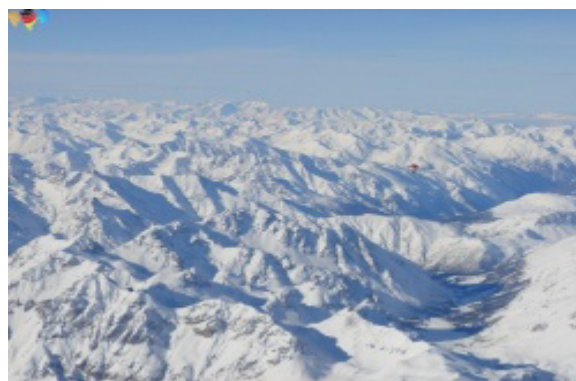
der Startleitung unseren Start mitzuteilen. Aber auch Matthias muß feststellen, dass wir keinen Funkkontakt aufnehmen können. Obwohl die Batterie einen erstklassigen Ladezustand aufweist, beschliesst Matthias, unser Ersatzfunkgerät an die im Korb befindliche Antenne anzuschließen. Aber auch der erneute Versuch, mit München Information Kontakt aufzunehmen scheitert. Wir prüfen nun, ob wir mit Wolfgang in Kontakt treten können. Er antwortet sofort, und wir hören ihn deutlich. Jetzt ist nur noch das Handfunkgerät als letzte Möglichkeit vorhanden, uns mit den Münchern zu verständigen. Und siehe da: Aus dem Handfunkgerät kommt nach unserem Anruf die freundliche Stimme einer Münchner Fluglotsin.

Den Transponder hat Matthias mittlerweile in Betrieb genommen, will heißen: Antenne angeschlossen und aus dem Ballon heraushängen lassen. Der Transponder ist auf 0022 geschaltet. Wir bitten um Freigabe auf FL 130 (3900 m MSL). Das ist der Münchnerin dann gar nicht geheuer, und sie weist uns an, auf FL 129 maximal zu steigen. Damit will sie kundtun, dass der Luftraum ab FL 130 normalerweise für den nach Sichtflugregeln fliegenden Verkehr gesperrt ist. Ich lasse den Ballon weiter steigen und bemerke ab FL 120 (3600 m MSL), daß wir uns mittlerweile mit ca. 50 km/h fortbewegen. Matthias fragt jetzt noch mal an, ob wir mit unserem Transponder nicht auf FL 130 steigen dürften. Nach kurzer hausinterner Rückfrage bekommen wir von München Info die Genehmigung für die gewünschte Flugfläche.

Es ist jetzt 12:22 Uhr, und der erste VA 50 Gasbehälter ist leer. Ich wechsele auf einen Neuen um. München übergibt uns an Innsbruck Radar auf 119,27 und die nette Fluglotsin wünscht uns noch eine gute Fahrt. Innsbruck Radar wird von Matthias in Englisch gerufen, und die Gegenseite meldet sich sofort. Daran können wir erkennen, dass der Flugplan, der von Veranstaltungsleiter Ernst Bauer am Morgen aufgegeben wurde, zu den entsprechenden Flugsicherungsstellen durchgedrungen ist. Innsbruck Radar weist uns einen neuen Transponder-Code (0074) zu, und wir fahren mit 70 km/h weiter in Richtung 170 Grad. Vor uns und unter uns sind die tiefverschneiten Berge und Täler zu sehen, und wir beginnen langsam die Bal-



lonfahrt zu genießen. Bei einer Fernsicht von über 100 km ist nicht in Worte zu fassen, wie schön der Anblick dieser gewaltigen Natur aus dem Ballonkorb ist. Das Lechtal unter uns und die Lechtaler Alpen mit den Bergspitzen der Parseier Spitze zur linken und dem Hohen Riffler voraus zur rechten, der den Übergang zur Verwallgruppe bildet, sind gut erkennbar. Aber die durch das verschneite Tal führende Strasse von Reutte nach Hochtannberg sehen wir nur als dünne Linie. Besser sehen wir dann die österreichische Bundesstrasse Nr.316, die von Landeck nach St. Anton führt.



Mit unserer Geschwindigkeit sind wir immer noch nicht so richtig zufrieden; wir müssen ja auch noch die vor uns liegenden höheren Berge überfahren. Also bitten wir Innsbruck Radar, weiter auf FL 150 (4500 m MSL) steigen zu dürfen. Unserem Wunsch wird sofort entsprochen, und auch Wolfgang, der immer in Sichtkontakt im Abstand von 2 bis 4 Kilometern ist, wird von den Freigaben sofort informiert. Gemeinsam steigen wir auf die nun freigegebene Flugfläche FL150. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen wo ich merke, daß es tatsächlich wichtig ist, den von manchen belächelten Sauerstoffvorrat dabei zu haben. Da es für mich das erste Mal ist, dass ich meinen Organismus in relativ kurzer Zeit diesem Höhenunterschied aussetze, beobachte ich genau, ob die bekannten Anzeichen von Sauerstoffmangel an mir auftreten. Außer der Tatsache, dass ich bewusst tiefer atme, kann ich noch keine Veränderung feststellen. Trotzdem bitte ich Matthias, mir zur Sicherheit die Sauerstoffversorgung bereitzulegen. Nachdem ich mir die Mund-Nasenmaske angelegt habe, dreht Matthias die Sauerstoffflasche auf und stellt am Druckminderer 4 Liter pro Minute ein. Während wir knapp links über die Spitze des Hohen Rifflers schweben, beginne ich mit meiner Sauerstoff-Kur. Auch Matthias macht seine Anlage jetzt betriebsbereit und nimmt eine Zeitlang Sauerstoff zusätzlich mit der dünner gewordenen Umgebungsluft ein.

Um 13:15 Uhr ist der nächste Gasbehälter leer, und es liegt an mir, einen neuen anzuschließen. Matthias fahren wir immer noch nicht schnell genug. Er hat gerade errechnet, dass wir erst 34 km Distanz zu unserem Startplatz gewonnen haben, das bedeutet: wir haben eine momentane Durchschnittsgeschwindigkeit von 28 km/h. Unter uns

kommt langsam das breite Innthal in Sicht: Jedes Tal ist bis jetzt nebelfrei, und nirgendwo ist Staubewölkung zu sehen. Den Hexenkopf mit seinen 3038 Höhenmetern haben wir schnell passiert, und schon befinden wir uns mitten über dem Innthal südwestlich von Landeck. Während wir die unglaublich Aussicht inmitten der Bergwelt genießen, werden wir dafür belohnt, dass wir uns um 2000 ft weiter nach oben geheizt haben.

Es ist jetzt 13:22 Uhr und die Geschwindigkeit hat weiter zugenommen: Mit 88 km/h geht es weiter Richtung Süden in Richtung Reschenpass! 11 Minuten später passieren wir die östliche Ecke des Flugbeschränkungsgebietes mit genau 10 Kilometer Entfernung. Da wäre nicht so viel Platz gewesen, wenn wir von Sonthofen aus gestartet wären. Eine gute Entscheidung - auch wenn wir am Startplatz ziemlich geschwitzt hatten! Wir streifen rechter Hand die zollfreie Zone Samnaun, die zwischen der Schweiz, Österreich und Italien liegt. Rechts ist die Silvrettagruppe mit dem 3399 Meter hohen Fluchthorn und dem 3312 Meter hohen Piz Buin, der die Grenze von Österreich zur Schweiz markiert, schön zu erkennen.



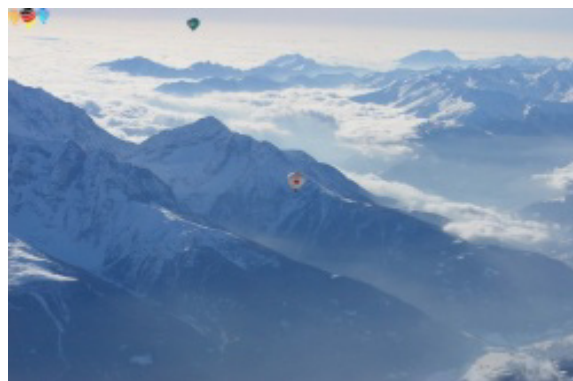
Um 13:47 Uhr haben wir das Dreiländereck, die österreichischen Ortschaft Nauders sowie den Reschenpass bereits in FL 148 überfahren und befinden uns leicht östlich des zugefrorenen, aber trotzdem gut erkennbaren Lago di Resia, des Reschensee. Hallo Italien - hier sind wir!

Matthias stellt schon wieder eine neue Berechnung an und verkündet froh gelaunt, was unser GPS bereits seit ein paar Minuten anzeigt: Wir bewegen uns im Moment mit mehr als 100 km/h in Richtung 173 Grad. Wir haben die letzte halbe Stunde 48 Kilometer zurückgelegt! Der Logger verrät uns, daß wir nach Verona in Richtung 169 Grad fahren müssten und wir noch 147 Kilometer vom Flugplatz Verona entfernt sind. Wer sagt es denn - Verona wir kommen!!

Vor uns liegt das zu Eis erstarrte Vinschgau in dem von mir so gerne im Sommer besuchten Südtirol. Unter uns befindet sich ein militärisches Sperrgebiet und der Luftraum ist bis in eine Höhe von 4000 Meter gesperrt. Wir haben also bei Ein-

haltung unserer derzeitigen Höhe keine Probleme zu erwarten.

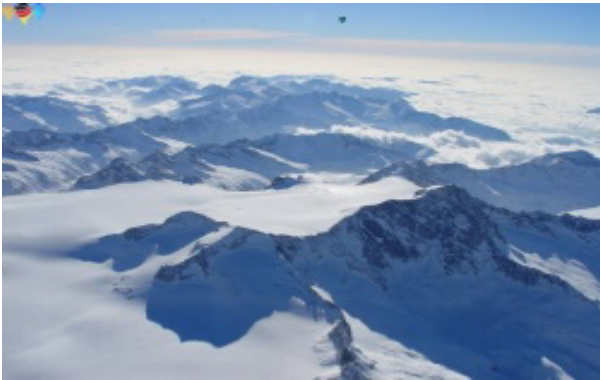
Ich wechsele um 13:58 Uhr den dritten Gasbehälter und werfe danach einen langen Blick in das breite Etschtal, welches in Richtung Osten nach Meran und Bozen verläuft. Dahinter baut sich langsam und bedrohlich die Ortlergruppe, mit dem Ortler selbst in direkter Linie vor uns auf.



Ich schaue auf den Höhenmesser und muß erkennen, daß ich mich zu lange der schönen Aussicht hingegeben habe. Auch wollte ich die vergeblichen Funkkontaktaufnahmeversuche von Matthias zu Padua Information nicht durch ständiges Heizen stören. Die Höhenmesseranzeige steht auf 4200 Meter und wir sinken mit 2,0 m/s - bis jetzt ein Höhenverlust von ca. 300 Meter! Ich habe den Eindruck, dass wir mit dieser Höhe den Ortler nicht packen und gebe meine Einschätzung an Matthias weiter! Nach kurzem Check auf der Karte beruhigt mich Matthias: Der Ortler ist "nur" 3905 Meter hoch. Trotzdem muss ich den Ballon wieder zum Steigen bringen, denn wir sehen zum ersten Mal starke Schneefahnen an den Bergkämmen. Unser GPS zeigt in unserer jetzigen Höhe eine Geschwindigkeit von 117 km/h an, und wir müssen damit rechnen, dass wir bei Überfahrt des Ortler mit nur 200 - 300 Metern in starke Verwirbelungen kommen, sogenannte Rotoren. Innerhalb von zwei Minuten verändert sich die Geschwindigkeit um 20 km/h, und es werden Windscherungen spürbar. Nach dem Heizen werden dadurch öfter die Zündflammen ausgeblasen und das Überzünden will auch nicht immer klappen. Ich muss jetzt zusehen, daß wir wieder höher steigen.

Aber es dauert für mein Gefühl unendlich lange, bis ich den Ballon abgefangen habe und wieder in die Steigphase bringe. Mit 1,5 - 2,0 m/s kommt der Ballon aus dieser böigen Zone wieder in einen gleichmäßig stark blasenden Wind, der uns mit der höchsten während der gesamten Ballonfahrt gemessenen Geschwindigkeit von 126,4 km/h über den Ortler fegt. Dass der Ortler auch im Sommer schneebedeckt bleibt, können wir aus 600 Meter Entfernung gut erkennen: Anders als bei den anderen Bergen ist auf dem Ortler eine glänzende Eiskappe von unserem Logenplatz aus

zu sehen. Wenn ich das nächste Mal im Sommer über die links am Ortler vorbei verlaufende Stilfser Joch-Paßstrasse fahre, werde ich gern an diesen Moment zurückdenken.



Es ist jetzt 14:21 Uhr und wir befinden uns über dem Ort Pizzano, der hinter der Ortlergruppe im Val di Sole liegt. Val di Sole - Sonnen-Tal! Was für ein schöner Name und dann auch noch in italienisch. Ich kann es noch gar nicht glauben daß wir tatsächlich schon so weit mit unserem Ballon in Italien sind, daß die Bewohner dieser schönen Gegend uns wahrscheinlich nur noch in reinstem italienisch begrüßen werden. Vor uns kommt nun die letzte große Bergkette zum Vorschein, bevor sich die Ausläufer der italienischen Alpen zum Gardasee hin langsam abflachen und die Landschaft in die zur Landung mit einem Ballon so hervorragend geeignete Po-Ebene übergeht. Diese Bergkette, die Adamello heißt, ist mir aber gänzlich unbekannt. Dafür erkenne ich links die faszinierenden Bergstöcke der Dolomiten. So gerne ich auch über den Rosengarten, die Sella-Gruppe, die Seiser Alm oder den berühmten Marmolada Gletscher gefahren wäre, ich weiß, daß es keine so starke Winddrehung geben würde, um meine hochalpinen Wandergebiete aus den letzten Jahren zu erreichen. Um so mehr freue ich mich, als mir Matthias mitteilt, daß wir bei dieser Windrichtung schnurstracks auf die Mitte des Gardasees zutreiben. Aber hinter der Adamello-Bergkette wird uns die Erdsicht von großen, tief liegenden Wolkenfeldern verdeckt. Aus unserer jetzigen Position können wir schräg nach vorne nur die Bergspitzen der kleiner werdenden Berge aus der Wolkendecke heraus erkennen. Wenn wir wirklich keine Erdsicht haben, wird es eine knifflige Landung geben! Wir haben noch genügend Propangasreserven, alle Systeme im und am Ballon funktionieren hervorragend, und der Sonnenuntergang ist noch gut 2 ½ Stunden entfernt. Also nicht unnötig aufregen und getreu dem Motto "Schau'n wir mal" weiterfahren.

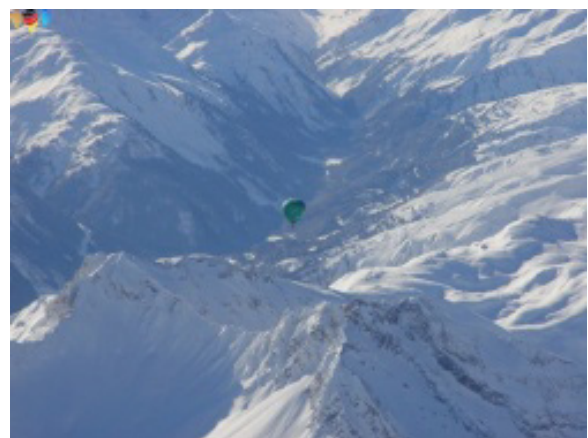
Zur Zeit fahre ich auf einem ungestickten Propan-gasbehälter, der auch eine der beiden Zündflammen speist. Um 14:23 Uhr wechsele ich diesen Gasbehälter mit 8 Liter Reserve um und schließe einen weiteren ungestickten Gasbehälter an. Diesen fahre ich im Wechsel mit dem zweiten Bren-

nersystem, an das ich einen gestickten Gasbehälter angeschlossen habe, jetzt leer. Unter uns ist schon wieder ein militärisch genutzter Luftraum. Das Gebiet ist zwar winzig klein, aber wir bleiben in respektvollem Abstand zu der möglichen Untergrenze von 2800 m.

Matthias versucht schon seit geraumer Zeit Funkkontakt auf der Frequenz 124,15 mit Padua Information herzustellen. Wir hören öfter den Controller unser Ballonkennzeichen D-OKIM rufen, aber wenn Matthias antwortet hört er uns nicht. Seltsam! Wie schon nach dem Start versuchen wir es mit allen drei uns zu Verfügung stehenden Funkgeräten. Die Akkus der beiden großen Funkgeräte zeigen noch volle Leistung an, und trotzdem hört uns keiner. Das Handfunkgerät ist wahrscheinlich von der Sendeleistung her zu schwach, um bis nach Padua zu senden. Außerdem sind ja auch noch andere Ballonfahrer in der Luft, die ihre Anweisungen von Padua Information erhalten. Und wenn die funken, dann haben wir mit dem Handfunkgerät keine Chance.

Wir müssen uns jetzt etwas einfallen lassen, denn durch unseren Transponder sieht der Controller uns und weiß genau, wo wir uns befinden. Schlimmstenfalls zwingt er uns vorzeitig zu landen, wenn wir keinen vernünftigen Kontakt herstellen können! Mir fällt ein, das wir ja noch die alte Stabantenne dabei haben. Die haben wir ersetzt durch eine im Korb fest installierte Antenne. Sollte die Korbantenne einen Defekt haben? Das ist der letzte Versuch, unser Funkproblem in den Griff zu bekommen.

Nach Befestigen der Stabantenne der erste Funk-spruch von Matthias:
PADUA INFORMATION FOR DELTA OSCAR KI-
LO INDIA MIKE!
Und siehe da - sofort bekommen wir Antwort!



Schluß folgt!

1. Thüringer Wald–Weitfahrt In Suhl

Diese Veranstaltung war erstmals in der Geschichte der Heißluftballonfahrt der Bundesrepublik Deutschland in dieser Form ausgeschrieben und bedurfte einer speziellen Änderung des Standardregelwerks des Deutschen Freiballon Sport Verbandes (DFSv). Sie war nicht nur Wettkampf um einen vom Ministerpräsidenten des Landes Thüringen für die Streckensumme aus drei Weitfahrten gestifteten Wanderpokal, sondern auch Wettstreit um einen Sonderpokal für die weiteste Einzelfahrt, Qualifikationslisten-Wettbewerb (QLW) um die Summe der Punkte aus mehreren Weitfahrten und Gelegenheit zur Erfüllung von Einzelbedingungen des Sportabzeichens für Ballonpiloten bezüglich Strecke und Höhe. Das große Interesse an dieser Veranstaltung führte dazu, dass sich entgegen der Erwartung von höchstens 10 Piloten wesentlich mehr Ballonteams (aus Bayern, Berlin, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Thüringen) zu diesem Wettstreit meldeten. Deshalb waren wir erleichtert, nach längerem Warten endlich das Team „Andreas Heck - Matthias Borgmeier“ in der offiziellen Teilnehmerliste unter „Startnummer 9“ eingetragen zu sehen. Nun konnte es kräftig an die letzten Vorbereitungen gehen.



Wetterprognose für die Woche vom 08. bis 15.01.05: Tiefdruckeinfluss mit starkem Wind aus westlichen Richtungen. Eigentlich genau die richtigen Wetterbedingungen für einen Wettkampf, der sich „Thüringer Wald Weitfahrt“ nennt, oder? Natürlich nicht! Denn auch bei einem solchen

Wettkampf steht die Sicherheit an erster Stelle. Dazu gehört u.a., daß der Bodenwind bei Start und Landung nicht zu einem unkalkulierbaren Risiko wird. Auch bringen westliche Wetterlagen im Winter oft Regen und warme Luft mit sich. Da kann die Landung schnell zu einer Schlamm-schlacht werden – und das will doch kein Pilot seiner Ballonhülle freiwillig antun.



So sind denn Günter Dornheim, Sven Carl und ich am Samstag, **08.01.05**, mit gemischten Gefühlen und ohne allzu große Hoffnung auf eine in der nächsten Woche durchführbare Ballonfahrt zur Reise über die Rhön nach Suhl im Thüringer Wald aufgebrochen. Das freundliche Wetter am Vormittag ließ dennoch das „Fünkchen Hoffnung“ munter weiterglimmen. Als Ballöner sind wir ja schließlich an Überraschungen gewöhnt. Auf dem Ringberg in Suhl trafen wir dann auf meinen Copiloten Matthias Borgmeier, der frisch ausgeruht, direkt aus dem Winterurlaub, mit nur kurzem Stop zum häuslichen Wäschewechsel, nach hier gestartet war. Die Unterbringung im Ringberg-Hotel war vorzüglich und förderte unsere Stimmung ungemein.



Nach Beziehen der Zimmer ging es aber erst einmal zum Einchecken der Piloten. Beim „Check in“ kontrolliert die Wettkampfleitung (gemäß Auflagen der Landesluftfahrtbehörde in der Veranstaltungs-Genehmigung) peinlichst genau, ob der Pilot eine gültige Fluglizenz besitzt, der Ballon zugelassen ist, die alljährlich fällige Jahresnachprüfung durchgeführt wurde und der

Ballon richtig versichert ist. Bei uns war noch wichtig, welche eigenen GPS-Geräte mitgenommen würden, um beim etwaigen Ausfall der offiziellen Geräte die Daten der Ballonfahrt ersatzweise auch aus diesen Geräten auslesen zu können. Am Ende bekam ich dann unsere Startnummern „9“ (für Korb und Fahrzeug) und den Terminplan für den Veranstaltungsablauf ausgehändigt.



Am Nachmittag folgte dann das dreistündige Generalbriefing, das Harold Gaudlitz vom veranstaltenden Ballonsportclub Thüringen e.V. und Wettbewerbsleiter Werner Trippler mit dessen Vertreterin Siegrid Ibes abhielten und an dem neben anderen Offiziellen auch Flugsicherheitsinspektor Jens Eisenreich als Sicherheitsbeauftragter-Luftraum und der Meteorologe Jens Oehmichen teilnahmen. Letzterer wurde im Laufe der nächsten Tage zum fragtesten Mann im Team. Leider bestätigte er die schon allseits befürchteten ungünstigen Wetterprognosen für die nächsten beiden Tage.



Der bei einigen Teilnehmern trotzdem noch bestehende Optimismus, das für den Abend vorgesehene Ballonglühen könne vielleicht doch noch mit Hüllen stattfinden, wurde durch immer stärker werdenden Wind und zunehmende Regenneigung restlos zunichte gemacht. Es blieb nichts anderes übrig, als das geplante Ballonglühen auf der Wiese des Ringberghotels ohne Ballonhülle durchzuführen. Dennoch geriet die von den Medien stark beachtete Eröffnung der Veranstaltung trotz starken Windes,

ken Windes, einsetzendem Regen und leichtem Nebel durch den tollen Anblick der vielen wild wehenden Flammen zu einem eindrucksvollen Spektakel.



Durchnässt und frierend freuten wir uns danach auf das Eröffnungsmenü, das uns für die Strapaze voll entschädigte.



Wer gehofft hatte, das Wetter könne sich bis zum folgenden Sonntagmorgen (**09.01.05**) doch etwas beruhigt haben, wurde eines Besseren belehrt. An Ballonfahren war nicht zu denken. So wurde denn der Tag anderweitig genutzt. Die Piloten blieben in Hotelnähe, die Verfolger brachen auf, um die Wege zum offiziellen Startplatz Mäbendorf bei Suhl und zur 30 km entfernten Propangas-Tankstelle in Eisfeld zu erkunden. Bei dem um 17:00 Uhr abgehaltenen Wetterbriefing wurde für Montag kräftige milde Luft von Westen und Bodenwindgeschwindigkeiten von bis zu 25 Knoten (45 km/h) vorhergesagt. Trotzdem gaben zwei Teams Startmeldungen ab. Nach kurzer Beratung entschieden wir uns, auf eine Startmeldung für den Folgetag zu verzichten.

Beim Wetterbriefing des Montagmorgens (**10.01.05**) wurden die Prognosen des Vortages leicht entschärft. Die Bodenwindgeschwindigkeit wurde zum Abend hin mit 10-15 Knoten (18-27 km/h) vorausgesagt. Die beiden Teams, die am Vorabend Startmeldungen abgegeben hatten, entschieden sich für Startplätze bei Alkersleben in der Nähe von Erfurt. Da auch andere Teams den

möglichen Start der beiden Piloten mitverfolgen und natürlich auch die Startplätze kennenlernen wollten, verabredeten wir uns zur gemeinsamen Fahrt. Wir erreichten Alkersleben über die neue Autobahn A 71 nach knapp einstündiger Fahrt. Am dortigen Flugplatz blies uns jedoch der Wind derart um die Ohren, dass ich eher an Drachensteigen, als an Ballonfahren dachte. Daraufhin geleitete uns Veranstaltungsleiter Harold zum Sportplatz von Alkersleben, dessen Lage in einer ca. 50 Meter tiefen Mulde, umringt von hohen Bäumen, schon eher die Möglichkeit eines Starts bot.



Nach kurzer Einschätzung der Windverhältnisse war jedoch klar, dass auch hier ein Start nur unter grenzwertigen Bedingungen würde stattfinden können. Immer wieder waren Böen zu spüren, und es flogen Wolkenfetzen über unsere Köpfe hinweg. Auch die beiden Piloten mit Startmeldung entschieden sich nach kurzer Einschätzung der Wetterbedingungen gegen einen Start an diesem Morgen, wofür sie spontan Beifall erhielten.



Kurzentschlossen machte sich unser Team auf den Weg nach Erfurt. Beim gemütlichen Stadtbummel, der uns u.a. in den Dom und sinnigerweise auch ins „Andreasiertel“ führte, begegneten uns ständig Ballöner. Eine Thüringer Wurst am Stand sowie ein „Schälchen Heeßer“ (Kaffee) durften natürlich nicht fehlen. Aber pünktlich zum Wetterbriefing waren wir in Suhl zurück. Dieses Briefing wurde mit großem Interesse verfolgt. Am nächsten Tag sollte zwar immer noch recht viel Wind sein, aber die Bewölkung sollte zurückgehen, wenigstens nördlich des Thüringer Waldes.



Der Meteorologe versprach, daß sich der Wind zum Nachmittag hin von 15-20 Knoten (27-36 km/h) auf nur noch 8-12 Knoten (14-22 km/h) abschwächen würde. Etliche Teams gaben daraufhin ihre Startmeldungen ab. Und auch wir taten diese Absicht vorsorglich kund. Absagen oder abbrechen konnte man ja schließlich immer noch.

Am Dienstagmorgen (**11.01.05**) herrschte beim Wetterbriefing um 08:00 Uhr ein etwas gebremster Optimismus für diesen Tag vor. Die Bewölkung war stärker als erwartet, und auch Niederschlag war für den Vormittag noch wahrscheinlich. Wir vereinbarten ein weiteres Wetterbriefing für 10:00 Uhr und gingen zum Frühstück. Jedoch verbreitete sich bereits gegen 09:00 Uhr das Gerücht, eines der Teams mache sich soeben auf den Weg zum Startplatz. Nach kurzem Anruf beim Flugplatz Alkersleben entschieden auch wir uns für die sofortige Abfahrt. Denn der Bodenwind wurde nur noch mit 8-10 Knoten (14-18 km/h) angegeben. Am Flugplatz Alkersleben zeigte sich jedoch, dass hier kein Start möglich war. Deshalb fuhren wir zum Sportplatz weiter, wo wir auf Pilot Bernd Pulzer, Copilot Frank Fuchs und deren Helfer trafen. Die Windbedingungen waren hier so gut, dass ich mich sofort dazu entschloss, den Ballon aufzurüsten.

Es braucht schon seine Zeit, bis die für eine Weinfahrt benötigten zahlreichen Gasbehälter sicher im Korb befestigt sind und auch die umfangreiche Zusatzausrüstung, die sich bei üblichen Ballonfahrten nicht an Bord befindet, sicher verstaut ist. In unserem Falle waren nicht nur 10 Gasbehälter im Korb zu montieren und eine Sauerstoffflasche, die bei Fahrten in großer Höhe ab Flugfläche 120 (12000 Fuss, oder 3600 Meter) zur Mindestausrüstung gehört, sicher unterzubringen. Es musste auch ein Transponder mit seinem Zusatzakku fest zwischen den Gasbehältern fixiert werden. Dieses Gerät sendet ein Signal aus, das dem Controller der zuständigen Flugsicherungsstelle Position und zugehörige Höhe des Ballons auf dem Radar anzeigt und es ihm ermöglicht, uns die Fahrt in bestimmten Höhen zu erlauben und uns sowie anderen Luftverkehrsteilnehmern weitere Anweisungen zu geben. Ferner waren zwei Logger der Wettbewerbsleitung anzubringen. Das

sind GPS-Geräte, die Position und Höhe im 20-Sekunden-Abstand erfassen, speichern und später der Wettkampfleitung als Fahrdokumentation für die Ermittlung der Gewinner zur Verfügung stehen. Wir selbst hatten auch unsere eigenen GPS-Geräte dabei, um den genauen Kurs mit der aktuellen Geschwindigkeit zu kennen und Wegpunkte (sogenannte Waypoints) einzugeben, z.B. die Koordinaten der für Flugsicherungsstellen wichtigen Punkte wie Flugnavigations-Sendeanlagen, Flugplätze oder größere Städte. Schließlich sei noch das Variometer erwähnt, das jederzeit wichtige Informationen über Höhe, Steig- und Sinkrate sowie die aktuelle Hülleninnentemperatur liefert.



In unserem Falle dauerte es fast 45 Minuten, bis unser Korb eingerichtet und die Hülle mit ihm verbunden war. Während wir unseren Ballon mit kalter Luft befüllten, startete Bernd Pulzer ohne Probleme. Auch Klaus-Peter Sengspeck mit Copilot Hans-Rolf Friedrich und Wolfgang Hultsch mit Copilot Jörg Pfeiffer waren inzwischen am Startplatz eingetroffen und rüsteten ihre Ballone ebenfalls eilig zum Start auf.



Das Team Sengspeck / Friedrich war beim Auf-rüsten sehr viel schneller als wir. Denn es hatte die Ausrüstung auf einem Transporter mit Ab-deckplane stehen und war auch sonst sehr gut vorbereitet. Obwohl er erst am Startplatz eintraf, als wir schon den Korb einrichteten, startete er 10 Minuten vor uns. Ich füllte den Ballon mit heißer Luft bei einem Bodenwind von ca. 5 Knoten (9 km/h), wobei immer wieder Böen von ca. 8 Knoten (14 km/h) auftraten. Daß trotz des Wettkampf-gedankens der Teamgeist unter den verschiedenen Mannschaften nicht verlorengegangen war, zeigte sich, als unser Ballon beim Aufstellen von solchen Böen erfasst wurde. Sofort waren hilfreiche Hände zur Stelle, die mit anpackten und dafür sorgten, dass unser Start um 11:50 Uhr als viertes Team ohne Probleme gelang.



Viertes Team? Wieso? Es waren doch erst zwei Teams gestartet! Aber es gab ein Team, das sich für einen anderen Startplatz entschieden hatte. Willi Eimers und Copilot Bernd Landsmann hatten einen Startplatz ausgekundschaftet, der ähnlich windgeschützt war. Und so waren Matthias und ich erstaunt, die beiden ca. 4 Kilometer nördlich von uns ebenfalls in der Luft zu sehen. Kurz vor dem Start hatten wir bereits den Transponder angeschaltet, und gleich nach dem Start hängte Matthias dessen Antenne aus dem Korb. Während ich die ansteigende Windge-schwindigkeit in zunehmender Höhe beobachtete und mir die Driftrichtung merkte, nahm Matthias seine „Arbeit“ auf und stellte den ersten Funkkon-takt zu FIS Berlin her. Wie schon bei unserer ge-meinsamen Alpenüberquerung im Januar 2004

stellte sich auch hier wieder heraus, daß der professionelle Dialog mit den Flugsicherungsstellen der überregionalen Luftraumüberwachung und mit der Einflugkontrolle der Lufträume an den regionalen Flugplätzen Garant für gewünschte Freigaben ist.



Den Ballon von Sengspeck / Friedrich vor Augen, stiegen wir immer weiter, um vom Wind bereits in 2500 Fuß (750 m) Höhe mit 23 Knoten (41 km/h) in Richtung 70 Grad getrieben zu werden.

Um 12:14 Uhr war bereits der erste Gasbehälter leer – aber mit diesem hatte ich auch bereits den Ballon aufgerüstet. Um 12:38 Uhr passierten wir linker Hand Weimar und querten die Autobahn A4, die unter uns in Richtung Dresden weiterführte. Da die Bewölkung immer mehr aufriss, stellten wir uns die Frage, ob es Sinn machte, eine größere Höhe aufzusuchen, um eine noch höhere Geschwindigkeit zu erreichen. Da wir glücklicherweise immer per Funk hörten, wie die anderen Piloten Standortmeldungen an ihre Mannschaftsmitglieder abgaben, konnten wir schlussfolgern, daß diese Piloten zwar mit der von uns errechneten Geschwindigkeit von ca. 55 km/h um 3 bis 5 km/h schneller waren als wir, dass wir dafür aber die bessere Driftrichtung hatten. Unsere Drift würde uns aller Wahrscheinlichkeit nach in das flache Elbe-Becken nördlich von Dresden führen, während die Piloten, die sich in größeren Höhen befanden, damit rechnen mussten, später in den Bereich der Kontrollzone von Dresden einzufahren oder im Erzgebirge oder im Elbsandsteingebirge landen zu müssen. Jetzt gaben wir unserer Mannschaft, die sich inzwischen auf der A 4 befand, nähere Informationen zur Fahrtrichtung. Um 12:58 Uhr befanden wir uns dann in der Linie Apolda-Jena, und ich musste den dritten der zehn Gasbehälter anschließen. 13 Minuten später überfuhren wir die Saale bei Dornburg, mit nur noch 44 km/h in Richtung 77 Grad. Der Wind sollte sich also tatsächlich zum Nachmittag hin abschwächen. Das war für die Landung sicher von Vorteil, wollte mir jetzt in der Luft aber noch gar nicht gefallen. Wir beschlossen die Höhe zu halten und orientierten uns an Sengspeck / Friedrich. Da wir immer noch die gleiche Distanz von ca. 4 Kilometern zu deren Ballon hatten, war uns klar, daß auch die anderen Piloten weniger Geschwindig-

keit hatten. Um 13:42 Uhr querten wir die Autobahn A 9 bei Osterfeld, südlich von Weißenfels, und ich wechselte auf den vierten Gasbehälter.



Das Verfolgerteam, das anfangs sehr rasch seinen Blickkontakt zum Ballon verloren hatte, konnte diesen erst wieder herstellen, als es nach Verlassen der A 4 am Hermsdorfer Kreuz auf der A 9 in Richtung Norden brauste. Es sah „seinen“ Ballon bei einer kleinen P-Pause in der Nähe von Osterfeld fast über sich hinwegziehen, machte dann aber nach Verlassen der Autobahn A 38 an der Abfahrt Leipzig-Südwest höchst unliebsame Erfahrungen sowohl mit nagelneuen, aber trotzdem ungenauen oder sich widersprechenden Straßenkarten als auch mit höchst abenteuerlichen Streckenführungen im Bereich der ausgedehnten Tagebaugebiete der ehemaligen DDR.



Natürlich durfte auch ein „Blitzer“ mitten in einem Kuhdorf nicht fehlen. Machte aber nichts, war ja das Fahrzeug meiner Frau.

Um 13:56 Uhr befanden wir uns dann mit dem Ballon nördlich von Zeitz. Hier fanden wir wieder eine schöne Windgeschwindigkeit von 50 km/h in einer Höhe von 900 Metern über Grund. Das Gelände unter uns bekam tiefe Einschnitte – aber nicht durch Gebirge, sondern durch den Braunkohle-Tagebau vergangener Tage. Weiter ging unsere Reise mit konstanter Richtung (75 Grad) und Geschwindigkeit (45-50 km/h). Um 14:02 Uhr war auch der vierte Gasbehälter leer. Gut, daß wir noch sechs dabei hatten. So konnten wir noch „ordentlich Kilometer machen“. Die Landschaft unter uns ähnelte jetzt der vertrauten Perspektive um Langenselbold: Kleine Ort-

schaften in weitläufigem Gelände mit viel Platz für Landungen. Prima – da konnte der Bodenwind ruhig etwas kräftiger wehen, die Landeflächen würden auf keinen Fall zu kurz sein!



Bei Grimma passierten wir ein großes Kraftwerk in gebührendem Abstand. In die Wasserdampf Wolke wollte ich auf keinen Fall mit dem Ballon geraten. Um 14:31 Uhr schloss ich den sechsten Gasbehälter an, und Matthias hörte derweil den Funkverkehr der anderen Piloten ab, um zu erfahren, ob es etwas Neues in Sachen Windgeschwindigkeit in anderen Höhen gab. Tatsächlich: Wettbewerbsleiter Werner Trippler war zusammen mit Veranstaltungsleiter Harold Gaudlitz ebenfalls im Ballon unterwegs und berichtete von einer Windgeschwindigkeit von 60 km/h in 1500 m Höhe. War das die Chance, dem Team Sengspeck/Friedrich vor uns näher zu kommen und es vielleicht sogar zu überholen? Die großen Wolkenlücken über uns luden förmlich dazu ein es zu probieren. Matthias prüfte noch einmal die Luftstruktur und gab mir grünes Licht zum Steigen. Mit einer Steigrate von 2 Metern pro Sekunde hatten wir nach 5 Minuten die 600 m höhere Luftschicht erreicht. Jedoch war die Enttäuschung in unseren Gesichtern groß: Wo war der erwartet stärkere Wind? Nichts zu spüren oder gar am GPS abzulesen! Es war sogar langsamer (40-45 km/h) als in 900 m Höhe. Ich versuchte es noch ein paar Meter höher. Aber da war auch nichts Besseres zu finden. Auch die Driftrichtung wurde schlechter, denn es ging genau auf die Kontrollzone des Flughafens Dresden zu. Die Konsequenz daraus war, sofort wieder zu sinken, um in der alten Höhe wieder den stärkeren Wind zu finden. Nachdem wir durch eine der Wolkenlücken wieder unter die Wolkenuntergrenze gesunken waren, wurden unsere Gesichter noch länger: Das Team Sengspeck / Friedrich hatte den Abstand zu uns deutlich vergrößert, und wir schätzten nun den Abstand zu uns auf ca. 8 Kilometer. Wenigstens Geschwindigkeit und Driftrichtung passten jetzt wieder zu unseren Vorstellungen, und so querten wir um 15:17 Uhr die Autobahn A 14 süd-östlich der Ortschaft Nerschau. Um 15:42 Uhr war es an der Zeit, den seit 71 Minuten angeschlossenen 70 Liter Gasbehälter zu wechseln. Der sehr

gute Brenner und die Hülle, die eine Stoffqualität aufweist, die ihresgleichen sucht, lassen einen solch niedrigen Verbrauch zu.



Vor uns tauchte jetzt die Stadt Riesa auf. Da wir auf keinen Fall durch Überschreitung der vorgeschriebenen Landezeit aus der Wertung kommen wollten, entschlossen wir uns, um auf jeden Fall vor Sonnenuntergang (16:30 Uhr) gelandet zu sein und nach Riesa in die Landephase zu gehen. Beim Sinken wurde dann deutlich, daß der Bodenwind noch deutlich über den prognostizierten 8-10 Knoten lag, denn alle Rauchfahnen, die zu sehen waren, bewegten sich fast parallel zum Boden. Auch plagte uns inzwischen noch ein anderes Problem: die Sehnsucht nach einem „stillen Örtchen“. Jeder Pilot, der zur Höhenangst neigt, erklimmt nicht gerne den Korbrand, sondern wartet lieber. In dieser Lage fand ich Matthias' Horrorgeschichte über Blasenrisse von Segelfliegern bei harter Landung nach längerem Flug überhaupt nicht lustig. Inzwischen sanken wir ohne Zeitnot und mit augenscheinlich gutem Landegelände voraus immer tiefer. In einer Höhe von 500 m überfuhren wir mit 40 km/h in wenigen Sekunden die Elbe. In 300 m Höhe wurde die Geschwindigkeit dann spürbar geringer, und wir sanken weiter. Vor uns kam die Bundesstraße 98 in Sicht, die wir zwischen den Ortschaften Wildenhain und Großenhain querten. Wie es sich für eine Anfahrt zur schnellen Landung gehört, stellten sich uns jetzt drei Stromleitungen der unterschiedlichsten Höhe in den Weg. Ich muss hier nicht erwähnen, daß diese Leitungen selbstverständlich nicht parallel verliefen, sondern in drei Richtungen auseinander führten. Da ich keinesfalls mit dem Sonnenuntergang in der Luft konfrontiert werden wollte und eine Lücke zwischen den Freileitungen groß genug war, entschloss ich mich zur Landung vor einem Wäldchen. Mit einer Sinkrate von 1,5 m/sec und einer Geschwindigkeit von ca. 27 km/h näherten wir uns dem Landegelände. Die Landung selbst war, wie nicht anders zu erwarten, „sportlich“. Nach dem ersten Aufsetzpunkt sprang der Ballon noch einmal ca. 20 Meter, um dann mit voll geöffnetem Parachute nach einer Schleifspur von ca. 10 Metern vollkommen platt im Feld zu liegen.



Nach dieser glatten Landung war erst einmal Freude angesagt! Wir beglückwünschten uns zu dieser tollen Ballonfahrt, „begossen“ das Feld gebührend, wurden dann zusehends ruhiger und besannen uns schließlich wieder auf die vor uns liegenden Aufgaben.



Als erstes gaben wir unsere genaue Position an die Verfolger weiter, meldeten sodann der Wettkampfleitung unsere Landung und schalteten alle elektrischen Geräte aus. Dann begab ich mich, mit Funkgerät und Landkarte bewaffnet, in Richtung der nahegelegenen Ortschaft Wildenhain, um unseren Verfolgern den richtigen Weg zum Ballon zu zeigen. Natürlich ist jedes Verfolger-team von dem Wunsch beseelt, möglichst zeitgleich am Landeort zu sein. Unseres hatte die Mitteilung, man sei jenseits der Elbe in der Nähe des Ortes Wildenhain gelandet, genau im Getümmel des Riesaer Berufsverkehrs erhalten. Nachdem endlich die Elbbrücke gefunden und ich wenig später in der Abenddämmerung als „Jogger“ am Straßenrand aufgelesen war, wurde unser Ballon bei totaler Finsternis aus dem riesigen Feld mit kaum erkennbaren Wegen reichlich mühsam geborgen. Da die Wettkampfregeln außer Logger-Aufzeichnungen und Dokumentationen durch Fotos auch möglichst amtliche Bestätigungen des Landeortes verlangten, ging es trotz später Stunde noch auf die Suche nach dem Bürgermeister von Wildenhain, der bereitwillig sein Abendbrot unterbrach, mit uns zur Amtsstube brauste und unser Fahrtprotokoll abstempelte.



Diese „Bürokratie“ hatte als Nebeneffekt eine Empfehlung des „Dorfkruges“ im Nachbarort Roda. Diese erwies sich als wahrer Glücksfall. Und wir wären sicher dort „versackt“, wäre da nicht die Notwendigkeit der langen Rückfahrt von über 250 km nach Suhl gewesen, wo wir erst weit nach Mitternacht eintrafen.

Das frühe Aufstehen am Mittwoch (**12.01.05**) fiel verständlicherweise schwer. Aber wir waren ja nicht zum „pennen“, sondern zum Ballonfahren gekommen. Da unser Meteorologe auch für diesen Tag einen Start nördlich des Thüringer Waldes für möglich hielt, brach die Ballönermeute bereits um 8 Uhr nach Norden auf, um diese Chance zu nutzen. Die Hoffnung, ein von Wilhelm Eimers favorisierter Platz bei Marlishausen in der Nähe von Arnstadt könne ausreichenden Windschutz für den Start bieten, war aber leider ebenso vergebens wie die intensive Suche nach einer anderen sicheren Startmöglichkeit. Ein Team nach dem anderen gab enttäuscht auf, und auch wir fuhren gegen 14 Uhr in den Nebel des Thüringer Waldes zurück.



Wilhelm Eimers stellte später die gute Laune durch Vorführung des selbstgedrehten Films seiner vielbeachteten Dienstagsfahrt sowie des eindrucksvollen Films von seiner spektakulären Gordon Bennett -Gasballonfahrt (Belgien-Luxemburg-Frankreich-Nordseeküste-Dänemark-Schweden) wieder her.

Der kalten Dusche des Meteorologen, dass auch am Donnerstag an Ballonfahren nicht zu denken sei, folgte am Abend die sensationelle Mitteilung bester Voraussetzungen für Freitag und Samstag. Da dies die unverhoffte Chance für die Erfüllung aller gesteckten Wettkampfziele eröffnete, wurde die Veranstaltung im allseitigen Einvernehmen um einen Tag verlängert.

Der zum „Schlechtwettertag“ erklärte Donnerstag (13.01.05) zeigte die Teilnehmer bei höchst unterschiedlichen Tätigkeiten. Während die meisten Teilnehmer das Angebot wahrnahmen, das international bekannte Suhler Waffenmuseum zu besuchen und danach im Schießsportzentrum Suhl seine Zielgenauigkeit zu testen, waren die anderen emsig damit beschäftigt, „Kriegsrat“ für die beiden nächsten Tage zu halten, in Suhl Kartenmaterial für ausländischen Luftraum vervielfältigen zu lassen, etwa noch fehlende Wollmützen zu erwerben und „Marschverpflegung“ einzukaufen. Es konnte am nächsten Tag „richtig losgehen“.



Am Freitagmorgen (14.01.05) herrschte bei 13 Teams spürbare Nervosität. Endlich konnte in der Nähe von Suhl gestartet werden, und alle Teams hofften zudem auf einen möglichst frühen Starttermin. Einzelne Wolkenlücken ließen immer wieder kurz die Sonne durchblitzen und blauen Himmel erkennen. Jetzt musste es schnell gehen, damit wir früher starten konnten als die anderen Teams. Denn nach dem ersten Wettkampftag lagen wir hinter dem Team Sengspeck/Friedrich (186,82 km) und dem Team Pulzer/Fuchs (179,66 km) mit einer Weite von 176,41 km auf dem dritten Platz. Jetzt galt es, diesen zu verteidigen oder sogar zu verbessern. Um sicherzugehen, daß die ursprünglich vorhergesagte dichte Bewölkung mit Niederschlägen als Schnee nicht in unserer Drift-richtung zu erwarten war, telefonierten wir vorsorglich mit einem kleinen Flughafen in der Nähe von Würzburg. Die Wolken waren auch im Süden von Deutschland nicht mehr so dicht wie am Vormittag. Wir konnten es wagen, uns in Richtung Bayern auf den Weg zu machen! Unser Vorteil war, daß wir bereits beim ersten Briefing des Tages um 07:00 Uhr (für Christoph Schönmann und Michael Sommerhage) anwesend waren.

Denn während die anderen Teams auf das 10:00 Uhr-Briefing warteten, hatten wir uns bereits zum Startplatz Mäbendorf begeben.

In Mäbendorf trafen wir auf das Team Schönmann/Sommerhage. Diese beiden hatten das ehrgeizige Ziel, mit dem Ballon über die Alpen nach Italien zu fahren. Wir unterstützten sie bis zum Start, verabschiedeten sie mit Respekt und allen guten Wünschen in den Thüringer Himmel, um dann in aller Ruhe unseren eigenen Ballonkorb weiter einzurichten.



Als um 11:15 Uhr die nächsten Teams an den Startplatz Mäbendorf kamen, war unser Korb längst fertig. Wir warteten nur noch auf die versprochenen Wolkenlücken. Und die Sonne kam! Wir füllten die Ballonhülle und starteten um 12:03 Uhr vor den anderen Teams bei sehr ruhigem Bodenwind.



Die Sorge, sich zeitweise in den Wolken zu befinden, erwies sich als unbegründet. Immer wieder waren Wolkenlücken sichtbar, und wir konnten ungehindert über die löchrige Stratusdecke steigen. Matthias nahm Kontakt zu „Langen Info“ auf und ließ sich eine Transponderkennung zuweisen. Danach stellten wir vollkommen überrascht fest, daß Willi Eimers und Bernd Landsmann mit Ihrem neuen Warsteiner-Ballon 12 Minuten nach uns gestartet waren. Hatten wir so sehr geträutelt, oder waren die beiden so fix?



Um 12:34 Uhr erreichten wir 9500 Fuß (2850 m) und wurden an „München RADAR“ weitergeleitet. Matthias erhielt sofort die gewünschte Freigabe, in Flugfläche 120 zu steigen. Das Team Eimers/Landsmann folgte uns ebenfalls auf FL 120. Die Zwei wollten es wissen. 10 Minuten nach der Freigabe erreichten wir FL 110 (3300 m), und der erste Gasbehälter war leer. Um 13:00 Uhr zeigte der Höhenmesser 12000 Fuß (FL 120), und Matthias meldete dies an München mit der Bitte, auf FL 140 (4200 m) weiter aufsteigen zu dürfen. Die Freigabe wurde uns prompt erteilt. Um 13:09 Uhr waren wir dann auf unserer gewünschten Höhe. Längst hatten wir auch die EDS-Sauerstoffanlage in Betrieb genommen, die es uns ermöglichen sollte, durch genaue Dosierung möglichst wenig Sauerstoff zu verbrauchen. Unser weiteres Ziel, eine vernünftige Driftrichtung mit bestmöglicher Geschwindigkeit zu bekommen, wurde uns von den GPS-Geräten bestätigt: In Richtung 175-180 Grad erreichten wir mit stattlichen 100 km/h um 13:25 Uhr Bamberg. Matthias wurde jetzt von den Münchnern angewiesen, Funkkontakt mit Langen aufzunehmen. Ich wechselte auf den dritten Gasbehälter und genoss dabei kurz die wunderbare Aussicht durch die 4/8-Bewölkung auf den Stadtkern von Bamberg. Um 13:40 Uhr wurden wir von „Langen Radar“ gerufen. Die Controllerin fragte nach unseren weiteren Absichten. Wahrscheinlich war ihr wichtig, daß wir während der nächsten 30 Minuten keinen Höhenwechsel, oder gar eine Landung beabsichtigten. Denn um den an- und abfliegenden Verkehr des Nürnberger Flughafens ungestört abwickeln zu können, darf sich kein „bewegliches Luftfahrthindernis“ in den An- und Abflugzonen befinden. Wir gaben ihr zu verstehen, dass wir für die nächsten Stunden keine Veränderung unserer derzeitigen Freigaben wünschten und erst gegen 16:30 Uhr landen wollten. Um 13:51 Uhr, als wir uns westlich von Erlangen befanden, schloß ich den vierten Gasbehälter an. Und „Langen Info“ wies Matthias um 13:59 Uhr an, wieder mit „München Radar“ Kontakt aufzunehmen.



Exakt um 14:13 Uhr erwachte in mir über dem Brombachsee in der Nähe von Gunzenhausen der Hunger. Da uns die Mitnahme eines zusätzlichen Gasbehälters wichtiger als Luxusverpflegung gewesen war, konnte Matthias in 4200 m Höhe im Fahrtprotokoll leider nur notieren: „Stewardess Borgmeier serviert Tomatensuppe in FL 140!“ Mir hat die Tütensuppe zwar sehr gut geschmeckt. Matthias hätte sie aber vorm Servieren ruhig ein wenig mehr umrühren können. Auch erinnerte sein Äußeres in keiner Weise an die Merkmale einer Stewardess. Als er aber einen Müsliriegel als Dessert aus dem Rucksack zauberte und damit mein Hungergefühl restlos beseitigte, verzieh ich ihm alles.



Obwohl wir uns konstant in der gleichen Höhe aufhielten und keinerlei Freigaben beantragt hatten, wurden wir um 14:25 Uhr in Höhe der Ortschaft Weißenburg zum Frequenzwechsel aufgefordert. Das Team Eimers/Landsmann, das uns wie ein Schatten folgte, kam uns immer näher. Hatten die sich von uns unbemerkt eine größere Höhe freigegeben lassen? Aber der Abstand zwischen uns war immer noch groß genug. Wenn wir bis exakt zum Sonnenuntergang (16:35 Uhr Ortszeit) fahren würden, könnten uns die Zwei nicht gefährlich werden.



Um Informationen über das Wetter im Raum München zu erhalten erfragte Matthias auf der Radarfrequenz die aktuellen Wetterdaten vom Militärplatz Landsberg. Die freundliche Lotsin gab daraufhin die aktuellen Wetterwerte durch. Wichtig für uns war zu diesem Zeitpunkt vor allem die Feststellung, dass die Wolkendecke im Süden auch schon gut aufgelockert war, so dass ein späterer Abstieg sicher möglich war. Gerade als ich um 14:30 Uhr den Gasschlauch auf den fünften Gasbehälter wechselte, überraschte mich Matthias mit dem Begeigerungsschrei: „Da vorne sind die Alpen!“ Und tatsächlich konnten wir am Horizont in zirka 200 km Luftlinie die schneebedeckten Alpen erkennen. Da wollten wir auf jeden Fall noch hin!



Unter uns und in Fahrtrichtung waren jetzt so große Wolkenlücken, dass wir wussten, die richtige Entscheidung getroffen zu haben, als wir am Mittag starteten. Der mitgeführte Propangasvorrat würde auf jeden Fall bis an die Ausläufer der Alpen reichen. Weiter ging es in Richtung der Stadt Augsburg. Um 15:11 Uhr, als der sechste Gasbehälter geöffnet wurde, lag diese rechts von uns. Nun war es an der Zeit, das Landegelände zu errechnen, auf das wir in einer guten Stunde treffen würden. Da sich Richtung und Geschwindigkeit nicht verändert hatten, war es relativ leicht zu entscheiden, wo und wann wir den Abstieg einleiten mußten, um rechtzeitig zu landen. Unser Ziel war der Schongau, südlich des Ammersees.



Um 15:35 Uhr waren wir auf einer Linie von Landsberg im Westen zur nördlichen Spitze des Ammersees im Osten und beschlossen, den Ballon noch 10 Minuten auf der Höhe zu halten um zunächst das Beschränkungsgebiet Altenstadt sicher zu überfahren und dann die Sinkfreigabe einzuholen. Die Freigabe zum Verlassen der Höhe wurde Matthias um 15:45 Uhr erst einmal bis auf FL 110 (3300 m) erteilt. Während ich den Ballon mit 2,5 m/sec ins Sinken brachte, behielt das Team Eimers/Landsmann die Höhe bei. Uns war klar, dass die beiden auf jeden Fall versuchen wollten, unseren Vorsprung vom Dienstag zu minimieren oder zunichte zu machen. Aber wir hatten uns das Gelände unter uns genau angeschaut und wollten auf keinen Fall zu weit in die am Alpenvorland enger werdenden Täler fahren, nur um die letzten Landemöglichkeiten zu nutzen. Acht Minuten später hatte ich den Ballon auf der freigegebenen Höhe abgefangen, und Matthias meldete das Erreichen der Flugfläche 110. Wir bekamen die Erlaubnis, weiter zu sinken und den Luftraum „C“ zu verlassen. Während wir um 16:00 Uhr die Flugfläche 100 (3000 m) erreichten und uns bei „München RADAR“ verabschiedeten und bedankten, schoß der knallgelbe Warsteiner-Ballon über uns hinweg und hatte damit die Führung übernommen. Wir jedoch konzentrierten uns auf das 2500 m unter uns liegende Gelände und konnten anhand kleiner Rauchfahnen erkennen, daß der Wind am Boden schwach war und in nordöstliche Richtung wehte.



Um die zurückgelegte Distanz nicht durch zu langes Fahren in der unteren Luftschicht wieder zu verringern, war es wichtig, den richtigen Zeitpunkt zu finden, in diese einzutauchen, und schnellstmöglich zu landen. Deshalb hielt ich den Ballon während der nächsten 10 Minuten bei einer Sinkrate von 3 m/sec und verringerte so den Abstand zum Boden auf ca. 700 m. Das Gelände war ideal: Dünn besiedelt, mit vielen Wiesen. Also weiter sinken und die Richtungsänderung des Ballons beobachten.



Um 16:23 Uhr befanden wir uns 200 m über Grund, der Wind hatte seine Richtung wie erwartet geändert, die Geschwindigkeit ließ immer mehr nach, und wir waren nur noch 6 km/h schnell. Vor uns lag ein schönes Wiesenstück, das von einem gut ausgebauten Feldweg durchschnitten wurde. Dieser Feldweg führte direkt zur Landstraße von Böbing nach Murnau. Das war eine Einladung zum Landen, wie man sie sich wünscht. Ich ließ den Ballon weitere 150 m sinken, musste erkennen, daß die Geschwindigkeit zwar auf 4 km/h zurückgegangen war, dass aber die obligatorische Stromleitung und ein am Bachlauf stehender Baum den Weg zum gewünschten Landeplatz versperren. Um nicht nach einer solchen Superfahrt anhand der GPS-Aufzeichnungen ausgerechnet wegen Landung nach definiertem Sonnenuntergang disqualifiziert zu werden, gab mir Matthias alle 30 Sekunden die Zeit durch: 16:25 Uhr (noch ca 300 m), 16:26 Uhr (noch ca 240 m), 16:27 Uhr (noch ca.180 m), 16:28 Uhr (noch ca. 120 m), 16:29 Uhr (noch 60 m), 16:30 Uhr: **LANDUNG! Geschafft! Sunset: 16:35!**



Wieder einmal konnten wir uns zu einer denkwürdigen Ballonfahrt beglückwünschen, und wir strahlten wie Kinder nach ihrer ersten Fahrradfahrt! Wir machten alle elektrischen Geräte bis auf das Funkgerät aus und zogen den Ballon über den Bachlauf um den Baum herum zu dem Feldweg, der uns das trockene, saubere Einpacken des Ballons garantieren würde.



Als wir die letzten Sonnenstrahlen nutzten, die über die Berge schienen und den blauen Himmel beleuchteten, um noch ein paar schöne Landefotos zu machen, entdeckte Matthias im Sucher seiner Kamera auf einmal den uns gut bekannten zitronengelben Ballon. Was machten die denn noch in der Luft? Gehen deren Uhren anders? War das nicht gegen die Wettbewerbsregeln? Da kam aber auch schon ein Funkspruch von Willi Eimers, sie seien schon gelandet, es habe aber keine Möglichkeit der sicheren Ballonbergung gegeben. Deshalb ein „Hüpfen“ ins nächste Tal. Wir wünschten ihnen viel Erfolg bei der Suche. Wir gaben nun sowohl unserer Mannschaft als auch der Wettkampfleitung telefonisch unsere Position bekannt. Letztere teilte uns mit, dass die Wetterbedingungen für den nächsten Tag als sehr gut eingestuft würden und wir auf jeden Fall am Morgen frühestmöglich vom Hotelparkplatz aus starten können. Danach galt es, zu zweit die Ballonhülle einzupacken und den Korb auszuräumen, damit wir nach Eintreffen der Verfolger unverzüglich wieder nach Suhl „heimfahren“ konnten.

Das Helferteam hatte bei seiner Verfolgungsfahrt in Deutschlands Süden voll zu spüren bekommen, was es heißt, an einer Weitefahrt teilzunehmen. Volle Autobahnen, Kolonnenfahrten und kürzestmögliche Pausen zur unumgänglichen Ver- und Entsorgung. Die frustrierende Gewissheit, trotz aller Eile keinesfalls rechtzeitig zur Landung eintreffen zu können, erhielten die Verfolger auf der A 9 noch vor München mit dem Funkspruch, dass der Ballon bereits den Ammersee passiert habe. Diesen erlebten die Verfolger dann im schönsten Abendrot. Danach wurde es „zappenduster“. Mit den Hilfsmitteln Handy und GPS, nicht zuletzt aber dadurch, daß jeder guterzogene Pilot seine Verfolgermannschaft in zünftiger Anhalterpose an



einer Landstraße zu empfangen hat, wurde die Landestelle bei Böbing im Schongau problemlos angesteuert. Im Dunkeln einzupacken, ging im Schein der Kopflampen diesmal noch besser als bei der ersten Fahrt. Danach rasch „ins Ort“, um sich vom Wirt des einzigen Lokals einen Stempel verpassen zu lassen. Und dann ab nach Thüringen. Wir kamen auch gut durch München und lagen eigentlich beim Eintreffen an der offiziellen Propangas-Tankstelle in Eisfeld gegen Mitternacht auch relativ gut in der Zeit. Doch trotz ordnungsgemäßer Ankündigung unseres Eintreffens war der Tankwart bereits seinem Schlafbedürfnis gefolgt und nach Hause gefahren. Es grenzte fast an ein Wunder, dass sich die Inhaberin der Tankstelle am Telefon spontan bereit erklärte, uns aus der Patsche zu helfen und aus Suhl (!) angefahren kam, mit ihrer ganzen Familie im Auto, bei bester Laune, allerdings mit der Forderung, dass unser Team jetzt die Verpflichtung hätte, den Wettkampf zu gewinnen. Wir haben ihr dies selbstverständlich – nichtsahnend – versprochen und waren schließlich glücklich gegen 02.30 Uhr in unseren Betten.



Doch gnadenloses Wecken an diesem bereits angebrochenen Samstag (**15.01.05**) schon um 6 Uhr!! Denn heute sollte „Hauptkampftag“ sein. Zahlreiche Piloten hatten gehofft, heute die Alpen überqueren zu können. Beim Briefing dann aber die Bestätigung unserer schon in der Nacht eingeholten Wetterprognose und damit auch die Er

nüchterung: Wahrscheinlich zuwenig Wind für dieses Vorhaben. Trotzdem aber beste Voraussetzungen für Weitfahrten und für Ballonstarts auf dem Busparkplatz direkt vor dem Ringberghotel - ein unverhofftes Highlight für Veranstalter, Medien - und Hotelier. Wenn wir Glück hatten, sollte es reichen, westlich des Bodensees in die Schweiz einfahren zu können.

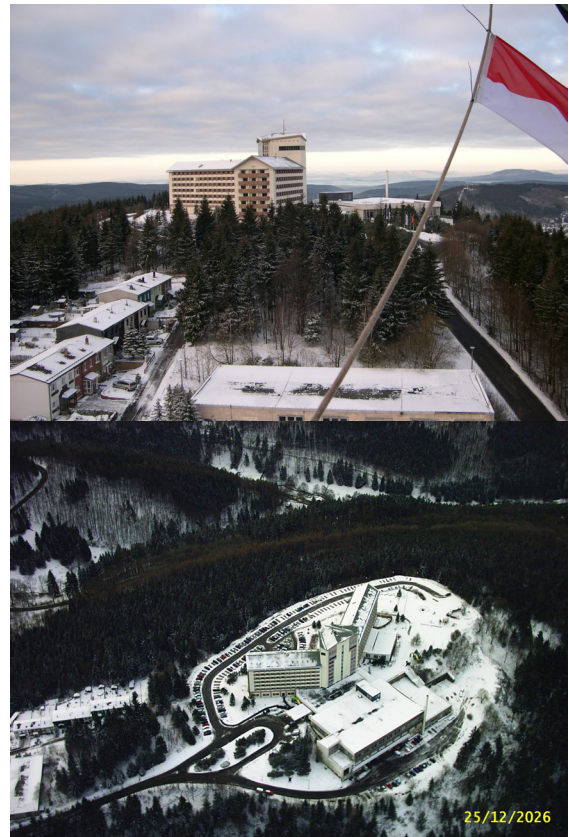
Während Matthias den Flugplan ausfüllte und fermündlich bei „Frankfurt AIS“ aufgab, organisierte ich Stickstoff, um sechs der zehn Gasbehälter damit zu „beaufschlagen“. Schnell wurden die im Hotelzimmer aufgeladenen Funkgeräte und der Transponder geholt. Sven und Günter organisierten für uns mittlerweile in der Hotelküche heißes Wasser für weitere kulinarische Genüsse während der Fahrt und eine Thermoskanne voll Tee. Gegen 08:00 Uhr fuhren wir dann vom Hoteleingang zum Busparkplatz. Dort mussten wir feststellen, dass die Damenmannschaft Sabine Ulrich-Weigelt/Nina Raab sowie das Team Sengspeck/Friedrich ihre Ballone bereits so weit aufgerüstet hatten, dass nur noch die Hüllen gefüllt werden mussten. Also waren wir wieder langsamer.



Da wir zu diesem Zeitpunkt nicht wussten, was das Team Sengspeck/Friedrich am Vortag diese beiden uns heute am gefährlichsten werden könnten. Das Team Eimers/Landsmann war zwar am Freitag etwas weiter gewesen als wir, aber von ihnen war heute nichts zu sehen. Sollten die tatsächlich am Abend in Bayern geblieben sein? Die Nachricht, dass Christoph Schönemann mit Copilot Michael Sommerhage am Freitag tatsächlich eine grandiose Fahrt von 459 Kilometer Luftlinie über die Alpen bis nach Bozen machen konnte, freute uns sehr. Daß die beiden heute nicht am Start sein konnten, war uns klar – sie hatten schließlich gestern Abend in Bozen noch etwas zu feiern! Ein weiteres Team, Bernd Pulzer/Frank Fuchs, kam zeitgleich mit uns auf dem Parkplatz an und begann ebenfalls mit den Startvorbereitungen. Eine gewisse Routine war nun schon jedem einzelnen von uns in Fleisch und Blut übergegangen, und jeder Handgriff passte. Trotzdem startete auch dieses Team vor uns!



Um 09:05 Uhr holte ich mir vom Startleiter die Freigabe zum Start, und wir stiegen sogleich in den strahlend blauen Himmel auf. Matthias versuchte sofort mit „Langen Info“ Kontakt aufzunehmen. Aber irgendwie wollte es nicht klappen. Wir hörten, wie sich die bereits gestarteten Teams die Freigaben erteilen ließen – aber auf unseren Funkruf bekamen wir keine Antwort.



Matthias wurde nervös, und auch ich wusste nicht, woran das liegen konnte. Am Boden hatte die Funksprechprobe noch hervorragend geklappt. Immer weiter stiegen wir auf und es wurde langsam Zeit, daß wir uns meldeten. Sonst hätten wir keine Chance bekommen, in den kontrollierten Luftraum einfahren zu dürfen. Matthias prüfte mit dem zweiten Funkgerät, ob wir überhaupt sendeten. Aber wir hörten nichts. Also baute er das Funkgerät aus und überprüfte noch einmal alle Anschlüsse. Der erneute Test mit dem zweiten Funkgerät war dann erfolgreich – Glück gehabt! Nachdem wir nun endlich „auf Sendung“ waren, eröffnete Matthias sofort um 09:32 Uhr den Flugplan und erbat eine Freigabe auf FL 130 (3900 Meter). Diese wurde uns erteilt, und wir stiegen östlich der Rhön nahe Bad Neustadt weiter auf. Um 09:46 Uhr befanden wir uns immer noch in der Steigphase, und ich schloss den zweiten Gasbehälter an. Mittlerweile hatten wir auch wieder die Sauerstoffanlage in Betrieb genommen. Die abzulesende Geschwindigkeit von 34 km/h enttäuschte uns sehr, wenngleich die Richtung (190 Grad) wenigstens zufriedenstellend war. So würde das mit einem Besuch am Bodensee nichts werden. Also hieß es zügig weiter zu steigen. Wo befanden sich den die Teams Ulrich – Weigelt/Nina Raab und Sengspeck/Friedrich? Natürlich waren die schon deutlich weiter als wir, und der Ballon von Sengspeck/Friedrich war zudem sehr viel höher und kaum noch zu erkennen. Um 10:18 Uhr war bereits der zweite Gasbehälter leer, obwohl ich nach der erweiterten Freigabe, auf FL 150 (4500 m) zu steigen, dies mit sehr geringer Steigrate (1 m/sec.) tat. Die Hülleninnen-

temperatur war heute deutlich höher als am Vortag. Auf FL 150 um 10:26 Uhr angekommen, konnten wir wenigstens eine deutliche Geschwindigkeitszunahme verzeichnen. Mit 28 Knoten (50 km/h) fuhren wir jetzt in Richtung 200 Grad geradewegs auf Würzburg zu. Diese Erkenntnis teilte Matthias gleich unserer Mannschaft mit und gab ihr den Tipp, sich auf den Weg nach Schwäbisch Hall zu machen. Sven bestätigte, und wir wandten uns wieder dem weiteren Fahrtverlauf zu. Uns war klar, dass diese Geschwindigkeit definitiv zu gering war, um in die Nähe des Bodensees zu kommen.

Bereits um 10:48 Uhr musste der vierte Gasbehälter angeschlossen werden. Da es zu diesem Zeitpunkt nichts weiter für Matthias zu tun gab, fing er an sich zu beschweren, daß im langweilig sei. Ich riet ihm dazu, uns ein zweites Frühstück mit einer guten Tasse „Ringberghotel-Fruchtete“ zu gönnen. Laut Aufzeichnung im Fahrtbericht befand er diesen als „gut“. Das war auch meine Meinung. Wir genossen für ein paar Minuten die schöne Aussicht und freuten uns über das aufkommende warme Gefühl im Bauch.



Unter uns war seit kurzem ein Nebelfeld, das sich vor Schweinfurt in zirka 50 km Länge bis ungefähr Würzburg ausdehnte. Die Lage Schweinfurts war seit geraumer Zeit auch dadurch zu bestimmen, daß die Kühltürme eines Kraftwerks wie zwei Finger aus dem Nebel aufragten.



Matthias versuchte jetzt erneut Funkkontakt mit unserer Mannschaft aufzunehmen. Aber diese schien sich gerade ebenfalls ihrem „zweiten

Frühstück“ zu widmen – ein gewaltiger Irrtum, wie sich später herausstellte. Denn es war zu einem geradezu „lehrbuchreifen“ Missverständnis gekommen: Als Matthias per Funk als Fahrtrichtung „Schwäbisch Hall“ angab, hatte Sven „Schwabach-Haag“ (südwestlich von Nürnberg) verstanden. Alle Versuche, beim vergeblichen Warten an diesem Ort Gewissheit zu erlangen, waren gescheitert, weil (höhenbedingt) stundenlang weder Funk- noch Handy-Verbindungen zustandekamen.

Der fünfte Gasbehälter wurde von mir um 11:17 Uhr angeschlossen. Der Gasverbrauch war heute deutlich höher als gestern, was auch daran zu erkennen war, das wir eine 10 Grad höhere Hüllenninnentemperatur hatten. Bei diesem Verbrauch würde es uns nicht gelingen, bis Sonnenuntergang in der Luft zu bleiben. Ich hielt den Ballon weiterhin in ausgeglichenem Zustand auf der uns zugewiesenen Höhe und wir befanden uns um 11:42 Uhr westlich Kitzingen. Das Nebelfeld lag jetzt hinter uns und wir konnten die Autobahn A3 erkennen. Vor uns waren jetzt fast keinerlei Wolkenfelder mehr, und das sollte ein Garant für eine sichere Landung sein. Matthias gab neue Way-points in sein GPS ein und ich konnte ihm erfreut die Geschwindigkeit von 29 Knoten (52 km/h) in Richtung 204 Grad für den Fahrtbericht mitteilen. Um 12:00 Uhr schloss ich den sechsten Gasbehälter an, und wir konnten in 18 km Entfernung den beeindruckenden Ortskern von Rothenburg o.d.T. erkennen. Unter uns verlief das Taubertal, und rechts hinter uns lag bereits Bad Mergentheim. Von den vor uns gestarteten Teams war nur noch der Ballon der Piloten Sengspeck/ Friedrich vor uns. Alle anderen hatten bereits diesen Luftraum verlassen und wurden von uns nicht mehr gesehen. Die Geschwindigkeit fiel bis 12:30 Uhr wieder auf 25 Knoten (45 km/h) zurück, aber die Windrichtung war nach wie vor konstant mit 202 Grad.

Um 12:35 Uhr war der siebte Gasbehälter fällig, und wir näherten uns langsam dem mit unserer Mannschaft vereinbarten „Treffpunkt“ Schwäbisch Hall. Als wir um 13:15 Uhr die Autobahn A6 bei Schwäbisch Hall querten, schloss ich den achten Gasbehälter an, und wir riefen unsere Mannschaft über Funk. Immer noch war kein Ton von ihnen zu hören. Saßen die Kerle jetzt etwa schon wieder irgendwo bei einer warmen Mahlzeit? (Oh, wir Piloten über den Wolken, die wir von den „wahren“ Problemen des Fußvolkes keine Ahnung hatten. Für dieses war doch der Besuch eines Lokals (hier des „gelben M“ in Schwabach-Haag) nur letzter, verzweifelter Versuch, die Zeit bis zur Herstellung zweifelloser Handy-Verbindungen wenigstens einigermaßen sinnvoll zu nutzen! Werden wir das je verstehen?)

Da sich die Temperatur im Ballon erheblich reduziert hatte, hatten wir uns, um etwas schneller zu werden, entschlossen, eine Freigabe auf FL 160 (4800 m) einzuholen. Wir wollten genügend Platz zur Landung hinter dem Ballungsraum Stuttgart haben. Wie nicht anders zu erwarten, wurde uns

die Freigabe unverzüglich erteilt, und wir erreichten FL 160 um 13:20 Uhr. Aber die Geschwindigkeit nahm ab. Mit 21,5 Knoten (39 km/h) „schlichen“ wir in Richtung Kontrollzone Stuttgart. Den an- und abfliegenden Verkehr wollten wir auf keinen Fall behindern. Mit zwei vollen Gasbehältern würden wir locker über diesen Luftraum hinwegfahren. Trotzdem sanken wir nach Einholen der Genehmigung wieder auf FL 150. Um 14:03 Uhr war Gasbehälter Acht leer, und wir befanden uns direkt vor der unter uns liegenden Kontrollzone des Stuttgarter Flughafens. Bei der wieder erreichten Geschwindigkeit von 25 Knoten (45 km/h) würde unser geplantes Landevorhaben klappen. Mittlerweile hatten wir natürlich die Anflugkontrolle des Stuttgarter Flughafens als „Gesprächspartner“ zugewiesen bekommen. Matthias hatte vorsichtshalber den Lotsen schon darüber informiert, dass wir beabsichtigten nach Passieren der Kontrollzone zügig abzusteigen und am Rand des Luftraums „D“ zu landen. Der Radarlotse der Anflugkontrolle Stuttgart hatte daraufhin seine Bereitschaft zur Koordination mit dem Tower bekundet und uns daher freie Hand für die weitere Fahrplanung gegeben. Ein weiterer Versuch, unserer Mannschaft die Position zu melden, scheiterte, und wir machten uns mittlerweile Gedanken, daß hoffentlich nichts Ernsthaftes passiert war.



Dann der Schock: Wie üblich warf ich einen Kontrollblick auf die Füllstandsanzeige des Gasbehälters, der gerade im Einsatz war. Und obwohl ich diesen erst seit 7 Minuten nutzte, zeigte er nur noch einen Füllstand von 20 Liter an. Das hatte ich erst in 30 bis 40 Minuten erwartet. Ich teilte Matthias sofort diese fatale Entdeckung mit. Wir mussten sofort die vorzeitige Landung planen, um nicht durch Gasmangel in eine gefährliche Situation zu geraten. Wir hatten noch 80 Liter Gas zu Verfügung und befanden uns in einer dicht besiedelten Gegend östlich von Esslingen bei Stuttgart. Der Abstieg in Bodennähe würde aus dieser Höhe ungefähr 20 Minuten dauern, wenn wir ohne Verzögerung durchsinken dürften. Vor uns wurde der Neckar sichtbar und dahinter ein kürzeres Waldstück. Danach wäre eine Landung gut möglich. Aber dann entdeckten wir einen Schornstein. Der Wind wehte am Boden fast entgegengesetzt in Richtung 300 Grad direkt auf die Innenstadt von Stuttgart zu. Das würde eine knifflige Landung werden.

Die Anflugkontrolle Stuttgart genehmigte nach Festlegung unserer Strategie um 14:11 Uhr die Freigabe, auf FL 100 (3000 m) sinken zu dürfen. Aber da wir uns auf der direkten Linie zum Abflug vom Flughafen befanden, wurde uns erst mal nur das Sinken auf FL 120 (3600 m) erlaubt, um dann nach kurzer Verweilzeit auf FL 100 weiter ab zu sinken. Matthias fragte bei Stuttgart an, ob es auch eine Möglichkeit gebe, in der Kontrollzone zu landen. Der Controller gab uns die Freigabe, auf FL 80 (2400 m) zu sinken und hier weitere Freigaben abzuwarten. Wir erreichten FL 80 um 14:40 Uhr und meldeten dies pflichtgemäß weiter. Mittlerweile hatte sich der Controller bei seinem Kollegen, der für die Rollfreigaben auf dem Flugplatz zuständig war, erkundigt, welche Starts für die nächsten Minuten geplant waren. Wie wir später per Telefon vom Leiter der Stuttgarter Flugsicherung erfuhren, hatte ein Flugzeug gerade die Motoren angelassen, und es blieben uns zirka sechs Minuten Zeit, in eine Höhe unter 3000 Fuß (900 m) zu gelangen. Ich zog sofort den Parachute in 2400 Metern nachdem wir die Freigabe erhielten, und der Ballon begann zu sinken. Nach sieben Minuten waren wir unter der magischen Zahl von 3000 Fuß und meldeten dies erleichtert dem zuständigen Fluglotsen. Der gab uns die Freigabe, weiter zu sinken, und wir hielten nach einem Landeplatz Ausschau. Mit dem Schließen des Flugplanes, der Erlaubnis, die Frequenz zu verlassen und natürlich nicht ohne uns für die wirklich gute Unterstützung zu bedanken, verließen wir die Stuttgarter Frequenz.

Unter uns war jetzt der Neckar mit einem riesigen Industriegebiet, in dem zu allem Überfluss auch noch Eisenbahntrassen mit den dazugehörigen Stromleitungen verliefen. Je weiter wir jedoch sanken, desto mehr wurde unser Ballon nach rechts vom Industriegebiet weggeführt. In 300 m über Grund war unsere Drift, wie bereits aus großer Höhe erkannt, in Richtung 300 Grad. Vor uns lag die Ortschaft Zell bei Esslingen und wir überfuhren diese mit einer Sinkrate von 2 m/sec. Die Windgeschwindigkeit hatte sich mittlerweile auf 12 km/h verringert, und wir fuhren auf eine Kleingartenanlage oberhalb von Zell zu. Eine Stromleitung war mal wieder im Weg, aber danach waren zwei Wiesenstücke in Sicht, die zur Landung einluden. Matthias beobachtete die Anzeige des letzten angeschlossenen Gasbehälters und teilte mir mit, daß diese „das erste Mal gezuckt“ habe. Jetzt hatten wir noch für zirka 20 Minuten Gas. Da sollte ich die erstbeste Möglichkeit wahrnehmen. Ich ließ den Ballon in leicht ansteigendem Gelände weiter sinken und fing ihn 10 Meter über Grund ab, um die Obstbäume der Kleingärtner nicht zu rasieren. Es ging genau auf ein kleines Wiesenstück zu, dem ein größeres mit Anschluss an eine schwach befahrene Strasse folgte. Ich entschied mich, gleich das erste Feld zur Landung zu nehmen, da ich sonst wegen der Sinkphase erneut hätte heizen müssen. In Fahrtrichtung vor mir parkte ein Auto, und natürlich wollte ich auch nicht von auf der Straße fahrenden Fahrzeugen „ange-

fahren“ werden. So setzte ich den Ballon kurz hinter der letzten Baumreihe um 15:15 Uhr mit 1,5 m/sec auf und hatte gleichzeitig die Schnellentleerung geöffnet. Matthias sprang nach meinem Okay aus dem Korb und ergriff sofort die Topleine, um den Ballon umzuziehen, denn der recht kräftige Bodenwind trieb bereits mit der Ballonhülle seine Spielchen. Als die Hülle platt am Boden lag, beglückwünschten wir uns zum guten Ausgang dieser Fahrt.



Endlich hatten wir mit unseren Verfolgern wieder Kontakt per Telefon. Und wir waren auch beruhigt, dass ihnen nichts passiert war, außer dass sie wegen des beschriebenen Missverständnisses seit über zwei Stunden an der Autobahn A6 bei der Ausfahrt Schwabach Haag in der Nähe von Nürnberg festsaßen. Nachdem der Irrtum aufgeklärt war, hieß es für sie nun: Heizen, was das Zeug hielt, im Rahmen des Zulässigen selbstverständlich. Erstaunlicherweise ging das völlig reibungslos. Keine nennenswerten Verkehrsbeschränkungen und Staus, auch in Stuttgart und Esslingen nicht. Und sie erreichten den Landeort sogar noch bei Helligkeit. Da war allerdings schon einiges geschehen. Denn nach unserer Landung waren nach und nach zahlreiche Passanten und Kleingartenbesitzer zu uns an den Korb gekommen und hatten interessiert Fragen gestellt. So oft scheinen sich bis zu diesem Zeitpunkt Ballonfahrer hier nicht zur Landung entschlossen zu haben!



Ein ganz besonders netter Anwohner aus unmittelbarer Nähe wollte nicht nur seine Fragen be-

antwortet haben, sondern packte voller Begeisterung mit an, als wir uns daran machten, die Ballonhülle im Sack zu verstauen. Das freute uns schon sehr, denn unsere Mannschaft war es ja mittlerweile ohnehin gewohnt, nur noch den Anhänger öffnen zu müssen, um alles darin zu verstauen. Uneingeschränkte Sympathie erwarb sich unser fleißiger Helfer, als er mit seinem Auto davonfuhr, um jedem von uns eine Flasche Wasser zu kaufen. Das Angebot, ihm die Flaschen wenigstens zu bezahlen, fasste er schon fast als Beleidigung auf. Natürlich war das genau unser Mann, um als Zeuge für die Wettkampfleitung zu dienen, was den Landeort betraf. So erfuhren wir, das wir es mit einem waschechten Inder zu tun hatten, der uns in feinstem „schwäbischen Hochdeutsch“ seine Namen und seine Adresse angab. Herr Prem Gupta verabschiedete sich, nachdem er mit Matthias' Kamera noch einige Bilder von uns gemacht hatte. Nun konnten wir uns mit der Frage beschäftigen, warum uns auf einmal zirka



20 Liter Gas gefehlt hatten. Wir kamen zu dem Ergebnis, daß es nur einen Grund dafür geben konnte: Wir hatten bei unserer Fahrt am Freitag insgesamt 10 Gasbehälter dabei und natürlich nicht alle Gasbehälter geleert. Wir haben wohl beim Gastanken in der Nacht den betreffenden einen Gasbehälter nicht füllen lassen, weil wir dachten, dieser wäre noch nicht benutzt worden. So etwas darf auf keinen Fall in der Zukunft noch einmal passieren.

Nachdem unsere Mannschaft am Landeort eingetroffen war, hieß es von Matthias Abschied nehmen. Denn der hatte dringende Termine für den Abend und den nächsten Morgen und stieg deshalb nach Verstauen des Ballons im Anhänger eiligst in sein von Suhl mitgenommenes Auto. Wir anderen packten den Rest unserer Habseligkeiten zusammen und machten uns, nur mit einem kleinen Zwischenstop im Schnellrestaurant, auf die lange Fahrt zurück nach Thüringen, die völlig problemlos verlief. Nach kurzer Tankpause in Eisfeld (diesmal mit Tankwart) erreichten wir unser Hotel schon kurz nach Mitternacht.

An dieser Stelle ein großes Lob für die Wettkampfleitung, weil sie auch noch zu dieser Zeit präsent war!



Erfreulicherweise war die Siegerehrung erst für 11.30 Uhr des folgenden Sonntags (**16.01.05**) anberaumt, so dass man sich wieder etwas an einen „normalen“ Tagesablauf gewöhnen konnte. Die Wettkampfleitung machte es dann spannend, indem sie zunächst Rekordergebnisse des Damenteams, Ergebnisse für den Erwerb des Leistungsabzeichens, die drei besten Einzelstreckenleistungen (dritter Platz für unser Team) und das Punkteergebnis im QLW (zweiter Platz für unser Team) auszeichnete.



Dann kam die Überraschung: Denn daß wir mit unserer Leistung einen Platz auf dem „Treppchen“ erreicht hatten, war uns zwar bewusst. Daß es aber zum Gesamtsieg bei der Thüringer Wald-Weitfahrt gereicht hatte, überraschte uns dann doch. Bei der Siegerehrung, die in einem wahrhaften Blitzlichtgewitter verlief, vermisste ich Matthias sehr. Denn wegen dessen Abwesenheit konnte sein Anteil an unserem Sieg leider nicht gebührend gewürdigt werden.



Ich musste Position 1 des Treppchens in der Hotelhalle erklimmen und konnte den mir überreichten schweren Wanderpokal, die ebenfalls gewonnene historische Schusswaffe und dazu noch eine Magnum-Sektflasche nur mit Mühe gleichzeitig halten.

Rückblickend war es eine sehr interessante, ereignisreiche Woche. Gerade weil noch nicht alles so „rund“ gelaufen ist, wie man das von langjährig durchgeführten Veranstaltungen kennt, gebührt unser Respekt dem gesamten Team um Harold Gaudlitz. Die hervorragende Organisation, die optimalen Gegebenheiten im Ringberghotel und die bei dieser neuen Wettbewerbsform gewonnenen Erkenntnisse werden alle Beteiligten noch lange in guter Erinnerung bleiben. Wir haben an einer Veranstaltung teilgenommen, die so noch nie durchgeführt wurde, und ich hoffe, diese wird zu einem festen Bestandteil der Wettbewerbe in der Heißluftballonszene. Unser Sieg war nur deshalb möglich, weil jeder von uns sich so eingebracht hat, wie es in seinen Möglichkeiten stand. Auch das Equipment und die Vorbereitungen für Leistungen dieser Art sind entscheidend. Darum möchte ich an dieser Stelle all denjenigen meinen Dank aussprechen, die unsere Teilnahme direkt oder indirekt ermöglicht haben. Berufsbedingt hat Matthias Kontakt zu vielen Menschen, die im Bereich Luftfahrt tätig sind, so natürlich auch zu denen der Deutschen Flugsicherung. Uns war es sehr wichtig, in Stuttgart keinen Streß mit unserer erbetenen Freigabe erzeugt zu haben. Nachdem Matthias von den Verantwortlichen bestätigt bekommen hatte, dass wir auf Grund unseres korrekten Verhaltens „gerne wieder Mal vorbei kommen“ könnten, waren wir beruhigt; und ich möchte mich für das kooperative Verhalten ausdrücklich bedanken.

Matthias und ich sind bereit, unseren Titel zu verteidigen. Und wir werden weiter daran arbeiten, noch besser zu werden. Wenn der Ballonsportclub Thüringen uns zur 2. Thüringer Wald-Weitfahrt ruft, sind wir bereit!

Glück ab! Gut Land!

Andreas Heck und Matthias Borgmeier
(Bilder: Heck, Borgmeier, Dornheim, Eimers, Sommerhage u.a.)

3. FaRaWa-Event in Lissberg

„Lissberg is am Vulkanradweg, wo mer vom Fahrrad in de Ballong umsteigt!“ So hat es kürzlich ein Radler formuliert, der dort Pause machte und einem unserer Ballonstarts zusah. Recht hat er!

Wir Langenselbolder fühlen uns mit den Lissbergern seit Jahren eng verbunden. Und deshalb sind wir auch der Bitte, beim nunmehr dritten Fa-Ra-Wa-Event auf dem dortigen Sportplatz am

04.06.2005 ein Ballonglügen zu veranstalten, gern gefolgt. Nur war uns leider der Wettergott in diesem Jahr nicht gnädig. Es begann damit, daß die für den frühen Abend geplanten Ballonfahrten wetterbedingt ausfallen mussten.



Bis zuletzt hatten die sechs Ballonteamts starke Hoffnung, wenigstens das Ballonglügen mit Hüllen stattfinden lassen zu können. Doch ein mit dem Dunkelwerden einsetzender starker Regen setzte dieser Hoffnung ein klares Ende. Unsere Lissberger Freunde, mit unseren Wetterproblemen längst vertraut, trugen dies erwartungsgemäß mit souveräner Gelassenheit und hatten ebensoviel Freude am musikumrahmten Glügen der sechs hüllenlosen Riesenfackeln.



Günter Dornheim
(Bilder: Johanna Dornheim)

Hessische Landesmeisterschaft 2005 in Weilburg

An der vom **11. bis 14. August 2005** in Weilburg ausgetragenen Hessischen Meisterschaft für HLB nahmen von unserem Verein Christian Pawlowski als Debriefter und Günter Dornheim als Observer teil. Für beide waren es zwar wieder anstrengende, dafür aber hochinteressante Tage, bei denen das Können vieler namhafter Piloten aus nächster

Nähe beobachtet werden konnte. Aus den Reihen des DFSV wurde mehrfach der Wunsch geäußert, der BCKL möge doch wieder vermehrt Piloten zu solchen Wettkämpfen entsenden.

Günter Dornheim

12. Thüringer Montgolfiade (QLW)



Vom **26. bis 28. 08. 2005** fand in Bad Colberg-Heldburg die 12. Thüringer Montgolfiade statt, in deren Rahmen auch die 12. Thüringer Landesmeisterschaft für HLB ausgetragen wurde. Unser BCKL war dort durch Pilot Oskar Merck und durch Observer Günter Dornheim vertreten. Bei dieser Veranstaltung konnten alle vier vorgesehenen Fahrten mit insgesamt 11 Aufgaben absolviert werden, darunter zwei herrliche Morgenfahrten bei bestem Wetter und über relativ große Distanz im Großraum Bad Königshofen - Bad Colberg - Hildburghausen. Die durchweg guten Ablagen aller 17 QLW-Teilnehmer ließen die Sieger erst relativ spät erkennen. Sven Göhler gewann schließlich den QLW vor Peter Hausmann und Adolf Kohl. Es war ein von Harold Gaudlitz gut organisierter und von Werner Trippler wieder spannend und gekonnt geleiteter Wettkampf, der in bester Erinnerung bleiben wird.

Günter Dornheim
(Bild: Johanna Dornheim)

5. Niederbayrisches Modellballon-Meeting in Landshut

Im Rahmen dieses, ebenfalls vom **26. bis 28. 08. 2005**, in Landshut veranstalteten Treffens wurde ein Wettkampf mit 9 Modellballonen ausgetragen. Dabei hat sich unser BCKL-Team mit Michael, Sebastian und Christoph Storch auf Anhieb einen hervorragenden 5. Platz sichern können!

Bei bestem Wetter und sehr guten Wettervorausagen für das Wochenende war das Team unserer Modellballöner, begleitet von den „großen“ Ballonen *Krokodil* (A. Heck) und *Langenselbold* (R. Schneider) am 26.08. gegen 09.30 Uhr von Langenselbold in Richtung Landshut aufgebrochen. Nach nur kurzer Rast wurde bereits gegen 15.00 Uhr das Ziel, ein Verkehrsflugplatz in der Nähe von Landshut, erreicht, wo sogleich damit begonnen wurde, auf einem dem Flugplatz nahegelegenen Speedway-Gelände die „Zeltstadt“ zu errichten.



Am Abend fand dann das erste Briefing in der Halle 2 des Flugplatzgeländes statt. Um die Zeit bis zur einbrechenden Dunkelheit zu überbrücken durften als erste die anwesenden Modellballone aufrüsten und sich zur Schau stellen. Hier waren dann schon die ersten Sonderformen aus dem Tierreich, wie Katze, Maulwurf und Pinguin, zu bewundern. Unser D-OKID präsentierte sich bereits hier in einer ausgezeichneten Form.



Nach Einbruch der Dunkelheit folgte ein Glühen der großen Ballone, bei dem auch unser *Krokodil* zu bewundern war.

Die erste Nacht im Zelt war kurz. Am nächsten Morgen kam nach Frühstück und Briefing die erste Wettfahrt der großen und der kleinen Ballone. Als erste Aufgabe der Modellballone stand



eine Fuchsfahrt auf dem Gelände des Flugplatzes an. Mit einer Ablage von 66 Meter konnte Sebastian den Marker recht gut platzieren. Da das gesamte Gelände des Flugplatzes für uns als Wettkampfgelände ausgewiesen war, wurde natürlich auch dessen gesamte Länge in Anspruch genommen, was nicht zuletzt bedeutete, dass das gesamte Equipment unseres Ballons wieder zum Startplatz zurückgetragen werden musste. Hier zeigen sich Länge bzw. Ausdehnung eines solchen Geländes deutlich. Dem Gastanken folgte unmittelbar die zweite Wettfahrt. Hier war die Aufgabe, den Marker in der Nähe einer quer über den Platz verlegter Ziellinie abzulegen. Dies gelang uns dann auch mit einer respektablen Ablage von 1,60 m. Die dritte Wettfahrt am Abend des ersten Wettkampftages war ebenfalls eine Markerablage in der Nähe einer vorgegebenen Ziellinie. Diesmal gelang Sebastian eine Ablage mit 0 m direkt auf dem Zielstrich!!

Da die großen Ballone ihren Start wegen der vorherrschenden Windrichtung auf einen Startplatz ausserhalb des Flugplatzgeländes verlegen mussten, galt es nun für die Modellballone, die Zuschauer bis zur Rückkehr der großen Ballone zu unterhalten. Dies gelang auch recht gut, und so mancher Zuschauer konnte auf Tuchfühlung mit den Modellen kommen.

Leider erschienen die für den Sonntagmorgen angekündigten Wetterbedingungen zum Ballonfahren nicht geeignet, so dass vom Veranstalter beschlossen wurde, am Sonntag keine Fahrt mehr zu unternehmen. Als kurzfristiges Rahmenprogramm folgte neben der Taufe eines Modellballons noch ein Glühen, an dem neben dem Ballon des BCKL noch 3 weitere Modellballone teilnahmen. Hier zeigte sich die hervorragende Glühfähigkeit unseres Ballons.

Alles in Allem war es in Landshut eine wunderbare Veranstaltung und ein hervorragender Start in die große Gemeinschaft der Modellballöner

Michael Storch
(Bilder: M. Storch)

Zum Abschied

Liebe Mitglieder des BCKL,

nach über 15 Jahren Vorstandstätigkeit, mit einer kleinen Unterbrechung, möchte ich mich als 2. Vorsitzender des BCKL verabschieden.

Ich blicke auf eine schöne, teilweise auch arbeitsintensive Zeit zurück, die ich keine Minute bereuen werde.

Ich gehe zusammen mit unserem 1. Vorsitzenden Jürgen Preuß, unter dem ich die Vorstandsarbeit im BCKL als bedeutendste Zeit während meiner Vorstandstätigkeit bezeichne, und möchte mich auf diesem Wege nochmals dafür bei ihm bedanken.

Ich gehe ohne jeglichen Groll und werde, wenn gewünscht, mit Rat und Tat zur Verfügung stehen, falls es notwendig sein sollte.

Ich freue mich jedoch auch auf die Zeit „danach“ und weitere viele schöne gemeinsame Ballonfahrten.

Ich wünsche dem kommenden Vorstand gefühlsvolles, objektives Handeln und das Bewusstsein, eine hohe Verantwortung zu übernehmen, um das in den letzten Jahren Geschaffene zu erhalten.

Ich danke allen BCKL-Mitgliedern für das mir entgegengebrachte Vertrauen und hoffe auf ein weiterhin harmonisches Miteinander im Verein.

Glück ab und gut Land
Euer
Volkhard Orth

An unsere Passiven

Liebe „passive“ Mitglieder,

Ihr schätzt doch körperliche Betätigung in frischer Luft, Abwechslung, kleine Herausforderungen und harmonisches Beisammensein mit Gleichgesinnten. Ist es da nicht eine Überlegung wert, am faszinierenden Hobby Heißluftballonfahrt durch gelegentliche Mitarbeit in einer unserer Verfolgermannschaften teilzuhaben, die momentan etwas geschrumpft sind und Verstärkung brauchen! Ihr werdet sorgsam eingewiesen und an dieser Teamarbeit viel Freude haben. Kommt doch zum Clubabend oder zur Hallenaktion und sprecht mit uns darüber. Bis bald!

Der Vorstand

