



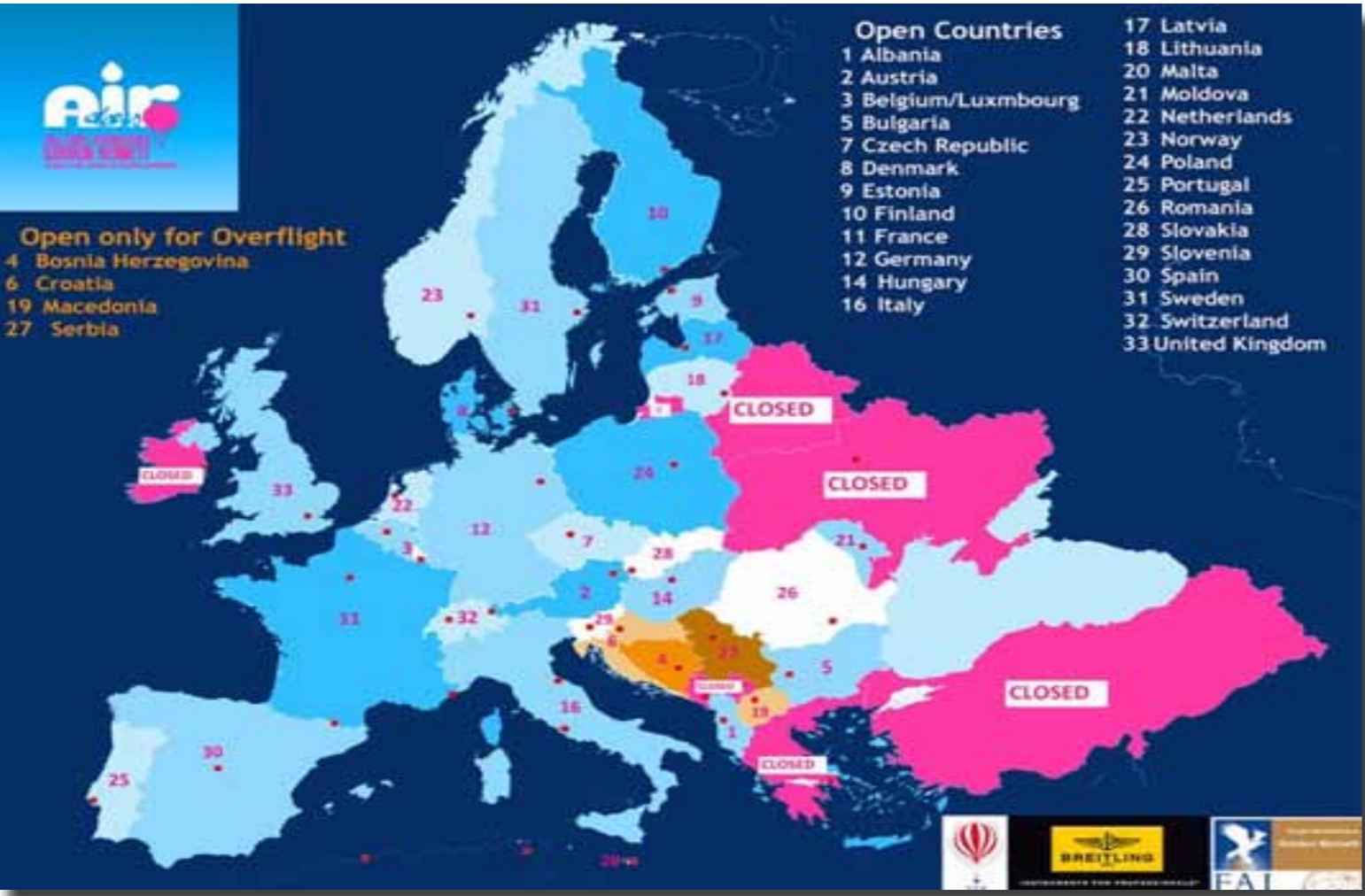
Team Schweiz 2 Walter Gschwendtner und Ernst Tschuppert

Fahrtbericht zum Gordon Bennett Race 2014



Open only for Overflight
 4 Bosnia Herzegovina
 6 Croatia
 19 Macedonia
 27 Serbia

- Open Countries**
- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1 Albania | 17 Latvia |
| 2 Austria | 18 Lithuania |
| 3 Belgium/Luxembourg | 20 Malta |
| 5 Bulgaria | 21 Moldova |
| 7 Czech Republic | 22 Netherlands |
| 8 Denmark | 23 Norway |
| 9 Estonia | 24 Poland |
| 10 Finland | 25 Portugal |
| 11 France | 26 Romania |
| 12 Germany | 28 Slovakia |
| 14 Hungary | 29 Slovenia |
| 16 Italy | 30 Spain |
| | 31 Sweden |
| | 32 Switzerland |
| | 33 United Kingdom |



TEAM SWITZERLAND 2

Fahrtbericht zum Gordon Bennett Race 2014



Die Fahrt



GBR 2014

Die Vorbereitungen zum GBR 2014 waren stark geprägt von den letztjährigen Rennen. Der Stromausfall über den Pyrenäen, Transponderausfall über Frankreich und schliesslich das schlechte Wetter am GBR 2013 und die damit verbundenen Erlebnisse veranlassten mich zur Entscheidung, einen stabileren, grösseren Korb als Basis in die Vorbereitungen einzubeziehen. Ich sage absichtlich „ich“, weil es erst mal gar nicht klar war, wer den zweiten Platz im Korb von Felix Gerber übernehmen würde. Dass dieser Korb gut dreissig Kilo schwerer als der Rennkorb sein würde, störte mich kaum. Als dann Ernst Tschuppert in die Mannschaft kam, wurde diese Entscheidung von ihm auch so als gegeben hingenommen. Dafür hatten wir grosszügig Platz für die Einrichtung. Taschen rundum, fest verlegte Kabel von der Brennstoffzelle zur Batterie und von dort zu den Geräten. Auch bei der Ausrüstung legten wir kaum Wert auf das Gewicht. Zwei grosse Funkgeräte, zwei Transponder, drei voneinander unabhängige Navigationshilfen, um nur die Spitzen der technischen Einrichtungen zu nennen.

Zum Kochen hatten wir den Gaskocher vom letzten Jahr einem Tauchsieder vorgezogen, die Sauerstoffanlage fest unter der Sitzbank befestigt, der sich ebenfalls schon bei Regenwetter bewährte. Plastikvorhang wurde wieder am Korb montiert und zur allgemeinen Bequemlichkeit kamen auch noch zwei klappbare Gartenstühle in den Korb.

Das Team hatte schon, wie auch letztes Jahr, kurz nach der Landung die Teilnahme an einem weiteren Rennen zugesagt. Edith Gschwendtner als Fahrer und Chefin der Bodenmannschaft, Christian Stoll als Berater für die Korbmannschaft und ebenfalls als Fahrer sowie Thomas Schnetzer als Computerfachmann und Navigator am Boden. Zuhause am Wetterradar in Basel wie auch schon die Jahre zuvor Karl Gutbrod von Meteoblue.

Eine erste leichte Enttäuschung erlebten wir bei der Ankunft in Vichy. Die Organisatoren schienen in keiner Weise auf das Rennen vorbereitet zu sein. Das Hotel, welches jeweils vor Ort für die Teilnehmer organisiert wird, war kaum der Bezeichnung Hotel wert.

Da half dann wenigstens die Tatsache, dass alle Teams sich im gleichen Hotel trafen, ein wenig über die Enttäuschung weg. Alles alte Bekannte, die sich über das jährliche Wiedersehen freuten..... Der Startplatz, eine Pferderennbahn! Viel Platz und weit weg von den Zuschauern. Auf einem riesigen Bildschirm konnten diese allerdings, wie bei einem Popkonzert, verfolgen was auf dem Feld passierte.

Nachdem wir wegen Regen den Ballon am Nachmittag nochmals zusammenpacken und abdecken mussten, klappte am Abend das Aufrüsten dann problemlos. Von einer Gartenwirtschaft aus konnten wir beobachten, wie der Zürich-Ballon unter der Aufsicht von Christian und Edith sich vom Boden aufrichtete.

Unsere Taktik, mit der Meteo besprochen, war klar: Relativ rasch nach Osten und dies wenn möglich über Land und nicht zu weit über das Meer. Eine Luftfahrt eben und keine Schifffahrt. Warum? Ich fürchte das Wasser.....

Der Start wieder sehr emotional. Ein Gefühl, als würde man die Welt verlassen. Was irgendwie auch stimmt. Zumindes die reale Welt rückt ein wenig ins Abseits. Wenn ich den Begriff



Himmelsfahrer beschreiben müsste (nicht Himmelsfahrt), würde ich diese Emotionen beschreiben. Ich versuche mir vorzustellen, wie Ernst das erlebt. Immerhin das erste Mal, dass er sich in dieses Abenteuer stürzt.

Nur wenige Minuten nach dem Start ist das alles verflogen. Jetzt ist man auf grosser Fahrt. Erster Kontakt mit dem Airtrafic-Controller „Balloon HB QPJ request open Flightplan,“ „flightplan opened, Skwak 7560,“ „Skwak 7560 HB QPJ thank you“ Ab jetzt ist man Teil der unendlichen Welt der internationalen Luftfahrt.

Wir machen es uns bequem, halten Ausschau nach den anderen Ballonen und warten darauf, aus deren Funksprüchen etwas über deren Taktik zu erfahren. Es bleibt aber ruhig in dieser Nacht. Wir wechseln uns in dieser sehr dunklen Nacht mit schlafen ab, halten die Höhe von etwa 1000mM. Einzig auf unserem iPad können wir ausmachen, wo wir uns befinden. Wie bei einem Computerspiel. Kein richtiger Sonnenaufgang bei Tagesanbruch, einzig ein leicht geröteter Horizont. Bei Tageslicht zählen wir acht oder neun Ballone in Sichtweite. Das Wasser in der Thermosflasche ist noch warm

genug um Kaffee damit zu machen. Unter uns Nebelschwaden, ein kleines Schloss und viele Bauernhöfe.

Unserer Taktik zufolge ist es nun Zeit aufzusteigen auf 3000 – 4000 mM, um in den Westwind zu kommen. Wir sind überzeugt, dass uns einige der Ballone folgen würden. Wieder Kontakt mit dem Controller: „request climb to Flightlevel 135“ „HB QPJ only clear to FL 110“ Ok mal schauen ob 11000 Fuss reichen. Entgegen unserer Vermutung bleiben wir der einzige Ballon der aufsteigen will.

In der Nacht sind wir und unsere Ausrüstung ziemlich nass geworden. Nicht Regen sondern Kondenswasser, das vom Ballon in den Korb getropft ist, war der Grund dafür. Für uns hiess das: Wäsche zum trocknen aufhängen....

Zeit unsere Bodencrew zum ersten Mal zu kontaktieren. Sie mussten nach dem Start noch sehr viel aufräumen, Sandsäcke leeren und hatten sich anschliessend im Hotel nochmals zu einem kurzen Schlaf hingelegt. Am Morgen dann packen, frühstücken, auschecken und dem Ballon hinterher. Der Kontakt über das Satellitentelefon ausgezeichnet.

Der Ballon lief den ganzen Morgen

konstant langsam und zu steil Richtung Süden. Wir näherten uns dem Rhonetal. Sehr schön zu sehen, wie der Bodenwind die Cumuluswolken unter uns zu Schleierwolken verzerrte. Wir mussten uns etwas einfallen lassen. Nochmals die Frage an den Controller ob wir 3000 Fuss höher steigen dürfen. Wir durften! Zwei Sack Sand raus, Sauerstoffschläuche in die Nase und rauf in einen hoffentlich besseren Wind. Obwohl die Geschwindigkeit konstant auf 20 kmh blieb, änderte die Richtung zu unseren Gunsten und wir nahmen Kurs auf die französischen Alpen. Eine Rücksprache mit Christian am Boden beseitigte die Zweifel bezüglich Ballastreserve. Wir waren nun seit 15 Stunden unterwegs. Ernst klagte über zunehmende Kopfschmerzen und griff zu einer Aspirin-Tablette. Ich drehte den Sauerstoffhahn auf das Maximum. Sein Aussehen und sein Zustand begannen mir Sorgen zu machen. Dem Einwand, „das wird wohl wieder besser werden“ mochte ich nicht so recht glauben. Meine amateurhaften medizinischen Kenntnisse sagten mir, dass zur Änderung des Zustandes ein Abstieg in dickere Luft dringend angebracht war. Die Berge und schmalen Täler unter



uns wirkten hingegen nicht sehr einladend. Irgendwo da unten war auch unsere Bodencrew unterwegs. Auf dem Navigationsbildschirm zeigte sich in unsere Fahrtrichtung ein grösserer Taleinschnitt, der sich für eine Landung zu eignen schien. Langsam wurde das Tal auch von Auge sichtbar. Ich weihte nun Ernst in meine Absicht, dort zu landen, ein. Ein Vernunftentscheid, so waren wir uns einig, obwohl sich sein Zustand leicht gebessert hatte. Auch unsere Verfolger konnten wir nun wieder erreichen und die Situation schildern: Abbruch und Endlandung in Gap Tallard.

Nun hiess es für uns, den Ballon aus 4500mM zwischen die Berge absinken zu lassen und irgendwo dort unten einen geeigneten Landeplatz zu finden. Mit der Höhenänderung besserte sich auch zusehend der Zustand von Ernst. Die Entscheidung abzusteigen war also richtig. Es gelang uns sogar beiden, den abenteuerlichen Sinkflug zwischen den Felsen zu geniessen. Voll konzentriert liessen wir den Ballon

in ein schmales, abfallendes Bergtal absinken. Nahe dem Talboden nahm der Ballon dann Fahrt in Richtung Gap auf. Edith meldete sich von dort mit der Nachricht: „da une tuets dann aber!“ Ballonfahrer wissen, das bedeutet Wind, sehr viel Wind. Für uns auch eine Aufforderung, nicht ganz ins Tal hinaus zu fahren, sondern in den Hügeln nach einem Landeplatz Ausschau zu halten. In Bodennähe drehte der Wind in Fahrtrichtung gesehen leicht nach links auf einen Gegenhang zu. Am oberen Ende des leicht bewaldeten Hanges war eine Wiese zu sehen, die wir von unten her anfahren wollten. Das ganze gelang auch sehr gut. Na ja...mit etwa 30 kmh krachte der Korb kurz vor der Wiese in die Bäume, diese brachten den Ballon kurz zum Stillstand, ehe der Wind uns von den Bäumen wieder losriss und wir Sekunden später auf dem angepeilten Feld nach 19 Stunden Fahrt sicher, aber eher unsanft landeten. Einige Anwohner hatten das ganze beobachtet. Jedenfalls kamen kurz nach der Landung drei Autos gefahren (inkl. Ambulanz) und die Leute wunderten sich, dass wir uns bereits für ein „Selfi“ vor dem Korb

aufgestellt hatten. Kurze Zeit später waren dann auch Edith, Christian und Thomas wieder bei uns. Da bereits in der Luft die Verbindung zum Controller in Marseille abgebrochen war, galt es noch, einen Weg zu finden, um uns dort abzumelden und den Flugplan zu schliessen. Ein Anruf in die Schweiz genügte und Peter Bickel, ATC Controller am Flugplatz in Zürich, erledigte diese Aufgaben für uns sozusagen auf dem Dienstweg.

Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden: Die grosse Arbeit in der Vorbereitung, der riesige Einsatz der Bodenmannschaft hätten eine längere, weitere Fahrt verdient. Der Ballon, die Ausrüstung und das Wetter hätten das auch zugelassen. Und wir hätten uns es doch soooo gewünscht. Nichts von alledem hätte jedoch einen nachlässigen Umgang mit der Gesundheit der Piloten gerechtfertigt. In der Summe der Ereignisse war dies für uns trotzdem eine erfolgreiche Distanzfahrt und die Vorbereitung für weitere gemeinsame Gasballonrennen.







58th Coupe Aéronautique Gordon Bennett
Vichy
France
Aug. 29th - Sept. 06, 2014
Official Final RESULTS

NATION	TEAM	PILOT # 1	PILOT # 2	BALLOON Callsign	Launch No.	Launchtime UTC	Landingtime UTC	Nearest Town Country	Coordinates	Flying Distance km.	Ranking No.
	GER 1	Wilhelm EIMERS	Matthias ZENGE	D-OTLI	2	29.08.2014 22:12	01.09.2014 11:47	Fanusa, Sicily / Italy	N 37° 01' 16" E 015° 15' 47"	1410.64 km	1
	FRA 1	Vincent LEYS	Christoph HOUVER	F-PPGB	15	29.08.2014 22:45	01.09.2014 11:17	Cassibile, Sicily / Italy	N 36° 59' 25" E 015° 08' 20"	1406.13 km	2
	GER 2	Dr. Heinz-Otto LAUSCH	Dr. Marion LAUSCH	D-OGYN	12	29.08.2014 22:39	01.09.2014 10:18	Sortino, Sicily / Italy	N 37° 10' 48" E 015° 01' 47"	1383.77 km	3
	FRA 2	Eric DECELLIERES	Herve MOINE	F-PPSE	1	29.08.2014 22:07	01.09.2014 09:05	Catonia, Sicily / Italy	N 37° 24' 10" E 014° 30' 39"	1335.25 km	4
	POL 1	Mateusz REKAS	Krzysztof ZAPART	SP-BMZ	5	29.08.2014 22:22	01.09.2014 02:41	Lavello / Italy	N 41° 06' 04" E 015° 43' 40"	1136.69 km	5
	USA 1	Philip BRYANT	Andy CAYTON	N-257P	9	29.08.2014 22:30	01.09.2014 03:37	Pescara / Italy	N 42° 25' 23" E 013° 57' 58"	935.11 km	6
	SUI 1	Kurt FRIEDEN	Roman HUGI	HB-QKF	3	29.08.2014 22:15	31.08.2014 18:35	Latina / Italy	N 41° 28' 24" E 012° 51' 27"	917.25 km	7
	AUT 1	Gerald STUERZLINGER	Thomas HERNDL	D-ORZL	7	29.08.2014 22:26	31.08.2014 19:00	Santa Marinella / Italy	N 42° 03' 44" E 011° 51' 25"	811.56 km	8
	ESP 1	Anulfo GONZALEZ	Angel AGUIRRE	EC-MAK	4	29.08.2014 22:19	31.08.2014 14:16	Oristano, Sardegna / Italy	N 39° 55' 45" E 008° 38' 29"	809.76 km	9
	USA 2	Mark SULLIVAN	Cheri WHITE	D-OMFE	14	29.08.2014 22:43	31.08.2014 15:20	Cuglieri, Sardegna / Italy	N 40° 10' 46" E 008° 29' 20"	779.17 km	10
	GER 3	Himke HILBERT	Dominik HAGGENEY	D-OENH	16	29.08.2014 22:47	31.08.2014 11:25	Ghisonaccia, Corsica / France	N 42° 00' 46" E 009° 25' 54"	663.84 km	11
	SUI 2	Walter GSCHWENDTNER	Ernst TSCHUPPERT	HB-QPJ	13	29.08.2014 22:41	30.08.2014 17:40	Gap Tallard / France	N 44° 26' 16" E 005° 57' 36"	274.32 km	12
	FRA 3	Benoit PELARD	Benoit PETERLE	F-PALL	11	29.08.2014 22:36	30.08.2014 18:25	Les Vans / France	N 44° 23' 40" E 004° 08' 49"	201.52 km	13
	GBR 2	Christopher WOOD	John ROSE	D-OBCW	6	29.08.2014 22:24	30.08.2014 18:10	Chauzon / France	N 44° 29' 05" E 004° 21' 52"	197.69 km	14
	ITA 1	Enzo CISARO	Giovanni AIMO	I-OECM	8	29.08.2014 22:28	30.08.2014 06:30	Regine Durette / France	N 46° 08' 22" E 004° 38' 33"	95.03 km	15
	RUS 1	Sergey GRISHIN	Leonid TYUKHTYAEV	D-OABD	10	29.08.2014 22:33	30.08.2014 07:00	Viscomtat / France	N 45° 49' 12" E 003° 42' 56"	41.89 km	16
	SUI 3	Nicolas TIECHE	Laurent SCIBOZ	HB-QHP	17	29.08.2014 22:49	31.08.2014 06:41	Cres / Croatia	N 44° 45' 12" E 014° 26' 07"	873.01 km	no result

