



BCKL-Nachrichten

Verkündungsblatt des
Ballon-Club Kinzig eV
Langenselbold

Ausgabe 2-2010



<http://www.ballonclub-kinzig.de>

Herausgeber:

Vorstand des Ballon-Club Kinzig Langenselbold e.V. (BCKL)
Am Seegraben 8, 63505 Langenselbold
(Postfach 1133, 63501 Langenselbold)

Redaktion:

Günter Dornheim (gd)
Im Stockborn 13, 63505 Langenselbold
Telefon: 06184-7049

Druck:

LEO-Druck GmbH, Robert-Koch-Str. 6, 78333 Stockach

Termine (1.Hj.2011)

Hallenaktionen: 08.04., 13.05. und 10.06.2011 um 17:00 Uhr,
12.02. und 12.03. 2011 um 09:00 Uhr

Clubabende: 19.01., 16.02., 16.03., 18.05., 15.06. 2011
um 20:00 Uhr (in der Ballonhalle)
(Termin-Änderung vorbehalten!)

Hessekabb 2011 **22.-24.04.2011 (Ostern)**
(am Jugendzentrum Ronneburg)

Jahreshauptversammlung **13.04.2011** (in der Ballonhalle)

Wiesenfest 2010, Pohlheim	(16.05.10)	3
Eurowomen - Championship	(14.06.10)	4
Thür. Montgolfiade, Heldburg	(06.08.10)	9
Mosel-Ballon-Fiesta, Trier	(20.08.10)	10
Bürgerfest 2010, Hanau	(03.09.10)	11
24-Stunden-Lauf, Rodgau	(11.09.10)	11
Zeitungsnacht, Mörfelden	(24.09.10)	12
30. HLB-Wettfahrt, Altötting	(01.10.10)	13
BCKL-Tour 2010, Speyer	(16.10.10)	14
Winter-Saison-Eröffnungsfahrt	(23.10.10)	16

Titelbild: „**Gedränge der Giganten**“
Vor dem Start zur letzten Fahrt bei der
„Eurowomen Championship“ in Alytus / Litauen
(zum Bericht auf S. 4-8)

Vorwort

Liebe Clubmitglieder, Liebe Leser,

es ist schneller Herbst geworden als gedacht! Oder ist der Herbst auch schon wieder vorbei, wie der Sommer, der zwar heiß, aber auch nur kurz war? Vergeht die Zeit schneller als früher, oder empfinden wir es nur so?

Sicher liegt es an uns allen, keiner hat mehr Zeit, oder nur wenig. Wie wichtig ist es daher, sich Zeit für die schönste Sache der Welt - eine Ballonfahrt - zu nehmen. Bei dieser gelingt es immer, einige Stunden lang nur zu genießen und abzuschalten.

In diesem Heft berichten wir über das Clubgeschehen des BCKL im zweiten Halbjahr 2010. Wir möchten allen, die zum Gelingen unserer großen und kleinen Veranstaltungen beigetragen haben, „Danke“ sagen.

Wir hoffen, daß Ihr Eurem BCKL treu bleibt! Denn für 2011 werfen schon große Ereignisse Ihre Schatten voraus. An Ostern führen wir unsere 16. Hessekabb durch, auf die wir uns schon alle freuen. Vorher jedoch rechnen wir fest mit Eurem Kommen zu unserer Weihnachtsfeier und zum Silvesterfrühstück.

Euch allen eine Gute Zeit

Glück ab und Gut Land!



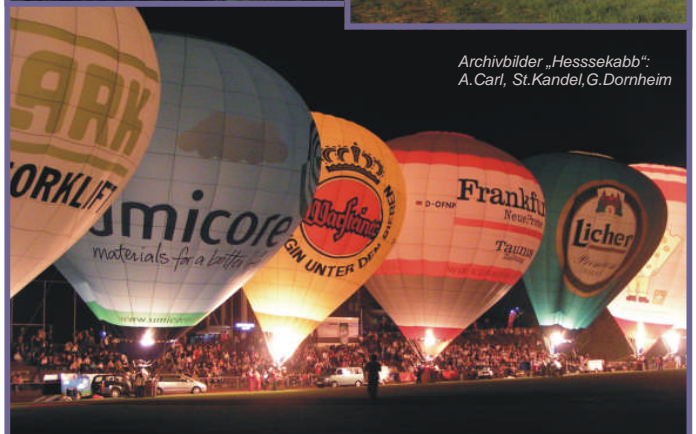
Wolfgang

und



Andreas

Vorausschau (Hessekabb)



Archivbilder „Hessekabb“:
A. Carl, St. Kandel, G. Dornheim

Für die Fahrt mit dem Ballönchen brauchen die Piloten „Knötchen“. Doch mit denen gib'ts Verdruß, wenn man abends „glühen“ muß. Denn wenn „stramme“ Winde weh'n, heißt es bang: „wird's Glühen geh'n?“

Man könnt' fahren aus den Häuten, wenn man all den vielen Leuten, die versammelt sind im Park, sagen muß: „es weht zu stark“. Läßt man - nur um zu gefallen - einfach „alle Hüllen fallen“ und glüht nur mit Feuersäulen, ist das eigentlich „zum Heulen“.

Als wir neulich unterwegs zum Pohlheimer Wiesenfest, sah'n wir kommen dies Problem, denn wir konnten grad noch seh'n, wie'n Ballon mit „Affenzahn“ fegte über'n Hügelkamm.

Um den Riesen-Schreck im Magen daraus wieder zu verjagen, gab's nur Eins auf dieser Welt: nen Besuch im „Festen Zelt“. Dieses „irdische“ Geschehen hat der Petrus wohl gesehen. Er befahl dem Wind, dem braven, unverzüglich einzuschlafen.

Auf den „Watzheimer Wiesen“ boten dann acht „sanfte Riesen“ einer großen Menschenschar sich in schönsten Farben dar. Alex Sonntag und Getreue gaben fleißig „Brennerfeuer“.

Christoph Storch, allein, im Dunkeln, ließ im Rasen Lämplein funkeln, damit die Piloten wußten, wann sie wieder „pusten“ mußten zu Musiken, die der Bub für dies Glühen ausgesucht.

Unser „Licher“ glühte neben seinen beiden Stoffkollegen. Und es hat in dieser Nacht wieder richtig Spaß gemacht.

Günter Dornheim (auch Fotos)





(Alena, Astrid, Janine, Sven, Reinhold, Edgar)

Ende 2009 wurde Astrid Carl gefragt, ob sie als eine von zwei Pilotinnen, die für Deutschland starten sollten, im Juni 2010 nach Litauen zur ersten „European Women Hot Air Balloon Championship“ fahren möchte. Nach einigem Überlegen sagte sie zu. Reinhold Schneider, bewährter Co-Pilot, wollte gern dabei sein. Unser „bestes Erdferkel“ im Stall, Sven Carl, der ein Gespann immer auf den Zentimeter genau rangieren kann und dem keine Gasflasche zu schwer ist, saß schon seit Januar „auf gepackten Koffern“. Ebenfalls mit von der Partie war Edgar Bilger, der mit seinen Sprachkenntnissen Gold wert ist, wenn man in ein Land fährt, dessen Sprache keiner spricht und wo bei einem internationalen Wettkampf Englisch die Amtssprache ist. Astrid hatte ihr Team zusammen. Man beobachtete nun, wie sich nach und nach die Liste der gemeldeten Pilotinnen füllte. Deutschland war mit Astrid und Dolores Deimling („Dolly“) vertreten. Insgesamt meldeten sich 28 Pilotinnen an.

Über das für einen internationalen Wettkampf gültige Regelwerk hinaus konnten viele Infos zur *Eurowomen* im Internet nachgelesen werden. Doch man schaute nicht jeden Tag auf die *homepage*, ob etwas Neues veröffentlicht war. So kam es, daß irgendwann im Mai ein für die *Eurowomen* geändertes Regelwerk veröffentlicht wurde und (nicht nur) wir irgendwann zufällig erstaunt zu lesen bekamen, daß nicht nur die Pilotin, sondern die ganze Besatzung des Korbes weiblich sein mußte. Das hieß: Co-Pilot Reinhold mußte am Boden bleiben. Wer sollte jetzt mit? Eine große Auswahl an weiblichen Helferinnen gab es nicht. In Frage kamen Janine Büttner und ich. Janine hatte aber am 15.06. noch Prüfungen. Die Fahrt nach Litauen sollte schon am 14.06. los gehen. Für die 1600 km mit dem Gespann waren zwei Reisetage vorgesehen. Nur noch 10 Tage bis zum Wettkampf!! Ich *cancelte* einen Besuch in Berlin und „buchte um“ – nach Litauen. Wir Mä-

dels wollten auf jeden Fall Astrid helfen. Im Crashkurs wurden wir als *flightcrew* eingewiesen. Janine und Reinhold organisierten für den 15.06. abends Flugtickets nach Litauen. Janine konnte also zu ihrer Prüfung und anschließend mit Reinhold nachkommen. Das Team war neu aufgestellt. Astrid atmete auf. Ich wurde dazu verdonnert, einen Bericht zu schreiben. Wie aber soll man das, was an den acht Tagen passiert ist, aufs Papier bringen? Um alle großen und kleinen Erlebnisse zu erzählen, bräuchte man Wochen. Immer wieder fällt mir etwas ein: 1001 Begebenheiten, aufregende, spannende, lehrreiche, schöne, freudige, traurige, lustige, komische, peinliche. Von „A“ wie Aufgabenblatt bis „Z“ wie Zielkreuz.

Am 14.06.10 (Montag) um 6:15 Uhr startete unser Gespann, Astrid, Sven, Edgar und ich im Auto, der *Licher*-Ballon im Anhänger. Nach Übernachtung bei Warschau kamen wir am Dienstag um 16:00 Uhr am

Competition-Centre bei Alytus pünktlich zum Einchecken an. Am späten Abend landeten auch Janine und Reinhold in Kaunas. Unser Team war jetzt komplett.



Nach dem Generalbriefing am Mittwochabend gab es eine Eröffnungsfeier, den Startschuß zur *Eurowomen*.



Mir fehlt jetzt die allabendliche „Einschlafzeremonie“: Um 1:00 Uhr lag man endlich müde im Bett, im Wissen darum, daß der Wecker uns um 3:30 Uhr wieder aus den Betten scheuchen würde. Denn um 4:00 Uhr war Abfahrt zum Briefing um 4:45 Uhr. Vorher wollte man ja auch noch eine Tasse Kaffee und etwas Eßbares. Man sagte zwar „gute Nacht“, mußte dann aber noch einiges loswerden. „Ach ja, noch was, weißt Du, heute als ...“. Drei-, vier-, fünfmal ging das so. Aber irgendwann sanken wir dann doch in einen komaähnlichen Schlaf.

Am Morgen (Donnerstag, 17.06.10) saß man dann, mit letzten Sandkörnchen in den Augen, beim ersten Aufgabenbriefing. Da eine der Pilotinnen „abgesprungen“ war, erschienen nur 27. An jedem Platz lagen bereits mehrere Marker und ein Logger. Wetterbericht und Aufgabenblatt wurden verteilt. Da wurde man dann endgültig hellwach. Einige Aufgaben hatten es echt in sich. Wir waren hier aber schließlich nicht auf einer Spaßveranstaltung, sondern auf einem internationalen Wettkampf.



Draußen machten die Bodencrews schon ihren Job: Karte und GPS vorbereiten und Korb aufrüsten. Drinnen ging der Wettkampfleiter die Aufgaben durch, beantwortete Fragen und gab zusätzliche Infos. Die Wetterfrau versuchte es mit der Wettervorhersage. Ihre Infos erinnerten aber eher an die Vorhersage von „Urlaubswetter“ als an einen präzisen Wetterbericht, wie man ihn von anderen Veranstaltungen gewohnt ist. Das Briefing war beendet. Es ging zum Startplatz.



Bei dieser ersten Fahrt war zwar unser Startplatz gut gewählt, aber der Marker, der uns viel leichter vorkam als die Marker, die wir sonst kennen, flatterte am ersten Ziel federgleich nur Zentimeter außerhalb des Einmessbereiches zu Boden. Das Zielkreuz lag auf einer Betonbahn, ca. 15 m breit, dafür aber 200m lang. Nur auf ihr wurde eingemessen. Wenn man die Bahn quert und dicht am Zielkreuz markern will, flattert so ein dusseliger Marker nicht zwingend da hin, wo gewünscht. Wenige cm neben der Bahn (auf dem Rasen) waren nun mal ein „no result“, trotz nur 16m zum Zielkreuz. Auch wenn man sich fürchterlich ärgert, es nützte nichts, vorbei ist vorbei. Weiter ging die Fahrt. Es gab viele Aufgaben zu lösen.



Nach der ersten Fahrt lag Astrid auf Platz 14. Wir waren zufrieden und motiviert. Das Landefest gab es vor dem Hotel - mit einer Flasche Sekt.



Das Auto paßte langsam zur Landschaft. Schon nach dem ersten Tag sah es aus wie ein landwirtschaftliches Fahrzeug: voller Erdmatsch, die Kühlerhaube paniert mit Tausenden von Mücken, der Unterboden voll mit Erde und Gras. Beim genauen Hinsehen entdeckte Sven zwischen dem ganzen Knatsch ein herabhängendes Teil, das nicht nur ihm Sorgen machte. Außerplanmäßig mußten die Sonderaufgaben „Auto-reparieren-lassen“ und „Woher-bekommen-wir-einen-Geländewagen-mit-Anhängerkupplung?“ gelöst werden. Andere Teams legten sich noch mal ins Bett, um fit für die nächste Fahrt zu sein – wir hatten Sonderaufgaben! Dank der hilfsbereiten Dame an der Hotelrezeption wurden beide gelöst. Sven und Edgar begaben sich zur Autowerkstatt, Astrid und Reinhold opferten den Mittagsschlaf und holten den Leihwagen.



Die zweite Fahrt, am Donnerstag-Abend, war eine Zweifachaufgabe mit Fuchsjagd. Der Wind fegte über den Startplatz. Eigentlich wartete man nur darauf, daß die Fahrt gecancelt würde. Aber dann machte sich der

Fuchs doch bereit und startete. Die grüne Flagge gab das Anblasen frei. Die Meute folgte dem Fuchs auf dem Fuße. Zwei vom Fuchs ausgelegte Ziele galt es zu treffen. Wir waren froh, daß der Start bei diesen Windverhältnissen so gut klappte. Der Vorteil der „Rennsemmeln“ wurde deutlich. Ihre schlanke Form machte sie beim Start lange nicht so windanfällig wie unser „Dickschiff“. Unsere Marker blieben in der Tasche. Denn über 100m wurde das Ergebnis vom Logger ermittelt, den wir beim Briefingzentrum zum Auslesen abgaben.

Mit sieben offiziellen Aufgaben und den genannten „Sondertätigkeiten“ war der erste Tag vergangen. Eine kurze Nacht folgte.

Und was war mit den Landungen? Gute Frage. Ja – Landungen gab es auch. Eine der „Sonderaufgaben“, die nicht auf dem Aufgabenblatt stand, war: „Landeplatz suchen“. Vor uns lag meist entweder ein bestelltes Feld oder eine sumpfige Wiese. Was zB wie ein Feldweg aussah, entpuppte sich letztlich als ein Bach. Es standen viele Kühe oder Pferde auf den Weiden. „Wäscheleinen“ (Stromkabel) hingen kreuz und quer durch die Landschaft. Wege gab es sowieso nicht viele. Irgendwann mußten wir aber landen. Und so konnten unsere weltallerbesten Verfolger nicht wirklich etwas dafür, daß wir meist den Ballon nach der Landung allein „handeln“ und dann geduldig warten mußten, bis das Gespann irgendwo um die Ecke bog.





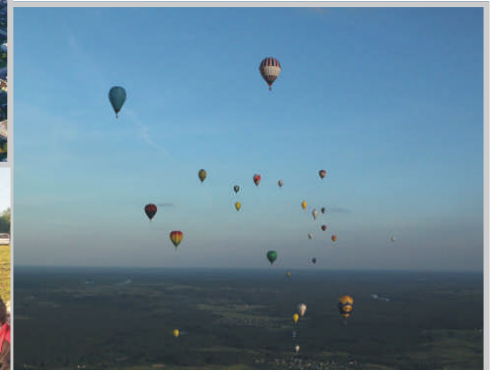
Der gemeinsame Startplatz der vierten Fahrt (Freitag Abend) war eine große Waldlichtung, wie abgemessen für die 27 Ballone. Adrenalin pumpte durch die Adern. Man wartete nach dem Feldbriefing auf die Startfreigabe. Über den Bäumen bot sich uns ein faszinierendes Bild. Augenblicke, die man kaum mit Worten beschreiben kann. Anspannung, Emotionen, die wunderschöne Landschaft, 27 Ballone in der Luft – wow. Einmal tief durchatmen und weiter ging es. Die Aufgaben wurden gut gemeistert.

Bei der zweiten Landung (letzte Geschwindigkeitsangabe, knapp über den Baumwipfeln: 20km/h) auf einem umgepflügten Acker an der Waldkante – fiel der Ballon fast um. Wir purzelten durcheinander. Der Ballon stellte sich zum Glück wieder auf. Trotzdem begann wieder die Verfolgeraufgabe: „Wie findet man zum Ballon?“ Man weiß die grobe Richtung, findet aber keinen sichtbaren Weg. Einheimische erklärten unseren Leuten ganz gelassen, das „etwas niedriger gewachsene Gras“ sei der Weg. Wie durch ein Wunder kommt man tatsächlich dort an, wo man hin muss. Als die Jungs da waren und mit uns den Ballon vom Schollenacker auf den Grasstreifen (Weg!) versetzten, merkten wir, dass wir uns neben einem Sumpf befanden. In Gesellschaft von gefühlten zig Millionen Moskitos packten wir in Rekordzeit ein und verließen fluchtartig die Gegend. Nichts wie weg hier! Es wurde auch schon dunkel. Während der (sehr „sportlichen“) Rückfahrt merkte Astrid, daß ihr iPhone fehlte. Die einzige Stelle, an der sie es hatte verlieren können, war die verflixte Moskitowiese. So lautete am nächsten Tag (Freitag) die Sonderaufgabe: „i-Phone-Suche“.



Sven, Astrid und Janine erledigten sie. Danach holten wir unser Auto aus der Werkstatt und gaben den Leihwagen zurück.

ordinaten wurden durchgegeben. Bei der ersten Aufgabe (Minimum Distance double drop) hatten nur 11 Pilotinnen Glück und konnte markern, der Rest setzte die Fahrt zu den nächsten Zielen fort. Dort waren die Ablagen gut.



Aber die Landung war wieder einmal eine Herausforderung. Entweder waren die angepeilten Plätze nicht optimal (Sumpf, Pferde auf der Weide, Stromleitung usw.) oder es zog den Ballon auf ein Hindernis zu. „Wir ge-

Bei der dritten Fahrt am Morgen wurden zwei von fünf Aufgaben (beim Feldbriefing, windbedingt) gecancelt, darunter die sog. „Torte“ und eine 3D-Aufgabe, die eine Herausforderung gewesen wäre. Neue Ko-



hen ganz tief und schauen, daß wir ein Plätzchen finden" war Astrids Ansage. Also ging es tief und zügig (25km/h) wieder über eine sumpfige Wiese, dann über ein hoch stehendes Getreidefeld. Jetzt eine schön gemähte Wiese, allerdings mit Misthaufen direkt davor. Astrid setzte elegant darüber, zog an der roten Leine, was das Zeug hielt, und landete (ganz ohne Schnellentleerungssystem) mit real 5, jedoch „gefühlten“ 50 Metern Schleifspur.. Die Hülle legte sich wie aus dem Bilderbuch ab und war platt. Wir lagen also. Rechts vor uns war ein kleiner Tümpel. Die Sonderaufgabe „Frösche während der Landung fangen“ hatte nicht geklappt. Bei dem Gedanken an zappelnde Froschenkeln im Mundwinkel und den fast mitgenommenen Misthaufen kamen wir aus dem Lachen kaum heraus. Irgendwann konnten wir aus dem Korb krabbeln und den Verfolgern unsere (geografische) Lage erklären.



Die nächste (sogenannte) Straße war (wie hier üblich) Kilometer weit weg. Irgendwann kam das geliebte Gespann doch bis zu unserem Landeplatz und umfuhr elegant den tückischen, im hohen Gras kaum erkennbaren Tümpel. Wir freuten uns, dass die Jungs wieder bei uns waren, packten ein und fuhren zurück. Für den nächsten Tag waren Regen und Gewitter gemeldet: Voraussichtlich sollte dies also die letzte Fahrt gewesen sein. Das Morgenbriefing war aber nicht gecancelt, also ab ins Bett.



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

eine Frage-Antwort-Stunde abgehalten. Es war die erste Veranstaltung dieser Art. Es gab Dinge anzusprechen, die gut oder schlecht gelaufen waren. Wettbewerbsleiter Mathijs de Bruijn gab seine Eindrücke der letzten Tage wieder. Er sprach allen Pilotinnen ein riesiges Lob aus. Es gab keine Zwischenfälle, die gemeinsamen Starts hatten auch ohne Startleiter gut geklappt. Um 7:00 Uhr ging es ins Hotel zum Frühstück, danach wieder ins Bett. Tagsüber regnete es Bindfäden. Am Nachmittag hörte der Regen auf, und die Abendfahrt konnte durchgeführt werden. Die Aufgabenblätter wurden verteilt – es sollte endlich über die Stadt Alytus gehen. Skeptisch gegenüber der Wettervorhersage und der Windrichtung machten wir uns zum Feldbriefing auf. Es blieb bei drei Aufgaben. Also los, einen nicht zu matschigen Startplatz suchen!



Das Zielkreuz der ersten Aufgabe sahen wir zwar, aber wir hätten den Einmessbereich nicht erreicht – also mal wieder eine Loggerwertung. So ging es über die Stadt zur zweiten Aufgabe: „Dreieck“. Im Bereich des Aufgabengebietes – drei Kilometer Radius um einen festgelegten Punkt – lag ein Sperrgebiet, das mit mindestens 6500 Fuß hätte überfahren werden müssen. Ein militärischer Übungsplatz. Das macht so eine Aufgabe nicht leichter. Astrid löste sie aber super. Jetzt noch die letzte Aufgabe: eines von drei vorgegebenen Zielen treffen. Da wir sonst (wie viele andere) an allen drei Zielen vorbei gefahren wären, beschloß Astrid zu steigen, um die Richtung zu ändern. Also hoch auf 2000m! Und tatsächlich – eine Anfahrt war möglich. Plötzlich hatten wir alle drei Zielkreuze im Blick. Das Manöver brachte uns aber leider nicht viel, weil wir zu spät abstiegen. In „2D“ gemessen, wäre es eine Ablage von ca 100m geworden, ein für diese Aufgabe recht gutes Ergebnis. Leider wurde - da der Marker nicht abgesetzt wurde - per Logger ausgewertet. Gemäß dem Regelwerk als „3D-Aufgabe“ gewertet war die „kürzeste Distanz“ jetzt 1300m!



Diese letzte Fahrt der EW war aber gerade dadurch für uns so beeindruckend, weil wir hoch gefahren waren. Am Ende kam uns eine Wolkenfront hinterher. Das Bild war einmalig:



Wolken schoben sich von hinten plötzlich unter uns. Es war die letzte Aufgabe gewesen. Wir stiegen ab und suchten uns einen Landeplatz. Diesmal gab es einen Weg, den wir anvisieren konnten, und die Verfolger waren bei der Landung bei uns.

Diese letzte Fahrt der *Eurowomen* war gleichzeitig Astrids „150ste“! Nachdem am Briefingzentrum der Fahrtbericht geschrieben und Logger, Marker, Startnummer und Kartenmaterial abgegeben waren, genehmigten wir uns aus diesem Anlass eine Flasche Sekt – mit „unserem“ Ballonlied als musikalische Begleitung. Als Ausklang gab es noch ein Bier auf dem Fest in der Stadt. Und wie immer bei der Rückkehr ins Hotel, belagerten wir noch bis ca. 2:00 Uhr die „Basisstation“ (Reinholds und Edgars Zimmer), bis wir gegen 2:00 Uhr in unsere Betten fielen.



Am nächsten Morgen (Sonntag) war Packen angesagt. Nach der Abschlussfeier mit Siegerehrung ging es

wieder Richtung Heimat. Reinhold und Janine hatten einen Fahrdienst zum Flughafen organisiert, und so trennten wir uns in Alytus. Zu viert ging es Richtung Heimat, über Polen, wieder mit einer Übernachtung. Am Montagabend kamen wir gesund, unverletzt, vielleicht etwas müde und geschafft, aber zufrieden in Langenselbold an und wurden von Janine, Sebastian und Reinhold empfangen. Das „Abenteuer Litauen“ liegt jetzt hinter uns. Im Gepäck haben wir viele Eindrücke mitgebracht, die uns niemand nehmen kann. Astrid hat den 19. von 27 Plätzen erreicht, und das

bei ihrem ersten internationalen und ihrem dritten Wettkampf überhaupt. Unser „Minimalziel“, nicht Letzte zu werden, wurde erreicht. Immerhin waren auch recht beachtliche Einzelwertungen dabei, einmal Platz drei, zweimal Platz vier und einmal Platz sechs. Es war toll, bei der Ersten EW dabei gewesen zu sein, - und eine gute Erfahrung. Fehler, die man in einem Wettkampf macht, führen dazu, sie möglichst nicht zu wiederholen. Das sagt jeder Pilot, der sich auf der Rangliste hocharbeitet. Es war für uns alle ein unvergessliches Erlebnis. Mal sehen, was als Nächstes kommt.

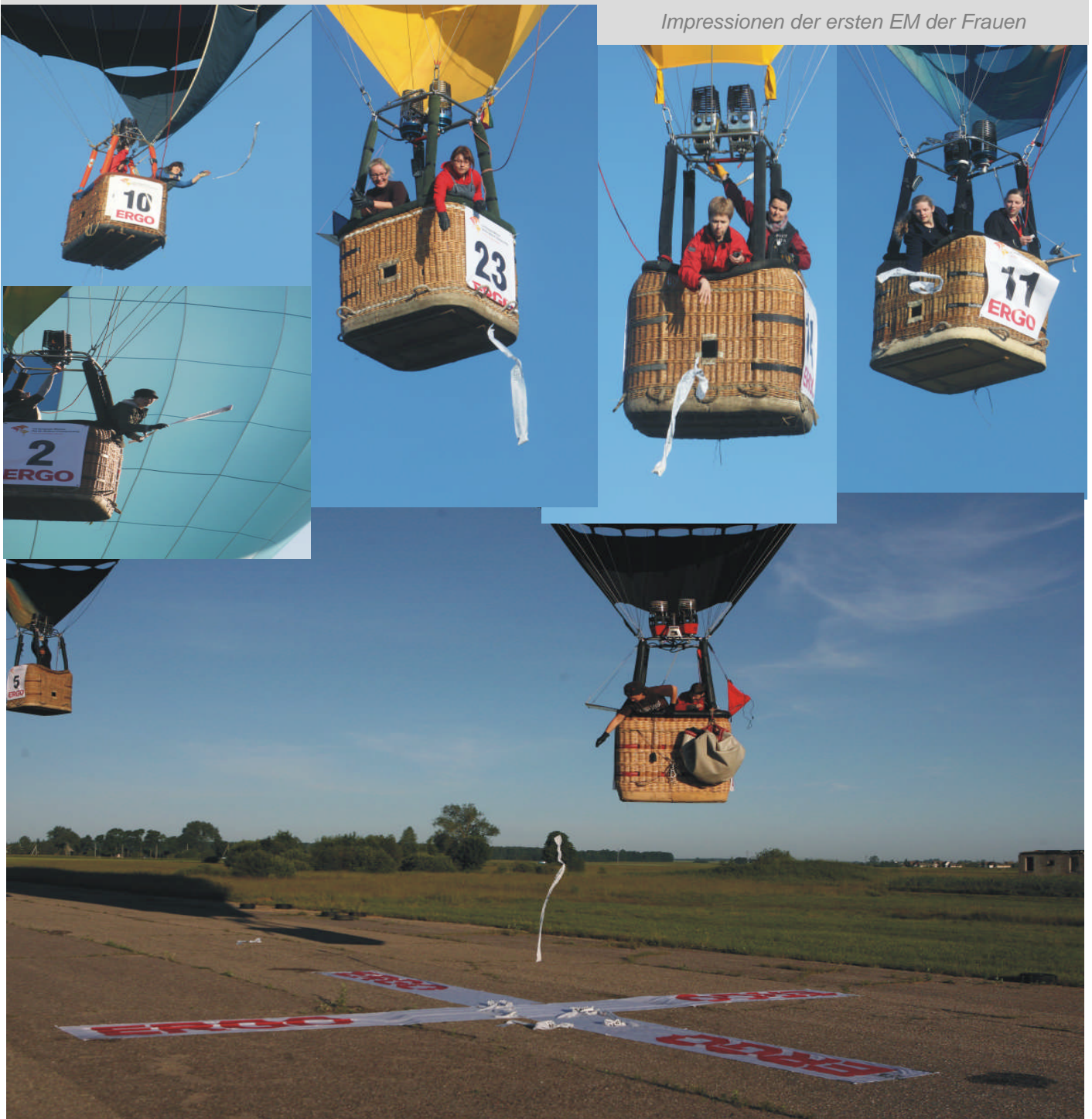


Alena Flekac

(Fotos privat: Edgar Bilger, Janine Büttner, Alena Flekac, Reinhold Schneider ua)

„Der große (Markerab-) Wurf“ - „Geballte Frauenpower“

Impressionen der ersten EM der Frauen



Wird man gefragt, was die Thüringer Montgolfiade kennzeichnet und warum es Heißluftballonfahrer seit Jahren immer wieder dorthin zieht, hört man recht unterschiedliche Begründungen. Sehr oft ist es der Hinweis darauf, daß die Zahl der Qualifikations-Listen-Wettbewerbe (QLW) in Deutschland in den letzten Jahren derart zurückgegangen ist, daß viele Piloten inzwischen ihre liebe Not haben, an hochbewerteten Wettbewerben teilzunehmen, um sich lohnende Ranglistenpunkte zu holen. Gleichzeitig wird aber auch die Professionalität genannt, mit der dieser Wettkampf seit nunmehr 17 Jahren (mit einer Unterbrechung) durchgeführt wird und deshalb gerade jungen Piloten einen idealen Einstieg in die harte Welt der sportlichen Heißluftballonfahrt bietet. Zu danken ist dies dem Engagement des Ballonsportclubs Thüringen und der bewährten Wettbewerbsleitung durch Werner Trippler und sein Team.

Die fürs Ballonfahren ideale Landschaft im südlichsten Zipfel Thüringens, mit vielen schönen Start- und Landemöglichkeiten, wenig Stromleitungen, und einer gegenüber Ballonfahrern aufgeschlossenen Bevölkerung, tut ein Übriges. Pech für Sportflieger, aber ein Glücksfall für die Ballonfahrer, war in diesem Jahr die offizielle Schließung des Flugplatzes Heldburg mit Rückkehr der Montgolfiade zum früher benutzten Wiesengelände in der Nähe des Stadtzentrums, somit an einen für das Publikum viel attraktiveren Ort. Daß man dort nur einmal ein „Massenmarkern“ auf das Zielkreuz beobachten konnte, war zwar schade. Aber die Zuschauer wurden dadurch entschädigt, daß sie mehrere sehr spektakuläre sog. „kalte Abstiege“ von Ballons aus großer Höhe direkt über sich miterlebten.

Es war insgesamt wieder eine sehr entspannte, angenehme Veranstaltung. Man traf sich abends zu geselligen Runden in den kleinen, urigen, auch preisgünstigen Lokalen. Leider ist die Quartierfrage im Raum Bad Colberg/ Heldburg nach wie vor äußerst schwierig, weil viel zu wenig Fremdenzimmer zur Verfügung stehen. Langfristige Buchung ist nötig.

Und wenn sich etwas ändert, z.B. eine Veranstaltung kurzfristig abgesagt oder ein QLW (wie diesmal) plötzlich ohne Observer durchgeführt wird, hat man Quartier blockiert und uU Kosten verursacht. Hoffentlich bessert sich das in der Zukunft.

Günter Dornheim (auch Fotos)

Und wie sah es das Ballonteam?

Schon bei der Anreise am Freitag zeigte sich das Wetter nicht von der besten Seite, was jedoch der Stimmung im Team kein Tief bescherte. Alle waren voller Vorfreude. Nach Ankunft und einem etwas umständlichen Einchecken in die Unterkunft war Generalbriefing angesagt. Die Ausführungen des Wettbewerbsleiters Werner Trippler waren sehr ausführlich. Aus Witterungsgründen mußten Abendfahrt und Ballonglücken abgesagt werden. Schade!



Am Samstag endlich Ballonfahren! Die erste Wertungsfahrt! Bei flotten Oberwinden von bis zu 40 km/h in rund 2000 ft waren vier Aufgaben zu bewältigen: Nach einer „Box“, bei der es darum ging, innerhalb eines definierten Luftraums eine möglichst weite Strecke zu fahren, gab es zwei „vorgegebene Ziele“. Beide erreichten wir ganz gut; nur auf den letzten Metern verblies es uns etwas. Anschliessend war eine „Maximum Distance“ zum Kartenrand zu fahren. Astrid schaffte auch dies mit gutem Ergebnis. Natürlich waren die Verfolger auch recht

schnell zur Stelle, obwohl die Straßenführung es nicht gut mit uns meinte und eine riesige Umleitung uns weit vom Ballon wegführte.



Gegen 19.00 Uhr rüsteten wir bei noch recht bockigem Wind den Ballon zur Abendfahrt auf. Nach dem Start von einem selbstgewählten Startplatz und zweimaliger „Qual der Wahl“ ging es Richtung Festplatz Heldburg, wo wir am dort ausgelegten Zielkreuz markern sollten. Doch kaum ein Pilot schaffte dies, weil sich die Windrichtung geändert hatte.

Sven und ich sahen den Ballon hinter der Veste Heldburg verschwinden. Wo würde er landen? Viel Wald lag vor dem „Licher“. Also Karte her, Richtung festlegen und losfahren! Am „gedachten“ Landeplatz warteten wir. Und siehe da: der Ballon kam über die Baumwipfel, und wir hatten uns nur um 150 m verschätzt.

Nach der Landung fuhren wir gleich zur Festwiese zurück, wo die Ballone bereits von vielen Zuschauern zum „Nightglow“ erwartet wurden. Danach ging es zurück zur Unterkunft, wo wir uns den Abend bei lauen Temperaturen mit verschiedenen „Obstsorten“ versüßten.

Die Frühfahrt am Sonntag wurde wegen herannahender Regenschauer abgesagt. Während wir auf die Siegerehrung warteten, vertrieben uns die Zeit mit einem Spaziergang durch Heldburg. Die anschließende Heimfahrt - mit einem guten Essen am Spätnachmittag - war ein gelungener Abschluß.

Werner Wesnitzer



Welcher Ballöner freut sich nicht über die Mitteilung der Enkeltochter, sich zu einem Ballon-Jugendlager angemeldet zu haben. Svenja Lach, Mitglied der Jugendgruppe unseres BCKL, hat schon einige Camp-Erfahrung. Ihre Begeisterung für den Heißluftballonsport wurde beim vor Jahren vom BCKL in Ortenberg-Lißberg ausgerichteten 10. Internationalen Jugendlager des DFSV geweckt und hat sich durch Teilnahme an Ballon-Jugendlagern in Thüringen und Baden-Württemberg gefestigt. So überraschte es nicht, daß sie Freundin Kendra begeistern konnte, mit ihr am diesjährigen Jugendlager der Mosel-Ballon-Fiesta 2010 in Föhren bei Trier teilzunehmen, ein für die Großeltern willkommener Anlaß, als motorisierte Reisebegleiter diese Großveranstaltung einmal streßfrei als Zuschauer miterleben zu können. Während die Erwartungen des „Jungvolkes“ bezüglich eines romantischen kleinen Zeltlagers unmittelbar neben dem Tower des Flugplatzes Trier-Föhren,



einer herrlichen Ballonfahrt über die Stadt Trier und die Weinberge, zwei spannenden Verfolgungen Richtung Eifel und sogar einer Betriebsbesichtigung beim Ballon-Hersteller Schroeder fire-balloons in Schweich voll erfüllt wurden,



zerstob Opas heimlicher Traum vom geruhsamen Aufenthalt im Weinparadies, weil man ihn sofort nach Eintreffen entdeckte und prompt als Crewmitglied rekrutierte, soweit das unter Berücksichtigung einer gerade überstandenen Beinverletzung möglich war. Aber es gab da nichts zu bereuen: Das Wochenende war wettermäßig einzigartig und bot mit zwei Massenstarts zu Fuchsfahrten (mit über 70 Ballonen) und einem Fly-In unvergeßliche Eindrücke. Der Wind war auch den Mosel-Winzern überaus „gnädig“; nur ein Ballon geriet beim Landen zwischen die Rebstöcke. Die Großveranstaltung war vom Veranstalter perfekt ausgerichtet. Die Akteure waren bei bester Stimmung, die zT von weit angereisten Zuschauer waren begeistert.



Günter Dornheim

(Fotos: Kendra Tiltmann, Svenja Lach, Günter Dornheim)

Unter dem Motto „Glühende Riesen“ stand auch in diesem Jahr die Präsentation von Heißluftballonen an zwei Tagen des Bürgerfestes in Hanau, an der unser BCKL mit jeweils zwei Ballonen teilnahm. Die Enge des zur Verfügung stehenden Rasenplatzes am Mainufer war auch diesmal problematisch. Man hatte beim Auf- und Abrüsten der Ballone erhebliche Mühe, Kollisionen mit Zuschauern sowie Beschädigungen der empfindlichen Hüllen durch darüber hinweg laufende Personen zu vermeiden - eine Aufgabe



für die Zukunft. Das Interesse des Publikums war wieder groß, und die Teams hatten gut zu tun. (gd)



„24-Stunden-Lauf“ Rodgau - Ballonglühn zum Spendenlauf --

Über diesen alljährlichen Spendenlauf und die beeindruckende Beteiligung außerordentlich vieler Laufmannschaften aus Vereinen, Schulen, Firmen und losen Zusammenschlüssen aller (schon oder noch) „lauffähigen“ Altersschichten ist schon berichtet worden. Während der BCKL-Heißluftballon D-OUMI („Umicore“) im Vorjahr allein auf dem Innenrasen der Kampfbahn aufgerüstet war, kam in diesem Jahr auch der Heißluftballon D-OFNP („Frankfurter Neue Presse“) mit nach Rodgau-Dudenhofen. Während unermüdlich Läufer das Sportfeld umkreisten, fanden diejenigen, die Laufpause hatten, und auch zahlreiche Zuschauer den Weg zu den beiden Ballonen und ließen sich von deren Piloten Alexander Sonntag und Andreas Heck und ihren Teams über den Sport „Ballonfahren“ informieren. Obwohl am späten Abend Windböen aufkamen, deren Ursache nicht zu erkennen war, ließen sich die Ballone bis kurz nach 23 Uhr aufgestellt halten. Es war ein gern geleisteter Beitrag zu einer großartigen Veranstaltung.



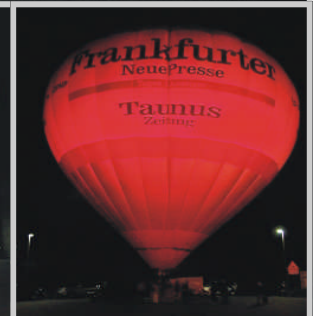
Günter Dornheim (auch Fotos)



Der Spätsommer endete einen Tag zu früh. Als das Ballonteam mit Pilot Alexander Sonntag am 24.09. zur FNP-Zeitungsnacht nach Mörfelden aufbrach, glaubten die Wenigsten daran, daß man am Abend dort den Ballon „Frankfurter Neue Presse“ zum Glühen würde aufstellen können. Den ganzen Tag über war Regen gefallen, die Wettervorhersage war trostlos. Doch - es geschah noch Wunder: Ein einziges „Wolkenloch“ näherte sich langsam dem Veranstaltungsort und erreichte ihn genau in dem Augenblick, in dem zu entscheiden war: „Aufstellen oder Sein-Lassen“. Wir wagten es - und waren froh darüber. Knapp zwei Stunden lang fiel kein Tropfen vom Himmel, es wurde auch fast windstill. Der Heißluftballon D-OFNP stand unübersehbar am Ende der alleinähnlichen Zufahrt zum Betriebsgelände des Druckhauses und wurde zusätzlich von vier großen Scheinwerfern angestrahlt, die zwischen den „Glühphasen“ rotes und blaues Licht auf die Ballonhülle zauberten. Die Veranstaltung war mit über 1300 Besuchern sehr gut besucht. Die Wunderwelt dieser hochmodernen Zeitungs-Druckerei mit ihren gewaltigen Offsetdruckmaschinen und einem verwirrenden, schier endlos erscheinenden Bandstraßensystem fasziniert immer wieder. Noch stärker als in den Vorjahren fanden sich auch Ballon-Interessierte am Korb ein. Kinder fragten dem Team „Löcher in den Bauch“ und waren begeistert, auch einmal in den Korb klettern zu dürfen. Diese Idylle endete allerdings abrupt! Im Dunkel der Nacht übersahen wir „sie“ - die herannahende, prallgefüllte Regenwolke. Und als sich deren Inhalt urplötzlich wie aus Eimern über uns ergoß, hieß es nur noch: „sofort einpacken!“ Da bewährte sich die Abrüst-Routine eines eingespielten Ballonteam. In wahrer Rekordzeit wurden Hülle und Korb geborgen und der Hänger beladen. Bevor die Heimreise angetreten wurde, erholte man sich noch bei einem kleinen Imbiß und sammelte neue Kräfte, um später die ordentlich naß gewordene Ballonhülle in der Vereinshalle zum Trocknen auszubreiten. Es war ein in jeder Hinsicht interessanter, abwechslungsreicher Abend, zu dem wir gern unseren Beitrag geleistet haben.

Günter Dornheim

(auch Fotos)



...hieß es am 01.10.2010 für Pilot Michael Storch und seine Mannschaftsmitglieder Bärbel und Udo Hacker sowie Edgar Bilger . Bei Regen und tiefer Bewölkung ging es gegen 09.30 Uhr in Richtung Oberbayern. Die Stimmung war ausgezeichnet, sollten sich doch nach der aktuellen Wetterprognose zumindest zwei Ballonfahrten realisieren lassen. Für mich war es die erste Veranstaltung dieser Art. Vorangegangene Veranstaltungen (Frankencup in Nürnberg und Niederbayrische Meisterschaft in Landshut) waren wetterbedingt ausgefallen bzw. abgesagt worden. Also – auf nach Altötting.

Regen und Nebel begleiteten uns bis kurz vor unser Ziel auf dem Segelfluggelände Altötting. Die Begrüßung war herzlich. Auch einige altvertraute Gesichter waren unter den teilnehmenden Teams. Da es der Wettergott anscheinend gut mit der Veranstaltung meinte und die zahlreich angezündeten Regenkerzen bisher ihre Wirkung nicht verfehlt hatten, konnte am Abend des ersten Veranstaltungstages ein Ballonglhen durchgeführt werden. Diesem folgte eine atemberaubende Modellhubschrauber-Nachtflugshow mit Robert Sixt.

Am Morgen des zweiten Veranstaltungstages verhie die „Wetterfee“ um 07:00 Uhr allerdings nichts Gutes. Bereits auf der Anfahrt zum Fluggelände mussten wir mit dichtem Nebel kämpfen. Da sich dieser als recht zäh erwies, stand schnell fest, dass die erste Fahrt abgesagt werden musste. Für unser Team stand hiernach zunächst der Besuch des Wallfahrtsortes Altötting auf dem Programm. Etliche Kirchturmspitzen hllten sich in Nebel. Der Verbrauch an Wetterkerzen stieg in die Höhe, wollten wir doch in dieser wunderbaren Region – der Heimat von Papst Benedikt XVI - mal in die Luft gehen dürfen.



Nach einem ausgedehnten Stadtbummel mit Kirchenbesuchen, Glockengelt, Blasmusik und Wallfahrt ging unsere Reise nach Burghausen



zum Besuch der längsten Burganlage Europas. Der glitzernde Fluss Salzach, die Burganlage und die wunderbare Altstadt gaben manch einem das Gefühl, eine Zeitreise zurück gemacht zu haben.

Ab 14:00 Uhr hieß es dann auf dem Fluggelände: Fortsetzung des Programms. Eine eindrucksvolle Flugshow der Modellfluggruppe begeisterte die inzwischen stattliche Zahl von Besuchern der Veranstaltung. Um 15:00 Uhr folgte das Briefing für den geplanten Abendstart. Eine Fuchsfahrt sollte durchgeführt werden.

Der Fuchs sollte um 16:00 Uhr starten. Aber – wie es nun mal leider allzu oft bei unserem wunderbaren Sport ist – es zeigten sich Wetter- und Windbedingungen von ihrer schlechtesten Seite. Als das Zeitfenster in Richtung Sonnenuntergang immer enger wurde und sich auch kein Einschlafen des Windes abzeichnete, wurde letztlich um 17:15 Uhr der Start zur zweiten Fahrt abgesagt. Im Laufe des Abends eröffnete dann Udo beim gemütlichen Beisammensein eine „Pintauschbrse“, so dass er und andere Sammler ihre Schtze um einige Raritäten an Ballonpins erweitern konnten.

Der dritte und letzte Veranstaltungstag begann mit einem windigen und nebligen Erwachen. Die Bäume, die sich vor unserer Unterkunft, in einiger Entfernung zum Fluggelände, befanden, „sprachen“ eine eindeutige Sprache. Sie rauschten im Winde und waren durch den Nebel wiederum nur schemenhaft zu sehen. Beim Briefing um 07:00 Uhr fanden dann auch eher die Aussichten für die Veranstaltung 2011 Beachtung als das weitere Wetter am Veranstaltungstag. Auch die dritte und letzte mögliche Fahrt wurde abgesagt. Das Rahmenprogramm wurde eröffnet. Im Hinblick auf die anstehende Heimreise entschlossen wir uns, das Glück beim Markerweit-/zielwurf nicht herauszufordern. Nach einem herzlichen Abschied traten wir die Heimreise gen Norden an.



Anzumerken bliebe, dass wir mit unserem Licher-Ballon unterwegs waren und wir hoffen, dass wir angesichts des stattgefundenen Ballonglhens und unserem mitgeführten Biervorrat etwas zur Bierkultur in Bayern beitragen konnten.

Michael Storch

(auch Fotos)

Am 16. Oktober trafen sich 47 Mitglieder des BCKL um 08.00 Uhr in der Ballonhalle, um gemeinsam „auf Tour“ zu gehen. Schon vor der Abfahrt musste jedoch eine wichtige Entscheidung getroffen werden. Das auf der Fahrt geplante Picknick drohte dem Regenwetter zum Opfer zu fallen. Es galt zu entscheiden, ob das Frühstück nicht schon vor Abfahrt in der Ballonhalle eingenommen werden sollte oder ob man das Risiko eingehen wollte, erst einmal loszufahren. Mehrheitlich war man für losfahren. Das war die richtige Entscheidung! Am Rasthof Lorsch wurde angehalten und ein Büffet mit Wurst, Käse, Brötchen, Kaffee und Kuchen aufgebaut. Ohne einen Tropfen Regen auf unser Haupt konnte gefrühstückt werden.



Schon die ersten Schritte in die Hallen waren sehr beeindruckend. Welche Vielzahl und Vielfalt an Objekten hier geboten wurden! Von Oldtimern, Lokomotiven und Flugzeugen bis hin zur Weltraumausstellung gab es jede Menge Interessantes zu sehen und auch auszuprobieren, wie z.B. ein U-Boot oder die Tragfläche einer Boeing 747 zu begehen.

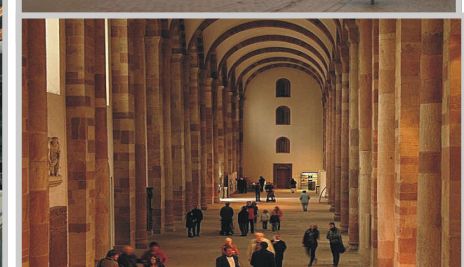
Bei der Größe dieser Ausstellung war es natürlich immer einmal nötig, eine Ruhepause einzulegen.



Ein weiteres Highlight bot sicherlich die Weltraumausstellung, als man direkt vor dem Spaceshuttle *Buran* stand und in Raumkapseln blickte.



Einige nahmen die Gelegenheit wahr, das *IMAX-DOME* Filmtheater zu besuchen. Die Meisten machten jedoch nach dem Museumsbesuch einen Abstecher in den Dom und in die Fußgängerzone von Speyer.



Danach ging es weiter nach Speyer, wo wir gegen 11.00 Uhr am Technikmuseum eintrafen.



Auch das *Sealife* stand bei einigen Teilnehmern noch auf dem Programm. Da alles „fußläufig“ zu erreichen war, stellte das in der eingeplanten Zeit kein Problem dar. Pünktlich um 17.00 Uhr ging die Fahrt weiter nach Worms, hier kehrten wir in der Gaststätte *Hagenbräu*, direkt am Rhein gelegen, ein.



Bevor es in die Gaststätte ging, wurde ein Gruppenfoto gemacht, da wir nicht wussten, ob es danach - wegen der Dunkelheit - noch möglich sein würde! Im *Hagenbräu* wurden wir gut und schnell bedient. Alle waren zufrieden. Bei ein-zwei Bier ließen wir den Tag gemütlich ausklingen und dachten gemeinsam schon über das Ziel der nächsten „Ausfahrt“ des BCKL nach!

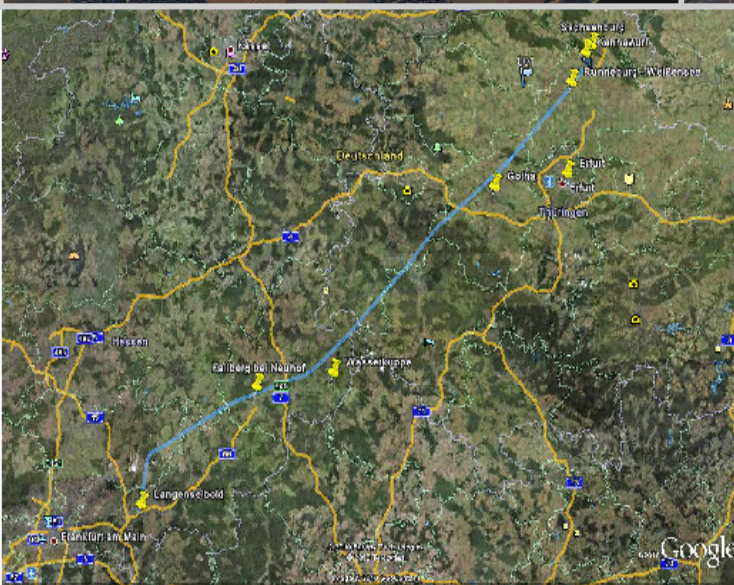


Pünktlich um 22.00 Uhr waren wir wieder an der Ballonhalle.

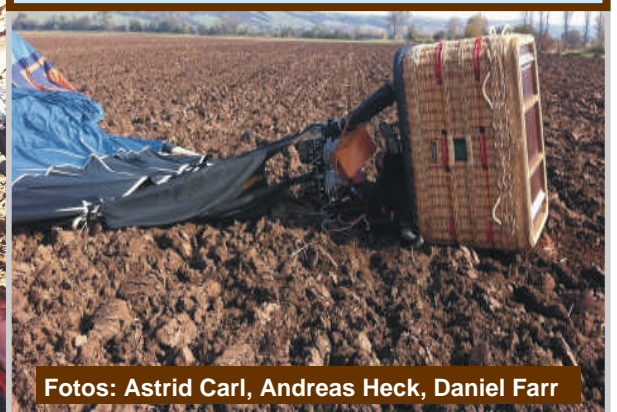
Alle waren sich einig: Wir werden dabei sein, wenn der BCKL wieder „auf Tour geht“.

Wolfgang Walther

(auch Fotos)



195 km im Heißluftballon vom Kinzigtal über Vogelsberg, Rhön, Thüringer Wald und Thüringer Becken bis Sachsenburg / Kyffhäuser. (gd)



Fotos: Astrid Carl, Andreas Heck, Daniel Farr