

(Vne) und nur bis Flugfläche 100 erproben. Darüber hinaus werden keine Flug-erprobungsnachweise geführt und daher sollten Piloten penibel die geltenden Geschwindigkeitsmaxima in größeren Höhen einhalten, gab Treiber mahnend zu verstehen.

Als zentrale Empfehlung gab Treiber mit, dass es wichtig sei, bei Reparaturen an Ruderflächen die Gewichte und Mo-

mente des Herstellers strikt einzuhalten und nach harten Landungen eine Überprüfung der Struktur sowie die Kontrolle aller Steuerelemente und deren Lagerbefestigungen durchzuführen. All dies diene der Sicherheit, so das abschließende Fazit des Luftfahrt-Ingenieurs.

Mit einem herzlichen Dankeschön an die Referenten und die Dettinger Segel-

flieger entließ Kurt Sautter sein Publikum mit den besten Wünschen für eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2012. Weiteres Material rund um das Thema „Luftraum Stuttgart“ sowie die Vortragsfolien der Veranstaltung finden Sie im Internet unter: www.bwlv.de/service/segelflugsektoren-stuttgart.html.

Text und Fotos: Manuel Löhmann

FREIBALLON

Horber Ballonfahrer im starken Ostwind

Die Fahrt führte das Team bis in die Franche-Comté

Der starke Ostwind brachte Anfang Februar grimmige Kälte mit. Andererseits ist starker Ostwind die Voraussetzung für schöne Ballonfahrten nach Frankreich. So haben die Horber Ballonfahrer die Wettermeldungen der letzten Woche genauestens gelesen und ausgewertet. Für Sonntag, den 12. Februar, war noch starker Höhenwind bei ansteigenden Temperaturen vorhergesagt. Am Samstag wurden Ballon, Gasflaschen und Instrumente überprüft. In der Nacht zu Sonntag stand der Flugplan über das Online-Portal der Deutschen Flugsicherung noch auf dem Programm. Um vorneweg ein vielleicht bestehendes Missverständnis zu vermeiden, nein, bei Ballonen heißt es nicht „Fahrplan“. 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 Stundenkilometern bei besten Sichten, was auf eine Driftrichtung 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 nach dem Start war eine Höhe von 2.000 Meter MSL erreicht, die Geschwindigkeit betrug 50 km/h und die Driftrichtung betrug wie geplant 250 Grad. Die Flugsicherung in Langen war ebenfalls schon kontaktiert und hatte den Flugplan aktiviert. Zu diesem Zeitpunkt 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 seiner navigatorischen Fähigkeiten konnte er sich aber ausrechnen, wohin der Ballon fährt. Somit stand einer Ballonfahrt nach Frankreich nichts mehr im Weg.

Der Schwarzwald zeigte sich im weißen Kleid

Zehn Minuten später wurde über Loßburg im Schwarzwald die geplante Reisehöhe von 2.900 Metern oder Flugfläche 95

Der tiefverschneite Schwarzwald unweit von Freudenstadt bietet eine unvergessliche Winterkulisse



erreicht und die Geschwindigkeit des Ballons betrug mittlerweile über 60 Stundenkilometer. 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, der immer wieder von Waldlichtungen unterbrochen wurde, die vom Schnee grellweiß schimmerten. Auch das Rheintal, das leider leicht im Dunst lag, konnte man schon erkennen dahinter die Vogesen. Richtung Süden erhob sich das Feldbergmassiv.

Die weitere Ballonreise führte vorbei an der zugefrorenen Kinzigalsperre, Hausach, Haslach im Kinzigtal und weiter Richtung Ettenheim. Kurz bevor der Ballon das Rheintal erreichte, wurde er bereits an die französische Flugsicherung Strasbourg Approach übergeben. Das bedeutete, den weiteren Funkverkehr mit den französischen Lotsen auf Englisch zu führen. Sie waren sehr freundlich, denn Kontakt zu einem Ballon in 2.900 Meter Höhe – und das im Winter – haben sie wohl nicht allzu oft. Um 13:20 Uhr wurde schließlich der Rhein bei Rheinhausen unweit von Rust überquert. Die Fahrtrichtung war noch dieselbe bei über 60 km/h Geschwindig-

keit und die Zuständigkeit wechselte erneut, denn ab hier war Basel Approach für den weiteren Weg zuständig. Dank des aktiven Mode-S-Transponders klappte die Zusammenarbeit hier ebenfalls bestens. Da die Vogesen immer näher kamen, wurde 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.

Der Entschluss ist gefallen – es geht über die Vogesen

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 Schlittschuhläufer als schwarze Pünktchen auszumachen. Während die Fahrt über die 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/Remiremont driftete. Ein Blick auf 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 (LSFX), wo die französische Luftwaffe Atombomber stationiert hat, hinter sich gelassen hatte, wurde angefragt, in die Kontrollzone von LSFX einzutauchen. Zu beachten war an der Kontrollzone D(HX) erstens die unheimlich große Fläche und zweitens die hohe vertikale Erstreckung von Grund bis zu einer Höhe von 7.500 Fuß. Nach Genehmigung begann der Abstieg aus mittlerweile FL 85. Um 15:35 Uhr setzte Fabian Bähr den Ballon nach 207,3 Kilometern Fahrstrecke und 3 Stunden 45 Minuten in der Luft an der Straße von Vellefrie nach Flagy weich auf. Der Verfolger war gerade über den Vogesen-Pass gefahren, als ihn ein Anruf mit dem genauen Landeort erreichte.



Hinter Colmar erstrecken sich die Vogesen, die es zu „überfahren“ galt

Ballone landen nicht häufig in Flagy

Da der Ballon mit einem aktivierten Flugplan unterwegs war, wollte man während des Abstiegs den Flugplan schlie-

ßen, als klar war, dass man in den kommenden fünf Minuten landen würde. Leider kam keine Verbindung mehr zustande, da man wohl schon zu niedrig war. 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 französischen Einschlag mit: „Ar ju sô peilot of ...“ meldete. Er fragte, ob die Landung bereits erfolgt sei und erkundigte sich nach der Landezeit – ein sehr zuvorkommender Service.



Gipfel der Vogesen: Ski-Eldorado aus luftiger Höhe



Sicher gelandet: Nun heißt es für das Team um Fabian Bähr, auf den Verfolger zu warten

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 Flagy landet. Der Verfolger traf dann um 17 Uhr ein, öffnete die Scheibe und begrüßte sie mit „Was macht ihr hier? Auf ein Taxi warten?“. Um halb sechs konnte schließlich die Heimfahrt über Belfort, Mulhouse und Freiburg angetreten werden – es musste mit vier Stunden gerechnet werden. Aufgrund dessen fiel das Abendessen in einem französischen Restaurant aus. Ein „Casse-Croute“ und eine „Orangina“ an einer Autobahnraststätte mussten reichen.

Diese Streckenfahrt wird uns sicherlich noch länger in Erinnerung bleiben. Ein herzlicher Dank des Piloten geht an den Verfolger Volkhart Bähr für die sichere Autofahrt, an die Vereinsmitglieder Armin Faßnacht und Christopher Meyer, die auch bei etwas „kühleren“ Bedingungen in den Korb stiegen und an die deutsche und französische Flugsicherung für die äußerst freundliche und hilfsbereite Betreuung in der Luft.

*Text und Fotos: Fabian Bähr
(Ballonsportgruppe Horb am Neckar e.V.)*