

## Vom Winde verweht ... über die Alpen bis Venedig!?



Endlich ist es soweit. Alle Vorbereitungen sind nun abgeschlossen. Das Ballonequipment ist mehrfach gecheckt, die Mindestausstattung für Ballonfahrten im extremen Gebirge auf Vordermann gebracht. Das Kartenmaterial sortiert. Das Warten hat ein Ende. Die Alpen können kommen.

Jedes Jahr kommt immer wieder die gleiche Frage auf: Müssen wir uns diesen Stress immer wieder antun? Eine Woche des Packens und Sortierens, zwei Tage Anreise ab Hamburg und dann das Warten auf ein brauchbares Wetter ... die Antwort lautet, klar und deutlich: Ja, ja und nochmals ja !!! Wer jemals mit dem Heißluftballon die Alpen befahren hat, weiß, wovon hier die Rede ist. Er kommt von dem Virus nicht mehr los und wird immer wieder den Weg über die Gipfel suchen. Es ist und bleibt ein unwahrscheinlich schönes Erlebnis.

2 ½ Wochen in der Alpenregion hat es gebraucht, bis endlich die optimale Wetterkonstellation vorherrscht. Ein abziehendes Tiefdruckgebiet östlich von uns, welches trockene und kalte Luft hinter sich her zieht und ein darauf folgendes Hochdruckgebiet westlich von uns – ideale Windverhältnisse für eine Überquerung des Alpenkammes von Nord nach Süd. Genügend Geschwindigkeit in der vorgesehenen Überfahrhöhe zwischen 4.000 und etwa 4.800 Meter über dem Meeresspiegel. Immer ausreichend Sicherheitsreserven zwischen den Bergspitzen und dem Ballonkorb, um den gefürchteten Kammturbulenzen auszuweichen.

Aber, eins nach dem anderen. Nach den Stationen Dobbiaco (Italien) und Schladming/Rohrmoos (Österreich) und bereits unvergleichlich atemberaubenden Fahrten entlang des Puster-, Drau- und Gailtals zum Teil bis nach Slowenien, Überquerung des Dachsteinmassivs hin zum Wolfgang- bzw. Mondsee liegen hinter uns. Heute, am 23. Januar 2008 hat das lange Warten ein Ende. Der österreichische „Wetterfrosch“ kommt bereits mit einem breiten Grinsen in den Briefingraum der GP Ballon Trophy in Zell am See. Ein lachendes Gesicht, das viel verspricht:



Optimale Wetterbedingungen für die Fahrt aller Fahrten.



Trockene Luft, und damit blauer Himmel, wolkenfreie Sicht bis hin zum Mittelmeer. Selbst die Po-Ebene soll klar sein. Ein Windspeed von über 60 Knoten ist angesagt, also über 110 Stundenkilometer schnell. Kenner wissen, was dies bedeutet: Ein unbeschwertes Überqueren der Alpen mit viel Reserven für eine Fahrt weit über die Alpenkante hinaus. Ziele wie Venedig werden leise und noch etwas schüchtern ausgesprochen. Venedig, ja das wäre doch eine Sache, wenn dies klappte ... gar nicht auszudenken. Jetzt, wo die Wetterlage klar ist, geht es ans Eingemachte. Die Teams werden aufgeteilt in Gruppen, um den italienischen Kollegen bei der Luftsicherheit keine unnötige Mühe zu bereiten. Der Luftraum um Aviano, Treviso und Padua ist sehr stark frequentiert. Da darf nichts Unvorhergesehenes

passieren. Alle müssen wissen, wie sie sich in einem kontrollierten Luftraum zu bewegen haben. Hier sind die Profis gefragt, welche sich oft in einem solchen Gebiet aufhalten und die entsprechenden internationalen Erfahrungen und Funklizenzen mitbringen. Für uns ist es gut zu handhaben, denn der Luftraum über Hamburg ist uns über's Jahr Training genug.



Nun ist's soweit. Die Fahrgäste sind eingewiesen. Alle Teams sind vollkonzentriert und haben ihre Ballonhüllen soweit vorbereitet. Alle freuen sich auf das kommende Ereignis. Die erfahrenen Verfolger in ihren Fahrzeuggespannen am Boden jedoch haben andere Gedanken im Kopf: Sie werden ein Tour von ca. 500 km vor sich haben, um ihren Ballon wieder einzufangen ... Ein Lob an alle, die da unten so enthusiastisch ihren Job erfüllen. 8 Stunden Jagd nach ihrem Team. Kein Wort des Klagens. Im Gegenteil: Auch hier sind alle motiviert bis in die Haarspitzen. Eine solche Verfolgung bekommt man nicht immer als Aufgabe.

Die Ballone steigen einer nach dem anderen auf. Schnell muss die erste Hürde überwunden werden: Der Großglockner, der höchste Berg ganz Österreichs. Eine permanente Steigrate von bis zu 4 Metern pro Sekunde ist nun angesagt. Herrlich anzusehen ist der Zeller See, ganz verschneit, zugefroren. Nicht alle Ballone wählen die selbe Linie, manche folgen zuerst noch dem Tal, um so eventuell die einen oder anderen nautischen Meilen zu schinden, später wichtige Distanzen für eine ordentliche Platzierung unter den Wettbewerbern um die GP Trophy. Wir sind da nicht in Not. Fiesta ist angesagt, also fahren nur „just for fun“. Also nehmen wir den direkten Weg und lassen den Glockner etwas rechts neben bzw. unter uns. In einer Höhe von 4.700 Metern wird der mächtige Berg passiert. Auf dem Weg dort hinauf kommen immer mehr Berge ins Auge des Betrachters. Kitzsteinhorn, Großvenediger ... so viele Namen ... nun werde ich wieder daran erinnert, dass ich doch gerne vorher die Berge etwas besser kennengelernt hätte, um sie einfach so namentlich aus dem Effeff vortragen zu können. Nun sind sie aus Pilotensicht nichts anderes als Hindernisse einer bestimmten Höhe, welche in einem Sicherheitsabstand überfahren werden müssen. Hindernisse? Welch ein Wort für diese prachtvollen Gebilde! Das Zentrum der Welt ist heute hier. Hier genau in unserem Korb. Und wir sind dabei. Welch ein Glück.



Das GPS zeigt 66 Knoten an. Unglaublich.  $66 \times 2$  minus zehn Prozent ist die Formel zum Umrechnen in Kilometer pro Stunde. Demnach haben wir etwa 120 km/h auf dem „Ballontachometer“. Die Post geht also ab. Wir werden ca. 2 Stunden benötigen, um die Alpenkante in Richtung Italien zu erreichen. Unsere Fahrtvorbereitung ist auf 4,5 Stunden (plus Restreserve) ausgelegt. Alles im megagrünen Bereich. Schnell fahren wir in Richtung Lienz im Drautal, der Abzweig zum Hochpustertal ist klar erkennbar. Hier waren wir vor ein paar Tagen, unser Landplatz dort ist mit bloßem Auge von oben auszumachen. Es folgt das Lesachtal und dann sieht man sie: Die Sextener Dolomiten. Rosengarten, Monte Cristallo, Zwölferkofel und zuletzt die Drei Zinnen. Welch ein Panorama! Kenner wissen, um was es hier geht. Die Dolomiten mit ihrem Entstehungsursprung unterscheiden sich optisch klar von den anderen hohen Bergen. Sie waren ursprünglich Korallen und haben daher ihre rötlich Farbe, sind um einiges schroffer und bizarrer als



die anderen sie umgebenden Berge. Das macht sie so einzigartig. Unsere Perspektive ist sehr ungewöhnlich und so mancher versierte Bergsteiger würde in diesem Augenblick einiges geben für einen Platz in unserem Korb. Wie reich wir sind in diesem Augenblick!

Seit geraumer Zeit ist auch das Glitzern der Adria am Horizont zu erkennen. Schon nach unserem Aufstieg in Zell hatten wir das

Meer im Blick. Alle Neulinge im Korb waren anfangs ganz ungläubig, sind nun aber vollends überzeugt. Das Mittelmeer kommt immer näher und wir bekommen das Gefühl, dass dies auch so weiter geht.



Die Gegend um Belluno ist erreicht und wir wagen den ersten Blick hinein in die tiefe Po-Ebene. Welch ein Spektakel! Eben noch schroffe Felsen, massive Berge, Schnee bis zum Horizont. Nun, ganz abrupt, das Ende der hohen Berge. Nahezu übergangslos fängt die flache Ebene des Pos an. Zivilisation pur. Große Städte wie Aviano, Treviso und Padoa sind klar auszumachen. Nun wird es ernst. Wohin wird uns der Wind tragen? Die Adria ist klar erkennbar. War da nicht etwas erwähnt worden von Venedig? Die Karten werden studiert, die Entfernungen abgesteckt ... nun ist auch dem letzten im Korb klar: Venedig ist ein mögliches Ziel. Der Pilot hat nicht übertrieben. Unser Traum wird möglicherweise wahr!



Von nun an geht alles sehr schnell. Kontrollierter Abstieg auf 10.000 Fuss (etwa 3.300 Meter über dem Meeresspiegel), Anmeldung über Padua und Treviso Information und Freigabe zur Landung in unmittelbarer Umgebung von Noale, quer ab Mestre, direkt neben Venedig. Über unsere Kameras erhalten wir herrliche Bilder der traditionsreichen „La Serenissima“, der „allerdurchlauchtigsten“, der schönsten, der besten aller Städte. Einen direkten Blick auf den Markusplatz ermöglichen die guten Objektive unserer Kameras ... Was für ein Ereignis.



Nun ist der Landeplatz in Sicht. Nach schnellem Abstieg aus hoher Höhe und nur 5 Minuten der Suche ist alles vorbei. Unser Ballon ist auf italienischen Frühling entsprechenden Boden gegangen. Sanft, wie auch zuvor Sofort sind eine Menge italienischer beim Sprechen und auch bei der Arbeit, Gerätschaft ordentlich zu verstauen, um Trailer zu laden. Trailer? Ach ja, da war Verfolger... 3 Stunden waren wir in der später bei uns sein. Bestens gelaunt wie immer. Ein unglaublich gutes Gefühl, ein Spitzenteam um sich zu wissen.



einem sicheren, dem sauberen und trockenen Feld zu der Aufstieg. So soll es sein. Bauern zur Hand. Flinke Hände, welche uns dabei helfen unsere sie später wieder auf unseren doch noch unser braver Luft. Er wird ca. 4 Stunden



Wie so oft endet eine Alpenüberquerung irgendwo in einer typisch italienischen Trattoria. Wein, Schinken, Salami, Käse, Wasser, Grappa, nette Italiener und rassige Italienerinnen, italienische Musik aus der Musikbox ... im Nu sind wir der Mittelpunkt des ganzen Dorfes. Alle wollen unsere Geschichte immer und immer wieder hören. Wir können kein Italienisch und unsere neuen Freunde weder Deutsch und kaum Englisch. Wir verstehen uns trotzdem prächtig. Heute sind alle Schranken gebrochen. Ein toller Tag hat sein gebührendes Ende gefunden.

Die Eckdaten unserer Reise: Start in Zell am See/Österreich am 23. Januar 2008 morgens um 10.00 Uhr bei minus 5, Landung in Noale/Italien um 13:03 Uhr bei plus 15 Grad. Maximale Höhe 4.873 m über dem Meeresspiegel, direkte Fahrdistanz laut GPS: 243 km. Fahrtdauer: 3:03 Stunden.

Vielen Dank an alle, die dabei sein konnten. Ob wir jemals wieder hier sein dürfen? Der nächste Winter kommt bestimmt und es wird dann wieder heißen: Glück ab, Gut Land! Italien, wir kommen!

Wer ein Interesse hat, mehr über das Ballonfahren in den Alpen zu erfahren, der meldet sich bitte bei Tom Stricker, aero ballooning company gmbh unter der Rufnummer 04178-818690 bzw. 0177-5770895.

Tom Stricker

Teamleader & Pilot D-OORS, aero ballooning company gmbh, Hamburg

