

WER KANN BALLONFAHREN?

Frauen und Männer. Alt und Jung. Die Ausbildung kann mit 16 Jahren begonnen werden. Voraussetzung ist ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis vom Fliegerarzt.

WO KANN MAN ES LERNEN?

Ausgebildet wird in den rund 300 Vereinen des Deutschen Freiballonsport Verbandes und der DAeC-Landesverbände sowie an kommerziellen Luftfahrerschulen. Die Adressen liegen den Verbänden vor.

WAS GEHÖRT ZUR AUSBILDUNG?

Ohne Theorie geht nichts. Der Lern- und Unterrichtsstoff reicht von Aerostatik und Navigation über Technik, Luftrecht, Meteorologie, Verhalten in besonderen Fällen bis zu Physiologie und menschlichem Leistungsvermögen. Zur praktischen Ausbildung gehören für die Lizenz zum Gasballonfahren zehn Fahrten mit durchschnittlich zwei Stunden Fahrzeit. Die angehenden Heißluftballonfahrer brauchen mindestens 50 Starts und Landungen sowie eine Fahrzeit von mindestens 20 Stunden.

WIE TEUER IST BALLONFAHREN?

Bis zum Erwerb der Privatpilotenlizenz im Verein fallen bei der konventionellen Ausbildung zwischen 2.000 und 3.000 Euro an. Die Ausbildung an kommerziellen Schulen ist etwas teurer, dafür dauert sie im Allgemeinen nicht so lange. Vereine schulen meistens nur an Wochenenden, in den Schulen ist auch an Wochentagen Betrieb.

WELCHE AUSTRÜSTUNG?

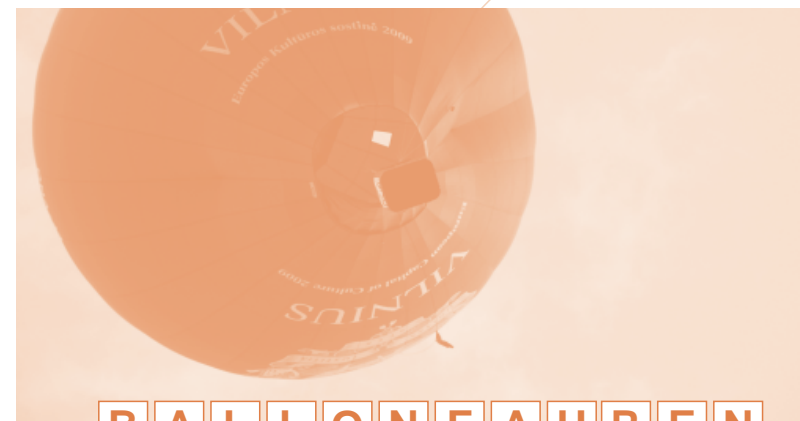
Strapazierfähige, der Jahreszeit entsprechende warme Sportkleidung und feste, knöchelhohe Sportschuhe oder leichte Wanderschuhe sind ausreichend für Passagiere. Dem Piloten stellt üblicherweise der Verein das gesamte weitere Equipment zur Verfügung.



KONTAKT

Deutscher Freiballonsport Verband (DFSV)
 Pionierstraße 3
 82152 Krailling
 Telefon 0 89 - 89 94 91 92
 Telefax 0 89 - 89 94 91 93
 E-Mail geschaeftsstelle@dfsv.de
 Web www.dfsv.de

STEMPEL: VEREIN/GRUPPE



B A L L O N F A H R E N

Foto: Ben Eikes





Fotos: Ben Bläss



DEN LOGENPLATZ AM HIMMEL ...

... den haben die Ballonfahrer für sich reserviert. Im ruhigen Schweben die Landschaft aus der Vogelperspektive zu erleben, macht für die einen den Reiz des Ballonfahrens aus. Wo die Fahrt enden wird, ist ungewiss. Der Wind bestimmt Richtung und Geschwindigkeit. Andere, die Wettbewerbsfahrer, suchen den sportlichen Vergleich. Ballone waren die ersten Geräte, mit denen Menschen 1783 in die Luft aufgestiegen sind. Sie funktionieren nach dem Prinzip „leichter als Luft“. Für den Auftrieb sorgt entweder Gas (Charliere) oder Heißluft (Montgolfiere). Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erlebte der Ballonsport einen Boom. 1913 organisierten sich bereits 99 Vereine mit mehr als 80.000 Mitgliedern im Deutschen Luftschiifer Verband. Überwiegend Gasballone kamen zum Einsatz. Heißluftballone als attraktive Luftfahrzeuge und Sportgeräte wurden erst Mitte der 60er Jahre wieder entdeckt. Heute sind sie deutlich in der Überzahl. Rund 1.500 Ballone sind beim Luftfahrt-Bundesamt registriert, davon sind nur 40 Gasballone.

DIE FAHRT

Ballone starten von genehmigten Plätzen. Starts von Flächen in der freien Landschaft bedürfen einer speziellen Genehmigung. Nachweislich erfahrene Piloten können eine Allgemeinerlaubnis erhalten. Bei starkem Wind oder Turbulenzen (Thermik bei Sonnenschein) müssen Ballone am Boden bleiben. Deshalb sieht man Ballone im Sommerhalbjahr meist nur in den ersten drei bis vier Stunden nach Sonnenaufgang und in den letzten zwei bis drei Stunden vor Sonnenuntergang am Himmel. Im Winterhalbjahr kann häufig den ganzen Tag über gefahren werden.

Ballonfahren funktioniert nur in guter Teamarbeit. Zwischen dem Verfolger im Begleitfahrzeug und dem Ballonfahrer besteht während der Fahrt Funkverbindung. Zum Landen wählt der Pilot eine freie Fläche, bevorzugt auf Wiesen oder Weiden. Der Besuch beim Ballonsportverein und eine Passagierfahrt sind die beste Art, den Sport kennen zu lernen.

UMWELT

Umwelt- und Naturschutz ist für alle Natursportarten relevant. Entscheidend beeinflusst die Fahrthöhe die Störrisiken. Die gesetzliche Sicherheitsmindesthöhe von 150 Meter über Grund darf nur bei Start und Landung unterschritten werden. In besonderen störsensiblen Gebieten haben Ballonfahrer und Naturschützer freiwillige Vereinbarungen über größere Fahrthöhen getroffen. Ab 300 Metern, in Einzelfällen auch bis 600 Metern, sind Störungen durch Ballone weitgehend ausgeschlossen. Moderne Techniken bieten so genannte „Flüsterbrenner“ für den Fahrbetrieb, die die Geräuschemissionen deutlich senken.

AUSRÜSTUNG

Ein typischer Heißluftballon hat eine Höhe von beispielsweise 25 Meter und einen Durchmesser von rund 18 Meter. Unter dem Ballon hängt ein Korb, der je nach Ballongröße eine bestimmte Anzahl Personen aufnehmen kann. In den Ecken des Korbes sind die Propangasflaschen untergebracht. Der Brenner ist mit einem flexiblen Gestänge oberhalb des Piloten am Korb befestigt. Mit ihm wird die Luft, die in den Ballon einströmt, auf über 100 Grad Celsius erhitzt. Weil sich die Luft in der Ballonhülle abkühlt, muss, um die Höhe zu halten, während der gesamten Fahrzeit der Brenner in Intervallen in Betrieb genommen werden. Gasballone sind deutlich kleiner als ihre „heißen Kollegen“. Die Hülle

SPORT

1906 startete das erste Gordon-Bennett-Rennen. Es gilt heute noch als das härteste Gasballonnenrennen der Welt. 70 Stunden und mehr verbringen die Piloten im Korb und die Bestplatzierten legen dabei mehr als 1500 Fahrkilometer zurück. Sieger wird, wer die weiteste Strecke gefahren ist – Luftlinie.

Die Wettbewerbe mit Heißluftballonen sind heute mindestens ebenso populär. Bei nationalen und internationalen Meisterschaften müssen die Piloten Aufgaben wie Fahrten über kurze und lange Distanzen oder Zielfahrten erfüllen.

Dabei beeinflussen sie durch geschicktes Ausnutzen der verschiedenen Luftströmungen in unterschiedlichen Höhen die Fahrtrichtung und -geschwindigkeit.

Erfahrung und Wissen, Teamgeist, Belastbarkeit, Kreativität und Leidenschaft, aber auch Mut und Ehrgeiz zeichnen die erfolgreichen Ballonfahrer aus. Die deutschen Spitzenpiloten sind auch international respektierte Wettbewerbsteilnehmer. Bei Meisterschaften belegen sie regelmäßig Medaillenplätze. Viele Weltrekorde wurden von deutschen Piloten gefahren.



Foto: Ben Bläss

aus gasdichtem Kunststoff wird meist mit Wasserstoff oder seltener mit dem Edelgas Helium gefüllt.

Durch die im Vergleich zur umgebenden Luft geringere Dichte erhält der Ballon den Auftrieb. Der Gasballon bewegt sich absolut lautlos durch die Luft. Um das Steigen des Ballons zu beeinflussen, wirft der Pilot Ballast (Sand oder Wasser) ab. Der Ballon sinkt, wenn er Gas entweichen lässt. Sparsamer Umgang mit Ballast und Füllgas ermöglichen Fahrten über mehrere Tage.

Wegen der hohen Transportkosten für den Wasserstoff haben Gasballonfahrer ihre Startplätze meist in der Nähe von chemischen Fabriken, die das Gas anbieten.