

CONTACT

THE SWISS BALLOONING MAGAZINE

2/2010

www.sbav.ch

MITGLIED





SCHROEDER fire balloons –

Ballone mit Rekordpotential: Neuer Deutscher Rekord mit 879 km

Heißluftballone und mehr „Made in Germany“
Ihre CAMO+ für alle Fabrikate

Theo SCHROEDER fire balloons GmbH · Gewerbegebiet Am Bahnhof 12 · D-54338 Schweich · Tel. +49 6502 930-4
Fax +49 6502 930-500 · mail@schroederballon.de · www.schroederballon.de · CAMO plus DE.MF/MG.0549



2/ 2010

29. Jahrgang / 29. année

Editorial
Seite 4 / 5

**Von Zurzach nach Mantova.....
im Gasballon**
Seiten 14-15

**9. WM für Heissluft - Luftschiffe
Dole 13.-18. Juli 2010**
Seite 6

Sicherheitsseminar 2010
Seiten 16-17

**9ème championats du monde de
dirigeables**
Seite 7

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz
Seiten 18-19

**Königliches Ballonfahren bei den
Loire Schlössern**
Seiten 8-9

**Schweizer Heissluftballon
Meisterschaft 2010**
Seite 22-25

**Gasballonstart 2010 in Attisholz
und Bad Zurzach**
Seiten 12-13

**Den Kilimanjaro auf ungewöhnliche
Weise „erfahren“**
Seite 28-30

Titelbild: Verena Hottiger

IMPRESSUM

Herausgeber/Editeur

Schweizerischer Ballonverband SBAV/FSA,
Postfach 16, 4124 Schönenbuch/Basel
Fédération Suisse d'Aérostation FSA/SBAV,
Case postale 16, 4124 Schönenbuch
Tel. 061 481 32 22 / Fax 061 481 95 61
E-Mail: christian.horni@chhorni.ch

Redaktion

Edith Gschwendtner,
Rigistr. 20, 8340 Hinwil (verantwortlich)
Tel. 044 938 05 47 / Fax 044 938 05 49
E-Mail: tanteedith@bluewin.ch

Traductions

Ernesto Merz, Jürg Klay

Inserate / Annonces

Edith Gschwendtner, Rigistr. 20, 8340 Hinwil
Tel. 044 938 05 47 / Fax 044 938 05 49
E-Mail: tanteedith@bluewin.ch

Druck/Impression

Druckerei Sieber AG, 8340 Hinwil

Auflage/Tirage

700 Exemplare/exemplaires

Erscheint/Paraît

4 mal jährlich (März, Juni, Sept., Dez.)
4 fois par an (mars, juin, sept., déc.)
Abo-Preis/Prix abo
Fr. 50.-/Jahr + 2,4% MWST
(Ausland Fr. 55.-)
Frs. 50.-/an + 2,4 % TVA
(Etranger frs. 55.-)

Abo-Dienst/Service Abo

Adressänderungen / Changem. d'adresse

Geschäftsstelle SBAV Christian Horni
Postfach 16
4124 Schönenbuch/Basel
Tel. 061 481 32 22
Fax 061 481 95 61
E-mail: christian.horni@chhorni.ch

Präsident SBAV / Président FSA

Jürg Schäffler Aspiwaldweg 30
3037 Herrenschwanden

Geschäftsstelle

Christian Horni, Postfach 16,
4124 Schönenbuch/Basel
Tel. 061 481 32 22
Fax 061 481 95 61
E-mail: christian.horni@chhorni.ch

MITGLIED
AERO CLUB
MEMBRE



Editorial

Hoffnungsvoller Nachwuchs

Auch wenn die abnehmende Mitgliederzahl im SBAV das Gegenteil vermuten lässt, so sind wir dennoch überzeugt, dass der Ballonsport, das Ballonfahren zumindest mittelfristig eine Zukunft haben wird. Mit welchen Argumenten wir uns an diese Behauptung wagen? Nun, beim Besuch von verschiedenen Meetings, an der GV des Ballonverbandes und ebenso in den Ballongruppe sieht man vermehrt junge, sehr junge Gesichter. Ebenfalls auf der Teilnehmerliste der diesjährigen SHLM, fast nur junge Piloten. Auffallend auch die Zunahme bei den Pilotinnen. Junge Frauen, die man bei oberflächlicher Betrachtung sonstwo einordnen würde, strahlen einen aus dem Ballonkorb an, die Hand am Brenner. Zufall? Wohl nicht ganz. Eher das Ergebnis der konsequenten Nachwuchsarbeit im Ballonverband. Mit grossem Engagement wurde in den letzten Jahren ein neues Ausbildungskonzept erarbeitet und in der Schulungskommission umgesetzt.

Ein Konzept, das nicht nur den gehobeneren Ansprüchen gerecht wird, sondern offensichtlich auch begeistern kann. Daneben hat sich das Ballonfahren im letzten Jahrzehnt sehr stark gewandelt. Bessere Materialien, Navigationssysteme und zuverlässige Wetterinformationen lassen auch in zwei Stunden erlebnisreiche Fahrten zu. Fahrten im Heissluftballon über den Dorfrand hinaus galten für viele noch vor wenigen Jahren als Abenteuer, heute sind sie Dank vielfältiger Informationen die Normalität. Die einstige Narrenfreiheit am Himmel ist kontrollierten Lufträumen gewichen. Dank der guten Ausbildung ist dies für die neue Ballonfahrergeneration kein Problem. Sie werden zu verantwortungsbewussten Benutzern des Luftraumes geschult und haben für das nostalgische „Weisch no“ meist nur ein Lächeln übrig. Für sie ist das Einfordern einer Bewilligung um zum Beispiel in einen kontrollierten Luftraum einfahren zu dürfen keine Einschränkung sondern eine Bereicherung und die Bestätigung, gestiegenen Ansprüchen

gerecht werden zu können. Hier greift die Arbeit des Ballonverbandes und der darin eingebunden Personen und nährt unsere Hoffnung auf eine gute Zukunft für die Ballonfahrt.

Für die Redaktion
Walter Gschwendtner



Editorial

Une nouvelle génération pleine d'espoir

Même si la diminution continue des membres de la fsa nous fait croire le contraire, nous sommes convaincus que l'aérostation a encore un bel avenir devant elle! Quels sont les arguments qui nous font y croire? Eh bien, lors de plusieurs meetings, de l'assemblée générale de la fsa et également au sein de plusieurs groupes de ballons on voit de plus en plus de jeunes visages. La liste des participants au championnat suisse de cette année ne contenait presque que des jeunes pilotes! L'augmentation des femmes pilotes est également étonnante. De jeunes femmes que l'on imaginerait dans un autre environnement, rayonnent dans une nacelle, la main au brûleur. Un hasard? Pas tout à fait! Ou plutôt les conséquences du travail de promotion de la fsa. C'est avec un grand engagement qu'un nouveau concept de formation a été développé ces dernières années et établi au sein de la commission d'écologie. Un

concept qui n'est pas seulement fait pour des exigences élevées mais qui réussit à éveiller de l'enthousiasme. Mis à part ceci, l'aérostation a beaucoup changé ces dernières années. Des matériaux nouveaux, des systèmes de navigations extraordinaires et des informations météorologiques fiables permettent aujourd'hui de faire des vols intéressants pendant une durée de deux heures. Les vols en montgolfières qui dépassaient les frontières du village étaient, il y a encore quelques années, considérés comme une aventure; aujourd'hui ils sont devenus normaux grâce à la multitude d'informations. La liberté exceptionnelle dans le ciel a dû faire place à des espaces aériens contrôlés. Grâce à la bonne formation des pilotes d'aujourd'hui, ceci ne représente plus aucun problème pour la nouvelle génération. Ils sont formés pour devenir les utilisateurs responsables des espaces aériens et se moquent souvent du bon vieux temps de « tu te souviens encore? ». Pour eux la de-

mande de permission de rentrer dans un espace n'est plus une restriction mais un enrichissement et la confirmation de pouvoir assumer les exigences. Ici nous retrouvons les résultats du travail de la fsa et ses collaborateurs qui nous font croire à un bel avenir pour l'aérostation.

Pour la rédaction
Walter Gschwendtner





9. WM für Heissluft - Luftschiffe Dole 13.-18. Juli 2010

14 Juli 2010, die ersten Strahlen des Tages. Noch Schlaftrunken, weckt mich ein fremdartiger Lärm, halb Fauchen eines Drachen, halb Motorenlärm. Bin ich noch daran zu träumen?

Schlussendlich öffne ich die Augen und ziehe den Vorhang. Was für ein Spektakel! Keine Drachen oder futuristische Maschinen sondern 11 Luftschiffe die sich wie vielfarbige Fische im stahlblauen Himmel bewegen.

Mit einem Mal hellwach erinnere ich mich der grossen Affichen, die die Weltmeisterschaft der Luftschiffe vom 13.-18. Juli auf dem Flugplatz von Dôle ankündigten.

Mit einem Satz springe ich auf und in meine Kleider und will nun alles über diesen erstaunlichen Wettkampf erfahren. Zuerst mache ich eine kurzen Besuch bei der Organisation die mich aufklärt, dass es sich hierbei um die Frucht einer langen Vorbereitungszeit handle. Nur elf Mannschaften sind schlussendlich bereit sich hier zu messe.

Von Weitem erkenne ich Fahrzeuge und Anhänger mit unbekanntem Nummernschildern; ich erkundige mich: die Mannschaften kommen aus Russland, Polen, Schweden, Litauen, Italien, Deutschland, Frankreich, Tschechien und der Schweiz.

Die Schweiz hat zwei Vertreter, Jacques-Antoine Besnard, der Titelverteidiger und dreifache Weltmeister, der einen vierten Titel in die Schweiz tragen will und Fabien Droz bei seinem ersten Wettkampfeinsatz.

Mit all diesen Informationen beladen begeben wir uns in das kleine Zelt der Wettkampfleitung die die verschiedenen Wettkampfaufgaben für die Piloten ausheckt.

Viele verschiedene Aufgaben wie Geschwindigkeit, Präzision (Ziel und touch and go) und andere werden

Morgens und Abends in der Umgebung des Flugplatzes von Dôle-Tavaux ausgeführt. Ich entscheide mich auf dem Platz zu bleiben und keine Etappe dieser Wettkämpfe auszulassen.

Unbemerkt schleiche ich mich in das Briefingzelt und beobachte die Piloten und ihre Helfer, die konzentriert das Aufgabenblatt studieren und mit Karten, Schreiber und teilweise Computer ihre Berechnungen machen. Einige Fragen werden an die Wettkampfleitung gestellt, der Meteorologe informiert kurz über die Wettersituation und alle Mannschaften begeben sich zu ihren Maschinen und beginnen das Aufstellen. « Beeindruckend », dies ist das Wort das mir sofort in den Sinn kommt. Die grossen Hüllen, so schwer am Boden, werden an die Kabinen fixiert. Nach und nach beginnt die Luft die Hüllen zu füllen und langsam beginnen sich die Ungetüme zu bewegen. Geschickt beenden die Piloten die Füllung und stellen Ihr Gefährt auf, welches nun -mit heisser Luft gefüllt- nur darauf wartet, davonzufliegen.

Vor einem enthusiastischen Publikum mit nahezu 30'000 Zuschauern führen die Piloten ihre verschiedenen Aufgaben aus. Jede bringt dem Piloten eine gewisse Anzahl Punkte im Verlauf dieser Tage und der Gewinner ist derjenige mit den meisten Punkten. Geschwindigkeit, Geschicklichkeit, Steuerqualitäten werden gefordert und die Helfer am Boden verfolgen aufmerksam die Sequenzen „ihres Luftschiffes“. Manchmal stossen zwei Luftschiffe wie Billardkugeln zusammen und prallen auseinander, jedes auf seine Seite. Ich ergötze mich an diesem Farbspiel und bewundere das Ballet am Himmel und entscheide mich, mich am Sonntag an die Preisverteilung zu begeben.

Die Spannung ist spürbar; alle warten

auf die Resultate.

Endlich! Dritter Platz für den italienischen Piloten (Pietro Contegiacomo), zweiter Rang für den Litauischen Piloten (R. Kostiuskevicius), ich halte meinen Atem an, Erster ist... der Schweizer Pilot Jacques-Antoine Besnard, welcher zum vierten Mal in Folge den Weltmeistertitel erringt.

Bewegt bedankt sich Jacques-Antoine bei seiner Helfermannschaft, ohne welche er es ohne Zweifel schwer gehabt hätte, sein Ziel zu erreichen.

Der zweite Schweizer Pilot, Fabien Droz erreicht den 9. Platz dieses Wettkampfes. Ich begeben mich zu ihm und frage: und nun?

- „Für mich war es ein schönes Erlebnis während diesen Tagen, mit anderen Mannschaften und Piloten zusammentreffen, und mich mit ihnen auszutauschen und ich bin sehr zufrieden.“

Voilà, la fête est finie, ich habe viel gelernt über die Weltmeisterschaft der Luftschiffe und ich warte bereits ungeduldig auf einen nächsten Morgen wenn ich von neuem den Lärm, und das Drachenfauchen im blauen Himmel höre.

Rang	Pilote	Nombre de tâches effectuées (maximum 10)	Total des points
1	J.-A. Besnard (CH)	10	13025
2	R. Kostiuskevicius (LIT)	10	11660
3	P. Contegiacomo (I)	10	10730
4	W. Bamberski (POL)	10	10605
5	L. Ushakova (RUS)	10	9220
6	L. Tuhtyaev (RUS)	9	7460
7	A. Fischer (D)	8	6910
8	O. Lindström (SWE)	8	6480
9	F. Droz (CH)	9	5460
10	B. Nigrowsky (F)	7	5355
11	J. Smrcka (TCH)	4	2185

9ème championats du monde de dirigeables

14 juillet 2010, premières lueurs du jour. Dans un demi sommeil, j'entends des bruits étranges, mi souffle de dragon, mi machine à moteur. Suis-je en train de rêver?

Enfin, j'ouvre les yeux et j'écarte les rideaux. Quel spectacle! Pas de dragons ou de machines futuristes dans le ciel, mais 11 dirigeables qui tels de grands poissons multicolores évoluent dans un ciel d'un bleu éclatant.

Tout a fait réveillée maintenant, je me souviens ces grandes affiches qui annonçaient les 9ème championnats du monde de dirigeables, du 13 au 18 juillet 2010, sur l'aéroport de Tavaux-Dole (France).

D'un bond, je saute dans mes habits et je décide de tout savoir sur cette compétition des plus étonnante. Tout d'abord, un petit tour auprès de l'organisateur qui me confie que ces championnats sont le fruit d'une longue préparation. Que 11 équipages ont répondu présents à ce rendez-vous.

En effet, j'aperçois au loin des remorques et des voitures aux plaques inconnues, je me renseigne. L'organisateur m'explique que les équipages viennent

de Russie, de Pologne, de Suède, de Lituanie, d'Italie, d'Allemagne, de France, de Tchéquie et de Suisse.

La Suisse a deux représentants, Jacques-Antoine Besnard, déjà triple champion du monde et qui espère bien ramener un 4ème sacre en terre helvétique, et Fabien Droz, nouveau venu dans la compétition.

Forte de tous ces renseignements, je me dirige vers une petite tente où se trouvent les organisateurs des diverses épreuves que devront effectuer les pilotes et leurs dirigeables.

J'apprends que des épreuves de vitesse, de maniabilité et de précision (cibles, touch and go) vont se succéder matin et soir sur et aux alentours de l'aéroport de Tavaux. Je décide de rester sur place et de ne manquer aucune étape de ces épreuves.

Discrètement, je me glisse dans la tente du briefing et là je peux observer les pilotes qui lisent avec attention leurs feuilles de tâches, qui utilisent leurs cartes, leur stylo ou leur ordinateur (selon les équipes). Quelques questions sont posées au directeur des vols, un point météo est annoncé par le météorologue, puis chaque équipage rejoint sa machine pour le gonflement. « Impressionnant » tel est le mot qui me vient à l'esprit. Ces grandes enveloppes si lourdes au sol sont rattachées à la cabine, l'air s'engouffre peu à peu et toutes ces toiles se mettent en mouvement. Avec panache, les pilotes finissent de mettre debout leurs engins, qui maintenant plein d'air chaud, ne demande qu'à s'envoler.

Devant un nombreux public enthousiaste (au total, près de 30'000 personnes), les pilotes effectuent leurs diverses tâches.

Chacune d'elle rapportera son lot de points et au terme de ces journées, le

vainqueur sera celui dont le score sera le plus grand.

Vitesse, adresse, qualité de pilotage sont au rendez-vous, les équipiers au sol suivent avec attention l'évolution de « leur dirigeable », parfois deux engins se touchent, tels deux balles de billard, chacun part de son côté. J'apprécie ce jeu de couleur, ce ballet dans le ciel et ma curiosité me pousse à me rendre le dimanche 18 juillet à la remise des prix. Le suspens est palpable, tous attendent les résultats avec impatience.

Voilà! Troisième le pilote italien (Pietro Contegiacomo), deuxième le pilote lituanien (R. Kostiuskevicius), je retiens mon souffle, le premier est...le pilote suisse Jacques-Antoine Besnard, qui obtient ce titre mondial pour la 4ème fois consécutive.

Emu, Jacques-Antoine, meilleur pilote du monde, remercie toute son équipe sans qui, il eût été difficile d'atteindre ce but.

Le deuxième pilote suisse, Fabien Droz, termine 9ème de ce championnat. Je m'approche et lui demande: et alors?

- « Je suis content de cette belle expérience, des rencontres et des échanges de ces quelques jours. »

Voilà, la fête est finie, j'ai appris plein de choses sur les championnats du monde de dirigeables et j'attends avec impatience qu'un prochain matin, j'entende à nouveau le bruit « du souffle du dragon » dans le ciel bleu.

Antonella Droz



Königliches Ballonfahren bei den Loire Schlössern

Bereits zum 18., jedoch für uns zum ersten Mal, fand vom 31. Mai bis 6. Juni 2010 die int. Ballonwoche „Trophée François I er“ in der Sologne, d.h. südlich Orléans, in der Region der Loire-Schlösser, statt.

Von Franz Killer, Turgi



Jeden Tag, mit Ausnahme des ersten, wo wir Schweizer (als Einzige) wegen dem Wind nicht trauten, starteten wir jeweils morgens und 1 Mal am Abend

je bei einem anderen der Loire-Schlösser. Es waren durchwegs Fuchsjagden, wobei einmal die sehr interessante Variante gefahren wurde, wo der Fuchs



nach Massenstart sich erst nach 10 min durch Ausrollen eines Banners zu erkennen gab.

Die Windgeschwindigkeiten knapp über Baumwipfelhöhe waren beträchtlich, die Landemöglichkeiten nicht üppig in meist recht stark bewaldetem, mit sehr vielen Teichen durchsetztem ebenen Gebiet. Dazu kamen Probleme wegen mangelnder Funk- und Nadel-Verbindung am Boden. Zwar hatten wir sehr gutes Kartenmaterial erhalten, aber am besten war mit Koordinatenmeldungen und Navi-Gerät zu operieren. Tückisch war die letzte Fahrt ab Schloss LeMoulin, wo wir bei Windstille kurz vor einer Kaltfront starteten, die uns dann einholte, was dazu führte, dass etliche bei starkem Wind landen mussten und beim Einpacken vom Regen nass wurden.

Am besten gefiel mir die Fahrt ab Schloss Chambord mit Wasserungen in der Loire.

Die hervorragende, straffe Organisation unter der Leitung von Jean Becker



von Ballooning Adventures, Belfort, umfasste nicht nur Ballonfahrerisches wie ausführliche Meteo-Analysen, sondern auch Besichtigungen der Schlösser, von regionalen Gewerben wie Spargelanbau, Wildgeflügelzucht, Erdbeeranbau, Eichendaubenfabrikation, Jagd, Weinbau mit Degustation. Hervorgehoben werden muss auch die hervorragende Kulinarik. Wir wissen nun was es heisst „Leben wie Gott in Frankreich“ und einige brachten den Hosenbund Ende Woche nicht mehr zu. Da das Wetter ausgezeichnet mitspielte, war auch die Ausbeute an Photographien gross und z.T. mit spektakulären Inhalten. Auch für Unterhaltung war gesorgt, indem ein Corso mit den Anhängergerätschaften durch die Stadt



Romorantin, Mitte Woche ein Picknick bei unserer agritourist-Unterkunft sowie eine zünftige Preisverteilung im Ehrenhof des Schlosses Le Moulin organisiert war. Bei Letzterem erschien das OK in königlichen Gewändern und wurde begleitet von 6 französischen Jagdbläsern.

Zusammenfassend waren wir 4 Schweizer Teams (mit den Piloten Hans Riesen/René Kohler, Sonja und Stefan Trindler, Maurice Crottaz, Franz Killer) einhellig der Meinung, das schönste und bestorganisierte Meeting unserer Karrieren erlebt zu haben. Bedingung zum Mitmachen: Einige Französischkenntnisse. Die erzielten Ränge: Mittelfeld.



Regula Hug - Messner 1918 - 2010

eas. An einer Ballonwettfahrt nach der Gordon-Bennett-Formel (über Distanz ohne Zwischenlandung) ab Palm Springs, im Riverside County Kaliforniens, 180 südlich von Los Angeles, bis Salt Lake City (Utah) errang Regula Hug-Messner (Zollikon) mit 850 km den 1. Platz. Die Luftsportlerin Regula Hug-Messner, seit 1959 brevetiert und später zur Gasballonfahrlehrerin ausgebildet, liebte das Ballonland USA mit seinen Rocky Mountains und Wüsten nicht weniger als die Alpen. Sie nahm wiederholt an den Internationalen hochalpinen Ballonsportwochen in Mürren teil, um 1964 vom Berner Oberland aus bis Bad Reichenhall (Oberbayern) oder über die Berner Viertausender an den Fuss des Mont Rouge über dem Val de Nendaz im Wallis zu driften sowie 1970 im deutschen Hagen als „Do-

zentin“ an einem Ausbildungslager für Fahrschüler zu wirken. „Rägel“ war keine Sonntagsfahrerin. Das Aufrüsten und Füllen bis zum Anlüften war ihre Sache: der Ballon ihr Freund, ihr Vertrauter, ihr „Pferd“. Nichts überliess die Tochter eines berühmten Gordon-Bennett-Siegers „Kamerad“ Zufall. Hauptmann Emil Messner gewann 1908 als Co-Pilot von Oberst Theodor Schaeck im Korb der Helvetia“ (2250 m) ab Berlin das 3. Gordon-Bennett-Wettfahren. Umso tragischer 1980 der Verlust ihres Sohns Caspar E. Hug (geb. 1945), einem vielseitigen Gas- und Heissluftpiloten, nach einer unglücklichen Heissluftballonlandung bei Celerina nach einer Morgenfahrt ab St. Moritz. Regula Hug-Messner starb, nach einem Sturzunfall in ihrem Heim in Unterägeri ZG, am 13. Juli nach kurzem Spital-

aufenthalt. Ihr Fahrtenbuch weist über 530 Starts auf. 1992 wurde ihr die Ehrenmitgliedschaft des Aero-Clubs der Schweiz verliehen.



Zum Abschied von Regula Hug-Messner (21. November 1918 - 13. Juli 2010)

Eine gasballonige enge Freundschaft und Verbundenheit über viele Jahre hinweg

Seit Regula ab 1992 in Mittenägeri/ZG wohnte, habe ich ihr nach jeder Gasballonfahrt telefoniert und so eine enge Gasballonlerfreundschaft mit ihr aufrecht erhalten. In „Rägel“, wie Vertraute sie nennen, fand ich stets eine äusserst interessierte, aufmerksame und fachkompetente ZuhörerIn. Dabei vernahm natürlich auch ich viel Ballonlatein aus Regulas langer Pilotinnen- und Fahrlehrerinnenkarriere von 1958 bis 1986. Als sie vor dem unverschuldeten Unfall vom 28.9.86 noch aktiv war, hat sie mir zweimal ihren Ballon nach einer Landung in Zug und Cham überlassen, damit ich mit ihren Nachfahrern noch einen stündigen Hüpfen geniessen konnte. Sowas war typisch Rägel und machte ihr Spass. Einmal übernachtete ich noch vor ein paar Jahren mit ihr im selben Zimmer des Hotels Doldenhorn in Kandersteg, weil meine Frau nicht dabei sein konnte. Anderntags erzählte die „Königin der Lüfte“, ich hätte unruhig geschlafen, weil es mich nervös gemacht habe, neben der bejahrten Dame zu liegen. Bei einer anderen Heimfahrt von Kandersteg ins Zugerland zurück freute sie sich „spitzbübisch“, als wir durch ihr geliebtes Emmental ein paar Kilometer auf einem Strässchen mit Fahrverbot zum Chämeribodenbad fuhren, um die berühmte Meringue zu geniessen. Vor vier Jahren hat sie bis spät in die Nacht hinein mit uns Piloten der Ballonsportgruppe Rapperswil den 70. Geburtstag von Ballonmeister Klaus Holger überraschend gefeiert.

Vor drei Jahren haben wir sie ab Burgkirchen im Weidenkorb entführt, so dass sie ihre Ballonfreunde treffen und ihre zweite Ballonheimat in Oberbayern nochmals erleben konnte. Und vor zwei Jahren war sie hellwach unter uns in Bad Zurzach, um die 50 Jahre unserer BSGR mitzufeiern. Ihr Gedächtnis war bis wenige Wochen vor ihrem Sturz phänomenal. Sie konnte unzählige weit zurückliegende Ballonstories, die sie in Europa und den USA erlebt hat, aus dem Ärmel schütteln oder püzis abrufen und interessant wiedergeben. All ihre Bekannten, Verwandten und wir Ballonfreunde werden Regula/Rägel bestimmt in bester Erinnerung behalten. Eine ganz spezielle Frau, die sich in der Männerwelt immer wieder behaupten musste und konnte, ist uns voraus zum Ballonhimmel aufgebrochen. Dort trifft sie möglicherweise auf viele Ballonler, vor allem auf ihre enge Freundin Evi Kesselring, mit der sie 50 Gasballonfahrten unternommen hat. Ich selber werde ihr fröhliches „Hallo“ vermissen, mit dem sie mich viele hundert Mal am Telefon erwartungsfroh begrüsst hat.

Silvan Romer, Baar

Ballonsportgruppe Stuttgart

Ein Deutsch - Schweizerischer Gemeinschaftsaufstieg mit zwei Gasballonen beim Zeppelinmuseum in Friedrichshafen sowie eine Nachtwettfahrt mit Heissluft und Gasballonen, zwei interessante Projekte der Ballonsportgruppe Stuttgart



Der Gasballon Graf Zeppelin wurde vor ein paar Jahren außer Dienst gestellt und durch den Gasballon Stuttgarter Hofbräu ersetzt, der jetzt am 31. Juli 2010 zusammen mit dem Gasballon Spelterini der schweizer Ballongruppe Rapperswil zur Erinnerung an den gleichnamigen Pionier des Ballonfahrens in den Alpen und der Luftbildfotografie startete.

Die beiden Ballone wurden auf der Hüni-Wiese 500 Meter westlich des Zeppelin-Museums gefüllt. Das Wasserstoffgas wurde per LKW von der Firma Linde geliefert. Kurz nach 11 Uhr waren die beiden Gasballone startbereit. Zuerst hob der Gasballon Stuttgarter Hofbräu der Ballonsportgruppe Stuttgart e.V. ab. Er wurde von Tomas Hora pilotiert. Wenige Minuten später startete Max Imstepf von der Ballongruppe Rapperswil mit dem Gasballon Spelterini.

Beide Piloten hatten nicht vor die Alpen zu überqueren, was der Pilot Eduard Spelterini 1898 als erster Ballonfahrer getan hatte. Zunächst drifteten beide Ballone langsam dem Bodenseeufer entlang Richtung Westen. Dann entschied sich Tomas Hora mit dem Stuttgarter Hofbräu höher zu steigen, um eine Drift nach Nordosten zu bekommen, während Max Imstepf mit Spelterini tiefer über den Bodensee Richtung Schweiz fuhr.

Sieben Heissluftballone und ein Gasballon nahmen an der Wettfahrt teil. Dabei kamen vier Teams aus Baden-Württemberg, und je eines aus Bremen, Hessen und der Tschechischen Republik.

Aufgabenstellung war eine doppelte Qual der Wahl. Das bedeutet, die Teilnehmer konnten beliebig aus den von der Wettbewerbsleitung vorgegebenen Zielen auswählen, und die zwei besten Ergebnisse wurden dann gewertet. Eine Ablage von 0m ergab 1000 Punkte, für jeden weiteren Meter Ablage gab es

Windgeschwindigkeiten – Landung der Ballone nach drei bis sechs Stunden im Nordschwarzwald, Rheintal und im Elsaß.

Fazit und Ausblick

Das Interesse an dieser besonderen Wettfahrt wächst. Die Zahl möglicher Teilnehmer ist auch nicht sehr groß, während fast alle Gasballonpiloten eine Nachtfahrtberechtigung haben, verfügt nur ein Bruchteil der Heissluftballonpiloten über diese. Auch gibt es Länder, in denen es weder eine Nachtfahrtberechtigung gibt, noch Nachtfahrten erlaubt sind – zum Beispiel Belgien. Eine große Erleichterung



einen Punkt Abzug, wobei das Ergebnis nicht negativ werden konnte.

Da es bei Nacht nicht möglich ist, mit Markern zu arbeiten, wurde der GPS-Track der Teilnehmer zur Auswertung herangezogen, und dann die horizontale Ablage gewertet – das heißt es spielte keine Rolle in welcher Höhe das Ziel überfahren wurde.

Um gleiche Bedingungen für alle Ballone zu schaffen, wurde die Wertungsperiode auf drei Stunden nach dem Start begrenzt.

Die Bedingungen für die Fahrt waren ideal: helle Vollmondnacht, östliche Winde mit moderaten

für Nachtfahrten ab Stuttgart ist, dass Frankreich vor ein paar Jahren auf Betreiben des französischen Ballonverbandes Nachtfahrten wieder offiziell erlaubt hat, vorher waren diese nur mit Ausnahmegenehmigung möglich – heute reicht ein Flugplan. Positiv ist auch die Erfahrung, das Heissluft- und Gasballone im gleichen Wettbewerb starten können, wenn die Aufgabe entsprechend gestellt wird. Daher planen wir, an der nächsten Nachtwettfahrt auch drei Gasballone mitfahren zu lassen.

Ballonsportgruppe Stuttgart



Gasballonstart 2010 in Attisholz und Bad Zurzach

Was an Ostern und bis fast Ende April aus Wettergründen noch nicht möglich war, nämlich die diesjährige Gasballonsaison zu eröffnen, fand am 21.4.2010 in Attisholz / SO und drei Tage in später in Bad Zurzach statt.



wir uns der Adamellogruppe. Bevor wir den Gardasee erreichen, nehme ich Kontakt auf zu Padova Informazione. Hier werde ich von einer netten Dame freundlich begrüsst. Sie lässt mich auf 4200m/M mit Destinazione Vincenza Nord weiterfahren und will später einzig den Landeort erfahren. Nach nur 6h42' Fahrt über 340 km setze ich in Villaverla auf einem grossen Acker mit noch 80 kg Ballast sanft auf und verabschiede mich bei Informazione Padova und bei Skyguide/ZH. Mit dieser ganz besonders eindrücklichen Alpenfahrt über die noch bis 1700m/M hinunter verschneiten Berge hinweg durfte ich die Gasballonsaison in Attisholz eröffnen, solange dieser Startort noch existieren wird, der für E-S-E-Alpenquerungen besonders gut geeignet ist.

Ballonmeister Urs Weber legt am Vorabend mit mir zusammen den netzlosen SPELTERINI aus, damit am nächsten Morgen alles ohne Stress ablaufen kann. Um 7.10 Uhr starten wir mit zu 75 % gefüllter Hülle und sind 20 Minuten später über Langenthal bereits auf 4200m/M. An diesem 21.4. sind nach dem Vulkanausbruch in Island noch nicht alle Flugzeuge in der Luft. Deshalb ist die Flugüberwachung in Zürich besonders entgegenkommend und lässt mich von Attisholz via Langenthal, Willisau und Luzern auf Flugfläche 140 nach Ostsudost übers Mittelland sausen. Auch für das Queren der A9 zwischen Seelisberg und Linthal bekomme ich problemlos eine Freigabe von Zürich Radar. Am Clariden und Tödi vorbei muss ich im Bündnerland kurzfristig darauf achten, wegen der Militärfliegerei nicht höher als FFL 150 zu fahren. Weiter gehts via Vals, Innerferrera, Bivio über den noch gefrorenen Silsersee hinweg auf die Berninagruppe zu. Mit meinen zwei

Passagieren lasse ich Poschiavo links liegen, quere das Veltlin bei Tirano, und schon nähern



Am 24.4. will dann auch unser seit vier Jahren wieder auferstandener und modernisierter Startplatz in Bad Zurzach zur Saison 2010 freigegeben werden. Neun Piloten von der Ballonsportgruppe Rapperswil mit Pilotin Susanne Rauschnater und dem Gastpiloten Walter Gschwendtner füllen wir den netzlosen SPELTERINI und den Netzballon CIRCUS KNIE mit drei Männern von der Füllmannschaft, um wieder einmal festzustellen, wie vor allem ein Netzballon einen grossen Kraftaufwand abverlangt. Kurz vor 10 Uhr sind wir je sechs Korbinsteher zum Abheben in den klaren Bisenhimmel hinauf bereit. Via Zurzacherberg, Böttstein, Fricktal und den Tafeljura erreichen wir gut drei Stunden später bereits das Städtchen Waldenburg und queren ins Dünnerntal bei Balsthal hinüber. Die Kniecrew setzt sanft auf dem Weissenstein auf. Wir im Korb des HB-QHJ SPELTERINI überwinden noch den Schattenberg und die Schmittematt östlich des gelandeten HB-BTE und steigen auf

die Ambassadorsstadt Solothurn hinunter. Beinahe wäre uns eine Endlandung in Attisholz gelungen. Ab Bellach zieht uns immer mehr der Jura Richtung Grenchenberg an. Oberhalb Selzach reicht es in der steifen Bise gerade noch zu einer recht unsanften Landung in einem Erdbeerenfeld vor den Johannesbeeren. Wir Ballonfahrer und die Ballonhülle überstehen diese Hundshauslandung glücklich. Und der Beerenkulturenbesitzer, Herr Mann, schätzt es so sehr, wie wir in seiner

Bluestfestwirtschaft konsumieren, dass er das Dutzend Erdbeerstauden nicht entschädigt haben will. Solch verständnisvolle Landwirte schätzen wir besonders.

Abgeschlossen wird schliesslich diese Plausch- und Pilotenfahrt 2010 wenige Stunden später mit beiden Crews in der Ratsstube in Hohentengen bei Kaiserstuhl. Möge nun die Saison weiterhin erfolgreich und unfallfrei verlaufen und dass auch viele Passagiere in den Genuss einer interessanten Gasballonfahrt kommen können.

Allen Ballonpilotinnen und Piloten wünsche ich immer guet Land !

Silvan Romer, Baar





Von Zurzach nach Mantova.....im Gasballon

Am Montagmorgen melde ich mich bei Platzchef Marius Biegel, um eine Tagesfahrt für Mittwoch, 7.7. anzukündigen. Wie ich dann wohl kaum fünf Passagiere auftreiben kann, erkundige ich mich bei NOAA nach Winden im „oberen Stock“. Und siehe da, am Mittwoch sollte es ganz schöne Nordwestwinde ab 3000m/M geben.



Ich melde mich bei Einsatzleiter Heini Pfeleiderer, frage ein pensioniertes Paar in Emmen, das aber einmal mehr zu wenig spontan ist. Bei Vater und Sohn Kündig werde ich dann jedoch sogleich fündig. Sohn Andy startet mehrere Telefone und schaufelt sich frei, in der Hoffnung, dass die Swisscom ihn einmal entbehren kann. Nachfahrer Kari Ott, den ich am Morgen für eine Tagesfahrt „buchen“ wollte, stellt sofort auf einen Zweitageseinsatz um ! Heinz Maurer von der Meteo unterstützt meine Alpengelüste, so dass ich mit meiner Fürstin von Kappel zusammen den Countdown starten kann. Am Montagabend werden dann plötzlich für Mittwoch Gewitter im Tessin konstruiert. Deshalb meldet sich Stefan Zeberli erst am Dienstagmorgen, als

die Gewitter wieder „abgezogen“ sind und bestätigt ebenfalls meine Pläne. Wäre der neue MM-Ballon schon einmal gefüllt worden, würde er uns begleiten. – Marius organisiert die Füllmannschaft mit Arbeitsbeginn um 03.15 Uhr. Nach sehr wenig Schlaf fahre ich um 03.20 Uhr mit Kari zusammen los Richtung Bad Zurzach. Wie wir hier um 04.10 Uhr eintreffen, hat es bereits genug Gas in der Spelterinhülle, und ich kann den Korb ausrüsten. Bruno und Andy sind nach einer Ehrenrunde durch Rekingen auch bereits da. Ich melde mich im Turm in Kloten, wärme den Transponder auf, und um 04.47 Uhr können wir uns erwartungsfroh von der hilfsbereiten Füllmannschaft (2x Marius, Armin, Max, Haki, Werner) und Nachfahrer Kari verabschieden. Für 30' läuft noch die Nachtbeleuchtung. Zuerst fahren wir bis zum Zurziberg westwärts, dann ab ca. 2400m/M ost-südostwärts in Richtung 100 bis 105 Grad. Ab 3000m/M oder Flugfläche 100 drehen wir leicht nach rechts auf bis zu 130 Grad. Ein unbeschreiblich schönes Erwachen des Tages steht uns bevor. Um 05.31 Uhr erscheint blutrot die Sonnenscheibe, nachdem wir sie vorher schon blass durch einen Wolkenstreifen entdeckt haben. Bald einmal erstrahlen die Berggipfel im ersten Licht. Die Stimmung ist perfekt. – Kari saust los und wird gegen acht Uhr bereits auf dem Ceneri sein. – Im Turm melden sie, mein Transponder wechsele ab und zu zwischen Mode Alpha (nur Position) und Charlie (zusätzlich Höhenangabe). Deshalb verspreche ich ihnen, nächstens einen Mode Siera Apparat zu kaufen. (Wieder zu Hause werde ich feststellen, dass ausgerechnet

während dieser Alpenfahrt mein Nickel-Cadmium Batterienpack faul geworden ist, nachdem es vor dem Start noch gut 13 Volt angezeigt hat...) Nur etwa 6-7 Minuten nach 6 Uhr verlassen wir über Ruth Kündigs Haus die CTR-Grenze (Sperrzone Kloten) und sind frei, um auf 3300m/M zu steigen. Unter uns nähern sich aus Südosten gegen zehn Maschinen der Piste in Kloten. Auch Andys Haus in Witikon finden wir, und die ganze Stadt Zürich liegt zu unseren Füßen. Übers Zürcher Oberland nähern wir uns Feldbach, wo auf dem Rosenberg Martin Messner residiert. Zuerst werden nur die Kirchtürme an der Goldküste von der Sonne beschienen, während die „Pfnüselküste“ bereits hell beleuchtet ist. Via Hans Ratgebs Holzbrücke vor Rapperswil sind wir um genau 07.00 Uhr bereits über Lachen und schauen ins Wägital hinein. Die Wägitaleralpen lassen wir hinter uns und nähern uns dem „Zigerschlitz“ bei Näfels-Mollis um 07.30 Uhr. Nur eine Stunde später gelangen wir nach Churwalden und Lenzerheide. Seit 06.30 Uhr (Raum Egg/ZH) fahren wir wesentlich schneller auf 3500m/M-Höhe, zeitweise mit gut 40km/h. Ich bin frei bis Flugfläche 120 (3600m/M). ZH Arrival übergibt mich an ZH-Info 124.70. Bis ins Veltlin werden wir von einer netten „Turmdame“ betreut, und ich kann bestens auf Bolzano Info verzichten... Schon sind wir an der Albulastrecke, und die Berninagruppe zieht uns an. Ich melde mich für 10 Minuten in Samedan und kann mich über Pontresina wieder abmelden. Das Oberengadin mit seinen drei blauen Seen fasziniert uns wie das



Berninamassiv. Bruno sieht seinen Piz Palü, den er letztes Jahr einmal mehr bezwungen hat, hautnah vor sich. Über dem Pass telefoniere ich Heini Pfeleiderer und Lisbeth. Sie fahren aber erst in Lugano Richtung Bernina los. Kari ist bereits unterwegs zum Lago d'Iseo. Das Veltlin zieht uns im Lee runter. Wenig später nahe Esolo drehen wir mehr nach Süden bis zu 168 Grad. Im Nordosten und Osten grüssen die Ortler-, Adamello- und Brentagruppe. Im Westen die Berner und Walliser Alpen. Tödi und Piz Kesch zeigen sich immer noch besonders markant. Ebenfalls der Disgrazia, westlich der breiten weissen Berninasüdseite. Über dem Süden des idyllischen Lago d'Idro erreichen wir für wenige Minuten die 4000m/M-Grenze und heutige Maximalhöhe. Sonst schweben wir ohne Ballastverlust stets zwischen 3800 und gut 3900m/M dahin. Das maximale Tempo beträgt für kurze Zeit 55km/h. Weniger als sieben Stunden nach dem Start breitet sich vor/unter uns der ca. 60km lange Lago di Garda aus. Besonders schön zeigt sich die lange schmale Halbinsel von Sirmione.

Kari ist nahe beim Südwestufer bei Desenzano. Von Padova Informazione 124.15 werde ich nach Garda Radar 135.67 weitergereicht. Obwohl sie mich auf dem Radarschirm haben, wollen sie trotzdem immer wieder meine genaue Position bekommen. Wie wir uns Volta nähern, frage ich um die Erlaubnis abzustiegen. Kurz vorher hat Andy mit dem ICOM-Gerät angefangen, zuverlässig Kari nach Marmirolo zu lotsen. Hier präsentieren sich nämlich weit und breit die einladendsten Wiesen, bevor die Reisfelder östlich Mantova uns weniger reizen... In weniger als 15 Minuten „tauchen“ wir ab von 3800m/M auf 77m/M mit zeitweise gut 5m/sec. Mit 12 Sack Sand und 3 Kanistern Wasser ist ein solcher „Absturz“ nicht riskant. Wie wir uns dem Erdboden nähern, will der Garda Radarmensch laufend meine Position wissen. Dabei muss ich mich doch intensiv auf die Endlandung konzentrieren. Vor allem auch weil uns eine grosse Hochspannungsleitung magnetisch anzieht. Mehrere Säcke raus, den einen Fingernagel wieder zurückbiegen, die Antenne hochziehen und gut 20 Meter neben der Leitung etwas heftig landen, damit es uns nicht bei sanfterem Abstieg mehr zur Leitung hinzieht, das alles – noch verbunden mit der Abgabe des Schleppseils – erfolgt in den letzten zwei Minuten vor der Endlandung. Kari staunt, wie wir die ideale Wiese in Windeseile anpeilen und ist sogleich bei uns. Die Hülle ist schnell leer, in einer guten Stunde ist alles sorgfältig verpackt und der „Luftfrachtführer“ – sogar mit Rasierschaum - sauber geduscht. In 30' fährt uns Kari um Gardaseeufer. Hier erfolgt die Taufe mit gut gekühltem „Charles Bertin“, wie es sich gehört nach dieser Charlière-Alpenfahrt. Winzige farbige Kieselsteinchen ersetzen den Sand, das Gold der Luft.

In den Adelsstand der hochvornhmen Alpenfahrer erhebe ich:
Bruno Kündig zum „Principe Bruno di Piz Palü“
Andy Kündig zum „Principe Andreas di Piz Bernina“
Gegen ca. 16 Uhr fährt uns Kari zuverlässig auf der Autobahn bis vor Milano. Bei Monza verlassen wir leider die Autostrada und brauchen eine ganze Stunde für 30 km bis Rovello Porro, wenige Kilometer nördlich der Amarettihochburg Saronno, wo ich einmal mit gegen 40km/h auf einem Acker mit zarten Maispflänzchen gelandet bin. Das einstige Hotel Madonna hat vor wenigen Jahren Besitzer, Namen und Telefonnummer gewechselt. Deshalb konnten wir vom Gardasee aus nicht nach Zimmern fragen. Aber die nette Mama und ihre zwei freundlichen Töchter heissen uns sogleich willkommen und geben uns neu renovierte Zimmer mit moderner Dusche und idealen Matratzen. Um 19.30 Uhr finden wir im 100m entfernten Ristorante einen freien Tisch im Garten, und ich kann meine Principe und Graf Carolus von Wissenbach bestens verwöhnen. Die Pizza und das Risotto ai funghi schmecken ausgezeichnet. Auch der rote Hauswein schmeckt uns gut. Anderntags nach recht gutem Schlaf und feinem Morgenessen fährt uns Kari von 8.45 Uhr bis 11 Uhr äusserst zügig bis zur Telsplatte. Vor 13 Uhr sind wir bei Josy in Inwil und kurz nach 14 Uhr in Bad Zurzach, um unseren schönen HB-QHJ zu garagieren.

Allen, die zu diesem spontanen Erlebnis etwas beigetragen haben, danke mit immer guet Land ganz herzlich !

Principe Silvano del Basodino

SICHERHEITSEMINAR IN DER FNHW BRUGG-WINDISCH



20. NOVEMBER 2010

Zum Sicherheitsseminar 2010 in Brugg-Windisch laden wir Sie herzlich ein.

Zeitablauf:

08.30	Check-In und Begrüssungskaffee
09.30	Einführung
09.45	Referate Block 1, je 30 Minuten
11.10	Referate Block 2, je 30 Minuten
12.15	Mittagspause
13.50	Referate Block 3, je 30 Minuten
15.15	Referate Block 4, je 30 Minuten
16.30	Ende

Themenbereiche (geplant): Human Performance Refresher / Propangas und Aufdrücken / Umgang mit Sauerstoff / Update vom BAZL / Lufträume-Update / Das neue Internet des SBAV / Meteoblog für Ballonpiloten / Update CAMO+Wartung.

Parallel dazu: **Ausstellung** von Anbietern von Ballonmaterial und Dienstleistungen.

Das genaue Programm wird auf der Internetseite www.sbav.ch ab Ende September 2010 veröffentlicht.



Kosten: **SBAV-Mitglieder CHF 60.00, Nichtmitglieder CHF 120.00 inkl. MwSt.**
In diesem Betrag sind der Begrüssungskaffee, das Mittagessen und Pausenverpflegungen enthalten.

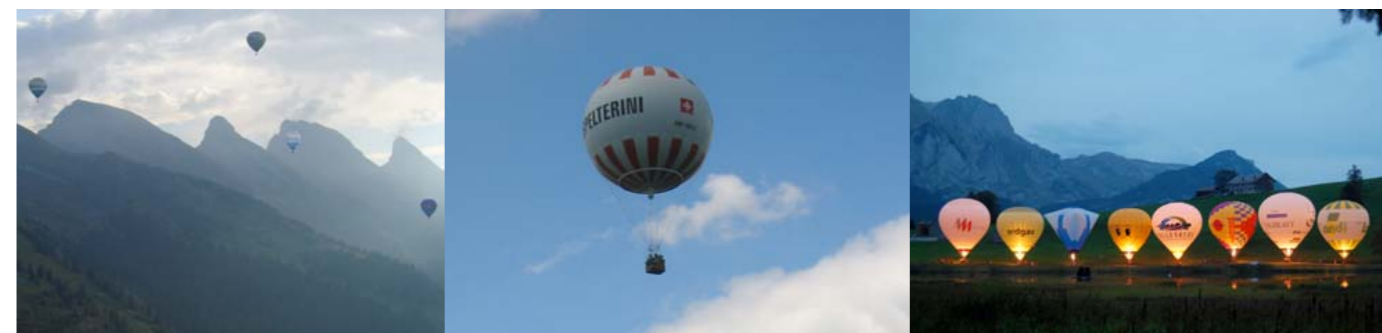
Die Fahrlehrer sind gebeten, ihre Fahrschüler aufzufordern, an diesem Sicherheitsseminar teilzunehmen.

Anmeldung bis spätestens 10. November 2010.

Benutzen Sie bitte das Anmeldeformular unter www.sbav.ch. Wer keinen Internetzugang hat, sendet den untenstehenden Anmeldetalon ausgefüllt an: Geschäftsstelle SBAV/FSA, Postfach 16, 4124 Schönenbuch

Den Kostenbeitrag von CHF 60.00 resp. CHF 120.00 überweisen Sie bitte vor dem Seminar auf das Postcheck-Konto: Schweizerischer Ballonverband, Luzern, Konto-Nr. 90-18355-2 mit dem Vermerk «Sicherheitsseminar 2009».

Kurzentschlossene können auch an der Tageskasse bezahlen.



Anmeldetalon für das Sicherheitsseminar vom 20. November 2010 in der Berufsschule Lenzburg

Name, Vorname :

Adresse :

PLZ, Ort :

Telefon P :

Telefon G :

Ballongruppe :

Mitglied SBAV (bitte ankreuzen) ja nein

Datum : Unterschrift :

Anreise: Das Sicherheitsseminar findet im Vortragssaal / Mensa des Campus Brugg-Windisch der FNHW statt.

Adresse: FNHW Brugg-Windisch
Klosterzelgstrasse 2
5210 Windisch

Parkplätze sind ausgeschildert und es wird eingewiesen. Die Kosten für die zugewiesenen Parkplätze sind im Eintrittspreis enthalten.

zu verkaufen à vendre

Lindstrand Korb 110cm x 130cm; 2006; Gerader Korbrand in blauem Leder; Geflecht teilweise Blau/Rot/Gelb gefärbt; ca. 60 Stunden; Ausgezeichneter Zustand. Neupreis: CHF 6'300.—; Verkaufspreis: CHF 3'750.—.

Lindstrand Doppelbrenner „Jetstream“. 1996. Ca. 635 Stunden. Zuverlässig und einfach zu handhaben. Themaanschlüsse. Sehr guter Zustand.

Neupreis: CHF 7'500.—; Verkaufspreis: CHF 3'750.—.

2 Schroeder V70 Zylinder; Stahlflaschen; geprüft bis 2017; ausgezeichneter Zustand.

Neupreis: CHF 2'400.—; Verkaufspreis: CHF 1300.— / Flasche.

Informationen und Photos: richard@lindstrand.ch <<mailto:richard@lindstrand.ch>> oder 044 687 89 02.

Nacelle Lindstrand 110cm x 130cm; 2006. Bords droits, cuir bleu, osier partiellement coloré bleu/jaune/rouge. Approx. 60h, excellent état, valeur à neuf : CHF 6'300.—; cédée CHF 3'750.—.

Brûleur-double Lindstrand „Jetstream“. 1995. Approx. 635h. Puissant, fiable et facile d'entretien. Raccords Thema. Très bon état.

Valeur à neuf : CHF 7'500.—; cédé CHF 3'750.—.

2 cylindres Schroeder V70, inox, validité 2017. Parfait état.

Valeur à neuf : CHF 2'400.— ; cédés CHF 1300.— chacun.

Informations et photos: gabriela@lindstrand.ch <<mailto:gabriela@lindstrand.ch>> ou 044 687 89 03.



100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz rund um den Flugplatz Emmen. Trotz feuchter Witterung für die über 45 000 Zuschauer, darunter 53 Ballon-teams, ein beeindruckendes Erlebnis, gekrönt mit dem farbenfrohen Schlussbouquet der 27 startenden Heissluftballone



Wieder einmal ist es gelungen, mit dem Ballon vor einer breiten Öffentlichkeit aufzutreten. Es brauchte Mut, um am Freitag bei anhaltendem Regen und verhaltenen Prognosen für den Samstag, 24. Juli 2010 die Ansage „Emmen 2010 Ballonaufstieg findet statt“ zu verkünden. Von den angemeldeten 80 Ballonfahrern/innen fanden sich 53 Teams in Emmen ein und kamen in den Genuss einer fantastischen Flugshow.

Nur wer an der Organisation eines solchen Ereignisses beteiligt ist, kann abschätzen, wie viel persönliches Engagement und welcher Enthusiasmus notwendig sind, um die mannigfaltigen Aufgaben zu bewältigen.

Auch wenn des Wetters wegen nicht alle der angesagten „Oldtimer der Lüfte“

da waren oder nur in geschütztem Rahmen ausgestellt wurden, gab es Attraktion nach Attraktion zu sehen. Auch so wurden die Zuschauer mit begeisternden Vorführungen für ihre Anwesenheit belohnt.

Ein ganz besonderes Ereignis war der Formationsflug von Patrouille Suisse und einem Airbus A330-300 der Swiss. Zur Vorführung holte die Airforcestaffel die Maschine der Swiss im Raum Kloten ab. Nach dem Entschwinden der Patrouille Suisse im wolkenverhangenen Himmel war die Begeisterung gross, als die zwischenzeitlich gebildete Formation in der Region Emmen am Himmel kreuzte.

Die weiteren Vorführungen des PC-7 Teams, des Breitling Jet Teams und von Vampire, Venom, Hunter, Mirage



sowie von weiteren älteren und jüngeren Fluggeräten waren ebenso faszinierend und führten die Zuschauer von Höhepunkt zu Höhepunkt.

Freude bereitete mir und dem Organisationsteam der Ballonseite Gody, Gret, Christoph, Emil und Gaby die Tatsache, dass sich 80 Ballonteams für diesen Anlass angemeldet hatten. Auch die Tatsache, dass 53 Teams den Weg nach Emmen unter die Räder nahmen, spricht für unsere Piloten. Denn jetzt und in Zukunft noch mehr gilt es für die Ballonfahrer, sich bei Anlässen der Luftfahrt zu zeigen, um bei der Bewältigung des immer härter werdenden Kampfes um den Platz am Himmel und damit der Nutzung der Lufträume wahr und ernst genommen zu werden.

Darum gehört den in Emmen aufgestiegenen Piloten und ihren Crews ein besonderer Dank. Es war schön, dass 27 Ballone am Schluss des Meetings an den aufklarenden Himmel stiegen und so den farblichen Schlusspunkt auf einen gelungenen Anlass setzten. Begleitet von der Abendsonne und leichten Winden aus südlicher Richtung konnten alle ohne besondere Umstände sicher in der Region Reusstal / Freiamt landen.

Text und Bilder: Jürg Schoob



BALLONSTOFFE
MADE IN SWITZERLAND

HÖCHSTE SICHERHEIT
LÄNGSTE LEBENSDAUER
GERINGSTER GASVERBRAUCH
Verlangen Sie bei Ihrem
Ballonbauer den Einsatz
der Qualitäten
„HOT AIR“ und „HOT AIR TOP“

 TECHNICS
MEYER-MAYOR AG
CH 9652 NEU ST. JOHANN
Telefon +41 71 995 60 11
Telefax +41 71 995 60 15
info@meyer-mayor.ch
www.meyer-mayor.ch



Ballonfahren in Italien

Todi, in Umbrien dem grünen Herzen Italiens gelegen, ist nunmehr seit über 20 Jahren das sommerliche Eldorado vieler Ballonfahrer.



Vorwiegend Engländer, Iren aber auch Deutsche, Oesterreicher und einige Schweizer zieht es Jahr für Jahr in das hoch über dem Tiber gelegene Städtchen Todi. Archäologen belegen, dass Todi zwischen dem 8. und 7. Jahrhundert vor Christus als Siedlung mit dem Namen „Tutere“ gegründet wurde. 217 v. Chr. gelangte das Gebiet

am Tiber endgültig unter römische Herrschaft und erhielt damals den Namen Tuder.

Doch genug der Geschichte, wir reisen ja des Ballonfahrens wegen nach Todi, auch wenn einem dort Kultur und Geschichte auf Schritt und Tritt begegnen.

Auch wenn man keine Staus zu bewältigen hat, ist die über 800 km lange Anreise ein schönes Stück Arbeit. Doch schon beim Eintreffen im Hotel ist die Vorfreude auf die erste Ballonfahrt am nächsten Morgen da und die lange Anreise vergessen.

Ralph Shaw der schlitzohrige Veranstalter des „Gran Premio Italiano Mongolfieristico“, ist ein lebenswerter, engagierter aber etwas chaotischer Organisator. Auch wenn das morgendliche Briefing lediglich aus seiner Anwesenheit besteht, auf eines ist Verlass, nach der Fahrt steht gratis Propan zur Verfügung.

Die Erfahrung aus den letzten Jahren zeigt, dass kaum einmal unfahrbares Wetter herrscht. Auf Grund der lockeren Organisationsweise besteht auch nicht der geringste Druck auf die Piloten, eine Fahrt anzutreten, die sie eigentlich nicht wollen. Wer Lust hat, kann auf Grund der meist idealen Wetterverhältnisse damit rechnen, täglich zwischen 06.00 und 06.30 Uhr an den Himmel steigen zu können.

Es herrschen zwei Hauptwindrichtungen vor. Südliche Winde führen die Ballone jeweils vom Startplatz weg über das Hügelsstädtchen Todi in eine Geländekammer, die dem schweizerischen Mittelland entspricht. Dabei führen die Fahrten auf der einen oder anderen Seite des Tibers entlang Richtung Perugia.

Die Winde aus nördlicher Richtung führen die Aerostaten jeweils in eine dem Emmental ähnliche Geländesituation. In



dieser Richtung gilt es mit geschickter Höhenwahl diejenige Schicht zu finden, die in ideales Landegelande führt.

Die Weizenfelder sind zu dieser Zeit bereits abgeerntet, so dass es nur den beinahe endlosen Sonnenblumenfeldern auszuweichen gilt.

Nebst dem meist idealen Ballonwetter mit Windgeschwindigkeiten von 10 bis 20 km/h und in der Regel geringeren Bodenwindverhältnissen sind die Bewohner sehr freundlich und zeigen offen ihre Freude, dass die „Mongolfieristi“ wieder da sind. Sollten doch einmal Probleme mit der Zufahrt zum Landeplatz bestehen, ist die Hilfsbereitschaft gross.

Auch dieses Jahr sind wir zwar müde aber bereits mit deutlicher Vorfreude auf den Juli 2011 in die Schweiz zurückgekehrt.

Todi 2011 findet vom **10. bis 24. Juli** statt. Es ist auch möglich, nur eine kürzere Zeit in Umbrien zu bleiben. Es wäre schön, wieder vermehrt Schweizer in Todi anzutreffen.

Interessenten melden sich doch direkt an bei Ralph Shaw : todigrandprix@tiscalinet.it.

Wem der Bericht und die Bilder nicht schon Motivation genug sind, um sich anzumelden oder wer Fragen zum Kartenmaterial hat bzw. sonst irgendwelche Auskünfte wünscht, kann sich gerne mit mir in Verbindung setzen.

Text und Bilder: Jürg Schoob





Schweizer Heissluftballon Meisterschaft 2010

Nach wochenlanger Schlechtwetterphase sind uns Ballonfahrern im Juni schon fast Schwimmhäute gewachsen. Die Vorbereitungen auf die Schweizermeisterschaften waren in vollem Gange. Zumindest aufs Ballonfahren musste man dadurch nicht verzichten, aber würde sich die grautrübe Stimmung noch rechtzeitig zum Guten wenden

Text und Bilder: Kurt und Iris Frieden



zu lassen und damit ein Zeichen für die Luftfahrt zu setzen. Somit war es schwierig einen Verein zu finden welcher die Meisterschaft ausrichten würde. Léon André übernahm es, als letzte Aufgabe im Vorstand des SBAV, diese Meisterschaft zu organisieren.

Und es kam wie wir es uns erhofft hatten. Ein Hoch breitete sich aus und mit einer Bisenströmung wurde trockene Luft herangeführt. Ideale Verhältnisse für die 12 Teams aus der Schweiz sowie den 10 Gastteams aus Luxemburg, Deutschland und Österreich. Eine tolle Stimmung machte sich breit und die Wettkämpfer freuten sich auf spannende Fahrten. Gemeinsam mit den Modellflugpiloten und den Helikopter Präzisionsflug Teams wurden die Schweizermeisterschaften im Heissluftballonfahren auf dem Flugplatz Grenchen durchgeführt. Schon in der Vorbereitung zeigte sich, dass wir Ballonfahrer in Grenchen

Unbeirrt von den Wetterkapriolen formierte sich die Wettkampfleitung unter der bewährten Führung von Claude Weber aus Luxemburg. Claude hat schon einige Schweizermeisterschaften als Event Director geleitet. Unterstützt durch Daniel Ganz, Bruna Brogli sowie Léon, Marc und Lukas André und der ganzen Measuring / Scoring Mannschaft ein gut aufeinander abgestimmtes Team, wo jeder weiss was zu tun ist. Neu war, dass keine Ballongruppe oder ein Verein die Schweizermeisterschaft ausrichtete, der SBAV unter der Leitung von Léon André hatte sich als Ausrichter verpflichtet. Dies ergab sich so, weil der Zeitpunkt und Ort der Meisterschaft durch den Aeroclub vorgegeben wurde. Das Jubiläum 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz brachte die Idee, die Schweizermeisterschaften aller Luftsportarten in der Schweiz zum gleichen Zeitpunkt stattfinden



willkommen sind. Jede Hilfe wurde geboten und wir fühlten uns sehr wohl. Herzlichen Dank!

Und dann war es endlich soweit, der erste Wettkampftag am Donnerstag 24. Juni war angebrochen. Die Bisenströmung zwang uns die erste Fahrt nach Bleienbach zu verlegen, unserem zweiten Startplatz für Ostwind. Wir hofften dass die Bise in den kommenden Tagen einschlagen würde, aber das stellte sich leider nicht ein. Alle, bis auf die Fahrt am Samstagabend, wurden im Raum Bleienbach gestartet. Das war für die Bevölkerung von Grenchen sicher eine Enttäuschung, aber leider nicht zu ändern. Wir bedauern es und hätten uns gerne mehr im Raum Grenchen gezeigt. Durch die Fahrten am Morgen früh und Abend spät, blieb den Wettkämpfern nicht viel Zeit zum schlafen und der Wettkampfleitung,

welche die Resultate erarbeiten und die nächste Fahrt vorbereiten musste, noch viel weniger. Claude stellte interessante Aufgaben zusammen und steigerte die Anforderung laufend ein wenig. Praktisch alle Aufgaben waren gut lösbar und wurden mit beachtlicher Genauigkeit gefahren. Der zweifache Schweizermeister und amtierende Europameister Stefan Zeberli setzte sich an die Spitze und baute seinen Vorsprung laufend aus. Eindrücklich bewies sein Team was es heisst, den Piloten mit Windinformationen zu versorgen. Praktisch die ganze Familie Zeberli ist im Team. Bruder Simon als Co-Pilot und Schwester Lea sowie Vater Köbi am Boden. Der reibungslose Ablauf sowie die gute Stimmung unter den Wettkämpfern liess die Jury unter der Leitung von Köbi Burkard arbeitslos bleiben. Nicht ganz einfach war der

Startentscheid am Samstag Abend. Die Bise war in Grenchen immer noch am oberen Limit, trotzdem wollte man wenigstens einen Start vom Flugplatz Grenchen aus durchführen. Tagsüber hatte ein Air Display mit einigen Aviatik Rosinen stattgefunden. Nach einer grandiosen Vorführung der Patrouille Suisse durften wir Ballonfahrer den Abschlussfarbtupf am Himmel sein. Die Aerostaten wurden bereitgemacht und das Warten auf die Beruhigung des Windes begann. Die Bise war hartnäckig und erst ganz spät konnte Claude Weber und Daniel Ganz zu einer doppelten Fuchsfahrt abheben. Der Sonntag sollte noch einmal Spannung in die Rangliste bringen. Zweimal Qual der Wahl mit eingeschränktem Wertungsgebiet war die Herausforderung. Wer den Marker nicht in die Scoring Area brachte, bekam nur wenige Punkte.



David Hochreutener, Stefan Zeberli und Marc Blaser

Stefan Zeberli hatte sich bereits einen grossen Vorsprung erarbeitet und war praktisch nicht mehr einzuholen. Marc Blaser und David Hochreutener lieferten sich einen spannenden Zweikampf um die Ehrenplätze. Der bisherige Schweizermeister Stefan Zeberli wurde überlegen neuer und damit zum dritten Mal Schweizermeister im Heissluftballonfahren. Vize Schweizermeister wurde Marc Blaser vor David Hochreutener und Christoph Marti, alles Nachwuchswettkämpfer mit viel Talent. Schaut man das Teilnehmerfeld und die Resultate an, fällt auf wie viele junge Piloten den Wettkampfsport entdeckt haben. Ein Trend der für die Zukunft des Ballonsports und des Wettkampfsports hoffen lässt.

Mit einer Siegerehrung aller Sparten wurden die gemeinsamen Schweizermeisterschaften am Sonntag durch den Aeroclub beendet.

Nach den Meisterschaften ist immer auch vor den Meisterschaften. Mit 2012 möchte der SBAV den 2jahres Rhythmus weiterführen. Damit genug Zeit für die Vorbereitung bleibt, ist eine Ballongruppe oder Verein gesucht, welcher die Chance packen möchte und die nächste Meisterschaft in Ihrer Region durchführen will. Bieten wir unseren Wettkämpfern die Möglichkeit sich zu messen und für die Internationalen Wettfahrten zu qualifizieren. Die Voraussetzung International vorne mitzumischen ist so gut wie schon länger nicht mehr. Nutzen wir die Chance! Interessierte melden sich bitte bei Kurt Frieden. Die Vergabe ist bis Ende Jahr geplant.



		Competition Standings For Task 1 to 23																								
Rank #	Competitor	Country/Team	#1 FIN	#2 HWZ	#3 HWZ	#4 LRN	#5 FIN	#6 WSD	#7 ANG	#8 FIN	#9 PDG	#10 CRT	#11 ELB	#12 FIN	#13 JDG	#14 SFL	#15 CRT	#16 FIN	#17 HWZ	#18 WSD	#19 LRN	#20 SFL	#21 HNH	#22 HWZ	#23 HWZ	Total Score
1	1 Stefan ZEBERLI	SUI	1000	733	1000	945	455	500	941	587	934	1000	988	1000	455	500	1000	692	995	1000	879	455	592	1000	436	18087
2	5 Marc BLASER	SUI	495	832	959	91	961	968	1000	273	772	364	944	986	273	500	273	754	966	455	622	716	932	545	740	15421
3	9 David HOCHREUTENER	SUI	932	696	967	455	979	455	694	1000	896	608	364	628	579	500	182	364	900	916	364	615	671	653	952	15370
4	16 Christoph MARTI	SUI	455	364	364	-17	887	977	566	91	273	647	1000	545	545	500	645	1000	768	994	182	703	455	455	869	13268
5	17 Martin MESSNER	SUI	273	455	455	647	182	545	779	545	455	91	137	182	862	500	364	545	1000	273	455	1000	182	681	436	11044
6	15 Shawn MACKINGA	SUI	898	1000	921	-818	545	897	455	455	865	985	777	182	91	500	91	91	273	364	545	182	273	917	436	10925
7	7 René ERNI	SUI	364	182	545	1000	364	364	-36	182	545	545	137	182	1000	500	697	182	455	665	1000	91	545	866	436	10811
8	4 Markus BIGLER	SUI	899	775	273	364	900	826	-909	364	91	273	545	577	690	500	545	273	545	692	567	545	814	182	436	10767
9	22 Pascal WITPRÄCHTIGER	SUI	91	273	984	579	273	182	273	552	1000	994	273	999	364	500	455	789	182	182	91	364	364	273	636	10673
10	10 Franz KILLER	SUI	395	545	182	545	91	91	182	876	364	182	591	455	182	500	626	835	364	-369	584	273	1000	364	1000	9858
11	8 Felix GERBER	SUI	182	91	91	611	729	273	545	770	182	455	455	364	734	500	670	455	91	545	273	690	91	91	436	9324



Richtlinie

Technische Mitteilung

TM 13.040-30

Prüfung von Propangasbehältern zum Betrieb von Heissluftballonen und Heissluft-Luftschiffen

Referenz/Aktenzeichen: TM 13.040-30

Rechtsgrundlagen:

- Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0)
- Art. 18, 23, 24, 27, 28, 35, 37 und Art. 50 der Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL; SR 748.215.1)
- Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003

Ausgabestand: Veröffentlicht: 30.07.2010
Inkraftsetzung vorliegende Version: 30.07.2010
Vorliegende Version: 4

Verfasser / in: Sektion Lufttüchtigkeit Flugmaterial (STLT)

Genehmigt am / durch: 31.05.2010 / Abteilung Sicherheit Flugtechnik

Referenz/Aktenzeichen: TM 13.040-30

1. Definitionen und Geltungsbereich

Heissluftballone und Heissluft-Luftschiffe benötigen zum Betrieb des Brenners Gas. Üblicherweise wird dazu Flüssiggas verwendet, welches zum Teil in eigens dafür hergestellten Behältern gelagert wird.

Behälter und alle zugehörigen Teile gelten als Luftfahrzeugteile im Sinne der VLL (SR 748.215.1) und Artikel M.A. 502 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen (EASA Part M).

Diese Technische Mitteilung ist anwendbar für alle Behälter, welche in schweizerisch immatrikulierten Heissluftballone und Heissluft-Luftschiffe als Flüssiggasbehälter zum Betrieb des Brenners verwendet werden.

Sie beschreibt ausschliesslich die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Flüssiggasbehältern, die für den Betrieb von Heissluftballonen und Heissluft-Luftschiffen verwendet werden.

Weiterführende Anforderungen, welche an solche Behälter z. B. für den Transport auf der Strasse gestellt und erfüllt werden müssen, werden in dieser TM weder berücksichtigt noch geregelt (siehe ADR Regelwerk für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse [ADR; SR 0.741.621]).

2. Grundsätzliche Bestimmungen

Grundsätzlich dürfen in einem bestimmten Luftfahrzeug nur diejenigen Flüssiggasbehälter verwendet werden, welche den vom Hersteller des Luftfahrzeuges geforderten Angaben entsprechen.

Die in den Instandhaltungsunterlagen der jeweiligen Hersteller publizierten Anforderungen hinsichtlich den periodisch durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten sowie die maximal zulässige Verwendbarkeitsdauer sind verbindlich und einzuhalten.

3. Durchführung der Instandhaltungsarbeiten

Die periodisch durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten an Flüssiggasbehältern, sind unter Beachtung der jeweiligen Herstellerangaben, durch einen dafür zugelassenen Instandhaltungsbetrieb (i.d.R. gemäss Part M, Subpart F oder Part 145 der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003) durchzuführen und mittels einer Freigabebescheinigung (EASA Form 1) zu bescheinigen.

Die alleinige Überprüfung der Behälter durch eine nicht gemäss der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigte Organisation (z.B. EGI, SVTI, TÜV etc.) erfüllt die Anforderung an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugteiles nicht.

4. Nachweise der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten

Zur chronologischen Aufzeichnung der durchgeführten Instandhaltungsarbeiten ist nebst dem EASA Form 1 für jeden einzelnen Behälter eine Komponentenkarte (BAZL Form 52.091) zu führen.

Für die im Betrieb verwendeten und im Luftfahrzeug mitgeführten Behälter, sind auf Verlangen der Behörden, die erforderlichen Freigabebescheinigungen zur Verfügung zu stellen.

Jegliche im Zusammenhang mit der Prüfung nach ADR stehende und auf den Behältern aufgebrachte Prüfzeichen gelten nicht als Verwendbarkeitsbescheinigung im Sinne der Luftfahrt.

5. Übergangsbestimmungen

5.1

Sämtliche sich in Betrieb befindlichen Behälter, sind innerhalb eines Jahres nach Publikation dieser TM durch einen nach der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 genehmigten Instandhaltungsbetrieb nach den Herstellerunterlagen zu kontrollieren, wo notwendig in Stand zu stellen und deren Verwendbarkeit mittels eines EASA Form 1 bescheinigen zu lassen.

5.2

Behälter, welche die vom Hersteller festgelegte Verwendbarkeitsdauer bereits überschritten haben, sind vor deren Wiederverwendung, mittels der von den jeweiligen Herstellern erlassenen Instruktionen instand zu halten oder im gegebenen Fall unmittelbar aus dem Verkehr zu ziehen.



Den Kilimanjaro auf ungewöhnliche Weise „erfahren“

Nach windtechnisch bedingten Startschwierigkeiten konnten zwei Forscher der Universität Fribourg schliesslich zur Überfahrt des Kilimanjaro im Heissluftballon starten. Die dabei gewonnenen Daten werden am Ende der Expedition ausgewertet und sollen Aufschluss geben über den Einfluss der Vulkanaktivität auf die globale Klimaveränderung. Dass Ballonpiloten und Wissenschaftler für ein derartiges Vorhaben zusammenspannen, ist bisher einmalig. Ob das Pionierprojekt weitergeführt wird, bleibt vorerst offen.



Gute Nerven waren bereits bei den Expeditionsvorbereitungen gefragt: Bis drei Tage vor der Abreise wussten die acht Teilnehmenden nicht, ob die Bewilligungen durch die tanzanischen Behörden (Costech und Civil Aviation) rechtzeitig eintreffen würden, um dem wissenschaftlichen Pionierprojekt die Starterlaubnis zu erteilen. Der einheimische Teampartner, Crispin Kinabo, Geologe an der Universität von Dar Es Salaam, tat sein Möglichstes, konnte die äusserst zähen Prozesse der tanzanischen Bürokratie jedoch nicht beschleunigen. Auch während der Expeditionsvorbereitungen in Moshi (Stadt am Fuss des Kilimanjaro) gab es keine Ruhe. Trotz grünem Licht von „ganz oben“ galt es, sämtliche

untergeordnete Regional- und Bezirksämter ebenfalls aufzusuchen, und die Bewilligungen durch lokale Behörden einzuholen. Endlich hatte das Team alle Papiere beisammen (bei manchen mit etwas Nachhilfe durch «Schreibgeld») – nun stand der Expedition zumindest von amtlicher Seite her nichts mehr im Weg...

Ideales Windfenster bald nach der Ankunft

Der luxembourgeoishe Chefmeteorologe Claude Sales (Spezialist für Ballonmeteos) hatte bereits nach der Ankunft am 28. Juli ein ideales Windfenster mit Höhenwind aus Südost für Dienstag und Mittwoch der folgenden

Woche vorausgesagt. Geplant war, mit zwei Ballonen im Nordosten des Kilimanjaro aufzusteigen und die Überfahrt in den stärker besiedelten Südwesten vorzunehmen. In letzterem herrschten bessere Bedingungen zum Landen: mehr Felder, Strassen und Wege, um mit Pickups die Ballone bis zur Landung verfolgen und danach wieder aufladen zu können.

Im Ballon des einen Projektinitiators Ernesto Merz, Lugano, sollten die beiden Geologen der Universität Fribourg, Daniel Wiedenmann und Mario Meier mit ihren Messgeräten mitfahren, in jenem von Patrik Schmidle, Buchrain, ein Kameramann und eine Journalistin, um die Überfahrt zu dokumentieren.



Die Bedingungen im Startfenster zwischen fünf und sechs Uhr (Morgendämmerung) waren jedoch am Morgen des 3. und 4. August äusserst schwierig: unerwartet heftig wehende katabatische Winde verunmöglichten das Aufstellen nur schon eines Ballons – zwei Ballone aufzurüsten war schlichtweg nicht möglich.

Redimensionierung brachte dann Erfolg Vor dem dritten Versuch am 5. August, mit leicht nach Südost drehenden Winden, wurde umdisponiert: Das Team startete mit nur mit einem Ballon und den beiden Wissenschaftlern frühmorgens im Südosten des Kilimanjaro (Gemeinde Mkuu-Rombo). Vorgesehen war eine Landung im

Nordwesten nach der Überfahrt des Kibo, dem mit 5895 Metern höchsten Gipfel des Bergmassivs. Die Winde entschieden jedoch anders und zwangen das Team dazu, südlich des mit einer dünnen Wolkenschicht bedeckten Kibogipfels vorbeizuziehen. Zudem kam erschwerend dazu, dass dem versprochenen reinen Propangas, Butan beigemischt war. Dies machte sich in der Brennerleistung bemerkbar und die berechneten Gasreserven reichten nicht für eine totale Überfahrt des Gipfel. Trotzdem stieg der Ballon während der rund 3-stündigen Fahrt auf 5650 Meter.

Im Gepäck hatten die Wissenschaftler einen Luftpartikelzähler (Aerosole) sowie einen elektrostatischen und

einen konventionellen Sammler. Bis unter die Wolkendecke zeigte der Partikelzähler eine schöne Abnahme der Partikelkonzentration an, innerhalb der Wolken konnte anschliessend eine erneute Zunahme beobachtet werden. Wohl aufgrund der hohen Feuchtigkeit in der Wolkendecke stieg das Gerät vorübergehend aus. Es gelang den Forschern jedoch, die Feuchtigkeit zu entfernen und die Messungen über den Wolken fortzusetzen. Grössenverteilung und chemische Zusammensetzung der Partikel werden zurzeit mittels Raster- und Transmissionselektronenmikroskopie an der Universität Freiburg untersucht (siehe auch Kasten).



Menschenauflauf bei der Landung

Die Landung fand nahe der Hauptverkehrsachse Moshi- Arusha statt, kurz nach der Abzweigung nach Sanya Juu. Sie verursachte einen riesigen Menschenauflauf: Buchstäblich aus dem Nichts heraus strömten hunderte von Einheimischen auf den Landeplatz – darunter viele Massai, die den Ballon schon von Weitem gesehen hatten und ihm nachliefen. Die Einheimischen blieben aber diszipliniert und näherten sich nur mit Respekt – viele wollten das Wunder vom Himmel anfassen – auch den Piloten und die Passagiere. Noch nie hatten sie so etwas gesehen - da kommt eine schwarze Kugel vom Himmel, landet und „Weisse“ entsteigen ihr!

Auch bei der zweiten Fahrt am 7. August (ab dem Flughafengelände Moshi), bei welcher die einheimischen Partner und Helfer der Expedition kurz „abheben“ durften, verfolgten hunderte von Schaulustigen Start und Landung der beiden Ballone. Crispin Kinabo,

der die Fahrt über die Wolken in stiller Andacht genossen hatte, zeigte sich von der Zusammenarbeit des Expeditionsteams beeindruckt. Von den gesammelten Daten wird auch „seine“ Universität Dar Es Salaam profitieren. „Nach all den Schwierigkeiten dieses ersten Mals würde es sich lohnen, das

interkontinentale Projekt fortzusetzen“, hielt er vor seiner Abreise fest. Doch dieses schwebt – wie der Gipfel des Kilimanjaro – vorerst noch in den Wolken...

Text und Bilder : Gaby Kindler



Was noch?

WM Heissluftballone 2010 2. - 10. Oktober

Rekordverdächtige 129 Teams sind zur Teilnahme an der HL-WM im Ungarischen Debrcen gemeldet.

Für die Schweiz dabei:

**Stefan Zeberli
Rene Erni
Martin Messner
David Hochreutener**

**Infos und Resultate auf:
www.deballoons.com
oder
www.sbav.ch**

Interessante Homepages

www.ballonpilot.ch

www.ballonregister.ch

www.ballonfotos.ch

www.ballonbilder.ch

www.ballon.eu

www.sbav.ch

Gordon Bennett Race 2010 24. September bis 2. Oktober

Zum ersten Mal startet das Gasballonrennen in England. Für die Schweiz starten:

**Kurt Fieden und
Pascal Witprächtiger
sowie
Max Krebs und
Walter Gschwendtner**

**Infos, live Tracking und vieles mehr auf
www.gordonbennett2010.com
oder
www.sbav.ch**

Klimaforschung im Ballon

Erstmals wurde wissenschaftliche Klimaforschung in einem Heissluftballon durchgeführt. Neben dem ökologischen Aspekt des Ballons bot dieses Experiment einen weiteren unbestreitbaren Vorteil: Sich ganz nahe am Vulkan und seiner Umgebung aufzuhalten, eröffnet den Forschenden optimalste Beobachtungsbedingungen.

Der höchste Berg Afrikas – Vulkan und Gletscher zugleich – bietet ein faszinierendes Forschungsfeld, in welchem noch viele Facetten unbekannt sind. Das Kilimanjaro-Massiv besteht aus mehreren Eruptionszentren und mit seinen 5895 Metern bildet der Kibo den höchsten alleinstehenden Berg der Welt. Zudem trägt er einen grossen Eisschild, der unter anderem als gigantisches Klimaarchiv dient und dessen Erforschung unabdingbar ist. Noch zu Beginn des letzten Jahrhunderts bedeckten die Gletscher des Kilimanjaro eine Fläche von 12 km²; im Jahr 2000 waren es gerade noch 2,5 km².

Für die wissenschaftliche Durchführung der Forschung am Kilimanjaro waren Mario Meier und Daniel Wiedenmann verantwortlich, beide doktorierende Mineralogen der Universität Fribourg CH. Das Forschungsteam hat seine Messungen im Rahmen der Expedition auf dem Schichtvulkan Oldonyo Lengai (2950 Meter; 150 km nordwestlich des Kilimanjaro) fortgesetzt. Eine Ballonüberfahrt war aus zeitlichen und organisatorischen Gründen nicht zu realisieren. So bewältigten die zwei Forscher die 2000 Meter Höhendistanz in knapp 8 Stunden zu Fuss, um die vulkanischen Feinstaubpartikel zu erproben. Der einzige aktive Vulkan Tanzanias (einziger aktiver Karbonatit-Vulkan der Welt) gilt als heiliger Berg der Massai. Er ist ausserdem bekannt für seine speziellen Magmen, die in ihrer Zusammensetzung weltweit einzigartig sind. [pd]

LOOK UP TO A LINDSTRAND



MAIN AGENTS FOR SWITZERLAND

gabriela@lindstrand.ch
Telefon: 044 687 89 03
Natel: 079 473 19 47
www.lindstrand.ch

Gabriela & Richard Sargeant
Lindstrand Balloons Switzerland
Zürcherstrasse 37b,
8852 Altendorf

richard@lindstrand.ch
Telefon: 044 687 89 02
Natel: 079 405 12 44
Fax: 044 687 89 01

REPRÉSENTANT POUR LA SUISSE ROMANDE

REPAIRS - SPARES - INSPECTIONS
Bruno Engler
Bodenacherstrasse 12, 8830 Bassersdorf
Telefon: 044 888 68 40
Natel: 079 209 57 04
bruno.engler@bluewin.ch

Guy Lefebvre
Instructeur - Ecole d'aérostation
Expert OFAC/BAZL pour les examens
Rte de St-Cergue 20, 1268 Begnins/VD
Tél & Fax: 022 362 56 64 (répondeur)
lefebvre@freesurf.ch

RAPRESENTANTE TICINO - MAURIZIO SANDIVO
Maurizio Sandivo Ballooning
Via Loreto 8, 6900 Lugano
maurizio.sandivo@hotmail.ch
Tel: 091 980 33 61
Handy: 079 207 01 88



www.kubicekballoons.cz

New level



Offizielle

**Kubicek
BALLOONS**

Vertretung



Erster Ballon-Unterhaltsbetrieb der Schweiz

- Beratung
- Verkauf
- Reparaturen aller Marken
- Ersatzteile
- Anfertigung von Werbebannern nach Mass
- Werbeaufschriften direkt auf Hüllen
- Jahres-/ 100Std. Kontrollen
- Modellballone
- Kaltluftballone

EASA CAMO+ ZERTIFIZIERT



**BALLON
SERVICE**



Patrik Schmidle

6033 Buchrain

Tel.: 041 448 29 33

Fax: 041 448 35 20

E-mail: pschmidle@bluewin.ch