



BCKL-Nachrichten

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

Ausgabe 1-2006



Editorial



Liebe BCKL-Mitglieder,

nun ist es schon fast 5 Monate her, dass der „neue Vorstand“ seine Arbeit aufgenommen hat. Wir sind derzeit noch dabei, in die großen Schuhe, die uns der „alte Vorstand“ hinterlassen hat, hinein zu

wachsen und versuchen unsere Sache genau so gut zu machen, wie Ihr alle es zu Recht erwartet und auch gewöhnt seid.

Nun aber ein paar Worte in eigener Sache. Ich habe mich ja bereits bei den unterschiedlichsten Anlässen vorgestellt, möchte aber auch diese Gelegenheit ergreifen, um einen kurzen Abriss meines bisherigen Vereinslebens zu geben.

Ich trat 1989 in den Club ein und habe nach einigen Jahren als Verfolger und begeisterter Anhänger unseres Sports im Jahre 1996 meinen Pilotenschein gemacht. Seit dieser Zeit habe ich mich zwar aus beruflichen Gründen nicht sehr stark im Vereinsleben engagieren können. Glücklicherweise lässt sich das mit einem engagierten Team jetzt leichter einrichten.

Natürlich haben wir auch Ziele, bei deren Umsetzung wir auf tatkräftige Unterstützung von Euch Allen hoffen. Nicht nur die Piloten, sondern ganz besonders auch die passiven Mitglieder sind Säulen, um unseren Sport ausüben zu können. Wenn wir sie nicht hätten, wäre vieles schwieriger, wenn nicht sogar unmöglich. Des Weiteren sind es gerade die passiven Clubmitglieder, die durch ihre Zahl und Ihre Begeisterung dafür sorgen, dass sich immer mehr Menschen für das Ballonfahren interessieren.

Der neue Vorstand hat sich auf die Fahne geschrieben, den positiven Weg, den der bisherige Vorstand eingeschlagen hat, weiter voran zu gehen und die Bekanntheit und Beliebtheit unseres Clubs in unserem Umfeld weiter aufzubauen und zu fördern

Hierzu benötigen wir natürlich die Unterstützung durch alle Mitglieder unseres Vereins.

Solltet Ihr Anregungen oder Wünsche haben, so spricht doch einfach ein Vorstandsmitglied an oder kommt zu einem unserer Clubabende. Wir freuen uns immer über zahlreiches Erscheinen und über Ideen und Anregungen. Natürlich könnt Ihr auch Kritik äußern, denn nur dies erlaubt uns besser zu werden.

Herzlichst

Euer

Michael Truckenbrodt

Impressum

Herausgeber:

Ballon-Club Kinzig e.V. (BCKL)
Postfach 1133
63501 Langenselbold

Redaktion:

Der Vorstand des BCKL

Druck:

Leo Druck GmbH, Stockach

Inhalt

Seite:

Termin-Vorschau.....	2
Der neue Vorstand.....	3
BCKL-Jahreshauptversammlung.....	3
Piloten-Workshop	3
Ballontaufe rückt näher.....	3
Selbolder Weihnachtsmarkt.....	4
Weihnachtsfeier auf der Ronneburg.....	5
Silvesterfrühstück.....	6
Jugendausfahrt zur Wasserkuppe.....	7
Internationales Jugendlager Ortenberg.....	7
Alpenüberquerung 2004 (letzter Teil).....	8
2. Thüringer Wald- Weitefahrt Suhl.....	11

Termin-Vorschau

Clubabend	15.03.2006
Hallenaktion	21.04.2006
Vorstandssitzung	24.04.2006
Jahreshauptversammlung	26.04.2006
Ballontaufe D-OFNP (Götzenhain)	06.05.2006
Vorstandssitzung	10.05.2006
Hallenaktion	12.05.2006
Clubabend	17.05.2006
Vorstandssitzung	14.06.2006
Hallenaktion	16.06.2006
Clubabend	21.06.2006
Sommerfest	24.06.2006
Vorstandssitzung	12.07.2006
Hallenaktion	14.07.2006
Clubabend	19.07.2006
Int. Jugendlager (Ortenberg)	29.07.-05.08.2006

Glückwünsche

Allen Mitgliedern, die seit unserer letzten Ausgabe Geburtstag hatten, wünschen wir auch auf diesem Wege alles Gute. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen. Bis bald!

Aktuelle Mitteilungen

Der neue Vorstand

Nach dem Ausscheiden des 1. Vorsitzenden des BCKL Jürgen Preuß, des 2. Vorsitzenden Volkhard Orth und des Passivenvertreters Norbert Appel (siehe Ausgabe II-2005) ist der Vorstand des BCKL durch außerordentliche Mitgliederversammlung vom 19.10.2005 neu gebildet worden. Michael Truckenbrodt hat das Amt des 1. Vorsitzenden übernommen. Andreas Heck ist in die Funktion des 2. Vorsitzenden nachgerückt. Webmaster Steffen Kandel vertritt jetzt auch unsere Passiven. Christian Pawlowsky hat als Beisitzer den Aufgabenbereich des Technischen Leiters übernommen. In ihren Ämtern als Beisitzer wurden bestätigt: Thomas Henß als Ausbildungsleiter, Michael Storch als Jugendvertreter und Günter Dornheim als Hallenwart und Pressebeauftragter. Das sind sie:



(v.l.n.r.: Ch.Pawlowsky, M.Storch, M.Truckenbrodt, A. Heck, Th. Henß, G. Dornheim, St. Kandel)

BCKL-Jahreshauptversammlung

Der Vorstand weist schon jetzt auf die für Mittwoch, 26.04.2006, terminierte Jahreshauptversammlung des BCKL hin. Diese Versammlung hat schon deshalb besondere Bedeutung weil durch sie der gesamte Vorstand auf Grundlage der am 01.03.2006 zu ändernden Satzung neu gewählt werden muß. Dieser Termin sollte unbedingt vorgemerkt werden. Die förmliche Ladung wird rechtzeitig zugestellt werden.

Piloten-Workshop

Am Sonntag, 05.02.2006, fand in der BCKL-Halle eine Fortbildungsveranstaltung für Piloten statt, die gut besucht war. Aktive des BCKL referierten über sicherheitsrelevante Themen. Andreas Heck hielt einen Vortrag über den richtigen Funkkontakt mit der Flugsicherung. Im Mittelpunkt standen seine Erfahrungen aus mehreren Weitfahrten (Alpenüberquerung, Thüringer Wald-Weitfahrten 2005 und 2006). Bei der letzten Thüringer Wald-Weitfahrt im Ballonkorb aufgenommene Videosequenzen dienten als Beispiele für richtiges Vorgehen beim Funkkontakt mit den Flugsicherungsstellen. Heinz Lach

referierte über die aktuellen Versicherungsverträge des BCKL. Christian Pawlowsky sprach über Neuigkeiten aus dem Bereich Technik. Und Thomas Henß informierte über aktuelle Änderungen bei der Landesluftfahrtbehörde und bei der Flugwetterberatung, wobei er besonders auf die Einhaltung der Auflagen bei der Allgemeinerlaubnis zum Aufstieg bemannter Heißluftballone hinwies.



Thomas Henß (Bild: G.Dornheim)

Ballontaufe rückt näher

Der Vorstand freut sich, allen Mitgliedern und Freunden des BCKL mitteilen zu können, dass der Verein im Frühjahr 2006 einen neuen Ballon erhält. In Zusammenarbeit mit der Frankfurter Neue Presse (FNP) aus dem Druck- und Verlagshaus Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH ist dieser Ballon konzipiert worden. Die Firma Schroeder fire-balloons, Schweich, hat bereits mit der Fertigung begonnen. Wir bedanken uns auch auf diesem Wege bei der FNP für das Vertrauen in den BCKL, aber auch bei allen anderen Beteiligten. Besonderer Dank gilt unserem ehemaligen Vereinsvorsitzenden Jürgen Preuß, der das Projekt unermüdlich vorangetrieben und die Partnerschaft zwischen FNP und BCKL begründet hat. Wir wünschen dem neuen Ballon, der voraussichtlich am 06.05.2006 am Gut Neuhof in Götzenhain getauft wird „Allzeit Gut Land!“

Andreas Heck



© Ballonclub Kinzig e.V. Langenselbold
<http://www.ballonclub-kinzig.de>

Aus dem Vereinsleben

Weihnachtsmarkt 2005

(vom 27. bis 29.11.2005 im Schlosspark Langenselbold.

Oh Tannenbaum, wie bist Du schön,
wenn wir Dich hoch von oben sehn.
Doch kommst Du dem Ballone nah,
wär's manchmal schön, Du wärst nicht da.
Und deshalb die Ballöner träumen
nur ungern von den Tannenbäumen.
Der einzige Baum, dem sie vertrauen,
das ist der schöne Weihnachtsbaum;
nicht etwa, weil der Kerl vom Wald
mit Schmuck behängt im Licht erstrahlt,
sondern weil dort, wo dieser steht,
s'Ballonfahn absolut nicht geht.

Oh Weihnachtsmarkt, wie wärst Du schön,
würd' es auch ohne Arbeit gehn!
Jedoch: wer „A“ im Sommer sagt,
den trifft das „B“ am Wintertag.
Was des Vereins Vice-Präfekt
bei wohl'ger Wärme aus-ge-Heck-t,
das hat die erste Helferschicht
bei Eiseskälte voll erwischt.
Doch wer von unsern Club-Schlawinern
nicht scheut vor kalten Karabinern,
den können klamme Hüttenteile
und kalte Pfoten nicht vertreiben.

Am Donnerstag vor Advent Eins
war man in Selbold froh vereint,
um dort im Schloßpark Hand in Hand
zu basteln unsern Weihnachtsstand.
Da klapperten – man will's nicht glauben –
Störche mit langen Flügelschrauben.
Da warf, den Schrauber in der Hand,
der Dicker sich an jede Wand.
Bernd, Wolfgang, Heinz und Christian,
die packten dabei kräftig an.
Der Günter – sonst zum Dichten nütze –
der diente wenigstens als Stütze.

Es kam der Freitag und – o jeh –
viel Eis und Schnee auf der Chaussee.
Doch viele, die es heim gepackt,
marschierten auf den Weihnachtsmarkt.
Die Gulasch- und Kartoffelsuppe
verströmten Düfte aus der Bude.
Holzofenbrot von unserm Bäcker
schmeckte dazu besonders lecker.
Als „Sausi“ kam der Äpfelwein
zum Glühen in den Kessel rein,
als „Doppelbrenner“ grandios,
wenn zugefügt ihm Calvados.

Als Labsal durfte für die Kehlen
normaler Glühwein auch nicht fehlen.
Der Kinderpunsch als „Flüsterbrenner“
war bei dem kleinen Volk der Renner.
Der Jürgen und Familie Heck
kämpften die ersten Stunden weg.
Michael, Edgar, Christian
und Dicker schlossen sich dem an.
Astrid, Thomas und Reinehold

haben das Letzte rausgeholt.
Und diese allerletzte Schicht
die kannte fast kein Ende nicht.
Weil das Gesöff so herrlich billig,
war'n viele nicht zum Heimgehn willig.
So wurden schon am ersten Tag
die flüssigen Vorräte knapp,
so dass der Storch im Morgenrot
eilends zur Glühweinquelle flog.



Auch in des Samstags fahlem Licht
schob unser Völkchen Schicht um Schicht
Nach Edgar, Günter, Johanna.
waren die Hecks schon wieder da.
Gernot, Michael und Storch mit Sippe
rührten am End' herum im Dippe.

Schon früh wurde man ungewollt
von Schwierigkeiten eingeholt.
Kaum die Kartoffelsupp' war heiß,
gab deren Kessel auf den Geist.
Ein Ausweichtöpfchen für den Brei
war zwar zur Hand, doch etwas klein.
Man musste stets am Dippe stehn,
sich rührend um die Supp' bemühn.
Wenn auch der Kessel war verreckt,
die Supp' hat allen gut geschmeckt.



Der Samstag war auch nachts noch heiter.
Und sonntags ging's recht munter weiter.
Bernd, Dicker, Christoph, Christian
schritten dem Hüttenteam voran.
Dann standen Dornheims an der Suppe
mit beiden Lach's (von Jugendgruppe).

Die Astrid und die „großen“ Lach's lösten dann diese Gruppe ab. An diesem letzten Nachmittag war mancher „alte Kunde“ da, der sich am „Doppelbrenner“ wärmte und von Ballonfahrt-Freuden schwärmte. Es machte Spaß, in frohen Runden Neugierige be-aus-zu-kunften.

Am Ende ließen Storch-Heck-Walter Gesöff und Suppe nicht erkalten. Danach hätte man angenehm beschwingt können nach Hause gehn. Doch galt's die hingeschleppten Dinge nach Marktschluß wieder wegzubringen. Wer immer fleißig rüstet ab, den läßt so eine Hütte kalt. Und deshalb war'n die Planenwagen in ziemlich kurzer Zeit beladen.

Auf einem dieser Hänger stand der halb noch volle Glühweintank. An einer kleinen Bodenwelle wich dessen Deckel von der Stelle und gab mit einem großen Schwapp die Hälfte seines Inhalts ab. Es spritzte bis in alle Ecken und es gab schöne Rotweinflecken. Der Hänger an der Autobahne zog hinter sich 'ne „Riesenfahne“. Ein Glück, dass Michaels Kollegen zu diesem Zeitpunkt nicht zugegen.

Dann kam, wovon wir alle träumten: Abladen, Sichten, Putzen, Räumen. Wir haben dies trotz aller Kraft am Sonntag nicht mehr ganz geschafft, so dass sich zwei - kaum ausgeschlafen – am Montagmorgen wieder trafen zum Messerspülen, Tiegelschrubben, zum Einsortieren, Halle putzen. Nach diesem Streß beim „Sportverein“ folgte natürlich der daheim. Trotzdem war es, ganz cool gesehn, am Weihnachtsmarkt in Selbold schön.

Günter Dornheim

Weihnachtsfeier auf der Ronneburg

Für uns Ballöner, die wir unentwegt bestrebt sind, dem Himmel unserer Region möglichst nah zu sein, kann es keinen passenderen Ort für ein vorweihnachtliches Beisammensein geben als die Ronneburg! Deshalb sind der Einladung, sich am 17. Dezember 2005 auf der Burg zu versammeln, erwartungsgemäß wieder viele Mitglieder und Freunde des BCKL gefolgt. Man durfte sich auf einen stimmungsvollen Abend freuen. Das Programm war allerdings von unserem Freund Petrus um eine Schikane erweitert worden. Denn der ließ es am Nachmittag kräftig schneien und die weiße Pracht dann antauen, um den Weg zur Ronneburg möglichst schwierig zu gestalten. Natürlich verlor er gegen eine wildentschlossene Schar geländeerprobter Ballöner, deren Nerven sich beim Anblick des stimmungsvollen mittelalterlichen Weihnachtsmarktes sehr rasch beruhigten.

Der von Werner Zinkhan und Team wie immer sehr schön dekorierte Festsaal vermittelte sofort wieder das Gefühl, auf dieser Burg heimisch zu sein. Ein Gläschen Sekt zur Begrüßung tat ein Übriges. Und die Freude, alte, junge und junggebliebene Freunde wiederzusehen, war überall spürbar.



Michael Truckenbrodt stellte sich bei der Begrüßung humorvoll als der „Neue“ (1. Vorsitzende des BCKL) vor und hieß besonders die Präsidentin des Deutschen Freiballon- Sportverbandes (DFSV) Marita Krafczyk und deren Ehemann Peter sowie den Ballonreferenten des Hessischen Luftsportbundes (HLB) Werner Hoffarth willkommen. Er würdigte sodann die langjährige, überaus erfolgreiche Tätigkeit seines Vorgängers, Jürgen Preuß, dessen letzte Amtshandlung die Beschaffung einer neuen Ballonhülle für den BCKL war. Er verlieh ihm die Goldene Ehrennadel des Vereins.



Volkhard Orth, jahrzehntelang in verschiedenen Positionen im Vorstand des Vereins, zuletzt als 2. Vorsitzender tätig, wurde diese Ehrung ebenfalls zuteil. Es gab auch Präsente und Blumen für die tatkräftigen Ehefrauen Gerti Preuß und Gitti Orth.



Marita Krafczyk zeichnete ein beeindruckendes Bild der Tätigkeit von Jürgen Preuß für den DFSV. Sie hob sein stets rasches, zuverlässiges Handeln hervor, kündigte die offizielle Würdigung seines Wirkens bei der Jahreshauptversammlung des DFSV im März an und übergab Buchpräsente. Durch Überreichen eines repräsentativen Motivtellers schloß sich Werner Hoffarth für den HLB dieser Ehrung an.



Die am 1. Dezember 2005 erworbene Pilotenlizenz durch Astrid Carl erfuhr ebenfalls gebührende Anerkennung. Ausbildungsleiter Thomas Henß überreichte der Jungpilotin die Pilotennadel des Vereins.

Mit einiger Verspätung wurde der Kampf ums reichhaltige Buffett eröffnet, das auch diesmal wieder zur Ehre von Werner Zinkhan gereichte und den „gemütlichen Teil“ des Abends einläutete.



Man erwartete dann traditionsgemäß die „Rede des jüngsten Piloten“ und wurde durch Astrid Carls witzigen Vortrag in Versform nicht enttäuscht.



Eine musikalische Überraschung war das junge Bläserquartett „Da Capo“, das ansprechende Musikstücke für Klarinetten und Saxophon darbot und

großen Beifall erhielt. Später sorgten noch die mittelalterlich gekleideten Moritatensänger der Ronneburg für Stimmung.



Dem von unseren „guten Geistern“ Gerti Preuß, Alexandra Walther und Inka Heck kredenzten Verdauungsschapses war es wohl zu verdanken, daß einige Ballöner meinten, den zu später Stunde Geschenke verteilenden Weihnachtsmann schon mehrfach „in Wolfgang“ gesehen zu haben. Wie dem auch sei: Es war wieder einmal schön da droben auf „unserer“ Burg – trotz Schlitterpartie nach Hause bei minus 7 Grad Celsius.

Günter Dornheim

Silvesterfrühstück

Man kann es schon als Tradition bezeichnen, das „Silvesterfrühstück“ des BCKL, das auch am 31.12.2005 wieder zahlreiche Ballöner mit ihren Familien und Partnern in die Vereinshalle zog. Jeder brachte – nach grober Abstimmung – etwas Ess- oder Trinkbares mit. Und dann saß man bunt gemischt zusammen, erzählte vom vergangenen Jahr, machte Pläne fürs Neue und vertilgte dabei das reichhaltige Buffet. Aber - hätte das Wetter eine Ballonfahrt zugelassen, dann wären wie von Zauberhand viele Overalls aus den Kofferräumen aufgetaucht, im Nu hätten sich Ballonteamer formiert, und man wäre „mit Kind und (Ballon-) Kugel“ ausgerückt. So sind sie halt, die Ballöner: fröhlich, aktiv, flexibel. Und so soll es bleiben!



Günter Dornheim

Jugendgruppe

Vorweihnachtliche Ausfahrt

Am Samstag den 10.12.2005 um 8.00 Uhr ging's los zum Rodeln auf der Wasserkuppe (Rhön). Leider hatten sich nur 9 BCKL-Jugendliche angemeldet - und drei von ihnen waren dann auch noch krank an dem Morgen, so dass sie absagen mussten. So machten sich Svenja und Björn Lach, Nils Orth, Christoph Storch, Bianca und Christopher Heck auf die einstündige Fahrt. Als Aufpasser hatten sich Günter Dornheim und natürlich unser Jugendwart Michael Storch bereit erklärt. Gleichzeitig haben sie an dem Tag auch noch ihre Autos zu Verfügung gestellt - dafür "Vielen Dank"!



Als wir ankamen, lag tatsächlich 10 cm Schnee und wir hatten viel Spaß beim Schlitten fahren. Wir hatten zwei unterschiedliche Abfahrten zur Auswahl. Die eine Abfahrt war zwar kurvig, aber durch Matsch nicht so gut zu fahren. Deshalb haben wir uns für die andere Abfahrt entschieden. Diese war auch viel steiler und hatte ein paar kleine Sprungschanzen. Da war von vornherein klar, dass es zu ungewollten "Zwischenfällen" kam, die aber alle ohne bleibende Schäden ausgingen. Nach zwei Stunden waren wir dann hungrig und durstig. Zum Glück gibt es auf der Wasserkuppe ein Restaurant, das geöffnet hatte. Da gab es dann für jeden eine heiße Schokolade oder eine Cola.



Eigentlich wollten wir ja ins Segelfluggmuseum, aber das hatte leider wegen Renovierung geschlossen. So haben wir uns noch ein wenig im Rodeln geübt und sind dann zu den Autos zurück. Michael hatte bereits am Morgen einen Imbiss für uns alle organisiert - das war wirklich eine gute Idee, denn wir mussten feststellen, dass frische Luft einen riesigen Hunger macht. Es gab belegte Brötchen und Scho-

komilch. Dann ging es weiter zum Feuerwehrmuseum nach Fulda. Im Auto haben wir uns aufwärmen können, und nach 45 Minuten waren wir schon da. Im Feuerwehr Museum war es sehr interessant. Neben einem abgebrannten Computer konnten wir alte und neue Feuerwehrfahrzeuge und Feuerwehrmänner in ihren Uniformen anschauen. Auch konnten wir mit einer Handpumpe Wasser fördern, um einen Eindruck zu bekommen, wie in früherer Zeit die Brandbekämpfung war.



Vor dem Museum haben wir noch ein paar Erinnerungsbilder gemacht. Dann ging es wieder nach Langenselbold in unsere Halle. Dort angekommen haben wir uns noch auf DVD den Trickfilm "Die Monster AG" aus einer Auswahl von Filmen angesehen und dabei Pizza gegessen, die wir uns bestellen durften. Um 18:00 Uhr ging dann dieser schöne Tag zu Ende. Wir wurden von meinem Vater abgeholt. Dann haben wir Nils nach Hause gefahren und sind fast auf dem Nachhauseweg eingeschlafen.

Uns hat es sehr gut gefallen. Vielen Dank an Michael, der diesen Tag so toll für uns organisiert hat. Wir freuen uns schon auf's nächste Mal.

Geschrieben von Bianca und Christopher Heck

10. Internationales Jugendlager

Wie viele von Euch sicherlich schon in unserem BCKL-Kalender gesehen und vielleicht auch im Ballon-Sport-Magazin Januar/Februar 2006 gelesen haben, findet vom 29.07. bis 06.08.2006 das 10. Internationale Jugendlager der Ballonsportjugend statt. Unser Verein wird diese Veranstaltung tatkräftig unterstützen. Ort der Veranstaltung ist Ortenberg-Lissberg. Anmeldeformulare sind den in Betracht kommenden Mitgliedern unserer Jugendgruppe bereits zugesandt worden. Der BCKL übernimmt die Hälfte der Anmeldegebühr der Mitglieder unserer Jugendgruppe. Näheres über den Veranstaltungsablauf werde ich Euch mitteilen, sobald die Planung steht.

Für 2006 ist auch die Anschaffung eines zweiten Modellballons geplant. Wenn ihr Designvorschläge habt, her damit! Auch Themen für unser nächstes Jugendtreffen und auch sonstige Anregungen und Wünsche könnt ihr mir jederzeit mitteilen.

Michael Storch

Ballonveranstaltungen

Alpenüberquerung 2004

(„wenn Träume in Erfüllung gehen“, letzter Teil)

3. Kapitel

Padua Information ist sehr freundlich, nur das Englisch verstehe ich kaum. Gut, dass Matthias seine Erfahrungen im englischsprachigen Funkverkehr schon gemacht hat und hier voll auf seine Kosten kommt!

Die Adamello-Bergkette liegt jetzt schon hinter uns. Wir erkennen zu unserer Erleichterung kleinere Wolkenlücken, die uns den Blick auf die Erde freigeben und uns zeigen, dass weder geschlossene, aufliegende Bewölkung noch Nebel vorherrschen. Aus Funksprüchen der vor uns fahrenden Ballonpiloten lässt sich heraushören, dass der Gardasee nur fünf bis sieben Achtel Bewölkung hat. Das lässt uns hoffen! Mit dem Wissen, dass wir ab jetzt keine Dreitausender mehr überfahren müssen, bitten wir Padua Information um Freigabe, auf FL 130 (3900 m) sinken zu dürfen. Umgehend erhalten wir die Genehmigung. Wie gut, einen englischsprechenden Flugfunker dabei zu haben, der mit dem notwendigen italienischen Dialekt sprechen kann....!

Die neue Reishöhe bringt eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 90 Km/h und einen direkten Südkurs mit sich. Nach wie vor visieren wir den Gardasee an. Es ist ab jetzt unmöglich, ihn bei dieser Richtung nicht zu überfahren. Punkt 15:00 Uhr erreichen wir sein westliches Ufer bei Toscolano. Wir bekommen von Padua Information sofort die Freigabe, auf 2400 Meter zu sinken, um unter die Wolkenbasis zu gelangen. Die Bewölkung ist weiter aufgerissen. Die Sorge, in Wolken einfahren zu müssen, können wir "über Bord werfen". Wir teilen die Freigabe von Padua Information unserem treuen "Begleiter" Wolfgang mit dessen Co-Pilotin Gabi und dem D-OBHS mit und beginnen mit dem Abstieg. Ich wechsele den mittlerweile fünften Gasbehälter. Jetzt habe ich wieder auf jedem Brennersystem einen aufgestickten Gasbehälter angeschlossen. Wer weiss, welche Windscherungen noch kommen. Da ist es besser, mit vollem Druck auf den Behältern gerüstet zu sein!

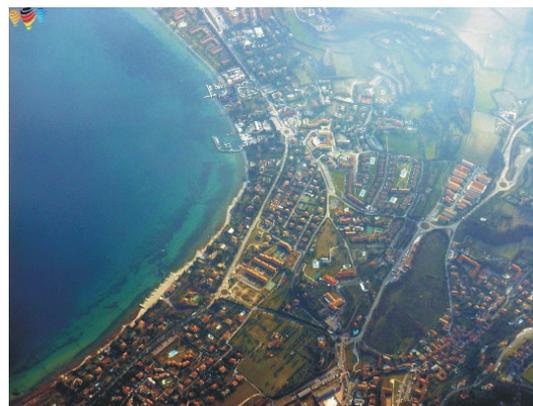
Wir befinden uns mitten über dem Gardasee im Sinken bei 2,5 - 3,0 m/s. Die östlich an der Landspitze gelegene Stadt Garda vor Augen, bekommen wir die Freigabe, weiter bis 1500 Meter in den Luftraum D der CTR GARDA 2 zu sinken. Erstaunlicherweise behaupten unsere beiden Begleiter, daß sie mit ihrem Ballon genau über der Ortschaft Garda seien! Wir sehen diese aber ca. 5 km hinter uns? Irgendwie haben wir das Gefühl, dass es sich hierbei um erste Anzeichen von Sauerstoffmangel handeln könnte.

Es dauert Ewigkeiten, bis wir auf 1500 m gesunken sind. Ich habe meine Sauerstoffmaske abgelegt und atme wieder Frischluft pur. Die Geschwindigkeit geht immer weiter zurück. Ganz gleichmäßig, ohne Windscherungen. Prima! Leider ist von der Sonne jetzt nicht mehr viel zu sehen. Die Wolkenlücken sind zu klein, um einen gut ausgeleuchteten Gardasee vorfinden zu können. Schön zu erkennen ist aber, wo sich an den teilweise bis zum Ufer heran-

reichenden Bergen die Schneegrenze befindet. Wie mit dem Lineal gezogen sind überall nur weiße Kappen auf den Berggipfeln zu sehen. Weiter unten ist alles braun oder grün. Der Wind dreht immer mehr in Richtung Südost bis Ost.



Am Stadtrand von Garda befindet sich am See ein großes Industriegebäude mit einem sehr hohen Schornstein. Da erkennen wir, dass der Wind am Boden in Richtung Nordwest weht, also geradewegs woher wir gekommen sind! Und das mit einer vermutlichen Geschwindigkeit von unter 10 km/h! Unser Gasvorrat hält uns noch alle Möglichkeiten offen. Ich bin für einen Wiederaufstieg, um mit der flotten Windströmung einen weiteren Vorstoß in Richtung Venedig zu machen und dann hinter Verona zwecks Landeplatzsuche erneut abzustiegen. Matthias denkt genauso und fragt, nachdem uns Padua Information an Garda APP weitergegeben hat, um 15:32 Uhr bei Frequenz 124,450 an, ob wir wieder auf 2400 Meter steigen dürften. Matthias erklärt Garda APP unsere Beweggründe und bekommt sofort die gewünschte Freigabe. Während Matthias den Kameraden im zweiten Ballon unsere gewonnenen Erkenntnisse mitteilt, wechsele ich den sechsten leer gefahrenen Gasbehälter und schließe erneut einen gestickten Behälter an.



In 2400 m angekommen sehen wir Wolfgang wieder, der sich die ganze Zeit über den Wolken befunden hatte. Er hat uns mittlerweile fast eingeholt, und wir bekommen wieder die erwartete Windrichtung nach Südost mit einer gleichmäßigen Windstärke von 40 km/h. In Fahrtrichtung sind noch größere Wolkenlöcher mit einem Bedeckungsgrad von vier Achtel zu erkennen. Schön! Es ist jetzt 15:43 Uhr, und wir befinden uns erstmals am östlichen

Ufer des Gardasees, und zwar oberhalb des inneren Bereichs von Luftraum D, also über 4000 ft (1200 m). Wir erkennen bereits die Start- und Landebahn des Flughafens von Verona, Villafranca genannt. Uns ist bewusst, das wir in die Anfluglinie der Verkehrsflugzeuge geraten, wenn wir auf dieser Höhe bleiben und die Richtung konstant bleibt. Ich checke unseren Gasvorrat und Matthias errechnet die benötigte Zeit, um direkt über den Flughafen zu fahren und dahinter zu landen. Beide Checks sind positiv und wir geben unsere Entscheidung an Wolfgang weiter. Wolfgang kann sich auf Grund seiner Gasvorräte nicht für unsere Pläne "erwärmen" und möchte schnellstmöglich einen Landeplatz ansteuern. Wir erkennen, dass Wolfgang jetzt nicht so gerne alleingelassen werden möchte und entscheidet uns deshalb, weiterhin "gemeinsame Sache" zu machen.

Um 15:56 Uhr befinden wir uns über der stark befahrenen Autostrada Nr.4, die von Venedig über Padua, Vicenza, Verona, Brescia und Bergamo nach Mailand führt. Matthias erbittet eine Freigabe, auf 3000 ft (900 m) sinken zu dürfen. Auch hier, in unmittelbarer Nähe zum Flughafen mit an- und abfliegendem Verkehr, treffen wir auf einen sehr ruhigen, freundlichen und verständnisvollen Controller. Nach dessen in Englisch formulierten Freigabe hören wir im Funk klangvolle italienische Worte wie "Montgolfieri" und "Attentione!". Matthias und ich grinsen uns an - das hört sich wirklich toll an, auch wenn man sonst nichts versteht, aber genau weiß, daß gerade über einen gesprochen wird! Auch wenn wir nicht wissen, was er auf Italienisch dem Rest der Welt mitgeteilt hat, so haben wir doch das Gefühl, dass wir unter seinem „persönlichen Schutz“ stehen und er ein Herz für uns hat.

Mit 3 m/s sinken wir auf die freigegebene Höhe, und der erwartete Wind aus Süd / Südost setzt sich mit einer erwarteten Geschwindigkeit von 8 – 10 km/h durch. Bevor wir von Garda APP die Freigabe zum Sinken auf 1500 ft (450 meter) bekommen, müssen von Garda einige Anflüge koordiniert werden, damit uns keiner "über den Haufen" fliegt. Nach ein paar Minuten bekommen wir die Erlaubnis, weiter zu sinken. Der Controller ist bestimmt froh, dass er uns die erbetene Bodenwindrichtung und -stärke in eine für Villafranca günstige Richtung bekannt geben kann: Mit Wind aus 180 Grad mit 3 Knoten entfernen wir uns wieder vom Flughafen! Nach der Freigabe zum Verlassen der Frequenz sind wir wieder auf uns allein gestellt. Wir teilen dies auch Wolfgang und Gabi mit. Mit erleichtert klingender Stimme hören wir von Wolfgang, dass er gleich landen werde.

Wir überfahren jetzt in 250 meter die Autostrada Nr. 4 erneut, diesmal in Richtung Norden. Dahinter verläuft parallel eine Eisenbahnlinie. Wir können beobachten, wie Wolfgang den Ballon in ca. 4 Kilometer Entfernung gleich beim ersten Versuch gekonnt stehend landet und sind froh, dass er schon mal heil runtergekommen ist. Weil aber die am Vortag nach Italien gefahrenen Ballonpiloten davon sprachen, dass die braunen Ackerflächen eine Trockenheit vortäuschten, die sie nicht besäßen, und von schlimmen Verunreinigungen des Verfolgerfahrzeugs redeten, beginnen wir nach einem vernünftigeren Landeplatz zu suchen, da ich weder den Ballon noch das bis dahin (innen) recht saubere Auto unseres lieben Vereinsmitgliedes Reinhold

mehr als unbedingt notwendig in Mitleidenschaft ziehen will.

Die Landeflächen erscheinen mir recht klein. Müssen die Italiener denn überall Wein anbauen und ihre Stromleitungen so kreuz und quer verlegen, als gäbe es keine Ballonfahrer auf der Welt?



Zwischen dem Gewirr von Drähten, abgeschnittenen Weinstöcken und einzelnen Bauernhöfen erkennen wir voraus einen tiefbraunen Acker und rechts anschließend ein Wiesenstück. Gut, dass es auch noch ein wenig Rinderzucht in diesem Teil des Landes gibt. Es soll ja Leute geben, die ab und zu auch einen Schluck Milch trinken und zu den Nudeln ein Stück Fleisch essen wollen! Ich versuche, gleich auf dem Wiesenstück zu landen, denn der Acker sieht schon von weitem sehr "saftig" aus! Aber es will mir nicht gelingen. Der bodennahe Wind versetzt den Ballon leicht nach links, und ich muss um 16:15 Uhr bei schwachem Wind in zirka 8 m Entfernung zur rettenden trockenen Wiese auf dem Acker landen. Matthias verlässt den Korb, als ich mir sicher bin, dass ich nicht wieder aufsteige, wenn sich der Gewichtsverlust durch Matthias auf den Ballon auswirkt. Wegen des schwachen Windes und des guten Profils von Matthias' -35 Grad Stiefeln gelingt es uns, den Ballon auf das rettende trockene Wiesenstück zu manövrieren. Ganz nebenbei retten wir auch noch der Transponder-Antenne das Leben, denn wir haben vergessen sie vor der Landung wieder hereinziehen. Ich entleere die Gasschläuche der beiden Brenner, und Matthias zieht, nachdem ich die heiße Luft oben herausgelassen habe, den Ballon um.

Nach und nach füllt sich der Landeplatz mit Leben. Aus der Luft hat es so ausgesehen, als würden hier nur wenige Menschen leben. Umso mehr verwundert es mich, dass wir innerhalb von 10 Minuten von mindestens 20 in heller Aufregung befindlichen freundlichen Italienern aller Altersgruppen umringt sind. Mitten auf der Wiese versucht sich Matthias in Konversation in romanischer Sprache - mit bescheidenem Erfolg. Nach großem Hallo, wie es bei den Italienern üblich ist und weswegen ich sie so liebe, beginnen wir uns auf der Karte mit der "Klein-Navigation" zu beschäftigen. Viel Worte werden gewechselt, viele Punkte auf der mitgeführten Luftfahrerkarte mit italienischen Namen benannt. Aber so richtig sicher sind wir eigentlich nicht, was den Namen der nächstgelegenen Ortschaft betrifft. Aus eigener Luftbeobachtung wissen wir, daß wir südlich der Staatsstrasse 11 und westlich der Autostrada

Nr. A 22 zwischen der Autobahnausfahrt Verona Nord und Castelnuovo gelandet sind. Das soll unseren Verfolgern fürs Erste reichen, um uns zu finden. Ich telefoniere mit Astrid und muss erfahren, dass die Verfolger zwar bereits auf italienischem Boden, jedoch erst eine halbe Stunde hinter dem Brenner sind. Das bedeutet: Wir haben noch drei bis vier Stunden Zeit, unseren Ballon zu verpacken. Als nächstes gebe ich per SMS die Landmeldung an die "Daheimgebliebenen" durch und unterrichte, während Matthias Italienisch für mehr oder weniger Fortgeschrittene betreibt, die Startleitung in Sonthofen in astreinem Hessisch von unserer erfolgreichen Ballonfahrt. So vermeiden wir, daß sich der Rettungsdienst auf die Suche nach uns begibt!

Mittlerweile erreicht der Auflauf "Volksfestcharakter". Die Menschen kommen mit Moped, Auto, Fahrrad und zu Fuß zu unserer Landwiese. Ganze Familien haben sich auf den Weg zu uns gemacht, stauen und diskutieren mit uns und ihren Nachbarn in feinstem Italienisch. Matthias und ich sind uns über den Namen des nächstgelegenen Ortes immer noch nicht klar. Da spricht uns eine junge Frau an, die sich mit ihrem Mann und ihren beiden kleinen Söhnen zu uns durchgekämpft hat. Sie fragt uns, ob sie helfen könne?! Irgendwie seltsam - wir verstehen ja alles, was sie sagt! Hey, sie spricht deutsch! Das ist ja eine schöne Überraschung. In der Schule hatte sie Deutschunterricht. Jetzt klappt es endlich mit der Verständigung. Der nächste Ort heißt Bocca di Sona! Und unsere nette Italienerin genießt allseits die ihr als gute Dolmetscherin gebührende Anerkennung.

Es ist jetzt kurz vor 17:00 Uhr. Die Sonne verschwindet langsam hinter den Bergen, und sogleich beginnt die Temperatur von derzeit + 10 Grad zu sinken. Mit Verschwinden des Tageslichts verabschieden sich auch die vielen interessierten Menschen mit freundlichen Worten von uns. Auch unsere deutschsprechende Italienerin verlässt uns mit ihrer Familie, nicht ohne uns noch einige wohlgemeinte Tipps zum abendlichen Ristorante-Besuch zu geben. Jetzt wird es Zeit, den Ballon so zu verpacken, dass nachher im Dunkeln alles zusammen ist und nichts liegen bleibt. Wir machen auch im dämmerigen Licht noch ein paar letzte Bilder.



Gerade wollen wir, auf zwei leeren Gasbehältern sitzend, nach dem Frühstück als letzter Mahlzeit endlich unseren mitgebrachten Tee trinken und dazu etwas essen, als wir Stimmen hören. Sehen

können wir bei diesen Lichtverhältnissen niemanden, aber die Stimmen sind recht nah! Wer weiß denn, dass wir uns hier mitten im Feld aufhalten? Bevor wir uns Gedanken machen können, ob Vorsicht geboten ist, werden wir total überrascht: Unsere deutschsprechende Italienerin ist mit ihrem Mann zurück gekommen. Der Mann hat eine Thermoskanne mit heißer Schokolade und Plastikbecher in Händen, sie einen Kuchen, der, wie sie sagt, für die Region typisch sei. Wir sind sehr gerührt über diese so ungemein gastfreundschaftliche Geste und machen uns sofort über die köstlichen Leckereien her. Nach angenehmer Unterhaltung gibt es noch ein paar gemeinsame Bilder, die wir ihnen zu schicken versprechen. Danach verabschieden wir uns mit Dank für die tolle Überraschung.



Wir marschieren dann 45 Minuten zu einer Taverne an der Staatsstraße 11, wo wir von unseren Verfolgern um 19:15 Uhr ohne Probleme aufgelesen werden. Nach gebührender Wiedersehensfeier mit kleinem Umtrunk verpacken wir am Landeplatz alles für den langen Heimweg. Und um 21:30 Uhr geht es wieder in Richtung Österreich-Deutschland.

Unsere drei Verfolger haben uns wohlbehütet „nach Hause“ (Sonthofen) gebracht, wo wir morgens um 04:00 Uhr angekommen sind.

Damit mir dieses schöne Erlebnis mit seinen vielen Details immer in Erinnerung bleibt, habe ich diesen Bericht geschrieben. Vielleicht habe ich Glück und kann ein weiteres Mal die Alpen überqueren. Ob das aber jemals wieder so eindrucksvoll sein wird, wage ich zu bezweifeln, dafür war alles zu perfekt.

Ich möchte all denen danken, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, meinen Traum in Erfüllung gehen zu lassen. Dies sind besonders unsere drei Mannschaftsmitglieder Astrid Carl, deren Bruder Sven Carl und natürlich Dieter Forst, der kurzfristig für ein verhindertes Mannschaftsmitglied einsprang. Spezieller Dank auch an meinen Co-Piloten Matthias. Es war beruhigend, ihn um mich zu wissen. Ohne seinen Erfahrungsschatz hätte ich diese Ballonfahrt nicht durchgeführt! Dank auch an meinen Verein, den Ballon-Club Kinzig eV Langenselbold (BCKL) und dessen Vorstand für das in uns gesetzte Vertrauen, alles und jeden wieder unbeschadet nach Langenselbold zurück zu bringen.

Andreas Heck

(Bilder: A. Heck, M. Borgmeier, Mike Cramer)

2. Thüringer Wald-Weitfahrt in Suhl

Zum zweiten Mal hat es der Thüringer Ballonclub trotz schwieriger Rahmenbedingungen mit dem Team um Harold Gaudlitz geschafft, die Thüringer Wald Weitfahrt wieder auszurichten. 10 Teams aus 9 Bundesländern waren dem Ruf gefolgt und reisten Mitte Januar in den tief verschneiten Thüringer Wald nach Suhl, mit dem Ziel, Weitfahrten mit Heißluftballonen durchzuführen. Im letzten Winter war dieser wohl in Europa einmalige Wettbewerb für Heißluftballone, der gleichzeitig als Qualifikationswettbewerb (QLW) für die deutsche Rangliste im Ballonsport ausgeschrieben war, zum ersten Mal mit viel Erfolg durchgeführt worden.

Was gehört heute dazu, eine solche Veranstaltung zu organisieren?

Zunächst ein engagiertes Organisationsteam. Mit dem Meteorologen Jens Oehmichen (Bild rechts), dem „Dreigestirn“ Sigrid Ibes, Angelika Henkelmann und Werner Trippler in der Wettbewerbsleitung (Bild links), dem Sicherheitsbeauftragten und FSI Jens Eisenreich sowie dem Pressechef Jens Kolb hatte Harold Gaudlitz eine starke Mannschaft aufgebildet. Hinzu kamen die zahlreichen unermüdlichen Helfer des Ballonclubs, bei denen die Teilnehmer immer Unterstützung fanden. Nicht unerwähnt sollen auch die Sponsoren bleiben, die die Kosten für ein solches „event“ auf ein erträgliches Maß reduzieren und so das Zustandekommen erst ermöglicht haben!



Worum geht es bei dieser Veranstaltung?

Neben dem parallel ausgeschriebenem QLW galt es in der Gesamtwertung mit drei Fahrten eine möglichst hohe Kilometerzahl einzufahren. Darüber hinaus wurde wie schon im letzten Jahr eine separate Wertung für die absolut weiteste Fahrt ausgeschrieben.

Was muss man beachten, wenn man an einem solchen Wettbewerb teilnehmen will?

Bei der Vorplanung für diesen Wettbewerb konnten wir auf den Erfahrungen des Vorjahres aufbauen. Die Arbeitsteilung Navigation, Fahrtplanung und Funk auf der einen Seite und das Steuern des Ballons auf der anderen erfordert u.E. ein sehr gut funktionierendes Team von zwei Piloten. Das genaue Einhalten einer zugewiesenen Höhe ohne größere Abweichungen und aktuelles Training in den englischen Funksprechverfahren sind die Basis für den Erhalt von notwendigen Freigaben. Darüber hinaus ist natürlich eine gute Ausrüstung die Grundlage für sichere, stressfreie Fahrten. Neben der auch sonst geforderten Standardausrüstung hatten

wir daher an Bord: 2 GPS Geräte und zwei Funkgeräte, 2 Transponder (einer als Reserve), 1 umgebaute Autobatterie als zusätzlicher Energielieferant, 2 Sauerstoffanlagen mit elektronischer Steuerung, aktuelles Kartenmaterial von Deutschland und den umgebenden Ländern, warmer Tee, Suppe, einige Müsliriegel, Obst sowie Kleidung für einen längeren Aufenthalt bei Temperaturen um -25° Grad.

Unser Vereinsballon hat eine 3400m^3 Hülle, so dass wir nach den Erfahrungen vom letzten Jahr mit einer Propangasmenge von etwa 230 kg und unserer etwas „ungünstigen“ Beladesituation (bis zum nächsten Mal wollen wir beide versuchen 10 kg abzunehmen) bei entsprechend niedrigen Temperaturen und Fahrhöhen bis 5000 m etwa 6 Stunden in der Luft bleiben können.

Und was haben wir erlebt?

Gut gerüstet und hoch motiviert reisten wir aus Hessen in Suhl an. Gleich im Eröffnungsbriefing



machte uns der Meteorologe Jens klar, dass wir schon am Folgetag mit einer ersten Weitfahrt bis an die Nordsee rechnen konnten. Nach Ballonglühen und Abendessen ging es deshalb früh ins Bett.



1. Wettbewerbstag

Am Sonntag, 15.01.06., war es dann zum ersten Mal so weit. Im frühen Briefing wurden relativ ruhige Bodenwinde zum Startzeitpunkt prognostiziert, der Höhenwind in FL 140 sollte bis zu 40 Knoten betragen, und im möglichen Zielgebiet zwischen Hamburg und Meppen würden wir abends auf Bodenwinde um 10 -15 Knoten treffen. Somit rüsteten die meisten Teams ihre Ballone am Flugplatz Suhl-Goldlauter auf und erlebten in schneebedeckter Landschaft einen eindrucksvollen, am Boden sehr ruhigen Start.



Als drittes Team in der Luft galt es aber dann doch, sich schon in der ersten Steigphase gut zu konzentrieren, da wir in etwa 800 m in eine Windscherung einfuhren. Jetzt nahm auch die Geschwindigkeit wie erwartet stark zu. Doch die durch GPS-Geräte und Logger angezeigten 50 Km/h waren uns eigentlich noch zu wenig. Die Freigabe für die Einfahrt in den Luftraum C und das Steigen auf FL 150 waren über Berlin Radar schnell eingeholt. Querab Eisenach in FL 150 angekommen realisierten wir dann aber, dass der Wind unterhalb FL 100 doch stärker war, und nach Erhalt der Sinkflug-Freigabe ging es wieder auf Höhen um FL 85.



Mit knapp 60 Km/h passierten wir Kassel um die Mittagszeit. Auf dem Weg nach Paderborn stellten wir fest, dass ein seitliches Passieren des EDR Sennelager nicht möglich war (GND - FL 100). Da die darüber liegende TRA nicht aktiv war, wurde frühzeitig von uns bei den Radarlotsen das dann notwendige Steigen in den Luftraum C koordiniert. Die für das Überfahren des Beschränkungsgebietes notwendige halbe Stunde kostete uns dann aber leider einige Km Strecke, da in dieser Höhe (FL 110) die Geschwindigkeit auf etwa 44 km/h zurück ging.



Nach Erreichen der Autobahn querab Augustdorf ließen wir uns wieder das Sinken auf FL 95 genehmigen, und dort ging es dann auch mit 58 km/h wieder gut voran. Bisher hatten wir rechts von uns immer zwei Ballone sehen können, aber nun orientierten wir uns an dem links etwas voraus fahrenden gelben Ballon von Eimers / Zenge. Über FIS-Frequenz und Kontakt mit den Landeplätzen Osna-brück-Atterheide und Nordhorn holten wir uns schon zu diesem Zeitpunkt Bodenwindinformationen ein. Wir konnten so erfahren, dass die in nächster Zeit anstehende Landung ohne größere Probleme zu bewältigen sein würde. Mit Anbruch der letzten Gasflasche begannen wir den Abstieg zu planen. Querab Meppen gaben wir die Höhe auf, bedankten uns bei FIS für die geleistete Koordinierungsarbeit und bereiteten die Landung vor. Auch Willi Eimers und sein Co hatten gerade begonnen abzustiegen. Wir konnten sie in der Landeanfahrt beobachten und fuhren mit kurzem, aufmunterndem Funkspruch an ihrem Landeort vorbei.

Bei unserer glatten Landung - auf einem Acker nördlich Zeven mit etwa 16 km/h Bodenwind - half das Schnellentleerungssystem, mit nur kurzer Rutschstrecke zum Stehen zu kommen.



Das GPS zeigte eine Strecke von 317 Kilometern zum Startort. Die herbei eilenden Bewohner des Ortes waren etwas verwundert, als wir ihnen unseren Startort mitteilten.

Beim Durchgeben der Landemeldung mussten wir dann leider erfahren, dass ein Team bei der Landung im Raum Bad Pyrmont ihren Ballon aufgrund des starken Bodenwindes beschädigt hatte. Noch auf der Rückfahrt nahmen wir mit dem Meteorologen Kontakt auf, und aufgrund der positiven Aussichten für den Folgetag wurde der Besitzer der Gastankstelle von uns auf ein spätes Auftankmanöver eingestellt. Nach dem Betanken der Flaschen am Hotel angekommen, konnten wir der vorläufigen Wertung entnehmen, dass nur zwei Teams die 300-Kilometer-Marke überfahren hatten. Zufrieden und sehr müde ging es ins Bett.

Anmerkung des Verfolgerteams zur 1. Fahrt:

Während bei der 1. Thüringer Wald-Weitfahrt im Vorjahr relativ hohe Temperaturen herrschten und demzufolge auch in höheren Lagen nur wenig Schnee lag, mußte unser Ballon diesmal von einer nur eng geräumten Fahrspur aus im 30 cm hohen Schnee aufgerüstet werden. Das Anfassen von Metallteilen bei Minus 11 Grad Celsius war nicht sehr angenehm. Insgesamt war aber eine aus den Erfahrungen des Vorjahres gewonnene Team-Routine deutlich spürbar.



Heitere Momente gab es auch, als z.B. der vom Sausi in die Hülle geblasene Pulverschnee beim Aufstellen als geballte Ladung auf die Helfer niederging. Die Verfolger, Sven Carl und Günter Dornheim, rechneten auch diesmal wieder mit dem höhenbedingten Abreißen jeder Funk- und Handy-Verbindung mit den Piloten. Sie behielten Recht und folgten einer nach deren letzter Richtungsangabe in die Karte eingezeichneten „roten Linie“ Richtung Nord-West. Bis Kassel ging's auf Landstraßen, dann auf A44 und A33 bis Kreuz Bielefeld, danach wieder auf Landstraßen Richtung Halle(Westf.). Mag es am Glück des Tüchtigen oder an der Nähe der Stadt Steinhagen gelegen haben; jedenfalls mutet es wie Ballönerlatein an, dass die Verfolger „ihren“ Ballon ausgerechnet bei einer eiligen „Zwangspause“ am Straßenrand exakt über sich erblickten und dann auch dauerhaft Funkkontakt herstellen konnten. So war ein zeitnahes Eintreffen am Landeort gewährleistet, was der zügigen Rückfahrt ungemein dienlich war.

2. Wettbewerbstag

Der Montag brachte dann eine sehr ähnliche Gesamtwetterlage. Wieder wurde am Flugplatz in Suhl gestartet, wieder ging es Richtung Nord-West. Mit Geschwindigkeiten um 50-60 km/h passierten die Ballone den Hohen Meißner, weiter Richtung Göttingen, und dann in FL 140 auf den Ith zu.



Wie schon während der ersten Fahrt steckten die verantwortlichen Radarlotsen die kleineren Transponder- und Batterieprobleme einiger Ballon-teams locker weg, und wir erhielten eigentlich alle Freigaben, die wir erbateten. Die mitfühlenden Fragen der Lotsen zu den Außentemperaturen in unserer Höhe erzeugten doch immer wieder gute Stimmung im Korb. Vor allem wollte uns ja keiner glauben, wie gut wir uns in Höhen um 4200 m bei Minustemperaturen von etwa 25° Grad wirklich fühlten. Die Anfluggrundlinie von Hannover kreuzten wir auf der Westseite, das Steinhuder Meer links liegen lassend. Zwischen Bremen und Hamburg angekommen, musste dann am späten Nachmittag die Landung eingeleitet werden. Im leichten Dunst konnte man die Elbe schon erkennen. Schade, dass der Gasvorrat schon am Ende war – wir wären gerne noch bis an die Nordsee gefahren! Erst bodennah nahm der Wind auf zur Landung deutlich angenehmere 13-18 km/h ab, so dass eine völlig unproblematische Landung den Abschluss dieser wieder sehr interessanten und mit 320 km auch wieder sehr weiten zweiten Fahrt bildete.



Dann aber ein kleiner Schock nach der Landung. Über uns tauchte plötzlich ein gelber Ballon in großer Höhe auf, der weiter Richtung Norden schwebte. Getreu dem Motto „Die Konkurrenz schläft nicht“ hatte sich Willi Eimers mit Copilot doch noch herangeschlichen. Mit phantastischen 334 Km bis vor die Tore Hamburgs sicherte er sich damit unangefochten den Tagessieg und ging damit auch in der Gesamtwertung in Führung.

Anmerkung des Verfolgerteams zur 2. Fahrt:

Das Thermometer zeigte bei Sonnenaufgang Minus 14 Grad Celsius an. Dennoch ein wunderschöner Morgen, der trotz konzentrierter Arbeit unter Zeitdruck schöne Aufnahmen von Startplatz und Umgebung ermöglichte.



Auch diesmal dauerte der Funkverkehr nur kurz. An der Windrichtung hatte sich wenig geändert. Da nicht klar war, wo der Kurs des Ballons von dem des Vortages in nördlicher Richtung abweichen würde, entschlossen sich die Verfolger, einen Bogen über die Autobahnen A44, A33 und A1 zu fahren, was zwar Zeit kostete, aber sicherer erschien, um den Ballon nicht zu weit zu verfehlen. Als die telefonische Nachricht von der Landung kam, befanden sich die Verfolger immerhin noch knapp 70 km entfernt auf der A1. Exakte Positionsangaben machten das Auffinden des Ballons nördlich von Zeven im Landkreis Rotenburg (Wümme) problemlos. Rückkunft auf dem Ringberg in Suhl diesmal weit nach Mitternacht. Und auch das Tanken musste auf den folgenden Vormittag verschoben werden.

3. Wettbewerbstag

Für Dienstag, den 17.01.06, kündigte der Meteorologe eine etwas schwierigere Wetterlage an. Während am Thüringer Wald schon morgens starkes Schneetreiben herrschte, waren nördlich davon noch gute VFR-Bedingungen anzutreffen. Der schützende Startplatz in Alkersleben liess einen sicheren Start ohne Probleme zu.



Für die Fahrt selbst waren leichte Schneeschauer angekündigt. Für die Gebiete an der Elbe westlich von Berlin waren zur Landung Bodenwinde von 10-15 Knoten vorhergesagt. Bernd Pulzer und sein Team hatten sich aufgrund des Startverzichts vom Vortage schon zu Sonnenaufgang in Alkersleben zum Start eingefunden. Wir mussten aber zunächst unsere Gasvorräte wieder auffüllen, so dass wir erst relativ spät in die Luft kamen. Alle anderen Teams zogen es vor, an diesem Tag zu pausieren. Der frisch gebackene Ballon-Lehrer Bernd Pulzer fuhr mit seinem Copiloten auf die CTR von Berlin zu und begann frühzeitig die Durchfahrt Richtung Polen zu koordinieren. Leider wurde ihm dann trotz zunächst erteilter Freigabe aufgrund der besonderen Luftraumsituation über Berlin von Schönefeld keine Freigabe zur Einfahrt erteilt, so dass ihnen am Rande der Kontrollzone keine Alternative blieb als zu landen. Das Team Pulzer / Maith hätte an diesem Tag locker die polnische Grenze erreichen können. Doch dies blieb ihnen leider verwehrt - nach 220 Km mussten sie zu Boden. Wir hatten aufgrund der Unsicherheit, ob der Luftraum Berlin überhaupt für den Wettbewerb freigegeben war, versucht, mit der bodennah auf südliche Richtungen drehenden Strömung westlich an Berlin vorbei zu fahren. Aufgrund der guten Steuerungsmöglichkeiten zwischen 070° Grad und 345° Grad konnten wir die drei auf Kurs liegenden Beschrän-

kungsgebiete gezielt umfahren und auch zwei größeren Schneeschauern ohne Probleme ausweichen. An Sömmerda vorbei, führte unser Weg



über Köthen und Magdeburg nach Stendal. Die Windwerte vom Magdeburger Platz lagen mit 8 – 14 Knoten immer noch im Rahmen des für uns Erlaubten und Möglichen. Eine halbe Stunde später entschlossen wir uns dann - trotz zwei Flaschen Gasreserve - zur Landung. Während unser GPS noch in 200 m Höhe eine Geschwindigkeit von 40 KM/h anzeigte, lag der Bodenwind bei der Landung vor der Elbe bei Wittenberge dann zwischen 20 und 25 Km/h. So stellte die abschließende Landung mit Schnellentleerung bei den vorhandenen riesigen Landefeldern schon fast eine Routineaufgabe dar. Mit 227 Kilometern hatten wir eine für diesen Tag nicht erwartete Strecke zurückgelegt. In der Gesamtwertung konnten wir nun als einziges Team mit drei Fahrten wieder die Führung übernehmen – aber der Wettbewerb war ja noch nicht zu Ende!

Anmerkung des Verfolgerteams zur 3. Fahrt:

Um dem Ballon von Alkersleben aus nicht auf schlecht präparierten Straßen nach Norden folgen zu müssen, bot sich den Verfolgern nur die A4 zum Hermsdorfer Kreuz, danach die A9 bis Leipzig und dann die A14 bis Magdeburg an. Während der Himmel für unsere Piloten ein großes Loch mit blauem Himmel bereithielt, in dem sie unangefochten davonzogen, gerieten die Verfolger bei ihrer Fahrt auf der A4 nach Osten in die Ausläufer einer sich von Süden nähernden Wetterfront. Bis weit über Magdeburg hinaus wurden sie immer wieder vom Schneefall eingeholt. Man fand den Ballon, mit dem an diesem Tage permanent Funkverkehr möglich war, nur 15 Minuten nach der Landung in völlig trockener, wenn auch gottverlassener Gegend zwischen Stendal und Wittenberge. Die Einkehr bei einem Italiener in Magdeburg entschädigte für die gehaltenen Strapazen. Allerdings geriet in der Nacht

die steile, noch nicht vom Neuschnee geräumte Auffahrt zum Ringberg in Suhl zu einem Abenteuer, bei dem Mathias Borgmeier auch seine virtuose Fahrkunst im Pkw unter Beweis stellte.

4. Wettbewerbstag

Der Mittwoch war ein lang ersehnter Ruhetag auch für uns. Nachmittags wurde ein Fortbildungsseminar zu Themen wie Mode S, Luftraumnutzung und Sprechfunkverkehr angeboten. Gegen Abend war die Aufregung dann aber wieder groß, als Meteorologe Jens Oehmichen für den Folgetag Fahrten in Richtung Italien vorhersagte.



Prognostizierte Höhenwinde von etwa 55-60 Knoten in FL 200 aus Nord sorgten dafür, dass FSI Jens Eisenreich sowohl mit der italienischen als auch mit der österreichischen Flugsicherung die Fahrten des Folgetages koordinierte und entsprechende Absprachen traf. Nachdem von dort die Zusagen eingeholt waren, musste nun nur noch die Fahrstrecke in Deutschland mit der deutschen Flugsicherung koordiniert werden. Da der Wettbewerb schon Wochen vor der Veranstaltung mit der DFS abgestimmt worden war, schien dies nur noch eine Formsache zu sein. Wettbewerbsleitung und Piloten waren aber dann sehr überrascht, dass laut DFS für den Münchener Luftraum die Höhen über FL 180 aufgrund zu erwartenden starken Anflugverkehrs nicht frei gegeben werden könnten. Damit schienen die ganz großen Fahrten über die Alpen zunächst nicht realisierbar. Nach weiteren Interventionen wurde aber signalisiert, am nächsten Morgen ad hoc zu entscheiden, ob eine Durchfahrmöglichkeit oberhalb FL 180 eventuell doch gewährt werden könne.

Da die maximal mögliche Fahrzeit der meisten teilnehmenden Ballone keine Möglichkeit bot, die Alpen sicher zu überfahren, und auch für das Gebiet nördlich der Alpen für den Morgen zunächst noch starke Stratusbewölkung vorhergesagt wurde, waren am Freitagmorgen nur zwei Ballone für die ganz große Aufgabe bereit. Nachdem die DFS morgens doch ihre Zusage gegeben hatte, starteten Klaus Peter Sengspeck und sein Copilot Rolf Friedrich mit ihrem 4250m³ Ballon kurz nach Sonnenaufgang. Ihnen folgte kurze Zeit später das Team Schöneemann / Sommerhage, ebenfalls mit dem Ziel Italien. Die anderen Mannschaften warteten zum Teil noch fast zwei Stunden und starteten dann am späten Vormittag am Flugplatz Suhl zu ihrer letzten Fahrt. Während die Alpenüberquerer bereits in Höhen um FL 200 den Münchener Luftraum passiert hatten, galt es für die später startenden Teams, möglichst weit in Richtung Süden zu fahren, um eine mög-

lichst große Strecke zu erzielen. So stiegen wir nach dem Start zunächst auf FL 140 (4200 m) und fuhren mit etwa 65 km/h auf Bamberg und Nürnberg zu.



Schon bald zeigte sich, dass die prognostizierte Auflösung der Schichtwolken auf der Strecke eingetreten war und die Wolkendecke immer mehr auflöckerte. Trotz anfänglich kleinerer Probleme mit der Höhenanzeige unseres Transponders (gut, dass wir einen zweiten dabei hatten) begannen wir frühzeitig, die eventuelle Überfahrt von München zu koordinieren. Unser Gasvorrat ließ eine Landung am Rande der Alpen möglich erscheinen. Nachdem wir zunächst eine Absage erhalten hatten, konnten wir - durch genaue Angaben zum Zeitbedarf im Luftraum München und das Angebot, jedes zugewiesene Level zu akzeptieren - den Lotsen bei München Arrival doch noch umstimmen. Als dieser uns fragte, ob wir das FL 160 innerhalb von 6 min erreichen und dann für die geplanten 55 min exakt einhalten könnten, brach in 4200 m Höhe verhaltener Jubel aus. Was dann folgte, war einfach ein Genuss! Über Ingolstadt erhielten wir die Freigabe, auf FL 160 zu steigen. Mit ca. 70 km/h und einer Drift von 170° Grad passierten wir den Münchner Flughafen im Westen und konnten uns dann die bayrische Landeshauptstadt ganz in Ruhe von oben betrachten. Theresienwiese und Frauenkirche aus 5000 m und ein weiter Blick über den Ammersee auf das phantastische Alpenpanorama – phantastisch!



Eine Stunde später dann der krönende Abschluss. Trotz ausreichend Gas für eine weitere Stunde Fahrt entschlossen wir uns, noch vor Erreichen der höheren Berge am Tegernsee zu landen. Und wie das so oft der Fall ist, fanden wir uns nach dem schnellen Abstieg aus FL 160 mitten über dem schönen See bei höchstens 2 Knoten Wind wieder. Also noch einmal alle Tricks aufbieten und durch leichte Höhenkorrekturen eine Strömung finden, die uns ans Ufer trägt. Der schon bereit gelegte Wurf-sack wurde aber dann doch nicht benötigt. Es folgte eine sehr ruhige Landung im Vorgarten einer Villa an der Uferpromenade.



„Endlich einmal etwas los bei uns“ waren die ersten Kommentare der Anwohner. Bei fast 80 cm tiefem Schnee und keiner Möglichkeit, an das Lande-gelände heran zu fahren, stand uns und den freundlichen Helfern aus Bad Wiessee der sportliche Teil der Fahrt bevor. Mit mehreren Schlitten aus der Nachbarschaft transportierten wir Korb, Hülle, Fla-schen und restliche Ausrüstung einzeln zur Straße. Damit waren die Käsespätzle für die Mannschaft verdient. Und die Fahrt war zum krönenden Ab-schluss geworden. 331 km zeigte unser GPS. Ein toller und eindrucksvoller Tag ging damit zu Ende. Da das Team Schönemann / Sommerhage es vor-gezogen hatte, aufgrund der doch nicht ganz so schnellen Höhenwinde ebenfalls am Alpenrand zu landen, war nur die Mannschaft Sengspeck / Fried- rich tatsächlich über die Alpen gefahren. Diese landeten nach 552 km in der Nähe von Venedig und erzielten damit die weiteste Einzelstrecke des Wett- bewerbes. Durch Punktabzug wegen Nutzung einer größeren Ballonhülle und wegen eines Fehlstarts am ersten Tag konnte diese Mannschaft jedoch nicht mehr in die vordersten Ränge der Gesamtwer- tung der TWWF aufschließen. Mit nur 6 km Rück- stand bei 968 km Gesamtstrecke standen wir Hes- sen neben dem thüringisch-westfälischen Team Eimers / Zenge als Zweite auf dem Treppchen.



(vlnr: M.Borgmeier, A.Heck, M.Zenge, W.Eimers, Ch.Schönemann, H.Gaudlitz, M.Sommerhage)

Anmerkung des Verfolgerteams zur 4. Fahrt:

Wie schön ist es doch für Verfolger eines Ballons, wenn, wie bei dieser Fahrt, der Kurs fast mit der Autobahn übereinstimmt, die Geschwindigkeiten annähernd gleich sind und ständig Funk-, ja sogar oft Sichtkontakt besteht. Das ließ im Verfolgerteam den Ehrgeiz aufkeimen, noch vor Landung des Ballons am Landeort zu sein. Das klappte. Aber der unter großer Anteilnahme der Anwohner vorge- nommene Abtransport der Einzelteile aus dem tief verschneiten und zufahrtslosen Garten der Villa am Seeufer war doch das originellste Randerlebnis der ganzen Veranstaltung.



Fazit ?

Die in Suhl absolvierten Fahrten sind in keiner Wei- se mit den sonst üblichen Gästefahrten und Trai- ningsfahrten vergleichbar. Hoher Wissensstand der Piloten, gut vorbereitete Ausrüstung, sportliche und belastbare Bodencrews, eine engagierte Wettbe- werbsleitung, Unterstützung durch die DFS und natürlich entsprechende Wetterlagen sind der Gar- ant für eine gelungene Veranstaltung gewesen. Und wie immer: Man lernt mit jeder Fahrt dazu!

Matthias Borgmeier (Anm. Günter Dornheim)

(Bilder: Borgmeier, Heck, Gaudlitz, Dornheim u.a)