



Ballon Magie Magdeburg

Rund 13'000 Heissluftballonpiloten sind weltweit registriert, 450 davon in der Schweiz. Sie sind an schönen Tagen mit ihren bunten Kugeln am Himmel nicht zu übersehen. Anders die Statistik bei den Gasballonen. 70 Ballone und weniger als 100 Piloten zählt die abenteuerliche Gilde...weltweit! Einer dieser Piloten ist seit kurzem Pascal Witprächtiger Er ist brevetierter Pilot sowohl für Heissluft- wie auch für Gasballone.

Unsere Wege kreuzten sich anfangs Juli auf dem Startplatz in Zurzach. Auch ich habe mich vom Heissluft zum Gasballonpiloten umschulen lassen. In Absprache mit meinem Fahrlehrer Peter Brader von der Ballongruppe Zürich hatte ich mit Kurt Frieden eine Ausbildungsfahrt im netzlosen Ballon der Gruppe Rapperswil vereinbart. Es war meine vierte und damit letzte Umschulungsfahrt. Mit im Korb, ebenfalls als Fahrschüler, Pascal Witprächtiger, den ich natürlich bereits von verschiedenen Heissluft Meetings her kannte. Während der Fahrt kam die Sprache auf die Ballon Magie Magdeburg. Im Rahmen der Heissluftballon-Europameisterschaft sollten sechs Gasballone zu einer 24 Stunden dauernden Distanzfahrt starten. Auf die Frage von Kurt, ob ich Lust hätte mit ihnen daran teilzunehmen gab es nur eine Antwort: Ja gerne.

von **Walter Gschwendtner**



18. August 2007

Nun waren wir also nach 700 km Autofahrt und dem Ballon „Spelterini“ der Ballonsportgruppe Rapperswil im Anhänger in Magdeburg eingetroffen. Wir, das sind neben mir noch Kurt Frieden, Max Imstepf, beide sehr erfahrene Gasballonpiloten aus der Ostschweiz, sowie der Fahrschüler Pascal Witprächtiger aus Schaffhausen. Als Rückholcrew waren ausser-

klare Sternenhimmel über uns, Ballonfahrerherz was willst du mehr!

Die Windprognose erwies sich als zuverlässig. Mit 30 km/h Richtung Norden. Unser Augenmerk galt der Stadt Hamburg und dem stark benutzten Luftraum darüber. Wir wollten nicht riskieren, im Morgengrauen zur Landung vor der Kontrollzone ansetzen zu müssen. Auf 900 m über Meer fanden wir schliesslich die

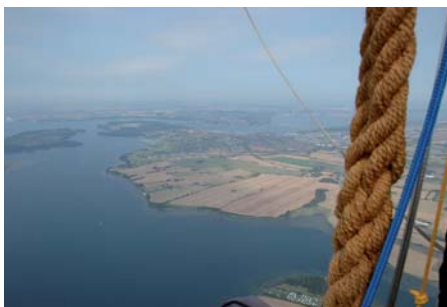


dem noch Jris Frieden und Werner Büchel mit im Team. Die Wetterprognosen waren gut und die Winde liessen eine Fahrt nach Hamburg und vielleicht sogar nach Dänemark erwarten. Der Samstagnachmittag war für das Füllen der Ballone reserviert. 1050m³ Wasserstoff geben dem Gasballon genug Auftrieb, um die ihm anvertraute Last ins Luftmeer zu transportieren. Nach Einbruch der Dunkelheit und vor den Augen sehr vieler Zuschauer lösten wir um 21.15 Uhr die letzten Sandsäcke vom Korb und befanden uns kurze Zeit später einige hundert Meter über der hell beleuchteten Stadt. Das Lichtermeer unter uns und der

ideale Drift, welche uns östlich von Hamburg nach Lübeck tragen würde. Das Lichtermeer der Stadt war der Dunkelheit ländlicher Gegend gewichen. Auffallend einzig die blinkenden Positionslichter der anderen Ballone Mit leichter Sandabgabe halten wir unsere Höhe und geniessen nach Mitternacht einen wärmenden Kaffee. Abwechselnd gönnen wir uns auch ein paar Minuten Schlaf. Um vier Uhr erregt ein beleuchteter Sendemast in unserer Fahrtrichtung unsere Aufmerksamkeit. Wir steigen vorsichtshalber etwas höher um in respektablem Abstand den Mast zu kreuzen. Unsere Instrumente bestätigen, was wir nicht sehen können:



Der Hamburger Luftraum befindet sich gut 20 Km westlich von uns, wir können unsere Fahrt fortsetzen. Zwei unserer Kollegen, welche sich Hamburg nähern, haben aber auch Glück, die Kontrollerin lässt sie passieren, lenkt die Flugzeuge an den Ballonen vorbei. Sie findet die Vorstellung von den sechs Ballonen da draussen in der Dunkelheit „cool“, will sogar wissen, was wir machen, wenn wir „müssen“ und sorgt damit für allgemeines Gelächter auf der Frequenz. Bei Tagesanbruch erreichen wir Lübeck. Tief fahren wir über die Stadt in Richtung Ostseeküste. Um 7.00 erreichen wir die Küstenlinie, neun Stunden nach dem Start. Die Frage, ob wir aufs offene Meer fahren würden, hatten wir bereits geklärt. Alle im Korb waren dafür. Ein Kribbeln im Bauch kann ich aber nicht abstreiten. In fünf Stunden sollte nach unserer Berechnung die Küste von Dänemark erreicht sein.



Die Warmfront aus Westen sorgt für leichte Bewölkung und bringt für kurze Zeit sogar Regen in die Kieler Bucht und damit auch zu uns. Kurt und Max zeigen uns die Funktion der Wasserkuh. Ein mit zehn Liter Wasser gefüllter Plastikkanister wird an einer langen Leine aus dem Korb gehängt. Pascal bringt den Ballon leicht ins Sinken bis der Kanister auf dem Wasser auftrifft. Die Gewichts-



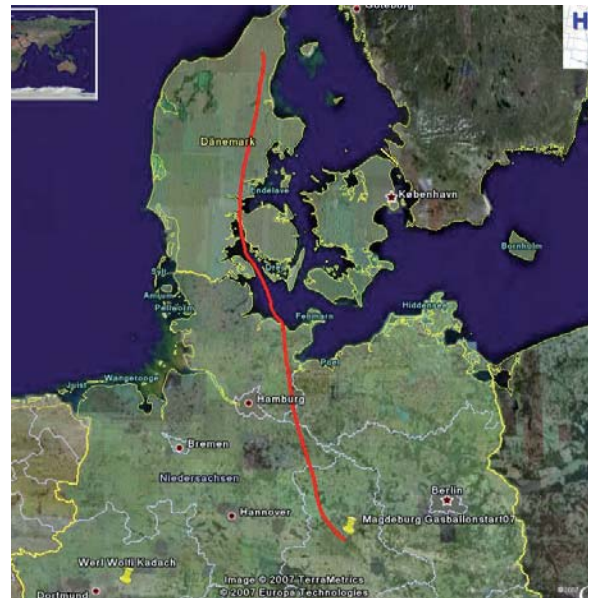
entlastung stoppt das Absinken des Ballones. Nun gleiten wir stabil wie an einem umgekehrten Skilift über das Wasser, stundenlang ohne Ballastabgabe! Um 9.00 Uhr, nach zwölf Stunden Fahrt erreichen wir den Dänischen Luftraum. Kopenhagen ist über unsere Ankunft bereits informiert und lässt uns gewähren. Über Funk erfahren wir, dass zwei der Ballone gelandet sind. Fährschiffe und Frachter kreuzen unseren Weg, ein Fischerboot dreht bei und die Besatzung versammelt sich auf Deck, um uns zuzuwinken. Wir gleiten knapp 50 Meter über der Wasseroberfläche darüber hinweg.

Nach herrlicher Fahrt über die Lille Bealt See erreichen wir um die Mittagszeit das Dänische Festland bei Middelfart. Mit Brot, Käse und Wurst aus einem Magdeburger Supermarkt stillen wir unseren Hunger. Und Schokolade natürlich, einen ganzen Sack voll Süßigkeiten hat uns

Jris beim Start noch im Korb verstaute. Jris Frieden und Werner Büchel hatten sich noch in der Nacht in Richtung Dänemark aufgemacht,



unterwegs hatten sie einige Stunden im Auto geschlafen und doch waren sie nun ganz in unserer Nähe. Wir hatten wieder Funkkontakt mit ihnen. Besser noch, bei Horsens können wir das Auto mit Anhänger vom Ballon aus direkt unter uns sehen. Sie wussten auch zu berichten, dass nun bereits vier der Ballone gelandet waren und nur noch wir und unser Freund Pepperl Höhl aus München in der Luft sind. Per SMS melden sich die Veranstalter aus Magdeburg und gratulieren zur „Seefahrt.“»



Ballon Magie Magdeburg

Ehrgeiz kommt auf. Schliesslich war das ganze auch ein Wettkampf. Wir hatten abgemacht, dass derjenige Ballon, welcher nach zwanzig Stunden am weitesten vom Startplatz entfernt positioniert ist, (ob am Boden oder in der Luft) den Wettkampf gewinnt.



Die Brücke von Middelfart

Und jetzt waren wir nur noch zwei. Jeder Ballon führte einen Tracker mit, jenes Gerät, welches die Position bestimmt und via Satellit weitermeldet. Im Internet schliesslich konnten die einzelnen Positionen eingesehen werden. Ebenfalls per SMS wurden wir von meiner Frau Edith von Hinwil aus über die Position unseres Konkurrenten auf dem Laufenden gehalten. Nach Ablauf der zwanzig Stunden war er zwar auf gleicher Höhe mit uns jedoch 10 km weiter östlich,

immer noch über dem Wasser. Dies bedeutete aber auch 10 km weiter weg von Magdeburg. Schade, aber was soll's, zweiter zu sein nach einer solchen Fahrt ist auch eine schöne Belohnung. Für uns war es noch zu früh zum Landen.

Wir wollten Pascals letzte Ausbildungsfahrt noch etwas verlängern und setzten unseren Weg nach Norden fort. Nach knapp 22 Stunden Fahrt über eine Distanz von mehr als 600 km landet Pascal den Ballon



schliesslich in einem Dorf namens Klockkerholm. Müde aber glücklich begrüßen wir nach der schnellen Landung noch am Boden liegend unsere Nachfahrer Iris und Werner mit einem Winken aus dem Ballonkorb. Eine herrliche Ballonfahrt, ein grosses Abenteuer und was für eine Schulfahrt !

Die lange Nacht von Hamburg

Am letzten Briefing kurz vor dem Start in Magdeburg informierte uns Stefan Handl noch über den letzten Kontakt mit der deutschen Luftverkehrskontrolle. Für jeden der sechs Ballone war bereits ein Transpondercode zugeteilt welcher nach der Aktivierung durch den Kontroller in Bremen für die ganze Strecke gültig bleiben sollte. Die Aktivierung musste durch die Piloten nach dem Start über Funk erfolgen. Sechs Piloten gibt sechs verschiedene Arten zu kommunizieren, wer kennt das nicht. So auch in dieser Nacht. Korrekt schon, aber eben individuell...

Nach Mitternacht wurde es dann aber ruhig im Äther. So ruhig, dass ein Pilot sich sogar von den Verfolgern, welche auf der Suche nach einem geeigneten Parkplatz für einen kurzen Mitternachtsschlaf ihre Vorstellung von so einem Platz per Funk austauschten, gestört fühlte. Um vier Uhr morgens war es dann vorbei mit der Ruhe.

„Stefan, so kommen wir nicht an Hamburg vorbei.“

„Ja seh ich auch so.“

„Was mach ma?“

„Wir brettern einfach durch“

„Gut, aber fragen tun wir schon“

„Ja sicher“

„Bremen, kriegen wir so zwischen fünf und halb sechs von euch die





Erlaubnis zur Einfahrt in den Luftraum Hamburg?“

„Kommt drauf an...“

Eine neue Stimme hat hinter dem Mikrophon der Nachtschicht Platz genommen.

„Worauf kommt es an?“

„Ja zum Beispiel wann, wo und wie hoch sie hier ankommen.“

„Gut, wir melden uns wenn es so weit ist“

„Können sie denn auch steigen?“

„Ja sicher“

„Wir schnell?“

„Ja, so zwei Meter schon“

„In der Stunde?“

Hört man da einen gewissen Schalk?. Ich bin sicher, dass die sympathische Frauenstimme in den Männerohren nicht nur in unserem Korb auf erhöhte Aufmerksamkeit stösst.

„Nein, in der Sekunde natürlich!“

„Mir kenna oba a mit drei und mehr Meta“

Wer sagts denn, ein weiterer Pilot sucht den Kontakt zur Stimme. Und noch einer:

„Fdgchhchchchch“

„Say again“

„Fdgchhchchchch“

„Tut mir leid, ich verstehe sie nicht“

„Ich weiss wer der Kollege ist“

Nochmals eine neue Pilotenstimme die den Gesprächskreis erweitert.

„Ich mache Relais wenn sie möchten“ „Klaus, was hast gsagt?“

„Fdgchhchchchch“

„Ja ist gut, ich frag sie“.

„Er lässt fragen ob sie ihn hören“

„Hören schon verstehen tu ich aber nichts“

„Hast gehört, sie hört dich, versteht dich aber nicht“

Nach ein paar Minuten Ruhe

kommt die Stimme aus Bremen wieder.

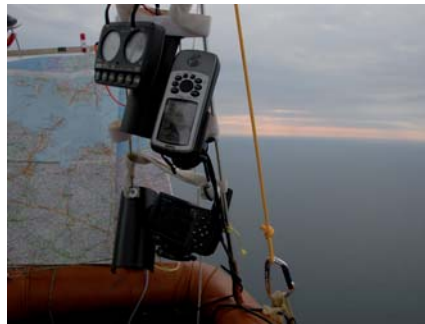
„Sagt mal, wie ist das eigentlich wenn ihr mal müsst?“

Diese Frage musste ja kommen!

„Wenn mir mias`n dann dama“

„jaaaa..... da oben im Ballon?“

„nein nicht oben im Ballon, aber



im Korb“

„jaaaa..... und die anderen?“

„die dürfen auch wenn sie müssen“

Es folgt noch eine Unterhaltung über den Sauerstoffbedarf der Ballonfahrer in grosser Höhe welche zwischen zwei Piloten noch böse Worte auslöst und die Kontrollerin zur Bemerkung „Halt, auf meiner Frequenz wird nicht gestritten“ veranlasst, ehe sie mit „Jungs, ich geh jetzt schlafen“ ihren Nachtdienst beendet.



Text: Walter Gschwendtner

Fotos: Kurt Frieden und Werner Büchel

Persönlich:

Pascal Witprächtiger

Meinen ersten Kontakt mit den Gasballonen hatte ich beim Start zum Gordon Bennett Race in Zürich am 13.10.84. Da habe ich mitgeholfen die Ballone aufzurüsten. Meine erste Gasballonfahrt habe ich dann am 19.5.1997 mit Peter Frigge gemacht (Geschenk von meiner Mutter) Danach habe ich lange nichts mehr mit dem Gasballon zu tun gehabt, bis dann zum interessanten 50. Gordon Bennett von Belgien aus, bei welchem ich per Livetracking mitverfolgt habe, wie Kurt Frieden und Stefan Zeberli um die vorderen Plätze gekämpft haben. Als dann das Thema um den Erhalt des Startplatzes Zurzach publik wurde und der SBAV die Förderung des Gasballonsportes forcierte, war für mich klar, dass ich nach zwölf Jahren Heissluftballonpilot auch Gaspilot werden möchte. Gasballonfahren ist für mich die Erweiterung des Genusses in den Lüften zu schweben und nicht sich bereits kurz nach dem Start wieder mit dem Landen befassen zu müssen. Gasballonfahrten eröffnet ganz neue Eindrücke und noch eine stärkere Verbundenheit mit der Natur (Erwärmung/Unterschiede der Umgebungstemperatur, Luftschichten, Winde in Bodennähe). Das Gefühl des Schwebens, treiben lassen und der damit verbundenen Ruhe ist noch stärker ausgeprägt als beim Heissluftballon. Dies ist ein idealer Ausgleich für mich zur heutigen Arbeitswelt mit ihrer zunehmenden Hektik und Zielorientierung auf kurze Sicht.

Für die Zukunft kann ich mir gut vorstellen mit dem Heissluft-Ballon wieder an einer Schweizermeisterschaft zu fahren und vielleicht auch mit dem Gasballon an einem Gordon-Bennett teilzunehmen.

