

Leise in die Luft gehen

Heißluftballon-Fahrer haben das ganze Jahr über Saison

Fahrten mit Heißluftballons haben seit einigen Jahren auch in Deutschland wieder Konjunktur. Mehrere tausend Ballonfahrer gibt es inzwischen bei uns und fast alle üben ihren Sport nicht nur für sich allein aus, sondern sind auch bereit, gegen Entgelt Passagiere mitzunehmen.

Dafür sind besonders die Ballone in der traditionellen Tropfenform geeignet, wie sie auch überwiegend bei der 20. Internationalen Ballonwoche in Chateau-d'Oex im Schweizer Kanton Pays-d'Enhaut am Start waren. Dabei zeigte sich, daß Heißluft-Ballonfahrer „das ganze Jahr über Saison“ haben.

Unbestritten die Attraktion beim größten alpinen Ballonfestival der Welt - an dem sich heuer mehr als 110 Heißluftballons aus 20 Ländern beteiligten - war der Auftritt von Michelin. Weil der „Reifenmann“ als weltbekanntes Markenzeichen 1998 seinen hundertsten Geburtstag feiert, gab es ihn als über 40 Meter hohe Gestalt und sogar mehrfach auf traditionellen (und dabei auch rund 25 Meter hohen) Ballonen zu sehen.

Ballone werden in Europa nur von wenigen Firmen gefertigt, wie beispielsweise von Thunder & Colt in Bristol/England, die auch den Breitling-Ballon „Orbiter“ für seine Weltumfahrung vorbereitete. Jeder Ballon wird mit vielen Kilometern Garn aus zahllosen Einzelteilen genäht. Drei Arten reißfester Ballonstoff werden verarbeitet: Im Fußbereich rund um die Brenner handelt es sich um das schwer entflammbare Material „Nomex“, aus dem man auch feuerfeste Rennfahrer-Overalls schneidert. Der größte Teil der Ballonoberfläche besteht aus beschichtetem Polyurethan, das ebenso leicht wie luftdicht ist. „Unterm Dach“ trägt das hitzebeständige Material sogar bis zu 127 Grad Celsius.

Damit diese „kritische“ Temperatur möglichst nie überschritten wird, ist ganz oben im Balloninnern eine Warnfahne befestigt. Sie fällt herunter, wenn ihre Halterung bei etwa 125 Grad Celsius schmilzt und zeigt dem Ballonpiloten an, daß nun sein Luftfahrzeug auf Hitzeschäden überprüft werden muß. Alle Stoffstücke einer Ballonhülle zusammen würden ausreichen, um ein Fußballfeld zu bedecken.

So hoch wie ein achtstöckiges Haus enthält ein Heißluftballon bis zu 3 000 Kubikmeter Luft. Zwei Propangas-Brenner



Fahrten mit dem Heißluftballon haben auch in Deutschland wieder Konjunktur. Foto: Seiler

mit maximal vier Meter hohen Flammen erhitzen das Balloninnere und sorgen für den nötigen Auftrieb.

Dampfförmiges Propan wird verbrannt, wenn maximale Leistung gefordert wird und das Brennergeräusch nicht stört. Bei niedriger Fahrt über bewohntem Gebiet oder über Tieren benutzt der Ballonfahrer den geringfügig schwächeren „Kuh-Brenner“, der ohne wildes Fauchen flüssiges Propan mit einer kräftig gefärbten Flamme verbrennt. Damit wird auch beim abendlichen „Ballon-Glühn“ gearbeitet.

Transportieren läßt sich jeder Heißluftballon in einem nur gut zwei Meter langen Anhänger. Den größeren Teil des Laderaumes nimmt dabei der traditionell aus Weidenruten geflochtene Ballonkorb ein. Mit einem Geländewagen wird der Anhänger möglichst nahe an den Startplatz rangiert. Zum Aufbau ist dann mindestens eine fünfköpfige Mannschaft erforderlich. Zuerst werden auf den Ballonkorb die Brenner aufgesetzt und das Ganze anschließend zur Seite gekippt. Aus dem überraschend kleinen Transportsack zieht die Bedienungsmannschaft die dicht hineingestopfte Ballonhülle als faltige „Wurst“ quer über den Startplatz.

Die Füllung des Ballons erfolgt anfangs „kalt“ - durch

zwei kleine, benzingetriebene Ventilatoren. Während sich die Ballonhaut langsam füllt, wird darauf geachtet, daß sich nichts verhakt und alle Klettverschlüsse richtig zusammenkommen. Dabei gehen die Helfer auch schon einmal in die auf dem Boden aufliegende Ballonhülle hinein. Erst wenn sich die Form langsam abzeichnet, wird die eingeblasene Luft durch Feuerstöße erhitzt.

Während der Fahrt - ein Heißluftballon „fliegt“ nicht, sondern „fährt“ - finden nur ein Pilot und mehrere Passagiere im Ballonkorb Platz, denn dort sind auch zwei jeweils rund 40 Kilogramm fassende Flüssiggas-Flaschen untergebracht. Weitere Ausrüstungsgegenstände wie Feuerlöscher, feste Leder-Schutzhandschuhe, Funkgerät, Höhenmesser, GPS-Navigationsgerät und für die traditionelle Erstfahrer-Taufe eine Flasche Champagner fallen nicht ins Gewicht.

Nach der Startfreigabe lassen die Helfer der Rückholmannschaft den Ballonkorb einfach los und wenige Feuerstöße aus den Brennern genügen, damit man langsam gen Himmel schwebt. Die Aufwärtsbewegung wird leicht verzögert durch rechtzeitigen, kurzen Brenneinsatz erreicht. Abwärts geht es bei Bedarf sehr schnell durch begrenztes Ablassen von Heißluft. Dafür wird

vom Piloten über eine rote Leine ein großes dreieckiges „Ventil“ am höchsten Punkt des Ballons geöffnet und über eine weiß-rote Leine wieder geschlossen. Unter günstigen Voraussetzungen kann durchaus in eine bestimmte Richtung gefahren werden, wenn der erfahrene Pilot geschickt die wechselnden Windströmungen in unterschiedlichen Höhen nutzt.

Heißluftballons in herkömmlicher Tropfenform - von denen es weltweit inzwischen sogar sieben Stück im blau-gelben Michelin-Design gibt - sind besonders beweglich. Zusätzliche Klappen ermöglichen fast ohne Höhenveränderung eine gezielte Drehung - nach links beim Zug an einer schwarzen Leine und nach rechts, wenn die grüne Leine gezogen wird. So können bis zu fünf Passagiere einen ungestörten Rundblick genießen und der rechteckige Ballonkorb läßt sich mit der Schmalseite in die Landrichtung drehen, wenn der Pilot die gewünschte Fahrzeit erreicht und einen günstigen Landeplatz ausgemacht hat.

Im Idealfall ist das der Startplatz - und in Chateau-d'Oex landeten Michelin-Piloten mehrfach nur einige hundert Meter neben dem Punkt, wo sie Stunden zuvor abgehoben hatten. Ansonsten läßt man den Ballon gern noch so lange schweben, bis die über Funk nachgeholte Rückholmannschaft mit dem geländegängigen Transportgespann eingetroffen ist und den Korb von Hand in die beste Position für das spätere Verladen zieht.

Möglichst sanft aufzusetzen ist der zwar der Stolz jedes Ballonpiloten - die Knie sollte man trotzdem (wie beim Skifahren) federnd beugen. „Bleiben Sie im Korb, bis ich zum Verlassen auffordere“, befahl der Pilot schon beim Beginn der Fahrt. Erst wenn langsam die Heißluft durch das große Ventil entweicht, dürfen die Passagiere aussteigen. Gleichzeitig zieht ein Helfer den Ballon am Kopfseil zur Seite, damit er sich nicht über dem Korb, sondern artig der Länge nach ablegt.

Das Verstauen der Hülle im Transportsack und das Verladen des Ballonkorbs erfordern noch einmal Körperkräfte. Selbstverständlich packen alle mit an. Wer zum ersten Mal mitgefahren ist, opfert zuletzt bei der traditionellen „Taufe“ dem auftriebspendenden Feuer ein paar Haare und wird mit einem neuen Namen in die adelige Gilde der Ballonfahrer aufgenommen. (ks)