



BCKL-Nachrichten

Bekanntmachungen des
Ballon-Club Kinzig eV.
Langenselbold

Ausgabe 2016



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

Offizielles	- Die 43. Jahreshauptversammlung des BCKL -	Bericht Günter Dornheim	2
Sagenhaftes	- Pre World Hot Air Balloon Event 2015 Saga (Japan) -	Bericht Michael Storch	4
Malerisches	- Märchenhafte Winterfahrten 2016 übers Tannheimer Tal -	Bericht Jörgen Traum	9
Hilfreiches	- Vortrag Stefan Frank: „Ballonfahrer u. Rettungsdienste“ -	Bericht Günter Dornheim	14
Nützliches	- Fortbildungsveranstaltung „Aufrüsten und Tanken“ -	Bericht Günter Dornheim	14
Regnerisches	- Womens World Hot Air Balloon Championship 2016 (Lit.) -	Bericht Alena Flekac	15
Erfolgreiches	- Kombinierte Deutsche/Hess. Meisterschaft 2016 Marburg -	Bericht Astrid Carl	22
Ungewohntes	- Fußballtrainer „hoch und weit“ -	Bericht Hans-Peter Loeb	24

Impressum

Herausgeber: Vorstand des Ballon-Club Kinzig Langenselbold eV
 Anschrift: Am Seegraben 8 (PLZ 63505)
 Postfach 1133 (PLZ 63501) Langenselbold
 Redaktion: Günter Dornheim (gd), Steffen Kandel (stk),
 Jörgen Traum (jtr)
 Redaktions-
 anschrift: Günter Dornheim
 Im Stockborn 13, 63505 Langenselbold
 Tel. 06184-7049
 Druck:

Titelbild: Start frei zur Winterreise!
 (Foto von Jörgen Traum)

Achtung!

Vorbereitungen für die
 „Hessekabb“
 Ostern 2017
 sind angelaufen.
 Bitte vormerken!



43. BCKL-Jahreshauptversammlung



Der Vorstand des Ballon-Clubs Kinzig Langenselbold e.V. (BCKL)
 Steffen Kandel, Sebastian Storch, Jannik Hacker, Michael Storch,
 Andreas Heck, Astrid Carl und Dr. Bernd Richter (v.l.n.r.)



Verabschiedung Werner Wesnitzer (l.)

Am **22.04.2016** folgten 33 Mitglieder des Ballon-Clubs Kinzig eV der Einladung des Vorstandes zur 43. Jahreshauptversammlung des Vereins ins Clubhaus am Seegraben 8 in Langenselbold.

Astrid Carl (1. Vorsitzende des BCKL) gab nach Eröffnung und Feststellung der Beschlußfähigkeit der Versammlung chronologisch Bericht über das wesentliche Vereinsgeschehen und die Vorstandsaktivitäten im Geschäftsjahr 2015. Sie sprach über die Klärung offener Versicherungsfragen, über die aus Rechtsgründen notwendige Änderung der Gebührenordnung des Vereins, über die Verwendung des Erlöses aus dem Verkauf alter Funkgeräte zur Finanzierung neuer Geräte, über weitere wirksame Kostensenkungsmaßnahmen, über das als Ersatz für die aufgegebene Wiese an der Ronneburg neu in Betrieb genommene Startgelände bei Mittelgründau und lobte den beachtlichen Arbeitseinsatz zahlreicher Vereinsmitglieder bei der Fichtenrodung nach dem Sturmschaden. Sie begrüßte *René Rocznik* als jüngsten BCKL-Piloten, mußte aber auch den Wechsel der langjährigen Piloten *Reinhold Schneider* und *Heinz Lach* in den Passivenstand bekanntgeben. Sie erinnerte an den Anschluß des BCKL an die ATO von *Klaus Hartmann* und wies auf erste dort stattgefundene theoretische Unterweisungen hin. Mit großem Bedauern wies sie auf die zahlreichen im Berichtsjahr zwar geplanten, jedoch witterungsbedingt nicht oder nur in veränderter Form zu Stande gekommenen Veranstaltungen hin (Hessekabb, Gästewochenenden, Vereinsausfahrt), konnte aber auch auf einige sehr publikumswirksame Balloneinsätze (zB Tag der Vereine Langenselbold und Kalter Markt Ortenberg) und flexible Problemlösungen (zB Shuffleboardturnier statt Winterwanderung und Weihnachtsfeier im Ausweichquartier) Bezug nehmen. Sie sprach allen Vereinsmitgliedern den herzlichen Dank des Vorstandes für ihren engagierten Einsatz 2015 aus.

Andreas Heck (2. Vorsitzender) erstattete ergänzend Bericht über die von Teams des BCKL besuchten Wettbewerbs- und sonstigen Ballonveranstaltungen (zB in Tannheim, Fürth, Horb, Landshut, Gelnhausen, Aschaffenburg und Hanau). Er hob besonders die Teilnahme des BCKL-Frauenteam unter *Astrid Carl* an der Europameisterschaft in den Niederlanden hervor und warb für Interesse an der Teilnahme an Ballonwettkämpfen. Er gab eine

Vorausschau auf geplante Ereignisse und wies besonders auf die Notwendigkeit der baldigen Entscheidung über das Ziel der Vereinsausfahrt 2016 hin.

Bernd Richter (Schatzmeister) präsentierte und erläuterte den Jahresabschluß 2015. Er erklärte die durch den neuen Steuerberater vorgenommenen Veränderungen. Unter Hinweis auf die immer noch gegebenen Verluste betonte er die dringende Notwendigkeit eines stärkeren Einsatzes der dem Verein nach Stilllegung von zwei Ballonen verbliebenen vier Heißluftballone.

Michael Storch (Technischer Leiter) wies auf kleinere im zulässigen Rahmen selbst durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen sowie auf die Überprüfung von drei BCKL-Ballonen bei Firma *Schroeder* in Schweich hin. Er thematisierte die Notwendigkeit der jährlichen Wiederholung der Einweisung aller Tankmannschaften in die Bedienung der Gastankanlage und schilderte den nach letzter Wartung gegebenen Zustand der Hallenheizungsanlage. Danach präsentierte er die interessante Jahresstatistik des Vereins über den Einsatz 2015 von Ballonen, Piloten und Verfolgern.

Werner Wesnitzer (Jugendwart) gab den Mitgliederstand der Jugendgruppe des Vereins bekannt. Er betonte den Schwerpunkt Modellballon, bedauerte das Nichtzustandekommen des geplanten Workshops, konnte aber auf mehrere im Berichtsjahr 2015 mit Modellballonen durchgeführte Präsentationen verweisen. Er verabschiedete sich dann aus seinem Vorstandsamt.

Steffen Kandel (Schriftführer) zeigte anschließend per Diagramm die Mitgliederentwicklung des Vereins auf. Er bedauerte die rückläufige Zahl der Mitglieder des Vereins.

Sebastian Storch (Hallenwart) wies auf verschiedene in und außerhalb der Halle durchgeführte Aufräumaktionen, den Verkauf des Getränkeautomaten und einige aktuelle Neugestaltungsmaßnahmen am Gebäude und in der Außenanlage hin.

Günter Dornheim sprach über die Pressearbeit, über die unter sehr hohem Zeitdruck hergestellten BCKL-Nachrichten 2015 und über die Vorbereitungen für das Jahresheft 2016.

Oskar Merck erstattete sodann Bericht über den augenblicklichen Stand der für Heißluftballonfahrten angemeldeten Gäste des Vereins.

René Rocznik (Kassenprüfer) berichtete

über die von ihm gemeinsam mit *Jörgen Traum* im *Steuerbüro Walther & Fischer*, Erlensee, durchgeführte Kassenprüfung per 31.12.2015. Dem Vorstand wurde ordnungsgemäßes Handeln bescheinigt. Es wurde Entlastung für dessen Handeln 2015 beantragt. Die Versammlung entsprach dem Antrag einstimmig.

Astrid Carl begründete danach den Antrag des Vorstandes auf satzungsgemäßen Vereinsausschluß von zwei Mitgliedern wegen säumiger Beitragszahlungen. Die Versammlung entsprach diesem Antrag mehrheitlich.

René Rocznik erklärte seine Bereitschaft, die Wahl des neuen Vorstandes zu leiten und wurde einstimmig mit dieser Funktion betraut. Die Neuwahl des BCKL-Vorstandes hatte folgendes Ergebnis:

<i>Astrid Carl</i> ,	1. Vorsitzende,
<i>Andreas Heck</i> ,	2. Vorsitzender,
<i>Dr. Bernd Richter</i> ,	Schatzmeister,
<i>Steffen Kandel</i> ,	Schriftführer,
<i>Michael Storch</i> ,	Technischer Leiter,
<i>Sebastian Storch</i> ,	Hallenwart,
<i>Jannik Hacker</i> ,	Jugendwart.

Die Wahlen zum 1. Vorsitz, Schatzmeister, Schriftführer und Jugendwart erfolgten mehrheitlich ohne Gegenstimmen und mit nur jeweils 1 Enthaltung, die übrigen Wahlvorgänge einstimmig. Bei der Wahl des Technischen Leiters waren satzungsgemäß nur die 10 anwesenden Aktiven (Piloten) stimmberechtigt.

Jörgen Traum und *Christine Tausch* erklärten sich bereit, als Kassenprüfer tätig zu werden. Die Versammlung folgte dem entsprechenden Antrag einstimmig.

Danach diskutierte die Versammlung über die Veranstaltung einer „Hessekabb 2017“ und deren Zeitpunkt. Die Durchführung wurde befürwortet. Bezüglich des Termins wurde baldige Kontaktaufnahme mit langjährigen Teilnehmern angeregt. Die Aussprache über das Ziel einer Vereinsausfahrt 2016 (zB zur Hessischen/ Deutschen Meisterschaft oder zum Gordon-Bennett-Start) blieb ergebnislos offen. Alternativ wurde ein externes Event mit allen Vereinsballonen angeregt.

Mit Würdigung der langjährigen Arbeit von *Werner Wesnitzer* im Vorstand des BCKL und Übergabe eines Präses an ihn schloß die Jahreshauptversammlung.

Günter Dornheim (Fotos: J. Traum)

Vom **30.10.** bis **03.11.2015** wurden in **Saga (Japan)** zusammen ausgerichtet: die **Saga International Balloon Fiesta 2015**, der **Honda Hot Air Balloon Grand Prix 2015** und auch das **FAI Pre World Hot Air Balloon Event** (als Vorveranstaltung zur **WM 2016**).

Als mich *Uwe Schneider* Mitte September 2015 anschrieb und mir anbot, als sein Crewmitglied mit nach Japan zu kommen, war mir bewußt, dass sich mir hier die vielleicht einmalige Gelegenheit bot, einmal in dieses Land zu reisen. Nach einigen beruflichen und privaten Terminverschiebungen konnte ich ihm meine Zusage übermitteln. Es begann die Vorfreude - mit dem berühmten „Kribbeln im Bauch“. Gleichzeitig bereitete sich auch Pilot *Pascal Kreins* auf diesen Trip nach Japan vor. *Uwe* versorgte ihn und mich mit einer Liste mit Vokabeln und den gängigsten Redewendungen. Als Lernzeit sollte und mußte unsere Anreisezeit dienen.



Am **Montag** (26.10.15) ging es endlich los. Wir trafen uns zur Mittagszeit am Rhein-Main-Flughafen und starteten zu unserem zwölfstündigen Flug nach Japan. Die erste Etappe ging nach *Nagoya*, wo wir bei Ankunft aufgrund der Zeitverschiebung bereits **Dienstag** (27.10.15) schrieben. Trotz gebuchtem Weiterflug nach *Fukuoka* mussten wir unser Gepäck erst durch den Zoll bringen. Da eines unserer/meiner Gepäckstücke auf sich warten ließ und der Zoll wegen unseres technischen Equipments einige Fragen hatte, verpassten wir leider diesen Anschlußflug und mussten etwa 1,5 Stunden auf den nächsten Flug warten.



Nach zwei Stunden weiterer Flugzeit in *Fukuoka* angekommen, machten wir uns gleich auf den Weg zur nahe gelegenen Mietwagenstation. Dort mußten wir aber leider feststellen, dass unser Mietfahrzeug erst in *Saga* auf uns wartete und wir die Weiterreise dorthin mit dem Fernbus bewältigen mussten. Nach zweistündiger Busfahrt erreichten wir endlich *Saga* und absolvierten mit dem Zug zwei Haltestellen weit, am Veranstaltungsgelände vorbei, die letzte Etappe zu unserer Unterkunft.

Wir fanden eine (am westeuropäischen Standard gemessen) gute Pension mit überaus freundlichen und auch uns Ballönern wohl gesinnten Wirtsleuten vor. Unser Schlafraum, den ich mit *Pascal* teilte, war landestypisch mit einem niedrigen Tisch ausgestattet. Geschlafen werden musste jedoch auf dem mit Reismatten ausgelegten und mit zwei dicken Decken gepolsterten Fußboden. Mein Rücken hat dies glücklicherweise ausgehalten. Aber nach einer so anstrengenden Anreise schläft es sich ohnehin in jeder Position gut.



Auch die erste (typisch japanische) Mahlzeit an diesem Abend war eine Herausforderung. Galt es doch die Kunst des Essens mit Stäbchen zu erlernen bzw. zu perfektionieren.



Am **Mittwoch** (28.10.15) führte unser erster Weg in die Innenstadt von *Saga*. *Jan Timmers*, ein Pilot aus Belgien, der ebenfalls Quartier in unserer Pension bezogen hatte, chauffierte uns. Der Vorteil der Lage unserer Unterkunft bestand in deren Nähe sowohl zum Briefing-Center als auch zum Festivalgelände. Beide waren in rund zehn Minuten zu erreichen.

Nachdem wir unser Mietfahrzeug, einen *Toyota-Bus*, in Empfang genommen hatten, fuhren wir zur Lagerhalle der Spedition, in der die nach Japan transportierten Ballone zur Abholung bereit standen. Mit einigen Tricks waren Korb, Hülle, Ventilator, Propangasflaschen und Heliumbehälter im Fahrzeug verstaut.



Auf dem Weg zum Einchecken schauten wir noch bei einem Heimwerkermarkt und bei *Mc Donald's* hinein.

Nach dem Einchecken und der Rückkehr zur Unterkunft wurde unser Bus „nationengerecht“ mit Landesflagge und mit verschiedenen Aufklebern und Magnetpads versehen. Wenn man die auf dem Autodach aufgeklebte deutsche Flagge nach der Rückgabe des Fahrzeuges nicht entdeckt hat, fährt der Mietwagen vielleicht noch heute mit ihr durch *Saga*.

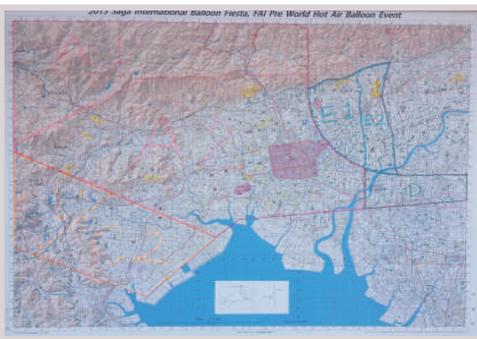
In Japan herrscht rechtsgesteuerter Linksverkehr. Schon das macht den Aufenthalt in diesem Land interessant und aufregend. Für uns kam hinzu, daß unsere Teilnahme am dortigen Straßenverkehr nicht nur den gültigen Führerschein sondern auch dessen japanische Übersetzung erforderte.

Am **Donnerstag** (29.11.15) unternahm *Uwe* morgens eine Trainingsfahrt. Es galt sich auf die regionalen Verhältnisse einzustellen.



Bedingt durch die geographische Lage von *Saga*, zwischen einem Gebirgszug im Norden und einer Bucht des *Ostchinesischen Meeres*, der *Ariake-See*, im Süden, herrschen vom Gebirge kommende nördliche Winde vor, die in bis zu drei Strömungen die Stadt und das Wettkampfgebiet erreichen, in unterschiedlichen Höhen enorme Geschwindigkeitsunterschiede aufweisen, ständig wechseln und ihre Richtung schnell um mehrere Grad ändern.

Nachmittags fand das *Generalbriefing* des Ballonwettbewerbs statt.



Abends gab es in der Innenstadt von *Saga* anlässlich der *Balloon-Fiesta* eine Parade. Diese bestand aus folkloristischen Fußgruppen, Musikkapellen und auf Pritschenwagen stehenden Ballonkörben, welche die Straßen erleuchteten und den vielen begeisterten



Am **Freitag** (30.10.15) begann für die 73 Wettbewerbsteilnehmer um 05:45 Uhr das Briefing für die erste Fahrt. Die Aufgaben 1 und 2 dieser Fahrt bestanden aus einem *Pilot Declared Goal (PDG)* und einem *Fly-In (FIN)* zum *Startbezugspunkt (CLP)* auf dem Festivalgelände. Dies war ein Areal von ca. 2 bis 2,5 km Länge und rd. 200 m Breite, begrenzt von einem z.T. als Zuschauertribüne dienenden Damm, dem *Kasa-River*, einer Auto- und einer Eisenbahnbrücke. Hier gab es auch unzählige Verkaufsstände, zwei große Ausstellungszelte, Parkraum für Teilnehmer, Offizielle und Zuschauer sowie Bereiche für Sonderformen, Fiestaballone und den *Night-Glow*.

Die zweite Fahrt, am Abend dieses Tages, bot als Aufgabe 3 einen sog. *Hesitation Waltz (HWZ)*.



Zuschauern Wärme spendeten. Da Halloween bevorstand, waren viele Zugteilnehmer kostümiert. Zu sehen waren außerdem Motorräder jeglicher Größe und Ausstattung, die ein jedes Bikerherz höher schlagen lassen, und natürlich auch Autos von *Honda*, dem Hauptsponsor dieser Veranstaltung.

Danach galt es am *Gala Opening* in einem Kongress-Centrum in der Innenstadt von *Saga* teilzunehmen. Hier wurde die Veranstaltung in Anwesenheit einer Vielzahl von Persönlichkeiten aus Politik und Stadt feierlich eröffnet. Im Rahmenprogramm konnten wir auch das japanische Double von *Helene Fischer* bestaunen. Das angebotene Büffet wurde innerhalb kürzester Zeit ein Raub hungriger Mäuler.



In der Ferne war im Gebirge ein Bauwerk zu sehen, dessen leuchtend weiße Kuppel auf einen Tempel oder ein Kloster schließen ließ. Dies galt es zu erkunden. Nach einer Fahrt an unzähligen Reisfeldern und landestypischen Häusern vorbei erreichten wir den Fuß des Gebirges und fanden nach schier endlosen Serpentin schließlich das gesuchte weiße Bauwerk. Dort befanden sich, in alle vier Himmelsrichtungen ausgerichtet, überdimensionale goldfarbene Statuen, deren Sinn uns zwar verborgen blieb, von denen aus sich uns jedoch ein überwältigender Blick bot.

Am **Samstag** (31.10.15) mussten bei der dritten Fahrt am Morgen die Aufgaben 4 bis 7 bewältigt werden. Bei einem erneuten *FIN*, einem *Judge Declared Goal (JDG)*, einem weiteren *PDG* und erneut einem *HWZ* galt es reichlich zu punkten.



Nach der Fahrt waren natürlich zunächst die *Observer* zum *Debriefen* zu bringen. Dann mußte Gas getankt werden. Erst danach waren Entspannung bzw Rahmenprogramm angesagt.

Die Abendfahrt fiel dem nicht nachlassenden starken Wind und dem angekündigten Niederschlag zum Opfer. Sie wurde beim Briefing um 14 Uhr gecancelt. Die uns geschenkte Freizeit nutzten wir zu einem Ausflug.



Im Norden konnte man entlang des Gebirgszuges die in einer Senke liegend die Stadt *Saga* mit ihren Randbezirken bewundern. Im Süden war der Küstenstreifen des Meeres zu sehen. In einiger Entfernung war sogar das Festivalgelände mit seiner recht geraden Anordnung von Straßen und Kanälen auszumachen.



Am Abend war in der Stadt eine sogenannte *Sanyamachi-Night-Party* angesetzt. Neben den Auftritten verschiedener Folkloregruppen und diversen Musikdarbietungen diente diese Veranstaltung dem Kontakt der Ballonfahrer untereinander sowie Gesprächen mit der überaus interessierten Bevölkerung von *Saga*.



Die Nacht nach der Party war nur kurz.



Am **Sonntag** (01.11.15) gab es am Morgen beim Briefing für die vierte Fahrt fünf Marker für die Aufgaben 8 bis 12. Es galt nacheinander die Aufgaben *PDG*, *JDG*, *Fly-On (FON)*, *JDG* und *FON* zu absolvieren.



Die Abendfahrt, die vom *CLP* aus unter den Augen von mehreren Tausend Besucher starten sollte, mußte bei einem *Feldbriefing* wegen des Windes leider abgesagt werden.



So konnten wir uns den kulinarischen Genüssen eines typisch japanischen Restaurants mit Tischgrill zuwenden. Pünktlich setzte am Abend der angekündigte Regen ein. Keiner glaubte so recht an einen Start am kommenden Morgen. Doch so rasch wie Winde ihre Richtung ändern, so rasch ändert sich auch das Wetter in Saga.



Auffällig war die Disziplin selbst der kleinsten Besucher. Selbst beim gemeinsamen Picknick auf dem Damm standen traditionsgemäß die Schuhe der Kinder ordentlich aufgereiht außerhalb der Picknickdecke.



Und so lagen am Morgen des **Montag** (02.11.15) zur fünften Fahrt auf den Tischen wieder jeweils vier Marker, die bereit waren ihre Ziele zu treffen. Die Aufgaben 13 bis 16 waren *FIN*, *FON*, *JDG* und wieder *FON*. Auf der Rückfahrt vom Tanken stachen uns auf dem Festivalgelände mehrere Sonderformen ins Auge, die wir aus der Nähe betrachteten. Hierbei waren wir nicht die Einzigen. Es hatte den Anschein, als seien alle Kindergärten und Grundschulen von Saga an diesem Tag zu den Ballonen gereist.



Die Nachmittagsfahrt fiel leider wieder dem Wind zum Opfer, und so konnten wir die Freizeit zum Besuch eines Shopping-Centers in der Innenstadt nutzen, um Mitbringsel zu besorgen.

Am Abend fand dann der erste von zwei *Nightglows* statt, an dem wir aber nicht teilnahmen, weil wir unsere Zusage für den Folgetag gegeben hatten. Durch die ständige Präsenz von Funk und Fernsehen bei der Veranstaltung konnten wir dieses Glühen mit Hüllen im Fernsehprogramm eines japanischen Senders verfolgen.

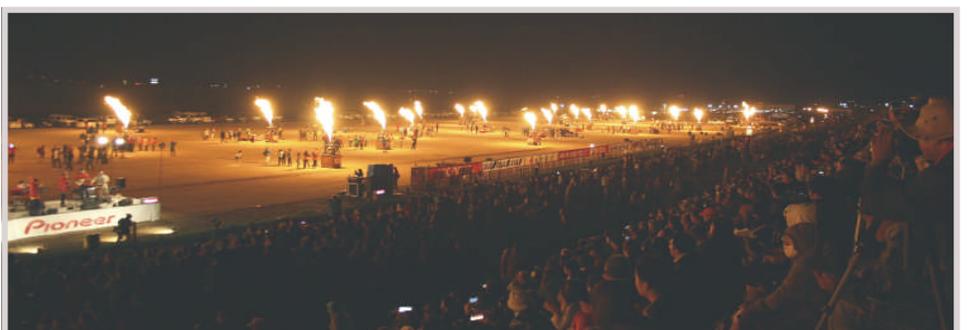


Leider fand das Glühen am Folgetag nur ohne Hüllen, aber dennoch mit Livemusik statt.

Am **Dienstag** (03.11.15) wurden zur sechsten Fahrt die Aufgaben 17 bis 19 als *FIN*, *JDG* und *FON* gestellt. Damit war der Ballonwettkampf beendet.

Ein Auszug aus der Platzierungsliste:

1. Kostinskevicins / Litauen
2. Petrehn / USA
3. Fujita / Japan
13. Uwe Schneider / Germany.





Am Nachmittag gab es vor dem letzten Ballonglühen noch ein Highlight für die Ballonfahrer. Bei einem *Key-Crab* sollte einer von sechs überdimensional großen, verschiedenfarbigen, an hohen Stangen befestigten Schlüsseln bei einer Anfahrt auf den CLP „gecrabt“ werden. Leider konnten nur zwei Schlüssel gegriffen werden. Hierunter befanden sich jedoch der goldene Schlüssel mit dem Hauptgewinn, einem Honda Motorroller, und der blaue Schlüssel mit einem Überraschungspreis. Diesen wird der Gewinner sicherlich so schnell nicht vergessen, gewann er doch mit diesem Schlüssel rund 20 kg Seegemüse zum Einwickeln von Sushi.



Der **Mittwoch** (04.11.15) stand ganz im Zeichen der Vorbereitungen auf die Heimreise. Zunächst wurde der Ballon wieder ins Lagerhaus der Spedition zurück gebracht und hier für seine nächste Reise zu den World Air Games in Dubai versandfertig gemacht. Zurück in der Unterkunft wurde der „feine Zwirn“ übergeworfen. Auf dem Weg vorbei am Briefingcenter wurde ausgecheckt. Danach wurde das bis auf die Dachflagge entschmückte Auto zur Mietstation zurück gebracht. Anschließend ging es zur Siegerehrung und zum Abschlußbankett, wiederum im großen Saal eines Kongresshauses in Saga.

Die Rückreise zur Unterkunft traten wir wieder mit dem Zug an. Jetzt mussten die Koffer gepackt und alles übrige technische Gerät reisefertig gemacht und verstaut werden.

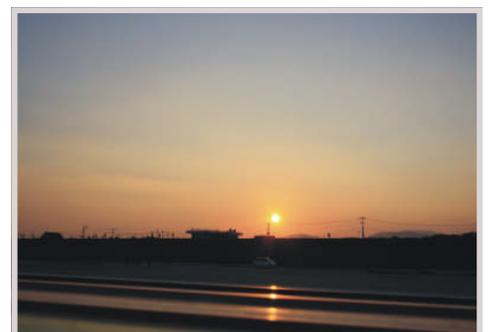
Den Abend verbrachten wir in einer Kneipe in unmittelbarer Nähe der Unterkunft und beendeten ihn bei einem guten Schluck Reiswhisky in Jans Zimmer.

Unsere Heimreise am **Donnerstag** (05.11.15) gestaltete sich letztlich wie folgt:

Per Zug nach Saga Zentralbahnhof, mit Fernbus nach Fukuoka, im Flieger nach Tokyo und von dort in 12 Stunden nonstop zurück nach Frankfurt, wo wir gegen 19:00 Uhr pünktlich landeten.

Dieser Trip nach Japan hat bei mir bleibende Eindrücke hinterlassen. Ich danke Uwe, der mir dieses Erlebnis ermöglicht hat.

Michael Storch (Text und Fotos)





Freitag, 15.01.16

Nach einer Fahrt im Schneeregen, doch mit wenig Staus, kommen wir gegen 15:30 Uhr in *Tannheim* an. Hier hat es heute geschneit. Ob jedoch Ballonfahren heute und in den nächsten Tagen möglich sein wird, ist fraglich.

Samstag, 16.01.16

In der Nacht hat es weiter geschneit. Bevor *Christian* und *Astrid* zum Einchecken und Briefing fahren können, muss das Auto von Schnee freigeschaufelt werden. Ergebnis des Briefings: Heute und morgen sind keine Fahrten möglich. *Christian* zeigt uns die Brauerei „Mariahilf“, wo man sich gern nach der Landung trifft. Dort essen wir. Es schneit ganzen Tag weiter.



Sonntag, 17.01.16

Der Schneefall wird heftiger. Es ist neblig. Es weht ein kräftiger Wind. *Christian* und *Astrid* fahren nach dem Frühstück zum Briefing. Auf dem zugeschneiten Parkplatz gerät *Christian* 10 cm zu weit und versenkt die Vorderachse des Wagens in einem unter Schnee verborgenen Graben: Ein Räumfahrzeug zieht das Auto heraus. Nachmittags Entspannung (Tischtennis mit kaputten Bällen, Tischfußball mit kaputtem Tormann, Kartenspiele).



Montag, 18.01.16

Endlich ist das versprochene Ballonwetter da. Und was für ein Wetter! Schon ein Blick aus dem Fenster bei Sonnenaufgang lässt erahnen, was uns heute erwartet:



Unsere Wünsche werden vom Wetterbericht bestätigt: Blauer Himmel, Sonnenschein und 80 km (!) Sichtweite. Doch es ist saukalt. Darauf sind wir natürlich vorbereitet. Handschuhe, Mütze, dicke Sportklamotten, Sonnenbrillen, Sonnencreme und frisch aufgeladene Akkus sind heute Pflicht. Nach dem trotz Vorfreude gemütlichen Frühstück werden die in einem Trockenraum abgestellten Gasflaschen ins Auto geladen. Wir fahren nach



Tannheim zu unserem zugeschneiten Anhänger, dessen Schlösser alle eingefroren sind. Auch darauf sind wir vorbereitet. Mit dem Hänger geht es dann auf den Startplatz. Wir sind dort bei den Ersten und können uns deshalb noch einen Schlitten organisieren. *Christian* und *Astrid* gehen ins Briefing, wir anderen beginnen mit Aufrüsten.



Bei der herrschenden Temperatur (die *Tiroler Zeitung* meldet -23,5 Grad) ist fast nichts wie sonst. Einige Teams haben Schwierigkeiten mit ihren Ventilen und Anschlüssen. Auch *Christian* und *Astrid* haben mit Problemen zu kämpfen, die sie aber meistern. Leider wird nicht überall die vorgegebene Startaufstellung eingehalten. Team 21 steht zu dicht bei uns. Doch trotz dieses Platzmangels ist unser D-OUMI rasch aufgestellt. Kurz vor dem Start kommt unser Gast. Und auch ich darf mit in den Korb! Bei solchem Wetter mit so toller Fernsicht eine einmalige Chance, meinem Hobby zu frönen und unvergessliche Eindrücke in Bildern festzuhalten. Nach der Startfreigabe müssen wir etwas warten, weil uns

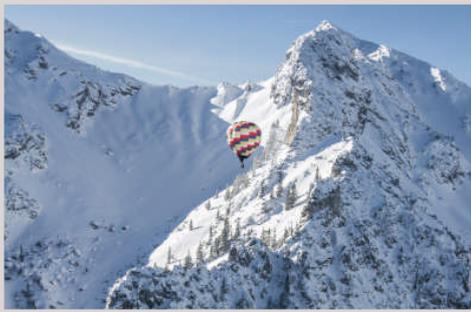


Team 21 immer noch blockiert. Dann aber ist es endlich soweit. Waren die zwanzig Ballone schon bei ihrem Aufrüsten herrlich anzusehen, so ist ihr Anblick vor blauem Himmel über den im Sonnenlicht glänzenden schneebedeckten Gipfeln nicht mehr zu toppen.





Unter uns, über uns und neben uns fliegen nun über den Weißensee ins Allgäu hinein. Die Kulisse der Alpen liegt jetzt links von uns. Dann gehen die ersten Ballone tiefer und suchen sich einen Landeplatz. Als auch wir tiefer gehen, entdecken wir unsere Verfolger *Antje* und *Sven*. Sie warten auf einer Landstraße und hoffen, dass wir dort landen. Aber dort sind uns schon zwei Ballone zuvor gekommen.



Wir gewinnen schnell an Höhe. Um über die Gebirgszüge zu kommen, müssen wir auf mindestens 2000 m steigen. Unser Kurs: Nordost.



Wir könnten so das Schloß *Neuschwanstein* erreichen. Doch dann ist an den voraus fahrenden Ballonen eine Richtungsänderung zu sehen.



Aus Nordost wird Nordwest. *Neuschwanstein* entfernt sich wieder. Wir

fahren nun über den Weißensee ins Allgäu hinein. Die Kulisse der Alpen liegt jetzt links von uns. Dann gehen die ersten Ballone tiefer und suchen sich einen Landeplatz. Als auch wir tiefer gehen, entdecken wir unsere Verfolger *Antje* und *Sven*. Sie warten auf einer Landstraße und hoffen, dass wir dort landen. Aber dort sind uns schon zwei Ballone zuvor gekommen.



Wir gehen auf unserer Landeplatzsuche wieder höher. Immer wieder sind Baumgruppen und kleine Tümpel Hindernisse. Schließlich setzen wir neben



einer Loipe bei einem schon gelandeten Ballon auf. Als *Astrid* den Korb verlässt, versinkt sie knietief im Schnee.



Der tiefe Schnee erschwert natürlich das Ziehen des Korbes auf einen festeren Untergrund. Aber Antje und Sven sind sofort zur Stelle und helfen uns.



Außerdem leiht uns das andere Team, das schon Landefest feiert, seinen Schlitten, der uns die Bergung sehr erleichtert. Die Ballöner sind eben eine große Gemeinschaft. Bei der Ballon- taufe des Gastes wird wegen der Kälte auf jede Flüssigkeit verzichtet. Dann geht es zurück nach *Tannheim* zum Tanken und danach in die „Drei Tan- nen“, wo unser Gast beim Landefest seine Taufurkunde erhält. Am Abend sehen wir uns gemeinsam die ersten Fotos und das Video von der Fahrt auf Christians Laptop an. Damit endet ein herrlicher, erlebnisreicher Tag.

Dienstag, 19.01.16

Das Wetter wird deutlich schlechter. Das Briefing ergibt für heute keine Aussicht auf Ballonfahrten. Unser Aus- weichprogramm ist: Outlet-Shopping in *Sonthofen*. Anschließend wird das Lo- kal mit dem angeblich „besten Kai- serschmarrn“ aufgesucht. Ergebnis: Der Kaiserschmarrn enttäuscht. Und es werden dort auch Mäuse gesichtet.



Mittwoch, 20.01.16

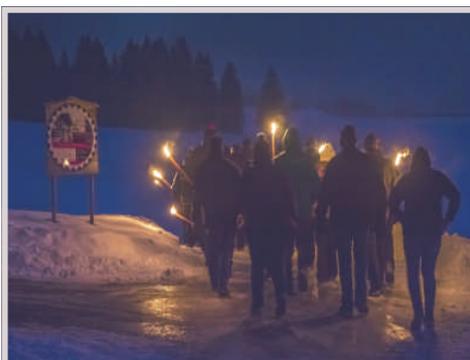
Nebel. Das Wetter lässt wieder keinen Ballonstart zu. Allerdings steigen die Startaussichten für Donnerstag. Aus- weichprogramm: Eine Schneewand- erung zum *Vilsalpsee*. Am Nachmittag kommt die Sonne wieder. Wir stapfen durch verschneiten Winterwald. Immer wieder bieten sich Bilder wie man sie nur als Postkartenmotiv kennt. Ab und zu kommt Pulverschnee von oben. Kristalle glitzern im Licht. Man muß auf



schmalen Pfaden gut Spur halten, sonst steht man sofort im Tiefschnee. Das wird mir zum Verhängnis: *Sven* bahnt mir eine Trittspur zu einem Foto- motiv, und ich trete in seine Fußstap- fen. Auf dem Rückweg verliere ich aber bei einer Schrittkorrektur das Gleichgewicht und rolle im Tiefschnee, die Kamera am hoch ausgestreckten Arm haltend, zur allgemeinen Gaudi und als unfreiwilliger Videodarsteller den Hang hinab.



Am See wärmen wir uns kurz mit ei- nem Kaffee auf. Zurück geht es mit einer Bimmelbahn, einem verkleideten Traktor mit überdachtem Anhänger. Abends beteiligen wir uns an der Fak- elwanderung, die wegen des festge- tretenen Schnees gegenüber der Mit- tagswanderung keine Probleme berei- tet. Nach Stärkung im „Hotel Tirol“ geht es mit dem Auto zurück



Donnerstag, 21.01.16

Der Himmel ist zunächst bewölkt. Es klart jedoch zunehmend auf, und die Sonne kommt durch.. Wegen der Windrichtung soll ins Tannheimer Tal hineingefahren werden. Wir sind zeitig am Startplatz in *Tannheim*, packen aber erst aus, nachdem uns per SMS das Briefingergebnis signalisiert wird. Wieder stellt sich Team 21 so auf, daß wir unsere Hülle nicht richtig auslegen können. Die Temperatur liegt heute nur bei 7 Grad minus. Die Ventile be- reiten heute keine Schwierigkeiten.



Wider Erwarten bin ich wieder im Korb. Wir sind dann startbereit, können aber wegen Team 21 wieder nicht starten. Das kostet Gas. Nach minutenlangem Warten geht es dann endlich aufwärts.



Der Anblick der verschneiten Berge mit den zwanzig Ballons ist wieder so überwältigend, daß selbst *Sven*, der auch mit im Korb ist, schweigt und nur den Wunsch äußert, *Schloß Neu- schwanstein* aus der Nähe zu sehen.



Das läßt aber die Windrichtung auch heute nur bedingt zu. Immerhin schweben wir über *Füssen* bis an den Rand des *Forggensees* und kommen dadurch dem Schloß näher als am Montag. Dann treibt uns der Wind zurück, nördlich an *Füssen* vorbei. Nach knapp zwei Stunden herrlichster Fahrt sucht sich *Christian* einen Super-Landeplatz (mit Windsack) aus, den Platz des Segelflugvereins *Füssen*. Unsere Verfolger *Antje* und *Gerhard* sind sofort da.



Nach dem Landefest an Ort und Stelle und dem Tanken in *Tannheim* geht es ins Quartier. Am Ballonglühen um 20 Uhr nehmen wir nicht teil. Statt dessen nehmen wir am Campingplatz das Abendessen in gemütlicher Runde ein.

Freitag, 22.01.16

Herrliches Ballonwetter. Die Temperatur ist ok, „nur“ Minus 14 Grad (wie damals bei der legendären „Russenfahrt“ nahe Dauernheim, als wir Verfolger dachten es sei „kalt“). Als das „ok“ vom Briefing kommt, sind wir wieder die Ersten, die den Korb auf dem Platz haben. Es wird schnell aufgerüstet. Team 21 hält sich diesmal im nötigen Abstand. Im Korb *Christian*, *Astrid*, *Antje* und ein Gast.



Ich mache diesmal mehr Aufnahmen von anderen startenden Ballonen, will aber keinesfalls Aufrichtung und Start unseres Ballons versäumen. Als ich durch den Sucher blicke, um den richtigen Moment abzapfen, sehe ich die Hülle langsam zusammensacken. Ich höre, wie *Gerhard* den Gast informiert, dass dieser sich einen anderen Ballon zuteilen lassen müsse. Der D-OUMI hat einen Riß im oberen Bereich. Mein erster Gedanke: Der Tag ist gelaufen! Aber ich habe nicht mit den Piloten gerechnet: Denn es zeigt sich wieder die Gemeinschaft der Ballöner: Pilotin *Daniela* hat zwar einen Ballon *Suncarrier*, aber heute kein Team; wir haben ein Team, aber keinen Ballon! Die Lösung ist klar! Während ich weitere Fotos mache, organisieren *Christian*, *Astrid* und *Daniela* die Fahrt. D-OUMI einpacken, Hänger wechseln, *Suncarrier* auspacken und startbereit machen.

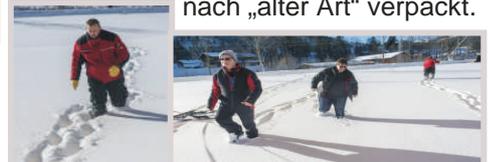


Und so kommt doch noch eine Fahrt zustande. Durch den Zeitverlust starten wir natürlich als Letzte. Im Korb: *Daniela*, *Christian*, *Antje* - und ich. Mein Glück ist nicht zu fassen, *Astrid* hat zu meinen Gunsten auf ihren Platz im Korb verzichtet. Ich soll wieder Aufnahmen machen. Im Korb ist es eng: Vier Personen und fünf Flaschen. Mit Ausatmen gelingt sogar ein Positionswechsel. Was nun folgt, ist eine Fahrt das *Tannheimer Tal* entlang in westliche Richtung. *Daniela* fährt dabei re-

lativ tief. Hier ist Ballonfahren ein wichtiger Bestandteil der Touristenwerbung. Vom Tourismus lebt man schließlich in diesem Tal.



Skifahrer winken und rufen uns zu. So gar an einer Beerdigung können wir optisch und akustisch Anteil nehmen. Am Talende, nordwestlich von Schattwald, wird aus unserer "Dauerlandphase" eine "Endlandung" im Tief Schnee. Der Weg mit den Verfolgern ist etwa 50 m entfernt. Der Korb hat bei der Landung wie ein Schneeflug gewirkt und den Schnee vor sich aufgetürmt. *Christian* steigt als Erster aus und versackt sofort. Ich danach auch. Gemeinsam mit den Verfolgern gelingt es, den Korb auf den Weg zu ziehen. Mangels „Faulenzer“ wird die Hülle nach „alter Art“ verpackt.





Zum Schluss geht es nach *Tannheim* in die „Drei Tanner“, wo wir uns mit Kaffee aufwärmen. Trotz unserer wasserdichten Schuhe hat es nasse Füße gegeben. Auf den „Tiroler Abend“ verzichten wir deshalb.

Samstag, 23.01.16

Es regnet, schneit und windet.

Sonntag, 24.01.16

Es taut. Aber dieses Wetter erleichtert uns den Abschied vom Tannheimer Tal.



Dieses Ballonfahren im Winter in den Bergen, bei blauem Himmel, Sonnenschein und Pulverschnee, war ein unvergessliches Erlebnis, für das ich

Christian, Astrid und dem übrigen Team auch an dieser Stelle danke.

Jörgen Traum
(auch Fotos)

Wer im Ballonkorb über malerische Landschaften schwebt, nimmt unvergessliche Eindrücke auf, kann für eine Weile seinen irdischen Ärger vergessen, wird ruhiger. Anfängliche Angst vor dem unbekanntem Abenteuer des Aufstiegs im Ballonkorb weicht nach dem Start in der Regel schnell der Erleichterung, wendet sich zur Begeisterung über das Gefühl von Freiheit beim nur vom Fauchen des Brenners unterbrochenen lautlosen Gleiten über Höhen und Täler und endet nach beendeter Luftreise manchmal sogar in Euphorie. Natürlich gibt es auch Umstände, die einem Heißluftballonpiloten Anlaß geben, seine Luftfahrt vorzeitig zu beenden. Dies kann technisch, vom Wetter oder auch dadurch bedingt sein, daß sich unerwartet bei einem Mitreisenden Anzeichen gesundheitlicher Probleme zeigen. In seltenen Fällen beruhen diese auf Höhenangst. Denn diese legt sich bei den meisten Menschen mit Loslösung des Ballons vom Boden und langsames Aufsteigen. Auch kurze Sinkmanöver des Piloten können helfen. Den Folgen zu starker Sonneneinwirkung kann leicht durch Mitnahme einer Kopfbedeckung vorgebeugt werden. Mitreisende Diabetiker werden sich im Falle des Auftretens der ihnen wohlbekannten ersten Anzeichen einer Unterzuckerung durch den Griff zu mitgeführtem Traubenzucker bzw zur Coladose rechtzeitig selbst helfen können. Doch viele

Menschen nehmen heutzutage Medikamente. Sie dürfen sich in der Regel auch als vom Arzt ausreichend versorgt fühlen und bejahen dann auch guten Gewissens die vor der Ballonfahrt an sie gestellte gesundheitliche Frage. Das Ballonpersonal kann im Regelfall nicht wissen, daß jemand vor der Ballonfahrt die Einnahme eines für ihn wichtigen Medikamentes vergessen hat. Man muß sich aber sehr wohl Gedanken darüber machen, wie man im gesundheitlichen Notfall im Ballonkorb den betroffenen Mitfahrer rasch und sicher medizinischem Fachpersonal zuführt.



Im Rahmen der monatlich vom BCKL veranstalteten Clubabende konnte Herr *Stefan Frank*, der seit Jahrzehnten im Bereich Langenselbold sehr engagiert im dortigen Rettungswesen tätig ist, dafür gewonnen werden, am **18.05.2016** einen Vortrag über zweckmäßiges Verhalten bei unvermutet während einer Ballonfahrt bei Mitrei-



senden auftretenden gesundheitlichen Problemen zu halten und dabei speziell auf das Zusammenwirken der Ballonteams mit den Rettungsdiensten einzugehen. Der Referent war sich vor vornherein mit seinen Zuhörern im Grundsatz völlig einig: „*Lieber einmal unnötig landen als einmal zu wenig!*“ Er ging auf markante Anzeichen einiger Gesundheitsprobleme ein. Er betonte sehr eindringlich die immense Bedeutung des Faktors „Zeit“ bei der Zusammenarbeit mit dem Rettungsdienst und die Notwendigkeit einer raschen und präzisen Kommunikation über Funk oder Handy über die Sachlage, insbesondere über die Zahl der betroffenen Personen und den angestrebten oder bereits erreichten Landeplatz. Die rege Aussprache unterstrich das hohe Interesse am Thema. Dank an den Referenten für diesen interessanter und hilfreichen Vortrag.

Günter Dornheim (auch Fotos)

Ohne Ballone ist der Himmel nur Luft . . .

... so hieß nicht etwa das offizielle Motto der diesjährigen Aufrüstveranstaltung des BCKL. Der Spruch wurde aber von der regionalen Presse aufgegriffen, weil er unübersehbar auf dem T-Shirt eines Vereins-Oldies prangte und dessen Begeisterung für den faszinierenden Mannschaftssport des Ballonfahrens unterstrich.



Man traf sich am Nachmittag des **21.05.2016** im Clubhaus des Vereins zu einer offenen Informationsrunde, bei der zunächst der 2. Vorsitzende und Ausbilder des Vereins, *Andreas*

Heck, über sicheren Aufbau und Betrieb von Heißluftballonen referierte. Nach ihm sprach *Sebastian Storch* über den Bau und den Betrieb von Heißluftballon-Modellen.



Danach widmete sich der Technische Leiter des Vereins *Michael Storch* eingehend der sicheren Bedienung der Gastankanlage des Vereins.

Am Spätnachmittag begab man sich dann auf freies Gelände, um an zwei Großballonen die Verfahrensabläufe des Auf- und Abrüstens zu trainieren.



Günter Dornheim (Fotos: Dornheim, Traum)



"Die Heißluftballon-Meisterschaften der Frauen werden immer spannender" stand im Bericht über die „3rd Women's European Hot Air Balloon Championship 2015“ in Drenthe/Niederlande (BCKLN 2015 S. 24). Die Zeit rennt bekanntlich. Schon in diesem Juni kam die nächste große Herausforderung: Astrid Carl machte sich mit ihrem Team auf den Weg nach Birštonas/Litauen, wo vom 05. bis 10.07.2016 die „2nd Women's World Hot Air Balloon Championship“ ausgetragen wurde.

Für uns, Astrid, Gerhard und Alena, ging es schon am Samstag (02.07.) los. Wir starteten nach Mittweida, wo wir uns mit Reinhold und Roswitha trafen. Das Wetter war nicht optimal. Es regnete. Ein Umstand, der uns während der nächsten Tage öfters begleiten sollte. Nach einem Abendbrot vom Grill gingen wir zeitig schlafen.

Am Sonntag (03.07.) war um 04:30 Aufstehen angesagt, ein Vorgeschmack auf Birštonas mit seinen längeren Tagen und entsprechend kürzeren Nächten; dazu später. Um 05:15 fuhren wir los Richtung Litauen. Kurz nach 08:00 waren wir an der polnischen Grenze.

Das erste Abenteuer begann: Das Gespann wog über 3,5 t und war auf den polnischen Autobahnen mautpflichtig. Wir benötigten eine „viaBox“ des dortigen elektronischen Mautsystems "viaTOLL". Astrid hatte zwar schon vorab eine solche bestellt, aber nichts klappte wie gewünscht. Man schickte uns von einer Stelle zur anderen, bis wir endlich vor der Tür des Ladens standen, wo es diese Boxen gab. Dort hing allerdings ein Schild (in polnisch): "Bin kurz weg". Nach einer gefühlten halben Stunde erschien der Mitarbeiter, um uns in einem internationalem Sprachenmix mitzuteilen, dass die Box, so wie Astrid sie bestellt hatte, nicht da sei. Sein Deutsch sprechender Kollege stellte uns vor die Wahl, entweder 35 km zurück zu einem anderen Grenzübergang zu fah-

ren, oder bis Montag zu warten, oder eine andere Box zu verwenden, mit der man direkt über DKV abbuchen lassen konnte. Nach einer Stunde hatten wir endlich diese Box. Und um 09:30 konnte die Fahrt weiter gehen.

Vor uns lagen noch ca. 900 Kilometer bis zum Ziel. Auch wenn der Rest der Mannschaft schlummerte: für die Fahrer hieß es „Augen auf, wach bleiben, auf die Karte schauen!“ Denn das Navi wollte uns über Weißrussland schicken, was theoretisch zwar machbar war, aber praktisch nur Ärger bringen würde.

Um ca. 21 Uhr Ortszeit (OESZ) erreichten wir unser Hotel in Birštonas, wo prompt die nächste Sonderaufgabe zu lösen war: Die Zimmer waren entgegen unserer Buchung noch nicht frei. Man erwartete uns erst am Montag. Es gab aber zum Glück noch freie Zimmer, die wir beziehen konnten. Der Abend war somit (auch mit unserem obligatorischen "Ostkörbchen") gerettet. Und wie war das Wetter? Regen! Aussichten: Immer wieder Regen!



Am Montag (04.07.) früh kam auch Sylvia, die im gleichem Hotel untergebracht war, nach 22 Stunden Anfahrt an. Sie musste mit ihrem Team bis 14:00 auf ihr Appartement warten. Da es am Vormittag nicht regnete, lagen Sylvia, Mike und Micha auf dem Rasen vorm Hotel und hielten ein Schläfchen, Thomas schlief derweil im Bus.



Bei uns gab es um 10:00 Uhr Frühstück, ganz praktisch, wenn man nach den Frühfahrten etwas essen wollte. Anderweitig untergebrachte Teams bekamen zu dieser Zeit keins mehr.

Nach unserem ersten Frühstück ging



es ins Competition Center zum Check-in. Das Kartenmaterial wurde gesichtet und für die Veranstaltung aufbereitet. Wir hatten auch noch genügend Zeit, die Gastankstelle und den gemeinsamen Startplatz aufzusuchen. Alles war in der Nähe.



Birštonas ist ein kleines Städtchen: hübsch, aber recht verschlafen. Am Nachmittag wechselten sich Regen, Sonne, dicke Wolken, Hagel und Regen immer wieder ab. Das Motto dieser Veranstaltung lautete somit: „Nach dem Schauer ist vor dem Schauer.“ Bis zum Abend waren fast alle Teams eingetroffen. Einige hatten sogar



schon morgens eine Übungsfahrt unternommen. Jetzt gab es ein Abendbriefing für eine Trainingsfahrt für alle Angereisten. Doch die fiel ins Wasser.

Die Aufgabenbriefings fanden immer abends um 19:00 (Sonnenuntergang

etwa 22:00) und morgens um 04:30 (Sonnenaufgang ca. 05:00) statt. Ab 04:00 gab es Kaffee und Stückchen. Also war um 03:30 Aufstehen angesagt. Zwischen Abend- und Morgenfahrt paßte also nicht viel Schlaf.

Am **Dienstag** (05.07.) früh trafen sich die Teams um 04:30 zum Briefing. Um 06:00 klappte es mit einer Trainingsfahrt vom nahen Sportflugplatz aus.



Birstonas ist nur eine kleine Kurstadt. Doch die Eröffnungszeremonie war großartig. Die Teams liefen mit ihren Länderfahnen eine kurze Strecke zum Kulturzentrum, wo sie begrüßt wurden.

Die gestellten Aufgaben erledigten wir ganz gut. Und auch die Landung war angesichts des Umstandes, dass wir oben zeitweise mit 50 km/h unterwegs waren, in Ordnung. Nur hatten es unsere Verfolger nicht leicht, uns zu finden, obwohl wir in der Nähe eines Weges gelandet waren. Denn die Wege in Litauen sind mit den unseren nicht zu vergleichen! Anderen Teams ging es nicht viel besser als uns. Um uns herum kreisten Gespanne, auf der Suche nach ihren Ballonen. Doch irgendwann fanden alle Verfolger ihre Pilotinnen wieder. Jedenfalls waren zur Eröffnungsfeier um 13:00 alle wieder da.



Die FAI-Fahne wurde unter den Klängen der FAI-Hymne von *Nicola Scaife*, der Gewinnerin der 1. WM, hochgezogen. Eine Damenkapelle sorgte für flotte Unterhaltung, eine Volkstanzgruppe und Cheerleader traten auf, Kunstflieger zogen beeindruckende Figuren. Die WM war offiziell eröffnet. Die Feier ging im Saal des Kulturzentrums weiter. Da wurde für den Gaumen einiges geboten. Das Buffet war hervorragend. Die Tische bogen sich!





Um 15:00 fand das *Generalbriefing* statt. „Event Director“ dieser Veranstaltung war *Garry Lockyer* aus Canada, der uns bis dahin unbekannt war. Aber es gab auch bekannte Gesichter, die man immer wieder trifft.

Beim ersten *Aufgabenbriefing* um 19:00 lag dann ein Blatt mit drei Aufgaben auf dem Tisch: Ein *PDG*, ein *JDG* und eine *Fuchsfahrt mit Anlauf* (Fuchs ab *JDG*-Punkt). Start war um 20:00 vom Gemeinsamen Startplatz. Da die Winde nicht zu den Aufgaben passten, ließ uns *Garry* erst nach einem *Zusatzbriefing* um 20.30 Uhr raus.



ten wir den Fuchs, der eher ein „Maulwurf“ war. Eine unscheinbare graue Kugel dümpelte über den Wald, ganz schwer als Fuchs auszumachen.

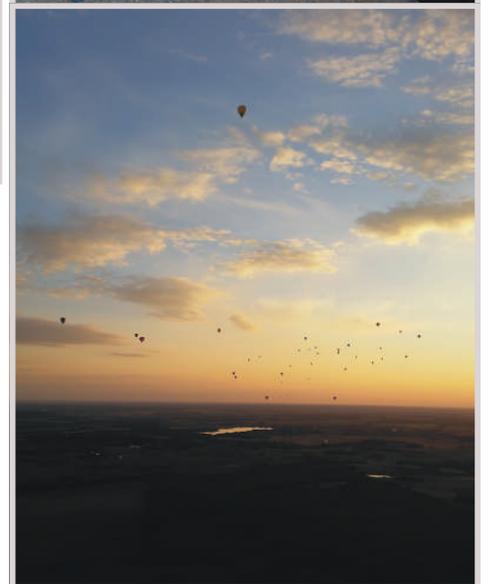
gen halt die Ballonfahrer nicht besonders, weil sie das Vieh auf den Weiden oft nur an Pflöcken angebunden haben und manche Tiere in Panik geraten. Beim Einpacken unserer Hülle sahen wir zufällig aus dem Augenwinkel, wie ein Marker auf dem Dach unseres Hängers landete. Die Pilotin dachte wohl, wir wären der Fuchs und freute sich sicher über ihre "gute Ablage". Doch diese Freude bestand leider nur darin, dass wir ihren Marker abgaben mit unseren Ergebnissen aber auch nicht so richtig zufrieden. Doch es war ja erst die erste Fahrt.



Auf dem Startplatz wurde es dann recht eng. Die Startplätze für die jeweiligen Startnummern waren nicht optimal festgelegt. Die Hüllen lagen übereinander. Die Ballone behinderten sich beim Aufrüsten und beim Start.

Wir starteten endlich um 20:50 Uhr. *Astrid* probierte zunächst Höhen aus, um die zur Lösung der Aufgaben nötigen Windrichtungen zu erkunden. Im Zick-Zack-Kurs suchte sie die vom Meteorologen versprochene „Linksdrehung“. Doch die Fahrt ging weit an den Zielen vorbei. Immerhin entdeck-

Irgendwann hatten wir das Feld überholt und landeten, parallel zum Fuchs, als Erste vor einem langen Waldgebiet auf einem Weg. Wir waren froh, unten zu sein. Unsere Verfolger waren gleich zur Stelle. Wir packten zügig zusammen. Andere Teams fuhr an uns vorbei, um ihren Ballon einzusammeln. Ein vorbei geraster Verfolger berichtete später vom Hilfe-Funkruf seiner Pilotin wegen ihrer Bedrohung durch einen wütenden Bauern am Landeplatz. Die Bauern dieser Gegend mö-





Am **Mittwoch** (06.07.) früh lagen 2 Marker und die üblichen Papiere auf den Tischen. Die Wettervorhersage: Gewitter ab 09.00 Uhr, einzelne Schauer oder etwas leichter Regen, auch vorher. Um 05:25 starteten wir, diesmal etwas entspannter, wieder auf dem gemeinsamen Startplatz.

Mit unserer Standortdurchsage ("Wir sind da, wo fast alle gelandet sind"), konnten leider unsere Verfolger nichts anfangen, weil sie in einer Senke standen und den Pulk nicht im Blick hatten. Trotzdem waren sie bald zur Stelle, und es ging schnell ins Hotel. Schlafen und frühstücken.



Bei der ersten Aufgabe erwischten wir zwei von drei Zielen - einmal rechts und einmal links am Kreuz vorbei. Beim zweiten Kreuz markierten wir. Den Fuchs entdeckten wir diesmal rechtzeitig. Mit unserer Ablage von 3,42 Metern waren wir glücklich. Der Meßbereich (MMA) war allerdings mit Markern übersät. Einige lagen auf dem Stoff übereinander.

Wir landeten nach 35 Minuten, direkt hinter dem Fuchs, kuschelig auf einer Wiese mit ca. 15 anderen Ballonen. Man mußte sich irgendwo dazwischen quetschen. Doch die Teams der schon gelandeten Ballone passten auf, so dass es keine Kollisionen gab. Gute Landung - runde Fahrt.

Mittags boten die Veranstalter einen Folkloreauftritt und litauische Spezialitäten an. Das Wetter war wie vom Meteorologen versprochen: Regen, abwechselnd mit Gewittern. Beim Abendbriefing verkündete der Wetterfrosch, dass gegen 21:30 Schauer und Gewitter einsetzen sollten. Die Spätfahrt wurde gestrichen. Wir hatten einen freien Abend.



Am **Donnerstag** (07.07.) bekamen wir um 03:37 früh die SMS: *Morning briefing is canceled. Next briefing 19:00.* Wer schon mit einem Fuß im Hosenbein gesteckt hatte, konnte diesen wieder raus ziehen. Wer eh an keine Fahrt geglaubt hatte, konnte sich auf die andere Seite drehen und weiter schlafen. Nach dem Frühstück hatten wir Zeit, um uns den Kurpark anzuschauen, dessen Kneipp-Becken wir als Kurtaxzahler natürlich testeten. Mittags nahmen wir an einer Boots-



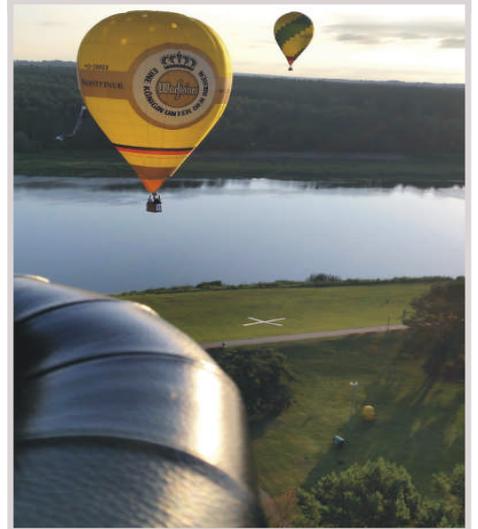
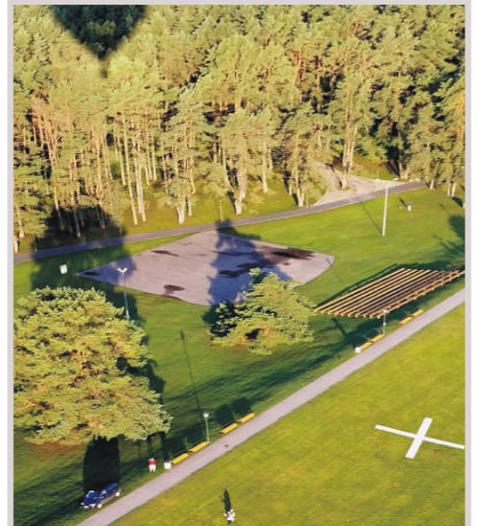
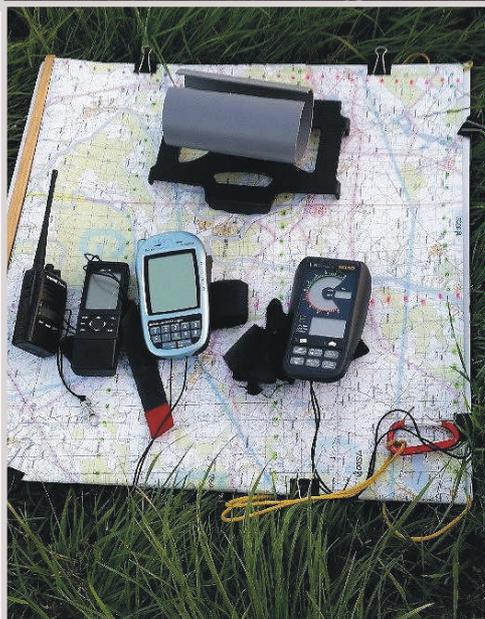
fahrt auf der Memel (Nemunas) teil. Birstonas liegt auf einer Halbinsel. Es gibt nur eine Brücke in der Nähe, etwa 6 km westlich von Birstonas bei Prienai. Je nach Startplatz und Windrichtung wird es also für Verfolger problematisch, die rasch ihren am anderen Ufer gelandeten Ballon bergen wollen.



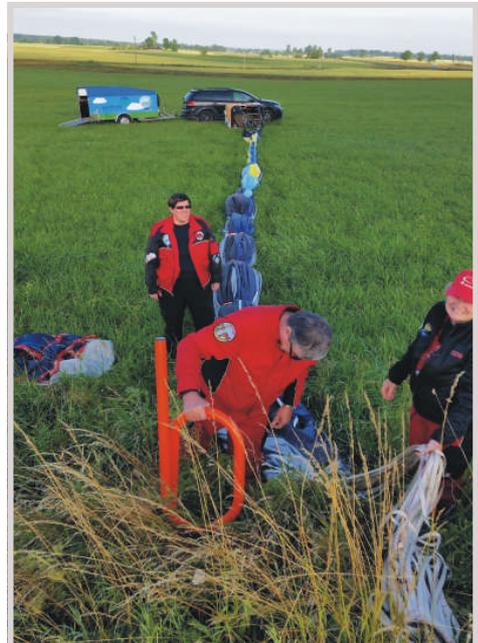
Nachmittags erfreuten wir uns wieder am Wetter, das dem Motto der Veranstaltung entsprach. Trotzdem lagen beim Abendbriefing zwei Marker und ein Aufgabenblatt mit vier Aufgaben auf dem Tisch. Die Windprognose sagte in 100 Fuß 13 Knoten, in 800 Fuß 27 Knoten voraus. Garry ließ uns trotzdem auf den Startplatz fahren. Es gab ein Zusatzbriefing. Windmessungen ergaben 12- 14 Knoten direkt auf Autodachhöhe. Schauer bahnten sich an. Der Meteorologe warnte vor Böen um 30 Knoten. Man hätte prima Drachen steigen lassen können. Der Flaggenmast wäre fast gekentert. Diese Fahrt zum Startplatz hätten wir uns wahrhaftig sparen können. So endete der Abend bei einem Bierchen, für die Fußballinteressierten natürlich beim EM-Spiel Deutschland : Frankreich.

Am **Freitag** (08.07.) früh war endlich wieder Ballonwetter. Nachdem drei Fahrten ausgefallen waren, wurde es langsam Zeit, dass wir wieder in die Luft konnten. Auf dem Aufgabenblatt waren die ersten vier Aufgaben identisch mit der Aufgabenstellung von gestern Abend: ein *PDG*, zwei *HWZ* mit je drei Zielen, ein *FON*, das ca. 1 km vor dem 2.*HWZ* deklariert werden musste, und ein *Landrun*. Mit letzterem hatten wir nach all den Zielfahrten nicht mehr gerechnet. Denn es gab bis

dato nicht viele verschiedene Aufgaben. 3-D-Aufgaben überhaupt nicht; diese sind in Amerika wohl nicht üblich. Erste Windmessungen ließen schwache Bodenwinde von 2-3 kt und erst in 1800 ft Höhe flotte 31 kt erwarten. Leider war es dann vor Ort am Boden mit ca. 8 kt nicht mehr so langsam. Unser Start um 05:50 war recht ruppig. In Ballonhöhe ging es mit 15-20 kt und weiter oben mit über 30 kt zur Sache. Da konnte man sich Fehlversuche an den Zielen nicht leisten.



Mit unseren Platzierungen lagen wir aber nicht mal so schlecht. *Elise* holte in Task 7 den „1000er“ und kämpfte sich dadurch ins Mittelfeld. *Sylvia* lag jetzt auf Platz 19, *Astrid* auf Platz 20, *Elise* auf Platz 27. Hätte *Astrid* nicht wegen falscher Deklaration 100 Strafpunkte bekommen, wäre sie sogar vier Plätze weiter vorne gewesen.



Beim Abend-Briefing lagen unsere beliebten gelben und weißen Marker auf dem Tisch, 2 Aufgaben. Ein *Gordon Bennett Memorial* auf dem Flugplatz von Pociunai (Scoring Area die Runway und das Kreuz selbst) und eine weitere *Fuchsfahrt mit Anlauf*. Startperiode war von 20 bis 21 Uhr. Der Fuchs sollte um 21 Uhr starten. Ein Zusatzbriefing auf dem Flugplatz um 20 Uhr sollte letzte Klarheit hinsichtlich des Wetters geben. Auf dem Weg dorthin sahen wir uns potentielle Startplätze an. Auf der Karte war zwar nicht viel zu sehen, doch es hätten sich schon noch Eckchen gefunden.



Drei Windmessungen später wurde beim Zusatzbriefing das *Gordon Bennett* gestrichen. Übrig blieb eine *Fuchsfahrt* mit gemeinsamem Start vom Flugplatz. Rundum graue Wolken, aber der Fuchs baute auf. Als er dann prall da stand kam doch noch die „schwarze Flagge“. Vielleicht hätte man sich an diesem Abend das Aufstellen des Fuchses ersparen können.



Samstag (09.07.) früh wurde die Fahrt ebenfalls abgesagt. Es regnete. Was sonst. Der Wettbewerbsleiter hatte aber immerhin einen Start vom gemeinsamen Startplatz in Birstonas und folgende Aufgaben vorbereitet:

Ein *Qual der Wahl* mit sechs Zielen (auf beiden Seiten der Memel), ein *selbst gewähltes Ziel* und (man sehe und staune) eine (Mini-)Torte. Es fehlten aber grundlegende Angaben auf dem Blatt, so dass (bei dem Regen draußen) schnell klar war, dass dies wieder nichts würde.

Für die letzte Möglichkeit einer Wettbewerbsfahrt am Abend hatte sich der Wettbewerbsleiter vier Aufgaben ausgedacht: Ein *selbstgewähltes Ziel*, ein *Gorden Bennett Memorial*, das unvermeidliche *Qual der Wahl* mit drei Zielen und ein *Donut* (eine 3-D-Aufgabe!). Nach Diskussion über das *Gordon Bennett* wurde aus Zeitgründen der *Donut* gestrichen. Mit den vorhergesagten Winden, dem „Anlauf“ auf das *Gorden Bennett* von 8 km, dem Abstand zum *Qual der Wahl* von weiteren 5 km und dem Sonnenuntergang um 22.00 Uhr war das schlicht nicht zu bewältigen.

Zum ersten Mal mussten wir uns einen Startplatz suchen. Mit *Sylvia* und *Elise* zusammen entschieden wir uns nach kurzem „Windread“ für einen Platz zum Starten, der nicht so falsch sein konnte, weil plötzlich mindestens zehn weitere Teams dort erschienen. Es musste alles zügig gehen, weil nur noch 20 Minuten bis zum Ende der Startperiode blieben. Die *selbstgewählten Ziele* mussten auch noch festgelegt werden. Und los ging es.

Mit dem Start um 20:40 stellten wir dann leider fest, dass die Schauer den Wind verändert hatten. Aber jede von uns erreichte dennoch ihr *selbstgewähltes Ziel* mit guter Distanz. Doch anschließend galt es zu entscheiden, entweder das *Gorden Bennett* mit großer Chance auf „no result“ anzugehen

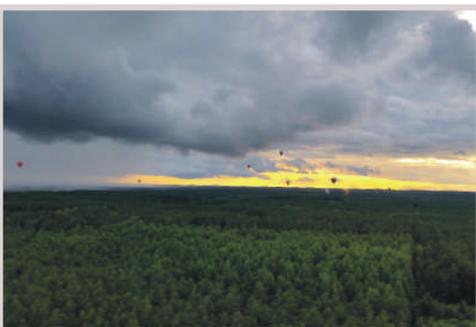




oder sich in die schnelle höhere Schicht zu hängen und bis zum *Qual der Wahl* noch möglichst viel Strecke von den über 14 km zurückzulegen, um hier im vorderen Bereich zu liegen. Letzteres bot mehr Chancen, zumal anzunehmen war, dass nicht mehr als 3 bis 5 Ballone würden Birstonas wirklich erreichen können. Doch als wir uns zu den *Qual der Wahl*-Zielen aufgemacht und fast das komplette Feld überholt hatten, kam um 21:30 die (vorher schon erwartete) SMS: „*All tasks are cancelled. Please land soonest*“ (Alle Aufgaben gestrichen, bitte schnellstmöglich landen)!



Wäre diese Absage 20 bis 30 Minuten früher gekommen, hätten wir sie nachvollziehen können. Denn kurz nach dem Start hatten wir eine schwarze Wand auf uns zukommen sehen, und Regenfallstreifen reichten wie ein dichter Vorhang bis zum Boden. Als aber



dann abgesagt wurde, hatte sich diese Front bereits abgeschwächt und war teilweise an uns vorbeigezogen. Für einige Teilnehmerinnen, die ganz vorn waren und schon gute Ablagen eingefahren hatten, war dies sehr ärgerlich. Die später gestarteten Ballone hatten keine Chance mehr sie einzuholen. Wir selbst hätten uns mit dieser letzten Fahrt sicher verbessern können. Wir hatten das *selbstgewählte Ziel* ordentlich gelöst und wären im Vergleich zu den anderen Teams sicher näher an den *Qual der Wahl*-Zielen gewesen.

Weshalb wurde diese letzte Fahrt gestrichen? Hätten die Aufgaben nicht schnell genug ausgewertet werden können? Es hatte von Anfang an Probleme mit den Auswertungen gegeben. Es dauerte bis zu 24 Stunden, bis die Ergebnisse bekannt gegeben wurden. Gerüchte gab es einige, und das hinterließ bei Vielen einen fahlen Nachgeschmack. Schade für die Organisatoren, die einen hervorragenden Einsatz boten. Es war eine liebevoll ausgerichtete Veranstaltung mit viel Programm (Memel-Bootsfahrt, Met-Verkostung, Stadtbesichtigung, Flugshow und abendliche Live-Musik in der Stadt mit guten Bands usw). Die Organisatoren leisteten allen Teams wo sie nur konnten Unterstützung, halfen nicht zuletzt bei Fahrzeugschäden, besorgten Ersatzreifen für Hänger und sogar Ersatzfahrzeuge. Wetterbedingt fielen leider mehr Fahrten aus als stattfanden. Der „Wetterfrosch“ mit seinem Team machte trotzdem einen super Job, auch wenn er die Regenwolken leider nicht wegzaubern konnte.

Wir haben unsere freie Zeit genutzt, um uns die Umgebung anzusehen, sogar noch einmal nach *Alytus* zu fahren, wo 2010 die *1.Damen EM* stattfand und für die Damen-Teams alles begann. Mit *Sylvias* Team verbrachten wir gemütliche Stunden. Beim Wettkampf ist nie alles nur Ernst. Auch Freude muss dabei sein. Alles zur seiner Zeit.

Sonntag (10.07.) fand als letzter Programmpunkt die Siegerehrung statt. Auf der Bühne bot sich ein tolles Bild mit Pilotinnen, die ihre Kinder mitgebracht hatten. So etwas kann es nur bei einer Frauenveranstaltung geben.

Gewonnen hat *Nicola Scaife* aus Australien, gefolgt von *Ann Herdewyn* aus Belgien und *Cheri White* aus den USA. *Astrid Carl* „landete“ auf dem 20. Platz, bei 41 Teilnehmern also im



Mittelfeld. *Sylvia Meini* wurde 19., *Elise Kloss* 27. Sicher nicht befriedigend, aber auf Grund der wenigen Fahrten und Aufgaben auch nicht sehr repräsentativ. Es war aber wieder einmal eine interessante, spannende Meisterschaft, bei der die Frauen ihr beachtliches Können zeigten, manche mit Unterstützung durch zusätzliche Bodenteams, andere nur auf sich gestellt. Von den unterschiedlichen Ballonen ganz abgesehen. Eine „*Rennsemmel*“ oder eine „*Kugel*“ zu fahren, macht schon einen Unterschied. *Astrid* darf ohne Rennsemmel und zusätzliches Bodenteam auf ihre Leistung durchaus stolz sein.

Unser „Event“ war damit aber noch nicht zu Ende. Die Heimreise musste noch bewältigt werden. Nach zehn Tagen „Zigeunerleben“ freut man sich auf das Zuhause. Start um 15:00 Uhr.

Montag (11.07.) früh 04:20 erreichten wir *Mittweida*. Nach ein paar Stunden Schlaf und Frühstück luden wir dort den Hänger um. Die letzte Etappe nach Langenselbold stand an. Doch es gibt Zwischenfälle, die kein Mensch braucht. Eine Falschbetankung ließ uns die ADAC-Werkstatt von *Erfurt* kennenlernen. Der Abschleppwagenfahrer war sehr nett. Er schraubte

sogar die Mittelkonsole auseinander, um den Automatikhebel frei zu bekommen, der sich in Parkposition fest geklemmt hatte. Dies neben seiner Hauptaufgabe, das Auto aufzuladen und es samt Hänger in die Werkstatt mitzunehmen. Da der Wagen an diesem Tag nicht mehr fahrtüchtig gemacht werden konnte, fuhren wir mit etwa drei Stunden Zeitverlust in einem Leihwagen nach Langenselbold weiter. Damit aber nicht genug: Beim Abholen

des Autos am nächsten Tag musste Astrid wegen eines Reifenschadens erneut den ADAC rufen. Aber „Ende gut, Alles gut“. Doch schon wartete als nächste Herausforderung die kombinierte Deutsche / Hessische Meisterschaft 2016 in Marburg auf uns.

Alena Flekac

(Fotos: Astrid Carl, Alena Flekac, Reinhold Schneider, Gerhard Weinheimer, u.a. privat)



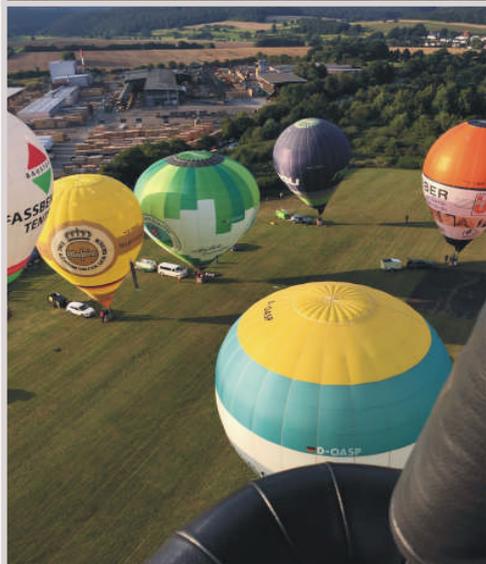
Von Astrid Carl: Erfolg nach Punkten ~ Kombinierte Deutsche/Hessische Meisterschaft in Marburg ~

Gerade eben waren wir noch in Litauen, und schon hieß es wieder packen. Dieses Mal ging es nach Marburg zur kombinierten Deutschen / Hessischen Meisterschaft 2016. Die Mannschaftssuche war schon ein Erlebnis: Zusage, Absage, Zusage, Absage, Zusage, Absage. Wir sahen uns schon zu Viert fahren. Doch dann konnten wir, Astrid, Christian, Antje und Gerhard, doch noch Edgar begeistern.



Ein erlesenes Starterfeld! Alle großen Namen der Rangliste waren vertreten: 31 Teilnehmer, darunter 4 hessische Starter und 5 Mädels. Spannend war es, schön war es. 4 Fahrten konnten durchgeführt werden. Insgesamt 16 anspruchsvolle Aufgaben waren zu bewältigen.





Am Ende stand fest: Ich hatte mit insgesamt 10504 Punkten einen hervorragenden 6. Platz in der Gesamtwertung erreicht, außerdem den „Vize-Hessenmeister“ (zwischen *Uwe Schneider* und *Matthias Borgmeier*), dazu noch den Gewinn der Damenwertung vor *Elise Kloss* (Platz 18) und *Sylvia Meini* (Platz 21). Wir reisten also mit dem Pokal aus der Hessenmeisterschaft und dem Wanderpokal „*German Ladies Cup*“ nach Hause. Ich habe mich darüber mindestens so gefreut wie *Sven Göhler* (als Deutscher Meister 2016) und *Uwe Schneider* (als Vizemeister) zusammen.



Meiner Mannschaft, *Antje, Edgar* und *Gerhard*, gebührt großer Dank, natürlich auch meinem Co-Piloten *Christian*, der hier die Möglichkeit hatte, Wettbewerbsluft zu schnuppern.



Denn der nächste Wettbewerb stand schon vor der Tür. Jetzt ging es nach *Heldburg*, allerdings ich dieses Mal nicht als verantwortliche Pilotin, sondern als Co-Pilotin von *Christian*.

Astrid Carl

(Fotos: privat)

„Hoch und weit“ - im Fußballsport feste Begriffe bei Freistößen, Abschlägen und Eckbällen. Eine ganz andere Bedeutung bekamen diese für die Trainer der F-Junioren der JSG Schöneck, Kai Lange und Thorsten Fischer:

„Sonntagmorgen, früh um 05:30 Uhr, seid ihr in Langenselbold“, ordnete Jugendleiter Hans-Peter Loeb an, „von da aus fahren wir weiter...“. Sondertraining oder Ähnliches? Weit gefehlt! Die beiden durften kürzlich einen runden Geburtstag feiern, und die Mannschaft um Betreuerin Sandra Fachinger hatte sich ein ganz besonderes Geschenk für sie ausgedacht: eine Fahrt mit einem Heißluftballon.

Pilotin Astrid Carl vom Ballonclub Kinzig e.V. Langenselbold (BCKL), kürzlich noch als WM-Teilnehmerin in Litauen, begrüßte die Jubilare und deren Familien und stellte ihnen die Crewmitglieder vor, von denen eines irgendwie bekannt schien („Ist das nicht unser Jugendleiter?“)



Auf Astrids Kommando stiegen Kai und Thorsten in den Korb und entschwebten in den frühen Morgenhimmel. Tief unten erkannte Thorsten in der Verfolgergruppe sein Auto und seine winkenden Kinder.

Viel zu schnell war die Zeit vergangen, als die Pilotin in die Landephase überging. Ein abgemähtes Feld bei Hüttengesäß diente ihr als „Landebahn“. Jetzt galt es noch einmal Hand anzulegen und die Gerätschaften wieder zu verladen. War das jetzt der „Schlusspfiff“ dieses tollen Spiels? Erneut weit gefehlt!

Den zu einer jeden erstmaligen Fahrt in einem Heißluftballon gehört traditionsgemäß die sogenannte „Ballontaufe“. Jugendleiter „HP“ Loeb, sonst kundig in Fußballregeln, erwies sich bei diesem Ritual nicht nur in Technik, sondern auch in der Geschichte des Heißluftballonfahrens kundig.

Den „hoheitlichen“ Akt der Taufe vollzog Pilotin Astrid natürlich selbst, indem sie die beiden Ballon-Neulinge entsprechend einem überlieferten Dekret Ludwigs XVI von Frankreich feierlich in den Adelsstand der ballonfahrenden Zunft erhob, allerdings mit der Auflage, den ihnen verliehenen (höchst komplizierten) Namen niemals zu vergessen, andernfalls dem danach Fragenden ein Getränk auszugeben.

Beide Jungadligen waren einer Meinung: „Ein unvergessliches Erlebnis, wenn auch die ersten Höhenmeter im Weidenkorb etwas komisch waren.“

„Hoch und weit“ - mal anders!

Hans-Peter Loeb

(Fotos: privat)



Als Startplatz für den Ballon D-OSHU mit Motiven der Stadt Hanau hatte die Pilotin nach letzter Überprüfung der Wetterdaten eine Wiese bei Mittelgründau festgelegt. Dort gesellte sich zu einem Tandemstart noch der knallrote Ballon D-OOES des BCKL hinzu.

Anders als beim Flugzeug müssen Ballonpassagiere vor ihrem Vergnügen noch hart arbeiten. Ballonhülle, Korb und Gasflaschen müssen ausgeladen und zusammengebaut werden, mit einem Lüfter wird kalte Luft in die Hülle geblasen, und mit Brennerstößen wird anschließend die Luft erhitzt, bis sich der Ballon aufrichtet.



Ein herrliches Panorama bot sich ihnen. In der diesigen Ferne erahnte man die Frankfurter Skyline. Der Ballonkorb schwebte direkt über die Ronneburg hinweg. Wundervolle Stille herrschte über dem Ronneburger Hü-