

Der starke Ostwind brachte in der letzten Woche grimmige Kälte. Andererseits ist starker Ostwind die Voraussetzung für schöne Ballonfahrten nach Frankreich. Dies nutzten Ballonfahrer der Horber Ballonsportgruppe zu einem luftigen Ausflug in die Vogesen.



Dieser Blick über die Vogesen und das im Dunst liegende Rheintal bot sich den Horber Ballonsportlern kurz vor dem Ziel.

Bilder: Bähr

Mit dem Wind in die Vogesen

Horber Ballonfahrer fuhren am vergangenen Sonntag bis in die Franche-Comté

So haben die Horber Ballonfahrer die Wettermeldungen genauestens gelesen und ausgewertet. Für Sonntag war noch starker Höhenwind bei ansteigenden Temperaturen vorhergesagt. So wurden am Samstag Ballon und Papiere überprüft, Gasflaschen und die Bordelektronik vorgewärmt, damit sie auch bei tiefen Temperaturen funktionieren. Da Flüge beziehungsweise Fahrten nach Frankreich immer noch per Flugplan angemeldet werden müssen – nein, es heißt



Genügend Propangas hatte man mitgenommen.

nicht „Fahrplan“ – wurde er noch nachts per Internet bei der Flugsicherung eingereicht. Die Crew wurde verständigt, dass ein außergewöhnlicher Sonntagsausflug möglich wäre.

Am Sonntagmorgen wurden die neuesten Wettermeldungen eingeholt. Der Wetterballonaufstieg in Stuttgart um Mitternacht zeigte Nordostwind in allen Höhen. Der Wind auf dem Feldberg blies um 8 Uhr aus 70 Grad mit 60 km/h bei besten Sichten, was auf eine Drift Richtung Lahr und Colmar hindeutete. Die Temperatur auf dem Feldberg lag bei frostigen -16 Grad.

Die Crew um den Piloten Fabian Bähr rüstete den Ballon auf, sodass er um 11.50 Uhr in Horb bei wenig Wind am Boden abhob. Zur Mannschaft an Bord gehörten Armin Fassnacht und Christopher Meyer, die den Piloten

durch Navigations- und Überwachungsaufgaben unterstützten. „Bodenpersonal“ war Volkhard Bähr, der den Ballon mit VW-Bus und Anhänger verfolgte. Bereits eine Viertelstunde später war die Grenze Horbs über Dettlingen erreicht, der Ballon war schon in 2000 Meter Höhe, seine Geschwindigkeit betrug 50 km/h, die Driftrichtung betrug wie geplant 250 Grad. Der Kontakt mit der Flugsicherung war ebenfalls schon hergestellt und sie hatte den Ballon durch den mitgeführten Transponder auch auf dem Radarschirm. Somit weiß der Lotse stets, wo sich das Luftfahrzeug befindet. Diese wichtigen Informationen wurden auch dem Verfolger per Funk mitgeteilt. Damit fand der letzte Kontakt mit dem Verfolger für die nächsten drei Stunden statt, da die anwachsende Entfernung zwischen ihm und dem Ballon den Empfang beeinträchtigte. Dank der Richtungsangaben konnte er sich aber ausrechnen, wohin der Ballon fährt. Somit stand einer Ballonfahrt nach Frankreich nichts mehr im Weg.

Zehn Minuten später wurde über Loßburg die geplante Reishöhe von 2900 Metern erreicht und die Geschwindigkeit des Ballons betrug mittlerweile über 60 km/h. Im Korb herrschten erträgliche -7 Grad, wozu die starke Sonneneinstrahlung ihren Teil beitrug. Die Sicht war gigantisch. In Fahrtrichtung lag der Schwarzwald in seiner dunklen Farbe, immer wieder von Waldlichtungen unterbrochen, die vom Schnee grell-weiß schimmerten. Das Rheintal konnte man schon erkennen, obwohl es leicht im Dunst lag, und dahinter die Vogesen. Im Süden erhob sich das Feldbergmassiv.

Die weitere Ballon-Reise führte vorbei an der zugefrorenen Kinzigalsperre, Hausach und Haslach im Kinzigtal und weiter Richtung Ettenheim. Kurz bevor der Ballon das Rheintal erreichte, wurde er an die französische Flugsicherung „Strasbourg Approach“ übergeben. Hierbei war zu berücksichtigen, dass der weitere Flugfunk mit den



Auf einen Blick: Grünmettstetten, Altheim und Talheim.

französischen Lotsen auf Englisch geführt wurde. Sie waren sehr freundlich, denn Kontakt zu einem Ballon in 2900 Metern Höhe – und das im Winter – haben sie wohl nicht allzu oft.

Um 13.20 Uhr wurde schließlich der Rhein bei Rheinhausen/Rust überquert. Die Fahrtrichtung war noch dieselbe bei über 60km/h Geschwindigkeit und die Zuständigkeit wechselte erneut, denn ab hier war „Basel Approach“ für den weiteren Weg am Funk zu kontaktieren. Dank des aktiven Mode-S-Transponders klappte die Zusammenarbeit hier ebenfalls bestens. Da die Vogesen immer näher kamen, wurde im Korb beratschlagt, ob mit dem vorhandenen Kraftstoff, der noch zur Verfügung stehenden Zeit bis Sonnenuntergang und den luftrechtlichen Bedingungen eine Überquerung der Vogesen möglich war. Nachdem die Lage geklärt war, wurde die Weiterfahrt über die Vogesen beschlossen. Das sollte sich als weiser Entschluss herausstellen, denn entgegen der Wettervorhersage wehte im Rheintal ein starker Nordwind, sodass eine Landung sehr schwierig geworden wäre, wie der Verfolger feststellen musste. Zur gleichen Zeit fuhr er jedoch noch im dichten Sonntagsverkehr im Kinzigtal.

Colmar wurde um 13.50 Uhr erreicht, der Col de la Schlucht und Gérardmer um 14.20 Uhr. Es waren herrliche Winterbilder vom Korb aus zu sehen, die von beeindruckender Landschaft, über den Europapark in Rust bis hin zu vielen Skiläufern auf den Pisten der Vogesen reichten. Ebenfalls waren auf dem zugefrorenen See bei Gérardmer Spaziergänger und Eisläu-

fer als schwarze Pünktchen auszumachen. Während die Fahrt über den Vogesen weiter fortschritt, konnte der erste Kontakt mit dem Verfolger hergestellt werden – und zwar per SMS. Er war gerade kurz vor Colmar, als er erfuhr, dass der Ballon in Richtung Gérardmer und Remiremont driftete. Ein Blick in die Karte zeigte ihm, dass für ihn jetzt die kurvenreiche Pass-Straße auf den Col de la Schlucht bevorstand.

Der Ballon hatte mittlerweile das Vogesen-Massiv überquert, als man begann, über mögliche Landeorte zu beraten. Nachdem man den Militärflughafen von Luxeuil-les-Bains, wo die französische Luftwaffe Atombomber stationiert hat, hinter sich gelassen hatte, begann nach Genehmigung der Flugsicherung der Abstieg aus 3000 Metern Höhe. Um 15.35 Uhr setzte Fabian Bähr den Ballon nach 207,3 km Fahrstrecke und 3 Stunden 45 Minuten in der Luft an der Straße von Vellefrie nach Flagey weich auf. Der Verfolger war gerade über den Vogesen-Pass gefahren, als ihn ein Anruf mit dem genauen Landeort erreichte.

Der Ballon war mit einem aktivierten Flugplan unterwegs, somit hatte man der Flugsicherung auch die Landung zu melden. Üblicherweise macht man das per Funkgerät noch in der Luft. Leider kam während des flotten Abstiegs keine Verbindung mehr zu Stande. Allerdings klingelte kaum zehn Minuten nach der Landung das Handy des Piloten – noch bevor er selbst aktiv werden konnte. Am anderen Ende ein französischer Fluglotse, der sich auf Englisch mit starkem französischem Einschlag „Ar ju so peilot of ...“ melde-

te. Er fragte, ob die Landung bereits erfolgt sei und erkundigte sich nach der Landezeit, damit der Flugplan geschlossen werden konnte – ein sehr zuvorkommender Service.

Die Crew rüstete den Ballon ab, trug alles an die Straße und wartete auf den Verfolger. Dabei konnte der restliche Proviant verzehrt und Kontakt zu Einheimischen hergestellt werden – anhand des regen Interesses konnte man darauf schließen, dass nicht allzu häufig ein Ballon in Flagey landet. Der Verfolger traf dann um 17 Uhr ein, öffnete die Scheibe und begrüßte sie mit „Was macht ihr hier? Auf ein Taxi warten?“. Eine halbe Stunde später konnte schließlich die Heimfahrt über Belfort, Mulhouse und Freiburg angetreten werden – es musste mit vier Stunden gerechnet werden. Aufgrund dessen



Zwei von der Bordbesatzung: Armin Fassnacht und Fabian Bähr. Bild: Meyer

fiel das Abendessen in einem französischen Restaurant aus. Ein „Casse-Croute“ und ein „Orangina“ an einer Autobahn-Raststätte mussten reichen.

Info www.ballonfahren-in-horb.de



Nach 207,3 Kilometer Fahrstrecke und 3 Stunden 45 Minuten Fahrzeit gelang die Landung.