



BCKL-Nachrichten

Bekanntmachungen des
Ballon-Club Kinzig eV
Langenselbold

Jubiläumsausgabe 2013



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



Sehr geehrte Freunde
des Heißluftballonsports!

Vierzig Jahre Ballon-Club Kinzig e.V. Langenselbold. Vierzig Jahre Ballonfahren im Kinzigtal und weit darüber hinaus! In diesem Jahr begehen wir unseren 40. Geburtstag und dürfen uns als einen der größten Ballonsportvereine deutschlandweit bezeichnen. Was einmal mit sieben Freunden, die Freude am Heißluftballonfahren hatten, begann, wird heute von über 150

Mitgliedern weiter gepflegt. Allen Veränderungen im organisatorischen Bereich und der technischen Entwicklung standen wir in den vergangenen Jahren immer aufgeschlossen gegenüber und fanden einen guten Weg für das Fortbestehen und die Entwicklung unseres Vereins.

Zum Jubiläum haben wir keine „Festschrift“ aufgelegt, die sich über Werbung finanziert und allerlei Grußworte enthält, sondern eine Jubiläumsausgabe unserer seit Jahren erscheinenden Clubnachrichten erstellt. Diese Vereinsnachrichten dokumentieren unsere Entwicklung in den vergangenen 40 Jahren und zeigen uns als Verein, dessen „Spielfeld“ weder ein Sportplatz noch eine Sporthalle, sondern der Himmel ist, unter dem wir nahezu grenzenlos unsere Bahnen ziehen. Mit dem ältesten Luftfahrzeug der Welt durchfah-

ren wir das Luftmeer und pflegen ein Hobby der besonderen Art.

Zu unserem 40-jährigen Jubiläum haben wir uns ein neues Sportgerät gegönnt, einen neuen Heißluftballon in schicken Farben, der auf unserer „Hessekabb“ getauft wird. Das Design der Hülle wurde durch einen Wettbewerb bestimmt, an dem alle Mitglieder teilnehmen konnten. Der Gewinner wird bei der Jungfernfahrt des Ballons mit im Korb sein.

Die „Hessekabb“ ist unsere traditionelle Ballonsportveranstaltung, der in dieser Jubiläumsausgabe ein eigenes Kapitel eingeräumt wird. Nahezu seit den Anfängen unseres Vereins gibt es diese Veranstaltung. Anfangs als „Fahrt in den Frühling“, heute als „Hessekabb“, findet diese traditionell an Ostern mit Ballonfahrten rund um die Ronneburg statt. Ca. 20 Gast-Ballonteam kämpfen

hier nicht etwa um einen „Cup“, sondern um die „Hessekabb-Zipfelmütze“ mit der Zahl des Jahres, in dem sie der Bestplatzierte gewonnen hat.

Für die Zukunft werden wir uns durch die Harmonisierung des europäischen Luftrechts neu ausrichten müssen. Wir werden aber auch diese Herausforderung annehmen, um als Ballonsportverein weiterhin zu bestehen. Wir werden unseren Partnern, Mitgliedern, Freunden, Verbänden und allen anderen Ballonsportfreunden ein guter Ansprechpartner sein und die Interessen des Ballonsports fördern und vertreten. Allen diesen Personen danken wir für ihre Unterstützung. Lassen Sie sich faszinieren von unserem Sport und gewinnen Sie mit dieser Jubiläumsausgabe einen Einblick in unsere Welt.

Wolfgang Walther

Impressum

Herausgeber:	Vorstand des Ballon-Club Kinzig Langenselbold eV Am Seegraben 8, 63505 Langenselbold
Redaktion:	Günter Dornheim (gd) Reinhold Schneider (rs) Sebastian Storch (st) Günther Tausch (gt)
Mitarbeit:	Steffen Kandel Heinz Lach Hagen Schneider
Redaktions- anschrift:	Günter Dornheim Im Stockborn 13, 63505 Langenselbold Tel. 06184-7049
Fotos:	Astrid Carl, Günter Dornheim, Alena Flekac, Axel Häsler, Marina Jacob, Steffen Kandel, Michael u. Sebastian Storch, Christine u. Günther Tausch, Jörgen Traum, Werner Wesnitzer u.a. priv. Archivmaterial
Druck:	LEO-Druck GmbH Robert-Koch-Str.6, 78333 Stockach

Inhalt

Seite

Unser Verein	- „Steckbrief“ -	3
	- Gereimte Vereinsgeschichte(n)	4
Unser Zuhause	- die „Ballonhalle“ im Bau	6
	- Bilder aus dem Vereinsleben	8
Unsere Vorsitzenden - Regenten in vier Jahrzehnten		10
Unsere Ballone	- Hüllen über vier Jahrzehnte (1)	12
	- Betriebsdauer u. Hüllentechnik	16
	- Hüllen über vier Jahrzehnte (2)	18
	- die „aktuelle Flotte“	20
	- die Welt der Modellballone	24
Unsere Tradition	- die „Hessekabb“	26
Unser Fuhrpark	- die „fahrbaren Untersätze“	32

Titelbild: Der erste vereinseigene Heißluftballon „D-KINZIG“ neben dem neuen „Jubiläumsballon“ „D-OBCK“



Der Ballon-Club Kinzig Langenselbold e.V. (BCKL) ging vor vier Jahrzehnten aus einem Zusammenschluß ballonbegeisterter Männer hervor, der 1973 als Verein eingetragen wurde. An seiner Spitze standen von Anbeginn bis heute stets engagierte Heißluftballonpiloten. Ihnen sind die Seiten 10-11 dieses Heftes gewidmet.

Der Verein hat gegenwärtig über 150 Mitglieder. 12 Mitglieder besitzen eine Piloten-Lizenz für Heißluftballone und den Aktiven-Status, 3 passive Mitglieder haben eine Observer-Lizenz zur Teilnahme an Heißluftballon-Wettbewerben als offizielle Sportzeugen .

Geschäftsführender Vorstand:

- 1.Vorsitzender: Wolfgang Walther
- 2.Vorsitzender: Andreas Heck
- Schatzmeister: Dr. Bernd Richter

Beisitzer:

- Schriftführer und Webmaster: Steffen Kandel
- Ausbildungsleiter: Thomas Henß
- Technische Leiterin: Astrid Carl
- Jugendwart: Werner Wesnitzer
- Hallenwart: Günter Dornheim

Pilot(inn)en:

- Bernd Bauer Reinhold Schneider
- Astrid Carl Alexander Sonntag
- Andreas Heck Michael Storch
- Thomas Henß Günther Tausch
- Heinz Lach Michael Truckenbrodt
- Dr.Bernd Richter Wolfgang Walther

Domizil des Vereins und Ausgangspunkt für alle Unternehmungen ist ein Hallengebäude im Gewerbegebiet Kinzig, Langenselbold, Am Seegraben 8, das auf den Seiten 6-9 näher vorgestellt wird (siehe Pfeil im Bild oben).

Der BCKL betreibt derzeit sechs vereinseigene Heißluftballone des Herstellers „SCHROEDER fire balloons GmbH“, Schweich bei Trier. Die Chronologie der vom BCKL seit seiner Gründung betriebenen Ballone befin-



det sich auf den Seiten 12-23 (ergänzt durch ein Betriebszeiten-Diagramm auf den Seiten 16-17).

Ballonfahren ist Mannschaftssport. Die Ballon-Teams sind variabel; sie werden nach Bedarf aus einem Piloten und mindestens zwei weiteren geschulten, für Auf- und Abrüstung, Verfolgung und Rückholung zuständigen Vereinsmitgliedern gebildet.

Aktionsgebiet ist bei normalen Fahrten während der Ballonsaison der Luftraum über den Landkreisen Main-Kinzig, Vogelsberg und Wetterau. In Zeitfenstern außerhalb der Thermik werden Fahrtstrecken bis zu 40 km erzielt. Bei winterlichen Sportfahrten können jedoch erheblich größere Distanzen erreicht werden.

Seit Vereinsgründung bis heute haben zahlreiche BCKL-Piloten sehr erfolgreich an Qualifikations-Leistungswettbewerben (QLW) um Ranglistenpunkte teilgenommen. Unser Verein hat auch selbst schon zahlreiche Heißluftballon-Wettbewerbe, auch Meisterschaften, in unserer Region ausgerichtet. Er veranstaltet alle zwei Jahre beim Jugendzentrum Ronneburg seinen eigenen Wettbewerb, die sogenannte „Hessekabb“. Ein Rückblick auf diese Traditionsveranstaltung, die stets großes öffentliches Interesse findet, wird auf den Seiten 26-31 dieses Heftes gegeben.

Die Jugendgruppe beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Bau von Modellballon-Hüllen und -Körben. Sie besitzt derzeit vier Modelle und hat schon einige Wettbewerbe mit ferngesteuerten Modellen sehr erfolgreich bestritten. Siehe Seiten 24-25.

Durch Aufrüst-Demonstrationen, Gelände-Überfahrten oder Ballonglühen bei Luftfahrt- und anderen Sportveranstaltungen, karitativen Spendenläufen, Landes-, Stadt- und Vereinsfesten, gelegentlich auch durch Unterstützung von Schulprojekten, versucht der Verein den Ballonsport einem möglichst breiten Publikum näher zu bringen. Hinzu kommen Workshops, Schnupperkurse und Tage der offenen Tür mit Exponaten, Bildvorführungen und praktischen Ballon-Vorführungen.

Monatlich finden Clubabende statt, bei denen die Mitglieder über aktuelle Dinge zeitnah informiert werden. Auch trifft man sich jeden Monat zu Hallenaktionen, die der Wartung der Ballone nebst Zubehör sowie der Instandhaltung der Ballonhalle und ihrer Außenanlagen dienen.

Der BCKL hat seit 1979 die Zulassung als Ausbildungsbetrieb. Die derzeitigen Ausbilder des Vereins, Thomas Henß und Andreas Heck, betreuen momentan drei Pilotenanwärter. Sie veranstalten zudem Fortbildungslehrgänge für Piloten sowie Aufrüst- und Sicherheitslehrgänge für Helfer (Verfolger). Von externen Fachleuten abgehaltene Kurse, u.a. in Erster Hilfe, im Feuerlöschen sowie im Fahren mit Ballon-Anhänger, ergänzen das Aus- und Fortbildungsangebot.

Außerhalb der Ballonsaison veranstaltet der Verein u.a. Exkursionen zu interessanten Zielen. Im Dezember trifft man sich zur Weihnachtsfeier und zum traditionellen „Silvesterfrühstück“.

Publikationsorgane: Die Homepage des Vereins und zweimal jährlich die „BCKL-Nachrichten“ (gd)

*Kinder, wie die Zeit vergeht!,
heißt's in einem alten Lied.
Sind schon vierzig Jahre um?,
fragt man mit Verwunderung.
Was ist in den vier Jahrzehnten
bei uns eigentlich gewesen?
Stauend richten wir den Blick
auf's Vergangene zurück:*

*Was da war, ist wirklich witzig:
Neunzehnhundertdreiundsiebzig
saßen doch in einer Kneipe
sieben ausgewachs'ne Leute,
träumten dort, man glaubt es kaum,
diesen alten Menschheitstraum,
der zur Wirklichkeit erwachte
siebzehnhundertdreiundachtzig.*

*<Wenn wir gründen 'nen Verein,
müßte es doch möglich sein,
aufzusteigen in die Höh'
wie Pilatre de Rozier?>
Für das Bündnis, das sie fanden,
war kein Schreibpapier vorhanden.
Deshalb zeichneten sie knapp
auf 'nem runden Bierfilz ab.*

*Sechs von sieben der Strategen
mußten jetzt Pilot erst werden.
Mittlerweile sie verreisten
dorthin, wo Ballone kreisten.
Keiner ist vor Frust versauert,
als es noch zwei Jahr' gedauert
bis zum eigenen Gefährt,
weil stets gut, was lange währt.*

*Schließlich konnte man es wagen,
als Verein sich einzutragen.
Diese Rechtsformalitäten
waren wichtig für die "Kröten".
Unter riesengroßen Mühen
hat das Geld man aufgetrieben,
teils von den Initiatoren,
aber viel auch von Sponsoren.*

*Endlich dann der erste "Kinzig"
neunzehnhundertfünfundsiebzig,
der sich in die Lüfte hob
auf dem Platz vom Aero-Club.
Die Heißluftballonpiloten
waren damals noch Exoten,
als sie mit dem schwarz und roten
„Kinzig“ ihre Bahnen zogen.*

*Zielgerichtet ging es weiter:
Dem Ballon folgte ein zweiter
neunzehnhundertachtundsiebzig.
Der war für den Club sehr wichtig
und erhielt als Namen dann
den vom Sponsor ("D-Propan").
Mittlerweile zwölf Aktive
zählte die Pilotenriege.*

*Keiner von den Veteranen
konnte damals auch nur ahnen,
wieviel Leut' in all den Jahren
dem Verein verbunden waren
und daß dieser fast konstant
hundertsechzig Glieder hat!
Damals konnten auch nur Alle
träumen von 'ner großen Halle.*

*Weil Ballon-Aktivitäten
das Interesse losgetreten,
dem Vereine beizutreten
und Ballonpilot zu werden,
hatte man sehr bald den Willen,
selbst Piloten auszubilden,
wozu neunundsiebzig man
die Erlaubnis dann bekam.*

*Unter uns'rer schönen Sonne
Ist nicht immer alles Wonne
Manche haben miterlebt,
daß es Höh'n und Tiefen gibt,
daß auch in Vereinsstrukturen
geh'n nicht immer gleich die Uhren.
Diese Krisen, diese bängen,
sind gottlob vorbeigegangen.*

*Doch bei solchen Einzelheiten
wollen wir hier nicht verweilen.
Wer und auch zu welchen Zeiten
tat das Clubs Geschicke leiten,
und auch welche „sanften Riesen“
schwebten über Wald und Wiesen,
haben wir in diesem Heft
chronologisch dargestellt.*

*Laßt uns aber weiter reden
von den Club-Aktivitäten,
die in all den langen Jahren
immer Ziel und Ansporn waren:
Jeder Luftballöner sucht
unaufhörlich Höhenluft,
und es sehnt sich seine Nase
nach dem wohlbekanntem Gase.*

*"Anlassen" heißt es beim Krad.
Bei uns hieß es "Frühlingsfahrt".
Die wurd' seit den Acht'ger Jahren
regelmäßig ausgefahren.
Und aus ihr wuchs sehr bald schon
eine gute Tradition,
die man taufte kurz und knapp
auf den Namen "Hessekabb".*

*Um die richtig auszukosten,
legte schlau man sie auf Ostern,
Doch was war die Konsequenz:
Einmal Winter, einmal Lenz!
Manchmal hat man sich hier schon
fast die Ohren abgefroren.
Einwandfrei ist der Beweis:
„Zipfelmützen“ gibt's als Preis.*

*Doch wie es auch immer sei :
Alle sind stets gern dabei.
Viele der „gestand'nen“ Streiter
schwärmten von den „alten Zeiten“.
Mehr darüber ist zu finden
hier im Hefte - weiter hinten.
Bleib die Kabb nach Schicksals Walten
uns'rer Ronneburg erhalten!*

*Neunzehnhundertsechsdachtz`ge
viele „aus den Nähten“ krachte.
Sechs Ballone und ein Tank,
standen damals (gottseidank
von Vandalen fern und Dieben)
zwischen „Martins Landmaschinen“.
Und es war schon lange klar,
daß dies provisorisch war.*

*Alles Engagement in Ehren.
Schrauben, Löten, Pinseln, Nähen
wollt' man irgendwann betreiben
mal in eig'nen Räumlichkeiten,
wo man konnt' Ballone trocknen
und sich zur Besprechung hocken.
Heftig keimte der Entschluß,
daß man was verbessern muß.*

*Jedes Ding braucht seine Zeit.
Doch dann war Gelegenheit,
ein Gelände zu bebauen
In der Näh' der Kinzig-Auen.
Fleiß hat sehr viel uns genützt.
Viele haben uns gestützt.
Und da Fachleut' in den Reihen,
mußte man sich die nicht leihen.*

*Eigenleistung schrieb man groß.
Rasch zog man die Halle hoch.
Neunzehnhundertachtundachtzig
war bereits komplett gemacht sie.
Sie erwies sich fortan auch
als ein toller Mehrzweckbau,
um den andere Vereine
uns auch heute noch beneiden.*

*Nicht nur in den Sommerzeiten
hatte man jetzt Möglichkeiten,
die Piloten (jungen, wilden)
theoretisch auszubilden,
and're Kurse abzuhalten
für die Jungen und die Alten
und am „Tag der offenen Türen“
unsern Club zu präsentieren.*

*Stark in der Erinn'ung haften
die HLB-Meisterschaften,
die bei uns hier auszurichten
unser Club tat sich verpflichten.
Davon gut die "Deutsche" macht sich
Neunzehnhundertneunundachtzig,
wo man maß im Wettkampf sich
In den Feldern nahe Lich.*

In den *Neunz'ger* Jahren dann
ging man auch zu "tippeln" an.
Doch die Sache mit dem "Latschen"
drohte bald schon einzuschlafen.
Deshalb bot den Wandern man
kurzerhand 'ne "Ausfahrt" an,
deren Attraktivität
heute nicht in Frage steht.

Unvergeßlich Vielen bleibt
uns're Tour *zweitausenddrei*,
wo im Land der Bajuwaren
durften mit dem Floß wir fahren!
Auch gen Münster, Rhön und Speyer,
selbst nach Andernach zum Geysir,
haben wir uns aufgemacht
und `ne schöne Zeit verbracht.

Niemand wird vergessen schnell
's "Wolkenkratzer-Festival!"
Man versammelte am Main sich
erstmal *neunzehn-achtundneunzig*,
und es gab `ne tolle Fahrt
über Frankfurts Innenstadt.
Dann, im Jahr *Zweitausendsieben*,
war dies Glück erneut beschieden.

Was man noch erwähnen müßte,
wär' vom "Ludwig I" die Büste,
die zu unser Aller Freude
Heinz am Chiemsee hat erbeutet.
Oskar kam pokalbestückt
von der Nordseeküst' zurück.
Und der Günther sahnte ab
den Andechser "Bazi-Cup".

Kurze Zeit gab es im Osten
für uns einen Außenposten.
Denn zum Staatsbad Brückenuau
reisten mehrmals wir zur Schau,
Tauften auch an dieser Stelle
den Ballon der dort'gen Quelle.
Auch im Dorf am Hang der Rhön
Bischofsheim war'n wir zu seh'n.

Viele Fahrten der Piloten
gab's im Auftrag der Sponsoren.
Ob wir mit dem „Umicore“
rückten bis nach Belgien vor
ob bei kleineren Events
wir zum Glüh'n Ballone stellten,
immer waren uns're Leute
motiviert und voller Freude..

Um das „Glühen“ zu verschönen,
haben wir's umrahmt mit Tönen.
Früher war'n die Leute froh
über'n wildes "*night-ge-glow*".
Heutzutage' verwöhnt man sie
mit `ner "*Choreografie*".
Die Entwicklung zog uns mit.
Und schon kam der nächste Schritt:.

Wer von uns hätte gedacht,
wie Modellbau Freude macht,
daß aus uns'rer Jugendgruppe
wuchs `ne Modellbauer-Truppe,
die in ihrer eig'nen Welt
Ballon-Hüllchen selbst erstellt,
in der Halle Körbe flechtet
und auch Wettbewerbe „fechtet“.

In der strengen Winterszeit
war die Halle schlecht beheizt.
Wenn der Heizlüfter tat brummen,
mußten Redner glatt verstummen.
Doch als dann bei "knappen Piepen"
schwer es fiel, stets Raum zu mieten,
hat man klug im Vorderhaus
Heizungskörper eingebaut

Blättert man in den Annalen,
zählt man viele schöne Fahrten.
Viele Leut' aus der Region
fuhren mit uns im Ballon.
Dabei sind in letzten Jahr'n
wir auch richtig „weit-gefahr'n“ zu
Eifel, Neckar, Franken, Lahn,
Kyffhäuser und Bergisch Land.

Daß mit (Willi's) Gasballon
zogen zwei von uns davon,
um in ungewohnten Sphären
den Kanal(!) zu überqueren,
und (ohne im Meer zu landen)
einen Kurs bis Irland fanden,
darf man unter Luftfahrtkennern
sprach- und neidlos „irre“ nennen.

Wie es halt so ist im Leben:
Es geht auch mal was „daneben“:
Eine Tour nach Engeland
war natürlich interessant.
Doch was dort es gab zu kauen,
konnt' man hören nur mit Grauen.
Da tat unser Mitleid gut:
Wie man bettet, so man ruht!

Daß wir nicht nur bei „Fiesten“
zählten zu den Himmels Gästen,
sondern daß auch Club-Piloten
tapfer „Leistungspunkte“ holten,
was doch sehr zum Lob gereichte,
sollt' man dicke unterstreichen!
Von den QLWs, die lockten,
waren manche „echte Brocken“:

Ausgesprochen superhart
die „Thüringer Wald Weitfahrt“,
zu der ab *Zeitausendfünfe*
„Andy“ und Matthias düsten,
die dann gleich den ersten, harten
Weitfahrt-Wettbewerb gewannen.
Dennoch: Für Normalballöner
ist es in der Wärme schöner.

Mancher „HL-QLW“
war bequem, weil in der Näh'.
Weilburg-Marburg-Gladenbach
ganz in uns'rer Nähe lag.
Und auch Heldburg, ja selbst Münster,
war'n im Grunde für uns günst'ger.
Landshut lag zwar etwas fern,
trotzdem fuhr man gerne hin.

Sich im Wettkampf zu beweisen,
hat so seine Schwierigkeiten.
Grad am Anfang kann man „oben“
sich so manchen Ärger holen.
Es ist gut, wenn man erkennt,
daß man viel aus Fehlern lernt
und sich durch gemachten „Mist“
nicht ins Bockshorn jagen läßt.

Kampfgeist und Beharrlichkeit
tragen Früchte mit der Zeit.
So stieg auf der Punkteleiter
auch die Astrid immer weiter.
Bei der EM letztes Jahr
fuhr sie auf Platz Zehn sogar.
Mag es Männern auch nicht frommen:
Uns're Damen sind im Kommen!

Umgekehrt ist zu befinden:
Die „Observer“ sind am Schwinden.
Vieles, was der Mensch „gecheckt“
ist durch Technik schon ersetzt,
Weil (was unschwer zu erkennen)
Kosten unter `n Nägeln brennen.
Man wird's QLW-Geschehen
bald nur noch „von Unten“ sehen.

Vor dem Aussterben ist da
sicher die „Verfolger“-Schar.
Uns're hilft seit vierzig Jahren
den Piloten, Luft zu fahren.
Es sind die, die schufteten, tragen
und Gewerkschaften nicht haben.
Doch weil man sich gut versteht,
es auch ohne letzt're geht.

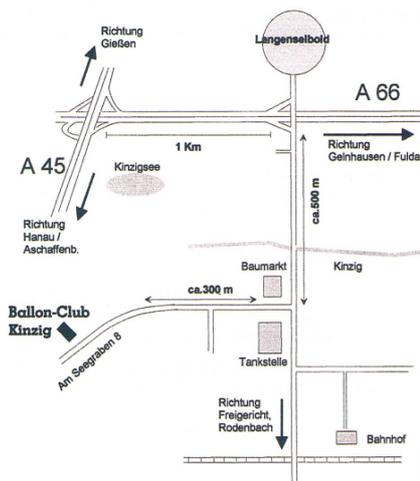
Wenn man so die "Alten" hört,
ist heut alles "kompliziert".
Früher ist man ganz spontan
"einfach so" Ballon gefahr'n.
Es gab sehr viel wen'ger Zorn;
mancher Landwirt kam mit „Korn“.
Heute steht an jedem Wadi,
wenn man Pech hat, schon der Kadi.

Für Bilanzen und für's Buchen
muß man sich heut' Fachleut' suchen.
Und auch sonst die Paragraphen
Dich sehr schnell am Haken haben.
Doch wir packen's an mit Mut,
zahl'n der „neuen Zeit“ Tribut,
werden sportlich überleben
und noch lang am Himmel schweben!

Von Günter Dornheim.

Du schon wieder hier! Hast wohl kein Zuhause?“ - Diese durchaus nicht seltene, aber immer von einem herzlichen Händedruck und einem wissen- den Lächeln begleitete Begrüßung unter Vereinsmitgliedern bei ihrer Be- gegnung an der „Ballonhalle“ bringt es deutlich zum Ausdruck: Man trifft sich an einem Ort, den man oft und gerne aufsucht, der wie ein „zweites Zuhau- se“ ist.

Eine „Halle“? Wie denn das? Das Ge- bäude wurde in den Jahren 1987-1988 von Vereinsmitgliedern überwiegend in Eigenleistung auf einem ehemals städtischen Grundstück im Gewerbe- gebiet „Kinzig“ im Süden von Langen- selbold an der Straße Am Seegraben unweit des Kinzigbogens errichtet und am 11.02.1989 eingeweiht.



Der von außen eher unscheinbare Hallenbau mit seinem geräumigen Außengelände wurde mit Sorgfalt und Umsicht so geplant und ausgestattet, wie es den Schöpfern des Domizils aus damaliger Sicht für die Ausübung des Heißluftballonsports auf Vereins- basis optimal und erstrebenswert er- schien.

Ein kleiner Eingangsbereich, zwei WC-Abteile, eine schmale Teeküche, ein Werkstatt- und ein Büroraum nehmen die (zur Straße „Am Seegraben“ weisende) südliche Schmalseite des Gebäudes ein. Über diesem Sektor geschlossener Räume befindet sich ein zum angrenzenden Hallenbereich offener, nur über eine mobile Treppe zugänglicher, mit einem Hebezug ver- sehener, vielfältig nutzbarer Lagerbo- den.

An diese Raumgruppe grenzt die sog. „Warmhalle“ an, ein offener Mehr- zwecksaal, der (außer einem kleinen Heizungsabteil in der Ecke) nur mit Klapptischen, Stapelstühlen, einer Leinwand, einer Schauvitrine und ei- nem historischen Ballonkorb ausge- stattet ist und (je nach Bedarf) mit ge- ringem personellem und zeitlichem Aufwand zu sehr unterschiedlichen Zwecken eingerichtet (oder auch leer- geräumt) werden kann.

Mittig führt eine große Schiebetür wei- ter in die etwa gleichgroße „Kalthalle“ mit ihren zweimal vier gegenüberlie- genden Stellplätzen für die Einachs- Spezialanhänger mit den Heißluftbal- lonen des Vereins. Ein Rolltor schließt diesen nur mit einem Gebläse von oben beheizbaren Hallenteil zur Nord- seite des Gebäudes (mit der dortigen Manövriertfläche für Gespanne) ab.

Diese „Ballonhalle“ ist in der Tat der Mittelpunkt unseres Vereinslebens. Sie ist Treff- und Ausgangspunkt für alle Zusammenkünfte und Unterneh- mungen der Vereinsmitglieder, von den regelmäßigen Vorstandstreffen über Mitgliederversammlungen, Aus- und Fortbildungsveranstaltungen, Clubabende, Hallenaktionen und Mo- dellbautätigkeiten bis hin zu den vielen vielen Treffen zu den Ballonfahrten, gelegentlich auch zu den abschließen- den traditionellen „Landefesten“ mit Ballonfahrertaufe.

Natürlich ist – wie auch anderswo in Vereinen – die Intensität der Teilnah- me der Mitglieder am Vereinsleben unterschiedlich. Die Inhaber satzungsg- emäßer Ressorts und die Gruppe der Piloten mit Aktiv-Status sind naturge- mäß stärker eingebunden und sehr viel häufiger in diesem ihrem „zweiten Zuhause“ anzutreffen als die meisten Passiv-Mitglieder.

Aus Letzteren ragt allerdings die Grup- pe derjenigen heraus, die nicht nur gelegentlich die Mitfahrmöglichkeiten des Vereins nutzen, sondern sich en- gagierte als „Verfolger“ („Rückholer“) der Piloten bei deren Ballonfahrten betätigen. Das bedeutet: Ballon- Aufrüsten am Startort, Begleitung der Fahrt per Kfz-Gespann mit Sicht- und Funkkontakt, Abrüsten des Ballons, Rückholen vom Landeort, Absiche- rungsmaßnahmen, Informationen an Begleitpersonen bzw Zuschauer und allerlei weitere Nebenaufgaben. Diese Beschäftigung vermittelt eine Menge

Wissen um diesen faszinierenden Be- reich der Luftfahrt und regt zuneh- mend auch ältere Mitglieder zum Mit- machen beim Verfolgen und bei Hal- lentätigkeiten an.

Teams, die sich speziell zur Durchfüh- rung von Leistungs-Sportfahrten zu- sammengeschlossen haben, also den Mannschaftssport „Ballonfahren“ im eigentlichen, engeren Sinne betreiben, treffen sich zur Vorbereitung solcher Fahrten in diesem „zweiten Zuhause“ relativ oft.

Umgekehrt kann es trotz (oder gerade wegen) einer belebten Ballonsaison durchaus vorkommen, daß sich Ver- einsmitglieder in oder an der Halle doch relativ selten begegnen. Das liegt aber dann meist an den berufsbe- dingten, daher unvermeidlichen, bis- weilen sehr unterschiedlichen Fahrt- planungen der Vereinspiloten. Den Zusammenhalt der Vereinsmitglieder stört dies allerdings wenig. Es fördert im Gegenteil Wiedersehensfreude und Kommunikation bei anderen Anlässen.

Spezielle Aus- und Fortbildungsveran- staltungen, die gelegentlich - auch von externen Veranstaltern - gern in der BCKL-Halle durchgeführt werden, ver- tiefen die theoretischen und prakti- schen Kenntnisse der BCKL-Mitglieder und tragen zur Festigung des Engage- ments bei.

Monatliche „Clubabende“ bieten eine willkommene Gelegenheit zur aktuel- len Information, zum Erfahrungsaus- tausch, zur Vorausschau und natürlich zur konkreten Planung von Ballonakti- vitäten.

Die ebenfalls monatlich stattfindenden „Hallenaktionen“ regen – von Pflicht- stunden der Piloten abgesehen – die praktisch veranlagten Vereinsmitglie- der gelegentlich bis regelmäßig zum Mitmachen bei notwendigen Instand- haltungs- und Reinigungsarbeiten an Gerät, Gebäude und Außenanlagen an.

Die Archivbilder auf Seite 7 erinnern an die Zeit vom „ersten Spatenstich“ bis zur Fertigstellung des Gebäudes. Die Fotos auf den Seiten 8 und 9 ge- ben einen kleinen Einblick ins Ge- schehen an diesem Ort und sollen deutlich machen helfen, weshalb wir die „Ballonhalle“ unser „zweites Zu- hause“ nennen.

Vereinbaren Sie doch gelegentlich mal einen Besuch „bei uns zu Hause“!







Von Reinhold Schneider.

Die Vorsitzenden von Vereinen, Verbänden und sonstigen Gemeinschaften haben in der Regel großen, prägenden Einfluß auf die Gruppierung, der sie vorstehen. Auch der Ballon-Club Kinzig wurde in seiner Geschichte von seinen jeweiligen Vorsitzenden stark geformt. Wir stellen in diesem Kapitel in Kurzportraits die BCKL-Vorsitzenden der vergangenen vier Jahrzehnte vor und berichten über deren Schaffen (und ein wenig auch über ihre Eigenarten) sowie über bedeutsame Ereignisse während ihrer Amtszeit.



Friedel Loos

Friedel Loos war eines der sieben Gründungsmitglieder des BCKL. Bei der Gründungsversammlung am 15.11.1973 wurde er zum 1. Vorsitzenden des neuen „Ballon-Club Kinzig Langenselbold“ gewählt. Zu diesem Zeitpunkt war er der einzige Pilot in Hessen, der eine Lizenz zum Führen eines Heißluftballons besaß. Dennoch waren die Gründungsmitglieder, deren Familien und erste Freunde des Ballonsports (heute würde man Fans sagen) in unserer Region eine „Reisegesellschaft“. Man fuhr „auswärts“ zum Ballonfahren.

Im August 1975 erfüllte sich der Traum eines eigenen Ballons, dem drei Jahre später ein zweiter Ballon folgte. 1979 übergab Friedel Loos das „Zepter“ an Klaus Dieter Bölling.



Klaus Dieter Bölling

Als Vorsitzender seit 1979 war Klaus Dieter Bölling der Mann, der den Ballonclub entscheidend geprägt und den Verein dazu gemacht hat, was er heute ist: einer der führenden und größten Ballonclubs Deutschlands. Als Mitbegründer und Motor von Anfang an, hat er aus einer Reisegesellschaft einen Verein mit eigenen Ballonen und einem eigenen Vereinsheim gemacht.

Als dritter BCKL-Ballon und erster unter der „Präsidentenschaft“ von Klaus Bölling wurde der „D-Alpha“ angeschafft, der mit 2200m³ überwiegend als Ausbildungsballon verwendet wurde, weil er nur ein Dreisitzer (besser „Dreisteher“) war. Denn wir haben ja nur Stehplätze. In Böllings Amtszeit fiel die Erweiterung der Ballonflotte um den „D-Propan“, den „D-Progeha“, den „D-Landesbausparkasse“ und den „D-Kinzig“ (HP).

Die Ballone standen anfangs im Hof des Betriebsgeländes der Firma *Landmaschinen Martin* in Langenselbold. Dem Elan und seiner „drängenden“ Führungskraft folgend, motivierte Klaus Bölling die Vereinsmitglieder zum Bau eines eigenen Vereinsheims. Von der Stadt Langenselbold wurde ein Grundstück im Industriegebiet „Kinzig“ erworben. *Dieter Herbig* als Fachmann vom Bau brachte sein Know-How ein, die Mitglieder jede Menge Muskel-

kraft. So konnte im Februar 1989 unser „Zuhause“ bezogen werden.

Der Gründung einer Ballonsportgruppe am 01.03.1986 folgte der Beschluß, eine Hessenmeisterschaft durchzuführen. Im Juni 1986 fand dann die erste Hessenmeisterschaft für Heißluftballone an der Ronneburg statt. Ihr folgten vom 04. bis 08.10.1989 die Deutsche Meisterschaft in Lich (Kloster Arnburg) mit 30 Teilnehmern und 1992 erneut eine Hessenmeisterschaft.

1983 wurde die „*Fahrt in den Frühling*“ ins Leben gerufen. Nach 1983 und 1985 etablierte sich diese alle zwei Jahre an Ostern an der Ronneburg durchgeführte Veranstaltung ab 1987 als „*Hessekabb*“.

Als Klaus Bölling sein Amt weitergab, waren acht Ballone, ein Vereinsheim, das unter Ballönern seines gleichen sucht, etwa zwanzig aktive Piloten sowie rund 150 passive Mitglieder dessen stolze „Leistungsbilanz“. Böllings Satz an den Clubabenden „*Euer Einverständnis vorausgesetzt habe ich ,,,,*“, wird allen Zeitgenossen in lebhafter Erinnerung bleiben.



Ulrich Frahm

Ulrich Frahm war in der Zeit vom 20.04.1994 bis zum 18.06.1997 erster Vorsitzender des BCKL. Zuvor war er langjähriges Vorstandsmitglied und zweiter Vorsitzender des Vereins. Da er damals bei der Luftfahrtbehör-

de des Regierungspräsidiums in Darmstadt arbeitete, war dieser Umstand wertvoll und erleichterte seine Arbeit als Vorsitzender erheblich.

Da die Ausbildung im Verein einen immer größeren Stellenwert einnahm, konzentrierte sich Ulrich Frahm ab 1997 auf die Tätigkeit als Ausbildungsleiter und die Ausbildung zahlreicher Pilotenanwärter. Nach kurzer Amtszeit gab er jedoch den Vorsitz ab.



Jürgen Preuß

Jürgen Preuß war ebenfalls ein langjähriger Vorsitzender, der den Ballonclub entscheidend prägte. Er führte den Verein von der „Bölling-Ära“ erfolgreich weiter. Jürgen Preuß war bereits von 1993 bis 1997 zweiter Vorsitzender des BCKL gewesen, als er am 18.06.1997 das Zepter von Ulrich Frahm übernahm.

Es wurde eine lange Amtszeit, die bis zum 30.09.2005 währte. Jürgen Preuß hat in dieser Zeit u.a. dafür gesorgt, daß die Ballonflotte erneuert wurde:

Das „*Krokodil*“ wurde gebraucht erworben. Der Ballon „*Stadt Langenselbold*“ wurde als neutrales Sportgerät mit öffentlicher Unterstützung angeschafft. Der „*Bad Brückenauer*“ kam über persönliche Kontakte von Jürgen Preuß zu uns und führte uns dreimal zum Sommerfest des Staatsbades Bad Brückenau in die Rhön. Aus einer Konkursmasse konnten 2002 zwei

Cameron-Ballone gekauft werden, der schwarze „IBM“ und der rote „Toshiba“. Die Metallbaufirmen Weitz und Hörmann sponserten 2003 gemeinsam einen taubenblauen Ballon, der heute noch zu unserer aktiven Flotte gehört. Im Gegenzug wurden die Ballone „LBS“, „Wetterau“, „Alpha“ und unser Rot/schwarzer stillgelegt.

In der langen Schaffenszeit von Jürgen Preuß wurden u.a. Überarbeitungen der Vereinssatzung, der Fahrtenordnung, der Ehrenordnung sowie der Geschäftsordnung angestoßen und beschlossen.

Alle zwei Jahre wurde in unserem „Zuhause“, der Ballonhalle am Seegraben, ein „Tag der offenen Tür“ veranstaltet.

Ein Flyer, der heute noch eifrig verteilt wird, wurde entworfen und aufgelegt.

In Warmhalle und Büro wurden zusätzliche Heizkörper eingebaut. Neues Mobiliar wurde beschafft. So konnten wir vor allem unsere Clubabende, die bis heute jeden dritten Mittwoch im Monat stattfinden, unabhängig von den Jahreszeiten in unseren eigenen Räumen durchführen.

Natürlich fand weiterhin alle zwei Jahre unsere traditionelle „Hessekabb“ an der Ronneburg statt. Hier waren Volkhard Orth als Organisationsleiter, Günther Tausch als Wettbewerbsleiter und eine überwältigende Anzahl von Vereinsmitgliedern als Helfer tätig.

Die Weihnachtsfeiern wurden ausschließlich im festlichen Rahmen im Restaurant der Ronneburg ausgerichtet.

Mit Erreichen des 60. Lebensjahres übergab Jürgen Preuß sein Amt in jüngere Hände.



Michael Truckenbrodt

Nachdem Jürgen Preuß mitgeteilt hatte, dass er sein Amt als 1. Vorsitzender niederlegen würde, fanden am 22.06. und 06.07.2005 Mitgliederversammlungen statt, deren letzte unmittelbar vor dem Abbruch stand, als Michael Truckenbrodt aufstand und erklärte: „Ja, ich mach's und nehme die Herausforderung an, den Ballonclub mit seiner Historie weiterzuführen.“ Dies, obwohl er berufsbedingt kaum Zeit hatte, sich dem doch bisweilen zeitaufwendigen Hobby des Ballonfahrens zu widmen, weshalb er sich in unserem Verein auch nur begrenzt engagieren konnte. Er stellte sich dennoch der Herausforderung und wurde bei der außerordentlichen Versammlung vom 19.10.2005 gewählt.

Es ging mit neuer Mannschaft los. Der Vorstand war fast komplett neu besetzt und musste sich neu einfinden. Die Satzung wurde überarbeitet und angepasst. Es gab jetzt einen Schatzmeister, der sich um die Geldgeschäfte kümmerte.

Natürlich ging auch unser „Fahrbetrieb“ weiter. Es wurden neue und alte Sponsoren bedient und deren Erwartungen erfüllt. Der Ballon der Frankfurter Neuen Presse wurde in Dienst gestellt. Die Firma Umicore suchte ein neues „Flaggschiff“ mit positiver Botschaft in der Region. Mit dem himmel-

blauen „D-OUMI“ wurde eine neue Hülle in Dienst gestellt. Und auch die Stadt Hanau wollte mit einem Ballon am heimatlichen Himmel präsent sein. Nach zwei Amtsperioden übergab Michael den Vorsitz des nun neu strukturierten Vereins weiter.



Wolfgang Walther

Am 22.04.2009 wurde Wolfgang Walther zum 1. Vorsitzenden gewählt. Hatte er schon vorher als 2. Vorsitzender in die Tätigkeit des geschäftsführenden Vorstandes „reingeschnuppert“, so konnte er nun mit dem wieder in das Amt des 2. Vorsitzenden gewählten Andreas Heck die Zukunft des Ballonclubs weiter gestalten. Vorrangig wurde die Satzung an die eines modernen Vereinswesens angepasst. Die passiven Mitglieder erhielten weitgehende Mitbestimmungsrechte. Der Internetauftritt wurde komplett neu gestaltet. Auch gelang es Wolfgang, den jahrelangen Stillstand in der Ausbildung zu überwinden und drei junge Mitglieder des BCKL dazu zu bewegen, die Pilotenausbildung bei uns zu beginnen.

Unter seiner Regie werden jedes Jahr schöne Vereinsausflüge unternommen. Die Weihnachtsfeier wurde ins Heim des Spielmanns- und Fanfarenzuges Ronneburg verlegt.

Desgleichen das Generalbriefing sowie die Zusammenkünfte der „Hessekabb“-

Teilnehmer am Karfreitag- und Ostersonntag-Abend. Hingegen verblieb der Festabend mit Siegerehrung in seinem traditionellen Domizil, dem Bandhaus der Ronneburg.

Als großen Erfolg darf die Gewinnung der Firma engelbert strauss, Biebergemünd, als Sponsor einer neuen Hülle gewertet werden. Parallel dazu wurde im Rahmen eines vereinsinternen Wettbewerbs eine neue neutrale Hülle angeschafft.

Danke!

Wir haben auf diesen beiden Seiten unsere „Regenten“ aus vier Jahrzehnten BCKL vorgestellt und die Kernpunkte Ihrer Amtszeiten hervorgehoben. Doch was wären die Vorsitzenden ohne die anderen Vereinsmitglieder? Nur durch deren Engagement und ihre Mitarbeit wurde der Verein zu dem, was er heute ist: Einer der führenden Ballonvereine Deutschlands.

Besonders zu erwähnen: Die „Urgesteine“ Volkhard Orth und Heinz Lach, Männer der frühen Stunde des Vereins, Volkhard als langjähriger Technischer Leiter und Organisator vieler „Hessekabb“; Heinz Lach, der sich seit „ewigen Zeiten“ um die Versicherung der Ballone, Hänger und Mannschaften kümmert und schon viele Positionen im Verein inne hatte; Axel Randoll, der es, gemeinsam mit Uli Frahm, als Ausbilder bis 1999 vielen Clubpiloten ermöglichte, preiswert und gut geschult den PPL-D, unsere Ballonfahrerlizenz, zu erwerben. Oskar Merck, der sich, obwohl er heute nicht mehr aktiv Ballon fährt, weiter um die zeitraubende Gästeverwaltung kümmert.

Ihnen und den vielen vielen hier nicht namentlich genannten Helfern gilt unser herzlichster Dank.

Von Reinhold Schneider.

Unsere Ballone sind unsere Sportgeräte und somit fester Bestandteil unseres Vereinslebens. Sozusagen der technische Vereinszweck. Ein Ballonclub ohne Ballone ist wie ein Kegelverein ohne Kegel. Es gibt Gasballone, das sind Ballone, die mit Helium oder Wasserstoff gefüllt sind, und Heißluftballone. In unserem Verein werden aus-

schließlich Heißluftballone gefahren. Die beiden französischen Adligen *Marquis d'Arlandes* und *Pilatre de Rozier* waren am 21.11.1783 die Ersten, die mit einem Heißluftballon unterwegs waren. Kurz darauf, am 01.12.1873 fand die Erstfahrt eines *Professor Charles* mit einem Gasballon statt. Weil man damals einen Heißluftballon noch nicht vernünftig betreiben konnte, schwebten

fortan hauptsächlich Gasballone durch die Luft. Dies änderte sich erst in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts. Mit dem Aufkommen von Kunstfasern wie Nylon, aus denen unsere Hüllen sind, konnte man leichtere Ballonhüllen herstellen. Fortschrittliche Brenntechnologien und das wirtschaftliche Nutzen von Propangas taten Ihr Übriges. Heute sind 90% der in Deutschland zugelassenen

Ballone Heißluftballone. Der Hauptgrund: Ein Heißluftballon ist in 30 Minuten startklar und ebenso schnell wieder eingepackt. Im nachfolgenden Abschnitt stellen wir alle Ballone vor, die unser Club in den 40 Jahren seines Bestehens besaß. Wir dokumentieren die technischen Daten der Ballone und berichten in Kurzportraits über Eigenarten oder auch besondere Highlights einiger dieser Ballone.



D-Kinzig

unser erster clubeigener Ballon, schwarz/rot, mal 4,

Erste Hülle

Cameron -O 84 – 2380m³

Zweite Hülle

Cameron -O 84 – 2380m³

Dritte Hülle

Thunder & Colt

AX8 105 – 3000m³

Vierte Hülle

Thunder & Colt

AX8 105 – 3000m³

zuletzt

D-OKIC

Am 24.08.1975 startete unser erster vereinseigener Ballon vom Gelände des Langenselbolder *Aero-Clubs* in der Kinzigau. Damit wurde aus der „Reisegesellschaft“ ein richtiger Ballonclub. Der Ballon hatte eine schwarz/rote Hülle und spiegelte damit unsere Vereinsfarben wieder. Neutral und noch ohne Werbung. Der Ballon wurde unter erheblichem finanziellem und ideellem Engagement der Mitglieder angeschafft. Voll Pioniergeist wurde in der heimischen Wirtschaft und bei Freunden gesammelt. Auch die eigene Geldbörse wurde nicht verschont. So konnte dann der erste eigene Vereinsballon in die Luft gehen. Die erste Hülle hatte ein Volumen von 2380m³ und zudem noch eine „Reißbahn“. Ein Ballon würde eigentlich bei der Landung mehrmals wie ein Ballon aufklappen, bis er zur Ruhe käme. Um ein sicheres Landen zu ermöglichen, muss die heiße Luft möglichst schnell und kontrolliert aus der Hülle entweichen. Heute verwendet man dazu einen „Parachute“. Die Hülle ist oben offen und von innen mit

einem Deckel aus Ballonstoff verschlossen. Der Hüllennendruck hält den Parachute gegen die Öffnung. Über ein Seilzugsystem kann man den Parachute öffnen. Lässt man das Seil wieder los, verschließt sich die Parachuteöffnung selbständig. Diese Technik war in den Anfängen des BCKL noch unbekannt. Man verwendete man damals eine sogenannte „Reißbahn“. Das heißt: Eine Bahn war im oberen Drittel mit einem Klettband verschlossen. Und in der Landephase wurde diese Bahn vom Korb aus mit einem Seil gelöst. Nachteil dieser Reißbahn- gegenüber der Parachutetechnik: Dieser Vorgang kann nur einmal durchgeführt werden. Man muß in der Landephase genau den richtigen Zeitpunkt abpassen, und („ratsch“) die liebe Erde hat Fluggäste und Pilot wieder. Von daher gab es früher viel öfter als heute sogenannte „Rumpellandungen“, was im Fachjargon bedeutet, dass der Korb in der Landephase umfällt, also nicht stehend, sondern (inclusive der Passagiere) liegend zur Ruhe kommt. Das hört sich schlimmer an,

als es ist. Meist ist es ein Riesenspaß für alle Mitfahrer.

Bis zum Jahr 1981 hatte der erste „Schwarz/Rote“ bereits 200 Fahrten absolviert und vielen Menschen die damals noch sehr exotische Art des „Genussschwebens“ näher gebracht. Am 29.10.1985 wurde die „Kinzig“-Hülle auf Parachute umgerüstet. Die Hülle wurde „obenrum erneuert“ bis zum Jahre 1987 weiter gefahren, bevor sie nach 494 Fahrten endgültig (altersbedingt) ausgemustert wurde.

Die zweite Hülle hielt nur bis zum Jahr 1990. Mit der Anschaffung dieser Hülle hatte der BCKL kein Glück. Schon nach dem ersten Winter stellte sich heraus, dass die Topleine beim Einpacken nach der letzten Fahrt im Herbst wohl zu feucht war. Auf jeden Fall bildete die Topleine eine sichtbare Nässe Druckstelle auf der Hülle und hatte diese im Winter stark durchfeuchtet. Das Nylon hatte so stark gelitten, daß diese zweite Hülle nach nur 100 Fahrten im Folgejahr ersetzt werden musste. Um dies künftig zu vermeiden, wurden in Eigenleistung Säckchen genäht, in denen die Topleinen der Ballone fortan im Hüllensack separat aufbewahrt wurden. Man lernt aus Fehlern.

Die dritte Hülle durfte über einem ganz neuen Ballon schweben. Ein *Thunder & Colt AX 8* wurde das neue Standardmodell des Ballonclub Kinzig und *Arno Sieger* aus Münster unser fester Ballonlieferant. Arno Sieger führte auch als zugelassener

Prüfer regelmäßig die Jahresnachprüfungen der Ballone in unserer Halle durch. Die Jungfernfahrt des neuen Ballons mit der schwarz-roten Hülle unternahm *Volkhard Orth* am 01.04.1990, einem Sonntagmorgen, von der Ronneburg nach Trais-Münzenberg. Die dritte Hülle erwies sich jedoch mit einem zu strammen Parachute als schwierig zu fahren. Sie hatte auch einen sehr hohen Gasverbrauch. Nach 152 Fahrten wurde sie 1998 durch eine neue Hülle ersetzt.

Diese vierte schwarzrote Hülle hatte zum ersten Mal in der Geschichte des BCKL eine „Schnellentleerung“. Bei dieser (über eine zweite Leine) der Parachute nicht nach unten, sondern in der Mitte zusammengezogen. Dadurch kann die heiße Luft schneller entweichen, der Korb kommt schneller zum Stehen und Schleiflandungen werden vermieden. Die Ära der schwarz-roten Ballone endete am 18.09.2004, einem Samstagnachmittag, mit der 253. Fahrt mit dieser Hülle, die *Oskar Merck* von der Ronneburg aus nach Wolf durchführte.





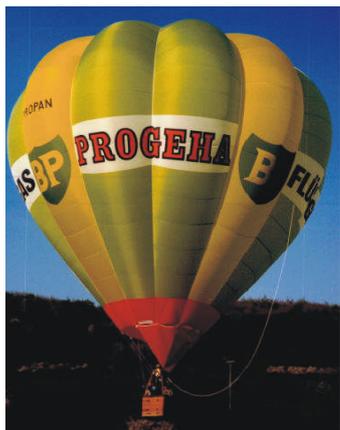
D-Propan
 unser zweiter Ballon,
 grün/gelb,
 später **D-Ronneburg**

Erste Hülle
Cameron -O 84 -2380m³
 Zweite Hülle
Cameron -O 84 - 2380m³ (ab
 1988)

Der grün-gelb gestreifte Ballon war unser erster teilgesponserter Ballon und hob zu seiner Jungfernfahrt am 07.01.1978 ab. *Wigand Schaletzki*, heute in Australien lebend, aber dem Ballonclub aus der Ferne und auch besuchsweise immer noch eng verbunden, steuerte den Ballon samstagsmorgens in stolzen 30 Minuten von Langenselbold nach Eckartshausen. Die Firma *Progeha* aus Bad Camberg beteiligte sich damals erheblich an den Anschaffungskosten und übernahm die Hälfte der Kosten. Da das Propangasgeschäft das Hauptstandbein von *Progeha* war, wurde der neue Ballon auf den Namen „D-Propan“ getauft. Die Hülle war gemäß den Firmenfarben der Firma grün-gelb gestreift und hatte wie unser erster schwarz-roter Clubballon eine Reißbahn als Entleerungssystem.

Am 24.02.1984 wurde auch bei diesem unserem zweiten Ballon die Reißbahn durch einen Parachute ersetzt.

1988 wurde (nach 443 Fahrten) die alte Hülle durch eine



neue ersetzt, die unser damaliger Erster Vorsitzender, *Klaus Dieter Bölling*, am 24.04.1988 mit der Erstfahrt von der Ronneburg nach Langendiebach einweihte.

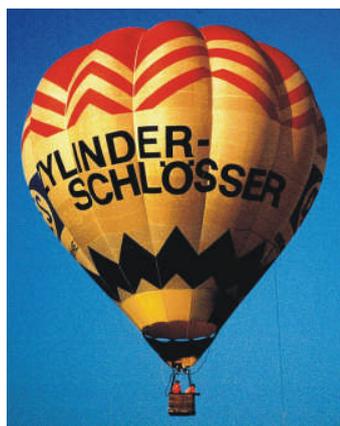
Als 1990 die Firma *Rheingas* die Firma *Progeha* übernahm, musste der Name „Progeha“ vom Himmel verschwinden. Der „D-Propan“ erhielt eine neue Bauchbinde und einen neuen Namen.



Mit Firma *Miltenberger* wurde schnell ein Sponsor gefunden, der es sich nicht nehmen ließ, die Umbaukosten zu übernehmen. So wurde der Schriftzug „Miltenberger Autoteile“ in der Mitte der Hülle platziert.

Laut Bordbucheintrag wurde aus dem „D-Propan“ am 20.04.1990 „D-Ronneburg“. Der Ballon blieb uns weitere vier Jahre erhalten, bis er aus Altersgründen Ende 1995 endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde.

Die letzte Fahrt des altherwürdigen Ballons unternahm *Klaus Martin* am 07.10.1995 von der Ronneburg nach Birstein.



D-Sicherheit
 unser Kleinster,
 CES-Zylinderschlösser
 Ölheizung
 über **D-Alpha**
 zu **D-OKIF**
Cameron O-77 - 2180m³

Als dritter Ballon erweiterte der „D-Sicherheit“ die noch junge Flotte des Ballonclub Kinzig. Gebraucht in Holland gekauft, wurde aus „OLM verzerkeringen“ nach 59 Fahrten der „CES Zylinderschlösser“.

Dieser Ballon war der erste voll gesponsorte Ballon des BCKL. Er wurde mit Unterstützung der Firma *CES Zylinderschlösser* des Fabrikanten *Friedrich Laue* aus Velbert ermöglicht. Dessen Ehefrau *Erika* war auch Gast der 60. Fahrt des Ballons (zugleich dessen Jungfernfahrt beim BCKL), die am 12.09.1981 vom Startplatz Ronneburg aus dem Frühnebel heraus bis nach Langenselbold ging. Der Vorsitzende des BCKL taufte sie, wie es damals noch Brauch war, mit Portwein und Sand. Mittlerweile wird üblicherweise mit Feuer und Sekt getauft. Später wurde der Ballon vornehmlich als Ausbildungsballon eingesetzt. Er war der kleinste Ballon unserer Flotte und hatte den einzigen Dreierkorb, den der BCKL jemals besaß. Alle anderen Ballone hatten Körbe, die für 4 Personen zugelassen waren. Mit einem Hüllenvolumen von 2200m³ war der Ballon auch nichts für „Schwergewichte“. Die Tragkraft eines Ballons richtet sich nach Hüllenvolumen und Lufttemperatur. Je größer das Hüllenvolumen, um so mehr Kilos kann man mit in die Luft nehmen. Auch das „Delta“ zwischen Außen- und Innentemperatur spielt eine große Rolle. Bei einer Hüllen-Innentemperatur von

100°C sind es bei 30°C Außentemperatur 70° Delta, bei nur 5°C Außentemperatur schon 95° Delta. Wenn man bedenkt, dass man pro Grad Außentemperatur-Zunahme ca. 8 kg Gewicht weniger mit in die Luft nehmen kann, sind das bei 25 Grad Außentemperatur-Zunahme schon 200 kg, also 2 Personen weniger.



Da unser Verein Ballonpiloten selbst ausbilden darf (was jeweils der RP in Darmstadt genehmigen muß), wurde unser „Kleinster“ fast ausschließlich für Ausbildungsfahrten eingesetzt. Der Ausbilder und der „arme“ Schüler gingen dann immer gemeinsam in die Luft. Und für zwei Männer (bzw Frauen) war der „Alpha“ bestens geeignet.

Im Juni 1996 erhielt unser Kleinster ein neues Kleid. Es wurde eine neutrale Bahn eingenäht. Mit einem Klettband sollten verschiedene Sponsoren beworben werden.

Doch es fand sich noch während der Renovierungsphase schnell ein neuer Hauptsponsor für die freie Werbefläche auf unserem kleinsten Sportgerät.



Reinhold Schneider und unsere zukünftige Wettbewerbspilotin Astrid Carl waren die letzten Insassen des einzigen „Dreierkorbes“ des BCKL.

Nachdem wir unseren „Kleinen“ nach 333 Fahrten verkauft hatten, fuhr dieser noch einige Jahre auf Wettbewerben kräftig mit. Bei großen Meisterschaften dürfen ohnehin keine Gäste mitgenommen werden, so dass der Ballon für den Piloten allein (oder allenfalls noch mit einem „Observer“ an Bord) genau die richtige Größe hatte.

Durch das Engagement des Südwestverbandes des Brennstoff- und Mineralölhandels wurde aus „CES Zylinderschlösser“ dann die „Ölheizung“. Da die Ballone mittlerweile keine Eigennamen mehr haben durften, sondern sich mit einem richtigen Kennzeichen in der Luft bewegen mussten, wurde aus dem „D-Alpha“ der „D-OKIF“, „Ölheizung“ und „Alpha“ blieben aber als Rufnamen erhalten.

Die letzte Fahrt des kleinen „Alpha“ führte diesen am 08.10.2002 von Niedermittlau nach Niedermockstadt.



D-Progeha

der vierte Ballon

Erste Hülle
Cameron -N 77 – 2180m³

Zweiter Ballon
Thunder & Colt 90 A –
2550m³

1983 wurde mit dem „D-Progeha“, gesponsert von der Firma „Progeha Flüssiggas“, der vierte Ballon des Vereins in Dienst gestellt. Somit wurde innerhalb von nur acht Jahren dem großen Ansturm ballonbegeisterter Menschen Rechnung getragen und ein würdiger Fuhrpark zur Verfügung gestellt.

Der Ballon wurde gebraucht gekauft. Er wurde vorher von Eugen Wothe am Niederrhein gefahren und hatte den schönen Rufnamen „weiche Wolke“. Die erste Fahrt beim BCKL machte mit ihm Klaus Dieter Bölling am 03.04.1983, an einem Sonntagnachmittag, von Wohnbach nach Villingen bei Hungen.

Bei einem „Grenzübertritt“ nach Bayern am 29.05.1986 passierte es dann: Im Kahlgrund bei Schöllkrippen stand mitten auf einer schönen „Landwiese“ ein Apfelbaum. Bei doch etwas mehr Bodewind war der Landeweg länger als gedacht. Starre Apfelbaumäste erwiesen sich als widerstandsfähiger als dünner Ballonstoff aus Nylon. Das war es dann mit der Hülle der „weichen Wolke“ bzw des „D-Progeha“. Klaus Dieter Bölling ließ daraufhin alle seine

„Beziehungen“ zu Siegbert Weiß und Progeha spielen.

Und so konnte am 19.12.1986 beim Luftfahrtbundesamt die Verkehrszulassung für einen komplett neuen Ballon erwirkt werden. Ab 1987 durchkreuzte dann ein neuer grün-gelber Ballon mit dem alten Namen „D-Progeha“ den Himmel über Wetterau und Kinzig. 1990 wurde, wie bereits erwähnt, die Firma Progeha von Rheingas übernommen. Somit durfte auch der „D-Progeha“ nicht mehr in den hessischen Lüften präsent sein. Unser aktives Mitglied Klaus Kaltenschnee übernahm daraufhin den Ballon, da er nach Österreich übersiedelte. Dort, in Puch, konnte der Ballon dann noch die eine oder andere schöne Fahrt machen.



D-Licher

unser fünfter Ballon

Cameron N-90 – 2550m³

und sein „kleiner Bruder“

D-Natur

Cameron O-77 – 2180m³

Mit dem „D-Licher“ begann im Jahre 1984 die lange Zusammenarbeit mit der Licher-Brauerei. Der Ballon war gleichzeitig der fünfte Ballon der Flotte des BCKL.

Die Jungfernfahrt wurde unter großem Medienrummel an einem schönen Herbstmittwochabend, dem 10.10.1984, durchgeführt. Unser Vorsitzender Klaus Dieter Bölling fuhr von der Ronneburg bis Wolf bei Büdingen.

Unser „D-Licher“ durfte einige Wettbewerbe bestreiten.

Er war damals ein echter „Hingucker“ am Himmel.

Vom 01.04.1991 bis zum 01.11.1992 schnupperte dieser Ballon dann noch mit unserem Piloten Jörg Hubmann „fränkische Luft“ über und um Herzogenaurach, bevor er nach insgesamt 441 Fahrten endgültig ausgemustert wurde.

Wegen des großen Erfolges bekam dieser Licher-Ballon noch einen „kleinen Bruder“, den „D-Natur“. Dieser wurde am 06.03.1987 beim Kloster

Arnsberg nahe Lich getauft. Bei seiner Jungfernfahrt durften als Ehrengäste Madeleine Gräfin zu Solms-Laubach und der Bürgermeister von Lich, Ludwig Seibold, gemeinsam mit dem BCKL-Vorsitzenden Klaus Dieter Bölling gen Süden abheben.

Mit seinen 2200m³ Hüllenvolumen gehörte der „Natur“

zur Kategorie der „kleinen“ Ballone.

Da der Andrang der Gäste mittlerweile sehr groß war und wir von der Licher-Brauerei 1993 mit dem „D-OKIB“ einen neuen, größeren Ballon bekommen hatten, wurde der kleine „Natur“ bei unserem Lieferanten Arno Sieger in Zahlung gegeben.



D-Landesbausparkasse

unser „LBS“

erste Hülle
Thunder & Colt - 90 A - 2550m³

zweite Hülle
Thunder & Colt - 90 A - 2550m³ (1993)

später **D-OKIA**

Am 06.11.1988 wurde dieser Ballon in Anwesenheit von Prominenz als achter Ballon des BCKL an der Ronneburg getauft. *Walter Schäfer* vom Vorstand der *Hessischen Landesbank*, (Trägerin der Landesbausparkassen) ließ es sich nicht nehmen, bei Taufe und Jungfernfahrt dieses ersten Ballons, des „D-Landesbausparkasse“, anwesend zu sein. Schließlich hatte auch die LBS die Werbewirksamkeit von Heißluftballonen erkannt und wollte auch in der Luft werbewirksam präsent sein. Die Jungfernfahrt ging von der Ronneburg in Richtung Westen. Die Zuschauer blieben zurück bei einer heißen Gulaschsuppe und kühlen Getränken.

Dieser erste LBS-Ballon schaffte es auf 197 Fahrten. Die letzte Fahrt führte *Wolfgang Bork* am 19.07. 1992 von der Ronneburg nach Staden durch.



Am 11.04.1993 wurde die Nachfolge-Hülle „D-OKIA“ (Rufname weiterhin „LBS“) in Dienst gestellt. Diese Hülle durfte das erste

Mal von der Ronneburg Richtung Stammheim durch die Lüfte schweben. Sie wurde von *Ulrich Frahm* gesteuert.

Der „LBS“ durfte jedes Jahr mit unserem Piloten *Oskar Merck* nach Bremen reisen, wo ein Wettbewerb nur für LBS-Ballone ausgetragen wurde. Da auf dem „platten Land“ immer eine steife Brise weht, kann man sich einige flotte Schleiflandungen gut vorstellen. Ein Korb hat schließlich keine Rollen. Wenn der Korb bei ca. 20 km/h auftrifft, ist die Hülle ja oben immer noch stramm im Wind. Und der Wind kann so einen Korb mit der Hülle als Segel schon mal 100m über einen Acker schleifen. Hört sich schlimmer an als es ist und endet in der Regel glücklicherweise mit großem Gelächter. Denn bei vier Insassen liegen bei einer Schleiflandung immer Zwei oben und Zwei unten. Die Untenliegenden müssen die Last der Obenliegenden mittragen. Danach heißt es: „Aus dem Korb krabbeln“.

Nach einer kompletten Top-erneuerung wurde der „LBS“ noch drei weitere Jahre lang gefahren. Die letzte Fahrt des „D-OKIA“ wurde am 17.03.2003, nach 373 Fahrten, von *Andreas Heck* unternommen und ging von Altenstadt bis nach Langenselbold.



D-Kinzig

unser „HP“

Thunder & Colt - 105 A - 3000m³

später **D-OKID**

Der im Jahre 1989 in Betrieb genommene Ballon der Softwarefirma *Hewlett Packard* hieß „D-Kinzig“ („HP“).

Am 15.04.1995 wurde von *Ulrich Frahm* ein neuer „HP“, der „D-OKID“, in Dienst gestellt. Diese erste Fahrt führte jenem Samstagmorgen von der Ronneburg bis nach Langenselbold.

Als 3000er ohne großflächige Werbung, dafür aber mit schönen bunten Farben, eignete sich der Ballon besonders gut für die Mitnahme von drei Fahrgästen, auch

wenn es einmal etwas wärmer war. Insbesondere sein kurzer Parachutezug machte ihn zu einem einfach zu steuernden und leicht zu landenden Luftfahrzeug.

Der Ballon erfreute BCKL-Piloten und Mitreisende beim Durchkreuzen des Himmels über unserer Region fünf Jahre lang. *Reinhold Schneider* führte am 22.10. 2000, einem Sonntag, die letzte (278.) Fahrt dieses „HP“ von Hüttengesäß nach Lindheim durch.



D- Propan

der „Rheingas“

Thunder & Colt 90 A - 2550m³

später **D-OKIG**

Wie bereits erwähnt, kam 1990 übernehmend die Firma *Rheingas* bei uns ins Spiel. Und das auch gleich mit einer neuen Hülle. Diese durfte dann auch „D-Propan“ heißen. Als Rufname setzte sich allerdings „Rheingas“ durch. Im Mai 1990 wurde der neue Ballon eingeweiht.

Weil er auch als Ausbildungsballon zugelassen wurde, war der neue „Rheingas-Propan“ multifunktional einsetzbar. Besonders unser damaliger Pilot *Kallol Gupta* liebte seinen Propan.

Weil die Firma *Rheingas* ihren Sitz in Brühl hatte, fuhr Heinz Lach dreimal zu einer großen Ballonveranstaltung dorthin. Leider stellte er in dieser Gegend jede Menge Hochspannungsleitungen fest, was das Landen nicht gerade erleichterte.

Die letzte Fahrt des „D-OKIG“, wie der Ballon später hieß, führte *Alexander Sonntag* am 11.11.2001 (allerdings nicht um 11:11 Uhr) durch. Diese 468. Fahrt des Ballons führte von Altenstadt nach Oberissigheim.

Vereinsjahr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Kalenderjahr	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	
D-Kinzig (1) rot/schwarz			24.08.1975										23.10.1987							
(Kinzig 2) zweite Hülle																???	???			
D-OKIC (Kinzig 3) rot-schwarz																			01.04.1990	
D-OKIC (Kinzig 4) rot-schwarz																				
D-Propan "BP"						07.01.1978					05.07.1987									
D-Ronneburg "Miltenberger" (1)																	24.04.1988			
D-Sicherheit "CES Zylinderschlösser"									12.09.1981										30.03.1991	
dann D-Alpha "Ölheizung"(dann D-OKIF)																				
D-Progeha "weiche Wolke"											03.04.83 Nr.73 - 29.05.86									
D-Progeha (Concept 16)																				
D-Licher (1)											10.10.1984									
D-Natur																06.03.1987				
D-Landesbausparkasse																	01.11.1988			
D-OKIA "LBS"																				
D-Propan "Rheingas" (dann D-OKIG)																				
D-Wetterau (dann D-OKIH)																				
D-OKIB "Licher" hellgrün																				
D-Kinzig "HP"																				
D-OKID "HP"																				
D-OKIE "Miltenberger" (2)																				
D-OKIK "Langenselbold"																				
D-ONIL "Krokodil"																				
D-OKIM "Licher" dunkelgrün																				
D-OKIN "Bad Brückenaauer"																				
D-OSHI "Toshiba"																				
D-OIBM "IBM"																				
D-OKIB "Weitz-Hörmann"																				
D-OFNP "Frankfurter Neue Presse"																				
D-OUMI "Umicore"																				
D-OSHU "Stadt Hanau"																				
D-OOES "engelbert strauss"																				
D-OBCK "Kinzig" blau gelb																				

In unserer obigen Grafik stellen wir die Ballone vor, die der BCKL in seinen 40 Jahren sein Eigen nennen und fahren durfte. Die farbigen Längsbalken beschreiben die Betriebsdauer der Hüllen. Deshalb hier einige Erläuterungen zu den Hüllen als wichtiger Bestandteil unserer Ballone.

Die Heißluftballonfahrt bekam erst in den 60er Jahren des 20. Jahrhundert wieder neuen Auftrieb, nachdem Kunstfasern entwickelt worden waren und man somit in der Lage war, leichte Ballonhüllen zu fertigen. Denn eine Hülle muß nicht nur ziemlich dicht sein, sondern darf auch nicht zu viel Gewicht haben. Schließlich will man ja auch Passagiere transportieren, und die Gesetze der Physik gelten halt immer. Die Tragkraft eines Heißluftballons richtet sich nach dem Delta zwischen Hülleninnentemperatur und Außentemperatur. Bei einer Außentemperatur von ca. 20° und einer Hüllentemperatur von 100° sind das 80° Differenz. Und mehr als 100° Hülleninnentemperatur ist sehr schädlich für das Material.

Die Hüllen bestehen aus beschichtetem Nylon. Zwar ist Nylon aufgrund seiner Gewebestruktur schon ein sehr dichtes Material. Um aber die Durchlässigkeit noch weiter zu vermindern, wird das Material noch zusätzlich mit Polyurethan beschichtet. Denn die heiße Luft, die durch das Gewebe nach Außen entweicht, wird durch nachströmende Kaltluft ersetzt und muss durch ständiges Nachheizen mit dem Brenner wieder auf die Hülleninnentemperatur von 80-100° gebracht werden. Das kostet Energie. Nun besteht so ein Heißluftballon nicht aus einem Stück Nylon. Unsere modernen Ballone sind sogenannte „24-Bahner“. Das statische Gerüst bilden 24 „Lastgurte“ aus thermofixiertem Polyester, die oben in einem ca. 20 cm breiten Aluminiumring zusammenlaufen. Jeder dieser Lastgurte ist unten mit einem Stahlseil verbunden. Diese Stahlseile münden - zu Sechserbündeln zusammengeführt - in je einem Karabinerhaken. Die vier Karabinerhaken werden dann beim Aufrüsten vor der Fahrt am Brennerahmen des Ballons befestigt.

Die Lastgurte sind nicht brennbar und haben eine extrem hohe Reißfestigkeit. Sie übernehmen die Kraftverteilung an der Hülle und verhindern ein Weiterreißen über maximal drei Felder hinaus. Jede Bahn hat 15 bis 25 Felder, je nach Ballongröße. Alle Felder sind einzelne Stücke Nylonstoff, die mit Doppelkappnähten zusammengefügt und natürlich mit ebensolchen Nähten auch an den Lastgurten befestigt sind. Somit bestehen unsere Ballone aus ca. 430 Nylonfeldern, die mit einer Schablone ausgeschnitten werden und zusammengenäht dann unseren Ballon ergeben. Aufgestellt faltenfrei dank der Nähkunst der Mitarbeiterinnen von „Schroeder Fire Balloons“. Bei Sonderformen sind hier noch mehr Handfertigkeit und Wissen gefragt.

19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	zus.	Fahrten
1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		BCKL
																							494
																							100
						06.08.1998																	152
							01.04.1999			18.09.2004													253
																							443
			07.10.1995																				296
																						413	353
									08.10.2002														333
																						265	192
																							??
						01.04.91-01.11.92 Hubmann																	441
						???															weiterverkauft		??
						19.07.1992																	197
						11.04.1993				17.04.2003													373
						01.05.1990				11.11.2001													468
						20.03.1991				31.12.2001													527
						03.06.1993				14.08.2000													312
						31.07.1994	1993-1994 Hubmann																259
						15.04.1995				22.10.2000													278
						07.07.1996				23.07.2002													254
									16.08.2000												04.08.2012		428
										14.04.2001 Nr. 92					12.08.2007 Nr. 270						weiterverkauft	270	178
										30.03.2002											10.09.2011		486
										07.04.02 - 05.04.04											zurück zum Sponsor		75
										29.09.2002 Nr. 30					16.09.2007 Nr. 162						weiterverkauft	162	132
										05.10.2002 Nr. 39					23.05.2009 Nr. 141						weiterverkauft	141	102
										23.03.2003													
															11.05.2006								
															07.09.2007								
																					10.04.2009		
																						21.12.2012	
																						30.03.2013	

Eine Hülle hat bei einem Volumen von 3400m³ ein Gewicht von ca. 130 kg, je nach dem, wie viel zusätzlicher Stoff das „Artwork“, also die Hüllenwerbung, benötigt oder welche Öffnungs- und Manörierventile benutzt werden. Verarbeitet werden bei dieser Größenordnung etwa 1300m² Nylonstoff.

Natürlich muss ein Ballon wie ein Auto auch zum TÜV. Unsere Ballone werden jedes Jahr einer Prüfung unterzogen. Diese Jahresnachprüfung hat früher das Ing. Büro Arno Sieger aus Münster in unserer Ballonhalle vorgenommen. Seit einigen Jahren lassen wir die Jahresnachprüfungen beim Hersteller unserer derzeitigen Ballone, Fa. Schroeder Fire Balloons in Schweich bei Trier, durchführen. Das heißt für unsere Technische Leitung: Großen Hänger anmieten, zwei bis drei komplette Ballone darauf packen und einen Tagesausflug an die schöne Mosel unternehmen.

Besonderes Augenmerk wird bei dieser Jahresnachprüfung natürlich auf die Hüllen gelegt. Eine Hülle muß bei ihrer Prüfung eine Reißfestigkeit von 14 kg bestehen. Tut Sie das nicht, werden entweder die betroffenen Felder ausgetauscht oder die Hülle wird komplett aus dem Verkehr gezogen.

Eine Hülle hält ca. 400 – 700 Betriebsstunden durch, wie bei einem Automotor, je nach dem, wie stark man das Gerät beansprucht, wie stark man die Hülle heizt, wie man den Ballon fährt. Jenseits der 100⁰ leidet der Stoff enorm, und die Betriebsdauer einer Hülle kann dann stark nach unten gehen. An heißen Sommertagen ist es angeraten, entweder nur "leichte Mädchen" mit nach oben zu nehmen bzw alle "schweren Jungs" unten zu lassen, oder auf die Fahrt ganz zu verzichten. Denn pro Grad Außentemperatur-Zunahme verlieren wir bei den Ballonen unserer Größenklasse ca. 8 kg Tragkraft. Das sind bei 10 Grad schon mal 80 kg. Also ein Fahrgast mehr oder nicht zwischen 15 und 25 Grad Außentemperatur. Da wir vom Ballon-Club Kinzig mit unserer Pilotenlizenz bis zu drei Gäste mit in die Luft nehmen dürfen, lohnt es sich, schon jenseits der 20⁰ auf die Tragkrafttabelle zu schauen bzw. eine Tragkraftberechnung durchzuführen.

Unsere ersten Ballone in den 80er Jahren waren sogenannte O-Typen, „16-Bahner“ von Cameron, also viel bauchiger. Auch die Ballonstoffe waren damals noch nicht so gut entwickelt. Deshalb haben die Ballone früher viel mehr Gas verbraucht. Durch Forschung und Weiterentwicklung wird bei den Ballonen - wie auch beim Automobilbau - der Energieverbrauch weiter gesenkt. In unserem Fuhrpark haben wir im Jubiläumsjahr 2013 drei Hüllen mit 3400 m³ Volumen, zwei 3000er und unseren „Neuen“, der ein Hüllenvolumen von 2600 m³ besitzt. (rs)



D-Wetterau

der gute alte „Wetterau“

**Thunder & Colt
Serie 2 - AX 8 - 105 –
3000m³**

später **D-OKIH**

Als 3000er Ballon, mit grüner Farbe, mit Margeriten verziert, wurde der „D-Wetterau“ oft mit einem *Licher*-Ballon verwechselt. Dies war er aber nicht.

Er war ein echtes BCKL-Eigengewächs. Wohl war die Nähe zur *Licher-Brauerei* und deren damaliger Werbestrategie nicht ganz unbeabsichtigt. Aber da sich die Verhandlungen über eine neue Hülle in die Länge zogen, versuchte man, unseren damaligen Hauptsponsor mit dieser Hülle unter Zugzwang zu setzen, was letztlich erfolgreich war.

Der „D-Wetterau“ (später *D-OKIH*) wurde ein äußerst beliebtes Fahrschiff, obwohl

sich dessen Parachuteleine (fehlkonstruktionsbedingt) sehr lang nach unten zog. Einen Haufen Leine hatte man bereits im Korb, bevor sich oben am Parachute etwas tat. Denn die Leine war beim „Wetterau“ als doppelter Flaschenzug konzipiert, was zwar das Ziehen kräftemäßig erleichterte, die Wege aber verlängerte. Viel Leine für wenig Weg!

Am 20.03.1991 hob unser grüner „Wetterau“ mit seinen weißen Margeriten zum ersten Mal ab. 527 Fahrten sollten es werden, bevor *Günther Tausch* am Silvestermorgen 1999 zur letzten Fahrt von Altstadt nach Breitenborn startete.



D-OKIE

der „Miltenberger“ (2)

**Thunder & Colt
Serie 2 AX 8 - 90 –
2550m³**

Der Ballon der Firma *Auto-teile Miltenberger*. Wir vom Ballonclub hatten freie Hand bei der Farbgestaltung dieser Hülle. *Jürgen* und *Gerti Preuß* hatten den Ballon in verschiedenen Blauschattierungen ausgesucht. Als kleiner Ballon war er leicht zu steuern sowie schnell und wendig, wenn man so etwas überhaupt von einem Ballon behaupten kann. Anlässlich des Hessentages 1996 in Gelnhausen führte der damalige *Ballonclub Barbarossa Gelnhausen* als großen Programmpunkt eine sogenannte „hessische Himmel-

fahrt“ durch. Bei der leider einzigen Fahrt während dieser Veranstaltung absolvierte unser „Miltenberger“ am 07.07.1996, einem schönen Sonntagmorgen, vom Flugplatz Gelnhausen aus seine Jungfernfahrt über den Gelnhäuser Stadtwald, um bei Wittgenborn wieder die Erde zu berühren.

Leider wurde die „D-OKIE“ - Hülle am 23.07.2002 stark beschädigt, als der Ballon bei seiner 254. Fahrt wegen Windflaute im Schlierbacher Wald landen mußte. Sie wurde Modellbauzwecken zugeführt (Seite 24).



D-OKIB

unser „neuer Licher hellgrün“

**Thunder & Colt
90 A – 2550m³**

Als wir uns Anfang 1991 den eigenen grünen Ballon mit Margeriten gegönnt hatten, ließ die Reaktion aus dem Hause *Licher* nicht lange auf sich warten. 1992 wurden die Verhandlungen mit der *Licher-Brauerei* zu Ende geführt. Und am 03.06.1993 konnte ein neuer „Licher“ als „D-OKIB“ in die Lüfte entschweben. Diesmal nicht mit Margeriten, sondern mit dem bekannten Logo der

Licher-Brauerei, das jedes Flaschenetikett krönt und auf der hellgrünen Hülle dreimal zu sehen war.

Dieser Ballon absolvierte insgesamt 312 Fahrten. Die Hülle hatte dann einen so hohen Gasverbrauch, dass sie außer Dienst gestellt werden mußte. Die letzte Fahrt mit ihr unternahm *Reinhold Schneider* am 14.08.2000 von der Ronneburg nach Rohrbach.



D-OKIK

der „Stadt Langenselbold“, unser erster Schroeder

**Schroeder fire balloons
G 34/24 3400m³**

Wenn ein Verein einen Vorsitzenden hat, der sich mit Fördergeldern auskennt, ist das schon ein großer Vorteil. Da wir ein Sportverein sind und die Anschaffung von Sportgerät gefördert wird, trugen der *Landessportbund*, das *Land Hessen*, der *Main-Kinzig-Kreis* und die *Stadt Langenselbold* erheblich dazu bei, dass wir uns wieder einen eigenen, neutralen Clubballon leisten konnten. Die Frage war, wie der Ballon denn aussehen sollte. *Heinz Lach*, unser kreativer Pilot, hatte mehrere Entwürfe

gefertigt. Nach einigen Clubabenden einigte man sich auf ein silber-grün-blau längsgestreiftes Modell. Bei der Farbauswahl stand die Langlebigkeit der Stofffarben im Vordergrund. Silber war ein neuer Ballonstoff, der besonders dicht und langlebig sein sollte. Beim Sommerfest der Stadt Langenselbold am 16.08.2000 wurde der Ballon im Schloßpark von Bürgermeister *Heiko Kasseckert* getauft und stieg anschließend, von *Heinz Lach* gesteuert, zur Jungfernfahrt nach Niedergründau auf. Es

war unser erster Ballon, den wir von der Firma *Schroeder fire balloons*, Schweich, bezogen, die in deutscher Produktion komplette Ballone (Hüllen, Körbe, Brenner, Flaschen usw.) selbst fertigt. Von da an wurde unsere Flotte nach und nach auf *Schroeder* umgestellt. 2009 war diese Umstellung endgültig abgeschlossen.

Elf Jahre lang (bei 428 Fahrten) hat der „*Langenselbold*“ dem BCKL und seinen Gästen Freude bereitet. Die letzte Gästefahrt unternahm *Reinhold Schneider* am 04.08.2012 von Altenstadt nach Stammheim. Nach einer Überprüfungsfahrt am 18.08.2012 wurde die Hülle wegen ihres zu hohen Gasverbrauchs stillgelegt.



D-ONIL

unser „Krokodil“

Thunder & Colt
Serie 2 AX 8 - 90 –
2550m³

Die „*Krokodil*“-Hülle wurde 2001 als Gebrauchtballon (mit 92 Fahrten) von den Brüdern *Wieshoff* erworben. Sie hatte bereits ein bewegtes Leben hinter sich: Zuerst gestohlen, nach einem Jahr wieder aufgetaucht (wer kann schon was mit einer Ballonhülle anfangen) und dann, weil die *Wieshoff*-Brüder keinen eigenen Ballon mehr betreiben wollten, für kleines Geld an den BCKL abgegeben.

Bei der „*Hessekabb*“ am 14.04.2001 fand unsere erste Fahrt mit dem *Krokodil* statt. *Oskar Merck* steuerte es am frühen Morgen vom Jugendzentrum Ronneburg nach Rothenbergen. Der rote Ballon mit den hervor-

stechenden grünen Krokodilen war besonders bei Kindern sehr beliebt. Auch war er für Glüheinsätze hervorragend geeignet. Da wir jedoch unsere Ballonflotte 2007 verkleinerten und uns auf das Fabrikat *Schroeder fire balloons* konzentrierten, wurde das Krokodil als Komplettballon mit Brenner und Hülle nach Litauen veräußert.

Die letzte (270.) Fahrt unseres Krokodils machte *Andreas Heck* am 12.08.2007. Sie führte am Morgen jenes Sonntags von Altenstadt bis Düdelsheim. Seinen allerletzten BCKL-Einsatz hatte das Krokodil am 08.09.2007 beim Ballonglühen des „*Bürgerfestes*“ in Hanau.

Am 30.3.2002 wurde unser vierter und letzter „*Licher*“ in Dienst gestellt. Es war gleichzeitig unser zweiter „*Schroeder*“. *Jürgen Preuß*, *Heinz Lach*, *Volkard Orth* und *Oskar Merck* stellten den Ballon gemeinsam per Werkstattfahrt in Dienst. Die Fahrt führte an diesem Samstagmorgen von der Ronneburg nach Bleichenbach. Die nächste Fahrt veranlaßte *Günther Tausch* zu der Bemerkung im Fahrt-

bericht: „Lässt sich wunderbar fahren.“ Von diesem Tag an war die „*Schroeder-Ära*“ beim BCKL manifestiert. Von den *Licher*-Ballonen gab es damals genau drei in Hessen, unseren „*Licher-Pils*“-Ballon, einen „*Licher-Radler*“-Ballon und einen „*Licher-x2*-Ballon“. Die drei Ballone sahen fast identisch aus und gaben bei der Hessekabb 2003 auf der Ronneburg gemeinsam ein schönes Bild ab. Besonders



D-OKIN

der „*Bad Brückenaauer*“

Schroeder fire balloons
G 30/24 3000m³

Durch Kontakte unseres damaligen Vorsitzenden *Jürgen Preuß* zum Marketingleiter der *Bad Brückenaauer Mineralbrunnen* kam es zur Zusammenarbeit mit dem Hersteller des Mineralwassers aus der Rhön. Getauft wurde der Ballon beim Sommerfest des Staatsbades Bad Brückenaauer. Die Jungfernfahrt führte der damalige Vorstand, bestehend aus *Jürgen Preuß*, *Heinz Lach* und *Volkhard Orth*, am 07.04.2002 durch. Es ging am Frühlingssonntagmorgen von unserem Startplatz Lissberg nach Florstadt. Im selben Jahr und in den zwei darauf folgenden Jahren

wurden die Ballone des BCKL zum festen Bestandteil des Parkfestes im Staatsbad. Wunderschöne Nightglows auf den Terrassenwiesen und Massenstarts aus dem Kurpark haben das Publikum begeistert und in Scharen strömen lassen. Um so bedauerlicher war es, dass die Geschäftsleitung sich nach drei Jahren entschied, die Hülle einem ortsansässigen Ballonfahrer zur Verfügung zu stellen. So endete unsere Zusammenarbeit leider nach kurzer Zeit. Die letzte BCKL-Fahrt führte *Michael Storch* am 29.02.2004 von Ranstadt nach Heegheim durch.



D-OKIM

unser vierter und letzter „*Licher*“

Schroeder fire balloons
G 30/24 3000m³

unser letzter *Licher*-Ballon sollte auf „*Hessentagen*“ zum Star werden. Viele gelungene Hessentags-Überfahrten sind in seinem Bordbuch verzeichnet. Besonderes Highlight war der Hessentag in Homberg/Efze. *Astrid Carl* startete unmittelbar hinter der Open-Air-Bühne und fuhr während des Konzertes direkt „an der Nase“ von *Herbert Grönemeyer* vorbei. Wenn ein Interpret mitten im Lied abbricht und staunend in den Himmel

schaut, will das etwas heißen! Auf jeden Fall ein Gänsehautmoment für alle Anwesenden.

Ironie des Schicksals: Unser letzter *Licher*-Ballon absolvierte seine letzten vier Fahrten ausgerechnet bei der *Warstein-Montgolfiade 2011*, somit bei der Großveranstaltung eines konkurrierenden Brau-Unternehmens.

Eine fast 30 Jahre dauernde Zusammenarbeit endete.

**D-OSHI**

der rote "Toshiba"

Cameron N-105 – 3000m³

Durch den Konkursverkauf einer großen PC-Servicefirma in Niedernberg bei Aschaffenburg hatte Jürgen Preuß die Gelegenheit, aus der Konkursmasse zwei Cameron-Ballone günstig zu erwerben. So wurden zwei Ballone mit jeweils nur 50 Fahrten zu einem „Schnäppchenpreis“ unser Eigen.

Die erste Fahrt unternahm Jürgen Preuß am 29.09.2002, einem schönen Herbstson-

tagnachmittag, mit dem „Toshiba“ und steuerte diesen von Hüttengesäß nach Eichen.

Am darauf folgenden Samstag, 05.10.2002, weihte Jürgen Preuß frühmorgens dann auch den „IBM“ ein. Diese Fahrt vom ging von Erbstadt nach Stammheim.

Der rote „Toshiba“ eignete sich (wie auch das „Krokodil“) aufgrund seiner markanten Farben sehr gut zum Glühen.

**D-OIBM**

der schwarzer „IBM“

Cameron N-105 – 3000m³

Durch unsere große Flotte konnten wir inzwischen ganze Glühchoreographien eigenständig durchführen. Da diese Flotte aber für unseren Fahrbetrieb zu groß war, wurden die beiden Cameron-Ballone nach einiger Zeit wieder veräußert. Den „Toshiba“ zog es 2007 nach Thüringen, der „IBM“ wurde ab 2009 in Österreich gefahren.

Die hiesige letzte Fahrt führte den „Toshiba“ am 16.9.2007

von Eckartshausen nach Eichelsdorf. Pilot war Jürgen Preuß. Der „IBM“ beendete sein BCKL-Dasein sportlich. Michael Storch nahm mit ihm an der Hessischen Meisterschaft in Marburg teil. So waren die letzten vier Fahrten des „IBM“ Wettfahrten. Die Abschiedsfahrt erfolgte am 23.05.2009 vom Flugplatz Schönstadt bei Cölbe (Kreis Marburg) bis Freisbach.

Die aktuelle Flotte

**D-OKIB**

der „Weitz-Hörmann“

**Schroeder fire balloons
G 34/24 3400m³**Schwerpunktthema
„Weit- und Winter-
fahrten“

Der „Weitz“ ist unser „Weitfahrballon“. Nicht dass er ausschließlich zu Weitfahrten genutzt wird: er schwebt auch zu „normalen“ Fahrten im Himmel der Wetterau. Aber er ist für Weitfahrten prädestiniert. Warum ist das so? Die unterschiedlichen Hüllen von Ballons spielen hier eine entscheidende Rolle: Alle Hüllenstoffe haben unterschiedliche Eigenschaften. Sie sind alle aus beschichtetem Nylon gefertigt. Je nach Farbe des Nylons entstehen aber unterschiedliche Dichtigkeiten. Und das ist entscheidend dafür, wie lange

ein Heißluftballon am Himmel bleiben kann. Im Sommer ist die Länge einer Ballonfahrt von der Thermik abhängig. Zuschauer fragen uns immer, ob der Ballon eine „gute Thermik“ habe. Bei Thermik ist ein Ballon jedoch nicht in der Luft zu sehen. Wenn die Thermik ca. 2 Stunden nach Sonnenaufgang einsetzt, hat die Sonne genügend Kraft, den Boden aufzuheizen. Warme Luft steigt bekanntlich nach oben, weil sie leichter ist als kalte. Kalte Luft in großen Höhen – wobei mit Höhe hier 1000 bis 2000m über Grund gemeint ist – sinkt nach unten. Schon

haben wir stramme Luftbewegung, sprich Wind. Dieser kann sogar sehr böig sein. Und bei böigem Wind ist ein träges Luftfahrtgerät, wie ein Ballon es ist, nur sehr schwer bis gar nicht zu steuern. Dann bleibt man lieber am Boden, oder ist nach einer Morgenfahrt bereits gelandet. Oder man startet erst abends nach Thermikende. Wenn die Thermik etwa zwei Stunden vor Sonnenuntergang ihre Kraft verliert und einschläft, dann heißt es für uns Ballöner: Schnell den Ballon aufrüsten, ab in die Luft, und noch eine schöne Abendfahrt genießen. Deshalb sieht man Ballone nur frühmorgens oder abends am Himmel. Außer im Zeitraum von November bis Februar. Da steht die Sonne auch tagsüber so niedrig am Himmel, dass sie keine Thermik auslösen kann. Dann besteht für uns Ballöner sogar die Chance, einmal fast den ganzen Tag in der Luft zu sein, wenn das Wetter es zulässt. Das Wetter ist für uns Ballonfahrer ohnehin ein Thema für

sich. Im Winter haben Hochdruckgebiete, die im Sommer schönes Wetter bringen, die böse Eigenschaft, sich als neblig-trüber Gesell zu erweisen. So sind Winterweitfahrten nur ein sehr seltenes Vergnügen und kommen in den oben erwähnten Monaten höchstens ein- bis zweimal zustande. Dann aber kommt unser Weitz-Ballon zum Einsatz. Der taubenblaue Stoff ist das Dichteste, was es an Hüllenstoff gibt. Und dann „genügen“ 10 Gasflaschen (normalerweise haben wir 4 im Korb), um eine schöne Weitfahrt zu machen, z.B. bis an die belgische Grenze, oder nach Sachsen, oder wohin auch immer der Wind uns trägt. Natürlich müssen wir immer streng auf die Lufträume achten. Denn überall dürfen wir mit unseren Ballonen nicht einfach hinfahren. Über dem Frankfurter Flughafen wäre so ein träges Luftfahrzeug beispielsweise nicht gerne gesehen. Und ohne Genehmigung der Flugsicherung schon mal gar nicht.



D-OFNP

die „Frankfurter Neue Presse“

Schroeder fire balloons
G 34/24 3400m³

Schwerpunktthema
„Glühen“

Der Ballon *Frankfurter Neue Presse* ist unser heimliches Glühwürmchen. Er ist nicht nur in der Luft ein „Star“, sondern auch ein am Boden oft eingesetzter Ballon. In den nun sechs Jahren, in denen er für uns fährt, ist er regelmäßig über 60 mal pro Jahr in den Lüften der Wetterau, der Main-Kinzig-Region und ab und zu des Hochtaunus zu sehen. Es gab sogar schon Jahre, da war der „D-OFNP“ der von uns am meisten eingesetzte Ballon.

ins Druckzentrum geht, wird erst einmal der Ballon bestaunt. Mit seinen über 30 Metern Höhe sieht er neben diesem großen Industriegebäude äußerst imposant und werbewirksam aus. Von Scheinwerfern wechselnd angestrahlt, ergibt sich ein besonders schönes Farbenspiel. Wie überhaupt das Ballonglühen mit unserer gesamten Flotte (oder auch zusammen mit anderen Ballonen als überdimensionale „Lichtorgel“) ein beliebtes, publikumswirksames Highlight von Veranstaltungen ist, wie zB das Foto (links) vom „Altstadtfest“ in Frankfurt a.M. - Höchst beweist. Und selbst alleinstehend, wie z.B. (unten) vor der Commerzbank -

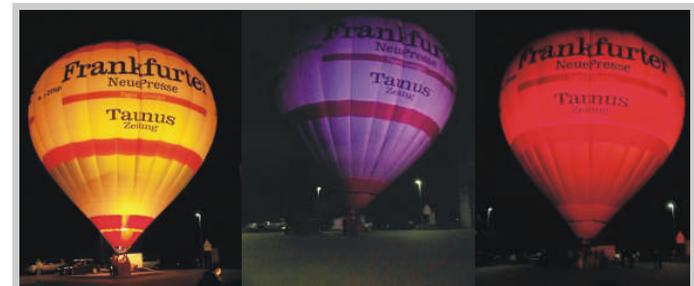


Spektakulär sind seine „Glüheinsätze“ für die *Frankfurter Neue Presse*. Die „Zeitungsnacht“ dieses Verlages in dessen Druckzentrum in Mörfelden ist ohne den „FNP-Ballon“ kaum noch denkbar.



Wie ein Leuchtturm weithin ausstrahlend, weist der Ballon den zahlreichen Besuchern den Weg. Bevor es

Arena bei einem Spiel der *Frankfurter Eintracht*, ist der „FNP-Ballon“ unübersehbar und faszinierend.



D-OUMI

der „Umicore“

Schroeder fire balloons
G 34/24 3400m³

Schwerpunktthema
„Sonderformen“

Der Umicore ist, wie viele meinen, unser Schönster. Auch wird er von den Piloten sehr gern gefahren. Die Hülle ist leicht, hat eine gute Tragkraft, ist gut steuerbar.

Bei Veranstaltungen macht er immer eine gute Figur, nicht nur beim „Ballonglühen“ (hier beim Hessentag in Selbold),

Ballonwetter kann man diese besonderen Ballone am Himmel bestaunen. Sonderformen werden allerdings oft auf Ballon-Großveranstaltungen als „Hingucker“ eingesetzt.

An der größten Ballonveranstaltung Europas, der „Warstein Montgolfiade International“, durfte im Jahre 2012

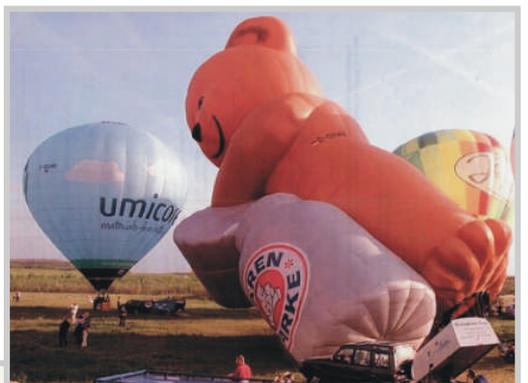


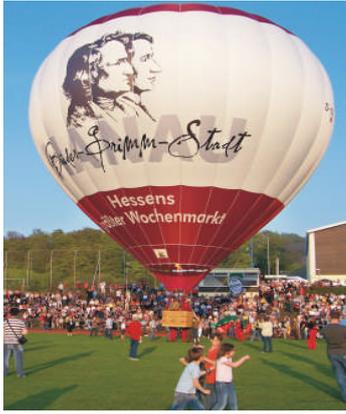
unser „D-OUMI“ erstmals teilnehmen. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, mit über 100 Ballonen in der Luft zu sein und von 100.000 Zuschauern bestaunt zu werden, die sämtliche Wiesen rund um

sondern auch neben sogenannten „Sonderformen“.

den Veranstaltungsort gnadenlos zugeparkt haben.

Zu diesen: Es gibt sie in allen Variationen. Aber sie sind doch relativ schwer zu steuern. Deshalb sieht man sie nur recht selten in der Luft. Nur bei sehr gutem





D-OSHU

unsere „Stadt Hanau“

Schroeder fire balloons
G 30/24 3000m³

Schwerpunktthema
„Wettbewerbe“

Nicht nur, daß unser Ballon „Stadt Hanau“ sehr schön aussieht mit den Reliefs der Brüder Grimm und dem Einhorn der Märchenfestspiele. Er lässt sich als 3000er auch noch sehr gut fahren. Und so hat unsere „Wettbewerbspilotin“ *Astrid Carl* den „Hanauer“ im Jahr 2012 als Wettkampfballon entdeckt. Wobei das Wort „Wettkampf“ von anderen sportlichen Wettbewerben entliehen ist. Aber auch beim Ballonfahren kämpft man um Punkte und Siege. Allerdings ohne dabei den Gegner niederzuringen. Denn eine Begegnung in der Luft wäre nicht ganz ungefährlich. Da die Ballone alle mit den gleichen Winden nach vorne getrieben werden, kann idR keiner von rechts oder links kommen. Beim Steigen muss der Wettbewerbspilot jedoch besonders aufpassen. Denn er hat ja die Hülle über dem Kopf und kann den Himmel über sich nicht einsehen. Da aber der aufmerksame Pilot die Ballone um sich herum immer „im Blick“ hat, weiß er in der Regel, was los ist, wenn er stei-

gen will. Andernfalls heißt es funken: „Ist über mir frei? Ich will steigen“. Da alle Ballone auf derselben Frequenz funken, hört das jeder. Ggfs erteilt man dann die Freigabe.

Ein Funkgerät gehört ebenso zur Pflichtausstattung eines jeden Ballons wie ein „Vario“, welches das Steigen und Sinken anzeigt. Auch ein Hüllenthermometer ist Pflicht, denn ab 100 Grad sollte man aufhören zu heizen, da hohe Temperaturen der Hülle schaden und den Nylonstoff vorzeitig altern lassen.

Doch nun zum Wettkampf: Hier gewinnt nicht immer, wer wie bei einem Autorennen am schnellsten ist, das wäre ja zu einfach. Wobei es so einfach ohnehin nicht ist: Da der Wind in unterschiedlichen Höhen unterschiedlich schnell ist, gilt es bei einer „Weitfahrt“ die schnellste Luftschicht zu finden. Bei Wettbewerben stellt sich die Frage: „Wer kann ein nicht steuerbares Luftfahrtgerät am besten steuern?“ Denn es gibt sehr unterschiedliche Aufgaben, wie z.B. ein festgelegtes oder frei wählbares Ziel anzusteuern. Bei der „Fuchsfahrt“ ist die Meute dem Fuchsballon, der dem Feld vorausfährt und ein Zielkreuz auslegt, auf den Fersen.

Bei der Zielankunft wird jedoch nicht gelandet. Denn es können ja nicht 30 bis 50 an der Wettfahrt teilnehmende Ballone auf derselben Wiese landen. Statt dessen heißt es für die Piloten, auf das ausgelegte Zielkreuz einen „Marker“ zu werfen.



aus einer normalerweise gemütlchen Ballonfahrt richtiger Wettbewerbsstress.

Durch die ständige Weiterentwicklung der Elektronik ist man heutzutage in der Lage, die Fahrt mittels „Logger“ aufzuzeichnen. Und schon haben findige Wettbewerbsleiter neue Aufgaben ausgeheckt, zum Beispiel 3D-Aufgaben mit Namen wie „Torte“ oder „Donut“, um nur zwei zu nennen. Die Aufgaben werden anspruchsvoller, machen dafür aber die Wettfahrten vielseitiger und interessanter, was auf jeden Fall besser ist als „nur“ Marker zu werfen.

Unser momentan einziger nationaler und internationaler Wettbewerbsfahrer ist weiblich. *Astrid Carl* hat sich als Teilnehmerin an lokalen Pokalturnieren, Landeswettbewerben, der Deutschen Meisterschaft und der Damen-Europameisterschaft bewährt.

2012 fand in Frankenthal die 2. Europameisterschaft der Damen statt. Ein rein femininer Wettbewerb. In die Körbe durften nur Frauen. Aber die bewiesen eindrucksvoll, dass sie den Männern in nichts nachstehen. Die Aufgaben sind auf gleich hohem Niveau. Andere Wettbewerbe sind noch gemischt. Auch hier schlägt sich Astrid achtbar.

Unser „Hanauer“ ist bei Wettkämpfen stets ein Magnet fürs Auge. In Frankenthal war er der „Star“ für die nationale und internationale Presse. Er bot immer interessante Kameramotive. Dieser Ballon war und ist ohne Zweifel ein ausgezeichnete Werbeträger für die Stadt Hanau und ihre Märchenfestspiele.



Der „Marker“ ist ein mit 70g Sand gefülltes kleines Säckchen mit einer 2m langen Fahne aus Ballonstoff (Nylon). Die Marker-Farben werden für die einzelnen Aufgaben festgelegt. Denn bei einer richtigen Wettfahrt werden vom Wettbewerbsleiter nicht selten bis zu fünf Aufgaben hintereinander gestellt. So wird





D-OOES

der „engelbert strauss“

**Schroeder fire balloons
G 30/24 3000m³**

Schwerpunktthema „Internationaler Einsatz“

Manches kommt schnell und überraschend. Unser Vorsitzender *Wolfgang Walther* hatte 2012 namhafte Unternehmen im Main-Kinzig-Kreis angeschrieben und die Möglichkeit einer Partnerschaft im Bereich Heißluftballon vorgestellt. Im selben Jahr wurde die Firma *engelbert strauss GmbH und Co KG* offizieller Hauptsponsor der internationalen Vierschanzentournee im Skispringen. Als Werbebestandteil war dort (neben Bandenwerbung) im Schwenkbereich der Kameras ein Heißluftballon aufzustellen.

Aufgrund verschiedener Umstände und Empfehlungen nahm die Geschäftsleitung von *engelbert strauss* Ende November 2012 Kontakt mit unserem Vorsitzenden auf. Es wurde mit dem BCKL eine Partnerschaft des Inhalts vereinbart, die bei der Firma *Schroeder* bereits bestellte Ballonhülle zu übernehmen und zu betreuen. In Schweich liefen die Nähadeln heiß, und innerhalb weniger Wochen war das Schmuckstück fertig. *Astrid Carl* und *Andreas Heck* kümmerten sich um alle weiteren Belange, damit die Hülle rechtzeitig versichert und zugelassen werden konnte.

Am 21.12.2012 wurde der Ballon zu Beginn der Weihnachtsfeier der Firma *engelbert strauss* in Anwesenheit der Herren *Henning*, *Steffen* und *Norbert Strauß* sowie im Beisein eines grossen Teils

der Firmenbelegschaft zum ersten Mal aufgerüstet und auf den Namen „D-OOES“ getauft. Erst einen Tag zuvor war die komplett zugelassene Hülle beim Hersteller in Schweich abgeholt worden.

Bereits am 28.12.2012 war sie zu ihrem ersten Einsatz nach Oberstdorf unterwegs. Ein Team des BCKL hatte sich auf den Weg gemacht, um den Ballon an drei Stationen der „Vierschanzentournee“ zu präsentieren. Von Oberstdorf ging es nach Garmisch-Partenkirchen, von dort nach Bischofshofen.



Daß dieser Einsatz nicht immer leicht war, konnte man an den Fernseh Bildern gut sehen. Die Bedingungen an den jeweiligen Sprungschanzen hätten unterschiedlicher nicht sein können. Aber alle Schwierigkeiten wurden gemeistert.

Nun hat der neue Ballon bereits vier Einsätze hinter sich, diese jedoch alle am Boden. Jetzt ist es an der Zeit, dass er auch am Himmel gesehen wird. Die Piloten des BCKL werden hierfür sorgen und die Botschaft dieses sehr auffälligen Werbeträgers in die Öffentlichkeit tragen.



D-OBCK

unser Neuester

**Schroeder fire balloons
G 26/24 2600m³**

Schwerpunktthema „Ausbildung“

Angesichts des Umstandes, daß die letzte „neutrale“ (d.h. werbefreie) Hülle des BCKL („Stadt Langenselbold“) im Jahre 2012 das Zeitliche gesegnet hatte, beschloß der Vorstand kurz darauf, das bevorstehende 40-jährige Club-Jubiläum zum Anlaß zu nehmen, eine neue „Vereinshülle“ anzuschaffen. Wie aber sollte dieser Ballon aussehen? Welche Farbe(n) sollte er haben? Schwarz-rot wie die offiziellen Clubfarben? Aber genau das hatten wir dreißig Jahre lang. Und „Rot“ ist leider eine für die Lebensdauer eines Ballons ungünstige Farbe, weil sie unter UV-Einfluß schnell altert. Also lobte man unter den Vereinsmitgliedern einen Wettbewerb aus. Eine Kommission wurde gebildet, und vier Mitglieder wählten aus den zahlreichen kreativen Vorschlägen zwei Entwürfe aus, die dem Vorstand zur finalen Entscheidung präsentiert wurden. Der „Neue“ ist bereits in Arbeit und wird zur Hessekabb 2013 vorgestellt und eingeweiht werden. Mit seinen „nur“ 2600m³ ist er sowohl als Wettbewerbs- als auch als Ausbildungs-Ballon bestens geeignet.

Zum Thema Ausbildung: Ein Luftfahrzeug darf nur derjenige steuern, der einen gültigen „Führerschein“ dafür hat. Wie im Straßenverkehr gibt es auch hier verschiedene Klassen. Im Flugverkehr heißt das „PPL Privatpilotenlizenz“. Die „PPL-A“ gilt für Motorflieger, die „PPL-C“ für Segelflieger, die „PPL-D“ für Ballonfahrer. Ab 2014 wird dies unter EU-

Recht verändert werden, aber ähnlich bleiben.

Der BCKL hat seit dem 25.01.1979 die Ausbildungsberechtigung und bildet seitdem alle seine Pilot(inn)en selbst aus.

Derzeit hat der BCKL drei Azubis, *Claudia Schleucher*, *Christian Dreßen* und *René Rosznik*. Diese werden von *Thomas Henß* und *Andreas Heck* geschult. Die praktische Ausbildung umfasst mindestens 20 Fahrten mit insgesamt 20 Stunden und 50 Landungen. Dazu geht einige Zeit ins Land. Zur theoretischen Prüfung werden sieben Fächer abgefragt: Luftrecht, Meteorologie, Gerätekunde, Navigation, Verhalten in besonderen Fällen, Human Resources und Höhenmedizin. Da heißt es „die Schulbank drücken“, um bei der Prüfung beim Regierungspräsidium in Darmstadt zu bestehen. Auch ist ein Sprechfunkzeugnis erforderlich, das zusammen mit den „Flächenfliegern“ (so heißen die, die nicht mit heißer Luft unterwegs sind) erworben wird. Der RP stellt schließlich einen Prüfer für die praktische Prüfung mit Überprüfungsfahrt. Danach heißt es entweder „Bestanden“ oder „Wir sehen uns noch einmal wieder“.

Glücklicherweise ist beim Ballonführerschein die Durchfallquote nicht so hoch wie beim Autoführerschein. Ganz besonders wichtig ist: Wir haben sauber zu landen, was gar nicht so einfach ist. Vor allem unter Prüfungsbedingungen, wenn einem der Prüfer „auf die Finger schaut“.

Von Sebastian Storch.



D-OKID

der „Erste“

Baujahr : 2004
Volumen : 80 m³
Hersteller: Jugendgruppe
 des BCKL

Angefangen hat alles mit einer Idee: Die Jugendgruppe des BCKL wollte einen Modellballon anschaffen, um Kindern und Jugendlichen den Ballonsport auf diese Weise näher zu bringen. Als Erstes stand die Frage im Raum: Wie funktioniert so ein Modellballon eigentlich? Prinzipiell genau so wie ein großer Ballon. Man hat einen Korb mit Gasflaschen, einen Brenner, um die Luft in der Hülle zu erhitzen, nur eben keinen Piloten, der den Hebel zieht, um den Brenner zu betätigen. Diese Funktion übernehmen bei einem Modellballon kleine Magnetventile, die per Fernsteuerung vom Boden aus bedient werden.

Schnell war klar: Wir wollten unseren erstem Modellballon selber bauen! Dank zahlreicher Literatur im Netz und Gesprächen mit aktiven Modellballonern fand sich schnell ein geeignetes Schnittmuster für eine 80m³ große Hülle. Den benötigten Stoff lieferte uns die Hülle unseres „D-OKIE“, der kurz zuvor leider nach einer Waldlandung außer Betrieb genommen werden musste. Während die Einen fleißig Teile aus der großen Hülle schnitten, beschäftigten sich die Anderen mit dem Flechten eines Modellballonkor-

bes. Dessen Größe richtete sich in erster Linie nach der Größe der Gasflaschen, die wir einbauen wollten. Da wir Neulinge im Modellballongeschehen waren und niemand so richtig Ahnung von der benötigten Technik hatte, wurde diese kurzer Hand von einem der beiden Hersteller von Modellballontechnik in Deutschland bestellt. So machten sich kurze Zeit später Gasflaschen, Brenner, Steuerbox und diverse Kleinteile auf den Weg zu uns.

Nach endlosen Stunden des Ausschneidens, Nähens, Flechtens und Einbauens der Technik konnte unser „D-OKID“ am 05.12.2004 erstmals angeblasen und aufgestellt werden. Die offizielle Taufe des Ballons wurde im Rahmen der Hessekabb 2005 von unserem damaligen 1. Vorsitzenden *Jürgen Preuß* vorgenommen.

Mit dieser Hülle begann die Modellballon-Geschichte des BCKL. Man fuhr fortan auf diverse Modellballontreffen und übte sich im Umgang mit dem neuen Gerät.



D-OStrolch

der „Neue“ im Bunde

Baujahr : unbekannt
Volumen : 90 m³
Hersteller: unbekannt

2006 kam, als Dank für die BCKL-Unterstützung bei Ausrichtung des Internationalen Ballonjugendlagers des DFSV in Ortenberglissberg, eine gelb/schwarz/silberne Hülle in unseren

Verein. Nach kleinen Vervollständigungsarbeiten (es fehlten noch Tragseile, Kronenring, Topseil und Scoop) trat diese unter dem Namen „D-OStrolch“ ihren Dienst in der Jugendgruppe an. Mittlerweile hatten sich unsere Fähigkeiten im Umgang mit dem Modellballon verbessert, und man fuhr auch regelmäßig auf diverse Modellballon-Treffen.

Bei vielen Events dienen die Modellballone dem Publikum in erster Linie als „Showact“. Da man Modellballone nicht alle Tage sieht, erfreuen sich diese immer größter Beliebtheit, vor allem wenn sie beim „Night-Glow“ zusammen mit ihren großen Vorbildern die Nacht zum Leuchten bringen.

Allerdings gibt es auch Modellballon-Treffen, bei denen die Piloten zeigen können, was in Ihnen und ihren Modellen steckt. Genau wie bei den großen Ballonen gibt es auch im Kleinen diverse Wettbewerbe bei denen es darum geht, sein Modell so präzise wie möglich zu steuern und zu einem bestimmten Punkt zu manövrieren. Das ist teilweise gar nicht so einfach, denn genau wie bei den Großen, lassen sich die Kleinen auch nur über die Höhe steuern. In unterschiedlichen Höhen hat man meist verschiedene Windrichtungen. Und wer seinen Ballon am geschicktesten durch die Luftschichten manövriert, kommt am Ende am besten zum Ziel.

Da die Modellballone bei derartigen Wettbewerben grundsätzlich frei, d.h. ohne Leine fahren und man sie zu Fuß verfolgen muss, ist klar, dass das Gelände dem entsprechend keine Hindernisse aufweisen und der Wind nicht allzu stark wehen sollte. Denn sonst muss man als Pilot ganz schön die Beine in die Hand nehmen, um sein Gefährt wieder sicher

zu Boden zu bringen. 2009 gewann *Sebastian Storch* erstmals den begehrten Wanderpokal des niederbayerischen Modellballon-Meetings in Landshut. Bei der Veranstaltung 2011 (das Meeting 2010 wurde witterungsbedingt abgesagt) konnte er den Wanderpokal erfolgreich verteidigen und ins Vereinsheim nach Langenselbold zurück bringen.



OO-BKM

der „Import“

Baujahr : 2011
Volumen : 80 m³
Hersteller: Matthias
 de Kerf

Um die Modellballonflotte wirksam zu vergrößern, konnte der Vorstand Anfang 2011 zum Erwerb einer in Belgien auf das Kennzeichen „OO-BKM“ zugelassenen Modellballon-Hülle bewegt werden. „D-OKID“ sollte künftig nur noch als Ausbildungsballon für Modellballon-Anfänger dienen.



D-Halloween

Baujahr : 2012
Volumen : 100 m³
Hersteller: Sebastian &
 Michael Storch



„Hüllen mit Gesicht faszinieren die Zuschauer“

Da es bei Modellballon-Meetings immer die Hüllen mit Gesicht, besonders jedoch die Sonderformen sind, welche die Zuschauer faszinieren, entstand 2011 beim „Modellballon-Piloten“ Sebastian Storch der Wunsch, auch einmal eine solche Sonderform zu besitzen. Da sich die Form des Kürbisses als besonders geeignet herausstellte und es eine solche Modellballonhülle bisher nicht gab, begann er schnell mit ihrer Planung.

Dank Unterstützung durch viele Helfer waren bald ein entsprechendes Design und später sogar ein Schnittmuster fertig. Die Beschaffung des Ballonstoffes in geeigneten Farben gestaltete sich schon schwieriger. Da Ballonstoff der 1.Wahl mit ca. 11€/m zu Buche schlägt (knapp 100m wurden benötigt), war schnell klar: Es sollte 2.Wahl sein (knapp 4€/m), welche zum Bau von Modellballonen absolut ausreichend ist. Allerdings ist Orange keine besonders gängige Farbe. Und so dauerte es fast ein halbes Jahr, den gewünschten Stoff zu beschaffen. Nun konnte endlich ausgeschnitten und genäht werden.

Da der Umgang mit der Nähmaschine für Sebastian Neuland war, half dessen Vater beim Vernähen der Teile. Besonders schwierig war das Einnähen des Gesichtes in die entsprechenden Felder, da keiner der

Beiden damit Erfahrungen hatte. Nach zahlreichen Überlegungen und Versuchen gelang es am Ende doch, das Gelb mit dem Orange so zu kombinieren, dass sich das Gesamtbild am Ende sehen lassen konnte. Nachdem alle Teile zu Bahnen und schließlich alle Bahnen zu einer Hülle genäht waren (was geschätzte 250 Stunden in Anspruch nahm) wurden im Inneren der Hülle Spannseile eingeknotet, um dem Ballon am Ende seine Form zu geben. Denn genau wie bei den großen Sonderformen ist es auch bei den kleinen Hüllen nötig, zwecks Statik und Formgebung im Inneren Verspannungen oder Zwischensegel einzunähen.

Für die neue Hülle wollte Sebastian natürlich auch einen neuen Korb haben. Also fing er bereits während der Stoff-Beschaffung mit der Planung des Baues seines neuen Korbes an. Durch

die Erfahrungen, die er in über sieben Jahren Modellballon-Sport sammeln konnte, hatte er schon eine genaue Vorstellung davon, welche Besonderheiten in diesem Korb verbaut werden sollten bzw. wie das Gesamtbild am Ende aussehen sollte. So entstand nach und nach sein erster, eigener Ballonkorb, ganz nach seinen Vorstellungen und Wünschen. Durch seine Ausbildung zum Elektroniker war diesmal auch der Bau der Steuereinheit für ihn kein Problem mehr.

Am 20.03.2012 war es schließlich so weit: Der Korb war fertig, und die letzten Seile wurden in der Hülle verknotet. Da Petrus an diesem Tag ebenfalls gut gelaunt war, konnte er zum ersten Mal aufgestellt werden!

(Red.: Natürlich ist dieser Modellballon auch Ostern 2013 bei der „Hessekabb“ zu sehen !)

Von Günther Tausch
und Reinhold Schneider.

Alle zwei Jahre zur Osterzeit färbt sich der Himmel über der Ronneburg, der Wetterau und dem Kinzigtal bunt wie ein Korb voll phantasievoll bemalter Ostereier. Dann ist es mal wieder soweit: der BCKL veranstaltet seine „Hessekabb“.

Hessekabb 2007
6.4.-8.4. (Ostern) Jugendzentrum Ronneburg

Start von 25 Ballonen*
+ Ballonglühen
Ballonglühen sind ebenfalls ein Bestandteil

Ballonglühen mit Modellballon
Vorführung Freitag 6.4. ca. 19:00 Uhr Jugendzentrum Ronneburg

Ballonstarts von über 25 Heißluftballonen
Samstag 7.4. Sonntag 8.4.
jeweils 7:00 Uhr und 17:00 Uhr

Für Ihr Leibliches Wohl ist natürlich gesorgt!

Ballon-Club Kinzig e.V.
Hessisch 1133, 63001 Langenselbold, 06926/61333
www.ballonclub-kinzig.de

Ein farbenfrohes Plakat (wie diese Archivgraphik) lädt zum Besuch ein. Und dies ist die Geschichte der Veranstaltung mit dem so ungewöhnlichen Namen:

Ballonfahrer sind gesellige Leute. Daß Ballonfahren zusammen mit anderen Ballönern nochmal soviel Spaß macht, das wussten auch die Gründer des BCKL und die, die sich inzwischen dazugesellt hatten. Also luden sie im März 1981 Ballonfahrer aus ganz Europa zu einem ersten Treffen an der Ronneburg ein, das sie „Heißluftballone starten in den Frühling“ nannten.



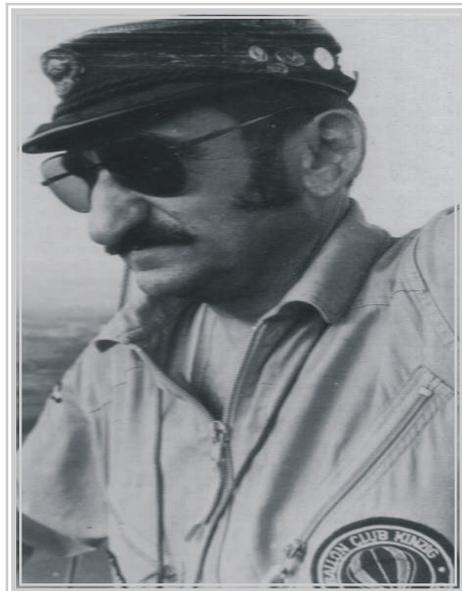
Damit wurde die inzwischen 32-jährige Tradition begründet, alle zwei Jahre ein solches Treffen zu veranstalten.

Obwohl der BCKL im Laufe der Jahre eine ganze Reihe weiterer Ballonveranstaltungen (mehrere Hesseneisterschaften, den Wächtersbacher Messepokal sowie die Deutsche Meisterschaft) ausgerichtet wurde - und blieb - das Ballontreffen im Frühling an der Ronneburg quasi das „Markenzeichen“ des Ballon-Clubs Kinzig.



Unter dem ersten Namen fand die Veranstaltung allerdings nur dreimal (bis 1985) statt. Dann wurde „Die Hessekabb“ aus der Taufe gehoben. Denn nachdem die letzte „Fahrt in den Frühling“ buchstäblich im Schnee versunken war, hoffte man wohl, Petrus dadurch vielleicht überlisten zu können.

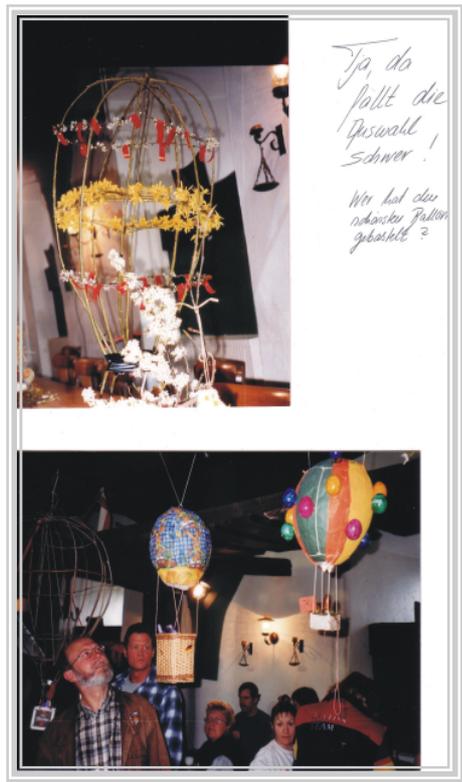
Um die Namensfindung ranken sich einige Legenden. Eine davon besagt, dass der langjährige 1. Vorsitzende des BCKL, Klaus-Dieter Bölling, eine Ballonfahrt nie ohne seine schwarze Lederkappe antrat. Sein Ausruf: „Wo is mei Kabb?“, wenn sie denn mal nicht an ihrem Platz war, ist so legendär wie er selbst.



Nun gab es inzwischen schon einige Ballon-Wettfahrten, die „German-Cup“, „Hot-Air-Balloon-Cup“, „Star-Cup“ usw. genannt wurden. Also sagte man sich: „Cup“ = „Kabb“, da war doch was, das haben wir doch hier in Langenselbold, in Hessen, auch!“ Die „Hessekabb“ war geboren. Klaus-Dieter wollte natürlich „sei Kabb“ nicht als Trophäe hergeben. So ließ man für die drei Ersten des Wettbewerbes jeweils blau-weiße Mützen stricken, die „Hesse-Kabbe“.

Da man bei diesen Ballöner-Treffen eigentlich „nur“ gemütlich zusammen Ballon fahren wollte, man andererseits aber für „die Kabb“ einen Sieger brauchte, gab es einen Wettbewerb mit drei Regeln, den sogenannten „Hesse-Rules“. welche besagten: § 1: Der Wettbewerbsleiter hat immer Recht. § 2: Falls nicht, gilt § 1. § 3: Wer sich beschwert, wird beim nächsten Mal nicht mehr eingeladen. Hart, aber sehr wirksam; es gab nie Beschwerden.

Neben den Ergebnissen der Wettfahrten galt es auch für die Mannschaften eine Aufgabe zu erfüllen, die in die Endwertung mit einfließte. Dabei ging den Organisatoren die Phantasie nie aus. Die Aufgaben gingen vom Ausfüllen eines Fragebogens der Führerscheinprüfung über das Beibringen des möglichst schwersten Ostereis bis hin zum Basteln eines Ballons aus Naturmaterialien, usw.



Traditionell gibt es im Endergebnis nur die Plätze 1, 2 und 3. Alle übrigen Teilnehmer werden auf den „4. Platz“ gesetzt. (Anm.Red.: Bei diesem Brauch ist es bis heute geblieben, auch wenn seit einigen Jahren die Auswertung der Wettkampfergebnisse nach dem 1000-Punkte System des offiziellen Regelwerks erfolgt. Ein „Auswärtiger“ mag dies als „Sturheit der Hessen“ bezeichnen; letztere sind aber zu Recht stolz auf ihre Traditionen.)

Der Termin der Hessekabb wurde auf Ostern (Karfreitag bis Ostersonntag) festgelegt. So ist es heute noch.

Als Veranstaltungsort stellte uns der Landkreis das Jugend(Sport)zentrum Ronneburg zur Verfügung. Dort ist die nötige Infrastruktur vorhanden für das Frühstück mit Briefing vor den Morgenfahrten, das Abstellen der Gespanne, das Stadion für das gemeinsame Starten sowie für das Ballonglühen am Karfreitagabend.

Ein befreundeter Verein, der Spielmanns und Fanfarenzug in Ronneburg-Hüttengesäß, ermöglicht uns seit einigen Jahren die Nutzung seines Vereinsheimes während der Veranstaltung als Treffpunkt für die Begrüßung und das Einchecken der Teilnehmer, für das Debriefing sowie als Domizil der Wettbewerbsleitung. Die Mitglieder des Vereins versorgen die Ballöner außerdem während dieser Zeit aufs Beste mit Speis und Trank. Das „Bandhaus“, der stimmungsvolle Saal im Vorhof der Ronneburg, bildet aber nach nach wie vor den würdigen Rahmen für den abschließenden „Festabend“ mit Siegerehrung.



Das 2003 zum 30-jährigen Vereinsjubiläum ins Programm aufgenommene „Ballonglühen“ war die einzige Neuerung im Ablauf der Veranstaltung. Das Publikumsinteresse war (wie auch bei den Wettbewerbsstarts aus dem Sta-

dion heraus) so groß, dass der Job der Parkplatzeinweiser richtig stressig werden konnte. Bis zu 3000 Besucher wurden schon gezählt. An „die Hessekabb“ musste sich auch die Presse erst gewöhnen:

Heißluftballone starten um den „Hesse Kabb“

Langenselbold. Zum vierten Mal, seit seiner Gründung im Jahre 1973, veranstaltet der Ballon-Club Kinzig e.V. Langenselbold sein traditionelles Frühlingstreffen für Heißluftballone. Bisher bekannt unter dem Motto „Heißluftballone starten in den Frühling“, werden am 28. März 1987, am Jugendzentrum Ronneburg, dreißig Ballone um den „Hesse Kabb“ (Hessen Cup) kämpfen. Piloten und Mannschaften aus sechs europäischen Ländern haben

ihre Teilnahme zugesagt. Das farbenfrohe Spektakel und die spannenden Wettkämpfe werden am Samstag, den 28. März 1987 um 9 und 15 Uhr gestartet. Die Aufrüstphase beginnt jeweils eine Stunde vorher. Bei freiem Eintritt können alle Freunde des Ballonsports und diejenigen, die es werden wollen eine Fuchsjagd und eine Weitfahrt hautnah miterleben. Damit sich die Kosten in Grenzen

halten, die Teilnehmer ausreichend mit Propagas und „Saft“ versorgt sind, haben die Progeha-Flüssiggas GmbH, Bad Camberg und die Licher Bier Brauerei ihre Unterstützung zugesagt.

Der veranstaltende Ballon-Club Kinzig hofft für alle Gäste und Teilnehmer auf gute Wetterbedingungen, um die Veranstaltung mit einem „Gut Land“ starten zu können.



1987 – 1995 Sieger der Hessekabb

Der Ballonpilot, der 1987 die erste „Hessekabb“ aufgesetzt bekam, war *Uwe Clausen*, ihm folgten 1989 *Horst Wiemers* und 1991 *Ortwin Hillnhütter*. Ortwin verdankte seinem Sieg der Zusatzaufgabe, ein möglichst *schweres* Osterei beizubringen. Nachdem schon kiloschwere eiförmige Steine herangeschleppt waren, kam Ortwin mit einem ebenfalls eiförmigen Auto angefahren, schön mit einer Schleife dekoriert. Nicht zu überbieten! 1993 kam der Sieger der Hessekabb aus Köln. *Norbert Markard* hatte mit seinem Ballon „D-Colonia“ nach vier Aufgaben die Nase vorn und war somit Gewinner der Hessekabb. 1995 wurde die Hessekabb mit einer Weitefahrt am Ostersamstagmorgen, die von der Ronneburg nach Langenselbold ging, und der Zusatzaufgabe „Wer bringt das kleinste Osterei“ entschieden. In die Siegerliste konnte sich als erster *Dr. Uwe Clausen*, gefolgt von *Marita Krafczyk* und *Dieter Lenz*, eintragen.

1997 Markerweitwurf von der Sportplatztribüne

Nachdem bei der Hessekabb 1995 nur die Fahrt am Ostersamstagmorgen stattfand, war die Hoffnung für 1997 groß. Doch Petrus hatte kein Einsehen. Wieder war das Osterwetter alles andere als „ballontauglich“. Am Ostersonntagmorgen versuchte man wenigstens eine Fahrt hin zu bekommen. Als „Späher“ wurden *Dieter Herbig* mit dem hellgrünen „Licher“ und *Heinz Lach* mit dem bunten „HP“ in die Luft geschickt. *Dieter Herbig* konnte nach einer halben Stunde Fahrtzeit vor Haingründau landen. *Heinz Lach* landete nach 70 Minuten bei Breitenborn. Trockener Vermerk in seinem Fahrtbericht: „Erhöhte Luftfeuchtigkeit“.

Nachdem dieser Wettfahrtversuch gescheitert war, wurde am Sonntagabend ein „Markerzielwurf“ ausgelobt. Alle Teilnehmer plazierten sich auf der obersten Stufe der Tribüne des Sportfeldes am Jugendzentrum Ronneburg. Auf dem Rasen war ein Zielkreuz ausgelegt, und die Piloten, die es gewohnt waren, das Zielkreuz aus der Luft anzusteuern, durften sich im Zielwurf aus ca. 5m Höhe und 10m Entfernung üben. Sieger bei dieser für Ballöner höchst ungewöhnlichen Aufgabe und

damit Gewinner der Hessekabb 1997 wurde *Willi Pfeiffer*. Willi, früherer Luft-hansapilot, zog nach seiner Zuruhe-setzung an den schönen Chiemsee und ist uns von dort freundschaftlich verbunden geblieben.

1999 im Osten ist wenig Landege-lände und der Gelnhäuser Stadtwald ist groß

1999 war dann wenigstens eine Fahrt möglich. Der Wind führte das Teilnehmerfeld Richtung Büdingen. Die meistens Ballone landeten noch vor dem Büdinger Wald bei Aulendiebach. Sieger dieser Fuchsfahrt und der „Hessekabb“ 1999 wurde *Rainer Hasshold*.

Seitens des BCKL waren an diesem Ostersamstagmorgen sieben Ballone in der Luft. Diese beteiligten sich aber nicht an der Wettfahrt um die Hessekabb, sondern fuhren „ausser Konkurrenz“ ohne Wertung mit und boten Gästen die Gelegenheit, einmal unter ganz vielen Ballonen das bunte Treiben am Himmel zu beobachten; ein einmaliges, aussergewöhnliches Ereignis. Viele Gäste sind mehrfache „Wiederholungstäter“ geworden und melden sich fast zu jedem Osterfest extra für die Hessekabb an.

Am Samstagabend drehte der Wind auf West. Die Fahrt wäre dann Richtung Lieblös und über den Gelnhäuser Stadtwald gegangen. Da in dieser Fahrtrichtung nur wenig Landegelände zu finden ist, entschied sich die Wettbewerbsleitung um *Axel Randoll* natürlich für die Sicherheit der Teilnehmer und sagte die weiteren Fahrten ab.

2001 Wenn der weiße Sonntag ein Ostersonntag ist

Auch bei der 11. Hessekabb an Ostern 2001 sollte am Samstagfrüh die erste Wettfahrt die letzte sein. Der Fuchs, von *Bernd Richter* gesteuert, hatte am Segelflugplatz Langenselbold sein Zielkreuz ausgelegt. Sieger dieser Fuchsfahrt wurde *Markus Specht*. Markus hat übrigens bisher noch keine „Hessekabb“ versäumt. War er anfangs, bei den „Fahrten in den Frühling“, mit seinem Vater zusammen im Teilnehmerfeld, so ist er selbst unser „Stammgastpilot“, seit er den Pilotenschein besitzt. Er ist der einzige Teilnehmer der von Anfang an dabei war und dies heute noch ist. Er

wird auch zur diesjährigen Hessekabb kommen.

Am Ostersamstagnachmittag kündigte sich mit starkem Wind schon das Ungemach an und machte die Abendfahrt unmöglich. Sonntagmorgen war dann die Bescherung da. Ostern im Schnee und das Mitte April, denn die Hessekabb 2001 fand vom 13.-15. April statt. So war auch 2001 nur eine Fahrt möglich, und man zog sich am Ostersonntagabend ins Bandhaus der Ronneburg zurück, um im Warmen und Trocknen den traditionellen Festabend mit Siegerehrung zu begehen und natürlich die handgestrickte Zipfelmütze, unsere Hessekabb, dem Sieger über den Kopf zu ziehen.

2003 erstmal Ballonglühn am Karfreitag, zwei Fahrten und ein nasser Fuchs

2003 feierte der Ballon-Club Kinzig Langenselbold sein 30-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß wollte man die üblichen vier Wettfahrten vom Ostersamstag und -Sonntag (so sie denn stattfinden konnten) um eine Attraktion erweitern. In den letzten Jahren war das „Ballonglühn“ in Mode gekommen, wobei Ballonhüllen im Takte eingängiger Musik erleuchtet werden. Dies wollte man erstmals auch auf der Hessekabb zeigen. Aber es ist halt auch eine stark vom Wetter abhängige Angelegenheit. Es darf schon mal gar nicht regnen; der Wind muß sich spätestens dann, wenn es dunkel ist, beruhigt haben. Tut er zwar meistens, aber doch nicht immer. So auch nicht am 18.04.2003. Geglüht haben wir



zwar, aber ohne Hüllen. Wobei man durchaus einräumen muß, daß ein Ballonglühn auch ohne Hüllen seine Reize hat. Es ermöglicht andere Choreographien als beim Glühn mit Hüllen. Lange Brennphasen und das Stakkato der Flammen kommt so besser zu Geltung. Sieht auch toll aus, wenn gelbe Flammen in den dunkeln Nachthimmel lecken.

Nachdem wir diesen unseren ersten „Glühabend“ auf der Hessekabb mit vielen Zuschauern hinter uns gebracht hatten war am Samstagmorgen wetterbedingt Pause angesagt. Am Samstagabend wurde dann der Versuch unternommen, eine Fuchsfahrt zu veranstalten. Als jedoch der Fuchsballon in der Luft war, teilte dessen Pilot *Bernd Richter* über Funk mit: „Ich sehe da hinten Striche, sieht wie Regen aus“. Und so hatte nach 15 Minuten ein „nasser Fuchs“ bei Hüttengesäß wieder Bodenberührung. Die Wettfahrt konnte in letzter Sekunde gecancelt werden; die Hüllen blieben „im Sack“.

Am Ostersonntagmorgen war dann bestes Ballonwetter, und so konnte die erste Wettfahrt der Hessekabb 2003 stattfinden. Wie bei allen Hessekabb bisher, eine Fuchsfahrt. Der Fuchs machte sich 15 Minuten vor dem Teilnehmerfeld in die Luft und legte sein Zielkreuz zwischen Höchst und Eichen aus.



An diesem Tag war ein einmaliges Bild zu sehen. Alle drei *Licher*-Ballone starteten gleichzeitig vor einem begeisterten Publikum.



Veranstaltungsleiter *Volkhard Orth* und Wettbewerbsleiter *Günther Tausch* waren offensichtlich zufrieden.



Das beste Ergebnis an diesem Morgen erzielte *Manfred Hölscher* mit seiner „Teekanne“, übrigens der bis dahin einzigen „Sonderform“ bei unserer Traditionsveranstaltung.



Nach den damals geltenden sog. „Hessen-Rules“ siegte, wer die niedrigste Summe seiner Platzierungen erreicht hatte. 2003 war es *Vera Friedrich-Halbert*, die einzige Pilotin, der man bisher

die begehrte Zipfelmütze der „Hessekabb“ aufs Haupt setzen durfte.

2005 Premiere unseres ersten Modellballons Schlammschlacht des Messteams

2005 fand die Hessekabb vom 25. bis 27.03. statt. Ostern war in diesem Jahr sehr früh. Trotz des frühen Termins konnte die 13. Hessekabb am Karfreitag programmgemäß beginnen. Nach Begrüßung und Generalbriefing im Rittersaal der Ronneburg konnte auf dem Sportgelände des Jugendzentrums der neue Modellballon mit der Kennung „D-OKID“ getauft werden. Anschließend durfte der „Kleine“ mit einem weiteren Modellballon und 18 großen Ballonen das zweite bei einer

Hessekabb durchgeführte Ballonglühn eröffnen. Etwa 2000 begeisterte Zuschauer genossen die nächtliche „Lightshow“ mit den gigantischen bunten Hüllen, die im Takte der Musik aufleuchteten.



Am Samstagmorgen war Fuchsfahrt angesagt. Bei Dauernheim setzte sich der Fuchs vor einer Nebeldecke (über der Wetterau) noch im Niddatal in ein abgeerntetes Maisfeld. Hier musste das Zielkreuz ausgelegt werden. Nach Einsammeln der zahlreichen Marker hatte jeder Helfer des Messteams gefühlt zwei Tonnen Erde an den Schuhen. Die Abendfahrt fiel leider dem Wind zum Opfer.

Aber am Sonntagmorgen konnte wieder zur Fuchsfahrt geblasen werden. Dieses Mal landete der Fuchs kurz hinter Altstadt auf einer schönen Wiese, so dass das Markereinsammeln und Einmessen für das Messteam weniger beschwerlich war.

Am Abend war dann die angekündigte Regenfront da, so dass man zeitig die Sieger der Hessekabb 2005 ehren konnte. Die begehrte Hessekabb konnte sich nach vielen Anläufen *Heiner Wegener* aufs Haupt ziehen lassen. 12 Jahre hatte er um diese begehrte Trophäe gekämpft. Neben zwei zweiten Plätzen wegen Punktgleichheit (die bekannten Hessenrules) die sich *Markus Specht* und *Werner Heinz* teilten, gab es noch 21 vierte Plätze zu vergeben.

2007 Neuerungen und Veränderungen bei der altherwürdigen Hessekabb

Die Hessekabb 2007 brachte zahlreiche Änderungen und Neuerungen. *Astrid Carl* hatte *Volkhard Orth* in der Veranstaltungsleitung und Organisation abgelöst. Das „Catering“, wie es neudeutsch heißt, also Essen und Trinken für die Besucher, wurde umfangreicher. *Reinhold Schneider* wur-



Am Abend wurde abermals eine Fuchsfahrt als Wettbewerbsaufgabe gestellt. Da jedoch der Fuchs recht früh in die Luft ging und von den letzten Termikböen in eine andere Richtung als das Teilnehmerfeld getrieben wurde, konnte an diesem Abend nur *Werner Heinz* bei dem vom Fuchs bei Butterstadt ausgelegten Zielkreuz markern.

de vom „Wetterfrosch“, der er zweimal war, zum „Wettbewerbsleiter“ befördert. *Thomas Henß* übernahm seine Aufgabe als Wetterfrosch. *Günter Dornheim*, unser Wettbewerbs-Observer, führte das „1000 Punkte-Wertungssystem“ des offiziellen „Regelwerks“ für die Hessekabb ein. Im Gegensatz zu den „Hessenrules“ bei denen einfach Plätze nach der Markerablage vergeben wurden, bekommt bei der 1000 Punkte-Regelung der Erste jeder Aufgabe immer 1000 Punkte. Der Rest des Feldes bekommt dann weniger Punkte im Verhältnis des jeweiligen Abschneidens. Kompliziert aber gerecht.

Das Wetter an Ostern 2007 meinte es gut mit dem BCKL. Nachdem das Ballonglühen am Karfreitagabend ohne Probleme vor vielen begeisterten Zuschauern stattfinden konnte (die Tribüne am Jugendzentrum war proppenvoll), waren die Voraussetzungen für die erste Wettfahrt am Samstagmorgen optimal. *Astrid Carl* hatte im Vorfeld beim RP in Darmstadt im Zusammenhang mit der Genehmigung der Veranstaltung eine „Aussenstart-erlaubnis“ erwirkt, so daß als erste Aufgabe (zum ersten Mal in der Hessekabbgeschichte) keine „Fuchsfahrt“, sondern ein „Fly-In“ zum Jugendzentrum Ronneburg durchgeführt wurde. Jeder Teilnehmer musste sich in mindestens 3 km Entfernung zum Mittelkreis des Jugendzentrumsportplatzes einen geeigneten Startplatz aussuchen, sollte von dort aus das Jugendzentrum „ansteuern“ um bei dem hier ausgelegten Zielkreuz zu „markern“.

Als zweite Aufgabe war eine „begrenzte Weitefahrt“ zu bewältigen. Hier war die A66 die südliche und die A45 die westliche Grenze des Wertungsgebietes. Der weiteste Punkt vom Fahnenmast am Jugendzentrum war das „Langenselbolder Dreieck“. Also setzten die meisten Wettbewerbsteilnehmer zur Landung in den dortigen Feldern an. (Anm. Red.: Der für Langenselbold zuständige Ortslandwirt äußerte sich nach der Veranstaltung sehr lobend über das „feldschonende“ Landen aller dieser Piloten).

Am Samstagabend verblies der Wind den zweiten Start, der dann am Oster-sonntagmorgen nachgeholt werden konnte. Hier war wieder ein Fly-In zum Jugendzentrum die erste Aufgabe. Als zweite Aufgabe war ein „festgelegtes Ziel“ bestimmt. Hier statteten wir unserem neuen „Caterer“ für die Abend-



und Mittagsverpflegung unserer auswärtigen Ballonteamts einen „luftigen“ Besuch ab. Denn das Zielkreuz lag beim Vereinsheim des Spielmanns- und Fanfarenzuges Ronneburg in Hüttengeßäß.

Am Sonntagabend fand eine dritte Fahrt statt. Ihr erster Teil war (doch wieder) eine Fuchsfahrt. Anschließend galt es so nahe wie möglich beim derzeitigen „EU-Mittelpunkt“, der sich seit dem 01.01.2007 in Meerholz bei Gelnhäusen befindet, zu landen.



Es war ein Massenstart vom Jugendzentrum bei bestem Wetter. Jeder Start eines Ballons wurde unter Beifallsstürmen der zahlreichen Zuschauer vollzogen. Nachdem die „Teekanne“, die uns mit *Manfred Hölscher* jahrelang die Treue gehalten hatte, nicht mehr existent war hatte *Astrid Carl* die Sonderform „Jägermeisterflasche“ mit dem Piloten *Peter Arndt* als Gast dieser Hessekabb gewinnen können.

Die rundum gelungene Veranstaltung mit ihren drei tollen Fahrten fand wieder Ihren festlichen Abschluß mit der Siegerehrung im Bandhaus der Ronneburg. Als Erster in der neuen 1000

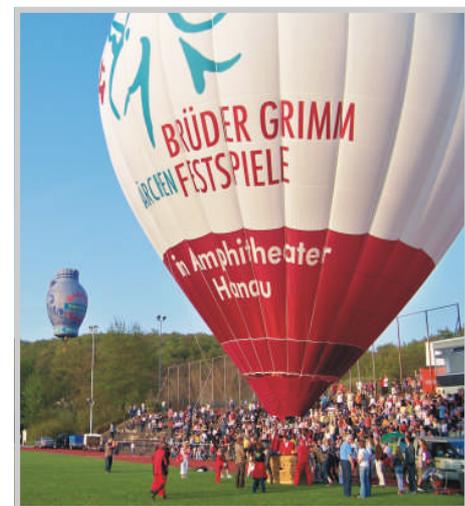
Punkte-Wertung konnte sich *Toni Tschuschke* mit 4222 Punkten die begehrte Zipfelmütze aufs Haupt ziehen. Zweiter wurde *Bernd Pulzer* mit 3888 Punkten, gefolgt von *Matthias Borgmeier* mit 3874 Punkten. Dann gab es traditionell noch 19 „vierte“ Plätze.

2009 erstmalig vier Fahrten, drei Sonderformen und Taufe des neuen D-OSHU

Die 15. Hessekabb fand vom 10. bis 12.04.2009 statt. Nach dem Generalbriefing im Vereinsheim des *Spielmanns- und Fanfarenzuges Hüttengeßäß* nahm am Karfreitagabend eine Auswahl von Ballonen am bereits zur Tradition werdenden Ballonglühen teil. Diesmal sollte es eine besondere Choreographie mit nur wenigen Ballonen in einer Reihe werden. Weil der Wind an diesem Abend leicht aus Osten kam, wurden die Ballone direkt vor der Zuschauertribüne aufgebaut.



Ein Ballonglühen „hautnah“. Es wurde ein voller Erfolg. Die Zuschauerränge waren übervoll. Die Besucher konnten nicht nur die Ballone leuchten sehen, sondern auch die Wärme der Brenner spüren. Im Vorprogramm hatten sie



bereits die „Jungfernfahrt“ unseres neuen Ballons „D-OSHU“ („Stadt Hanau“ - mit den Reliefs der „Brüder Grimm“ und des „Einhorns“) miterlebt.

Am Samstagmorgen startete die erste von vier Fahrten dieser Hessekabb. Die erste Aufgabe war ein „Fly-In“. Die zweite Aufgabe war als „festgelegtes Ziel“ unser ehemaliger Startplatz in Eckartshausen. Als dritte Aufgabe war dann eine Reise zum „Keltengrab“ am Glauberg angesagt. Punktbester war der Pilot, der am nächsten am Grabhügel des Keltenfürsten landete. Der Landepunkt wurde vom Grabhügelmitelpunkt aus eingemessen.

Am Samstagabend bevölkerten gleich drei Sonderformen den Himmel über dem Ronneburger Hügelland: die „Jägermeisterflasche“, der „Bembel“ und das aus der Fernsehwerbung bekannte „Bärchen mit Milchkanne“.



Auch die Vorführung mehrerer Modellballone fand sehr großes Interesse.



Für die Wettbewerber war eine „Fuchsfahrt“ mit anschließender „begrenzter Weitfahrt“ angesagt. Die Vorhersage lautete: Wind direkt aus Ost. Die Realität war: Wind aus Südost. Leider war die Weitfahrt etwas zu kurz ausgelegt. Fast alle Wettbewerbspiloten überfuhren die Grenze des Weitfahrtskorridors, um den mitgenommenen Gästen eine schöne Ballonfahrt zu präsentieren. Sehr fair.

Sonntagmorgen: Nächste Fahrt, mit „Fly-In“ zum Jugendzentrum und anschließender Fahrt nach Norden. Sieger der zweiten Aufgabe dieser dritten Fahrt wurde, wer am weitesten nördlich, aber unbedingt westlich der A45 landete. Dies war *David Strasmann*, dessen Korb bei Friedberg wieder den Boden berührte.

Am Sonntagabend sollte bei einem „Fly-In“ den zahlreichen Zuschauern

ein „Markern live“ geboten werden. Aber der Wind hielt sich wieder einmal nicht an die Vorhersage, drehte zur Fahrzeit etwas nach Südost, so dass das Teilnehmerfeld geschlossen ca. 2 km am Jugendzentrum vorbeizog. Für die mitfahrenden Gäste und selbst für die Zuschauer dennoch ein schönes Erlebnis.

Am späten Abend konnte sich dann Markus Specht die begehrte Zipfelmütze als Sieger überstreifen, gefolgt von Bernd Pulzer und Norbert Günther.

2011 drei Fahrten, aber alle nicht vom Jugendzentrum

Auch die Hessekabb 2011 hat ein Novum in der langen Geschichte der Hessekabb. Erstmals fand kein einziger Start am Jugendzentrum Ronneburg statt. Der Wind blies während der ganzen Veranstaltung aus Nordost, so dass wir auf unseren zugelassenen Startplatz in Ortenberg-Lissberg ausweichen mussten. Denn bei Nordostwind ist die Fahrtrichtung „Hanau, Offenbach, Flughafen Frankfurt“. Und dort ist schon wegen dichter Bebauung und viel Wald kein Landegelände zu finden, von flugrechtlichen Beschränkungen ganz abgesehen. Die Windvorhersage für die Zeit vom 22. bis 24.04.2011 war so, das wir bangen mussten, überhaupt eine Fahrt durchführen zu können. Aber der Wind hatte mit dem BCKL ein Einsehen und blies nur halb so stark wie vorhergesagt.

So konnten drei Fahrten stattfinden, aber unser „Karfreitagsglühn“ musste ohne Hüllen stattfinden. Nachdem drei Piloten vergeblich versucht hatten Ihre Hüllen zu stabilisieren, wurde das flammende Festival als Brennerparade durchgeführt.



Samstagmorgen also eine „Fuchsfahrt“ mit anschließender „begrenzter Weitfahrt“. Der Fuchs landete ganz in der Nähe des Flugplatzes Reichelsheim, dessen diensthabende Towerbesatzung über die „bunte Invasion“



aus Ost doch etwas überrascht war. Das Gros der Ballone landete anschließend bei Friedberg.

Samstagabend: Wieder Fuchsfahrt mit begrenzter Weitfahrt. Der doch etwas heftige Wind ließ nur die Hälfte der Teilnehmer in die Luft entschwinden. Der Fuchs legte sein Zielkreuz in den Wiesen vor Lindheim aus und die gestarteten Ballone landeten vor der Bahnlinie bei Ostheim, welche die Grenze der Weitfahrt bildete.



Am Sonntagmorgen erfolgte abermals eine „Fuchsfahrt“, die aber sozusagen „in der Luft“ von *Astrid Carl* gecancelt wurde, weil der Fuchs in den Niddawiesen kein geeignetes Landegelände finden konnte. Als zweite Aufgabe war eine „Zielfahrt“ nach Wickstadt gestellt. Die Bewohner des ausgewählten Weilers (ein Gehöft mit drei Gutshäusern) waren an diesem Ostersonntag doch sehr erstaunt über die vielen bunten Ostereier aus der Luft.

Die Sonntagabendfahrt fiel dann doch dem Wind zum Opfer. Beim Festabend bekam *Matthias Borgmeier* die Zipfelmütze des Siegers der Hessekabb 2011 aufgesetzt. Zweiter wurde *David Strasmann*, Dritter *Markus Strauf*. Danach 18 „Viertplatzierte“.



Das Logo der „Hessekabb 2011“

2013 Was wird da sein ?

.....
.....



Gestatten, wir sind die Vertreter der „alten“ und der „neueren“ Korbgeneration. Uns trennen fast vierzig Jahre. Wer von uns der „Veteran“ ist, sieht man gleich: Vom hohen Alter gebeugt, mit deutlichen Schrammen im Geflecht, symbolisch mit Helmen behängt und mit realen provisorischen Brennerstützen aus Holz (gegen „Dachschäden“ beim Landen) ausgestattet, stehe ich als stummer „Zeitzeuge“ einer vergangenen, unbeschweren Epoche des Ballonfahrens, sozusagen als „Ruheständler“, in der BCKL-Halle. Mein Kollege rechts, mit seiner modernen Korbböhe, aber gleichem Fassungsvermögen von fünf Personen, und seinen steckbaren Kunststoffstützen mit Schutzmanschetten, hat auch bereits mehrere Hüllen „überlebt“, ist aber immer noch im „aktiven Dienst“. Er fristet im Gegensatz zu mir sein Dasein überwiegend in der Finsternis eines Ballonanhängers. Aber am „Tag der offenen Tür“ kann man uns wieder nebeneinander in Würde und Schönheit bewundern. (gd)

Von Günter Dornheim.

Wenn in diesem Heft von Persönlichkeiten der BCKL-Historie, von unserer Ballonhalle, vom Vereinsleben und den vielen bunten Ballonen am Himmel unserer Region die Rede war, dann sollten auch die nicht unerwähnt bleiben, die unsere ständigen treuen Wegbegleiter sind und oft unter schwierigen Bedingungen im Einsatz sind: Unsere Ballonanhänger. Deshalb sei auch ihnen ein Plätzchen in diesem Heft gewidmet.

Man wird unwillkürlich an die Zeit der Besiedelung des wilden Westens erinnert, wenn man in alten Bildbeständen wühlt und immer wieder auf Fotos mit Einachs-Planen-Anhängern stößt, mal weiß, mal grün, aber unverwechselbar immer mit dem BCKL-Logo hintendrauf. Langlebig waren sie und unverwundlich. Vier noch aus der Licher-Aera stammende Planenhänger der Hersteller „Humbaur“ und „Westeria“ haben sogar unsere „Anschau“-Anhänger mit ihrem hinten und auch vorn hochklappbaren, aber leider hochempfindlichen Metallaufbau überlebt. Bis eines Tages ein Repräsentant der Licher-Brauerei die bedeutsamen Worte sprach, der BCKL sei mit dem schönen Licher-Ballon in einem „Zirkuswagen“ unterwegs, und wenig später zwecks Abhilfe das Sponsoring eines nagelneuen „Hoffmann“-Anhängers von Schroeder in Gang setzte. So sieht konstruktive Kritik aus! Inzwischen stehen drei solche Anhänger mit „wettfahrtfreundlichem“ Schiebedach in unserer Halle. Daneben haben wir aber immer noch drei Planenhänger im Einsatz. Gemeinsam ist allen Hängern, daß bei ihrem Betreten bzw Bekriechen eine möglichst devote, gebückte Haltung sehr ratsam ist. Poetisch ausgedrückt: „Schädeldach sucht Hängerdach; oft ist eine Strebe

dem Aufrechtsteh'n im Wege“. Man müßte Karikaturist sein oder sollte öfter mal fotografieren, zu welcher Verrenkung ein menschlicher Körper fähig ist, wenn verbissen versucht wird, das unverzichtbare Kaltgebläse („Sausi“) im hintersten Winkel eines Ballon-Anhängers zum Einrasten zu bringen. Man hat halt so seine schmerzlichen Erfahrungen gemacht. Übrigens auch mit dem Entladen eines nicht mehr angekoppelten Planewagens, wenn keiner auf der Deichsel steht.

Und noch etwas: Die Dinger müssen ja auch gefahren werden. Ankoppeln an das meist geländegängige piloten-eigene Fahrzeug und Lichtprobe sind reine Routine. Das Vorwärtsfahren auch. Aber beim Rückwärtsfahren scheiden sich die Geister. Nicht etwa dergestalt, daß dies eine angeborene Domäne der Männerwelt sei. Manches weibliche Wesen stellt uns sowieso beim Querdenken in den Schatten. So auch beim Manövrieren mit Hänger. Reine Denksport- und Gefühlssache. Daß der BCKL von Zeit zu Zeit Schulungen durch Fahrlehrer organisiert, ist äußerst hilfreich, was Jeder bestätigen wird, der schon einmal mit einem Gartenzaun oder Pfosten Bekanntschaft machte, sich neben der Piste festfuhr oder gar im Feldgraben landete und vom Landwirt per Trecker befreit werden mußte.

Es kommt nicht von Ungefähr, daß die geplagten „Verfolger“ unserer lieben „hebelzupfenden Luftkapitäne“ den Ehrentitel „Erdferkel“ tragen. Denn sie folgen (mit Funkgerät, Karte, Fernglas, GPS, aber auch mit Suchinstinkt und Ideenreichtum ausgestattet) ihren Piloten im Gespann selbstlos, aber vom naturnahen Mannschaftssport begeistert - bis in die Wildnis. Alsdann:

Glück ab und Gut Land!

