

CONTACT

THE SWISS BALLOONING MAGAZINE

1/2011



MITGLIED



www.sbav.ch

Mehr als zwei Jahrzehnte innovative Technologie.

SCHROEDER
fire balloons



SCHROEDER fire balloons –

Gott sei Dank ein Schroeder!

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



1/ 2011

30. Jahrgang / 30. année

FSA 2010 Rapport annuel

Seite 4 / 5

Ballonmeeting am Polarkreis

Seiten 13

SBAV Jahresbericht 2010

Seiten 6 - 7

MM Trophy 2011

Seite 14

Alpine Ballonwoche Arosa

Seiten 8 - 11

Spezial Night Trip

Seiten 18 - 23

Sauerstoff im Ballonkorb

Seite 12

Der silberne Ballon von Zürich

Seiten 26

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@horni-blechtechnik.ch

Redaktion

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

Traductions

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

3 mal jährlich
3 fois par an
Abo-Preis/Prix abo
Fr. 50.-/Jahr
(Ausland Fr. 55.-)
Frs. 50.-/an
(Etranger frs. 55.-)

**Titelbild: Gaby Kindler
Ballonfiesta Hochstuckli**

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@horni-blechtechnik.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@horni-blechtechnik.ch





FSA 2010 Rapport annuel du président

Chères amies aérostiers et chers amis aérostiers

Chers amis du ballon et de l'aviation

L'année 2010 était entièrement sous le signe de l'aviation dans le but de se souvenir du développement fulgurant et des événements historiques de ces derniers 100 ans.

Avec de nombreux petits et grands événements répartis dans toute la Suisse, les actes des pionniers étaient à l'honneur. Le ballon -en tant que plus ancien des aéronefs- fait partie de cette histoire et de ce développement, et lors de beaucoup d'événements des montées en ballon ont enthousiasmé petits et grands.

Malgré une météo parfois capricieuse et qui a, de temps en temps, interdit des vols, nous avons pu profiter d'une année sans accidents et pour notre sport de ballon d'une année de jubilé extraordinaire.

L'année a débuté avec les traditionnels vols dans les Alpes et les meetings alpins de Château d'Oex, Arosa et Crans Montana. L'assemblée générale a eu lieu en mars à Herrliberg, où s'est déroulé le transfert de pouvoir de Martin Messner -après 9 ans en tant que président- à Jürg U. Schäffler. En parallèle j'avais déjà exprimé ma reconnaissance à cette occasion envers Léon André, Ernesto Merz et Ernst Tschuppert, tous membres du comité depuis plusieurs années, mais j'aimerais encore une fois les remercier pour leur travail au sein de la FSA.

Du point de vue sportif, l'année a été richement chargée! J'aimerais mentionner les quelques exemples sportifs suivants, sans ordre chronologique.

Le 15 avril, le vol record de Pierrick Duvoisin des 16 et 17 février derniers a été homologué en tant que record suisse et record du monde dans la classe AX-06/AK-07 selon les directives de la FAI. Le vol dura 27 heures et 41 minutes.

Du 24 au 27 juin, le Championnat suisse de ballon à air chaud 2010 a été organisé à Granges avec des très bonnes conditions météorologiques. C'est Stefan Zeberli qui a gagné pour la troisième fois consécutive, suivi par Marc Blaser et David Hochreutener.

Le 9ème championnat du monde de dirigeable à air chaud s'est tenu du 13 au 18 juillet à Dôle (France) et c'est Jacques Antoine Besnard qui l'a remporté pour la quatrième fois. Le deuxième pilote suisse, Fabien Droz, est arrivé à la neuvième place.

Bristol (GB) a été le lieu d'organisation et de décollage de la 54ème Coupe Gordon Bennett. Cette compétition prestigieuse a été gagnée par l'équipe Suisse II Kurt Frieden et Pascal Witprächtiger avec un vol de 2434 km jusqu'à la mer Noire. La deuxième équipe suisse (Suisse I) avec Max Krebs et Walter Gschwendtner a atteint la neuvième place avec un vol de 1070 km.

Quatre équipes suisses ont participé au 19ème Championnat du monde de ballon à air chaud à Debrecen (H). Le team Zeberli avec Stefan Zeberli a gagné la médaille de bronze. Les autres équipes suisses se sont classées au 33ème rang (Equipe Hochreutener), rang 96 (Equipe Erni) et 107ème rang (Equipe Messner).

Tous ces succès ont eu lieu grâce à des pilotes extraordinaires, des





équipages hautement motivés ainsi qu'une infrastructure adaptée. Des rapports détaillés des événements mentionnés se trouvent dans le « Contact », notre magazine suisse de ballon. Je félicite encore une fois tous les acteurs pour leurs efforts exemplaires.

La Fédération suisse de ballon est fière d'avoir participé à ces succès, et je voudrais souligner tout particulièrement la concentration sur la compétition, le soutien fort et personnel de l'équipe nationale, et également l'organisation professionnelle du Championnat suisse.

Le séminaire de sécurité s'est déroulé le 20 novembre dernier avec 130 participants à Brugg/Windisch. En tant que fédération, nous avons également réussi à sensibiliser les pilotes avec des thèmes de sécurité, et

à promouvoir l'échange avec tous les groupements importants du monde du ballon.

En arrière-plan et en étroite collaboration avec l'Aéro Club de Suisse, nous essayons d'influencer de manière active et constructive l'élaboration de futures lois et ordonnances qui nous influencent à partir de l'EASA. La FSA a -à travers l'Aéro Club de Suisse- demandé des subside à la Confédération, qui seraient générés par l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LU-Min). (CF86). La FSA entretient également des contacts réguliers avec les offices et partenaires importants traitant de sujets actuels comme par exemple OFAC et « ramp inspections » ou Skyguide conc. « Entrée non autorisée dans la TMA ».

Une fédération vit de la nouvelle gé-

nération. Cette année à nouveau, des jeunes membres et des instructeurs expérimentés nous ont confirmé que la fédération dispose d'un système de formation et de formation continue professionnelle, avec des instructeurs hautement motivés. Ceci est un paramètre important pour former de jeunes recrues en collaboration avec des clubs de ballon.

Nous vivons dans une ère de communication et de formes de communication changeantes. En 2010, ce défi a également amené la FSA à repositionner sa présence sur Internet. Notre communication avec les membres et intéressés du sport de ballon est devenue plus attractive, plus rapide et actuelle grâce à une présentation dynamique, qui est graphiquement améliorée et avec une amélioration des fonctions. Les membres ont la possibilité de présenter eux même des articles par la fonction «Nouvelles par les membres» et de les partager avec d'autres intéressés. Une autre nouveauté se trouve dans la galerie d'images. Des images peuvent être mises sur internet par quelques clics seulement. Ainsi, notre plateforme devient ambassadrice pour la promotion de notre magnifique sport.

Cette année 2010 a réellement été, de tous points de vue, une année pleine de succès. J'aimerais remercier tous ceux et celles qui ont participé à la faire devenir réalité. Je présente des remerciements tout particuliers au Comité et à tous les exécutants de la FSA

Jürg U. Schäffler
Président FSA





SBAV Jahresbericht 2010 des Präsidenten

Das Jahr 2010 stand ganz im Zeichen der Aviatik um der beispiellosen Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz und den historischen Ereignissen der letzten 100 Jahre zu gedenken. Mit einer Vielzahl von grossen und kleinen Anlässen verteilt über die ganze Schweiz wurden die Pionierleistungen gefeiert. Teil dieser Geschichte und Entwicklung – als ältestes Luftfahrzeug überhaupt – ist auch der Ballon und an vielen Anlässen im zu Ende gehenden Jubiläumsjahr haben Ballonaufstiege und -fahrten jung und alt begeistert.

Wenn auch das Wetter hin und wieder den Aufstiegen und Passagierfahrten einen Strich durch die Rechnung machte, so war es ein unfallfreies Jahr und für unseren Ballonsport ein ausserordentliches Jubiläum.

Begonnen hat das Ballonjahr 2010 traditionell mit Alpenfahrten und den hochalpinen Meetings in Château d'Oex, Arosa und Crans Montana. Im März folgte die 18. Generalversammlung in Herrliberg und der Stabsübergabe von Martin Messner nach 9 Jahren als Präsident des SBAV an Jürg U. Schäffler. Gleichzeitig wurden ebenfalls die langjährigen Vorstandsmitglieder Léon Andre, Ernesto Merz und Ernst Tschuppert verabschiedet. An dieser Stelle möchte ich ihr Wirken für den SBAV nochmals herzlich danken.

Sportlich war das Jahr reich befrachtet. Exemplarisch, chronologisch und nicht abschliessend herausgreifen möchte ich die folgenden sportlichen Leistungen.

Am 15. April wurde die Heissluft-Rekordfahrt von Patrick Duvoisin vom 16./17. Februar als Schweizerrekord und Weltrekord gemäss dem Richtlinien FAI in der Klasse AX-06/AK-07 homologiert. Die Fahrtdauer beträgt Total 27 Stunden und 41 Minuten. Vom 24.–27. Juni konnten bei guten Wetterbedingungen die Schwei-

zer Heissluftballon Meisterschaften 2010 in Grenchen durchgeführt werden. Die Meisterschaft wurde zum dritten Mal von Stefan Zeberli gewonnen, gefolgt von Marc Blaser und David Hochreutener.

Dole (Frankreich) rief vom 13.–18. Juli zur 9. Weltmeisterschaft für Heissluft-Luftschiffe, welche zum vierten Mal in Folge von Jacques-Antoine Besnard gewonnen wurde. Der zweite Schweizer Pilot, Fabian Droz erreicht den neunten Platz.

Bristol (Grossbritannien) war am 25. September Austragungsort und Start des 54. Gordon Bennett Rennen. Gewonnen wurde dieses prestigeträchtige Distanzrennen mit einer Fahrt über 2434 Km bis ans Schwarze Meer vom Team Swiss II Kurt Frieden und Pascal Wittprächtiger. Das zweite Schweizer Team (Swiss I) Max Krebs und Walter Gschwendtner erreichte mit 1070 Km den 9. Rang.

Vom 2. bis 10. Oktober starteten vier Schweizerteams an den 19. FAI Welt-

meisterschaften der Heissluftballone in Debrecen (Ungarn). Team Zeberli unter der Führung von Stefan Zeberli erreichte die WM Bronzemedaille. Auch die weiteren Schweizer Teams waren rangiert Team Hochreutener (Platz 33), Team Erni (Platz 96) und Team Messner (Platz 107).

Allen Leistungen gemeinsam sind hervorragende Piloten und eingespielte, hochmotivierte Teams sowie ein tragendes Umfeld. Ausführliche Berichterstattungen zu den erwähnten aber auch vielen anderen Ballonmeetings finden sich im „CONTACT“ dem Schweizer Ballonmagazin des SBAV. An dieser Stelle nochmals ganz herzliche Gratulation zu diesen hervorragenden Leistungen!

Es freut uns, als Schweizerischer Ballonverband mit einem starken Fokus auf den Wettkampfsport, einer persönlichen und unterstützenden Betreuung der Nationalmannschaft aber auch mit der professio-





nellen Organisation und Durchführung der Schweizer Meisterschaft, einen Beitrag zu diesen Erfolgen geleistet zu haben.

Mit rund 130 Teilnehmern wurde am 20. November das Sicherheitsseminar in Brugg/Windisch durchgeführt. Als Verband ist es uns auch 2010 erfolgreich gelungen, mit sicherheitsrelevanten Themen die Piloten anzusprechen, zu sensibilisieren und den Erfahrungsaustausch mit allen relevanten Gruppierungen rund um den Ballonsport zu fördern.

Im Hintergrund und in enger Zusammenarbeit mit dem Aero Club der Schweiz versuchen wir aktiv und konstruktiv Einfluss auf zukünftige Gesetze und Verordnungen zu nehmen, wie sie im Rahmen der EASA Umsetzung durch die Aufsicht auf alle Bereiche der Aviatik zukommen.

Der SBAV hat über den Aero Club der Schweiz Antrag auf Beiträge des Bundes aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer (BV86) gestellt. Der Verband steht ebenfalls in regelmässigem Kontakt mit den wichtigen Behörden und Partner zu aktuellen Fragestellungen wie z.B. BAZL und „ramp inspections“ oder Skyguide zu „unerlaubter Einflug in TMA“.

Ein Sportverband lebt vom Nachwuchs und wie uns junge erfolgreiche Absolventen aber auch gestandene Fahrlehrer auch in diesem Jahr wieder bestätigten, verfügt der Verband über eine professionelle Aus- und Weiterbildung mit hoch motivierten Lehrkräften. Es ist dies eine wichtige Voraussetzung um im Zusammenspiel mit den Ballonclubs und Ballonsportgruppen den interessierten Nachwuchs aufzubauen.

Wir leben im Zeitalter der Kommunikation und der veränderten Kommunikationsformen. Auch dieser Herausforderung hat sich der SBAV 2010 gestellt und den Internetauftritt neu ausgerichtet. Mit einem dynamischen, grafisch verbesserten und in den Funktionen erweiterten Auftritt sind wir attraktiver, schneller und aktueller in der Kommunikation mit unseren Mitgliedern und Freunden des Ballonsports. Mit der neuen und einfachen Funktion „News von Mitgliedern“ haben die Mitglieder ihrerseits die Möglichkeit selber Inhalte ins Internet zu stellen und mit andern zu teilen. Eine weitere Neuigkeit findet sich in der Bildergalerie. Mit wenigen Handgriffen können Bilder ins Netz gestellt werden und damit wird unsere Plattform auch zum Botschafter, um den wunderschönen Ballonsport interessierten Dritten näher zu bringen.



Ein wahrlich erfolgreiches Ballonjahr 2010. Ich möchte mich bei all jenen herzlich bedanken, den Ballonfahrer, den Teams, den Sponsoren und Supporter die dazu beigetragen haben. Danken möchte ich für die sehr gute Unterstützung und den grossen Einsatz dem Vorstand und den Leistungsträgern des SBAV.

Jürg U. Schöffler
Präsident SBAV



20. Alpine Ballonwoche Arosa 2011



Es wirkt so beruhigend, dass man gerne ein paar Skitage aufopfert.

Ballonbegeisterte erleben in der gesegneten Winterlandschaft wie die Perle Arosa das höchste der Gefühle wie z.B. eine Ballonfahrt in einem träumerischen Ambiente. Schon der Gedanke, um mit dem Ballon über dem lieblichen Bergdorf und der verschneiten Bergwelt im zentralen Alpenmassiv zu schweben, löst zu Hause faszinierende Gefühle aus. Endlich findet man wieder zur inneren Ruhe, doch die abgeklärte Stille stimuliert die Gedanken extra. Dieses Gefühl ist für die Teilnahme an der Alpen Ballonwoche im Alpendorf Arosa verantwortlich: Zeitlosigkeit, eine Art der Entzückung aufgrund der eindrucksvollen Umgebung und ultimer Freiheit. Es bietet sich in einsamer Höhe bei einem makellosem, azurblauem Himmel ein fantastisches Schauspiel: Ein Teppich von unübersehbaren weißen, majestätischen Gipfeln und unendlichem Weitblick in alle Windrichtungen. Emotionaler Höhepunkt: Auf großer Höhe

Bodenschwellen, Bordsteinkanten oder Treppen. Das ist ein Jahr lang der Höhenunterschied, den ein Einwohner aus dem Flachland überbrückt. Mit dieser „Vorbereitung“ wird die Reise zum Wintersport in die Alpen angetreten. Kaum angekommen stürzt sich der Urlauber von unermesslichen und steilen Abhängen in die Tiefe. Welcher Skifahrer hat dann noch Augen für die Landschaft, wenn er die Pisten hinunter rast?

Wer wie auf zwei Schienen durch die Loipe gleitet, wiederholt immer wieder die gleiche Bewegungsfolge: den energischen Abstoß, den schwungvollen Schritt und das schwerelose Gleiten. Im sich wiederholenden Rhythmus bewegen sich Arme und Beine und Atemzüge. Ab und zu wird den einsamen Hütten und tief verschneiten Tannen ein kurzer Blick gegönnt.

Dort wo die Zeit scheinbar still gestanden hat, wo die Häuser von dunkelbraunem Holz sind, wo man von Schnee versichert ist, ist die Natur eine glänzende Pracht. Ein bisschen über beschneite Wege schlendern, während oben auf der

Alm Puderschnee liegt und die Pisten locken. Statt carven oder snowboarden mit schnellen Schwüngen, nun mit Bergschuhen entlang der Bergbäche und in den tief verschneiten Wäldern trotten.





bildet man eine Einheit mit der Natur. Als ob man von einem anderen Planeten kommt oder im All schwebt. Man ist wie eine Wolke, ohne Kontakt zu Mutter Erde und spürt die Leichtigkeit des Seins. Das Gefühl jeglicher Bewegung fehlt. Wie winzig fühlt man sich im Korb. Dort oben spürt man die Macht der Schöpfung. Durch die überwältigende Stille beginnt man sogar zu flüstern. Man lässt Alltag, Stress, Kummer und Sorgen weit hinter sich und das nicht nur in Metern und genießt in gewisser Hinsicht relativierend von den himmlischen Glücksgefühlen. Ballonfahren in dieser Atmosphäre hat mit der Qualität des Lebens zu tun. Die dritte Dimension in diesem Ambiente in einem Ballon zu erleben ist eine unübertroffene Bereicherung. Das alles habe ich meinem Ballonfreund Andreas Wittwer und dem Ballonclub Arosa zu verdanken, und darf meine Begeisterung mit Ihnen, liebe Ballonsportfreunde und Leser von Contact, teilen.
Die Fantasie lässt auf der langen Hinfahrt



nach Hasle-Rüegsau im Emmental ihren freien Lauf, wo ich mich auf das jährliche Wiedersehen mit meinem Freund Andreas Wittwer und seiner Gattin Marlies sehr freue. Unterdessen träume ich von Arosa... einem Paradies auf Erden. Ein kleines

Dorf, das südlich von Chur, der ältesten Stadt der Schweiz und Hauptstadt des Kantons Graubünden, nur über eine 30 km lange Straße mit 356 Serpentinien oder mit der romantischen Rhätischen Bahn auf eine Höhe von 1800 m zu erreichen ist. Ich erinnere mich, dass ich vor sieben Jahren mit Ruedi Homberger, einem örtlichen Fotografen, mit seiner alten Kiste aus 1949 mit über die Alpen fliegen durfte. Welch ein erregendes Abenteuer! Dieses Jahr wünschte ich mir wegen der einmaligen Motive wieder einen Flug, obwohl ich mich bei dem Gedanken nicht allzu wohl fühlte. Ich sah Ruedi (71) mit seinem weißen Vollbart und wirren Haarschopf vor mir, übrigens ein begnadeter Fotograf, ein erfahrener Bergsteiger, ein begeisterter Anhänger des Ballon- und Flugsportes und ein Naturmensch, der Alaska in sein Herz geschlossen hat und sich dort jährlich zurückzieht. Er ist ja auch nicht mehr der Jüngste und stell Dir vor, er wird dort oben ohnmächtig. Wie soll ich denn die Kiste im Griff bekommen? Üble Gedanken schwirren mir durch den Kopf. Schließlich sind mir meine Ehefrau Paulien, Kinder und Enkelkinder sehr,





20. Alpine Ballonwoche Arosa 2011



Ich halte mich an meiner Kamera fest, während Ruedi seine Piper Super Cup geschickt zwischen, unter, neben und über den Ballons steuert. Mit seinen Beinen hat er den Steuerknüppel in der Hand, wobei er mit der einen seine Kamera festhält, mit der andern den Auslöser bedient und die schönsten Motive einfängt. Welch eine ungekrönte Augenweide bietet sich uns beim Überfliegen des Daches der Schweizer Bergwelt. Immer wieder eröffnen sich faszinierende Ausblicke. Das unbändige Fiebern zum Einfangen von Aufnahmen mit meiner Kamera schärft die Sinne und lässt jegliche Angst vergessen. Ich bin zudem von der unermesslichen Weite und außergewöhnlichen Fernsicht tief beeindruckt. Ruedi lässt sich dieses einzigartige Geschehen nicht entgehen. Er kreist und kreist und lässt seine Kamera jubeln. Nach 1,5 Stunden landet er seinen Motorvogel sicher. Er fährt mich zum Bahnhof der Rhätischen Gebirgsbahn, die sich über den Fluss Plessur, vorbei an Schluchten und über Viadukte nach Arosa hinauf schlängelt. So lerne ich im Kanton Graubünden, das oft als Land der

sehr lieb...In der Tugend meiner Jugend wären mir solche Gedanken nicht in den Kopf gekommen. Aber jetzt im Alter... Die Stunden verfließen und dann bin ich schon in Hasle-Rüegsau bei Andreas und Marlies Wittwer, die kürzlich mit ihrem zweiten Enkelkind Marlon bereichert wurden. Welch ein Reichtum!

Am nächsten Morgen fahren wir zusammen nach Arosa. Dort bietet sich eine tief verschneite Zauberlandschaft dar. Die wie mit Puderzucker bestäubten Tannen und Berge lassen den Atem kurz stocken. Der klare, azurblaue Himmel verstärkt den Eindruck paradiesischer Gefühle ebenso wie der fantastische Blick auf den tiefgefrorenen und optimal präparierten Obersee, wo am Abend bei absoluter Windstille und Mondschein ein zauberhaftes Ballonglücken über die Bühne geht. Auf dem Weg zum Hotel rasselt das Telefon. Ruedi Homberger lädt mich am nächsten Morgen zu einem Flug ein. Ich erstarre, lasse mich jedoch mitschleifen. So rast er in aller Frühe wie ein junger Gott ins Tal über Chur zum Flugplatz in Bad Ragaz, wo er eine Piper Super Cup, Baujahr 1957, aus dem Hangar holt. Nach dem Tanken heben wir ab. Wir steigen und steigen. Der Puls

rast. Das Adrenalin steigt mit, als wir die ersten Kämmen überqueren. Die Welt unter uns wird kleiner und kleiner. Auf dem gefrorenen See in Arosa sind die ersten Ballone startbereit. Ruedi öffnet das große Fenster, kalte Luft erfasst mich und lässt die Glieder kurz erstarren. Brrrrr! Und doch wird mir beim Anblick der majestätischen Alpenkette und den aufsteigenden bunten Himmelsblümchen warm, sehr warm.



Der neue Arosa Ballon erhebt sich über seine Heimat



Taufzeremonie für den neuen Arosa Ballon

150 Täler genannt wird, das Schanfigg als eines der Täler genauer kennen. Ich lasse unterdessen meine Seele von den spektakulären Ereignissen des Alpenflugs baumeln.

Der Schweizer Fernsehmeteorologe Peter Pöschl sagt am nächsten Morgen beim Briefing auch für die kommenden

Tage Kaiserwetter an. Die meisten Ballone kreisen im Kessel des malerischen Arosa. Ich begeben mich mit der Seilbahn aufs Weisshorn (2653), um von dort aus Motive einzufangen. Einen Tag später erlebe ich eine wunderschöne Kesselfahrt mit Pilot Christian Horni (Basel), der in einer Box über Arosa fährt. Mit Pilot Michael

Wimmer (Anzenkirchen-BRD) im Korb erlebe ich eine Fahrt hoch über den beschneiten Gipfeln, wo wir in Klosters in der Nähe von Davos sicher landen. Zum Abschluss bei strahlendem Wetter auf dem See wird der neue Arosa-Ballon am Ende der 20. Alpinen Ballonwoche Arosa feierlich getauft. Der Sekt wird mit einem Schlitten an den Korb gebracht. Ein Alpenhornbläser sorgt für die viel gelobte Schweizer Stimmung. Pfarrer Thomas Müller besteigt den Korb und erfleht sich den Segen für die Fahrten und Landungen des neuen Ballons. Er ergießt ein Glas Sekt über den Rand des Korbes. Der Täufling steht indessen mit seiner wunderschönen Aufmachung wie eine Kerze in der grellen Sonne und lässt den herrlichen Trunk willig über sich ergehen. Die eingeladenen Gäste und herbeigeeilten Zuschauer sind Zeuge der Taufe des HB-BQW, der Marlies Nägeli übergeben und künftig von ihr gefahren wird. Nach dem Aussprechen des Segens von Pfarrer Thomas Müller gibt die kleine Lena (3) an der Hand von ihrer Oma Marlies und ihrem Opa Andreas Wittwer einen Jubelschrei von sich. Der neue Ballon ist definitiv getauft. Viele kleine blaue Heliumballone bestürmen mit großem Applaus den azurblauen Himmel und beschließen den historischen Festakt. Am Abend findet im Restaurant der Mittelstation des Weisshorns (2013 m) die traditionelle Generalversammlung des Ballonclubs Arosa und anschließend das jährliche Abschiedsessen statt. Die Stimmung ist urgemütlich, denn himmlischer kann eine Ballonwoche gar nicht sein. Für mich ist Arosa der absolute Höhepunkt des Jahres und zugleich das Sahnestück der Seele. Wohl dem der solch eine bezaubernde Ballonwoche erleben darf!

Text und Bilder: Ben Bläss



Vorstand des Ballonclub Arosa



Sauerstoff im Ballonkorb

Viele Ballonfahrer nutzen den Winter wieder für Alpenfahrten. Unverzichtbares Ausrüstungselement ist dabei eine Sauerstoffanlage. Ganz besonders zu beachten ist dabei die richtige Handhabung und Dosierung dieser Anlage. Eine Umfrage hat ergeben, dass das Wissen darum unter vielen Piloten nicht sehr gross ist. Darum hier nochmals eine Zusammenfassung des Referates von Sonja Hoffmann vom letzten Sicherheitsseminar



Diese Tatsache ist doch sehr beeindruckend. Die Messungen und Versuche hierzu können im Handout des Sicherheitsseminars 2010 nachgelesen werden. Ein Druckreduzierventil mit 3 separaten Abgängen bietet hier die perfekte Alternative. Ausserdem empfiehlt es sich, den Piloten immer mit einer separaten Flasche zu versorgen. Ideal sind hierfür 2 lt Flaschen (klein und handlich) mit einem pneumatischen Sparventil.

Ein wichtiger Punkt sei noch erwähnt. Sauerstoff kann nicht auf „Vorrat“ eingeatmet werden. Es bringt also nichts, ein wenig O₂ zu atmen und dann die Maske oder Brille dem Mitpassagier weiterzureichen.

Die Sauerstoffsättigung im Blut fällt sofort ab. Leider werden die Symptome des Sauerstoffmangels subjektiv sehr spät oder gar nicht wahrgenommen, die Leistungs- und Entscheidungsfähigkeit leidet allerdings beträchtlich.

Eine Faustregel zur Dosierung von O₂: 2lt/Min auf 3000mM, 0.5 lt/Min für jede weiteren 1000 Meter.

Für Fragen zu diesem Thema stehe ich gerne zur Verfügung.

Sonja Hoffmann

Flaschenregler mit drei Abgängen von 0 bis 15L/min

Der Vorteil ist, dass drei Personen gleichzeitig von einem Regler aus bedient werden können

Nachteil: Bei mehr als drei Personen muss man eine zusätzliche Flasche und einen zusätzlichen Regler haben

Kaum ein Thema rund um die Ballonfahrt wirft mehr unbeantwortete Fragen auf wie das Thema Sauerstoff, nachfolgend O₂ genannt. Bei diversen Umfragen im Ballonkollegenkreis zur Dosierung, und Art der Verabreichung von O₂ ergaben sich die unterschiedlichsten Antworten. Die Ringleitung, ob fix eingebaut oder nur nach Bedarf fixiert, macht auf den ersten Blick einen seriösen Eindruck und wird am meisten verwendet. Bei der Dosierung stellte sich die Frage, wieviele Liter O₂ müssen fließen, damit jeder genügend Sauerstoff erhält. Dank den Messungen des Medizintechnikers A. d'Angelo (er hielt sein Referat am letzten Sicherheitsseminar) konnte nachgewiesen werden, dass Ringleitungen, sofern sie

nicht unter Druck gesetzt sind, nur bedingt funktionieren. Will heissen, der Passagier, der am Ende des Systems hängt, bekommt praktisch keinen Sauerstoff mehr.





Ballonmeeting am Polarkreis



Zum ersten Mal fand dieses Ballontreffen vom 8. – 18. Februar nicht in Levi (Finnland) sondern in Schweden statt. Gällivare ist eine lebhafteste Stadt mit diversen unterirdischen und offenen Minen. 15 Teams aus 8 Nationen nahmen teil, aus der Schweiz waren das Team Eugen + Nadia Nussbaumer und das Team Sonja + Stefan Trindler, sogar ein Team aus Japan hatte den Weg in die Arktik gefunden. In den neun Tagen konnten wir bei meist strahlendem Sonnenschein überdurchschnittlich viele Ballonfahrten machen, nämlich traumhafte sieben Fahrten. Eines muss aber betont werden: Bei diesen arktischen Temperaturen bis -30 Grad am Boden vor dem Start (Gällivare lag unter der Inversion) war das Material steif gefroren und pulvrigen Schnee schwierig zu handhaben, auch mussten wir uns wirklich warm kleiden (Overalls und Schuhe wurden zur Verfügung gestellt). Die wunderbaren Fahrten über diese phantastische Schneelandschaft entschädigte uns reichlich für den grossen Vorbereitungsaufwand. Da nicht immer Strassen für Landungen erreicht werden konnten, war ein effizientes Bergungsteam mit Snowmobilen unterwegs, welches die

Teams bei der Ballonbergung von gefrorenen Seen, Snowmobile-Trails und im Notfall aus dem Tiefschnee unterstützte. Der Flughafen Gällivare mit seinen lediglich zwei Kursmaschinen pro Tag war ebenfalls ein geeigneter Landeplatz und die Verantwortlichen dort waren unbürokratisch und sehr freundlich, auch die Bevölkerung Gällivares hatte ihre helle Freude an den Ballonen und konnte Passagierfahrten buchen. An zwei Tagen mit Schneefall konnten wir spannende Aktivitäten aussuchen wie Minenbesuch, Eishotel in Kiruna, Snowmobilefahren, Huskyfahren, etc. Organisator war Easy Event mit Hendrik Ten Cate der alles gut organisierte. Untergebracht waren die meisten Teams in 4er-Bungalows des Hotels Dundret auf einem Hügel mit Aussicht auf die Stadt, dort befand sich auch ein separater Raum für Briefing und Essen. Da wir begeistert sind, planen wir nächstes Jahr erneut teilzunehmen; falls ein Schweizerteam nähere Informationen erhalten möchte, stehen wir gerne zur Verfügung.

Sonja Trindler





Meyer-Mayor Trophy im Toggenburg

Am Samstag, 4. Juni 2011, findet in Neu St. Johann im Toggenburg (Schweiz) zum zweiten Mal die Meyer-Mayor Trophy statt. Zu diesem Fly-In sind alle interessierten Piloten mit ihren Heissluftballons eingeladen. Organisiert wird die MM Trophy von der einheimischen Weberei Meyer-Mayor AG, welche als renommierte Herstellerin von synthetischen Ballonstoffen eng mit dem Ballonsport verbunden ist.

Heissluftballone über dem Himmel von Neu St. Johann

«Wir wollen den Ballonfahrern mit der MM Trophy Gelegenheit geben, ihr fahrerisches Können unter Beweis zu stellen und anschliessend mit anderen Ballonteamts einige gemütliche Stunden im Toggenburg zu verbringen», sagt Firmeninhaber André Meyer.

Bei der Meyer-Mayor Trophy geht es

für die Piloten darum, ihren Heissluftballon möglichst nahe an das auf dem Boden ausgelegte Zielkreuz (Durchmesser 75 Meter) zu manövrieren und einen Marker zielgenau abzuwerfen. In den Wettkampfbedingungen ist zudem festgelegt, dass die Heissluftballone am Morgen mindestens 15 Kilometer entfernt von Zielkreuz starten müssen. Sieger der Meyer-Mayor Trophy wird jener Pilot, dessen Marker am nächsten

beim Zielkreuz zu liegen kommt. Ihm winkt als Wanderpreis die MM Trophy, die vom St.Galler Künstler Josef Tannheimer, Silber- und Goldschmied, geschaffen worden ist.

Wenn das Wetter am Samstag, 4. Juni 2011, keine Ballonfahrten zulässt, findet die Meyer-Mayor Trophy am Sonntag, 5. Juni 2011, statt; allenfalls auch erst am Samstag, 11. Juni 2011. (pd)

Ballonabstürze über der Adria 1906 und 2010

Eine düstere Rückblende

Der Absturz des USA 2 -Crew, Richard Abruzzo/Carol Rymer Davis, im Korb des Heliumballons N801NM, der am 25. September kurz vor Mitternacht (23:29) in Bristol (UK) zur 54. Coupe Aéronautique Gordon Bennett abgehoben hatte, wurde am 29. September als vermisst gemeldet, die Verbindung zur Brindisi Air Traffic Control unterbrochen. Wochen später fanden Fischer im Golfo di Manfredonia (Süditalien) Besatzung und Ballon in ihren Netzen.

Der Absturz des italienischen Gasballons „Regina Elena“ („Reine Hélène“ im

Bericht des Pariser Sonntagsjournal „Le Petit Journal“ vom 15. Juni 1906 unter dem Titel „UN DRAME DANS LES AIRS“, Trois aéronautes précipités dans la mer“, war illustriert mit einer Zeichnung: die drei Insassen, Pilot P. Nazarrri und die Begleiter Louis Minoletti und Celestino Usuelli nach dem Aufprall gegen die Klippen am Monte Cardito aus dem umgekippten Korb des wieder Auftrieb gewinnenden Ballons vor Ancona ins Meer stürzend. Usuelli überlebte. Und versuchte erneut eine Alpenüberquerung ab Mailand.

Gelungen! Am 11. November 1906, im Korb der „Città di Milano“ (1360 cbm) zusammen mit Cerlo Crespi, in

vier Stunden über den Montblanc nach Aix-les-Bains (F). Celestino Usuelli absolvierte drei Gordon-Bennett-Rennen (1908-1910) als Führer. Er wagte Erstbesteigungen in Venezuealas Anden . Als er 1926 an Bord eines von ihm entwickelten Luftschiffs mit seiner Crew bei einer Landung tödlich verunglückte, trauerte Italien um einen Pionier und grossen Geist: Abenteurer, Geschäftsmann, Erfinder, Wissenschaftler und Dichter. Er war erst 49.

Erwin A. Sautter-Hewitt

MEYER-MAYOR TROPHY



Einladung zum «Fly In» nach Neu St. Johann

Eingeladen sind Piloten aus aller Welt. Als Wanderpreis winkt dabei die neue MEYER-MAYOR-TROPHY aus Ebenholz und Sterling-Silber.

Teilnahme-Bedingungen und detaillierte Informationen erhalten Sie unter www.mmtrophy.ch

04-Juni-2011

Ersatzdaten: 05-Juni und 11-Juni-2011



TECHNICS
MEYER-MAYOR AG
CH 9652 NEU ST. JOHANN
www.meyer-mayor.ch

Formation de pilote de ballon

L'école du 'Groupe des Aérostiéristes de Fribourg – GAF' annonce la session 2011 du cours de formation théorique et pratique de pilote de ballon en langue française.

Cours théorique (aérodrome d'Ecuvillens) :

Les 8 branches théoriques sont enseignées par 4 instructeurs en 21 modules de 2h30, suivi d'une journée de préparation à l'examen.

Cette formation est sanctionnée par un examen de l'OFAC qui sera programmé immédiatement après cette formation.

Le prix du cours théorique est de CHF 1'200.- (incl support de cours, excl AIP et cartes OACI).

Les dates du cours sont fixées au : 26/27 mars, 02/03, 09/10 et 16 avril, 01 et 07 mai 2011.

Cours de radiotéléphonie (aérodrome d'Ecuvillens) :

La théorie et la pratique sont enseignées par 2 instructeurs en 8 modules de 2h30, suivi d'une session de préparation à l'examen.

Cette formation est sanctionnée par un examen de SkyGuide qui sera programmé immédiatement après cette formation.

Le prix du cours de radiotéléphonie est de CHF 600.- (excl support de cours).

Les dates seront fixées entre le 15 mai et le 30 juin 2011.

Formation pratique :

La formation pratique est enseignée par 4 instructeurs sur des ballons de 2'200 à 3'000m3. Elle consiste en 16 vols d'une durée moyenne d'une heure selon un plan de progression, puis d'un vol seul à bord.

Cette formation est sanctionnée par un examen de l'OFAC qui est fixé directement avec l'expert.

Les vols sont réalisés toute l'année en fonction des disponibilités des instructeurs et des élèves.

Information et inscription auprès du chef d'école :

*Nicolas Tièche Route du Gibloux 22 CH-1643 Gumefens +41 26 915 06 82 +41 79 414 67 04
nicolas.tieche@bluewin.ch*

Adieu Hans Jörg.....

Hans Jörg Fröhlin ist am ersten Tag des neuen Jahres zu seiner letzten, definitiv längsten Fahrt gestartet. Mit diesen Worten beschreibt seine Frau Lilo in poetischer und liebevoller Art die unwiderrufliche Tatsache seines Ablebens nach langer Krankheit.



Hans Jörg Fröhlin war ein begeisterter Gas- und Heissluftpilot, der seinen umfassenden Erfahrungsschatz in die Förderung des Ballonsports einbrachte und sein Wissen in vielen Sparten der Ballöner Tätigkeit praxisnah einsetzte: sei es als umsichtiger Pilot, als faszinierter Alpenfahrer, als begeisterter Gordon-Bennett Teilnehmer, als vielfältiger Ballonprüfer für Gas- und Heissluftballone, als aktives Vorstandsmitglied in der Ballonkommission, als analytischer Flugunfall Untersuchungsexperte, als internationaler Observer zusammen mit Lilo, als überzeugender und zentraler Sicherheitsseminar Mitgestalter, als begabter Ballonfahrlehrer. Neben all diesen technischen Fähigkeiten genoss er

seine Ballonfahrten mit ausgeprägter Sensibilität und dem Bewusstsein für die Einmaligkeit und Fragilität der Natur.

Als Chemiker war er von den technischen (Entwicklungs-)Möglichkeiten des Ballons fasziniert, ebenso vermochte er jedoch aufgrund seines Wesens die abenteuerlichen und die unerwartet auftretenden vielseitigen Naturphänomene im Ballonkorb zu geniessen: unwiederholbare Momente zwischen Himmel und Erde.

In seiner bescheidenen und zurückhaltenden Art machte er uns Eindruck. Sein Bedürfnis nach Ausgeglichenheit und alltäglichem Frieden zeigte sich

in seiner Tätigkeit als Friedensrichter und der Liebe zu seinen Kindern und Grosskindern. Das von den Grosskindern entzündete Kerzenlicht in der Kirche ist Ausdruck dieser Verbundenheit.

Während 26 Jahren war Hans Jörg Mitglied der Groupe des Aérosters von Fribourg, dem Kanton seines langjährigen Wohnsitzes. Er führte als Experte im Auftrag von BAZL/SBAV die Prüfung praktisch sämtlicher Heissluftballone in der französischsprachigen Romandie durch. Viele ältere der derzeitigen Piloten haben unter ihm die Schulung zum Piloten erhalten. Ebenso ist es ihm zu verdanken, dass die Romandie im März 1984 die Erlaubnis zur Eröffnung der ersten Fahrschule für Heissluftpiloten erhielt, welche eine erfahrene Schulungspersönlichkeit als Verantwortlichen erforderte.

Fraglos verliert der Schweizer Ballonsport mit Hans Jörg Fröhlin einen seiner engagiertesten Förderer, Unterstützer und Enthusiasten. Wir wünschen Hans Jörg gute Winde und begleiten ihn in Gedanken auf seiner Fahrt an einen schönen Ort.

Im Erlebnisbericht zu seiner ersten Gordon Bennett Gasballonwettfahrt (1988, Bregenz-Jugoslawien) schreibt Hans Jörg abschliessend:

«Immer wieder entfliehen meine Gedanken nach oben in die unendliche Weite, in die berausende Schwerelosigkeit und unfassbare Freiheit und deutlich höre ich die Fee mir sagen: «Gäll, kommst bald wieder!»»

Christian Stoll, Margrit Schmid, Pierre Gallay

Bundesrat konkretisiert Reform der MeteoSchweiz

Bern, 10.12.2010 - Der Bundesrat hat die Vorschläge des Eidgenössischen Departements des Innern EDI zur Reform des Bundesamtes für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz zur Kenntnis genommen. Die Reform teilt dem nationalen Wetterdienst die künftigen Aufgaben zu. Mit der Auslagerung in die dezentrale Bundesverwaltung wird zudem der unternehmerische Handlungsspielraum erweitert. Weiter wird der kostenlose Zugang zu den meteorologischen Daten vorgesehen. Das EDI wird deshalb beauftragt, bis Ende April 2011, dem Bundesrat einen Vernehmlassungsentwurf des neuen Meteorologiegesetzes zu unterbreiten.

Der Bundesrat hat die Eckpunkte der Reform von MeteoSchweiz konkretisiert. Das zukünftige Aufgabenspektrum des nationalen Wetterdienstes wurde dabei klar definiert. Die im Gesetz festzulegende Grundversorgung soll folgende Aufgaben umfassen:

- Erfassen, Bereitstellen und Verarbeiten von Wetter- und Klimadaten, Entwicklung und Betrieb von Vorhersage-Modellen;
- Meteorologische Warnungen und Beratung des Bevölkerungsschutzes sowie der Naturgefahrenfachstellen von Bund, Kantonen und Gemeinden;
- Angewandte Forschung und Entwicklung;
- Basisangebot von klimatologischen und meteorologischen Leistungen;
- Vertretung der schweizerischen Eidgenossenschaft und fachliche Mitarbeit in internationalen Organisationen für Meteorologie;
- Flugwetter-Dienstleistungen;
- Leistungen, welche von anderen Verwaltungseinheiten oder Institutionen der öffentlichen Hand aufgrund ihrer gesetzlichen Aufträge bei MeteoSchweiz bezogen werden. Darüber hinaus erbringt MeteoSchweiz

gewerbliche Leistungen, die in einem engen Zusammenhang mit den genannten Aufgaben stehen und privatrechtlich zu Marktpreisen verrechnet werden sollen. Die Ausweitung der gewerblichen Leistungen soll dazu beitragen, den Eigenfinanzierungsgrad der MeteoSchweiz zu erhöhen.

Das breite Aufgabenspektrum bei zunehmendem Kostendruck erfordert von MeteoSchweiz vermehrt unternehmerisches Handeln. Einer erweiterten wirtschaftlichen Entfaltung sind heute durch Bundesvorgaben häufig Grenzen gesetzt. Damit der nationale Wetterdienst in Zukunft flexibel und zeitgerecht auf die laufend ändernden Kundenbedürfnisse reagieren kann, müssen die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Reform sieht eine Auslagerung des Amtes in die dezentrale Bundesverwaltung vor und ebnet somit den Weg für den zusätzlichen geforderten unternehmerischen Handlungsspielraum.

Mit diesem Entscheid hat der Bundesrat auch den Grundstein für den kostenlosen Zugang zu Wetter- und Klimadaten gelegt. Alle Daten aus der Grundversorgung werden nach dem Abschluss der Reform, d. h. ab dem Auslagerungszeitpunkt der MeteoSchweiz - voraussichtlich am 1.1.2014 - frei zugänglich sein.

Zudem werden graphisch aufbereitete Daten, wie Radar- und Kame-rabilder sowie Modellvorhersagen auf dem Internet kostenlos zur Verfügung stehen.

Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass die Datenliberalisierung den volkswirtschaftlichen Nutzen eines Wetterdienstes deutlich erhöht - denn wetterabhängige Branchen wie Transport, Bauwesen, Tourismus und Energie greifen verstärkt auf Wetter- und Klimadaten zu, wenn diese kostenlos sind. Zudem erhöht der Abbau administrativer Schranken die Kundenfreundlichkeit.

Adresse für Rückfragen:

Jean-Marc Crevoisier, Kommunikationschef EDI, Tel. 031 322 80 16
Bärbel Zierl, Informationsbeauftragte MeteoSchweiz, Tel. 044 256 93 51

Herausgeber:

Eidgenössisches Departement des Innern

Internet: <http://www.edi.admin.ch>

Ballonfahrer als Partner / Nachfolger gesucht.

Einem jungen aktiven Piloten bietet sich hier die Gelegenheit in ca. 3-5 Jahren das Geschäft (gute Existenz) zu übernehmen.

Bewerbungen bitte an: ballonpartner@gmx.ch



Special Night Trip 2010 - Schlafen können wir später

Die Idee, eine ganze Nacht lang im Heissluftballon zu fahren, hatte ich schon länger. Als ich dann den Aconcagua Ballon anlässlich der Saxonía Balloon Fiesta in Leipzig sah, nahm die Idee Formen an, und mit der Zusage von Ultramagic, dass sie mir den Ballon für dieses Projekt zur Verfügung stellen werden, ging die Planung los Ein Erlebnisbericht von Stefan Wälchli...



Die Idee, eine ganze Nacht lang im Heissluftballon zu fahren, hatte ich schon länger. Als ich dann den Aconcagua Ballon anlässlich der Saxonía Balloon Fiesta in Leipzig sah, nahm die Idee Formen an, und mit der Zusage von Ultramagic, dass sie mir den Ballon für dieses Projekt zur Verfügung stellen werden, ging die Planung los...

Offiziell gestartet wurde das Projekt „Special Night Trip 2010“ am 7. September 2010 mit der Aufschaltung der Homepage. Mit einem Apéro am 10. September wurde der Ballon EC-LDV Aconcagua erstmals in der Schweiz präsentiert. Dank der speziell isolierten Hülle soll es möglich sein, eine ganze Nacht lang im Heissluftballon in der Luft zu bleiben. Das heisst, wir starten bei Sonnenuntergang und landen erst,

wenn die Sonne wieder aufgegangen ist am kommenden Tag. Sobald das Wetter es zulässt, wollen wir zu Zweit oder zu Dritt starten. Geplant ist eine Fahrt von ca. 12 Stunden. Damit wir den Gasverbrauch auf dieser langen Fahrt in etwa berechnen können, werden wir vorgängig das Projekt „der grosse Vergleich“ durchführen.

Phase 1: Der grosse Vergleich

Es geht Schlag auf Schlag – Bereits am Morgen nach dem Apéro können wir sehr früh starten. Heidi Schmid, Meteorologin und selber auch aktive Ballonpilotin, hat uns ideale Bedingungen für diese Fahrt prognostiziert. Und so ist es: Die beiden Ballone HB-QOK Schäfer Shop, pilotiert von Markus Zemp und Benj Senn und der EC-LDV, pilotiert

von mir und meinem Vater Heinz, haben zeitgleich um 05.20 Uhr in Wikon (LU) ab. Mit ungefähr gleichem Abfluggewicht soll sich zeigen, wie gross der Gasverbrauch der beiden 5100 m³ grossen Ballone ist. Nach einer herrlichen Fahrt landen wir nach 2 Std. 45 Minuten in Fraubrunnen (BE). Von dieser Fahrt hat es einen Bericht gegeben, der im Zofinger Tagblatt erschienen ist. Der Link dazu: http://www.ballonpilot.ch/nachtfahrt/index.php?option=com_k2&view=item&task=download&id=7&Itemid=10

Gasverbrauch bei identischer Fahrweise und -dauer:
HB-QOK: 201 Liter

EC-LDV: 108 Liter

(30 kg Flasche Nr. 1 war in der Nacht nach 1 Std. 20 Min. leer).

Aus diesen Resultaten berechneten dann vor allem Benj Senn und Markus Zemp den Gasverbrauch für „die schlaflose Nacht“. Das oberste Ziel ist, von Sonnenuntergang bis zum Sonnenaufgang fahren zu können. Aufgrund der Berechnungen war dann bald klar, dass wir „nur“ zu Zweit fahren werden. Wir hätten Markus sehr gerne im Korb mit dabei gehabt, aber aufgrund des hohen Gewichts am Anfang der Fahrt war das Risiko zu gross, dass der Gasverbrauch zu hoch sein würde und wir es nicht bis zum kommenden Morgen schaffen würden.

Nun fehlte nur noch das passende Wetter, um auf die Reise zu gehen. Bis Ende September sollte das Projekt eigentlich abgeschlossen sein, da wir den Ballon und auch anderes Material ja nur leihweise zur Verfügung hatten. Zudem sind bei Familie Wälchli Anfangs Oktober zwei Wochen Ferien in der Süd-türkei geplant.



Nachdem Anfangs alles sehr gut geklappt hat, lässt nun ein passendes Wetterfenster auf sich warten. Eine Chance haben wir in der Vollmondnacht vom 23. September (vielleicht) vergeben. Diese Nacht war fast perfekt, jedoch hat es für uns aus organisatorischen Gründen nicht gepasst. Dann kamen die Ferien und bis Mitte November haben wir einfach keine ideale Wettersituation gehabt, die unser Projekt hätte gelingen lassen. Das Ganze drohte zu scheitern, denn die Nächte werden länger, der Ballon muss Ende November wieder zurück nach Spanien und die Motivation wurde nun auch immer kleiner...

Dann prognostizierte uns Heidi Schmid eine ideale Wetterlage für die Nacht vom 19. Auf den 20. November 2010. Nachdem die Hoffnung schon fast nicht mehr da war (der Rücktransport der Ballonhülle war bereits für die kommende Woche fixiert), konnte ich gar nicht richtig daran glauben, dass es nun doch noch losgehen sollte!

Phase 2: Die schlaflose Nacht

Während des ganzen Freitagvormittags waren noch zahlreiche Vorbereitungen zu treffen. Danach hatte ich selber Zeit, mich noch ein bisschen auf die Fahrt vorzubereiten.

Kurz nach Mittag trifft sich das ganze Team in Riken. Markus und Benj studieren die letzten Wetterkarten, nachdem sie am Vormittag schon zünftig gerechnet haben: Schliesslich verlängert sich unsere Fahrt aufgrund der Tages-/Nachtgrenzen nun um ca. 3 Stunden im Vergleich zum September. Gemeinsam legen wir den Startplatz fest. Um 15 Uhr fahren wir mit einem flauen Gefühl in der Magengegend Richtung Westen. Mit dabei sind neben den Piloten Stefu und Heinz wiederum Benj und Markus



sowie Ursi Wullschleger, unsere gute Seele am Boden. Die Wolkendecke reisst eben erst auf, so dass wir kurz vor Bern sogar noch ein paar Sonnenstrahlen erhaschen. Der Mond ist heute fast voll, jedoch steht er hoch am Firmament und ist dementsprechend nicht so hell wie in anderen Monaten.

Unseren Startplatz finden wir bei Kerzers in einer windgeschützten Waldlichtung. Jetzt geht es rassig: Jeder Handgriff sitzt beim Vorbereiten des Ballons. Unsere Ausrüstung um fasst folgendes Material:

Ballon (alles aus dem Hause Ultramagic):

EC-LDV N-180 (5100 m³), Korb C-7, gefüllt mit 4 Stk. M-40 (40 kg) und 6 Stk. M-30 (30 kg) Flaschen, Doppelbrenner Powerplus Maxi Avionik: 2 Funkgeräte, 2 Transponder, 2 GPS Navigationsgeräte, 2 Varios, 3 Akkupack für die Nachtbeleuchtung den Tracker und den Laptop (der dann trotzdem nicht funktioniert hat...)

Dazu kommen noch 3 Mobiltelefone, Fotoapparate, jede Menge Batterien,

Nachtsichtgerät, Kartenmaterial und einiges fürs Gemüt wie Kaffee, M-Budget Milchschoggi (ideale Verzehreratemperatur ist – 4 Grad!), Wasser und Sandwiches. Damit uns schön warm bleibt, haben wir Schlafsäcke und warme Kleider dabei.

Benj heizt nun kräftig ein und die Hülle des Aconcagua Ballons erhebt sich vom Boden, während sich Heinz und ich für die Fahrt bereitmachen. Nach einer kurzen Verabschiedung heben wir um Punkt 17.00 Uhr ab: Unser Abfluggewicht beträgt ca. 1300 kg. Das Gefühl kurz nach dem Start ist sehr speziell: Einerseits eine grosse Erleichterung, andererseits auch ein grosser Respekt vor dem, was uns in der kommenden langen Nacht bevorsteht. Vor uns liegen einige Stunden, die wir mit Sicherheit nie mehr vergessen werden. Wo werden wir wohl in 15 Stunden sein...!?! Mit einer leichten Bise in der Grundschicht fahren wir zuerst Richtung Westen. Vor uns liegen der Bieler-, Neuenburger- und Murtensee, dahinter bereits



die letzten Silberstreifen des Tages. Die Windrichtung wechselt beim Aufsteigen und bereits ab 1000 Meter fahren wir Richtung 55 Grad, was genau den Prognosen entspricht. Wir sind mit 20 km/h etwas schneller als gedacht, aber das kümmert uns im Moment nicht. Heinz fährt den Ballon und sehr schnell merken wir, dass aufgrund der sehr selten notwendigen Brennerstöße der Gasverbrauch sehr niedrig ist. Ich öffne in Genf den Flugplan und wechsle schon bald auf die Frequenz von Bern, um dort ein TMA-Crossing zu beantragen. Der Controller zeigt sich ungläubig: Zweimal muss ich bestätigen, dass wir in einem Heissluftballon unterwegs sind und erst am kommenden Morgen wieder landen wollen. Wir befinden uns direkt in der Anflugschneise von Bern-Belp und müssen nun etwas tiefer fahren. Dabei können wir die hereinkommenden Maschinen, die auf uns zufliegen und über uns hinweg brausen bestaunen. Unter uns liegt ein riesiges Lichtermeer: Die Städte Bern und Biel mit den dazugehörigen Agglomerationen erhellen den Himmel. Zudem ist auf der A1 je eine weisse und eine rote

Linie auszumachen, die sich mehr oder weniger bewegt: stockender Feierabendverkehr am Freitagabend...

Unsere Reise geht weiter und die grossen Orte weisen uns den Weg: links Solothurn, rechts Burgdorf. Wir befinden uns nun über Utzenstorf und dürfen wieder etwas höher aufsteigen. Sehr gerne wären wir über unsere Heimat, die Region Langenthal-Zofingen hinweg gefahren. Das hätten wir auch problemlos geschafft, die passende Richtung hätten wir etwas höher gehabt, jedoch war diese Strömung zu schnell, so dass wir zu früh in Zürich gewesen wären. So fahren wir genau über Oensingen und überqueren die erste Jurakette. Per Telefon sind wir in Kontakt mit Markus, der im warmen Verfolgerauto sitzt. Er versichert uns, dass Richtung und Geschwindigkeit ideal sind, um den Flughafen Kloten nördlich zu umfahren.

Es freut uns sehr, dass wir vom Boden aus per Funk und mit vielen SMS gerüstet werden. Der Tracker, der unsere Daten wie aktuelle Position, Höhe und Geschwindigkeit übermittelt, funktioniert bestens, so dass man unsere

Fahrt gemütlich am PC verfolgen kann. Unsere Helfer fahren nun nach Hause und könn(t)en ein bisschen schlafen. Ursi und meine Frau Gaby werden am Morgen um 04.30 Uhr losfahren, und uns irgendwo in Deutschland abholen. Wir fahren über Eptingen, überqueren die A2 und es geht genau Richtung Frick. Plötzlich ein helles Licht unter uns: Ballonfahrer Rolf Frei und Sohn Florian haben keinen Aufwand gescheut und sind auf einen Hügel hinauf gefahren, wo sie uns mit einem hellen Scheinwerfer in ihrer Heimat, dem Fricktal willkommen heissen. Zürich Info ist nicht aktiv heute, so dass wir mit Radar sprechen müssen. Diese Frequenz ist aber heillos überlastet und so entscheiden wir, tief zu bleiben und etwas mehr nach Norden zu fahren, so dass wir die TMA1 umgehen und dann via TMA 2 oder sogar TMA 9 weiterfahren können. Mittlerweile hat Zürich von den Nord- auf die Südanflüge umgestellt und es ist sehr eindrücklich zu beobachten, wie die Flugzeuge, wie an einer Perlenkette aufgereiht hereinkommen auf die hell erleuchtete Piste 28. Wir sind nun bereits 5 Stunden in der Luft und ums Gas müssen wir uns gar nicht kümmern: Benj hat uns schon nach der ersten leeren M-40 Flasche nach 2 Stunden mitgeteilt, dass wir Gasreserven für ca. 18 Stunden haben! Wir können auch den Start des „11-Uhr-Fliegers“ sehr genau sehen, eines der letzten Flugzeuge, dass jeden Abend um ca. 22.30 Uhr in Zürich startet und ziemlich laut über die Region Zofingen hinweg fliegt. Mittlerweile passieren wir die Landesgrenze in Waldshut und ich bin in Kontakt mit Zürich Arival. Wir erhalten eine Freigabe, auf FL 100 zu steigen und in die TMA einzufahren. Wenn wir Richtung Süden schauen, so haben wir bis an den Alpenrand hin gute Sicht. Nördlich von uns jedoch



wird der Nebel nun zusehends dichter. Markus meldet sich mit einem kurzen Wetterupdate: Wir wollen nun in grössere Höhen aufsteigen und erwarten dort, dass der Wind mehr nach Westen dreht, so dass wir im Idealfall mit einer Drift von 90 Grad oder mehr den nördlichsten Teil des Bodensee überqueren können und Richtung Ravensburg – Allgäu fahren können. Wieder habe ich die Funkfrequenz gewechselt: Wir sind in Kontakt mit Stuttgart und können uns frei bewegen zwischen FL 95 und 110. Der Wind dreht ein bisschen, aber mehr als 82 Grad geht nicht. Wir fahren nun nördlich des Bodensees, immer an der Nebelgrenze entlang. Ostwärts ist die Nebelsituation etwas entspannter, so dass wir uns keine grossen Sorgen machen. Auf dem Funk und auch auf der Welt unter uns ist jetzt Ruhe eingeleitet. Wir stehen in unseren Schlafsäcken und haben trotz minus 7 Grad schön warm. Dazu gibt es Sandwiches, leicht gefrorene M- Budget Milchsokolade und Kaffee. Wir geniessen die friedliche Stimmung und sind überhaupt nicht müde. Der Gasverbrauch ist tiefer, als vorerst angenommen, das ist sehr beruhigend.

Kurz vor Memmingen mache ich den letzten Frequenzwechsel und spreche nun mit München. Gaby meldet sich um 2.30 Uhr per SMS: Sie verfolgt unseren Track und kann nicht mehr schlafen – Die Anspannung ist auch am Boden gross. Nach 4 Uhr erwarten wir ein SMS von Markus, der sich mit einem Wetter-Update melden wird. Solange fahren wir weiter auf einer Höhe von +/- 3000 Meter. Vor uns Memmingen, nebelfrei, nördlich von uns Ulm, im Nebel. Auch Heidi meldet sich mit Wetter-News, jedoch auf einem Handy, bei dem sich der Akku aufgrund der Kälte bereits komplett entleert hat. Mit den anderen Geräten sind wir sehr zufried-



den. Der Transponder hält ca. 14 Stunden durch und mein FSG 60 zeigt nach 13 Stunden Ermüdungserscheinungen. GPS und Vario laufen die ganze Zeit problemlos.

Die Nacht geht nun langsam zu Ende und abgesehen vom Nebel, der uns ein bisschen beschäftigt, sind wir guter Dinge im Korb. Wir denken, dass wir den Sonnenaufgang kurz vor Augsburg erleben werden. Markus meldet sich: Tiefer werden wir etwas langsamer sein, jedoch nördlich abgetrieben. Das haben wir in etwa so erwartet. Wir warten, bis sich der Himmel im Osten erhellt und steigen dann langsam ab bis 6500 Fuss. Hier geniessen wir den lang ersehnten und so befreienden Sonnenaufgang: Wir haben es geschafft!!! Ich melde mich in München ab und wir gehen tiefer. Wie erwartet kommen wir in die Südströmung, die uns schneller als erwartet nach Norden und somit gegen den Nebel schiebt. Der gute Aconcagua ist nun, um einiges leichter, fast nicht runter zu kriegen: Wir heizen nicht,

schneller als gut 3,5 M/ Sek. sinken wir jedoch nicht, auf einer Inversionsschicht kommt der Ballon sogar von alleine wieder in den Ausgleich. Zum Glück haben wir genug Platz nach Norden, so dass es trotzdem reicht, vor dem Nebel runter zu kommen. Etwa 100 Meter über dem Boden nochmals kurze Hektik: Mit dem Abstieg und der Winddrehung nach Nordosten beschleunigt der Ballon nochmals auf 25 – 30 km/h. Aber die Bäume unter uns stehen ganz ruhig da, und somit brems es schön auf den letzten Metern und Heinz landet den EC- LDV um Punkt 08.00 Uhr sanft am Ortseingang von Wollmetshofen in Schwaben. Nun kommt die grosse Entspannung und ein gutes Gefühl umgibt uns: Wir haben es geschafft und liegen uns in den Armen! Jetzt bleibt Zeit für Fotos und die Füsse zu vertreten. Mit der tatkräftigen Unterstützung der Dorfbevölkerung, die nicht glauben kann, dass wir gestern Nachmittag irgendwo bei Bern gestartet sind, wird der Ballon umgelegt. Die



Hülle wird zwar wie ein herkömmlicher Ballon entleert, aber es braucht viel mehr Zeit. Im Zwischenraum der doppelwandigen Hülle wird die Luft eingeschlossen und weicht fast nicht hinaus. Für die Isolation und sparsames Fahren perfekt, jedoch zum Verpacken eine mühsame Sache...

Schon bald treffen nun auch unsere Rückholerinnen ein und nach der freudigen Begrüssung wird das Material im Anhänger verpackt. Nun dürfen wir in der warmen Stube einer Wollmetshofener Familie ein feines Weisswurstfrühstück geniessen. Beim gemütlichen Zusammensein geht es nun bereits gegen Mittag. Die Müdigkeit macht sich bei uns Piloten nun doch bemerkbar, und während Ursi und Gaby uns sicher

nach Hause zurück chauffieren, machen wir uns auf den Rückbänken breit und schlafen ein.

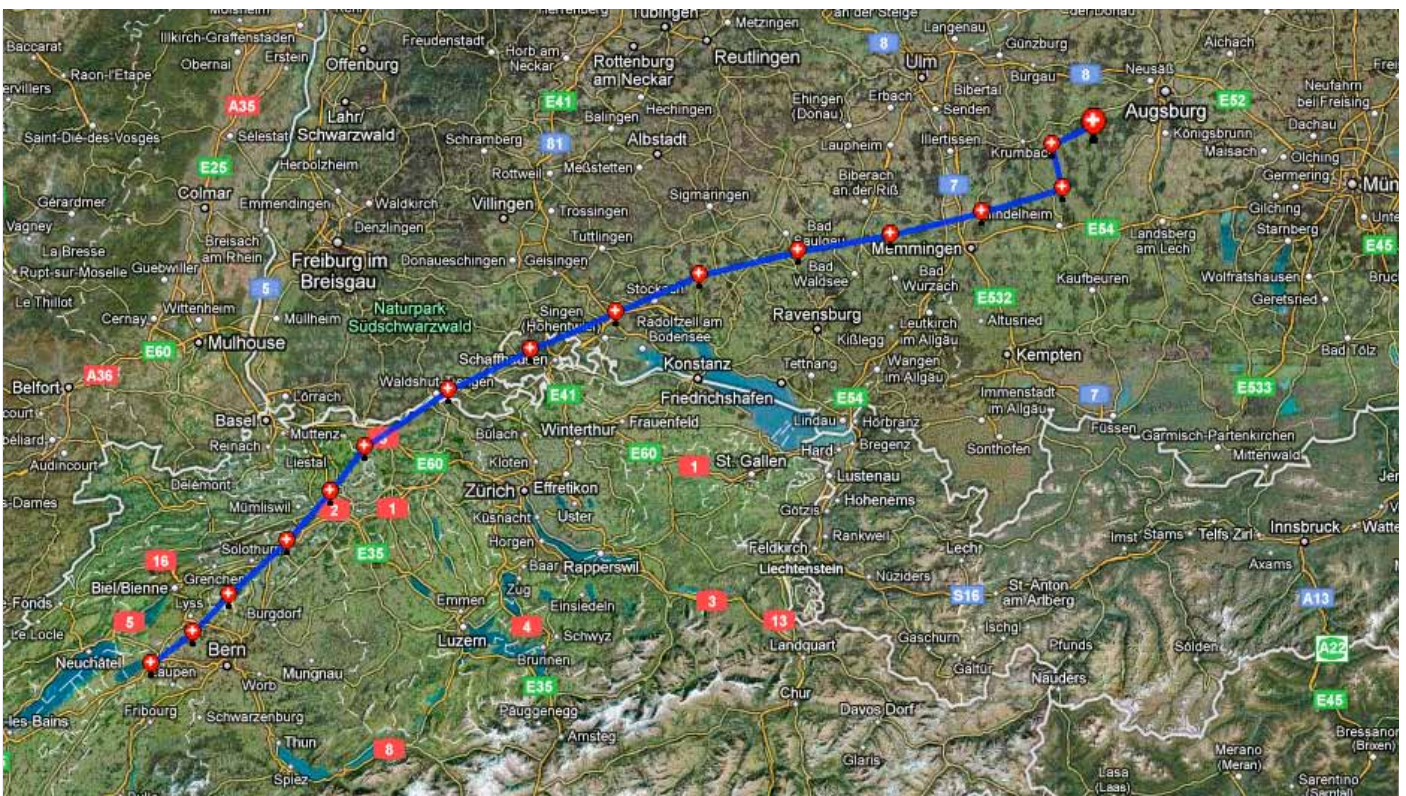
Fazit:

Persönlich: Das ganze Projekt war ein grossartiges Erlebnis für mich. Die Vorbereitungszeit und Planung mit meinen Ballonfreunden war intensiv und spannend, wie auch die Zeit in der Luft. Speziell schön ist, dass ich diese Fahrt mit meinem Vater Heinz erleben durfte. Toll auch die vielen Rückmeldungen, die wir per SMS, Mail, Telefon, Facebook und im persönlichen Gespräch erhalten haben. Dass die Fahrt so hohe Wellen wirft, hätten wir eigentlich nicht erwartet...

Ballon:

Der Acongacua Ballon mit der speziellen Hülle hat unsere Erwartungen übertroffen! Schlussendlich hätten wir die Fahrt wahrscheinlich sogar zu Dritt machen können! Mit einem Hüllengewicht von 248 kg, verpackt in einem Sack für einen 10'000 m3 grossen Ballon ist er nicht gerade bescheiden in der Handhabung.

An dieser Stelle ganz herzlichen Dank an alle, die mitgeholfen haben, das Projekt zu realisieren.





Fakten der Fahrt:

Ballon:	EC-LDV Aconcagua, Ultramagic N-180 (5100 m³)
Besatzung:	Heinz und Stefan Wälchli
Start:	17.00 Uhr (LT) Kerzers
Landung:	08.00 Uhr (LT) Wollmetshofen D
Fahrzeit:	15 Stunden
Zurückgelegte Strecke:	323 km
Max. Höhe:	3250 Meter
Gasvorrat Start:	340 kg
Gasvorrat Landung:	mehr als 60 kg
Gasverbrauch:	276 kg

Vorläufiges Ende für den Aconcagua in der Adria

Der Aconcagua T-180 Ecomagic Ballon des spanischen Herstellers Ultra Magic musste nach einer Fahrt vom Ballonmeeting in Doblach in der Adria notlanden. Die Piloten wollten nach Kroatien. Ihr GPS zeigte nur eine graue Fläche, was die Aeronauten fälschlicherweise als Land interpretierten. Wie sich nach dem Abstieg unter die Wolkendecke zeigte, befanden sie sich mitten über dem Adriatischen Meer. Leider war keine Windströmung Richtung Küste zu finden. Den Ballonfahrern blieb nur das Umsteigen auf ein Rettungsboot. Den Ballon mussten sie zurücklassen.





19. GENERALVERSAMMLUNG SBAV / FSA

in Worben bei Lyss

26. März 2011

Unter dem Patronat der Ballongruppe Bern laden wir sie herzlich zur Generalversammlung 2011 ein.

Wir treffen uns im **Hotel Worbenbad** (www.worbenbad.com) in Worben bei Lyss (Hauptstrasse 77; 3252 Worben bei Lyss B E; Tel +41 32 384 67 67)

ab 9.00 Uhr Check-In und Begrüssungskaffee

10.00 Uhr Generalversammlung des SBAV mit folgenden Traktanden:

1. - Genehmigung Protokoll der GV 2010
2. - Genehmigung Jahresbericht 2010
3. - Genehmigung Jahresrechnung 2010
4. - Genehmigung der Verbandsziele
5. - Déchargeerteilung an den Vorstand
6. - Genehmigung des Budgets 2011 und Festsetzung des Jahresbeitrages 2012
7. - Wahlen
8. - Mutationen
9. - Anträge und Beschwerden
10. - Diverses

Anträge, Beschwerden und Wahlvorschläge müssen spätestens zwei Monate vor der GV schriftlich beim Vorstand eingereicht werden.

12.15 Uhr Apéro (inkl. Crewmitglieder)

13.00 Uhr Mittagessen

3-Gang Menü inkl. alkoholfreies Getränk und Kaffee; **Kosten Fr. 40.—pro Person.** Crewmitglieder und Passagiere können gerne am gemeinsamen Mittagessen teilnehmen (anmelden!)

15.00 Briefing für die Ballonfiesta

Wir starten in der Region Kappelen (Flugplatz Biel-Kappelen) und geniessen die wunderschöne Aussicht auf das Seeland.

Anmeldungen erbeten bis spätestens 19. März 2011

Benutzen Sie bitte das Anmeldeformular unter www.sbav.ch

Wer keinen Internetzugang hat, sendet den nachstehenden Anmeldetalon ausgefüllt an: Geschäftsstelle SBAV/FSA, Postfach 16, 4124 Schönenbuch. Den Kostenbeitrag für das Mittagessen überweisen Sie bitte bis 19.03.11 auf das PC Konto des SBAV 90-18355-2 (e-banking erwünscht) oder Barzahlung an der Tageskasse.



19ème Assemblée générale SBAV/ FSA

à Worben bei Lyss (Canton de Berne) 26 mars 2011

Sous le patronat du « Club de Mongolfière Berne » nous vous invitons cordialement à notre assemblée générale 2011.

Nous nous retrouvons à l'hôtel **Worbenbad** (www.worbenbad.com) à Worben bei Lyss (BE).
(Hauptstrasse 77; 3252 Worben bei Lyss; Tél. +41 32 384 67 67)

Dès 9.00 h Accueil et café de bienvenue

10.00 h Assemblée générale du SBAV avec à l'ordre du jour:

1. - Approbation du procès-verbal de l'AG 2010
2. - Approbation du rapport annuel 2010
3. - Approbation des comptes annuels 2010
4. - Approbation des buts de la FSA
5. - Décharge au comité
6. - Approbation du budget 2011 et décision du montant des cotisations 2012
7. - Elections
8. - Modifications
9. - Propositions individuelles
10. - Divers

Les motions, plaintes et propositions de candidatures doivent parvenir au comité par écrit, au moins deux mois avant l'AG.

12.15 h Apéritif (invité aussi les membres du crew)

13.00 h Déjeuner

Menu à 3 plats inclus une boisson sans alcool, café; Coûts: Fr. 40.—par Personne
Veuillez également inscrire les membres du crew et les passagers.

15.00 h Briefing Ballonfiesta

Départ dans la région Kappelen (Aerodrome Bienne-Kappelen) avec une coulisse imposante et sa vue imprenable sur le « Seeland – la région des trois lacs »

Inscription jusqu'au 19 mars 2011

Veuillez utiliser le formulaire d'inscription sous www.sbav.ch.

Si vous ne possédez pas d'accès internet, veuillez remplir le formulaire ci-dessous et le faire parvenir à l'adresse suivante.
Geschäftsstelle SBAV/FSA, Postfach 16, 4124 Schönenbuch. Payment en avance coût de déjeuner sur compte postal 90-18355-2 de la FSA/SBAV (E-banking préféré) jusqu'au 19 mars 2011 ou payment sur place.

Der silberne Ballon von Zürich

Zu einer ausserordentlichen Ballonveranstaltung kommt es im Juni 2011 in Zürich. Die Ballongruppe Zürich erhält Gelegenheit, entweder zwischen dem 9. und 11. Juni oder eine Woche später, zwischen dem 15. und 18. Juni 2011 den im letzten Jahr wegen ungünstiger Witterungsbedingungen abgesagten Gasballonstart aus dem Zürcher Letzigrund Stadion nachzuholen. Bis zu elf Gasballone werden auf dem heiligen Fussballrasen aufgerüstet und um Mitternacht zur Wettfahrt um den Silbernen Ballon von Zürich in den Nachthimmel über der Stadt starten. Eine einmalige Gelegenheit für eine ungewöhnliche Fahrt. Wenige Stunden nach den Gasballonen werden auch noch einige HL Ballone in den nächtlichen Himmel von Zürich aufsteigen. Das Stadion ist für Zuschauer geöffnet und der Abend bietet allen Ballonbegeisterten eine einmalige Gelegenheit, bequem von einem Sitzplatz aus das Schauspiel sozusagen von oben zu betrachten. Weil natürlich wiederum das Wetter Regie führt, wird empfohlen, sich auf der Homepage der Ballongruppe Zürich auf www.ballongruppe-zuerich.ch über Datum und Zeit der Durchführung zu informieren.

100 Jahre Ballongruppe Zürich



Der silberne Ballon von Zürich





Sattel / Hochstuckli Foto: Gaby Kindler

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

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@gfreesurf.ch

REPAIRS - SPARES - INSPECTIONS

Bruno Engler
 Bodenerstrasse 12, 8830 Bassersdorf
 Telefon: 044 888 68 40
 Natel: 079 209 57 04
bruno.engler@bluewin.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

Lindstrand Balloons Switzerland



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