

März | April 2006

# BallonSport

## Magazin

Alpenüberquerungen

**Sicher und ohne  
Stress über die Berge**

Ballonfahren in Fernost

**Korea rollt den  
roten Teppich aus**

Neue Höchstleistungen mit Heißluftballonen

**Massenstart vom Gletscher und  
Dauer-Rekord mit Mini-Ballon**



# 25 Jahre Ultramagic!

## BAL1000NS!



### Was wissen Sie über UltraMAGIC?



- » seit mehr als 25 Jahren am Markt
- » weit über 1000 Ballone produziert
- » Marktführer bei Passagierballonen
- » Marktführer bei Wettbewerbsballonen
- » zweitgrößter Hersteller der Welt
- » größte Auswahl an Typen und Größen
- » Ballone von 700 m<sup>3</sup> - 17.000 m<sup>3</sup>

Be magic! Rufen Sie an! Finden Sie die Fakten heraus!



**BallonTEC** Kirchlengern GmbH  
Carlo Coors  
Gestringsort 26  
32278 Kirchlengern  
Fon 05223-760444  
www.ballontec.de  
cc@ballontec.de

**Peter Hausmann**  
Küllenhahner Str. 233  
42349 Wuppertal  
Fon 0202-2462222  
www.ultramagic.de  
info@ultramagic.de

**AIRSPORT** Ballonzentrum GmbH  
Michael Fröhler  
Ockerweg 3 / Hinterzhof  
93164 Laaber  
Fon 09498-902460  
www.airsport.de  
info@airsport.de



**Ultramagic Austria**  
Rudolf Schneider  
Merianstraße 11  
5020 Salzburg  
Fon +43 662-872354  
www.ultramagic.at  
ultramagic@aon.at



**Take-Off Balloon AG**  
Christoph Meyer  
Steinerenweg 26  
2572 Sutz (Biel-Bienne)  
Fon +41 79 695 13 69  
www.ballonfahren.ch  
info@ballonfahren.ch

**Herausgeber:**

Deutscher Freiballonsport-Verband e.V.  
Postfach 1333, 82142 Planegg  
bei München, Tel. 0 89/89 94 91 92  
verantwortlich f.d. Inhalt: Marita Krafczyk

**Verlag:** DFSV-Wirtschaftsdienst GmbH  
Alfredstr. 3, 45130 Essen

**Bankverbindung:** Nationalbank Essen  
BLZ 36020030, Konto 4298950

**DFSV - Koordination und Redaktion:**

**Marita Krafczyk**  
**Margaretenstr. 54 d**  
**82152 Krailling**

Tel. 0 89 / 8 57 35 95

Fax 0 89 / 8 57 21 84

E-Mail: Ballonsport.Magazin@t-online.de

**Ständige redaktionelle Mitarbeiter:**  
Axel Birtel, Ben Bläss, Wilhelm Eimers,  
Oskar Haberlandt, RA Alfred Kreuzberg,  
Volker Löschhorn, Gerd Strasmann,  
Werner Trippler

**Auslandskorrespondent:**

Erwin A. Sautter, Schweiz

**Anzeigen:**

SMP Strasmann Media Promotion GmbH  
Berghausen 29, 42859 Remscheid  
Tel. 0 21 91 / 93 14 97

Fax 0 21 91 / 93 14 99

E-mail: strasmannmedia@t-online.de

z.Zt. gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9  
vom 01.01.2006

**Anzeigenleitung:** Christa Schmidt

**Kleinanzeigen:** Marita Krafczyk,  
Margaretenstr. 54 d, 82152 Krailling,  
Fax 0 89 / 8 57 21 84

**Produktions-Koordination:**

Verlag HEPHAISTOS, Peter Elgäß  
Gnadenberger Weg 4,  
87509 Immenstadt-Werdenstein

Tel. 0 83 79 / 72 80 16

Fax 0 83 79 / 72 80 18

**Layout:** Michaela Haas, Dietramszell

www.grafikkonzepte.de

**Druck:** Salzburger Druckerei,  
Bergstraße 12, A-5020 Salzburg, Österreich

BallonSport Magazin ist das Organ des Deutschen Freiballonsport-Verbandes e.V. im Deutschen Aero-Club e.V.. Es erscheint 6 mal jährlich. Der Abonnementspreis ist für Mitglieder des Deutschen Freiballonsport-Verbandes e.V. im Jahresbeitrag enthalten. Der Abonnementspreis für Nicht-Mitglieder beträgt für ein Jahresabonnement im Inland: 40,- Euro inkl. Porto und MwSt., bei Versand in das Ausland: 60,- Euro inkl. Porto. Abonnement-Bestellungen und -Abbestellungen nur über den Verlag (Kündigungsfrist: 3 Monate zum Jahresende).

Die Redaktion behält sich die Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen vor. Durch das Einsenden von Texten, Fotografien und Zeichnungen stellt der Einsender Verlag und Redaktion von Ansprüchen Dritter frei. Alle eingesandten Beiträge oder Materialien sind Spenden der Einsender. Namentlich oder mit Buchstaben gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion und des Deutschen Freiballonsport-Verband e.V. wieder.

Bei Nichtlieferung durch höhere Gewalt, Streik oder Aussperrung besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages oder der Redaktion unzulässig und strafbar. Das gilt für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung oder Verarbeitung in elektronischen Systemen. Titelrechte BallonSport Magazin bei der Wirtschaftsdienst GmbH des DFSV. Auszugsweiser Nachdruck mit Quellenangabe ist gestattet.



Liebe Mitglieder und Leser,

in Niederbayern, wo in den letzten Wochen reihenweise Dächer unter der Schneelast zusammenbrachen, werden die Menschen mir sicher nicht zustimmen. Aber, aus der Sicht des Ballonsportes haben wir dieses Jahr vor allem in den Alpen einen Bilderbuch-Winter. Knackige Minusgrade, weiße, tiefverschneite Landschaften, wochenlang Sicht von Pol zu Pol und strahlend blauen Himmel. Dazu mäßige Winde am Boden und flotte Fahrten in der Höhe. Ballonfahrerherz, was willst Du mehr?

Nicht nur die Skifahrer nutzten diese stabile Wetterlage ausgiebig - auch unsere bunten Gefährten waren mehr als in vorausgegangenen Wintern am Himmel. Ben Bläss berichtet aus Filzmoos: »Jeden Tag hatten wir Ballonwetter!« Die Allgäu-Besucher um Werner Redeker waren begeistert von den Traumfahrten in Oberstdorf. Tony Attwood schreibt als nebel-erfahrener Brite aus dem sonnigen Mauterndorf und hat bereits einen »Einbürgerungsantrag« im Salzburger Land gestellt.

Bei so vielen alpinen Fahrtberichten liegt uns am Herzen, dass unsere Mitglieder die Abenteuer in den Bergen wirklich genießen können. Deshalb berichten wir auch in dieser Ausgabe wieder über die »Akklimatisierung«, das Training für Alpenüberquerungen und die Fehler, die diese »Königsdisziplin« trüben können. »Learnig by doing« ist das Motto, und das BallonSport Magazin schreibt darüber.

Aber nicht nur das passive Genießen unserer Leser ist in dieser Ausgabe gefragt. Sie sollen auch selbst aktiv werden und sich an unserem großen Fotowettbewerb (Seite 44) beteiligen. In den nächsten Wochen unbedingt dran denken: Kamera mitnehmen, Motive suchen und »draufhalten«, wann immer sich ein schönes oder originelles Ballonbild bietet. Vielleicht sind Sie ja schon bald nicht mehr mit der schweren und unhandlichen Spiegelreflex-Kamera unterwegs, sondern mit einer schlanken, leichten und leistungsfähigen digitalen. Drei solcher »Taschen-Kameras« winken als Preise für die Sieger. Bitte achten Sie auf den Einsendeschluss am 1. Juni. Wir werden natürlich Ihre besten Fotos hier vorstellen, einige davon auch in einem neuen Ballonbuch, und freuen uns heute schon auf Ihre Dokumentation.

Schöne Fahrten im kommenden Frühjahr wünscht Ihnen Ihre

*Marita Krafczyk*  
Marita Krafczyk  
Präsidentin



**Wer abhebt, trägt Verantwortung.**

Luftfahrt-Versicherungsschutz - wir beraten Sie gerne.  
Rufen Sie uns an:

München: 089. 38 00-19 301, Köln: 0221. 57 31-24 37  
Hamburg: 040. 36 17-24 13, Berlin: 030. 53 83-57 77  
Frankfurt: 069. 71 26-25 61

[www.ma.allianz.com](http://www.ma.allianz.com)

**Allianz**   
Marine & Aviation

**SERVICE • BERATUNG • VERKAUF**

**AERONAUTICS**  
GEOFF BECKWITH  
VEENER WEG 46  
46509 Xanten  
TEL. 02801 / 70 51 17  
[www.aeronautics-gb.de](http://www.aeronautics-gb.de)

**BALLOONS**

**LAUSITZ BALLONFAHRTEN GmbH**  
LTB NR. II - A 89  
LIMBERGER HAUPTSTRASSE 5  
03099 LIMBERG  
TEL. 035604 / 4 11 44  
[www.lausitz-ballonfahrten.de](http://www.lausitz-ballonfahrten.de)

**ALOIS GEUDON GmbH**  
LTB NR. II - A 356  
ULRICHSTRASSE 26  
72116 MÖSSINGEN  
TEL. 07473 / 94 29 - 0  
[www.geudon.de](http://www.geudon.de)

**Lindstrand**


<b>8</b>	<b>Ein neues Erlebnis: Ballonfahren in Südkorea</b> Fredy Schneiders Fahrten im Fernen Osten
<b>12</b>	<b>»Eintagsfliege« über sieben Stunden in der Luft</b> Heißluftballon-Dauerrekord im Schweizer Jura
<b>14</b>	<b>Nordische Kombination für südliche Vorhaben</b> Regeln einhalten bei der Königsdisziplin
<b>18</b>	<b>Miles &amp; More</b> Der Januar 2006 - ein Ballonmonat
<b>20</b>	<b>Distanz-Weltrekordfahrt von 1900 bis 1914</b> Teil 3 der Reportage von Oskar Haberlandt
<b>24</b>	<b>Veranstaltungen</b>
<b>29</b>	<b>DFSV-Aktiv</b>
29	<b>Präsidium</b>
29	Haftpflichtversicherung für Luftfahrtveranstaltungen
29	Frequenznutzungsbeiträge 1998 und 1999 werden erstattet
29	<b>Ressort Gasballon (Wilhelm Eimers)</b>
30	Ein Beitrag zur Sicherheit: Thema Luftraum, 18.3.06, Flugplatz Leverkusen
30	Dezentraler Leistungswettbewerb Gasballon, Ergebnis 2005
<b>30</b>	<b>Abschied von guten Freunden</b> Nachrufe: Horst von Riegen und Peter Zopfy
<b>32</b>	<b>Technik-Ecke</b> Nachprüfungen, LBA-Zulassungszahlen 2005, Transponder Mode »S«
<b>33</b>	<b>Silbernes Lorbeerblatt für Ballöner</b> Astrid Gerhardt und Uwe Schneider werden geehrt
<b>34</b>	<b>Wintermeetings sind beliebt und gut besucht</b> Oberstdorf ist immer eine Reise wert
<b>36</b>	<b>75 Piloten kamen, aber nur neun hoben ab</b> Rekordversuch versinkt im Nebel - Ballonfest Schweizerischer Ballonverband
<b>37</b>	<b>Ballon-Marathon startete in Thüringen</b> Erfolgreiche 2. Thüringer-Wald-Weitfahrt in Suhl
<b>40</b>	<b>Gordon-Bennett-Sieger fahren nach England</b> Wilhelm Eimers Gasballonfahrt mit Bob Berben und Benoît Siméons
<b>42</b>	<b>Vorsatz und Fahrlässigkeit</b> Walter Müllers Erfahrungen aus seiner Gutachter-Tätigkeit
<b>44</b>	<b>Fotowettbewerb</b> Das BallonSport Magazin sucht die allerschönsten Motive
<b>46</b>	<b>Forget the rest, this is the best!</b> 13. Fire & Snow-Veranstaltung in Mauterndorf
<b>48</b>	<b>Erfolgsfirma startete als Studiengruppe</b> Viel Air mit Flair - 25 Jahre GEFA-FLUG GmbH in Aachen
<b>51</b>	<b>Französisch-deutsche Zusammenarbeit</b> Zweites Gasballonseminar der Fédération Française d'Aérostation
<b>52</b>	<b>Bürige Bedingungen bei der 27. Int. Grizzly-Trophy</b> Filzmoos grüßt mit azurblauem Himmel und viel Schnee
<b>56</b>	<b>Höchstleistung am Dachsteingletscher</b> Weltrekord: eine neue Erfahrung - der Start in 2600 Meter MSL
<b>3</b>	<b>Impressum</b>
<b>19</b>	<b>Kleinanzeigen</b>

Titelfoto: Jens Kolb









**Winterzauber im eisigen Laubwald - dem Ballonfahrer bieten sich morgens filigrane und vergängliche Fotomotive. Der Platz im Korb wird zur bewegten Galerie. Georg Leupold hat im richtigen Moment das Motiv gesehen und mit der Kamera festgehalten.**





Die Stadt Daejeon südlich vom Startgelände

## Ein neues Erlebnis: Ballonfahren in Südkorea

»Im BallonSport Magazin konnten wir schon viele interessante Berichte über Ballonfahrten in fernen Ländern lesen und uns den Mund wässrig machen lassen. Aber wer war schon einmal in Südkorea zum Ballonfahren? Ich hatte dazu die Gelegenheit und möchte meine Eindrücke hier weitergeben«, berichtet Fredy Schneider von seinen Fahrten im Fernen Osten

**B**eim Honda-Cup 2004 in Motegi/Japan lernte ich die Observerin Eun Young Roh (wird »eonjong« ausgesprochen) aus Südkorea kennen. Von ihr erfuhr ich, dass sie mit ihrem Mann eine Organisation für Luftsport-Veranstaltungen betreibt, dass sie Hersteller von Ballonausrüstungen sind und selbst 18 Ballone haben. Die Firma SKYBANNER hat ihren Sitz in Daejeon, einer Großstadt rund 150 Kilometer südlich von Seoul. Bei SKYBANNER sind sechs Mitarbeiter beschäftigt.

In Südkorea gibt es zirka 40 Heißluftballone und drei Gasballone. Die Zahl

der Piloten wird mit 150 angegeben, aber nur 30 können tatsächlich Ballonfahren. Es gibt, oder besser gab einen übergeordneten Verband, die »Korea Balloon Association (KBA)«, aber dieser ist mit einem anderen Verband zerstritten, und so gibt es momentan keine einheitliche Organisation.

Im Juni 2005 bekam ich eine Mail von Eun Young, dass sie vom 10. bis 13. November eine Luftsport-Veranstaltung durchführen möchte, die »2005 Daejeon International Balloon Fiesta«, geplant für etwa zehn internationale und zehn nationale Teams, und sie würde sich freuen, wenn ich auch

dazu käme. Die Anreise sollte etwas früher zwecks Übergabe der Ballonausrüstung mit Testfahrt sein. Ausrüstung und Helfer könnten gestellt werden. Nachdem ich die Zusage für die Teilnahme als Observer am Honda-Cup in Japan bekam, plante ich einen Zwischenstop in Korea ein und flog am 6. November über Frankfurt nach Seoul/Incheon. Von dort gab es eine Schnellverbindung mit dem Airport-Bus nach Daejeon, dem Treffpunkt für das Ballon-Event. Hier trafen sich nun die Teilnehmer. Als internationale Teams waren zwei aus Ungarn, je eine Mannschaft aus den USA, Japan und ich aus Deutschland angereist. Hinzu kamen sechs nationale Crews.

Unsere Unterbringung erfolgte in einem Hotel in der Innenstadt, hier konnte versucht werden, den Zeitunterschied von acht Stunden etwas auszugleichen. Am nächsten Tag, 8. November, war dann Einchecken und Übergabe der Ausrüstung. Das Equipment bestand aus national hergestellten Körben, Nachbau eines deutschen Fabrikates; dazu Hüllen der Größe 2700 cbm, Nachbau von Cameron und Lindstrand. Ergänzt wur-



de die Ausrüstung mit Einfach- und Doppelbrennern alter Bauart von Cameron und Lindstrand sowie Gaszylindern aus Japan, Nachbau der Worthington-Zylinder mit Rego-Anschluss (drei Zylinder je Korb, längere Fahrten waren nicht geplant). Die Ventis waren die bekannte Honda-Ausführung. Für den Transport bekam jedes Team einen Hyundai-Kleinbus, der auch für private Fahrten, z.B. zum Hotel oder zum Einkaufen benutzt werden konnte. In Korea herrscht Rechtsverkehr, der internationale Führerschein wird anerkannt.

Team »Deutschland«: Ich bekam drei junge Burschen als Helfer zugeteilt, einen Sportstudenten namens Kim, der leidlich Englisch sprach, dazu zwei Studenten der Richtung »Modern Dance«, mit Namen Bää und Joo. Deren Englischkenntnisse waren etwas schwach, was sie aber durch ihr nettes Wesen und ihren Arbeitseifer wieder wettmachten. Da nur Kim einen Führerschein hatte, Bää dafür etwas Höhenangst, war bei den Fahrten immer Joo bei mir im Korb. Es gab keine Funkgeräte mit einheitlicher Funkfrequenz. Jeder Pilot und Rückholer hatte eine Art Handy, mit einer Kurzwahl konnten die anderen Teilnehmer erreicht werden, wenn man nicht gerade in einem Funkloch war. Eine schnelle Info eines anderen Piloten im Wettkampf, zum Beispiel nicht zu steigen, war daher nicht möglich. Aber es gab auch kein Gequatsche auf einer Sammelfrequenz, wie es hier bei Wett-



Das Startgelände am Fluss Gapcheon

kämpfen leider oft üblich ist. Handys mit europäischem Netz sind in Südkorea nicht einzusetzen.

Die Mitnahme von Joo bei den Ballonfahrten hatte einen großen Vorteil: Er kannte sich sehr gut in Daejeon und Umgebung aus und informierte Kim stets darüber, wo wir uns befanden. Spätestens fünf Minuten nach der Landung war mein Rückholer am Landeort. Landeort, dazu muss erwähnt werden: Daejeon ist eine Stadt mit rund 1,5 Millionen Einwohnern und einer Fläche von zirka 15 Kilometern Ost/West und ebenfalls 15 Kilometern Nord/Süd, bebaut mit vielen Hochhäusern, umgeben mit Wald ohne Landemöglichkeiten. Nur nach Norden und Nordwesten boten sich laut Wettkampfkarte (deren Bereich war 39 Kilometer in Ost-West und 25 Kilometer in Nord-Süd) einige Landemöglichkeiten an.

Das Startgelände lag im Norden der Stadt am Fluss Gapcheon, Fließrichtung hier von West nach Ost, dessen

nördlicher Uferstreifen mit etwa 60 Metern Breite und einer Länge von fast 1,5 Kilometern für die Veranstaltung »International Ballon-Fiesta«, parallel dazu eine Meisterschaft für motorgetriebene Gleitschirme, sehr gut ausreichte. Nördlich des Startgeländes befand sich der EXPO-Park, mit seinen vielen Parkplätzen eine weitere Start- aber auch Landemöglichkeit. Im Süden kam der Fluss mit zirka 200 Metern Breite und dann wieder ein Uferstreifen mit den gleichen Abmessungen wie der nördliche. Danach folgte nach Süden die Stadtautobahn und dahinter der Moloch von Stadt mit den Hochhäusern.

Vor einem Start mit der Aufgabenverteilung gab es natürlich auch eine Wetterinformation. Die Wetterdaten stammten jedoch vom Flugwetter Seoul (wie gesagt, 150 Kilometer weiter nördlich) und waren auch zeitlich überholt. Wehe der Wind drehte nach dem Start auf eine nördliche Komponente, dann begann schnell die Suche nach sicheren Landemöglichkeiten. Doch diese waren rar. Ich habe es einmal geschafft, auf einem nicht stark frequentierten Parkplatz im Universitätsgelände im Herzen (soweit man davon sprechen kann!) der Stadt zu landen, ein andermal nach einer Fuchsjagd auf einem Parkplatz nur zwei Kilometer südlich des Startgeländes - aber schon im Bereich der Hochhäuser - und einmal auf einer schönen Wiesenfläche zwischen östlichem Flussufer und Highway. Nur musste hier die Ausrüstung fast 300 Meter unter dem Highway hindurch zum Rückholfahrzeug getragen werden, da keine Zufahrtmöglichkeit bestand. Das stärkte die Muskeln!

Im Wettkampf waren entsprechend den Möglichkeiten des Geländes Auf-



Der EXPO-Park nördlich des Startplatzes



gaben wie Fuchsjagd, Fly In, vorgegebenes Ziel bzw. Qual der Wahl gestellt, Grundlage dafür ein dem internationalen Standard angepasstes Regelwerk. Ziele waren mit einem Zielkreuz gekennzeichnet und mit Messteam besetzt. Aber entsprechend dem Gelände gab es nur einen Wertungsradius von 50 oder 100 Meter. Es gab keinen Observer oder Logger, nur Direktmessung. Bei den häufig drehenden und auch nachlassenden Winden war es Glückssache, diese Ziele zu erreichen. Und eine schnelle Entscheidung des Piloten bei Drift zur Stadt war gefragt: Wo lande ich? Denn drei Gaszylinder reichen nur für maximal 1,5 Stunden Fahrzeit, und die können schnell um sein!

Am Schluss des Wettkampfes mit fünf Fahrten und elf Aufgaben gab es natürlich auch eine Wertung. Den ersten Platz belegte der Vize-Europameister von 2003 - Sandor Vegh aus Ungarn, mit einem Preisgeld von drei Millionen Won, das entspricht etwa 2200 Euro. Den zweiten Platz errang der Vize-Europameister von 2005 - Zoltan Nemeth aus Ungarn, Preisgeld zwei Millionen Won, der dritte Platz ging an den US-Amerikaner Denni Barrett, Preisgeld eine Million Won. Der Pilot aus Japan, Tetsuhiro Sue, Teilnehmer am Honda-Cup, wurde Vierter, und ich belegte den fünften Platz vor den sechs koreanischen Piloten. Es gab eine große öffentliche Siegerzeremonie mit Preisübergabe auf dem Startgelände, anschließend eine »closing



Ballone über dem EXPO-Park

party« in einem koreanischen Restaurant. Das Wetter ist auch in Korea im November herbst- bis winterlich. In der Zeit des Wettkampfes hatten wir morgens an drei Tagen überfrostene Autoscheiben, die Mitnahme warmer Kleidung war also angebracht. Wie bei Veranstaltungen im Ausland üblich, ist die offizielle Sprache Englisch. Die Verständigung unter den Teilnehmern in Englisch war ausreichend. Anders ist es bei der Bevölkerung. Hier sind es meist junge Leute oder Angestellte im Hotel- oder Restaurantbetrieb, mit denen eine Verständigung möglich ist. Speisekarten sind aber oft nur in koreanischen Schriftzeichen zu haben, da hilft dann ein Besuch des Restaurants mit einem koreanischen Teammitglied als Dolmetscher oder die Deutsprache: Darauf deuten, was man essen möchte, eventuell ein Gericht wie es auf dem Nachbartisch steht! Und dass man in Asien mit Stäbchen isst, ist wohl bekannt. Zur Einsparung von Holz (Wegwerfware) waren die

Stäbchen in Korea oft aus Metall in verchromter Ausführung, eine besonders glatte Sache beim Aufnehmen von Speisen!

Koreanische Speisen sind sehr vielfältig in der Zubereitung - man sollte den Mut haben, sie auch zu essen. Sie sind sehr würzig, dazu werden noch separat Scharfmacher in vielen kleinen Schälchen als Beigaben zu Fleisch- oder Fischgerichten gereicht. Üblich ist, dass man in einem Restaurant - entweder bei westlicher Einrichtung am hohen Tisch mit Stuhl, oder asiatisch auf dem Boden - am flachen Tisch und stets ohne Schuhe Platz nimmt. Zuerst bekommt man ein Glas Eiswasser oder heißen, grünen Tee gereicht, dazu ein meist heißes Tuch zum Frisch machen. Danach erst werden die Speisen ausgewählt und aufgetragen. Reiswein oder Bier sind relativ teure Getränke, Eiswasser wird kostenlos ausgeschenkt. Die Preise für ein Essen schwanken je nach Restauranttyp und Speiseauswahl zwischen sechs und 15 Euro. Von der Menge her kann man aber oft nicht alles essen was serviert wird, so wie man es von zu Haus gewohnt ist.

Übernachtungen im Hotel sind mit zirka 30 Euro im Einzelzimmer für eine Großstadt preiswert, allerdings ohne Frühstück. Dies kann man sich in einem der vielen »coffee-shops« selbst zusammenstellen. Taxi fahren ist in Südkorea billig in Relation zu Deutschland. Dem Fahrer zeigt man aber am besten das Fahrtziel in koreanischen Lettern, die man sich vorher aufschreiben lässt, damit man schnell an den gewünschten Ort kommt.

Noch ein paar Sätze hinsichtlich der Einladung zur »Daejeon International Balloon Fiesta«: Südkorea und somit auch die Stadt Daejeon sind sehr an einer internationalen Ausweitung von



Siegerehrung bei der »Daejeon International Balloon Fiesta



Sportaktivitäten interessiert, auch im Bereich von Luftsportveranstaltungen. Entsprechend werden finanzielle Zuschüsse von der Stadt und von Sponsoren gegeben. Als Auslandsteam (Out of Asia) bekam jeder Pilot 1,5 Millionen Won Reiseunterstützung (zirka 1100 Euro), davon gingen 100.000 Won als Nenngeld ab. Teams aus Asien (z.B. Japan) wurden mit einer Million Won unterstützt. Hotel, Auto, Balloncharter und Propangas waren gesponsert. Für jede Teilnahme am Nightglow gab es 100.000 Won Prämie, zwei Nightglows fanden statt. Natürlich gab es eine »opening ceremony«, eine »reception party« mit vielen Ansprachen und gutem Essen. Jeder Teilnehmer bekam eine »Erinnerungsjacke«. Morgens am Startplatz wurden warme Sushi-Rollen mit kaltem, grünem Tee oder Wasser gereicht. Für diese großzügigen finanziellen und materiellen Leistungen des Veranstalters kann man schon etwas Herzklopfen bei Fahrten ins Stadtgebiet in Kauf nehmen.

Lobenswert war auch die gute Organisation der Veranstaltung mit deren reibungslosem, unfallfreien Ablauf dank des großen Arbeitseinsatzes von Eun Young und ihrem Team. Im nächsten Jahr werde ich versuchen, wieder an dieser interessanten Veranstaltung teilzunehmen und freue mich schon jetzt auf ein Wiedersehen mit den neu gewonnenen Freunden. Vielleicht hat jemand Lust mitzukommen? ■



Team »Deutschland«  
(v.l.) Kim, Joo, Fredy, Bää

Fotos: Fredy Schneider

Grenzenloses Ballonvergnügen -

Made in Germany.



Als führender Hersteller bauen wir Heißluftballone von 1.800 m<sup>3</sup> bis 8.500 m<sup>3</sup>.

Und weil wir alle Komponenten, wie Körbe, Brenner, Gaszylinder und Transportanhänger selbst herstellen, garantieren wir Ihnen Qualität und Sicherheit weit über die sonst üblichen Standards hinaus.

Perfektion in Hülle und Fülle  
für grenzenloses Ballonvergnügen.



**SCHROEDER**  
*fire balloons*

SCHROEDER fire balloons GmbH

Gewerbegebiet Am Bahnhof 12 · D-54338 Schweich  
Tel. 06502 / 930-4 · Fax 06502 / 930-500  
mail@schroederballon.de · www.schroederballon.de



# »Eintagsfliege« über sieben Stunden in der Luft

Beinahe unbemerkt von der Öffentlichkeit wurde ausgerechnet am Freitag, 13. Januar 2006, eine für Heißluftballone beachtliche Höchstleistung vollbracht. Im Valée de La Brévine im Schweizer Jura gelang es dem 29-jährigen Pierrick Duvoisin, einen neuen Dauerrekord aufzustellen. Philippe Stabenau aus Hannover berichtet



Erster Probestart im November 2005

**D**er Name »Éphémère« bedeutet in der Übersetzung soviel wie »vergänglich« oder »Eintagsfliege«. Eine Vorahnung? Mit einer Fahrtdauer von 7h 09' 40'' überbot er auf Anhieb deutlich den bestehenden Weltrekord des Australiers Steve W. Griffin (4h 39' 50''). Die Flugdaten befinden sich derzeit im Anerkennungsverfahren durch die FAI. Die kleine Éphémère AX-02 gehört zur FAI-Volumenklasse 250 bis 400 cbm.

Was macht diese Fahrt so besonders? Infolge des geringen Volumens von etwa 390 cbm ist die maximal mögliche Startmasse sehr beschränkt. Daher musste die Lösung in extremem Leichtbau, hoher Hüllentemperatur und möglichst niedriger Außentemperatur gesucht werden.

Die Ballonhülle besteht aus hauchdünner, metallisierter Mylar-Folie und ist mit gewebtem Glasfaser-Klebeband

verbunden. Ein Brennerrahmen aus Kohlefaser und Aluminium trägt die drei leichten Spezialbrenner. Wie der Pilot, sind die beiden Edelstahl-Druckgasbehälter in einem Gurtzeug an filigranen Karabinerhaken aufgehängt.

Die meisten Teile, bis auf wenige Ausnahmen, sind maßgeschneidert und im wesentlichen vom Éphémère-Team konstruiert und gebaut worden. Als Brenngas wurde eine auf die Außentemperatur genau abgestimmte Mischung von Propan und Ethan verwendet.

Der Ballon muss sehr vorsichtig behandelt und darf nur bei geringen Windgeschwindigkeiten gefahren werden. Im Schweizer Valée de La Brévine herrschen im Januar und Februar dafür ideale Bedingungen. Das lang gestreckte Tal im Neuenburger Jura liegt in Hauptwindrichtung und ist allseitig geschlossen. In klaren Winternächten bildet sich dort durch Abstrahlung eine sehr stabile Inversion aus, und die Temperatur kann hier schon mal auf minus 41°C sinken. Das trug dem Tal die Bezeichnung »Schweizer Kältepol« ein.

Als ob das nicht schon anspruchsvoll genug wäre, unterliegt die Éphémère



Pierrick, Pierre und Cédric beim Hüllenaufbau





Mit einer Eigenentwicklung zur Bestleistung



L'équipe Éphémère

in einer Uhrenfabrik - daher also die vielen, gut durchdachten Details. Für den ersten Start wurden noch einige weitere Festigkeitsversuche und Änderungen vereinbart, und Anfang Januar 2006 erteilte das BAZL die Flugzulassung. Zwei Tage später öffnete sich das erste Wetterfenster für die Rekordfahrt. Pierrick Duvoisin nutzte seine Chance, und der Rest ist schon Geschichte. ■

Einzelheiten und weitere Fotos siehe unter [www.roberts.fr/ballon/](http://www.roberts.fr/ballon/)



Cédric und Pierre fertigen die Schablonen

als bemannter Ballon auch der Zulassungspflicht. Das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) holte sich hierzu Verstärkung in Gestalt eines Experten für Ballonzulassung vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) in Braunschweig. Noch kurz vor Weihnachten untersuchten der LBA-Mitarbeiter und sein BAZL-Kollege den Ballon vor Ort in Fontainemelon und führten Belastungs- und Funktionstests durch. Der übereinstimmende Eindruck von der Gestaltung und Bauausführung der Éphémère war sehr gut. Darauf angesprochen, erwiderte Pierrick Duvoisin: »Wir bauen hier in der Schweiz Uhren. Glauben Sie, wir bauen unsere Ballone anders?« Duvoisin arbeitet tatsächlich



Der Flüsterbrenner - einer von drei Spezialbrennern

Fotos: «L'équipe Éphémère»





Bei minus 25 Grad Celsius stirbt selbst der hartnäckigste Fußpilz

## Nordische Kombination für südliche Vorhaben

Die Alpenfahrten nach Italien sind beliebt. Aber nicht alle halten sich an die üblichen Regeln. Und so könnte es schon bald vorbei sein, mit der Königsdisziplin! Hans Kordel berichtet

**A**lpenfahrten nach Italien sind etwas Wunderbares, und wir Ballonfahrer müssen alle Anstrengungen unternehmen, damit die Tür nach Italien nicht zufällt. Westlich des Gardasees ist bereits alles durch den Sektor Alpha verriegelt, und so kommt auf dem restlichen Terrain bei gutem Alpenwetter schon einiges auf die italienischen Fluglotsen zu. Es ist keinesfalls die Anzahl, es ist eher die unprofessionelle Vorgehensweise von etlichen Piloten. Unglaublich, dass immer noch Leute ohne Flugplan und ohne korrektes Verhalten beim Funkverkehr die Reise riskieren. »Was kritisiert uns dieser Flachlandtiroler eigentlich«, wird man über den Autor sagen. Aber man kann

den Zustand nicht einfach ignorieren. Ich hatte ein interessantes Gespräch mit dem bayerischen Piloten Stefan Handl. Er erfuhr von einem befreundeten Fluglotsen, dass die Flugsicherungen der drei betroffenen Länder Deutschland, Österreich und Italien auf die teilweise schlechte Verhaltensweise reagieren wollen, zumindest wird stark darüber diskutiert. Die schwarzen Schafe gibt es sowohl unter den Sportfahrern als auch den Gewerblichen, genauso bei Lederhosenträgern wie bei Nordlichtern. Es ist der weitaus geringere Teil, der sich unfair verhält, aber dieser fällt eben auf. Um unseren Beitrag zur Aufklärung zu leisten, haben wir bei fire balloons

eine Alpenschulung durchgeführt. Das erste Versuchsmodell ist erfolgreich sowie mit viel Spaß und Spannung gelaufen. Das Konzept: Kombination von theoretischer Schulung bei fire balloons und gemeinsamer Alpenüberquerung zu variablen, kurzfristig ausgesuchten Zeitpunkten und Startorten. Der Vorteil liegt vor allem darin, dass man sich ein oder zwei Idealwetterbedingungen aussuchen und damit die Gefahren auf ein Minimum herabsetzen kann. Durch die individuelle Wahl des Startpunktes nach dem Höhenwind kann man sich das beste Landegebiet aussuchen und Gebiete mit starken Flugbeschränkungen meiden. Dafür muss man allerdings in Kauf



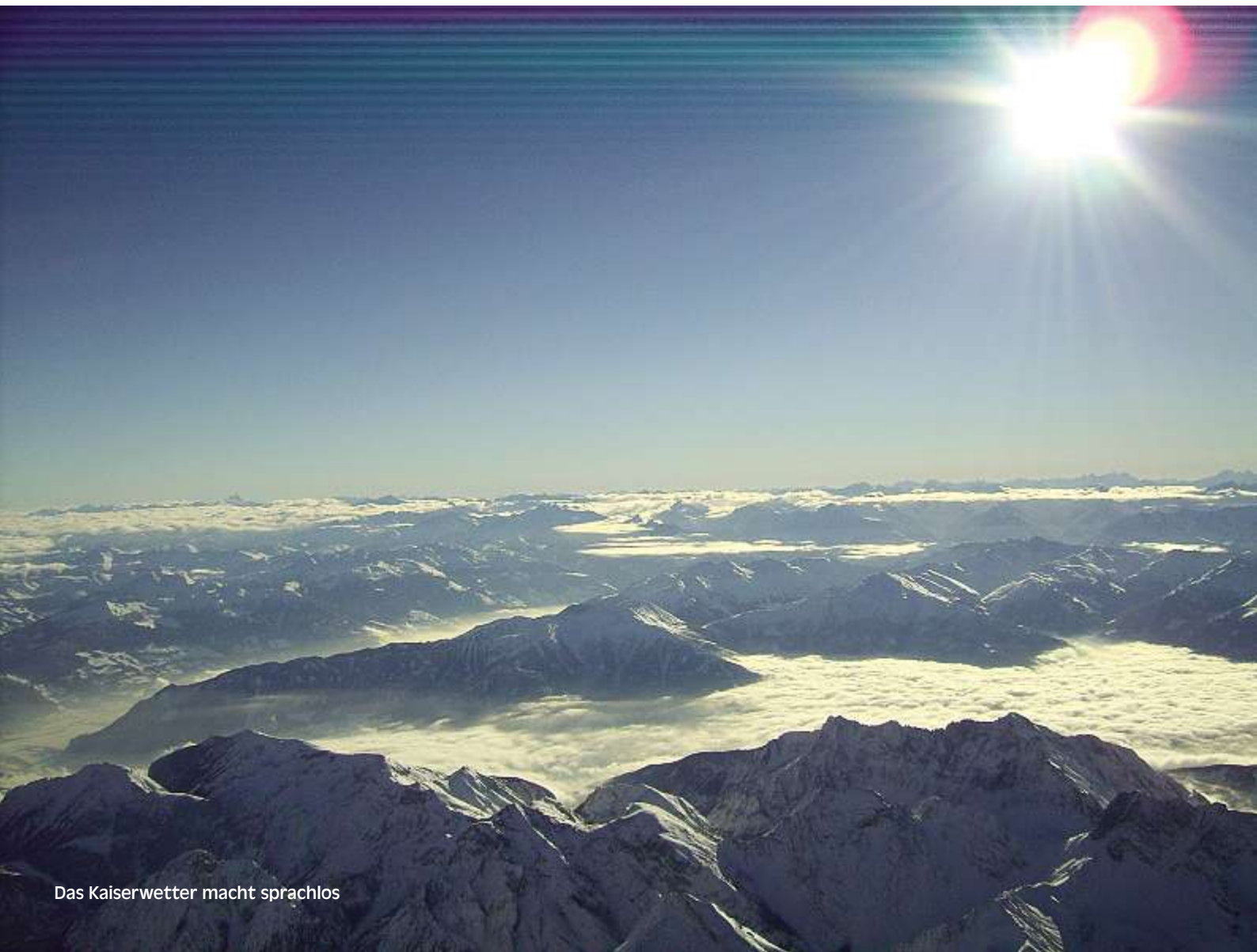
nehmen, nicht dabei sein zu können, wenn man gerade einen wichtigeren Termin hat. Das verhindert automatisch, dass die Alpenfahrt zum Massenstart ausartet. Vier bis sechs Ballone sind gerade richtig, um ein solches Vorhaben ohne Stress verwirklichen zu können.

Ich hatte dieses Konzept angeboten und einige Bedingungen an die Teilnahme geknüpft: Zwei Piloten im Korb, wobei einer das englische Funkprechzeugnis haben muss. Der Co konnte auch Pilot einer anderen Fraktion sein. Außerdem mussten Erfahrungen im Gebirge durch Teilnahme an Alpenveranstaltungen und die richtige Ausrüstung nachgewiesen werden, unter anderem ein zuverlässiger Transponder mit großem Zusatzakku. Das ganze sollte ohne Wettbewerbsgedanken und ohne zahlende Passagiere durchgeführt werden. Es meldeten sich

vierzig Piloten, also zwanzig Balloncrews. Einige absolvierten speziell dafür ihr Sprechfunkzeugnis BZF I.

Als Unterstützung zur theoretischen Wochenend-Schulung erhielten alle Teilnehmer ein detailliert beschriebenes, 50-seitiges Manuskript mit der Behandlung aller wichtigen Fragen. Der Inhalt des Papiers resultiert aus den guten und schlechten Erfahrungen, die ich während Alpenveranstaltungen machen durfte und musste. Ich bin der Meinung, dass nicht jeder die schlechten Erfahrungen auch selbst erleben muss, es gibt heute viel mehr Informationsmöglichkeiten als früher. Man muss sich kein Loch ins Knie bohren, wenn ein Anderer es schon probiert und davon abgeraten hat. Seit 25 Jahren war ich mit Interesse dabei, vor allem in den Schweizer Alpen. 1983 habe ich dann meine erste Alpenüberquerung als verantwortlicher

Pilot machen können, zusammen mit Josef Schneider. Bei den Schweizer Alpen geht es nach dem Start direkt zur Sache, und damals fuhren wir genau über das Matterhorn hinweg. Ein atemberaubendes Abenteuer! Alpenfahrten haben mich seither nicht mehr losgelassen, und so besuchte ich 20 Jahre lang das Meeting in Château d'Oex, jedes Jahr acht wunderschöne Tage lang. Dort war die Unterstützung schon damals großartig, professionelle Meteorologen und Fluglotsen waren die ganze Woche mit großem Engagement dabei. Bei der Weitfahrt waren zwei Piloten vorgeschrieben, was ich sehr unterstützte. Die Gefahr ist gering, und die Beteiligten können sich mehr entspannen. Wenn erfahrene Profis aus Bayern alleine mit Passagieren solche Fahrten unternehmen, ist das etwas anderes. Trotz Erfahrung müssen sich auch diese Leute ohne Unterstützung







während der Fahrt stark konzentrieren. Das moselländische Konzept ist keinesfalls Konkurrenz oder Ersatz für alpine Veranstaltungen, da man nur dort die Berge hautnah erfahren kann. Auch in unseren deutschen Alpen gibt es ja hervorragende Beispiele dafür. Nur mit langjährigem, umfassendem Engagement in Theorie und Praxis kann man (fast) alle Schwierigkeiten meistern.

Nach dem theoretischen Unterricht im Oktober ließen wir nicht lange mit der ersten Vorwarnung für die Praxis warten: Für den 21. Dezember 2005 prognostizierten wir Superwetter. Das war zwar kurz vor Weihnachten, aber wenn es Pudding regnet, muss man den Löffel parat haben. Erwartungsgemäß war die Gruppe klein, aber es war wie ein Traum. Wir trafen uns in der Nähe von Bad Tölz zum gemeinsamen Abendessen in einem Hotel. Die Wahl des Tages und des Ortes war

goldrichtig, da wir Richtung Gardasee fahren konnten.

Weiter westlich wäre die Fahrt nicht möglich gewesen wegen des verbotenen Sektors Alpha in Italien. Mit der Vierergruppe fuhren wir bei sonnigem Wetter und schwachem Bodenwind nach Italien. Dies wurde abends in einem italienischen Hotel gebührend gefeiert. Und so konnten wir einen Tag später gut gelaunt und entspannt den Heimweg antreten. Kein Stress, kein Rennen um einen Pokal. Von Wettfahrten dürfte ich eigentlich nicht so sprechen, weil ich früher heiß darauf war. Wer sie mag, soll sie auch gerne mitmachen, es gibt viel Spannung, aber auch manche Enttäuschung dabei. Wettfahrten im Gebirge erhöhen selbstredend das Risiko. Wer gewinnen will, kann mit dem Rest seines Propanvorrates meist keinen Gashandel mehr eröffnen.

Der zweite praktische Lauf wurde auf



Alpenüberquerung: Disziplin bei der Königsdisziplin

Fotos: Klaus Kirchnhoff, Torsten Mönch



den 19. Januar 2006 festgelegt. Leider war diese Chance mit genügender Wahrscheinlichkeit erst drei Tage vorher zu sehen, und erst zwei Tage vorher mit Sicherheit. Auch dieses Mal hatten nicht alle spontan die Zeit, so dass es wieder bei einer kleinen, überschaubaren Gruppe blieb. Wieder war der ideale Ort westlich von Bad Tölz wegen des Nordwindes von 50 Knoten in 5000 Meter Höhe. Kaiserwetter! Kein Bodenwind in Bayern und im Landegebiet, beste Sichten bei Start, Fahrt und Landung. Lediglich weiter Richtung Verona gab es größere Nebelfelder.

An diesem Tag hätten wir noch Stunden mit unserem Gas weiterfahren können, allerdings wären wir in die weiter südlich vorherrschende Nebelzone gelangt. Wir fuhren zusammen mit der Tegernsee-Gruppe von Reicharts und Unger. Bei gemeinsamem Start landeten wir im Umkreis von drei Kilometern problemlos nördlich von Vicenza. Da unser Ballon mit drei Piloten bestückt war, wurde ich zur Durchführung des Funkverkehrs für die Gruppe verdonnert, bei gemeinsamem Flugplan. Dabei wurde aber verlangt, dass jeder seinen Transponder dauernd eingeschaltet lassen musste. Im Gegenzug für den Funkverkehr hatten unsere Freunde auch für uns den Schnee auf dem Startfeld gewalzt.

Untereinander hatten wir immer Verbindung auf 122,25. Die Tegernsee-Piloten, die ohne Co fuhren, konnten sich so besser auf ihre Gäste konzentrieren. Während der gesamten Fahrt gab es nicht die aller kleinsten Probleme mit Controllern, keinen Transponderausfall oder sonstige Dinge. Bei der Landung hörten wir aber einen unbekannt Ballonfahrer in Diskussion mit Padua. Der Pilot war offensichtlich so aufgeregt, dass er nicht einmal sein Kennzeichen kannte.

Unser System hat sich bewährt: Zwei Ansagen von idealen Bedingungen mit zwei Volltreffern. Was will man mehr? Ich danke meinen alpenerfahrenen Mitstreitern Werner Wäschenbach und Torsten Mönch und natürlich meiner Irene, die uns mit Wolfgang Görgen nach Italien im VW-Bus begleitete, freue mich jetzt schon auf die nächste Saison und die Fahrt mit den restlichen Teilnehmern. ■



**SCHROEDER**  
*fire balloons*

SCHROEDER fire balloons GmbH

Gewerbegebiet Am Bahnhof 12 · D-54338 Schweich  
Tel. 06502 / 930-4 · Fax 06502 / 930-500  
mail@schroederballon.de · www.schroederballon.de

*SCHROEDER fire balloons -*

*Qualität in Hülle und Fülle.*

Unsere Hüllen sind exzellent verarbeitet und haben eine überdurchschnittlich lange Lebensdauer. Durch die Verarbeitung PU-beschichteter Nylon-Stoffe, Made in Germany, werden selbst höchste Ansprüche erfüllt.

Das Design setzen wir nach Ihren Wünschen um: schnell, fotorealistisch und werbewirksam.

**Qualität bis ins Detail für grenzenloses Ballonvergnügen.**



# Hamburg, Berlin, München, Düsseldorf und London

**D**er Januar 2006 war mal wieder ein echter Winterballonmonat. Wettfahrten und Wetter waren einfach super. Wenn, ja wenn Mann oder Frau Urlaub hatte. Viele Ballonfahrer hatten sich zu den schon traditionellen Winterwettfahrten in Alpennähe eingefunden. Trotz zum Teil hoher Nenngelder und Gaslimitierung und sich fast täglich verteuernenden Benzinpreisen sind die Teilnehmerzahlen ungebrochen hoch. Nur hier und da, wo das Gefühl aufkommt, dass Leistung und Kosten nicht mehr stimmig sind, gehen die Teilnehmerzahlen nach unten. Dabei hat alles ja mal begonnen, um die touristenschwache Zeit nach den Weihnachtsferien zu nutzen.

Wie bereits 2005 hatte ich mich zur 2. Thüringer Wald Weitfahrt (siehe hierzu Bericht auf den Seiten 37 bis 39 in dieser Ausgabe) nach Drohungen von Veranstalter Harold angemeldet. Die Wettfahrt wurde mit drei jeweils gut sechs Stunden dauernden und jeweils über 300 Kilometer weiten Heißluftballonfahrten gewonnen. Eine führte nach Stade nordwestlich von Hamburg. Die letzte Fahrt genau über München. Das hieß aber auch 18 Stunden Brenner in und um die Ohren. Das heißt, keinen Witz zu Ende erzählen zu können. Eine paar Tage später war wieder gutes Wetter und NOAA (US-Wettercomputer) sagte eine Fahrt nach Berlin voraus. Kalt, aber tolle Sicht in einem europaweiten Hochdruckgebiet (QNH 1037). Mein Sohn Benjamin, der an der Thüringer Wettfahrt wegen seines lädierten Handgelenks - Snowboardfahren in den Alpen und am ersten Tag Bruch machen - nicht teilnehmen konnte, war wieder fit. Wir starteten um 23:30 Uhr in Düsseldorf zu einer Leistungsfahrt. Nach 16,5 Stunden landeten wir stehend nördlich von Berlin. Der Wind hatte im Laufe der folgenden Nacht auf Ost gedreht und sollte einige Tage anhalten. Am Samstag darauf wehte er immer noch aus Ost und das bis weit über England. Die Belgier wollten



Foto: Benjamin Eimers

Auf der Fahrt nach Berlin: verschneite Landschaft im Osten

doch schon immer mal nach England fahren. Ein Anruf, und schon stand die Mannschaft bereit. Mit Benoît und Bob (Gordon-Bennett-Sieger 2005) sowie seinem GB-Helfer und mir war die Mannschaft komplett. Um 5:30 Uhr ging es vom minus 6°C kalten Marl aus über Den Haag nach Ipswich/England. Über der sonnigen Nordsee (in 2500 Meter Höhe) stieg das Thermometer auf über 12°C. Eine Durchfahrt der CTR London-Stansted konnte auch Airbus-Pilot Bob Berben für unseren Ballon nicht erreichen. So mussten wir

nach 453 Kilometern Fahrtlinie 45 Kilometer nordöstlich von London-City landen. Wind in 100 Metern Höhe über Grund 71 km/h, bis zum Boden waren es 50 Prozent weniger. Nur keine Panik! Was für ein Januar 2006: 1904 Kilometer Strecke und 42 Stunden in der Luft. Kalt? Nein, dank des neuen blauen Turbo-Daunenanzugs der Gasballon-Nationalmannschaft. Danke Claudia, Renate, Hans-Jörg und Gie fürs Zurückholen. Danke Matthias Zenge, Benni, Bob und Benoît als Piloten bzw. Co-Piloten. ■ Wilhelm Eimers







# Distanz-Weltrekordfahrten von 1900 bis 1914

Obwohl sich das politische Klima zwischen den europäischen Staaten in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg kontinuierlich verschlechtert hatte, ahnten wohl nur wenige, dass ab August 1914 alles anders werden sollte als zuvor. Die Sportballonfahrt erlebte ihre Hochblüte, um praktisch von einem Tag auf den anderen ihre Existenzberechtigung zu verlieren. Oskar Haberlandt hat für Teil 3 dieser Reportage in alten Unterlagen geblättert

**H**atten die Franzosen von 1900 an viermal den Distanzrekord verbessert, so gelang es den Deutschen 1913 und 1914, ihn noch zweimal zu brechen. Aber der Krieg warf seine Schatten schon voraus, was die letzten Weltrekordhalter deutlich zu spüren bekamen.

Es ist kein Zufall, dass die letzten beiden Weltrekordfahrten vor dem 1. Weltkrieg von Bitterfeld aus stattfanden. Bitterfeld hatte mit dem ausgehenden 19. Jahrhundert durch die neu entstehende elektrochemische Industrie sehr an Bedeutung gewonnen. Das bei der Elektrolyse anfallende Wasserstoffgas war anfänglich ungenutzt geblieben. Das sollte sich aber bald ändern. Nachdem zunächst das Militär ab 1904 in Bitterfeld mit Wasserstoff aufstieg, waren es in den nächsten Jahren auch zunehmend Privatpersonen, die ihre Sportballone mit Wasserstoff füllten. Durch sein leichtes Gewicht ist Wasserstoff natürlich für Leistungsfahrten besser geeignet als das schwerere, doch damals überall erhältliche Leuchtgas (erstmal von Charles Green 1821 verwendet). Immer mehr Ballonfahrer erkannten die Möglichkeit, die das Bitterfelder Wasserstoffgas bot und nutzten es für ihre Weitefahrten.

Hugo Kaulen sen. vom Niederrheinischen Verein für Luftschiffahrt war erst im Jahr 1910 als bereits 40-Jähriger zur Ballonfahrt gekommen. Durch sein etwas höheres Alter und seine väterliche, hilfreiche Art wurde er von vielen jüngeren Kollegen »Gevatter« Kaulen genannt. Am 13. Dezember 1913 startete Kaulen mit dem Ballon »Duisburg«

(1680 cbm) mit 39 Sack Ballast zu je 20 Kilo von Bitterfeld aus zu seiner 53. Fahrt. Es sollte seine weiteste werden, vor allem aber auch seine längste: Sie dauerte 87 Stunden! Vier (!) eiskalte Winternächte im Ballonkorb waren eine gewaltige sportliche Leistung des Teams, dem außer Kaulen auch noch Bruno Schmitz (mit Kaulen 1913 Starter beim 8. Gordon Bennett-Rennen in Paris) und Krefft-Gevelsberg angehörten. Nach dem schwierigen Start im Sturm um 15.30 Uhr erreichte der Ballon bald rund 80 km/h. Um 16.15 Uhr waren die Luftschiffer über Torgau, zwei Stunden später über Görlitz. Als sie sich um 22.30 Uhr der (damaligen) russischen Grenze näherten, stiegen sie auf 1500 Meter, um einer eventuellen Beschießung durch Grenzsoldaten zu entgehen. Nach Mitternacht überquerten sie auf galizischem Gebiet (damals Österreich-Ungarn) Limanowa und hielten sich am Nordrand der Hohen Tatra. Um 6.15 Uhr am Morgen des 14. Dezember (zweiter Tag) wurde die österreichisch-russische Grenze überquert, wobei der Ballon nun tatsächlich unter Beschuss geriet. Doch war die Fahrhöhe von 1200 Metern zu hoch, um in Gefahr zu kommen. Die Orientierung im schwach besiedelten Gebiet wurde immer schwieriger. Jedenfalls wurde um 3 Uhr in der zweiten Nacht der Dnjepr passiert, und die unermüdlichen drei Deutschen konnten am Morgen des 15. Dezember (3. Tag) auf einer Waldlichtung ein großes Rudel Wölfe beobachten, das dem Ballon nachsah.

Mit dem neuen Tag stieg der »Duisburg« auf 1600 Meter, hielt sich auf die-



»Star-Foto« mit Dame:  
Hans Rudolf Berliner, letzter  
deutscher Rekordhalter  
vor dem 1. Weltkrieg, beim  
»Fotoshooting« im Ballonkorb



ser Höhe längere Zeit und durchstieß um 10.30 Uhr auf 2000 Metern die Wolkendecke. Bei minus acht Grad und prächtigem Sonnenschein nahm die Geschwindigkeit immer mehr ab. Um 23.35 Uhr in der dritten Nacht wurde endlich die Wolga überquert. Schon lange war keine Bahnlinie mehr aufgetaucht, welche die Orientierung erleichtert hätte. Durch Feststellen der Krümmungen des Flusses Kama, der mehrmals überquert wurde, konnte diese schließlich zu Mittag des vierten Tages (16.12.) wieder erlangt werden. In der vierten Nacht nahm die Geschwindigkeit weiter ab. Sie betrug

zumeist nur noch um 20 km/h. Ab 3 Uhr nachts wurde am Schleppseil gefahren. Um 6.30 Uhr am 17. Dezember erfolgte bei fast völliger Windstille 25 Kilometer von Perm am Ural die Landung. Kaulen und sein Team hatten in 87 Stunden 2827 Kilometer zurückgelegt. Der Schnitt betrug demnach nur 32 km/h. Dieser Distanzrekord war also nicht durch kräftige Winde, sondern durch die lange Fahrdauer möglich geworden! Selbstverständlich bedeuteten 87 Stunden auch einen neuen Dauerrekord, den bis dahin der Schweizer Oberst Theodor Schaeck mit 73 Stunden (Gordon

Bennett Rennen 1908) gehalten hatte. Mit der Bahn reisten die beiden Rekordbrecher nach Moskau, das zwei Tage später erreicht wurde. Nach eingehendem Verhör wurden die drei Deutschen für verhaftet erklärt. Ohne ordentliches Essen mussten die Gefangenen in einer kleinen Zelle ohne sanitäre Einrichtungen drei Tage und drei Nächte verbringen. Schließlich wurden sie freigelassen, weil ihnen letztlich doch keine Spionage nachgewiesen werden konnte. Erleichtert verließen sie Russland. Ihr neuer Rekord von 2827 Kilometern war nur von kurzer Dauer.



### **Berliner, Haase und Nicolai fahren 3052 Kilometer von Bitterfeld nach Kirgischan**

So kurz der Distanzrekord Kaulens bestehen sollte (knapp zwei Monate), so lange hatte der Rekord von Hans Rudolf Berliner Bestand. Erst 1976 (also 62 Jahre später) wurde er vom Amerikaner Ed Yost beim missglückten Versuch einer ersten Atlantiküberquerung im Ballon »Silver Fox« mit 3983 Kilometern gebrochen. Berliners Rekordfahrt, die ebenfalls durch das Bitterfelder Wasserstoffgas möglich wurde, war sicher die bedeutendste Ballonfahrt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, war doch die magische 3000 Kilometer-Grenze überschritten worden. Hatte Kaulen für seinen Rekord 87 Stunden gebraucht, so schafften Hans Rudolf Berliner, Alexander Haase und Arnold Nicolai die 3052 Kilometer in 47 Stunden 30 Minuten, also fast in der halben Zeit. Ihr Schnitt betrug über 64 km/h. Die drei Deutschen stiegen am 8. Februar 1914 mit dem Ballon »Siemens-Schuckert« (1680 cbm) zu ihrer Rekordfahrt in Bitterfeld auf. Sie hatten für viele Tage Proviant mitgenommen, da sie mit einer weiten Fahrt und möglicherweise tagelangen Märschen in unbesiedeltem Gebiet rechneten. Obwohl sie nun wussten, dass mit dem russischen Militär im Jahr 1914 nicht mehr zu spaßen war, planten sie, nach Möglichkeit weit in das Zarenreich einzufahren. Dies war von offizieller deutscher Seite zu diesem Zeitpunkt zwar nicht mehr erwünscht, doch war der Wille zum Rekord dadurch nicht zu bremsen.



Nach anfänglich mäßiger Geschwindigkeit steigerte sich diese bald, nachmittags wurde die Oder bei Bad Freienwalde überfahren.

Der Kurs ging nach Norden, und man war bereit, sich mit 42 Sack Ballast über die Ostsee zu wagen. Um 23 Uhr verließen sie das Festland und verloren den Leuchtturm der Halbinsel Hela bald aus den Augen. Nach vier Stunden über dem Meer erreichten die Piloten die Kurische Nehrung und überfuhren das mit Eisschollen bedeckte Kurische Haff.

Nun war der Ballon am Morgen des 9. Februar mit fast 110 km/h unterwegs. Eine größere Höhe war erreicht worden, um dem Beschuss der russischen Soldaten zu entgehen. Die Geschwindigkeit wurde immer größer, der Sturm war zum Orkan geworden. Berliner spricht von 230 km/h, mit denen sie über endlose russische Wälder getrieben wurden. Die Sicht wurde dabei immer schlechter, die Orientierung ging nachts völlig verloren. Es wurde immer böiger, Regen und Schnee machten den Deutschen zu schaffen, die in stockfinsterer Nacht über Russland rasten.

In der zweiten Nachthälfte ließ der Schneesturm schließlich nach, und am Morgen des 10. Februar brachte Berliner den Ballon durch Ventilzüge nach unten, um über einem völlig verschneiten Dorf dessen Namen zu erfragen. Das gelang aber nicht, der Ballon fuhr viel zu schnell und wurde zu allem Überflus noch gegen einen Baum geschleudert, wodurch eine große Menge Proviant verloren ging. Dadurch stieg der Ballon auf 2400 Meter, wo er ins Gleichgewicht kam. Mehrere Stunden behielt er diese Höhe, bis die Piloten den Ballon zum Sinken brachten. Als wieder Häuser auftauchten, wurde zur Landung geschritten, da in dieser einsamen Gegend jede Siedlung eine einfachere Rückreise versprach. Nach einer rasenden Schleiffahrt im Schnee kam der Korb nahe Kirgishan (Kirgishany, Kreis Krasnoufimsk, 80 Kilometer westlich Jekaterinburg, 200 Kilometer südöstlich von Perm) in der Nähe eines Waldes zum Stillstand. Die Deutschen waren mit 3052 Kilometern bis zum Ural an die Grenze zu Asien gelangt. Die Fahrt war anstrengend gewesen,

aber die wirklichen Probleme begannen erst jetzt: Eine Stunde nach der Landung wurden die Ballonfahrer von der russischen Polizei verhaftet und anschließend wochenlang festgehalten. Einige Gerichtsverhandlungen folgten. Die Russen vermuteten, die deutschen Luftschiffer wären eigentlich Militärpersonen und für das Auskundschaften feindlicher Festungsanlagen zuständig. In einem Brief, den Hans Rudolf Berliner nach Deutschland schreiben durfte, berichtete er: »Man hat jetzt Anklage wegen Spionage gegen uns erhoben. Die Richter haben etwa 150 Seiten Material zusammengetragen. Die unglaublichsten Sachen wirft man uns vor. Ein Artillerieoberst, der die Verhandlung leitete, bringt vor, dass wir mit unserer Fahrt lediglich die Luftströmungen feststellen wollten, die einem Zeppelin-Kreuzer von Nutzen sein könnten. Die Richter fragten an der Landestelle die Bauern, ob wir nicht über militärische Sachen gesprochen hätten. Das Furchtbarste ist, dass wir von jedem Verkehr abgeschnitten sind. Wir werden ständig von zwei Kriminalbeamten und einem Schutzmann überwacht. Durch die vielen Aufregungen und das schlechte Essen bin ich am Ende meiner Kräfte. Unternehmen Sie eiligst energische Schritte, denn Eile tut Not, damit unsere Freilassung bald

erfolgen kann. Es ist ein teurer Weltrekord, den ich errungen habe und auf den ich gern verzichtet hätte.« Nach fast drei Monaten kam es zu einer abschließenden Verhandlung, die mit folgendem Urteil endete: Fünf Monate Gefängnis für Berliner, je zwei Monate für Haase und Nicolai. Doch dann konnten sich die Deutschen mit 12.500 Goldmark freikaufen und ausreisen. So endete das letzte russische Abenteuer deutscher Ballonfahrer, über deren Schicksal ganz Westeuropa besorgt gewesen war. Lange hatten die Ballonfahrer überhaupt als vermisst gegolten, da Russland zunächst keine Informationen nach außen ließ. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhang allerdings bleiben, dass sich Berliner und seine Gefährten der Gefahr einer Gefangenschaft durchaus bewusst gewesen waren und das Risiko einer Landung weit im Inneren Russlands freiwillig in Kauf genommen hatten. Doch sollte sie letztlich der fantastische, neue Weltrekord für alle Strapazen entschädigen. ■

#### Quellen:

Wiener Luftschiffer-Zeitung, Jg. 1914  
Hohmann: Beiträge zur Geschichte des Ballonsports in Deutschland  
Göhrmann, Holz, Schmöhl, Seifert: 90 Jahre Bitterfelder Verein für Luftfahrt 1909-1999



Start zur Weltrekordfahrt: Die vom Piloten handsignierte Postkarte zeigt (v.l.n.r.) Arnold Nicolai, Alexander Haase und Hans Rudolf Berliner





Bestellungen bitte an

DFSV Wirtschaftsdienst GmbH  
 Versandstelle  
 Fax: 089/89949193  
 e-mail: dfsvwidi@web.de

## Handbücher und Nachschlagewerke für Piloten, Pilotenanwärter und Sportzeugen:

- ▶ **»DFSJ-Jahrbuch«** Euro 15,-  
Eine Zusammenstellung des DFSV:  
Fakten, Daten, Zahlen und Namen
- ▶ **»Gutachten »Ballonsport, Tiere und Vegetation«**  
Euro 8,-
- ▶ **»Handbuch für Freiballonpiloten«**  
Grundlagen für Gas- und Heißluftballon. Unentbehrliches  
Standardwerk für Aus- und Fortbildung. .
- ▶ **»Der sichere Umgang mit Flüssiggas«** Euro 8,-
- ▶ **»Fahrtenbuch«** Euro 19,- Das originale,  
vom DFSV empfohlene Fahrtenbuch
- ▶ **»Sportzeugen-Logbuch«** Euro 8,-
- ▶ **»Observer-Handbuch«** Euro 6,-  
Die wichtigsten Hinweise und Anleitungen zur  
Tätigkeit des Observers sind in dieser Broschüre  
zusammengefasst.
- ▶ **»Handbuch für Wettbewerbsleiter«** Euro 8,-
- ▶ **»Handbuch für Jury-Mitglieder«** Euro 8,-

## Zur Geschichte der Ballonfahrt

Die Werke von Ulrich Hohmann sen.:

- ▶ **»Das Gordon Bennett Rennen«** - Die Geschichte der  
Gordon Bennett Rennen: Euro 30,- Wie kein Zweiter in  
Deutschland hat Ulrich Hohmann sich mit der langen  
Geschichte des berühmtesten Ballonrennens der Welt  
beschäftigt. Tausende von Zahlen, Namen und Fakten,  
gewürzt mit authentischen Fahrtberichten, hat er auf  
über 400 Seiten zusammengetragen.  
(Zur Zeit vergriffen)
- ▶ **»Die Geschichte des Ballonsports in Deutschland**  
in drei Bänden: je Euro 15,-
  - Der Freiballonsport in Deutschland vor dem  
1. Weltkrieg (Band 1)
  - Beiträge zur Geschichte des Ballonsports in Deutschland  
(Band 2: 1950 bis 1969)
  - Beiträge zur Geschichte des Ballonsports in Deutschland  
(Band 3: 1970 bis 1979).

Von Jürgen K. Bock und Berthold Knauer

- ▶ **»Leichter als Luft«** - Transport- und Trägersysteme -  
Ballone, Luftschniffe, Plattformen  
Preis: 39,80 Euro

Von Kurt Rünzi

- ▶ **»Abenteuer Heissluftballon«**  
Entwicklung - Experimente - Rekorde  
Sonderpreis: 23,- Euro

Von Walter Müller, Astrid Gerhardt und Gerhard Hurck

- ▶ **»Gone with the Wind«**  
Manual for Gas Ballooning  
Preis: 49,- Euro  
Ein Muss für Gasballonfreunde!

Die Preise aller Publikationen enthalten 7 % MwSt.



# Veranstaltungsplan

## 2006

- 10.03.-12.03. Linde-Wasen-Cup, Freundschaftsfahrt für Gasballone ab Stuttgart-Bad Cannstatt. Auskunft: Eberhard Krauter, Walchenseestr. 57, 70378 Stuttgart, Tel. 0711/535601
- 11.03.-12.03. pc\_met Aufbaulehrgang mit Dr. Manfred Reiber in Bad Königshofen. Anmeldung: Ballonschule Georg Leupold, Hindenburgstr. 27, 97631 Bad Königshofen, Tel. 09761/6909, Fax: /6908, Mobil: 0171/3744786, e-mail: Georg.Leupold@ep-leupold.de
- 11.03.-19.03. Ballonlehrer-Lehrgang in Bad Königshofen nach § 94 LuftPersV geplant. Es handelt sich dabei um einen Vorauswahl-Lehrgang mit anschließender Prüfung in Bad Königshofen durch das Luftamt Nordbayern. Danach müssen innerhalb von 6 Monaten die praktischen Anforderungen absolviert werden. Im Herbst 2006 findet dann der Unterricht in Pädagogik etc. statt. Anmeldung u. weitere Infos: Ballonschule Georg Leupold, Hindenburgstr. 27, 97631 Bad Königshofen, Tel. 09761/6909, Fax: /6908, Mobil: 0171/3744786, e-mail: Georg.Leupold@ep-leupold.de
- 18.03. Ein Beitrag zur Sicherheit - Fortbildung Thema Luftraum am Flugplatz Leverkusen von 14.30 bis 17.00 Uhr. Infos/Anmeldungen: w.eimers@dfsv.de
- 18.03.-19.03. 17. Presseseminar des BWLV auf dem Klippeneck. Kontakt: Hansjörg Jung, 71083 Herrenberg, Mobil: 0151/1610-5806
- 01.04. Fortbildungslehrgang für Freiballon-Fluglehrer nach § 96 (4) LuftPersV am Teutoburger Wald, Nähe Ballonstartplatz Ibbenbüren. Infos: Franz-Josef (Jo) Herter, Wiesenerskamp 1d, 49477 Ibbenbüren, Tel. 05451/2573, Fax: /999317, Mobil: 0171/2753398, e-mail: jo.ballon@web.de
- 08.04.-09.04. Wettenvorhersage für Ballonfahrer mittels pc\_met und anderen Internetprodukten. Lehrgang mit Dr. Manfred Reiber bei der Freiballon-Sportschule Mathes. Kontakt: Freiballon-Sportschule Mathes, Nahestr. 4, 55296 Harxheim, Tel. 06138/6922, Fax: /7426, e-mail: scheibel@freiballon.de
- 10.04.-13.04. Theoriekurs PPL-D Heißluft in Kißlegg. Kompakter Theoriekurs in den Osterferien. Ermäßigte Kursgebühren für Mitglieder des DFSV bzw. der Landesverbände. Kontakt: Helmut Seitz, Windhag, 88353 Kißlegg, Tel. 07563/92282, Fax: /92281, e-mail: info@seitz-ballooning.de
- 10.04.-16.04. Theorielehrgang PPL-D. Gründliche Vorbereitung auf die Prüfung mit erfahrenen Dozenten. Sonderkonditionen für DFSV-Mitglieder. Kontakt: Freiballon-Sportschule A. u. R. Mathes, Nahestr. 4, 55296 Harxheim, Tel. 06138/6922, Fax: /7426, e-mail: scheibel@freiballon.de
- 12.04. Informationsabend über neues Haftungsrecht. Kennen Sie die neuen Vorschriften seit dem 19. April 2005? Sind Sie als Pilot noch abgesichert?
- Wir klären diese Fragen im Rahmen eines Informationsabends. Kontakt: Freiballon-Sportschule A. u. R. Mathes, Nahestr. 4, 55296 Harxheim, Tel. 06138/6922, Fax: /7426, e-mail: scheibel@freiballon.de
- 22.04.-01.05. OMV Balloncup in Hofkirchen/Steiermark. Infos: Ballonsportclub Hofkirchen - Adi Thaller, A-8224 Hofkirchen 51, Tel. 0043/3334/2262, Fax: 0043/3334/2262-21, e-mail: office@balloon2008.at, Internet: www.balloon2008.com
- Ostern Theorielehrgang PPL-D über Ostern 2006 mit anschließender Prüfung bei Lorenz Ballooning. Der genaue Termin kann noch mit den Teilnehmern abgestimmt werden. Tel. 05374/672121 oder e-mail: iloball@aol.com
- 27.04.-01.05. 16. Offene Steirische Meisterschaft für Heißluftballone in Hofkirchen/Steiermark. Infos: Ballonsportclub Hofkirchen - Adi Thaller, A-8224 Hofkirchen 51, Tel. 0043/3334/2262, Fax: 0043/3334/2262-21, e-mail: office@balloon2008.at, Internet: www.balloon2008.com
- 28.04.-01.05. 4. Eglofser Feuerzauber (HLB-Treffen im kleinen Kreis am Alpenrand, Allgäu/Bodensee, 1. Mai mit Rahmenprogramm, Abendfahrt und Glühen fürs Publikum). Infos: Helmut Scheuerle, Strickers Höhe 24, 88260 Eglofs-Argenbühl, Tel. 07566/941753, Fax: /941756, e-mail: bsc.voralpenland@t-online.de, Internet: www.bsc-voralpenland.de
- 28.04.-01.05. 8. Sonnenbühl-Cup. Infos: Günther Binder, Löherstr. 25, Sonnenbühl-Willmandingen, Tel. 07128/1724, Fax: /2935, e-mail: bsg-sonnenbuehl@t-online.de
- 29.04.-01.05. 15. Richard-Schütze-Wettfahrt bzw. »European-Challenge« (international) für Gasballone. Veranstalter: Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V., Postfach 1235, 06732 Bitterfeld, Kontakt: Klaus Schmöhl, Zimmerstr. 1a, 06749 Bitterfeld, Tel./Fax: 03493/26009, e-mail: Klaus-Schmoehl@gmx.de
- 30.04. Ballonveranstaltung mit Heißluftballonen, einschl. Ballonglühen, anlässlich des Frühlingfestes auf dem Cannstatter Wasen in Stuttgart. Auskunft: Eberhard Krauter, Walchenseestr. 57, 70378 Stuttgart, Tel. 0711/535630
- 13.05. Traditionelles Neu-Ulmer Ballonglühen, Ballontreffen zum Neu-Ulmer Volksfest, just for fun mit dem Ballon über Ulm, Neu-Ulm (ca. 40 HLB und Modellballone). Ausweichtermin: 25.05.2006. Kontakt: Rudolf Fuchs, Zur Tollmaid 10, 89604 Allmendingen, Tel. 07391/5669 oder 0172/7302096, Fax: /5919, e-mail: ballonfahrten@surfeu.de



- 19.05.-20.05. Obergriesbacher Ballonfest. Maximal 15 HLB-Teams treffen sich auf Einladung zu einem Ballonwochenende im schönen Wittelsbacher Land. Kontakt: Horst Reisch, Stefanstr. 36, 86573 Obergriesbach, Tel. 08251/872176, Fax: /872370, e-mail: horst@reischreisch.de
- 19.05.-23.05. Freundschaftsfahrt rund um den Hellenstein im Rahmen der Landesgartenschau in Heidenheim a.d. Brenz (Heißluftballone, Sonderformen und Heißluft-Luftschiffe) auf Einladung. Veranstalter: Ballonsportclub Hellenstein, Kontakt: Hans Peter Lossmann, Virchowstr. 10, 89518 Heidenheim, Tel. 07321/41107, e-mail: hans-peter.lossmann@t-online.de
- 23.05.-28.05. Deutsche Meisterschaft Heißluftballon (QLW) in Weilburg/Hessen
- 26.05.-28.05. 2. Nordbadische Montgolfiade in Sinsheim (Heißluftballonveranstaltung mit 30 bis 40 Ballons, Ballonfahren ohne Stress - Startplatz mitten in Sinsheim, Besuch des Auto-Technikmuseums). Infos: Ballon-Club Badisch Sibirien e.V. - Helmut Vogel, Höllgrundstr. 3, 69429 Waldbrunn, Fax: 06274/5187, Mobil: 0171/7720945, e-mail: Ballonabenteuer-vogel@t-online.de
- 02.06. 22. Internationale Carl-Götze-Nachtwettfahrt für Gasballone zu Pfingsten in Düsseldorf. Zwölf Gasballone aller Größen und Bauarten. Melde-schluss ist der 14. Mai 2006. Platzöffnung: Freitag, 02.06., 16 Uhr, Generalbriefing 18 Uhr in der Carl-Götze-Ballonhalle. Anmeldung: Düsseldorfer Aero Klub e.V., Abt. Freiballon - Siegfried Felder, Tel. oder Fax: 02151/404822
- 05.06. Pfingstmontag abends: WM 2006 - Begrüßungsfiesta des Landes Hessen in Bad Wildungen für 33 Heißluftballonteam. Infos: Reinhold Unger, Tel. 06051/979106, Fax: /979107, e-mail: reinhold.unger@t-online.de
- 15.06.-18.06. 1. Rhein-Nahe-Nachtmontgolfiade (max. 10 Ballone). Kontakt: k@wilbert.de oder Hajo.Rackwitz@t-online.de, Stromberger Luftkutscher
- 15.06.-18.06. Ausbildungsveranstaltung für Piloten zum Erwerb der VFR-Nachtfahrtberechtigung (mit oder ohne eigenen Ballon). Kontakt: k@wilbert.de oder Hajo.Rackwitz@t-online.de, Stromberger Luftkutscher
- 16.06.-18.06. 12. Montgolfiade Brandenburg, Wettfahrt um den Wagenitzer Knoblauchballon (20 HLB 1+3). Anmeldungen bitte bis 30.04.06 an Peter Born, Parkstr. 9, 14662 Mühlenberge, OT Wagenitz, Tel. 033237/88383, Fax: /85241, Mobil: 0170/2736097, e-mail: ballonsportclub-havelland@t-online.de
- 23.06. 10. Raiffeisen-Ballon-Meeting des Ballonsportclubs Erlangen e.V. in Hannberg bei Erlangen. Kontakt: Konrad Rudert, e-mail: rudert@moehrendorf.de
- 23.06.-27.06. 5. Pohlheimer Ballonfahrer-Meeting mit Ballonglühen »Sommernacht der Ballone« am 24.06. Anmeldung: Ballon Club Pohlheim - Norbert Günther, Jenaer Str. 30, 35415 Pohlheim, Tel. 06403/63293, Fax: /963398, Mobil: 0172/6158336, e-mail: norbert.guenther@uniklinikum-giessen.de
- 21.07.-23.07. 6. Ballonfahrttreffen am Rotenfels in Norheim bei Bad Kreuznach (auf Einladung - max. 20 Ballone). Infos: Wilhelm Lissmann, Tel. 0671/890010, Fax: /69001, e-mail: elektro-lissmann@t-online.de
- 21.07.-23.07. 6. Berlin-Brandenburgisches Ballontreffen auf Gut Hesterberg (ca. 30 HLB). Geplant ist ein Berlin-/Potsdam-Start mit Ferkeltrophy. Kontakt: Sabine und Uwe Storkan, Kurfürstendamm 206, 10719 Berlin, Mobil: 0172/3838322 oder 0172/3130082, Fax: 030/8827142, e-mail: ballonfahrten@berlin-ballooning.de
- 26.07.-30.07. 12. Saxonia International Balloon Fiesta in Leipzig. In diesem Jahr unter dem Motto »Der Schatz im Silbersee«. Veranstalter: Wohlfahrt GmbH - Hans-Peter Wohlfahrt, Paulinerweg 25, 04299 Leipzig, Tel. 0341/86805-15, Fax: /86805-12, e-mail: Katharina.Baum@wohlfahrt.net, Online-Anmeldung (Internet): www.balloons.de
- 29.07.-05.08. 10. Internationales DFSV-Jugendlager in Ortenberg/Hessen, Kontakt: Anja Stahlkopf, e-mail: a.stahlkopf@dfsv.de, (Anmeldeformular: www.ballonsportjugend.de)**
- 04.08.-06.08. Bischoff-Cup 2006 mit 1. Paralooning in Imsweiler/Pfalz, gemütliches Ballontreffen mit einfacher und zwangloser Aufgabenstellung (kein QLW), max. 15 Teilnehmer mit Heißluftballonen, Sonderformen und Heißluft-Luftschiffen. Kontakt: Sven Göhler, Spielbergstr. 3, 55271 Stackeden-Elsheim, Tel. 06130/910999, Fax: /910997, e-mail: info@bsv-rhein Hessen.de, Internet: www.bsv-rhein Hessen.de
- 06.08.-13.08. 2. Deutsch-Französisches Jugendlager in Bitterfeld
- 07.08.-11.08. 9. Internationale Bitterfelder Gasballonwoche. Veranstalter: Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V., Postfach 1235, 06732 Bitterfeld, Kontakt: Klaus Schmöhl, Zimmerstr. 1a, 06749 Bitterfeld, Tel./Fax: 03493/26009, e-mail: Klaus-Schmoehl@gmx.de
- 10.08.-13.08. Zippo-Cup 2006 & Hot Airship Cup Borken in Borken am Forellenhof. Modellballonwettbewerb, Weitfahrten im schönen Münsterland auf dem wohl größten Startplatz in Deutschland mit großem Programm, Special Shape Parade, Night Glow, Themenabende, Borken à la carte, Marktbesuch in Winterswijk (Niederlande). Mit dabei der Fernsehsender Pro 7 für eine Sondersendung »Freizeit im Münsterland«. Kontakt: Int. Balloon-Promotion-Company Achim Schneider, Otto-Hahn-Str. 33, 46325 Borken/Westf., Tel. 02861/63630, Fax: /63633, e-mail: doasb@aol.com, Internet: www.ballonpilot.de
- 11.08.-13.08. Marktkauf Ballonfiesta 2006 auf der Bielefelder Radrennbahn (6. Marktkauf Cup, Fuchsjagd, Nightglow, buntes Familien- und Rahmenprogramm, Feuerwerk, etc.) - Kontakt: AVA Medien und Werbe-GmbH, Katrin Tietze/Vanessa Dresmann, Fuggerstr. 11, 33689 Bielefeld, Tel. 05205/945517, Fax: /91345517, e-mail: eventmkt@ava.de, Internet: www.marktkauf.de



- 11.08.-13.08. 14. Teuto-Wettfahrt um den Pokal der Akzo Nobel Base Chemicals in Ibbenbüren-Uffeln.  
Anmeldungen: Helmut Ahlswede, Tel. 05451/13969, Internet: [www.ballonclub-teuto.de](http://www.ballonclub-teuto.de)
- 11.08.-13.08. 9. Ballonfestival in Bad Steben, Heißluftballon-Freundschaftstreffen im bayerischen Staatsbad Bad Steben für max. 30 HLB (Sonderformen erwünscht) und Modellballone.  
Kontakt: Günther Wesemann, Egerländerweg 14, 95032 Hof, Tel./Fax: 09281/94982, e-mail: [gunther.wesemann@ballonteam-hof.de](mailto:gunther.wesemann@ballonteam-hof.de)
- 12.08.-13.08. 11. Linde-Cup für Gasballone (international).  
Veranstalter: Bitterfelder Verein für Luftfahrt e.V., Postfach 1235, 06732 Bitterfeld, Kontakt: Klaus Schmöhl, Zimmerstr. 1a, 06749 Bitterfeld, Tel./Fax: 03493/26009, e-mail: [Klaus-Schmoehl@gmx.de](mailto:Klaus-Schmoehl@gmx.de)
- 12.08.-13.08. Schweb mal mit über die Hardt.  
Ballonveranstaltung der besonderen Art in Zusammenarbeit mit der Wuppertal-Marketing GmbH. Einweihung der Neue Garten Hardt und der Lauf über die Treppen Wuppertals mit umfangreichem Rahmenprogramm.  
Ausschreibung und Einladung werden auf Anfrage zugesandt. Kontakt: Wupperballon e.V. - Volker Ralf Krüger, Kriemhildenstr. 8, 42287 Wuppertal, Tel. 0202/2541282, Fax: /2547169. Mobil: 0160/2050314, e-mail: [info@wupperballon.de](mailto:info@wupperballon.de), Internet: [www.wupperballon.de](http://www.wupperballon.de)
- 17.08.-20.08. 8. BallonMagie - der Sommer-Event im Elbauenpark Magdeburg - Simply the Best!  
Kontakt: Stratos Ballooning - Nicole Haggney, Elisabethstr. 7, 59320 Ennigerloh, Tel. 02524/9328-0, Fax: /9328-80, e-mail: [info@stratos.de](mailto:info@stratos.de), Internet: [www.stratos.de](http://www.stratos.de)
- 17.08.-20.08. 6. Bad Homburger Montgolfiade (max. 15 Heißluft- und 5 Modellballone). Teilnahme auf Einladung.  
Kur- und Kongreß-GmbH - Ute Hatzfeld, Kaiser-Wilhelms-Bad, 61348 Bad Homburg v.d. Höhe, Tel. 06172/178150, Fax: /178158, e-mail: [u.hatzfeld@kuk.bad-homburg.de](mailto:u.hatzfeld@kuk.bad-homburg.de), Internet: [www.bad-homburger-montgolfiade.de](http://www.bad-homburger-montgolfiade.de)
- 18.08.-20.08. 3. Trierer Petrisberg Ballon Fiesta (ca. 40 HLB und Sonderformen mit Wettfahrten auf dem ehemaligen Gelände der Landesgartenschau Trier. Ausschreibung und Einladung werden auf Anfrage zugesandt. Kontakt: Schroeder fire balloons GmbH, Werner Wäschenbach, Am Bahnhof 12, 54338 Schweich/Mosel, Tel. 06502/9304, Fax: /930500, e-mail: [waeschenbach@schroederballon.de](mailto:waeschenbach@schroederballon.de), Internet: [www.schroederballon.de](http://www.schroederballon.de)
- 24.08.-27.08. 36. Montgolfiade auf den Aaseewiesen in Münster des Freiballonsport-Vereins Münster und Münsterland e.V. Gemütliches und stressfreies Ballonfahren über dem Aasee und der Stadt Münster im schönen Münsterland, aber auch etwas für ehrgeizige Piloten und Teams, die bei den Wettfahrten am Ende einen Preis gewinnen möchten. Wettfahrten nur bei den Abendstarts.
- Samstagabend Ballonglügen vor der tollen Kulisse des Aasees. Kontakt: Jörg Waterkamp, Pastorat 18, 49549 Ladbergen, Tel. 05485/834924, Fax: /834925, e-mail: [jnil.waterkamp@t-online.de](mailto:jnil.waterkamp@t-online.de), Internet: [www.freiballonsport-verein-muenster.de](http://www.freiballonsport-verein-muenster.de)
- 25.08.-27.08. Wathlinger Ballon-Festival für Sportballonfahrer, anlässlich der Fuhse Tage 2006, max. 15 Teilnehmer auf Einladung. Kontakt: Veith Kuhlmann, Drosselweg 22, 29339 Wathlingen, Mobil: 0171/7143728, e-mail: [Remax-Ballon-Team@gmx.de](mailto:Remax-Ballon-Team@gmx.de)
- 25.08.-27.08. 12. Ballon-Festival in Kevelaer (max. 25 Ballone).  
Kontakt: Aeronautics - Sylvia & Geoff Beckwith, Veener Weg 46, 46509 Xanten, Tel. 02801/90298, Fax: /705118, e-mail: [info@aeronautics-gb.de](mailto:info@aeronautics-gb.de), Internet: [www.aeronautics-gb.de](http://www.aeronautics-gb.de)
- 25.08.-27.08. 15. Niederbayerische Heißluftballon-Wettfahrt; gemütliches Ballonmeeting mit max. 25 HLB, auch Sonderformen + 6. Niederbayerisches Modellballon-Meeting. Veranstalter: Ballonsportgruppe im LSV Landshut e.V., Kontakt: Wolfgang Schwarz, Flurstr. 47, 84172 Buch a. Erlbach, Tel. 08709/1293, Fax: /2514, e-mail: [info@bsg-landshut.de](mailto:info@bsg-landshut.de), Internet: [www.bsg-landshut.de](http://www.bsg-landshut.de)
- 25.08.-27.08. 2. Ladenburger Ballonfestival - gemütliches, stressfreies Wochenende. Viel Raum zum Kennenlernen: Ballönercamp, Lagerfeuer, Live-Musik und Sternenhimmel - direkt neben dem Startgelände. 15 Ballonteam auf Einladung.  
Kontakt: Michael Bering, Hauptstr. 24, 69253 Heiligkreuzsteinach, Tel. 06220/922227, Fax: /9227838, e-mail: [bering@heidelberg-ballon.de](mailto:bering@heidelberg-ballon.de) oder [info@ballonfestival-ladenburg.de](mailto:info@ballonfestival-ladenburg.de), Internet: [www.ballonfestival-ladenburg.de](http://www.ballonfestival-ladenburg.de)
- 25.08.-27.08. 13. Thüringer Montgolfiade in Heldburg (**QLW**) und Fiesta (Sonderformen und Luftschiffe bevorzugt) einschl. 13. Thüringer Landesmeisterschaft 2006. Info: [www.13.thueringer-montgolfiade.de](http://www.13.thueringer-montgolfiade.de). Kontakt: Harold Gaudlitz, Rössewiese 37, 98553 Schleusingen - OT Gethles, Tel. 036841/41552, e-mail: [Harold.Gaudlitz@t-online.de](mailto:Harold.Gaudlitz@t-online.de) oder Wolfgang Berger, Johann-Stockmar-Str. 6, 98528 Suhl-Goldlauter, Tel. 03681/419937, Fax: /424781
- 25.08.-27.08. DAeC-Jugendlager in Heldburg. Ballonfahren - UL-Fliegen - Modellsport - Spaß.  
Info: [www.13.thueringer-montgolfiade.de](http://www.13.thueringer-montgolfiade.de). Kontakt: Harold Gaudlitz, Rössewiese 37, 98553 Schleusingen - OT Gethles, Tel. 036841/41552, e-mail: [Harold.Gaudlitz@t-online.de](mailto:Harold.Gaudlitz@t-online.de) oder Ingolf Röser, Am Hainroth 318, 98663 Bad Colberg-Heldburg, Tel. 036871/20590
- 26.08. 2. Thüringer Paraballooncup - Heldburg 2006 im Rahmen der 13. Thüringer Montgolfiade.  
Info: [www.13.thueringer-montgolfiade.de](http://www.13.thueringer-montgolfiade.de). Kontakt: Harold Gaudlitz, Rössewiese 37, 98553 Schleusingen-OT Gethles, Tel. 036841/41552, e-mail: [Harold.Gaudlitz@t-online.de](mailto:Harold.Gaudlitz@t-online.de)
- 25.08.-27.08. Modellballontreffen zur Thüringer Montgolfiade - Heldburg 2006. Info: [www.13.thueringer-montgolfiade.de](http://www.13.thueringer-montgolfiade.de)

montgolfiade.de. Kontakt: Klaus Schäfer,  
Eugen-Richter-Str. 15, 99085 Erfurt, Tel./Fax:  
0361/6431247, Mobil: 0170/6665101

01.09.-03.09. 4. Internationales Bad Dürrheimer Ballon Festival (bis zu 50 HLB sowie Sonderformen, HL-Luftschiffe und Modellballone). Just for fun mit dem Ballon über Schwarzwald und Baar, Fuchsjagd, Key-Grab, gemütliche Atmosphäre, attraktives Rahmenprogramm mit Feuerwerk etc. Kontakt: Richard Bölling, Im Belli 41, 78086 Brigachtal, Tel. 07721/22266, Fax: /90171, e-mail: ballonfestival@ballone.com, Internet: www.ballon-festival.de

01.09.-10.09. 16. Warsteiner Internationale Montgolfiade: Ballooning für just for fun, bis zu 300 Heißluftballone, Gasballone, Luftschiffe, Sonderformen, Modellballone. Wettbewerbe: Paraballooning, Long Distance, Ladies-Cup, Gasballon-Race u.a. Rahmenprogramm: Night Glows, Feuerwerk, Festzelt mit Live-Musik; Gas frei, Campingplatz und umfangreiches Programm für Piloten und Crews. Kontakt: Herrmann Löser, Domring 4-10, 59581 Warstein, Tel. 02902/881400, Fax: /884040, e-mail: montgolfiade@warsteiner.com, Internet: www.warsteiner-wim.de

07.09.-16.09. 50. Gordon-Bennett-Rennen in Waasmunster/Belgien

08.09.-10.09. XX. Opa-Rallye in Gersthofen. Internationale Gasballon-Wettfahrt für alle Piloten über sechzig. Veranstalter: Freiballonverein Augsburg e.V. - Kontakt: Gottlieb Blenk, Hinter dem Schwalbeneck 13, 86152 Augsburg, Tel. 0821/515611, Fax: /155677, e-mail: gemonta@planet-interkom.de, Internet: www.freiballonvereinaugsburg.de

09.09.-10.09. 6. Heißluftballon-Veranstaltung (abends). Ballonfahren anlässlich des Flugplatzfestes auf dem Nortel bei Gruibingen auf der Schwäbischen Alb. Kontakt: Manfred Vogel, Silberstr. 23, 73326 Deggingen, Tel. 07334/9233-332, Fax: /9233-334, e-mail: Manfred@heissluft-ballon.de

09.09.-10.09. Gladenbacher Heißluftballontreffen in 35075 Gladenbach. Kontakt: Werner Hoffarth, Tel. 06426/6988, Fax: /1500

09.09.-10.09. Treffen der Schüler von Paul Calovini in 35075 Gladenbach. Kontakt: Werner Hoffarth, Tel. 06426/6988, Fax: /1500

15.09.-17.09. 9. Int. GermanCup für Heißluftballone um den Großen Preis der Sparkasse Pforzheim-Calw. Veranstalter: Pforzheim Kongress- und

## 20 Jahre



### FREIBALLON-SPORTSCHULE

A. u. R. Mathes GmbH, Inhaber Holger Scheibel  
Nahestr. 4, 55296 Harxheim bei Mainz  
Telefon 06138 - 6922, Fax 7426  
[www.freiballon.de](http://www.freiballon.de)

## Lehrgänge 2006:

- |               |  |
|---------------|--|
| 18.-19. März  | Ausbildung Ballonwart<br>mit Walter Hofmann                    |
| 08.-09. April | Wege zur eigenen<br>Wettervorhersage mit<br>Dr. Manfred Reiber |
| 10.-16. April | Theorielehrgang Teil 1   |
| 12. April     | Haffungsrecht Infoabend  |
| 06.-07. Mai   | Theorielehrgang Teil 2   |

## TÜV-Flaschenprüfung – Reparatur

### von Ihrem kompetenten Fachmann

- ➔ alle Flaschentypen: Worthington, Schröder, Cameron, T&C, Lindstrand, Ultra Magic
- ➔ auf Anfrage auch mit abgelaufenem oder ohne TÜV möglich
- ➔ auch kurzfristige Termine möglich
- ➔ Abhol- u. Lieferservice zum Festpreis oder Portoversand
- ➔ Reparatur von Flaschen und Brennern aller Fabrikate
- ➔ alle Flaschen mit Freigabebescheinigung (JAA FORM ONE)

**LTB Ballonfahrten HOT** GmbH · 09337 Hohenstein-Ernstthal  
Tel. 03723/653213 · Fax 653216 · mobil 0178-3892630  
[www.ballonfahrten-hot.de](http://www.ballonfahrten-hot.de) · e-mail: [info@ballonfahrten-hot.de](mailto:info@ballonfahrten-hot.de)

LTB - LBA Nr. II A-310



- Marketing GmbH, Marktplatz 1, 75175 Pforzheim, Tel. 07231/14545-60, Fax: /14545-70, e-mail: pforzheim-events@pkm.de, Internet: www.pforzheim.de
- 21.09.-23.09. 7. Thomapyrin Cup in Eisleben (HLB u. Sonderformen). Diesmal kleiner Wettbewerb, Teilnahme auch nur an einzelnen Tagen ohne Wettbewerb möglich. Jedes Team erhält einen Bungalow zur freien Übernachtung, Gas frei sowie teilweise Verpflegung. Aus Platzgründen nur 15 Teilnehmer möglich. Kontakt: Helmut Seitz, Windhag, 88353 Kießlegg, Tel. 07563/92282, Fax: /92281, e-mail: info@seitz-ballooning.de, Internet: www.thomapyrin-cup.de
- 22.09.-24.09. 3. Deutsche Juniorenmeisterschaft und 3. Sächsische Landesmeisterschaft (**QLW**) am Flugplatz Riesa-Göhlis. Kontakt: Bernd Pulzer, Talstr. 42c, 04639 Grünberg, Tel. 03762/941924, Fax:/941925, e-mail: b.pulzer@t-online.de, Internet: www.HL-Sachsenmeisterschaft.de
- 22.09.-24.09. 6. Königs-Ludwig-Pokal am Chiemsee. Stressloser Wettbewerb für etwa 25 HLB-Teams. Veranstalter: Ballonclub Truna. Kontakt: Willy Pfeiffer, Weißkreuzäcker 1, 83339 Chieming, Tel./Fax: 08664/8100
- 30.09.-07.10. Herbstballonwoche Hofkirchen mit Ballonkirtag in Hofkirchen/Steiermark. Infos: Ballonsportclub Hofkirchen - Adi Thaller, A-8224 Hofkirchen 51, Tel. 0043/3334/2262, Fax: 0043/3334/2262-21, e-mail: office@balloon2008.at, Internet: www.balloon2008.com
- 06.10.-08.10. 21. Internationales Brigachtaler Modellballon-Treffen. Kontakt: Richard Bölling, Im Belli 41, 78086 Brigachtal, Tel. 07721/22266, Fax: /90171, e-mail: modellballone@ballone.com, Internet: www.ballone.info
- 18.10.-22.10. Spanischer Königspokal 2006 auf Mallorca. Offizieller spanischer Wettbewerb, Teilnahme ausländischer Teams gerne gesehen. Alle Teilnehmer wohnen in einem Hotel in Cala Millor. Max. 25 Teams. Kombination mit der internationalen Ballonveranstaltung vom 24. bis 29.10. ist möglich. Kontakt: Ricardo Aracil, Avda. Pins n° 30, E-07590 Cala Ratjada (Mallorca), Tel. 0034/971/818182, Fax: 0034/971/565332, e-mail: info@mallorcaballoons.com
- 24.10.-29.10. XIV. Internationale Ballon Regatta von Cala Millor (Mallorca). Urlaubsveranstaltung am Meer, just for fun, Ballone bis max. 3400 cbm. Alle Teilnehmer wohnen in einem Hotel in Cala Millor. Max. 25 Teams, Urlaubsverlängerung möglich. Kontakt: Ricardo Aracil, Avda. Pins n° 30, E-07590 Cala Ratjada (Mallorca), Tel. 0034/971/818182, Fax: 0034/971/565332, e-mail: ricardo@mallorcaballoons.com
- 18.11.-19.11. DFSV-Fluglehrerfortbildung (Ort ist noch nicht festgelegt). Kontakt: Volker Löschhorn, e-mail: v.loeschhorn@dfsv.de**

**2007**

- 07.01.-13.01. Alpine Wintermontgolfiade 2007 in Sonthofen/Allgäu. Maximal 25 Heißluftballone/Luftschiffe. Idealer Ausgangsort und kompetente Hilfe für Alpenfahrten und -überquerungen. Kontakt: Ballonsport Alpin - Ernst Bauer, Hans-Böckler-Str. 86, 87527 Sonthofen, Tel. 08321/7091, Fax: /87727, e-mail: ballonsport@web.de, Internet: www.ballonsport-alpin.de
- 13.01.-20.01. 14. Fire&Snow 2007 in Mauterndorf/Österreich. Internationales Ballonfahrertreffen in den winterlichen Alpen. Simply the Best! Auf Einladung, begrenzte zusätzliche Teilnehmerplätze. Veranstalter: Stratos Ballooning - Nicole Haggoney, Elisabethstr. 7, D-59320 Ennigerloh Tel. 02524/9328-0, Fax: /9328-80, e-mail: info@stratos.de, Internet: www.stratos.de
- 25.07.-29.07. 13. Saxonia International Balloon Fiesta in Leipzig. Veranstalter: Agentur Wohlfahrt, Paulinerweg 25, 04299 Leipzig, Tel. +49 341/8680515, Fax: /8680512, e-mail: Katharina.Baum@wohlfahrt.net, Internet: www.balloons.de
- 17.08.-25.08. 15. Europa-Meisterschaft Heißluftballon in Magdeburg. Begrenzte Anzahl von Fiesta-Balloonen im Rahmenprogramm. Veranstalter: DFSV/DAeC-FK, Kontakt: Stratos Ballooning - Nicole Haggoney, Elisabethstr. 7, 59320 Ennigerloh, Tel.+49(0)2524/9328-0, Fax: +49(0)2524/9328-80, e-mail: info@europeans2007.de, Internet: www.europeans2007.de**
- 15.09.-23.09. OMV Challenge und Pre-Worlds 07 mit Österreichischer Staatsmeisterschaft in Hofkirchen/Steiermark. Infos/Anmeldung: Ballonsportclub Hofkirchen - Adi Thaller, A-8224 Hofkirchen 51, Tel. 0043/3334/2262, e-mail: office@balloon2006.com

**2008**

- 23.07.-27.07.. 14. Saxonia International Balloon Fiesta in Leipzig. Veranstalter: Agentur Wohlfahrt, Paulinerweg 25, 04299 Leipzig, Tel. 0341/8680515, Fax: /8680512, e-mail: Katharina.Baum@wohlfahrt.net, Internet: www.balloons.de
- 13.09.-21.09. 18. Weltmeisterschaft für Heißluftballone in Hofkirchen/Steiermark. Infos: Ballonsportclub Hofkirchen - Adi Thaller, A-8224 Hofkirchen 51, Tel. 0043/3334/2262, e-mail: office@balloon2008.com, Internet: www.balloon2008.com

Bitte sämtliche Informationen bzw. Meldungen für den Veranstaltungsplan ausschließlich an:  
**Marita Krafczyk, Margaretenstr. 54 d, 82152 Krailing, Fax-Nr. 089/8 57 21 84 e-mail: Ballonsport.Magazin@t-online.de**

## Das Wichtigste aus der Arbeit des DFSV-Vorstandes:

### Präsidium

Liebe Mitglieder, nachdem in der Geschäftsstelle immer wieder Anfragen bezüglich diverser Versicherungen eingehen, berichten wir 2006 in jeder BSM-Ausgabe über ein Versicherungsthema. In Ausgabe 1/06 (Januar/Februar) haben wir auf der Seite 27 über die für unsere Mitglieder zusätzlich vereinbarten Deckungen in Sachen Halterhaftpflicht/Passagierhaftpflicht (CSL) informiert.

### Heute behandeln wir das Thema **Haftpflicht Luftfahrtveranstaltungen**

Der Deutsche Freiballonsport-Verband e.V. (DFSV) hat für seine Mitglieder bezüglich Luftfahrtveranstaltungen eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Versicherungsgeber ist die Allianz Marine & Aviation, München-Versicherungsnehmer der DFSV e.V. Der derzeitige Vertrag gilt vom 01.01.06 bis 31.12.06.

Die Versicherung ist für DFSV-Mitglieder kostenlos. Die Prämie wird vom DFSV bezahlt.

Nachstehend ein Auszug aus dem Versicherungsvertrag:

#### Gegenstand der Versicherung

Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht des DFSV e.V., seiner Mitgliedsvereine und -gruppen sowie seiner Einzelmitglieder.

#### Versicherungsumfang

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die gesetzliche Haftpflicht und die den Vorstandsmitgliedern und den vom Vorstand beauftragten Mitgliedern in dieser Eigenschaft persönlich

obliegende gesetzliche Haftpflicht für Personen- und Sachschäden aus der Vorbereitung und Durchführung öffentlicher Luftfahrtveranstaltungen, sofern die Veranstaltung im Veranstaltungsplan des BallonSport Magazins oder auf der Internetseite des DFSV (www.dfsv.de) veröffentlicht wurde, die Veranstaltung nicht länger als vier aufeinanderfolgende Tage - davon maximal drei Tage mit Ballonfahrten - dauert und nicht mehr als 5000 Zuschauer daran teilnehmen.

Als öffentliche Luftfahrtveranstaltungen gelten solche, die über den Rahmen des Vereinsbetriebes hinausgehen bzw. zu denen Dritte zur Teilnahme als Zuschauer aufgefordert werden, in jedem Fall aber solche, die gemäß § 24 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) genehmigungspflichtig sind. Der Versicherungsschutz erstreckt sich ausschließlich auf Veranstaltungen, die auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland stattfinden oder von dort ausgehen.

Deckungssumme je Schadensereignis 800.000 Euro pauschal für Personen- und/oder Sachschäden.

#### Versicherungs-Bedingungen

AMU 304/01 Luftfahrt-Haftpflichtversicherungs-Bedingen. Die Verlängerungsklausel gemäß § 5 Abs. 2.1 AMU 304/01 gilt gestrichen.

L 2488/00 Asbest-Ausschlussklausel

Vorgenannte Ausführungen sind auszugswiese dem Versicherungsvertrag entnommen.

**Zur Abwicklung:** Sollten Sie diese Versicherung nutzen wollen, ist die Versicherungsbestätigung bei der DFSV-Geschäftsstelle, Postfach 1333, 82142 Planegg, Telefax: 0 89 / 89 94 91 93, e-mail: geschaeftsstelle@dfs.de rechtzeitig, schriftlich anzufordern. Sie erhalten danach die vom DFSV ausgestellte Versicherungsbestätigung und die o.g. Versicherungs-Bedingungen.

Sollte ein Schadensfall eintreten, ist dieser umgehend (innerhalb 24 Stunden) dem DFSV schriftlich mitzuteilen.

### Frequenznutzungsbeiträge 1998 und 1999 werden erstattet

Die Urteile des Verwaltungsgerichts Köln, mit welchen die Beitragsbescheide der jetzigen Bundesnetzagentur wegen der Erhebung von Frequenznutzungsbeiträgen für die Jahre 1998 und 1999 aufgehoben sind, sind rechtskräftig.

Mit Schreiben vom 12. Januar 2006 hat die Bundesnetzagentur mitgeteilt, dass sie gegen die oben genannten Urteile, welche im DAeC-Musterverfahren ergangen sind, keine Rechtsmittel einlegen wird. Entsprechend der getroffenen Vereinbarung ist die Bundesnetzagentur verpflichtet, nicht nur in den Musterverfahren, sondern in allen Beitragsverfahren, in denen rechtzeitig Widerspruch gegen die Beitragsbescheide 1998 und 1999 erhoben worden ist, die bereits gezahlten Beiträge zurückzuerstatten.

Die Bundesnetzagentur hat mitgeteilt, dass sie sich bemühen wird, die notwendigen Erstattungen und die Abwicklung der anhängigen Widerspruchsverfahren zügig durchzuführen.

#### Anmerkung der Redaktion:

Bitte beachten Sie, dass die vorgenannten Ausführungen die Frequenznutzungsbeiträge 1998 und 1999 betreffen.

Wie in der Vergangenheit berichtet, sind hiervon nicht die Frequenzzuteilungsgebühren betroffen.

Achten sie auch bitte darauf, dass hinsichtlich sämtlicher Beitragsbescheide (Frequenznutzungs- bzw. EMV-Gebühren) durch DAeC-Musterverfahren erreichte Urteile nur für diejenigen wirksam sind, die innerhalb der vorgesehenen Frist schriftlich Widerspruch eingelegt haben. Die Formulare für den Widerspruch sind auf den DAeC- und DFSV-Internetseiten veröffentlicht.

### Ressort Gasballon (Wilhelm Eimers)

#### Dezentraler Leistungswettbewerb Gasballon

Die Ergebnisse 2005 finden Sie auf der folgenden Seite.



**Ein Beitrag zur Sicherheit**

Auch wenn wir als Ballonfahrer im Luftraum Vorfahrt haben, so gilt es doch, sich in dem immer enger werdenden Luftraum genau auszukennen. Wir sollten daher die Zeit bis zum Saisonbeginn nutzen, unsere Kenntnisse aufzufrischen. Alle Ballonsportvereine sind aufgerufen, ihren Mitgliedern ein paar Stunden Fortbildung zu ermöglichen.

Themen sind: ICAO-Karte und Lufträume G, E, C, D - Sichten, Einstellung Höhenmesser, Funksprechverkehr. Wir bieten Ihnen eine Veranstaltung am **Flugplatz Leverkusen, am Samstag 18.03.06 von 14:30 bis 17.00 Uhr, an.** Wir sind aber auch gerne bereit, vor Ort weitere Termine zu vereinbaren. Dabei sollten sich benachbarte Vereine zusammenschließen, damit ein ange-

messener Hörerkreis zu Stande kommt. Melden Sie sich, wenn in NRW Bedarf ist. Dieser Beitrag soll dazu dienen, dass unser Luftfahrzeug Ballon niemals Anlass zur Klage/Meldung von Verkehrsflugzeugen oder gar Grund für einen Unfall ist. Referent ist ein Fluglotse. Anmeldungen formlos an [w.eimers@dfsv.de](mailto:w.eimers@dfsv.de)

Willi Flosbach, Wilhelm Eimers

**Deutscher dezentraler Leistungswettbewerb für Gasballone****Ergebnis 2005**

Name	Gesamtpunkte	Dauer i. Std.	Punkte	Weite i. km	Punkte	Zielablage i. %	Punkte abs.	Punkte prop.
1 Hora, Tomas	2.456	45:50	930	1.019,1	571	10,19	898	955
2 Haggenev, Dominik	2.200	44:00	892	824,0	462	20,52	795	846
3 Brachtendorf, Heinrich	2.154	35:49	727	952,5	534	16,04	840	893
4 Eimers, Wilhelm	2.000	49:18	1.000	1.784,2	1.000	0	0	0
5 Kröger, Heinz	1.521	15:00	304	656,3	368	20,18	798	849
6 Ricken, Volker	1.039	07:55	161	0	0	17,40	826	879
7 Gottsmann, Torsten	1.000	0	0	0	0	6,00	940	1.000
8 Wiechmann, Andreas	986	0	0	0	0	7,35	927	986
9 Höhl, Bepperl	433	05:40	115	568,2	318	0	0	0
10 Stahlkopf, Frank	300	12:25	252	86,2	48	0	0	0
11 Schmöhl, Klaus	228	11:15	228	0	0	0	0	0
12 Krafczyk, Peter	202	0	0	361,2	202	0	0	0
13 Munz, Andreas	156	0	0	278,9	156	0	0	0

zusammengestellt von: Rolf Eck, 15. Februar 2006

geprüft: Erich Märkl, Kurt Reisch

# Abschied von guten Ballonfreunden



Horst von Riegen

**Horst von Riegen †**

»Am 14. Dezember 2005 verstarb für uns plötzlich und unerwartet der Freiballonführer Horst von Riegen. Wir verlieren mit ihm nicht nur einen guten Freund, sondern auch einen engagierten Ballonfahrer, dem die Belange des Luftsports stets am Herzen lagen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.« So verabschiedet sich der Freiballonverein Niedersachsen e.V. von seinem Mitglied. Wilhelm Eimers schreibt zum Abschied: »Am 18. November 1979 landete der Essener Ballonfahrer Rolf Eck nach einer Fahrt über den Jadebusen in Wilhelmshaven. Ein Hubschrauber der Bundeswehr landete ebenso auf

dieser Wiese und begrüßte die vom Himmel gefallenen Luftfahrer. Das blieb nicht unbemerkt von den Wilhelmshavener Bürgern. Auch der 39jährige Dipl.-Ing. Horst von Riegen und seine fünfjährige Tochter Julia wollten sich die riesige gelbe Kugel ansehen. Sein Interesse am Luftsport war besonders durch seine Fallschirmausbildung einige Jahre zuvor im holländischen Texel geprägt worden. Eine harte Landung, die sein Fuß nicht überstand, brachte ein jähes Ende. Da kamen die Vertreter der sichersten aller Luftsportarten gerade recht. Ein paar Wochen später, am 27. Januar 1980, startet Horst von Riegen mit Dr. Gerd Adermann als Pilot ab Marl

zu seiner ersten Ballonfahrt und wurde auf den Namen »Horst Graf von Lütgendortmund« getauft. Normalerweise wäre die Geschichte hier zu Ende, wenn Horst nicht zwei Jahre später zu seiner zweiten Ballonfahrt und dann immer öfter den weiten Weg ins Ruhrgebiet fand, um mit dem Gasballon aufzusteigen. Er wurde mehr als nur ein Gast, der mal Ballon fahren wollte. Bei all seinen Fahrten war Wilhelm Eimers mit dabei, und es verband beide Familien richtige Freundschaft. Es folgten mehrere Leistungsfahrten: 1983 mit 15 Stunden bei -15 °C ins Saarland, 1984 nach Norwegen in 30 Stunden und mit 1097 Kilometern seine weiteste Ballonreise, seine 25. Gasballonfahrt am 29. Dezember 1991 - 472 Kilometer nach Spremberg in die alte DDR und vom 7. bis 9. Oktober 1994 seine längste Ballonfahrt mit 40 Stunden von Düsseldorf über Helgoland nach Dänemark und dann in 3000 Meter Höhe wieder zurück nach Deutschland. Dritter im Korb war Horsts Jugendfreund Manfred Bick (Mobby Bick) aus Kandel.

Im Ballon Club Mülheim wurde Horst in den Jahren 1986 bis 1988 von Dr. Gerd Adermann zum Heißluftpiloten ausgebildet. 1990 erweiterte Horst seinen Pilotenschein auf das Führen von Gasballonen. Zweimal war er Co-Pilot bei Deutschen Gasballon Meisterschaften. Schon früh entdeckte Horst den Reiz winterlicher Fahrten in den Alpen. Mit Rudolf Zogmayer, dem Organisator einer kleinen, aber feinen Veranstaltung in Filzmoos, verband Horst jahrelange Freundschaft wie auch mit den Veranstaltern der Wildschweimontgolfiade in Wiegelsen.

Franz Taucher hatte sofort Vertrauen zu dem Jungpiloten Horst und lieb ihm auch mal seinen Heißluftballon, bis Horst von einem großen Möbelhaus (Marschal) für viele Jahre mit Gerät versorgt wurde. Über 1100 Heißluftballonfahrten stehen in seinem Fahrtenbuch. Die 36. Gasballonfahrt ging im Oktober 2003 über das große Meer nach Mittelengland. Noch ein Jahr musste Horst bei der Marine in Wilhelmshaven arbeiten und wollte dann etwas intensiver seiner großen Liebe, dem Gasballonfahren, nachgehen.

Das kleine Mädchen von damals machte auch den Pilotenschein - weil Papa es so wollte, und mit einigen

Freunden wurde über den Ballon Club Nordsee der Kontakt zum Deutschen Freiballonsport-Verband gehalten. Horst war häufig auf den Mitgliederversammlungen des DFSV anzutreffen. Über seine Mitgliedschaft im Freiballonverein Niedersachsen hielt er die Bande zu den Ballonfahrern in der weiteren Umgebung aufrecht. Gerade in Rente erhält Horst die schlimmste Nachricht seines Lebens: Krebs, hervorgerufen durch Arbeiten auf den asbestverseuchten Schiffen vor zirka 30 Jahren. Im Dezember 2005 trat Horst viel zu früh seine letzte Reise an. Er wurde nur 62 Jahre alt. Horst von Riegen, viele Ballonfreunde werden Dich vermissen. ■

### Peter Zopfy †

»Am 19. Dezember letzten Jahres hat uns unser langjähriger Ballonfreund, Clubvorsitzender und Ausbildungsleiter nach langer, schwerer Krankheit für immer verlassen. Peter Zopfy war ein begeisterter Ballonfahrer. Wir haben gemeinsam die Ausbildung zum Ballonpiloten gemacht - unsere erste Fahrt am 16. Juli 1967 mit Alfred Eckert. Später waren unsere Lehrer Bruno Potthast und Herbert Zikeli. Da war »schlechtes Wetter« wie kalter Wind oder große Hitze - soweit es die Ballonhülle vertrug - kein Grund, daheim zu bleiben. Am 4. August 1967 machten wir bei Dr. Frank unsere Prüfung, die wir - wie konnte es auch anders sein - bestanden. Die nächsten Fahrten meisterten wir gemeinsam - bis wir sozusagen flügge und sicher genug waren, den Ballon allein zu landen. Das waren alles noch Fahrten mit dem Gasballon, später kamen dann



die Heißlüfter dazu, die alle über Peter, der über ausgezeichnete Verbindungen verfügte, beschafft wurden. Auch der idyllisch gelegene Startplatz im Süden Münchens wurde von ihm organisiert und betreut. Er war ein fleißiger Ausbilder und führte viele junge Piloten zum Ballonsport. Seine Fahrten im In- und Ausland - Österreich, Frankreich, Ungarn und in den USA (Phönix) - führte er mit großer Begeisterung durch. Es blieb trotzdem noch Zeit, an Wettfahrten teilzunehmen und für unseren Club erste Preise zu gewinnen - 1974 bei der Herbstwettfahrt in Burgkirchen, Carl Götze 1977 in Düsseldorf, Gordon-Bennett-Erinnerungsfahrt 1980 in Basel und bei der 12. Opa-Rallye 1997 in Gersthofen. Für all seine Leistungen erhielt er das Pilotenabzeichen in Gold.

Wir verlieren in Peter Zopfy nicht nur unseren langjährigen ersten Vorsitzenden und Ausbildungsleiter, sondern vor allem einen liebenswerten, zuverlässigen Ballonfreund, der unseren Club viele Jahre geführt und für die Zukunft geprägt hat. ■ Ted Beetz  
Freiballonclub München e.V.

Das Original seit 1995

## ADR-Flaschenprüfungen

ohne Stress • kompetent und erfahren

alle Fabrikate • Worthingtons auf Wunsch mit TI - Zeichen  
für den legalen nationalen Transport in allen europ. Ländern  
(für den Transport innerhalb Deutschlands ist das TI-Zeichen nicht erforderlich)

luftrechtliche Freigabe gemäß EASA - Regeln und LuftBO  
amtlich zugelassene Stickstoff-Füllanlagen mit TÜV-Prüfung

10-Jahres-Prüfung + Sicherheitsventil + spezielle  
Transportverpackung + Transport Buchholz und zurück  
**109,- € pro Flasche**  
(119,- € mit TI-Zeichen, davon gehen 5,- € als Spende an den DFSV)

**Axel Ockelmann**  
Mitglied der UN/ADR-Arbeitsgruppe für Ballongasflaschen  
Telefon 04181/39097 • [ao@ballonreisen.de](mailto:ao@ballonreisen.de)



# Nachprüfungen, Zulassungszahlen LBA und Transponder Mode »S«

Was Ballonpiloten wissen müssen und worauf sie achten sollten

## Auswertung von Nachprüfungen

Seit der Gründung prüfe ich im LTB Stratos Ballooning Heißluft- und Gasballone. Bei den hier jährlich 240 bis 250 anfallenden Prüfungen hat sich gezeigt, dass immer wieder die gleichen Beanstandungen in den Befund- und Behebungsberichten aufgeführt werden müssen.

Im folgenden ist die Anzahl der beanstandeten Befunde je 100 HLB-Ballonprüfungen aufgeführt:

<b>Ballonhülle</b>	
- Parachutestoff	2
- Zentrierleinen	2
- Klettbänder	6
- Parachuteleine	7
- Hüllentoff	9
- Drehventile	3
- Drehventilleinen	2
- Kennzeichen	6
- Flagge	10
- Schmelzlot	5
- Temperatur-Kontrollstreifen	24
- Typenschild	4
- Stahlseile	5
- Karabiner	8
<b>Brenner</b>	
- Schläuche	11
- Düsen	8
- Pilotflamme	12
- Piezozünder	5
- Fahrventile	4
- Dichtigkeit	3
<b>Korb</b>	
- Korbboden	7
- Flaschengurte	4
- Geflecht	2
<b>Ausrüstung</b>	
- Feuerlöscher	13
- Erste Hilfe	8
- Propangasbehälter	11

Die verantwortlichen Piloten/Halter und die Ballonwarte sind aufgerufen, schwerpunktmäßig auf die o.a. Positionen bei den Kontrollen vor und nach den Ballonfahrten besonders zu achten.  
Walter Müller

## Vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassene Ballone

Stand Dezember 2005

Für alle Ballonfahrer wird von Interesse sein, welche Hersteller und Ballonmuster in Deutschland zugelassen sind und gefahren werden. Die Zulassungszahlen in den Wintermonaten liegen zirka zehn Prozent niedriger als in den Sommermonaten.

### 1. Gasballone

<b>Ballonbau Wörner</b>	
- Netzballone:	15
und 3 Fesselballone (5.500 cbm)	
- Netzlose Ballone in den Größen 510 bis 1000 cbm	29
<b>Ballonfabrik Augsburg</b>	
- Netzballon:	1
<b>Insgesamt:</b>	<b>45</b>

### 2. Heißluftballone

Aerostar-/Head Balloons	75
Cameron Balloons	267
*Sondermodelle	9
Thunder u. Colt	174
*Sondermodell	1
Skyballoons	12
Lindstrand Balloons	120
*Sondermodell	1
fire balloons/Schroeder	529
*Sondermodelle	9
Fire Fly	6
Kubicek	55
UltraMagic	63
*Sondermodelle	2

Die Summe der Ende 2005 zugelassenen Heißluft- und Gasballone lag bei **1368 Stück.**

Insgesamt 342 Heißluftballone (25 Prozent) haben ein Hüllenvolumen > 3000 cbm.

Walter Müller

## Transponder Mode »S«

In letzter Zeit finden wir immer wieder Angebote für den neuen Transponder Mode »S« in diversen Fachzeitschriften. Bei diesen neuen Transpondern wird eine Vielzahl von Daten direkt an den Controller übertragen, hiervon das wichtigste ist das Luftfahrzeug-Kennzeichen. Für uns alle wird irgendwann ein solches Gerät - wenn wir uns in bestimmten Lufträumen bewegen - notwendig sein, aber im Augenblick sind wir noch davon verschont. Siehe hierzu Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) vom 23.11.2004 (siehe unter [www.dfsv.de/Mitgliederbereich](http://www.dfsv.de/Mitgliederbereich)). Unser DFSV-Vorstand hat sich dafür eingesetzt, dass nicht generell bei der Verkehrszulassung eines Ballons der Nachweis eines Transponders Mode »S« verlangt wird. Begründung hierfür ist, dass der Transponder Mode »S« gemäß FSAV nur in bestimmten Lufträumen und Höhen verlangt wird.

Die derzeit in Ballonen eingesetzten Geräte entsprechen zu 90 Prozent nicht den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Richtlinien. Gründe sind zum Beispiel, dass die Befestigung einen Aufprall von 6G aushalten muss oder dass die Antennen außerhalb des gasgefährdeten Bereiches vom Korb angebracht werden müssen. Die angebotenen Kombigeräte Funk/Transponder haben ebenfalls den Nachteil, dass ein Prüfer Klasse III Ballon diesen nicht mehr bei der jährlichen Nachprüfung des Ballones mit prüfen darf. Dies ist aufgrund des Transponders nur noch durch einen Avionik-LTB möglich.

Zurzeit laufen bei den Transponder-Herstellern Anstrengungen, speziell auf den Ballonsport abgestimmte Geräte zu entwickeln und für den Balloneinsatz zuzulassen.

Deswegen sollten wir uns im Augenblick noch nicht verrückt machen lassen.■

Glück ab, Gut Land

Stefan Handl

## Silbernes Lorbeerblatt für Ballöner

154 Auszeichnungen - darunter neun Luftsportler

**A**strid Gerhardt und Uwe Schneider erhielten die höchste Sportler-Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland. Bundesinnenminister Dr. Wolfgang Schäuble hat am 7. Dezember in einer Feierstunde in Berlin im Namen von Bundespräsident Horst Köhler insgesamt 154 Sportlerinnen und Sportlern das Silberne Lorbeerblatt ausgehändigt. Darunter sind auch neun Luftsportler/innen.

Astrid Gerhardt wurde die Ehrung im Bereich Gasballonfahren für den Teamsieg mit Copilot Klaus Weisgerber bei den World Air Games 2001 sowie ihre Dauer- und Streckenweltrekorde 2001 ausgesprochen. Uwe



Schneider erhielt die Auszeichnung als Eurpoameister in den Jahren 1992 und 2003.

»Sie haben unser Land als Botschafter des Sports hervorragend vertreten und durch Ihren Einsatz zentrale sportpolitische Ziele der Bundesregierung mit Leben erfüllt«, so Bundesinnenminister Wolfgang Schäuble.

Besonderen Dank richtete Schäuble an die »guten Geister« im Hintergrund - alle Trainer, Betreuer, Physiotherapeuten und Verbandsfunktionäre, die die Sportler im Training und in den Wettkämpfen unterstützt haben. Sein Dank galt auch den Familienangehörigen und Freunden der Sportler, denn ohne deren Unterstützung und sicher oft auch persönlichen Verzicht sind Spitzenleistungen nicht möglich. Das Silberne Lorbeerblatt wurde einst von Bundespräsident Theodor Heuss eingeführt und ist seitdem die höchste staatliche Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland für Leistungen auf dem Gebiet des Sports. ■

red

Sicher wie ein Profi am Himmel mit dem neuen Transponder Mode S

**Combibox für Transponder und Funkgerät  
sauber, trocken, staubfrei**

z. B. Transponder Mode A,C,S. TRT 600,  
Funkgerät ATR 600 v. Filser mit 7 Ah Batterie  
und festeinbaubarer Transponderantenne

Transpondereinbauantenne für Ballone



*Ballonwerbung  
Schönemann*

[www.ballonmarketing.de](http://www.ballonmarketing.de)

Tel.: +49 (0)8196/1272, Fax: +49 (0)8196/999068 Mobil: +49 (0) 170/8026351

### Pilotenausbildung PPL-D und SPL – dreiachsgesteuert

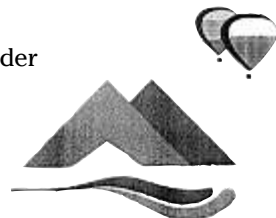
**Theorielehrgänge:** 11.03.06 - 18.03.06  
11.11.06 - 18.11.06

**Praktische Ausbildung:** ganzjährig nach Vereinbarung

**Ballon '94** Eduard Schneider

Feldstr. 7f, 06311 Helbra  
Tel.: 034772 / 27752  
Fax: 034772 / 20145

[www.ballon94.de](http://www.ballon94.de)



## CT BALLOONSERVICE

Ihr Zubehörhandel  
für alles rund ums Ballonfahren

Großes Lager für gebrauchte Artikel.  
Alle Teile geprüft und mit Gewährleistung.



**GARMIN.** - Stützpunkthändler



### Neu erschienen !!

Bestellen Sie jetzt die ICAO-Karten 2006 (auch auf CD),  
den aktuellen Fliegertaschenkalender 2006  
und die Luftfahrt-Generalkarten  
mit Flugsicherungsaufdruck 2006  
(Maßstab 1 : 200.000)

• **Sonderrabatte für Frühbesteller** •



## CT BALLOONSERVICE

Eschenbachstrasse 13 • D-51674 WIEHL  
Telefon +49 (0) 2262 / 69 12 57  
Farbfax +49 (0) 2262 / 70 78 92  
Mobiltelefon +49 (0) 172 / 7 32 44 57  
e-Mail: [christof.thomas@t-online.de](mailto:christof.thomas@t-online.de)



# Wintermeetings sind beliebt und gut besucht

Oberstdorf ist immer eine Reise wert: Bei den Fahrten strahlte die Sonne - und am Abend gab es Fackelschein

**D**er Winter in Deutschland ist nicht so häufig eine geeignete Jahreszeit für schöne Ballonfahrten. Und überhaupt macht das ja alles viel mehr Spaß, wenn es nicht so schmutzig, grau und nass ist. Wenn die Sonne aus einem blauen Himmel auf uns und den blendend weißen Schnee scheint, dann darf es auch richtig kalt sein. Und daher sind die inzwischen sehr zahlreichen Wintermeetings im Alpenraum sehr beliebt und gut besucht. Sie finden vorwiegend im Januar statt. In dieser Zeit sind die Orte nicht so überlaufen mit den anderen »Wintersportlern«, und man hat bei der Quartierauswahl viele Möglichkeiten.

Wir waren in diesem Jahr im Allgäu, in Oberstdorf. Eine nicht so kleine, aber überschaubare Marktgemeinde im Allgäu mit vielen guten Restaurants im nahezu autofreien Zentrum und auch in der Umgebung, in denen man zu ganz vernünftigen Preisen das gute bayerische Essen und Bier genießen kann.

Veranstaltet wurde das »Oberstdorfer Ballonfestival« bereits zum fünften Mal, in diesem Jahr vom 8. bis 15. Januar, von Hans-Bernd Martin, einem Ballonunternehmer aus Kempten. Er wird tatkräftig und charmant unterstützt von Marion Biersch, der Frau an seiner Seite, und von Rudi Bassmann, dem Mann mit der guten Mikrofonstimme auf dem Startplatz, der außerdem für das Wetter zuständig ist. Diese Dreiertruppe plus die sehr netten Gasleute zeichnen sich durch unaufgeregte Freundlichkeit aus. Und das tut gut!

Der Startplatz liegt sehr nahe am Ort an großen Parkplätzen und ist hervorragend geeignet. Dort ist auch die Versorgung mit Gas und Stickstoff gewährleistet.

Das herrliche am Winterballonfahren ist ja die spätere vormittägliche Startzeit, die doch den meisten bei der Bewältigung ihrer Schlafbedürfnisse sehr entgegen kommt. Die Landemöglichkeiten sind im Allgäu in der Regel gut.

Man muss aber manchmal etwas mehr Geduld aufbringen, um zum richtigen Landeort zu kommen.

Zum Programm gehörte eine zünftige Fackelwanderung zu einem Hüttenabend und ein Abendessen in einem sehr guten Oberstdorfer Restaurant. Der Abstieg von der Hütte fiel einigen Flachländern doch leichter als angenommen. Lag das am guten Essen oder vielleicht doch an den Getränken?

Es war sehr schön, und wir möchten allen Ballonfahrern, die noch nicht an einem Wintermeeting teilgenommen haben, dringend ans Herz legen, ein solches doch für den nächsten Winter zu planen. Es macht viel Spaß. Und übrigens: Wir sind jeden Tag gefahren! Das Allgäu gilt als sonnigste Region in Deutschland - auch wenn die winterlichen Temperaturen mit »knackig« am treffendsten beschrieben werden können. Und deshalb freuen wir uns erst einmal auf die wärmere Jahreszeit. ■

Text und Fotos: Werner Redeker





Ganz oben: Ein Allgäuer Wintermärchen. Oben: Hans-Bernd Martin beim Briefing. Links: Landung auf dem Bürgersteig. Unten: der Startplatz. Ganz links: Oberstdorf, Alpenpanorama





# 75 Piloten kamen, aber nur neun hoben ab

Geplanter Rekordversuch am Suhre-Ufer versinkt beim Ballonfest des Schweizerischen Ballonverbandes im dichten Nebel

**M**indestens 100 Heißluftballon-teams hätten sich am 15. Oktober 2005 zu Füßen des aargauischen Bauerndorfes Reitnau (524 Meter) unten am Suhre-Ufer (480 Meter) zwischen Schöffland und Sursee zum Ballonfest des Schweizerischen Ballonverbandes einfinden sollen (SBAV-Fest 2005). Die Freiballon-Demonstration wäre in die Geschichte der 1045 erstmals erwähnten Siedlung Reitinova eingegangen. Sie war Besitztum der Grafen von Lenzburg und später des Frauenklosters Schänis im fernen

sanktgallischen Gasterland. Nichts davon: kein Eintrag im Rekorde-Buch! Von den angereisten 75 Crews schritten nur neun zum Aufheizen und zur frühabendlichen Fahrt bei schwachem Südostwind talauswärts, wo sich der Nebel um 16 Uhr lichtete. Nach rund 100 Minuten über dem Oberaargau setzten die auch optimistischeren Montgolfiers schon wieder zur Landung an - zum Beispiel Patrick Schmidle im Korb des HB-QKD Flims (3700 cbm) bei Vordemwald. ■

Erwin A. Sautter



Fotos: Erwin A. Sautter



Ganz oben: Patrick Schmidle fuhr den HB-QKD FLIMS in hundert Minuten bis Vordemwald (AG) und landete sanft im Abendlicht

Oben: SBAV-Präsident Martin A. Messner strahlte Zuversicht aus, machte sich startbereit und hob ab - mit acht weiteren Crews

Links oben: Briefing der 75 Piloten durch Jürg Schoop (rechts) unter Beobachtung von SBAV-Präsident Martin A. Messner (links)

Links: Offiziell Übung abgebrochen, doch einige glaubten, dass sich die Nebel lichten und fuhren talauswärts, wo die Abendsonne blinzelte

# Ballon-Marathon startet in Thüringen

Zum zweiten Mal nach 2005 fand in Suhl ein Heißluftballonwettbewerb statt, der gewiss als Innovation in dieser Disziplin bezeichnet werden darf. Harold Gaudlitz und Wolfgang Berger hatten die Idee entworfen, die nach einigen Überlegungen und Abstimmungen mit der zukünftigen Wettbewerbsleitung Wirklichkeit werden sollte. Es geht hier um großräumiges Ballonfahren mit Heißluftballonen. Wettbewerbsleiter Werner Trippler hat seine Gedanken zu Papier gebracht



Landschaft und Wolkenformationen wechseln ständig

**D**ie üblichen Heißluftballonwettbewerbe werden in räumlich begrenzten Gebieten mit einer lagemäßigen Ausdehnung von vielleicht 25 mal 25 Kilometern und einem Höhenlimit bis maximal Flugfläche 95 oder meistens geringer durchgeführt. Dabei werden jeweils Fahrten von ein bis zwei Stunden absolviert, in denen etwa alle fünf Kilometer einzelne Aufgaben zu meistern sind, für die sehr viel Fingerspitzengefühl erforderlich ist. Etwas anderes sind Gasballonwettbewerbe, die ganz anders verlaufen, da aufgrund der viel längeren Fahrtzeiten Ballonfahren über mehrere Länder quer durch Europa oder etwa durch die ganzen USA möglich sind, was dann häufig über mehrere Tage und Nächte stattfindet.

Ein bisschen von dem Flair der Gasballöner schnuppern, das wollten die Heißluftballonfahrer bei der Thüringer Wald-Weitfahrt. Wir kennen alle die grandiosen Leistungen unserer von Albert Cramer und seiner Warsteiner Brauerei gesponserten Gasballonfahrer beim härtesten Ballonrennen der Welt, dem Gordon Bennett Rennen, bei dem die Deutschen schon viele Erfolge und Siege verbuchen konnten. Wie aber könnte ein Heißluftballon im Wettbewerb so tun, als ob er es dem Gasballon zumindest für die Dauer eines Tages gleich machen kann? Schon für die 1. Thüringer Wald-Weitfahrt 2005 (TWWF) waren viele Telefonate zum Entwurf eines Regelwerkes nötig, bei dem ich glücklicherweise gewisse Ideen von anderen Weitfahr-

ten mit Heißluftballonen in anderen Ländern integrieren konnte, bei denen allerdings immer nur eine Fahrt durchgeführt werden durfte.

Eine Summe der Distanzen aus höchstens drei zu wertenden Einzelfahrten an mehreren Tagen, deren Start an jedem Tag allein im taktischen Ermessen des Piloten liegt, war etwas ganz neues. Die Piloten konnten an insgesamt sechs Tagen beliebig fahren, und auch der jeweilige Startzeitpunkt wurde nicht vorgegeben, sondern war nur durch Sonnenaufgang und Sonnenuntergang begrenzt. Auch mussten sich die Piloten mit dem Wetter letztlich eigenverantwortlich auseinandersetzen und für sich entscheiden, ob sie überhaupt fahren wollen, wohin und wie weit es gehen würde, und was sie sich und ihrer Crew zumuten können.

Die räumliche Begrenzung des Wettbewerbs war letztlich nur auf das Festland von Europa beschränkt, und anders als bei den üblichen Heißluftballonwettbewerben durfte auch der obere Luftraum bis Flugfläche 220 genutzt werden. Dazu waren hervorragende Kenntnisse des Luftrechts auf Seiten der Piloten und der Wettbewerbsleitung erforderlich. Gleich zwei Sicherheitsbeauftragte waren im Wettbewerbsteam tätig, wobei Günter Lange für die Ballone und alles rund um die verschiedenen Gase zuständig war. Neben der Gasversorgung des Brenngases sowie des Stickstoffs zur Druckerhöhung musste ja auch die Versorgung mit dem vorgeschriebenen Sauerstoff für Fahrten in Höhen ab





**Matthias Borgmeier und Andreas Heck konzentriert vor der großen Fahrt**

Flugfläche 120 sichergestellt werden. Der Flugsicherheitsinspektor Jens Eisenreich war es, der den Piloten das Luftrecht in mehreren Workshops und in diesem Jahr sogar im Rahmen einer gleichzeitig stattfindenden Fluglehrerfortbildung noch verdeutlichte und den Piloten mit seinen Erläuterungen einfach Sicherheit gab. So wurde jedenfalls vom Veranstalter gewährleistet, dass sich die Piloten besonders in der Luft einwandfrei verhalten würden. Bei diesen theoretischen Fortbildungen kamen intensive Gespräche und Diskussionen auf, die durch die beiden im Wettbewerb als Piloten teilnehmende Flugsicherheitsinspektoren Wolfgang Berger und Matthias Borgmeier ausgezeichnet angereichert wurden. Auch das Teilnehmerfeld konnte sich diesbezüglich sehen lassen. Harold Gaudlitz hatte gut darauf geachtet, dass nur erfahrene Piloten zum Wettbewerb zugelassen wurden. Mit dem dreifachen Gordon-Bennett-Sieger Wilhelm Eimers aus Nordrhein-Westfalen, dem mitreißenden und auf Extremfahrten spezialisierten Berliner Klaus-Peter Sengspeck, dem bei Fahrten im oberen Luftraum sehr erfahrenen Christoph Schönemann, dem das Luftrecht extrem achtenden Physiklehrer Bernd Pulzer aus Thüringen, dem erfahrenen Wettbewerbspiloten Gundolf Frost aus Rheinland-Pfalz, dem technisch orientierten Olaf Groschupf aus Sachsen, dem Piloten Frank Stahlkopf, der Mitarbeiter bei der BFU in Braunschweig ist, und dem

jungen Tino Richert aus Sachsen-Anhalt kam ein Teilnehmerfeld zusammen, das sich in den intensiven Diskussionen um diese Themen bei den Briefings hervorragend ergänzte und ein breites Spektrum an Wissen und Erfahrung einbrachte. Es war wunderschön zu erleben, wie jeder sein Wissen an andere weitergab, seine Vorstellungen der Grenzen des Machbaren referierte und damit konstruktiv dazu beitrug, dass alle eine faire Chance für diese extremen Fahrten bekamen. Nach der Ausschreibung waren eigentlich inoffizielle Copiloten im Korb vorgesehen, die im Fall der Fälle die Fahrt zu Ende führen könnten und damit zur Sicherheit beitragen sollten. Bei der 1. TWWF wurde das auch noch eingehalten, doch die Teams hatten offenbar dazu gelernt und ihre Crewmitglieder nach anderen Kriterien ausgewählt. Mit den Copiloten Matthias Zenge, Andreas Heck, Michael Sommerhage, Michael Berger, Hans Rolf Friedrich, Steffen Maith, Reinhard Hoffmann, Udo Scheuning, Andreas Hilscher und Detlef Klapper wurden Piloten und Crewmitglieder ausgewählt, die auf besondere Aufgaben bei der Fahrt spezialisiert waren. Der eine hatte die bessere Erfahrung im englischsprachigen Funkverkehr, der andere war perfekt im Luftrecht. So war schließlich jedes Team gut vorbereitet, seine Ballonfahrten auch im oberen Luftraum gut und sicher durchzuführen. Es galt, mit diesem Wettbewerb neben-

bei auch zu beweisen, dass sich unsere Piloten als gleichberechtigte Luftfahrzeuge vernünftig verhalten können und wollen. An dieser Stelle sei ein herzliches Dankeschön an die Lotsen gerichtet, die uns bei den Ballonfahrten sehr nett und entgegenkommend beraten und begleitet haben.

Vor dem Wettbewerb hatten sich selbstverständlich alle Teams um das erforderliche Equipment für die Ballonfahrten gekümmert, ausreichendes Kartenwerk für Deutschland und die europäischen Nachbarstaaten besorgt und sich bei den Einweisungen in den täglichen Briefings sowie den ergänzenden Fortbildungen mit den besonderen Herausforderungen eines solchen Wettbewerbs vertraut gemacht. Jetzt musste nur noch das wichtigste stattfinden, die meteorologische Beratung. So wie wir bei den kleinräumigen Wettbewerben hauptsächlich vom bekannten Meteorologen des Deutschen Wetterdienstes, Michael Noll aus Köln, in hervorragender Weise beraten werden, so ist ein anderer Meteorologe des Deutschen Wetterdienstes, Jens Oehmichen aus Leipzig, durch seine Mitgliedschaft im Bitterfelder Gasballonverein auf Wetterberatungen für längere und weite Ballonfahrten spezialisiert. Wie uns Jens Oehmichen an jedem Morgen und jedem Abend seine Wetterprognosen näher brachte, uns die möglichen Fahrtrouten mit seinen Trajektorien-Karten visualisierte, also wohin die Fahrt in welcher Höhe und in welchem Zeitraum gehen könnte, welche Wettererscheinungen wir wann, wo und warum zu erwarten hätten, das war einfach spitze. Seine Treffsicherheit und seine ruhige und charmante Art, uns alles verständlich zu verkaufen, war die Grundlage für die sportlich erstklassigen Ergebnisse der Piloten. Was hatte ich als Wettbewerbsleiter eigentlich zu tun? So richtig viel dieses Mal nicht! Gut, vor dem Wettbewerb gab es einige Dinge zu organisieren, das Regelwerk vom letzten Jahr zu optimieren, die Briefings abzuhalten, interessante, aber nicht immer durchzuführende Ideen der Piloten abzuwägen, aber im Grunde die Dinge einfach laufen zu lassen. Das wurde auch bei der Auswertung der Fahrten deutlich. Meine Stellvertreterin Siegrid Ibes

und die Chiefdebrieferin Angelika Henkelmann haben die Auswertungen bis spät in die Nacht alleine durchgezogen und sich auch noch um die Logger gekümmert. Bei der Überprüfung des Luftrechts durfte ich noch mitwirken, doch für den Rest wurde ich von den beiden einfach abgehängt. Toll, wenn man so ein Team hat. Leider konnten wir in diesem Jahr nicht durch die erfahrene Hanne Hohmann unterstützt werden, die das im letzten Jahr mit ihrer so angenehmen Art getan hat. Sie musste nach einer Operation am Fuß eine Auszeit nehmen, wird uns aber hoffentlich beim nächsten Mal wieder unterstützen können. Tja, das nächste Mal. Natürlich wissen wir jetzt noch nicht, ob es das geben wird. Wie konnten die Wettbewerbe in den beiden Jahren denn überhaupt durchgeführt werden? Es war der Veranstaltungsleitung in Person von Harold Gaudlitz gelungen, das wunderschön gelegene Hotel Ringberg hoch oben am Berg in Suhl als Hauptsponsor zu gewinnen - und es war dort richtig edel. Der Inhaber des Ringberghotels, Wolfgang F. Kanig, hat die Unterkunft mit Frühstück sowie mehrere Abendessen für alle Piloten, Crews und Offizielle kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dafür sei ihm von dieser Seite noch einmal ein ganz besonderes Dankeschön gesagt. Wer ihn einmal persönlich kennen lernen möchte, ein Urlaub ist das hervorragende Hotel im schönen Thüringer Wald allemal wert.

Nach zwei Wettbewerben dieser Art



**Siegerehrung: Eimers/Zenge (M.), Borgmeier/Heck (l.), Schönemann/Sommerhage**

glauben wir nun, dass sich die Thüringer Wald-Weitfahrt neben den genauso spannenden und bewährten herkömmlichen Ballonwettbewerben etablieren lässt. Die Grenzen eines Heißluftballons auch bezüglich seiner physikalischen Grenzen im Wettbewerb zu erleben, sich als Luftfahrzeug vor allem auch im oberen Luftraum gesetzeskonform zu bewegen und dabei von der Flugsicherung akzeptiert und unterstützt zu werden, macht einfach Spaß und schult alle Beteiligten der Luftfahrt. Weil sich bei diesem Wettbewerb wieder alle gerne an die Regeln gehalten haben, konnten wunderschöne Ballonfahrten durchgeführt werden. Man beachte: Ein und dasselbe Team fuhr an zwei Tagen innerhalb eines Heißluftwettbewerbs einmal bis westlich von Hamburg, sozusagen bis zur Nordsee, und ein anderes Mal von Suhl aus mit Anlauf über die Alpen bis etwa 15 Kilometer vor Venedig, also fast bis zur Adria. Das alles gelang nicht mit einem

Gasballon, da ist man solche Entfernungen gewöhnt. Nein, der Pilot Klaus-Peter Sengspeck schaffte das mit einem Heißluftballon bei einer Fahrtzeit von 7 Stunden und 37 Minuten. Einen herzlichen Glückwunsch dem Sieger des Sonderpokals für die größte Einzeldistanz in diesem Wettbewerb. Andere fuhr an diesem Tag übrigens bis zu den Alpen, konnten aber mit ihren etwas kleineren Ballonen den Sprung über die Berge nicht mehr wagen. In der Gesamtwertung musste sich Klaus-Peter Sengspeck jedoch dem alten Hasen der Dauer- und Weitfahrten, Wilhelm Eimers, geschlagen geben, der in drei Fahrten insgesamt über 974 Kilometer zurückgelegt hatte. An dieser Stelle sei gesagt, dass den Crewmitgliedern für ihre Leistungen ebenfalls eine große Anerkennung gilt, denn sie sind Tag und Nacht mit den Verfolgerfahrzeugen unterwegs gewesen, während die Piloten nur in den Körben rumstanden. Claudia Eimers hatte in diesem Wettbewerb allein 4.000 Kilometer verfolgt.

Es war wieder eine rundum tolle Veranstaltung, für die wir uns auch im Namen des Deutschen Freiballonsportverbandes bei den Veranstaltern Harold Gaudlitz und Wolfgang Berger sowie beim Organisationsteam in Person Brigitte Berger vom Thüringer Ballonsportclub e.V. sehr herzlich bedanken möchten. Ebenso möchten wir uns bei Jens Kolb und seiner Assistentin Christine Kolb bedanken, die Euch während der Veranstaltung mit Fotos und Berichten über das Internet versorgt haben.

Ergebnisse und weitere Fotos sind unter [www.2.thueringer-wald-Weitfahrt.de](http://www.2.thueringer-wald-Weitfahrt.de) zu finden. ■



**Alles ist gecheckt: Wilhelm Eimers und Matthias Zenge startbereit**

Fotos: Jens Kolb



# Gordon-Bennett-Sieger fahren nach England

Wilhelm Eimers Gasballonfahrt mit Bob Berben und Benoît Siméons über den Kanal endete vor den Toren Londons - das war der Wunsch der Fluglotsen

**D**er Januar 2006 verabschiedete sich mit einer weiträumigen, nordosteuropäischen Hochdruckbrücke. Gut acht Tage stellte sich Ostwind ein - brauchbarer Ostwind. Das heißt, hier bei uns in Westdeutschland war es eisig kalt, aber die gewohnte starke Böigkeit des Ostwindes trat nicht ein. Das sollte am Landeort ganz anders sein. NOAA (US-Wettercomputer) wurde über einige Tage beobachtet und natürlich auch die Vorhersagen von pc\_met. Nordost am Boden und je höher, je mehr Ostwind. Meine belgischen Ballonfreunde wollten immer schon mal nach England. Ein Anruf in Waasmunster (Gordon-Bennett Austragungsort 2006), und kurz darauf stand die Mannschaft fest. Leider musste ich Alfred Derks (FSV Münster) wieder ausladen, weil es bei einer möglichen Fahrtzeit von 15 Stunden im Winter durch die dick auftragende Kleidung im Korb zu eng wird. Dass wir am Ende doch noch 20 Sack übrig hatten und keine fünfzehn Stunden in der Luft waren, lag an der großen englischen Hauptstadt, besser gesagt an den vielen Flughäfen um London, deren CTR wir nicht durchfahren durften. Es war bitterkalt am Startplatz im westfälischen Marl in der Nacht zum Samstag, 28. Januar 2006. Gut minus 6°C und ein leicht böiger Wind taten ihr übriges. Dank an Thorsten Samsel, den jüngsten Spross der Ballonmeisterdynastie Samsel, der trotz einer nächtlichen Geburtstagsfeier und einer geplanten Ausbildungsfahrt uns am Morgen um 4:30 Uhr den Startplatz aufschloss. Um 06:28 Uhr ging es mit zirka 30 Sack zum Teil gefrorenem Sand (trotz Salzbeimischung) in den Nachthimmel. Bei 43 km/h in 230 Grad ging es nicht nach England. Also höher, Richtung Wesel, Kleve hieß ein



Vier Ballonfahrer dick eingepackt, da wird es eng im Korb

erstes Ziel. In 800 Metern Höhe war es sehr gut und deutlich wärmer als am Boden. Die Temperatur sollte immer weiter ansteigen, und über der Nordsee am frühen Mittag erreichten wir mit 12°C schon frühlingshafte Werte. Mit Sonnenaufgang waren wir in Holland, möglicherweise auch etwas früher (so 7 bis 11 Minuten). Die vier an Bord waren Benoît Siméons, Bob Berben, ein GB-Helfer der Belgier und meine Wenigkeit.

Südlich Nijmegen ging es geradewegs auf Rotterdam zu. Wer Rotterdam erreicht, erreicht auch England. Rotterdam ist die Ideallinie nach England für die Startplätze Marl und Düsseldorf. Fast alle Nachkriegs-Englandfahrten sind von diesen Startplätzen ausgegangen. Es waren so zirka zwölf Stück. Gemeint sind die Gasballonfahrten von D nach GB. Es gibt viele Heißluftüberfahrten von Dover und/oder Calais nach dem Krieg. Rotterdam Turm war

sehr freundlich. Unser Transponder sollte bis kurz vor der Landung durcharbeiten. Genau 180 Kilometer Salzwasser waren zu überfahren. Vier Überlebensanzüge waren an Bord. Ob sie jedoch ihrem Namen gerecht würden, brauchten wir nicht zu testen. Viele Schiffe kreuzten den englischen Kanalausgang. Wir wollten nördlich an London vorbei, weit über englisches Gebiet fahren. Bei 6500 Fuß war Schluss. Obwohl kein Flugzeug über der See in Sicht war, war leider keine höhere Freigabe zu erhalten. Wir sind eben nur Luftverkehrsteilnehmer vierter Klasse. Wir haben Verständnis für jeden benötigten Luftraum, aber wenn über 180 Kilometer kein einziges Flugzeug zu sehen ist, glaube ich nicht an den guten Willen, sondern nur daran, dass wir lästig sind. Mit Sicherheit oder gar Flugsicherheit hat dieses Verhalten überhaupt nichts zu tun. Gespannt haben wir den Himmel über uns be-



Fotos: Wilhelm Eimers, Benoît Siméon

### Feuerschiff Foxtrot 3 noch immer im Dienst trotz GPS

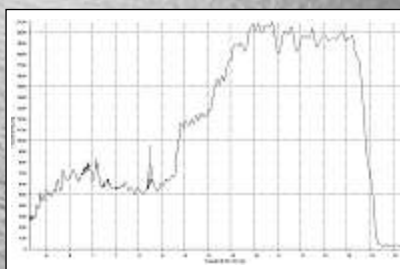
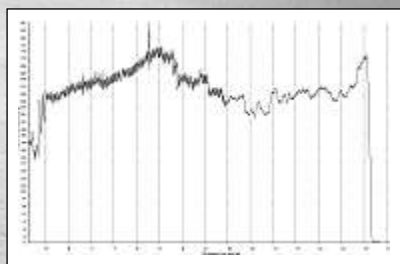
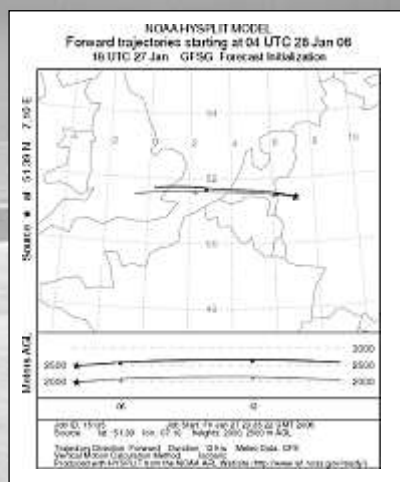
obachtet, wann denn nun der Flugverkehr losgeht. Bei 70 Kilometer Sicht konnten wir weit schauen. Nein, kein einziges Flugzeug über uns in dem gewünschten Luftraum von 2500 Metern Höhe.

Sicherlich, in 10.000 Metern, da gab es den USA-Verkehr, aber so hoch wollten wir nicht. Die Auswirkungen waren klar. Wir kamen nach dreieinhalb Stunden Seefahrt in Harwich an die englische Küste. Gut 70 Kilometer vor uns lag London-Stansted. Wir hatten in 2000 Metern gut 60 km/h. Noch eine halbe Stunde blieb uns, um irgendwie an London vorbei zu kommen. ATIS London sagte 210 Grad/14 Knoten. Damit war klar, unten war kein Blumentopf zu gewinnen. Bob und Benoît arbeiteten sehr intensiv, um einen Weg vorbei an London zu finden. Es half alles Fragen nichts. Keine Möglichkeit, durch oder über London-Stansted zu fahren. Da half auch der absolut perfekte Sprechfunkverkehr eines Airbus-Piloten nicht. Danke, das war es, wir werden landen. Wenn es der intensive Flugverkehr nicht möglich macht, einen Ballon durchzuführen, haben wir volles Verständnis dafür. Was nicht geht, geht nicht.

Mir war klar, je näher wir an der Küste landen, desto mehr Wind hatten wir zu erwarten. Wir waren fast acht Stunden in der Luft, und gerade hatten wir England erreicht. Nach England heißt ja nicht nur über das große Wasser, sondern wenn immer möglich über England zu fahren. Heute sollte es nichts werden. Ich hatte mit Benoît vereinbart, dass er den ersten Landeversuch machen wollte. Bob und Benoît beschlossen, sofort die Landung einzuleiten, da der Wind unten direkt nach London führte. Wir hatten bei den 70 km/h gut 40 Kilometer über

England zurückgelegt und waren 16 Kilometer vor der CTR Stansted. Die Drift hatte von 275 auf 220 Grad in 150 Metern Fahrhöhe gedreht. Östlich an London vorbei wollte die Mannschaft nicht. Wohin auch? Wieder nach Frankreich? In 100 Meter über Grund las ich auf meinem GPS noch 71 km/h. Benoît übergab mir die Führung, was völlig verständlich und vernünftig war. 1500 Heißluftfahrten sind eben etwas anderes als mit so einer hohen Windgeschwindigkeit einen Gasballon landen zu müssen. Bis zum Boden ging der Wind aber noch um die Hälfte zurück, und da unmittelbar vor uns ein kleines Tal lag, wollte ich versuchen, hier zu landen. Es gelang mir ohne Probleme, weil gerade mal eine Böenpause war. Mit gut 1,5 Metern pro Sekunde landeten wir auf einer trockenen Wiese im Gebiet Essex, etwa 40 Kilometer nordöstlich vom Londoner Stadtrand entfernt.

Trotzdem eine schöne, wenn auch zu kurze Fahrt. Da wir ein paar Meilen von einem englischen Heißluftballonfahrer entfernt gelandet waren, der mit Benoît gut bekannt ist, saßen wir mit Ballon und Gerät gut eine Stunde nach der Landung in einer warmen englischen Stube beim Tee. Unsere Verfolger waren drei Stunden nach der Landung zur Stelle, und um Mitternacht waren wir in Belgien zurück. Die Fähre war mit 128 Euro für sechs Personen, einem Auto und einem großen Ballonanhänger bezahlbar. Beim Landefest auf der Fähre wurden wir etwas durchgeschüttelt, sonst war alles bestens, bis auf den holländischen Fluglotsen. Ich schlage vor, auch Fluglotsen erhalten eine Kennung. Hier ist Amsterdam Info Nr. 11 - aber daraus wird nichts, denn sonst müssten sie sich ja mal hier und da erklären. ■ Wilhelm Eimers



Prognose NOAA und Barogramme



# Vorsatz und Fahrlässigkeit

Die größten Gefahren bei der Ausübung des Ballonsports sind der Leichtsinn, das Nicht-Können und das Nicht-Wissen. Walter Müller hat sich mit diesen Fakten in seiner Gutachter-Tätigkeit auseinandergesetzt

**D**ie folgenden kurzen Erläuterungen möchte ich Ihnen zu bedenken und zur Sensibilisierung mit in die neue Fahrtsaison geben. Erläuterungen, die sich aus der Erfahrung von vielen Gerichtsverhandlungen und der Erstellung von Gutachten in den vergangenen Jahren angesammelt haben. Vorsatz und Fahrlässigkeit dürfen nicht nur Themen für Juristen sein, wenn es gilt, diese Einstufungen vorzunehmen, sondern sollten von uns Ballonfahrern vor der Ausübung unseres Ballonsports bekannt sein und bedacht werden. Es soll nicht Panik gemacht werden, sondern nur ein wenig das Bewusstsein dafür geschärft werden, welche Konfliktsituationen auf uns zukommen können.

## Vorsatz und Fahrlässigkeit - was ist das?

Vorsatz und Fahrlässigkeit sind Verschuldungsbegriffe, Maßstäbe und Vorwerfbarkeit. Je nach dem Maß der Vorwerfbarkeit fällt danach die Sanktion, die Strafe oder das Bußgeld aus. Wer sich strafbar oder ordnungswidrig verhalten hat, kann zusätzlich zivilrechtlich in Anspruch genommen werden, das heißt auf Schadensersatz in Euro!

Das persönliche Handeln ist ein Sachverhalt/Tatbestand und kann nur bestraft oder mit Bußgeld belegt werden, wenn dies in einem Gesetz ausdrücklich bestimmt ist. Die zentrale Vorschrift für uns Luftfahrer/PPL-Inhaber ist § 58 Luftverkehrsgesetz und eine Reihe von dazu gehörenden Verordnungen wie die LuftVZO, LuftVO, LuftBO mit Durchführungsverordnungen. Jedes Handeln hat eine subjektive und eine objektive Ebene. Objektiv gehören dazu alle äußeren Umstände, die das Gesetz beschreibt, um überhaupt eine Straftat annehmen zu können, zum Beispiel bei der Gefährdung des Luftverkehrs (§ 315a StGB), das Ballonführen unter Alkoholeinfluss (= objektiver Tatbestand). Subjektiv kommt es auf die persönliche Beziehung zum Handeln an (=subjektiver Tatbestand). Sie verdeutlicht die innere Einstellung des Handelnden zu seinem Tun, mit den Abstufungen Vorsatz und Fahrlässigkeit.

Umgangssprachlich findet sich eine vergleichbare Bewertung, wenn man davon spricht, ein Verhalten sei absichtlich oder nur unvorsichtig gewesen.

- Vorsatz ist das Wissen und Wollen der Rechtsverletzung.
- Bedingter Vorsatz ist, die Gefahr der Rechtsverletzung erkennen und billigend in Kauf nehmen.

Vorsatz ist gegeben, wenn der Ballonführer das Wissen über die Existenz des Luftsperrgebietes hatte und er die Restriktionen ignorieren wollte, gleich aus welchen Gründen. Eine Notlage ihn aber nicht gezwungen hatte.

- Fahrlässigkeit bedeutet die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Sie setzt Vermeidbarkeit und Vorhersehbarkeit des pflichtwidrigen Handelns voraus.

Fahrlässigkeit liegt vor, wenn der Pilot die Beschränkung aufgrund des § 62 LuftVG nicht kennt, obwohl dies von ihm aufgrund seiner Fähigkeiten und Kenntnisse verlangt werden kann. **Grobe Fahrlässigkeit** wird sicher angenommen werden, wenn zu unterstellen ist, dass dem Piloten alle Unterlagen über das verbotene Gebiet vorlagen - deren Richtigkeit unterstellt.

Während im Bereich des Strafrechts und des Ordnungswidrigkeitenrechts vorsätzlich und fahrlässig begangene Taten mit Geld- oder Freiheitsstrafen geahndet werden, lösen sie im Zivilrecht in erster Linie Schadensersatzpflichten aus.

Die Abgrenzung zwischen Vorsatz, grober und leichter Fahrlässigkeit im Zivilrecht oder im Strafrecht darf nie das Entscheidungskriterium dafür sein, etwas zu tun oder nicht zu tun, eine Vorschrift einzuhalten oder sie zu ignorieren.

Nur Sorgfalt schützt vor Strafe. ■




Fotos: PhotoCase.com

Vorsätzlich steuert kein Pilot seinen Ballon in eine Hochspannungsleitung, aber...

# Lorenz Ballooning

Jahresnachprüfungen täglich  
 Instandhaltungsverträge  
 Pilotenausbildung  
 Reparaturen aller Muster  
 Ballone, Ausrüstung, Zubehör  
 neu und gebraucht

Ingo Lorenz  
 Dannenbütteler Weg 14  
 38550 Isenbüttel  
 Tel. 05374 / 672121  
 www.lorenz-ballooning.de



LTB - LBA Nr. II A - 161

## Ihr kompetenter Partner

<b>Service</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Jahresnachprüfungen</li> <li>· Reparaturen</li> <li>· Ersatzteilverkauf</li> </ul>	<b>GEFA-FLUG GmbH</b> Weststraße 24c 52074 Aachen	Tel.: +49 (0) 241 - 88 90 40 Fax: +49 (0) 241 - 88 90 420 info@gefa-flug.de www.gefa-flug.de	 <b>GEFA-FLUG</b> Das AIRlebnis 1981-2006
<b>Verkauf von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Heißluft-Luftschiffen</li> <li>· Heißluft-Ballonen</li> <li>· Kaltluft-Displays</li> </ul>	<b>Außenstelle Bayern</b> Nürnberger Straße 29 91244 Reichenschwand	Tel.: +49 (0) 9151 - 90 76 65 Fax: +49 (0) 9151 - 90 76 69 s.handl@gefa-flug.de www.gefa-flug.de	

**...Start frei für die nächsten 25 Jahre**

## Ballon-LTB in Bielefeld

Nachprüfungen jederzeit · Alle Muster  
 Reparaturen kurzfristig · Alle Hersteller

## Ballonfahrschule

Nächster Theorielehrgang: 27.10. - 06.11.  
 Nächster Ballonwartkurs: 22. - 23. April

# Luftsportschule Gerhart Berwanger

Dunlopstr. 12, 33689 Bielefeld - Tel.: 05205 950333  
 www.luftsportschule.de - info@luftsportschule.de



# Der große Ballon-Fotowettbewerb

Ballonmotive sind immer schön. Das wissen wir. Das BallonSport Magazin sucht aber trotzdem die allerschönsten Motive, die witzigsten Schnappschüsse und die originellsten Ideen auf Papier, Digital oder als Dia. Mitmachen können Leser, Piloten, Observer, Fahrgäste, Beobachter und Zaungäste - einfach alle, die ein tolles Motiv in der Kiste haben



Ein Elefant hat bei Ihnen über Ihr Hausdach geschaut? Ein Drache hat Ihren Apfelbaum im Garten kahlgefressen? Die schönste Ballonfahrt im Abendlicht? Ballonglühen mit Wisch-Effekt oder eine traurige Katze am blauen Himmel? Alles Motive für unseren großen BallonSport Fotowettbewerb!



Die Wettbewerbsbedingungen sind eben so einfach wie die Teilnahme. Wir wollen unseren Lesern bei der Auswahl der schönsten Motive aus ihrem Fotoalbum größtmögliche Freiheit lassen. Es gibt also keine Motivvorgabe und keine Beschränkung - nur mit dem BallonSport sollten die Fotos, die zum Wettbewerb eingeschickt werden, direkt oder indirekt zu tun haben. Es können originelle Schnappschüsse zum Schmunzeln sein, Detailfotos vom Brenner oder Panorama-Aufnahmen aus Albuquerque. Denkbar sind Foto-Dokumente aus 3000 Metern Höhe genauso wie witzige Begebenheiten beim Verfolgen am Boden. Mensch und Material können zum Motiv werden.

Einzige wirkliche Vorschrift bei unserem Fotowettbewerb: Die Bilder sollten mindestens auf 13x18 cm abgezogen sein, mindestens Kleinbild-Dia-Format haben oder als tiff- und jpeg-Datei mit hoher Auflösung vorliegen. Die Fotos müssen also druckfähig sein. Und die Motive sollten nicht älter als drei Jahre sein. Als Preise für die Gewinner gibt es drei leichte »ballontaugliche« Digitalkameras, die in jeder Jackentasche Platz finden. Außerdem gibt es zehn Buchpreise. Mitmachen lohnt sich also wirklich!



Fotos: Georg Leupold und Peter Elgås



## Digital-Kameras zu gewinnen

Mitmachen bei unserem großen Fotowettbewerb lohnt sich wirklich! Es winken drei hochauflösende, kompakte Digitalkameras und zehn humorvolle Buchpreise. Die Teilnehmer erklären sich mit einer Veröffentlichung im BallonSport Magazin und eventuell in einem Ballonsport-Buch einverstanden. Abgebildete Personen stimmen einem Abdruck zu. Die Fotos auf Papier, Dia oder digital senden Sie bitte an BallonSport Magazin, Fotowettbewerb, Gnadenberger Weg 4, 87509 Immenstadt-Werdenstein, e-mail: [hephaistos@t-online.de](mailto:hephaistos@t-online.de). Einsendeschluss ist am Donnerstag, 1. Juni 2006.



# Forget the rest, this is the best!

Die 13. Fire & Snow-Veranstaltung in den österreichischen Alpen hat Tony Attwood (England) mitgemacht. Er schildert begeistert, warum es im Winter in Mauterndorf schöner ist als in »Good Old England«



»Stratolini« in ganzer Pracht - Stratos Ballooning macht für Kunden auch Kopfstände

**A**ls Ballonfahrer seit 1990, der immer wieder wegen des ungünstigen Winterwetters in England Rückzugsgefühle verspürt, habe ich viele Veranstaltungen außerhalb Englands besucht, um in den dunklen Wintermonaten weiterhin Ballon zu fahren. In diesem Jahr haben wir die allerbeste Veranstaltung gefunden. Zusammen mit sieben Ballonverrückten reisten wir von England nach Österreich, um das von Nicole und Markus Haggeneu veranstaltete »Fire & Snow Treffen« zu besuchen; es findet jährlich im Januar in Mauterndorf statt. Um einen Werbespruch zu zitieren: »Forget the rest, this is the best!«

## Zweisprachiges Briefing

Das großartige europäische Treffen von Piloten aus Deutschland, England, Irland, Holland, Tschechien sowie Litauen begann mit einem Willkommens-Briefing in der Stadthalle am Samstag Abend. Die Freundlichkeit war sofort offenkundig, und die Veranstalter gaben das beste Briefing, welches ich jemals irgendwo auf der Welt gehört habe. In dem zweisprachigen Briefing (Englisch/Deutsch) schaltete Markus so oft und wortgewandt hin und her, dass jeder von uns als Team einbezogen wurde, ohne ein Gefühl von Langeweile oder eine Unterscheidung der Nationen im Sinne von »Wir« und »Ihr« zu verspüren. Es war aber nicht nur die Begrüßung freundlich und aufrichtig, sondern insbesondere der wichtigste Teil einer Ballonveranstaltung: die Wettervorhersage war so präzise und anschaulich, dass es nie einen Zweifel gab, wie sich das Wetter entwickelte, so dass wir gut im voraus planen konnten. Dies bewahrheitete sich in der gesamten Woche. Wenn es im Tagesbriefing hieß »Ihr könnt fahren und das Wetter macht mit, um über die Berge in Richtung von ...« oder »Ich empfehle heute keine Fahrten über die Berge«, dann war dies in jedem einzelnen Fall zutreffend. Die Vorhersagegenauigkeit war so exakt, dass eine Empfehlung zum voraussichtlichen Landegelande sowie zur Fahrzeit gegeben wurde. Das örtliche Wetter wurde so präzise dargestellt, dass es nie eine Unsicherheit gab. Also, die Briefings waren glänzend -



Pilot des Royal Airforce Ballons, Tony Attwood, fährt begeistert in den Bergen

wie war es mit dem Fahren? Mauterndorf ist ein exzellenter Veranstaltungsort. Es handelt sich nicht ganz um das typische österreichische Postkartendorf in den Bergen, aber zum Ballonfahren ist es ideal. Es liegt in einem weiten Tal, in dem die Winde streuen, so dass wir an den Tagen, an denen wir in England zweimal über die Fahrt nachdenken würden, stets geeignete Landeplätze fanden. Die kniffligen Winde forderten das Piloten können, um in die Wunschrichtung zu kommen und dann an Orten zu landen, die vorher unerreichbar schienen.

Mauterndorf liegt südlich der großen Bergkämme, zu denen auch die Dachstein-Gruppe zählt, und wurde daher mit gutem Ballonwetter verwöhnt, als große Teile von Österreich und Bayern ungünstiges Wetter erlebten.

### Drei Alpenfahrten

Unsere Mannschaft konnte drei Alpenfahrten durchführen. Die erste Fahrt führte uns in die Höhe von Flugfläche 120 mit 47 Knoten, um - so wie von Markus vorhergesagt - in der Nähe von Altenmarkt im Pongau mit einer Hofratslandung zu enden. Am folgenden Tag war es etwas langsamer und

nach dem Hinweis auf größere Gasvorräte, um über das Schladming-Tal hinauszufahren - Volltreffer! - fuhren wir in 2 Stunden und 20 Minuten in das Tal von Schladming. Nur wenige engagierte Alpenfahrer, ausgerüstet mit der entsprechenden Gasmenge, fuhren weiter. Alle genossen eine fantastische Fahrt.

### Perfekt für die Verfolger

Nach der frühzeitig angekündigten Winddrehung im Verlauf der Woche führte uns die dritte Alpenfahrt in südöstlicher Richtung nach Klagenfurt. Nach der Einfahrtserlaubnis in die Kontrollzone landeten wir bei Windstille im weiten Becken. Nach 2,5 Stunden traumhafter Ballonfahrt bis zum Landeplatz bei St. Veit kamen viele Einheimische, um die Landung auf einem Weg - perfekt für die Verfolger - zu bestaunen.

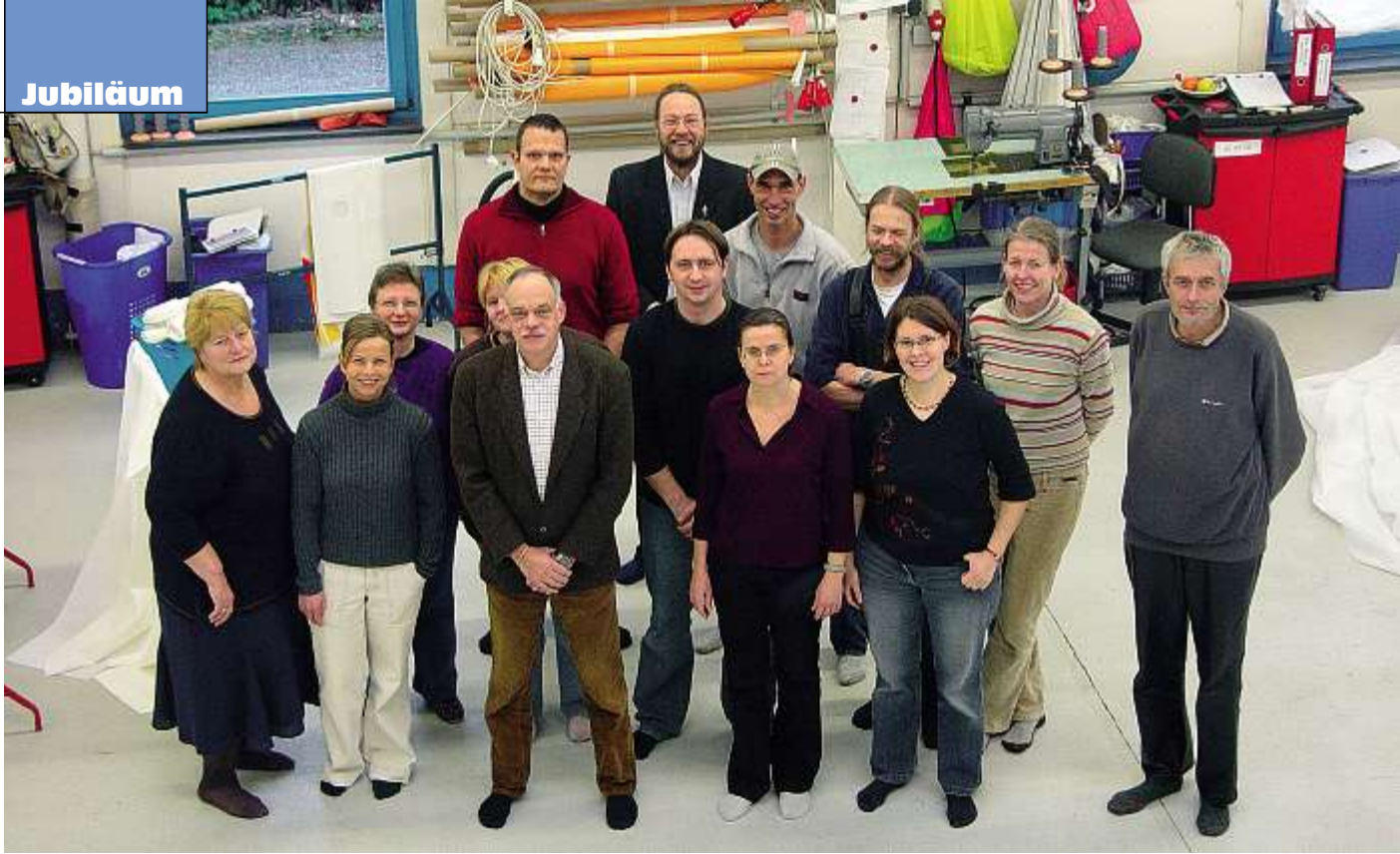
Ein herrliches Ballonfahrtreffen. Perfekte Organisation der Briefings, der Fahrten und des Gastankens. Zwei großartige Ballonfahrer-Parties im Gesamtpaket. Mauterndorf bietet neben den Ski-Abfahrten insbesondere zahlreiche Loipen für »Lang-Laufing«. Viele Teams nutzten den Schneetag zum Rodeln - und es gibt natürlich viele Wirtshäuser, um zu trinken, zu essen und neue Freundschaften zu schließen. Würde ich wieder dorthin fahren? Nun, die Daten für das kommende Jahr kenne ich schon (13. bis 20.01.2007), und im Büro habe ich bereits den Termin in meinem Kalender notiert. ■

Ein Neuling schnuppert Winterluft und erobert bei seiner ersten Fahrt die Alpen. Sein Kennzeichen: OK-5050, Kubicek-Werk-Nr. 400 (Volumen 2000 cbm). Der Neuling ist eine Sonderform, »Stratolini« genannt. Seine erste Fahrt ging von Mauterndorf/Österreich über den Alpenhauptkamm in das Ennstal bei Aich. »Stratolini« erreichte eine maximale Höhe von 3500 Metern MSL. Fahrtdauer: 1 Stunde, 50 Minuten bei einem Verbrauch von 55 Kilo inkl. Aufrüsten. Bei der Jungfernfahrt an Bord: Nicole und Markus Haggene



Nicole und Markus Haggene kurz vor dem Start





## Erfolgsfirma startete als Studiengruppe

Viel Air mit Flair - 25 Jahre GEFA-FLUG GmbH in Aachen

**D**ie »Produkte« aus Aachen erregen Aufsehen, wo immer sie aufsteigen. BallonSport Magazin macht zum Vierteljahrhundert-Jubiläum der GmbH einen kleinen Ein- und Rückblick auf die Firmengeschichte.

Eigentlich ist das GEFA-FLUG-Team wohl fast jedem Ballonfahrer ein Begriff, wenn auch vielleicht noch nicht durch einen persönlichen Besuch, dann aber doch sicher durch die alljährliche »Geburstagskarte aus Aachen«. Und nun feiert die GEFA-FLUG selber Geburtstag, einen besonderen sogar, den 25sten als »GmbH«. Mitte der siebziger Jahre als Arbeitsgruppe von engagierten Modellbau- und Studienfreunden der TH Aachen gegründet, hieß das Entwicklungsziel schon damals: Luftschiffe für die Werbung und die Umweltforschung. In den ersten Jahren waren diese noch ferngesteuert, konnten aber bald auch eine professionelle Luftbildkamera tragen.

1981 erfolgte im Frühjahr die Eintragung als GmbH, seit 1982 bis heute werden Passagierfahrten mit Heißluftballonen gemeinsam mit der Stadt

Aachen durchgeführt, 1983 dann ein erster mehrmonatiger wissenschaftlicher Einsatz in Pakistan zur Luftbilddokumentation einer fünftausend Jahre alten Stadtanlage im Industal, im Auftrag der UNESCO.

1985 Betrieb von Deutschlands erstem einsitzigen Heißluft-Luftschiff, ab 1988 durch das Luftfahrt Bundesamt zugelassener Luftfahrttechnischer Betrieb, 1990 Entwicklung eines zweisitzigen Heißluft-Luftschiffes, 1992 Zertifizierung als Luftfahrtunternehmen, 1994 Startschuss eines mehrjährigen Technologieprojektes durch das Land NRW zur Entwicklung eines viersitzigen Heißluft-Luftschiffstyps, 1996 Zulassung als Entwicklungsbetrieb, ab 2000 dann zertifizierter Herstellungsbetrieb für Heißluft-Luftschiffe.

2006 gibt es 21 festangestellte Mitarbeiter, deren Qualifikation reicht von ausgebildeten Industrienäherinnen, über Luftfahrtmechaniker bis hin zu mehreren Prüfern des Luftfahrt-Bundesamtes und einem Ingenieur für Luft- und Raumfahrt. Ergänzt wird dieses handwerklich-technische Team durch eine Designerin, etliche Kauf-

männer und auch -frauen sorgen für den logistisch-organisatorischen Rahmen. Daneben gibt es in der Flugsaison einige freiberufliche Piloten und Techniker für Flugeinsätze im In- und Ausland - in bis heute über 20 Ländern, von der Arktis bis nach Asien, von Nordamerika bis in die Steppen der Serengeti.

Was 1975 als »Aachener Studenten- und Garagenfirma« begann, ist heute einer der größten Luftfahrttechnischen Betriebe für Heißluftballone und Luftschiffe in ganz Europa. Gegründet von Karl Ludwig (Mucky) Busemeyer, der schon seit Kindesbeinen von Luftschiffen träumt, leitet er heute die Firma gemeinsam mit Jürgen Leisten, der als Bankkaufmann für den kaufmännisch-organisatorischen Teil der Firma zuständig ist.

Was einmal in Aachens Univiertel im ersten Flugzeuglabor von Hugo Junkers auf immerhin 66 Quadratmetern begann, stellt sich heute im Gewerbegebiet am westlichen Stadtrand der alten Kaiserstadt auf rund 1000 Quadratmetern in zwei lichtdurchfluteten in Weiß- und Blautönen gehaltenen Hal-



Mit den Aachenern gehen  
klangvolle Firmen werbewirksam  
in die Luft. Für die Produkte  
zeichnen 21 hochqualifizierte  
Mitarbeiter verantwortlich

len auf jeweils zwei Stockwerken dar. Reparaturen jeder Art und Größe und an sämtlich zugelassenen Heißluftballonen und Heißluft-Luftschiffen werden hier, von sechs Näherinnen und zwei Technikern, wenn nötig sogar »über Nacht« erledigt.

Einen ebenfalls sehr gut frequentierten und seit etlichen Jahren als LTB zertifizierten Zweigbetrieb gibt es in Reichenschwand bei Nürnberg. In beiden Betrieben werden jährlich weit über 200 Jahresnachprüfungen durchgeführt. Am Bodensee in Stockach steht »The Airship Company GmbH« als Schwesterbetrieb der GEFA-FLUG für die Ausbildung von Piloten und für Werbeeinsätze für Heißluft-Luftschiffe zur Verfügung.

Ein weiteres, mit dem luftfahrttechnischen Bereich verbundenes Standbein ist die Vertretung der Firma Cameron Balloons in Deutschland mit einem sehr großen Ersatzteillager, aus dem auch andere deutsche Cameron-Händler beliefert werden.

Ganz wichtig ist auch die Abwicklung von Promotioneinsätzen für »Global Player«-Firmen wie Deutsche Telekom,





Deutsche Post, WDR, Jacobs Suchard, BMW, Opel, Volkswagen, germanwings, FESTO, Warsteiner, Adler Modemärkte, Sony, Kaufhof, Coca Cola, Pepsi Cola, verschiedene Universitäten, Greenpeace und den World Wide Fund for Nature. Die Liste der Geschäftspartner ist lang und überaus klingvoll.

Dass GEFA-FLUG aber auch sehr bodenständig sein kann, erkennt man daran, dass in Aachen auch »nicht-fliegende« Objekte hergestellt werden, wie zum Beispiel aufgeblasene Messstände von bis zu 70 Metern Länge und das mit zunehmendem Erfolg. Kaltluft-Displays nennt diese Produkte der Vertriebsleiter und Prokurist Wolfgang Mainzer und freut sich über den zunehmenden Zuspruch für diese pneumatischen Objekte aus der Messebau- und Werbeszene.

Ein Highlight des Jahres 2005 war ein halbes Dutzend acht Meter hohe aufgeblasene Biergläser, die auf einem großen Containerschiff den Rhein hinauffahren als Promotion für das deutsche Reinheitsgebot. Für solche Projekte bringt Wolfgang Hassa als Luftfahrt-Ingenieur und ebenfalls Pro-

kurist die technische Logistik ein, im Tagesgeschäft kümmert er sich um die Produktion der Firma und um die Nachprüfung von Heißluftballonen und Heißluft-Luftschiffen.

Soweit zur Geschichte und zum Heute. Und mit was wollen Mucky Busemeyer und Jürgen Leisten die nächsten 25 Jahre verbringen? Gibt's bei der Erfolgsgeschichte überhaupt noch weitere Ziele?

Ja, die gibt es tatsächlich, fand das BallonSport Magazin im Gespräch schnell heraus. Dass der Bau von Heißluft-Luftschiffen erheblich zum Erfolg der Firma beiträgt, kann man an der Anzahl von bisher 40 weltweit verkauften Luftschiffen ablesen. Pläne und Skizzen an der Wand des Konstruktionsbüros, eine maßstäbliche Luftschiffgondel als Modell und eine mehrere Meter lange Luftschiffhülle in einer der beiden großen Produktionshallen machten uns neugierig. Gemeinsam mit der Firma FESTO entwickelt GEFA-FLUG seit gut einem Jahr ein sechssitziges Luftschiff für den Tourismusbereich und für wissenschaftliche Einsätze bei der Umweltforschung. 4500 Kubikmeter Volumen

**Ob handwerklich-technisch die Näherei gefordert ist oder Partner forschend und vertrieblich betreut werden - das Team der GEFA-FLUG GmbH ist zur Stelle**

und zirka 45 Meter lang, 15 Meter im Durchmesser und damit deutlich größer als ein Airbus 320.

Bei den eigentlichen Entwicklungszielen halten sich die GEFA-FLÜGLER im Detail aber noch bedeckt, nur soviel war herauszufinden: Der Gesamtluftwiderstand konnte durch Laborversuche an der TH Aachen erheblich reduziert und die Manövrierfähigkeit abermals verbessert werden, unter anderem durch ein neuartiges, im Windkanal entwickeltes Leitwerkssystem, ähnlich dem des Zeppelin NT. Durch zahlreiche Detailverbesserungen wird auch die Wetterfestigkeit beim Aufrüsten erhöht, der Aufrüstvorgang durch nur vier Personen wird selbst bei diesem großen Brummer möglich sein. Sämtliche in der Entwicklung stehenden Details befinden sich seit Anfang des Jahres bereits am vierstündigen FESTO Luftschiff in der Flugerprobung.

Der Erstflug des sechssitzigen Prototyps ist im Laufe des kommenden Jahres geplant, die Zulassung durch die EASA (europäische Luftfahrt-Agentur) bis Ende 2008. Es gibt bereits etliche und ernstzunehmende Anfragen, sowohl aus der Tourismusbranche, aber auch von Wissenschaftsorganisationen zur Umweltforschung und dem weltweit zunehmend bedeutungsvoller werdenden humanitären Sektor.

Glück ab und Gut Land für die nächsten 25 Jahre wünscht das BallonSport Magazin dem Team von GEFA-FLUG GmbH! ■ red





Galgenventilbau wie anno dazumal

Begleitet von interessierten Blicken binden die Profis den Füllansatz ab

Gesprächsrunde am Ballonkorb

## Französisch-deutsche Zusammenarbeit

Das zweite Gasballonseminar der Fédération Française d'Aérostation am 7. und 8. Oktober 2005, organisiert mit der Ballonsportgruppe Stuttgart und dem DFSV hatte die Sonne zu Gast. Sébastien Séguineau berichtet

**D**as Programm am Samstag war gut gefüllt: Vortrag der DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) über die flugsicherungsmäßige Vorbereitung einer Ballonfahrt (Flugbeschränkungsgebiete, Flugsicherung, Flugplan, etc). Dann das Referat von Walter Müller über die Sicherheit im Umgang mit Wasserstoff, gefolgt vom Aufrüsten der Gasballone - nebenher mussten mehr als vier Tonnen Sand

bewegt werden. Am frühen Nachmittag konnten vier Gasballone, davon drei unter französischer Flagge, im strahlenden Sonnenschein am Rheinufer starten - ein einzigartiges Schauspiel für die Deutschen und Franzosen, die das gute Wetter für einen Aufenthalt in den Rheinauen nutzten. Sie nahmen auf ihrer Fahrt ein Dutzend Neulinge mit, die ihre erste Gasballonfahrt erlebten.

Am Sonntagmorgen widmeten sich die Teilnehmer der Ballontheorie mit Überlegungen zur Fahrttechnik des Gasballons. Fragen der Flugsicherheit wurden ebenso angesprochen. Volker Löschhorn zeigte dazu mehrer Filme über Flugunfälle.

Der Bericht in französischer Sprache und weitere Bilder befinden sich auf der Website des französischen Ballonverbandes [www.FFAerostation.org](http://www.FFAerostation.org) ■



Gasballone vor der Mimram-Brücke in Kehl



Walter Müller erklärt den Schutz vor elektrostatischer Aufladung

Fotos: Olivier Albert, Albrecht Alunz, Andreas Weilmann





# Bärige Bedingungen bei der Grizzly-Trophy

Filzmoos grüßt mit azurblauem Himmel und viel Schnee





**B**ereits auf der Hinfahrt machte ich mir Gedanken, was ich nach dem im BallonSport Magazin bereits in den vergangenen Jahren veröffentlichten Beiträgen über das österreichische Ballondorf Filzmoos eigentlich noch schreiben könnte.« Ben Bläss fand trotzdem wieder Material! »Die Anfahrt war dieses Mal wider Erwarten problemlos. Das war schon die erste positive Überraschung. Es sollte noch besser werden. Vom ersten bis zum letzten Tag schien die Sonne, ein azurblauer Himmel präsentierte sich. Es war schwach windig, so dass die 40 Ballon- und zwei Luftschiff-Teams jeden Tag vom Kaiserwetter profitieren konnten. Petrus hat sich anscheinend gedacht, den neuen Gasponsor Grizzly zur Einweihung überraschen zu wollen. Wann gab es in den vorausgegangenen 26 Veranstaltungen hier schon mal eine Ballonwoche, in der jeden Tag gefahren werden konnte?

Die Nacht der Ballone lockte tausende Zuschauer ins Zentrum des idyllischen Alpendorfes, das zwischen der Bischofsmütze und dem Dachsteinmassiv eingebettet liegt. Der tiefe

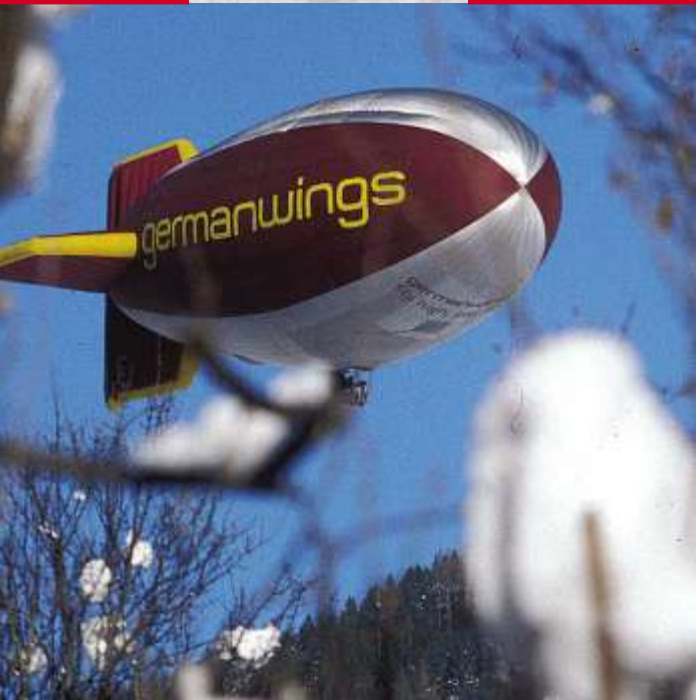
Schnee verwandelte das Dorf in eine Zauberlandschaft, von der man nur träumen kann. Der Glühwein floss reichlich, die Stimmung war grandios. Livemusik, eine Disco im Zentrum und ein Feuerwerk heizten die Gemüter an. Das Leuchten der farbenprächtigen Ballone war eine Augenweide. Das Virus griff wie ein Lauffeuer um sich. Eine grandiose Überraschung erwartete mich am nächsten Tag. Pilot Karsten Funk aus Wörme in der Lüneburger Heide schien meine Gedanken von der Hinfahrt erraten zu haben. Er lud mich zu meiner großen Freude mit Ballon- und Luftschiffpilot Dirk Stiesberg aus Aachen und einer mir unbekanntem jungen Dame zur Fahrt ein. Wir fuhren mit zirka 20 Knoten in einer Höhe von 3500 bis 4600 Metern in nördliche Richtung entlang der Bischofsmütze und des Tennengebirges über das Lamertal und überquerten die Postalm, Europas zweithöchstes Plateau. Ich genoss die fantastische Weitsicht. In der Ferne war Wien deutlich zu erkennen, auf der anderen Seite war der Watzmann zum Greifen nahe.

Plötzlich stand die junge Dame auf dem Rand des Korbes. Mein Gott:



Sonne, schwacher Wind, Schnee: Filzmoos kehrte seine winterliche Schokoladenseite für die Ballöner heraus





Amelie Moehle, Veranstaltungstechnikerin und Riggerin aus Hamburg, erweiterte ihre Kletterkünste. Rechte Seite: »The Flying Dalacarla« von Gino Ciers



gleich wird sie springen!? Dann entdeckte ich zu meinem Entsetzen, dass sie gar keinen Fallschirm trug. Aber nein, Amelie stieg mit doppelter Sicherung aus dem Korb, um sich auf Anweisung von Karsten Funk zusätzlich mit zwei weiteren passiven Seilen abzuseilen. Die Anlenkungspunkte wurden gegenüberliegend als Trapez am Brennerrahmen befestigt, um eine einseitige Belastung auszuschließen, und das Ganze war noch einmal am Korb gesichert. Weit unterhalb des Korbes baumelte sie in waagrechter Stellung am Seil, um vom Gefühl der Freiheit zu genießen. Ich hatte nie Höhenangst, doch bei diesem Anblick wurde mir ein bisschen schwindelig. Wir fuhren unterdessen zwischen Fuschl und Wolfgangsee und überquerten den Thalgau. Für Amelie war das Abenteuer nach einer guten halben Stunde beendet. Mit großer Anstrengung erreichte sie





festen Boden unter ihren Füßen und ließ ihren Ausflug in Gedanken versunken Revue passieren. Es war still im Korb.

Nach der Landung bei Neumarkt am Wallersee und knapp zwei Stunden Fahrt gab es viel zu erzählen. Amelie hatte ein tolles Abenteuer erfolgreich hinter sich gebracht. Als gelernte Veranstaltungstechnikerin und Riggerin braucht Amelie Moehle aus Hamburg ihre Kletterkunst beruflich, um sich zum Beispiel von Hallendächern abzuseilen. Sie baut Bühnen für Veranstaltungen und Bands auf und ab und besitzt die erforderlichen Kletterscheine und Berechtigungen. Und sie ist nun um eine alpine Erfahrung reicher. Mitten in der Woche wurde erstmals auf dem Startplatz ein großes Ballon-Kinderfest unter dem Motto Winterzirkus für alle einheimischen Kinder und Gäste-Kids organisiert. Als absoluten Höhepunkt haben die Kinder einen

Korbplatz erhalten, um in luftiger Höhe die verschneite Bergwelt zu genießen. Allerdings war das Gerät mit einem Seil verbunden, und es wurde nur eine Höhe von zirka 50 Metern erreicht. Die Kleinen von heute werden dieses Abenteuer nicht mehr vergessen und vielleicht Mitfahrer von morgen sein. Diese Einlage, an der sich insgesamt sieben Piloten beteiligten, hat bei allen Kindern, deren Eltern und Großeltern viel Anerkennung und Anklang gefunden.

Der belgische Pilot Gino Ciers sorgte für die nächste Überraschung. Er hatte sich die Sonderform The Flying Dalacarla mit dem Kennzeichen G-Horse und einem Volumen von 2550 Kubikmeter gekauft. Das Pferd mit einem Gesamtgewicht von 240 Kilo machte am 7. März 1993 seine Jungfernfahrt in Schweden und hat nur vier Fahrten auf dem Buckel. Insgesamt hat es aber 50 Mal am Seil abgehoben. In Filzmoos wurde die

Hülle bei hellem Sonnenschein ausgepackt. Die Luftschiffe »Festo« von Karl-Ludwig Busemeyer und »Germanwings« von Matthäus Smodis umkreisten das mächtige Ballon-Pferd, um das Aufrüsten luftig zu begleiten.

Am Rande gab es auch noch einen Wettbewerb, der vom englischen Piloten Anthony Brown gewonnen wurde. Es hat allen wieder Spaß gemacht.

Organisatorin Evi Salchegger vom Tourismusverband Filzmoos hat mit ihrem Wettbewerbsteam unter der fachmännischen Leitung von Dr. Wolfgang Gruber aus Salzburg hervorragende Arbeit geleistet und für den Ballonsport werben können. Viele Zuschauer wurden vom Ballonfieber erfasst. Die Piloten mit ihren Helfern konnten in vollen Zügen genießen und freuen sich auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr. Da erwarten mich bestimmt neue Überraschungen. Adel verpflichtet, liebe Filzmooser! ■ Text und Fotos: Ben Bläss



# Höchstleistung am Dachsteingletscher

Es war der höchstgelegene Start bei einer Ballonveranstaltung auf über 2600 Meter über dem Meer. Gleichzeitig war dies die Jungfernfahrt für den neuen Marktkauf-Ballon, der dort auch feierlich getauft wurde. Michael Gärtner berichtet vom österreichischen Gletscher



Das etwas andere Transportmittel

**B**ei dem Besuch des Berg Bash 2006 in Rohrmoos vom 7. bis 14. Januar nahmen wir vom Ballonteam Kirchlengern mit unserem neuen Heißluftballon für die Niederlassung in Leipzig an einem einzigartigen Erlebnis teil: einem gemeinschaftlichen Weltrekordversuch.

Schon vor der Anreise hatten Carlo Coors und ich uns intensiv mit den Wetteraussichten für die Veranstaltung auseinandergesetzt. Und diese schienen tatsächlich sehr vielversprechend. Pünktlich zu Beginn der Ballonwoche hörte es in der Dachstein-Tauern-Region auf zu schneien, und die Sonne kam heraus. Hoch »Andreas« sollte die ganze Woche für beste Ballonbedingungen sorgen.

So wurde auch beim Generalbriefing bereits der Termin für den Start vom Dachsteingletscher auf Dienstag, 10. Januar, zwischen 7.30 und 8 Uhr festgelegt. Der Wind sollte nach den

Modellen des österreichischen Wetterdienstes an diesem Tag aus östlichen Richtungen kommen. Dies bedeutete, dass sich die Turbulenzen auf dem Gletscher in einem vertretbaren Rahmen bewegen würden. Ein Wind aus südlicher Richtung hingegen würde zu Verwirbelungen führen, die den Start zu gefährlich machten. Auch ein im Tagesverlauf späterer Start wäre aufgrund der durch die Sonneneinstrahlung einsetzenden Böigkeit zu riskant. Daher wurde auch der Transport der Ballone auf den Gletscher bereits am Montagnachmittag in Angriff genommen. Hierfür mussten wir sie zunächst über die Serpentina der Dachsteinstraße bis zur Talstation der Gletscherbahn auf 1700 Meter Höhe bringen. Hier ging dann die eigentliche Arbeit los: Körbe, Brenner, Gasflaschen, Hüllen und Aufrüstgebläse wurden einzeln über Treppen in extra bereit gestellte Gondeln der Dachsteinseilbahn verladen. Schon die Gondelfahrt mit einer Dauer von nur sieben Minuten, in der zirka 1000 Höhenmeter ohne einen einzigen Stützpfiler überwunden werden, wurde zu einem ersten Abenteuer für viele von uns, die sich in einem Ballonkorb deutlich wohler gefühlt hätten.

Oben angekommen wurden die Geräte nach dem Entladen dann mit Hilfe eines Pistengeräts und eines Schneemobils zu ihrem Startplatz gebracht. Nicht nur für die Mannschaft der Dachsteinseilbahn eine völlig neue Erfahrung, auch für uns Ballöner bereits ein besonderes Highlight, da auch wir aufgrund der Entfernung des Startplatzes zur Seilbahn die Möglichkeit erhielten, mit diesen Gefährten zu unserem Ge-







Vorbereitungen für das große Ereignis

rät gebracht zu werden. Die Vielzahl der Ballone und einige Verzögerungen bei der Beladung sorgten dann dafür, dass unser Team den Sonnenuntergang völlig allein auf einem Schneefeld in 2700 Meter Höhe auf dem Gletscher erleben durfte. Alle anderen waren bereits wieder an der Bergstation. Ein beeindruckendes Erlebnis bei völliger Stille, die Sterne zum Greifen nah. Schließlich war es jedoch vollbracht. Nach mehr als vier Stunden Arbeit waren alle Ballone an ihrem vorgesehenen Startplatz angekommen und die Teams auf dem Rückweg mit der Gondel ins Tal.

Eine unruhige und kurze Nacht später trafen wir uns alle um 6 Uhr an der Talstation der Seilbahn, um uns mit der restlichen Ausrüstung wie Funkgeräte, GPS, Sauerstoffflaschen und -masken auf den Weg zu den Ballonen zu machen. Schon bei der Ankunft auf dem Berg zeigten sich erste zweifelnde Gesichter unter den Piloten. Die Böigkeit des Windes erschien schon vor Sonnenaufgang recht intensiv, außerdem hatte es in der Nacht sehr stark abgekühlt. Würde der Gasdruck in den Flaschen hoch genug sein, damit der Brenner einwandfrei arbeitet? Auch das morgendliche Briefing brachte noch keine Erleichterung. Der Wind hatte gedreht und kam nun aus süd-

östlicher Richtung, daher auch die frühe Böigkeit. Die Grundgeschwindigkeit lag jedoch im Toleranzbereich, also wurde nach einem gemeinsamen Kaffee entschieden, den Weltrekordversuch zu wagen. Bill Brogan, der Ideengeber und Veranstalter der gesamten Ballonwoche, sollte als Erster starten, damit die anderen Piloten anhand seines Ballons reagieren konnten. Im Rahmen der Vorbereitungen der Veranstaltung war er auch der Einzige gewesen, der im Oktober 2005 einen Teststart vom Gletscher absolviert hatte. Nur ihm ist es zu verdanken,



Der Neue nach dem Gletscherstart



Verladen auf die neuen Verfolgerfahrzeuge





Ventilatoren kommen aus dem warmen Nachtlager



Aufrüsten mit den ersten Sonnenstrahlen



Blick auf den außergewöhnlichen Startplatz

Fotos: Tanja Gärtner

dass auch die erforderlichen Genehmigungen aller möglichen Behörden für diese Aktion erteilt wurden. Nachdem alle Teams mit den Pistengeräten zu ihren Ballonen gebracht worden waren, begannen die Startvorbereitungen. Hektische Betriebsamkeit setzte nun ein, zumal jetzt deutlich wurde, dass die dünne Luft und der hohe Schnee in Kombination auch erfahrenen Luftfahrern sehr zu schaffen machten. Abseits der planierten Flächen, auf denen die Ballonkörbe standen, sackte man beim Rausziehen der Ballonhüllen fast bis zur Hüfte ein. Schließlich war jedoch auch dies vollbracht, und alle warteten gespannt auf den Start des ersten Ballons. Das Geräusch des Aufrüstgebläses war schon einige Zeit zu hören, und dann tauchte auch die Rundung der Ballonhülle hinter einem Hügel auf. Stark schwankend durch den böigen Wind, aber prall gefüllt. Kurze Zeit später dann der Moment, in dem alle Anwesenden den Atem anhielten: Der erste Ballon war gestartet! Er stieg zügig, um

den Verwirbelungen am Boden zu entkommen und nahm Fahrt auf. Schon kurz über dem Boden drehte auch der Wind zurück auf Ost, wie alle gehofft hatten. Noch ein kurzer Blick, und dann musste es losgehen, denn die Sonne war mittlerweile auf dem Massiv angekommen, und die Sorge der zunehmenden Böigkeit wurde größer. Da die Ballone jedoch ohne Startfesseln auf dem glatten Schnee lagen, konnten nicht alle gleichzeitig aufrüstet werden. Alle Crews mussten sich gegenseitig helfen, um die Geräte nach dem Hinstellen am Boden halten zu können, damit der Start auch mit prall gefüllten Hüllen ohne Risiko erfolgen konnte. Der neue MARKTKAUF-Ballon war schließlich unter tatkräftiger Unterstützung eines belgischen und eines englischen Teams als Fünfter in der Luft. Ein Erlebnis für alle Mitfahrer, das mit Worten kaum zu beschreiben ist. Nach direkter Überquerung des Gipfelkreuzes des Hohen Dachsteins fiel das Massiv unter dem Korb ab. Wir

stiegen bis auf 3700 Meter und mit über 1000 Meter Überhöhung zu diesem gigantischen Massiv und Sichtweiten von über 100 Kilometern begann nun eine traumhafte Ballonfahrt. Nach gut zwei Stunden Fahrt und einer Fahrtstrecke von etwas mehr als 30 Kilometern landeten wir schließlich sanft auf einem Weg in Möserberg im Lammertal. Der Weltrekord war vollbracht, alle elf Ballone hatten nach dem holprigen Start eine ruhige Fahrt und kehrten wohlbehalten nach Rohrmoos zurück. Auch der Rest der Woche war unter besten Bedingungen absolut ballontauglich, und alle anwesenden Teams genossen noch einige wunderschöne Fahrten durch das Ennstal. Sicher ist jedoch, dass der Start vom Dachstein der absolute Höhepunkt einer wunderschönen Woche war, den keiner der Teilnehmer jemals vergessen wird. Unser besonderer Dank gilt Bill Brogan und seiner Frau Celia, die die Veranstaltung mal wieder zu einem besonderen Ereignis gemacht haben. ■





*Für die goldenen Momente  
beim Ballonfahren.*



WARSTEINER Premium Cola ist koffeinhaltig

DAS EINZIG WAHRE



WARSTEINER®



Schon probiert? WARSTEINER gibt es  
auch als WARSTEINER Premium Lemon,  
Premium Cola und als Premium Orange.  
Mehr Geschmack als süß.

[www.warsteiner.de](http://www.warsteiner.de)

