

Wie werde ich Ballonfahrer?

Autor(en): **Sautter, Erwin A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **70 (1977)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-990319>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

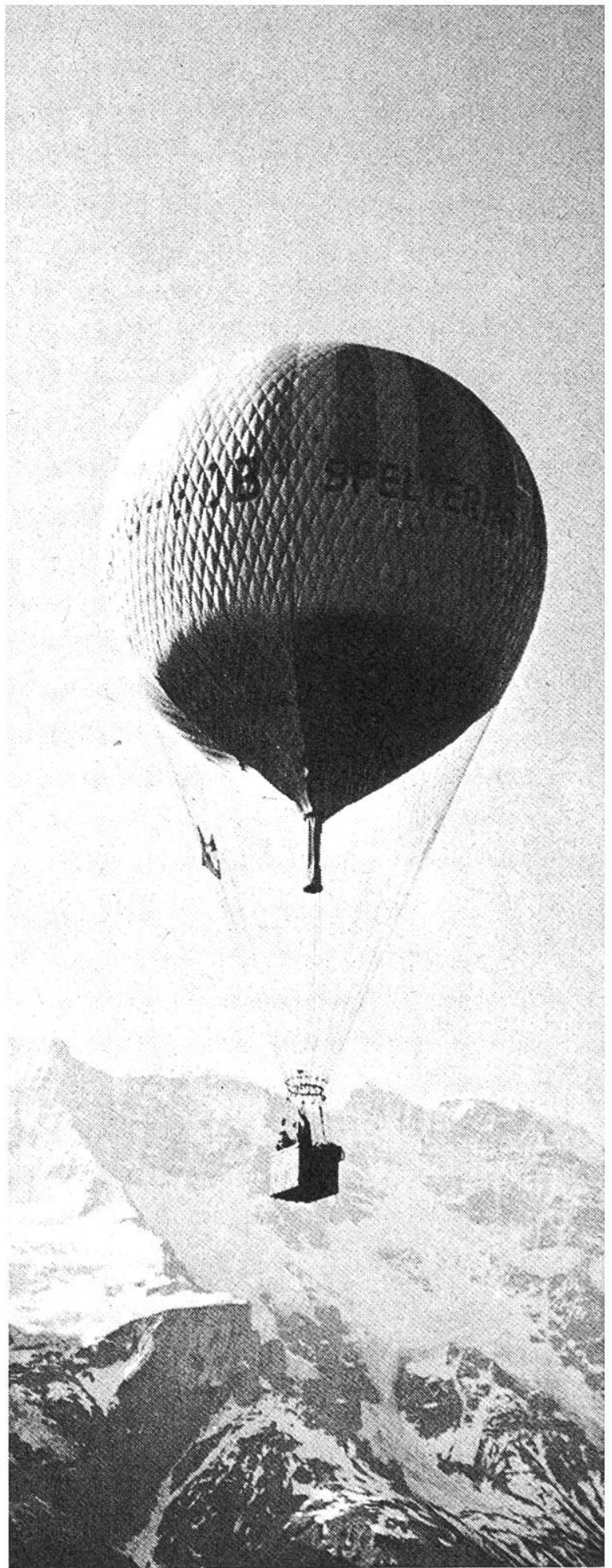
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie werde ich Ballonfahrer?

Der lange Weg zum Kommandanten im Korb

Jugend ist kein Hindernis, um Ballonfahrer zu werden. Dem «Reglement über die Ausweise für Flugpersonal», das bei der Eidgenössischen Druck- und Verlagsverwaltung in Bern zu beziehen ist, kann entnommen werden, dass das Mindestalter für den Bezug eines Lernausweises für Ballonfahrerschüler 17 Jahre beträgt. Die Ausbildung für den Erwerb eines Ausweises hat in einer vom Eidgenössischen Luftamt bewilligten Schule stattzufinden. «Ballonfahrer-Lehrlinge» drücken die Schulbank meist in abendlichen Kursen, die von einer der schweizerischen Ballongruppen organisiert werden, wie Zürich, Rapperswil oder Bern. Wer zu den Heissluftballonfahrern will, der lässt sich in den Gruppen Zumikon oder Zürichsee in der Kunst des Montgolfierenfahrens unterrichten. Die Kosten der Ausbildung sind hoch: Unter 2000 Franken wird man

Eine Fahrt über den Alpenkamm von Norden nach Süden oder über das «Dach Europas» von Westen nach Osten gehört zu den grossen Erlebnissen eines Ballonfahrers und dessen Passagiere. Bild: der Schweizer Ballon HB-BOB «Eduard Spelterini» auf dem Weg von Mürren im Schilthorngebiet über die Berner Alpen nach Italien.



nicht Heissluftballonfahrer, und unter 6000 Franken – die Prüfungskosten vielleicht noch eingerechnet – macht heute keiner mehr den Weg zum Gasballonpiloten (Ballonfüllung mit Wasserstoff, in den Vereinigten Staaten und Kanada auch mit Helium).

Ballonmeister und Ballonmeisteraspiranten wurden in den letzten Jahren auch im Rahmen der Mürrerer Ballonsportwochen, wo es um den «Grand Prix Schilthorn» geht, ausgebildet und geprüft. In Deutschland gibt es sogar Frauen, die den Nebenberuf eines «Ballonmeisters» ausüben. Ballonmeister sind hauptsächlich für das Material verantwortlich.

Mindestens 20 Stunden in der Luft

Wer die Untersuchung der körperlichen Tauglichkeit und geistigen Eignung durch einen Vertrauensarzt des Eidgenössischen Luftamtes ohne Beanstandung passiert hat, der kann sich der Schulung widmen, die in der Regel mit der Vorbereitung auf die theoretische Prüfung beginnt sowie mit den Übungen für den Erwerb des Nationalen Ausweises für Bordradiotelefonisten.

Der Ballonfahreraspirant oder Fahr Schüler, wie er offiziell genannt wird, hat in den letzten drei Jahren vor der Prüfung acht Freiballonfahrten zu absolvieren. Bei der Hälfte dieser Fahrten muss unter Aufsicht eines Fahrlehrers das Füllen, Ausrüsten und Verpacken des Ballons selbständig geleitet werden. Vor der Fahrprüfung sollte der angehende Pilot über total

16 Stunden im Ballonkorb verbracht haben.

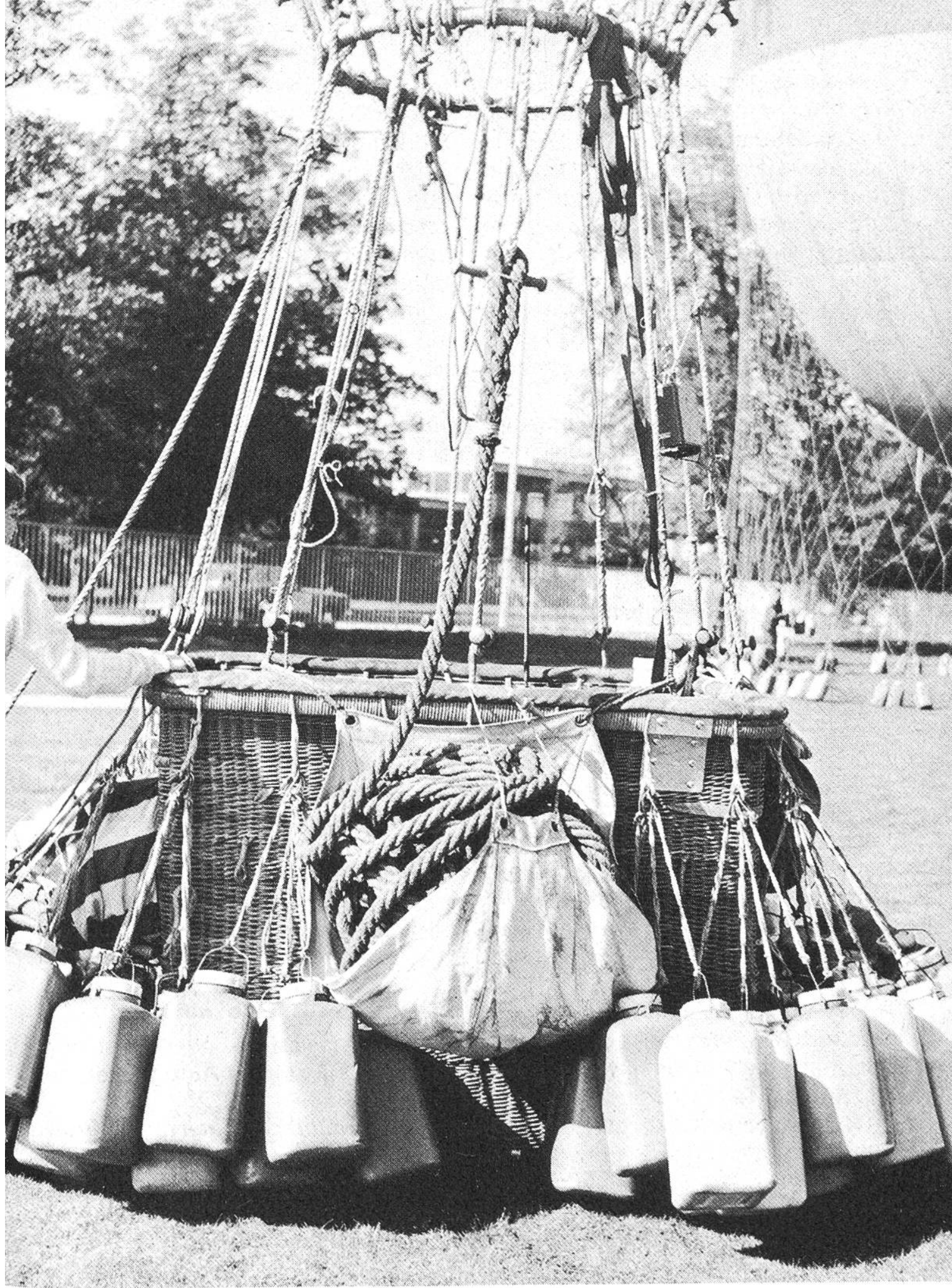
Die theoretische Prüfung, die vor der Fahrprüfung abzulegen ist, umfasst die folgenden Fächer mit einem auf den Ballonsport besonders ausgerichteten Wissensbereich: Aerostatik; Ballonmaterial und Instrumente, insbesondere deren Unterhalt; Wetterkunde; Kartenkunde und Sichtnavigation; Gesetzgebung über die Luftfahrt sowie Fahrpraxis einschliesslich Notverfahren. Die erfolgreichen Absolventen der theoretischen Prüfung und Inhaber des Bordradiotelefonie-Ausweises können sich dann an die Vorbereitung ihrer Fahrprüfung machen, die aus den folgenden zwei Übungen besteht:

a) eine Fahrt mit Freiballon von wenigstens zwei Stunden Dauer mit einem Sachverständigen an Bord, bei welcher eine Höhe von wenigstens 2000 Meter über Meer erreicht werden muss und der Bewerber den Ballon selbständig führt und auch alle technischen Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten leitet;

b) eine Fahrt im Freiballon von wenigstens einer Stunde Dauer, wobei sich der Bewerber allein an Bord befindet und der Sachverständige beim Start und wenn möglich auch bei der Landung anwesend ist.

Die Prüfungen für Heissluftballonfahrer unterscheiden sich unwesentlich

Sandballast ist das Benzin des Gasballonfahrers. Vor dem Start werden die Sandsäcke im Korbinnern verstaut. Die Plastikbehälter bleiben auf dem Startplatz zurück. ►



von den «Examen» der «Gasballonfahrer». Nur die Fächer Aerostatik und Ballonmaterial enthalten andere Fragen; die «Gäseler» fahren mit Wasserstoff und die «Montgolfiers» mit Heissluft, die von mit Propangas gespiesenen Brennern im Balloninnern erzeugt wird. Da Heissluftballonfahrten im Durchschnitt von weit kürzerer Dauer sind als Fahrten mit Wasserstoff, müssen vor der Prüfung mindestens zehn Fahrten nachgewiesen werden. Die Fahrprüfung an Bord einer Montgolfiere dauert wenigstens eine Stunde, wobei eine Höhe von 1500 Meter über Meer erreicht werden muss, und die Alleinfahrt geht über wenigstens 45 Minuten.

«Funktion des verantwortlichen Führers»

In der Fliegerei ist man nie Pilot auf Lebzeiten wie als Autofahrer: die Ausweise für Ballonfahrer unter 40 Jahren sind vom Zeitpunkt der fliegerärztlichen Untersuchung an für 24 Monate gültig, für die übrigen aber nur 12 Monate. So haben also die meisten schweizerischen Ballonfahrer jährlich den Arzt aufzusuchen, wenn sie den Ausweis nicht verlieren wollen.

Träger des Ballonfahrerausweises – sei's für Gas- oder Heissluftballone – sind nach bestandener Prüfung berechtigt, bei Tagesfahrten mit Freiballonen und Tagesaufstiegen mit Fesselballonen die Funktion des verantwortlichen Führers auszuüben und Passagiere im Korb mitzuführen. Wer noch nach höheren Zielen strebt, wie

nach einer Erweiterung des Ausweises für Nachtfahrten oder als Ballonfahrlehrer, der hat zwei Fahrten bei Nacht unter Aufsicht eines zu Nachtfahrten berechtigten Ballonfahrers zu machen oder wenigstens 20 Freiballonfahrten nachzuweisen.

Über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges mit schweizerischen Hoheitszeichen gibt es eine «Verordnung» des Schweizerischen Bundesrates, die natürlich auch für den Ballonfahrer gilt. Nach diesem Beschluss vom 22. Januar 1960 ist der Kommandant nicht nur für die Vorbereitung der Fahrt und die Führung des Luftfahrzeuges verantwortlich, sondern er hat neben den Pflichten auch Rechte, wie die Befehlsgewalt an Bord über Mitglieder der Besatzung – wenn zum Beispiel ein zweiter Ballonfahrer als «Co-Pilot» mitfahren sollte, wie bei Wettfahrten oder Alpenüberquerungen – und über die Fluggäste. So ist der Kommandant zum Beispiel berechtigt, einen Fluggast, der den erteilten Weisungen nicht nachkommt, nach erfolgloser Ermahnung bei nächster Gelegenheit – also im Ballonsport bei einer Zwischenlandung – von Bord zu weisen.

Teurer als ein Auto: ein Ballon

Weil ein Heissluft- oder Gasballon mehr als ein starkes Auto kostet, ge-

Der Ballonführer ist auch für die Startvorbereitungen verantwortlich. Die Prüfung aller Leinen, Instrumente und des Ballastes sowie der Korbpapiere sind Sache des Piloten. ►



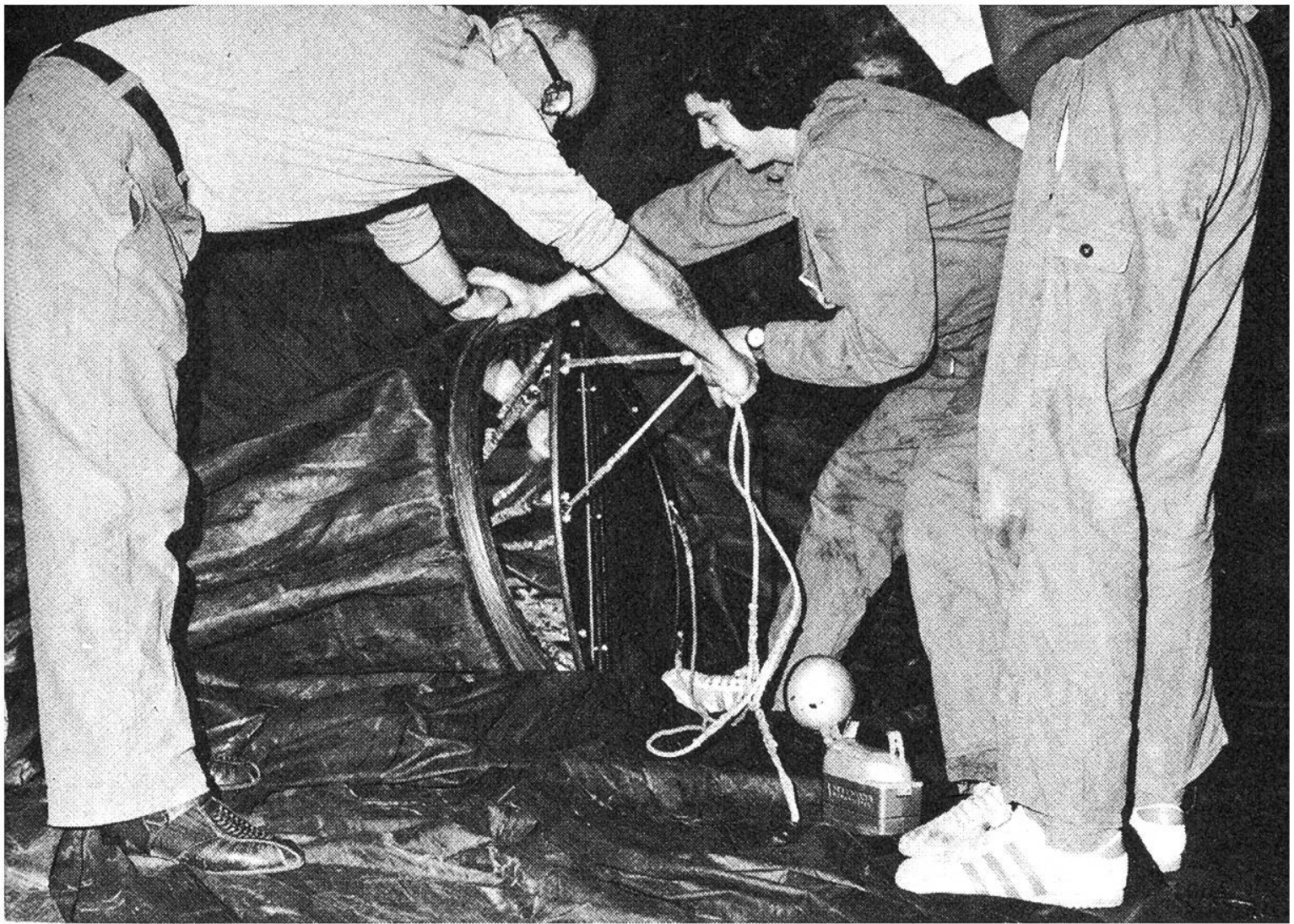


Hat der Ballonfahrer die theoretische und die praktische Prüfung bestanden, so kann er Passagiere im Korb mitführen und nach Erwerb der Sportlizenz auch an nationalen und internationalen Wettfahrten teilnehmen, wie an der Europa-meisterschaft in Augsburg.

hören viele Aerostaten nicht Privaten, sondern den Ballongruppen, wie Basel, Bern, Mittelland, Pruntrut, Rapperswil und Zürich oder den Heissluftballon-Clubs Zumikon und Zürichsee. Im Jahr 1975 waren in der Schweiz rund 30 Ballone im Luftfahrzeugregister eingetragen. 1965 waren es nur 12 gewesen.

Freiballone werden in verschiedenen Standardgrössen zwischen 630 bis 2200 Kubikmeter gebaut, wobei die Heissluftballone meist der obersten Volumenklasse angehören. Ein Gas-

ballon mittlerer Grösse hat einen Inhalt von 945 Kubikmeter. Im Korb eines solchen Ballons haben neben dem Piloten drei bis vier Passagiere Platz. Zum Ballon, bestehend aus Hülle, Netz und Korb sowie den Instrumenten (Stauscheibenvariometer, Höhenmesser, Barograph, Funkgerät und Kompass), gehört heute meist auch ein Autoanhänger, um den Ballon nach der Landung auf dem Strassenweg in die Ballonhalle zurückzutransportieren. Die Gesamtkosten betragen rund 30 000 Franken.



Das Ausrüsten und Bergen des Ballons gehört ebenfalls ins Pflichtenheft des Piloten, wenn es auch unter seiner Leitung von Drittpersonen ausgeführt werden kann, wie vom Ballonmeister oder von Mitgliedern der «Crew».

FAI-Rekorde und Weltmeisterschaften

Ballonfahrer, die an sportlichen Veranstaltungen (nationale Wettfahrten, Europa- oder Weltmeisterschaften) teilnehmen oder Rekorde gemäss den Vorschriften der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) aufstellen oder überbieten wollen, müssen im Besitze einer Sportlizenz sein, die von den nationalen Aero-Clubs ausgestellt wird. Der «Code Sportif» der vor 70 Jahren gegründeten FAI mit Sitz in

Paris, der 60 nationale Aero-Clubs angehören, enthält die Bestimmungen über das Vorgehen bei Rekordversuchen und deren Bewertung für die verschiedensten Luftfahrzeuge, also vom Freiballon bis zum Helikopter.

Die ersten Weltmeisterschaften für Heissluftballonfahrer fanden 1973 und 1975 in den USA statt, die erste Weltmeisterschaft für Gasballonfahrer 1976 in Deutschland.

Erwin A. Sautter