

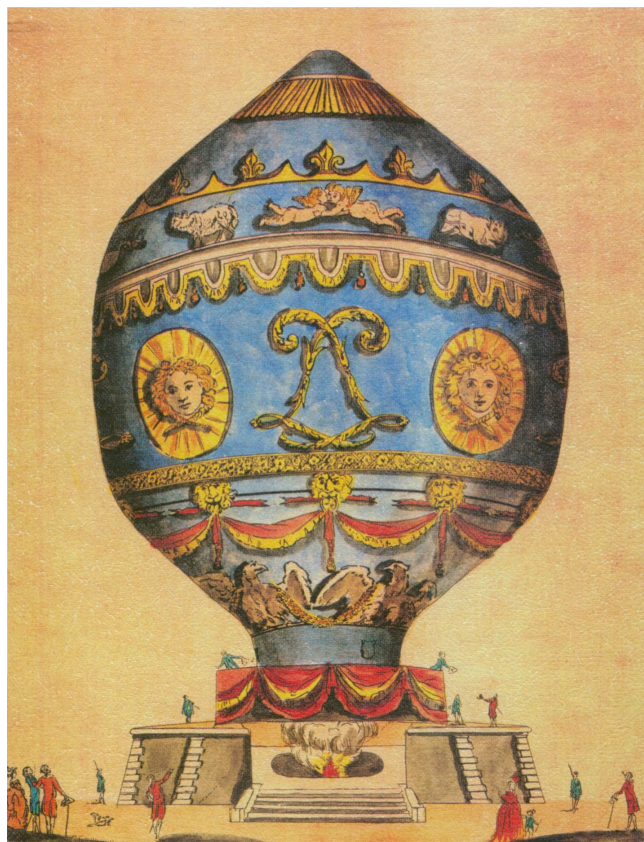
CHRONIK DER BALLONGRUPPE ZÜRICH

1910 - 2015

Bis 1933: Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt (OVL)

**Regionalverband: Aero Club Zürich des Aero Club der
Schweiz (AeCS)**

Spartenverband: Schweizerischer Ballonverband (SBAV)



CHRONIK DER BALLONGRUPPE ZÜRICH**1910 - 2015****INHALTSVERZEICHNIS**

	Seiten
<u>Chronik / Teil 1</u>	
<u>Jahreschronik von 1910 bis 2015</u>	1/001 - 1/628
Widmung	
Vorwort	
Entwicklung der Ballonfahrt	
Vorgeschichte bis 1909	
Jahreschronik	
Bilder- und Quellenverzeichnis	
 <u>Chronik / Teil 2</u>	
<u>Piloten-innen / Ballonmeister</u>	2/001 - 2/191
Vorwort	
Verzeichnis der	
Schweizer Ballonpiloten-innen	
Piloten-innen der Ballongruppe Zürich	
Ballonmeister	
Aktive ohne Brevet	
Ehrenmitglieder ohne Brevet	
 <u>Chronik / Teil 3</u>	
<u>Ballone</u>	3/001 - 3/127
Vorwort	
Verzeichnis der Gruppenballone	
Ballone der Vorgeschichte (1900 - 1909)	
Ballone des OVL und der Ballongruppe ab 1910	

Redaktion:**Erich Zweifel ©
Mythenstrasse 11
5430 Wettingen**E-Mail: chronik@zweifel.info

Wettingen, den 31.03.2016

Teil 3

BALLONE

Vorwort

Verzeichnis der Ballone der Ballongruppe Zürich

Ballone der Vorgeschichte (1900 - 1909)

Ballone des OVL und der Ballongruppe ab 1910

Vorwort:

Geschichte der Ballone

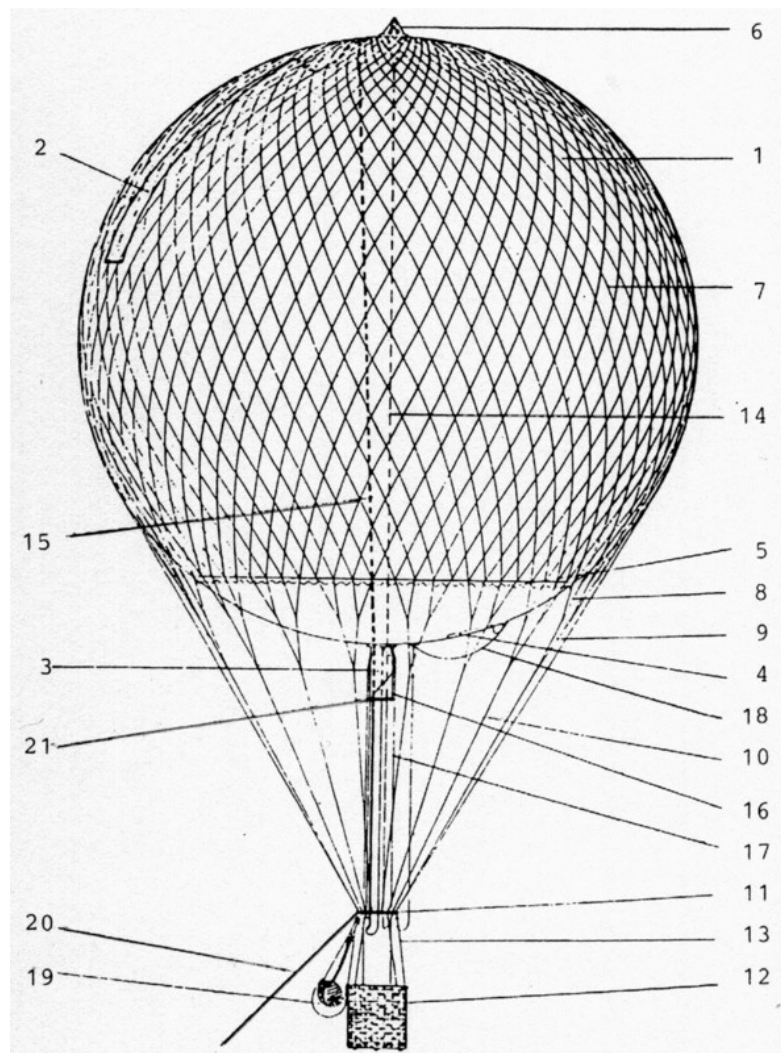
Dieser Chronikteil befasst sich mit den technischen Angaben und der Geschichte der Gruppenballone. Ausserdem werden Ballone aufgeführt, die vor der Gründung des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt beim SAeC oder bei der Sektion Mittelschweiz des SAeC oder in der Ballontruppe (OVL) in Betrieb waren, da sie vorwiegend von den Zürcher Piloten gefahren wurden.

Privatballone werden nur insofern beschrieben, wenn sie von der Ballongruppe betrieben wurden und den Piloten uneingeschränkt zur Verfügung standen.

Ballone, bei denen die Gruppe aus haftpflichtrechtlichen und versicherungstechnischen Gründen (Haltergemeinschaft und Flottenvertrag) als Halterin eingetragen wurde, werden nicht erwähnt.

Seit 2012 betreiben die Ballongruppe Zürich und der Ballonsportclub Rapperswil gemeinsam den netzlosen Ballon „Zürich VI“. Die „junge Generation“ der Gasballonpiloten ist nicht mehr in der Lage, die alten Ballone mit Netz aufzurüsten. Eine Ausbildung für Gasballone gibt es nur noch als Erweiterung des HL-Brevets. Auch sind heute (2013) nur noch zwei Ballonmeister vorhanden.

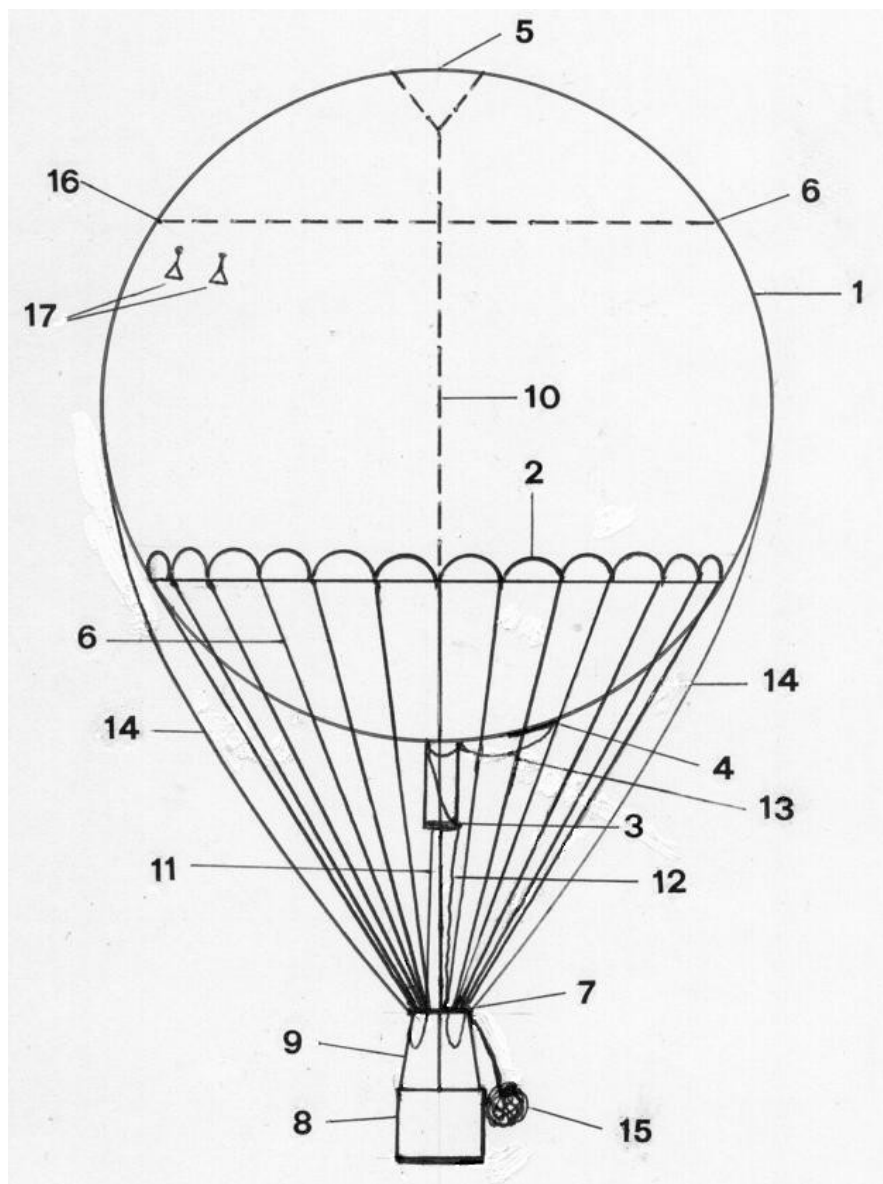
Der Gasballon und seine Hauptbestandteile



Legende:

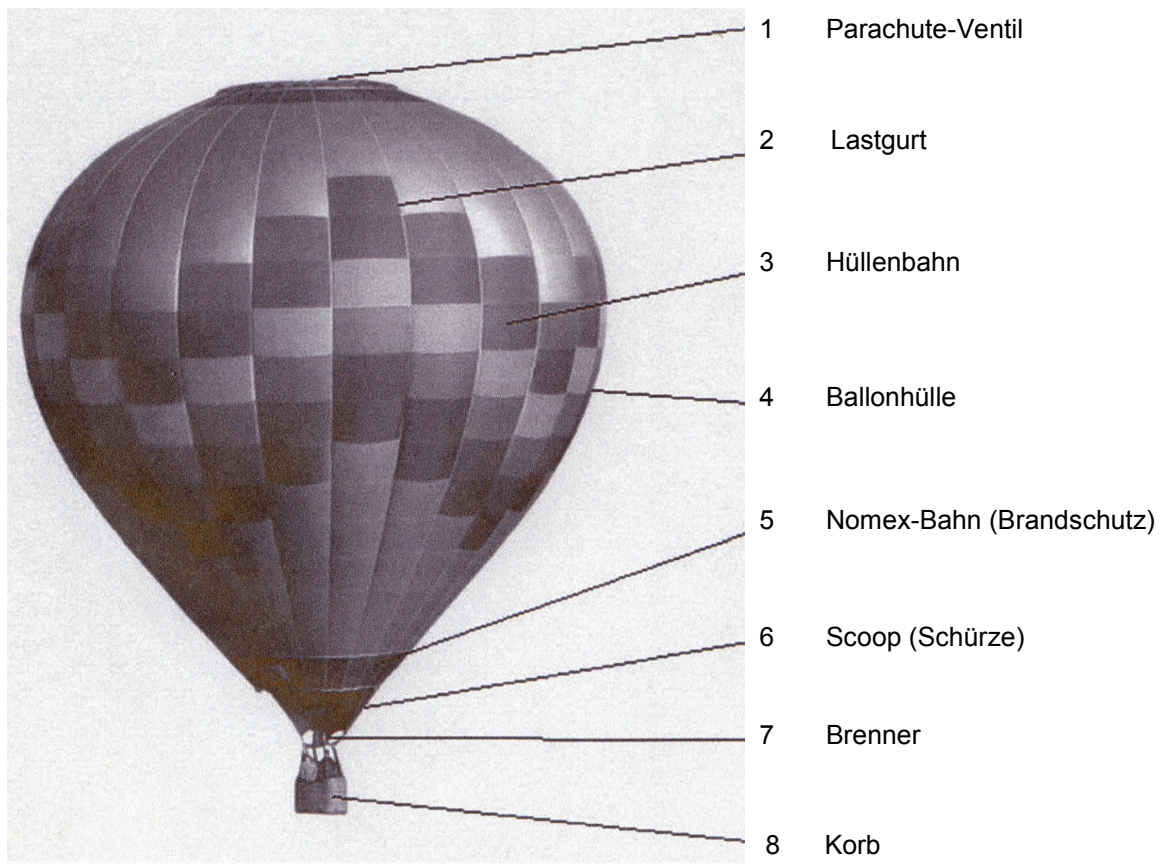
01	Hülle (Baumwolle gummiert oder Polyamid)	11	Korbring
02	Reissbahn (zum raschen Entleeren)	12	Korb
03	Füllansatz (Appendix)	13	Korbleinen (heute Stahl)
04	Notöffnung	14	Ventilleine (öffnet Ventil)
05	Regentraufe	15	Reissgurt gesichert (öffnet Reissbahn)
06	Ventil (bewirkt Sinken des Ballons)	16	Zuziehleine (schliesst Appendix)
07	Netz (Hanf oder Kunststoff)	17	Füllansatzleine (stabilisiert Füllansatz)
08	Gänsefüsschen (klein)	18	Notöffnungsleine
09	Gänsefüsschen (gross)	19	Schleppseil (50-60 m) mit Schürze
10	Auslaufleinen	20	Niederhaltetau
		21	Pöschelring (aus Holz; hält Füllansatz offen)

Schema des netzlosen Gasballons

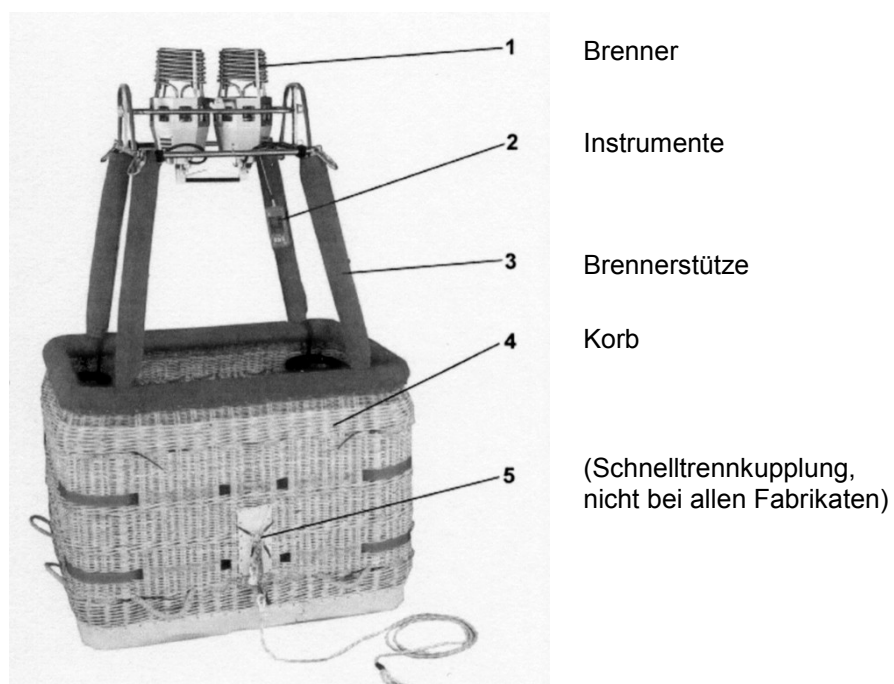


- | | |
|----------------|---------------------------|
| 1 Hülle | 10 Parachuteleine |
| 2 Lastgurt | 11 Füllansatzhalteleine |
| 3 Füllansatz | 12 Zuziehleine |
| 4 Notöffnung | 13 Notöffnungsleine |
| 5 Parachute | 14 Halteseile |
| 6 Hüllenleinen | 15 Schlepptau mit Schürze |
| 7 Korbring | 16 Halteseilbefestigung |
| 8 Korb | 17 Niederhaltebefestigung |
| 9 Korbleinen | |

Der Heissluftballon und seine Hauptbestandteile



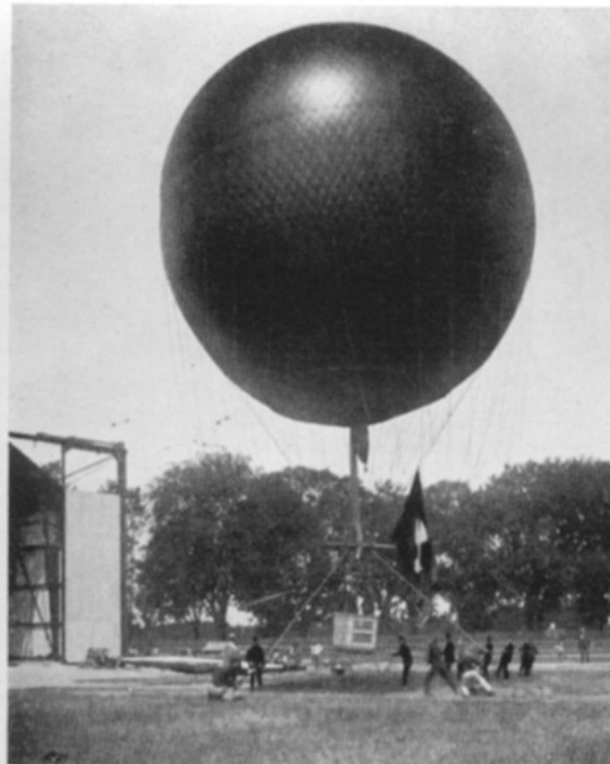
Korb mit Brenner:



**ZUSAMMENSTELLUNG DER BALLONE
(OVL / Ballongruppe)**

Nr.	Kennzeichen		Name	Inhalt m3	Eigentümer	Verkehrszeit		Grund der Ausser- betriebnahme
	Nr.	Immatr.				von	bis	
1	1		Vagabund	800	Bund / Ballon-Kp	04.08.1900	1903	Hülle zersetzt
2	19		St. Gotthard	1'650	(Ba-Kp) SAeC	(1900)1909	1920	Hülle zersetzt
3	6		(Föhn) Skaal	640	(Ba-Kp) SAeC	(1901)1909	1920	Hülle zersetzt
4	9		Mars	1'650	SAeC	19.07.1903	1913	Hülle zersetzt
5	13		Helvetia I	2'250	SAeC	23.08.1908	1934	Hülle zersetzt
6	104		Zürich I	2'280	OVL	28.09.1912	22.06.1929	bei Landung zerrissen
7	102		Helvetia II	2'200	SAeC / Sektion Mittelschweiz	01.07.1921	31.03.1933	Hülle zersetzt
8	109	HB - BIX	Uto	1'680	OVL	21.06.1922	31.03.1939	Hülle zersetzt
9	112	HB - BIM	Victor de Beauclair	2'200	OVL	18.08.1930	08.11.1937	Hülle zersetzt
10	115	HB - BIF	Zürich II "Atox"	2'310	OVL	25.06.1932	21.05.1933	Netzlos / Materialfäulnis
11	116	HB - BIA	Zürich III	2'310	BGZ	25.07.1934	31.12.1939	Vernichtet durch Krieg in Warschau bei Revision
12	117	HB - BIO	TCS	1'109	E. Tilgenkamp	27.03.1935	31.12.1952	Alter
13	118	HB - BIL	Louis Wohlgroth	1'680	BGZ	13.05.1938	09.07.1939	Brand
14	120	HB - BIU	K 12	900	(Ba Kp) BGZ	(1909) 1939	09.06.1939	Hülle zu schwach / Alter
15		M 7 "Hug"	Motor-Luftschiff	1'525	(Ba Kp) BGZ	(1935) 1939	23.06.1939	Brand / Absturz
16	121	HB - BIS	Helvetia III	1'680	BGZ	11.05.1939	13.05.1953	Brand
17	191 HL	HB - BIR	Forsanose	2'600	BGZ	1939	15.10.1946	1. HL-Ballon in der CH Unfall bei Landung
18		HB - BIC	Zürich IV	2'310	BGZ	09.05.1950	13.05.1962	Brand
19		HB - BIN	Helvetia IV	1'680	BGZ	31.07.1953	15.06.1974	Brand
20		OE - DZA	Omo (Unilever)	945	Österr. Pro Juv. bei BGZ bis 1958	29.04.1956	1960	Brand in Österreich
21		HB - BID		945	Fred Forrer BGZ (gekauft)	1959 ab 1972	03.05.1976	Hülle undicht + schwach
22		HB - BIU	Emil Messner	2'310	BGZ	03.07.1960	13.10.1963	Brand
23		HB - BIX	Zürich V	2'300	BGZ	10.09.1962	01.04.1983	Reissfestigkeit Hülle
24		HB - BII	Vagabund	2'300	BGZ	28.03.1963	01.04.1989	Reissfestigkeit Hülle
25		HB - BOZ		1'260	GB / E. Albrecht BGZ	1967 ab 1976	01.01.1990	ausgemustert / Alter
26		HB - BOR	Rivella I	945	BGZ	25.05.1969	19.02.1972	Brand
27		HB - BOY	Rivella II	945	BGZ	18.06.1972	01.01.1990	Alterung Hülle
28		HB - BEM	Helvetia V	945	BGZ	15.06.1976	15.04.2000	stillgelegt, Rentabilität
29		HB - BBG	Fixit	1'260	BGZ (Fix-Air)	15.03.1980 15.03.2001	14.04.2000 01.04.2005	stillgelegt, Rentabilität Verkauf an A.Hunziker
30	HL	HB - BCL	SBG	2'200 AX 7	BGZ (SBG)	23.05.1982	15.02.1990	Alterung Hülle
31	HL	HB - BJN	SBG	2'550 A 90	BGZ (SBG)	01.04.1987	15.03.1993	Alterung Hülle
32		HB - BKS	SBG Wega II	1'350	BGZ (SBG) BGZ	01.04.1988 01.01.1998	bis 31.12.97 01.04.2011	Ablauf Sponsorvertrag Änderung in "Wega II" Alterung der Hülle
33		HB - BQY	Rivella III	1'050	BGZ Ersatz Hülle ►	25.05.1990 15.06.1991	26.05.1990	Unfall / Brand
34	HL	HB - BUJ	SBG	2'550 A 90	BGZ (SBG)	01.09.1991	16.05.1997	Änderung Logo "SBG" ausgemustert / Alter
35	HL	HB - BZX	SBG	4'110 N 145	BGZ (SBG)	01.09.1994	16.05.1997	Änderung Logo "SBG" wurde abgeändert + verkauft
36	HL	HB - QDN	UBS UBS-SBV	2'550 N 90	BGZ (UBS)	16.05.1997 04.10.1998	03.10.1998	Hülle ersetzt neue Hülle Logo "UBS-SBV"
37	HL	HB - QDO	UBS UBS-SBV (ex UBS-SBV)	4'530 N 160	BGZ (UBS) BGZ	16.05.1997 04.10.1998 18.06.2008	03.10.1998 01.10.2010	Hülle ersetzt neue Hülle Logo "UBS-SBV" teilw. Hüllenersatz ohne Logo Alterung Hülle / Top
38	HL	HB - QNV	HOCHSTUCKLI	4500 BB45Z	BGZ Halterin	30.12.2010		Brenner, Korb, etc. von HB-QDO Eigentümer: D. Ganz / R. Grätzer

« VAGABUND »

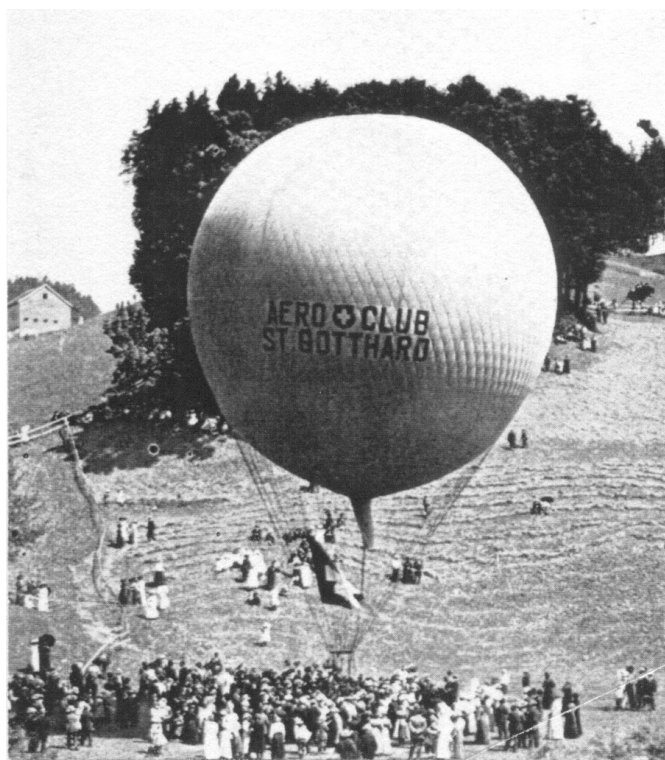


Sammlung H. v. Gugelberg, Maienfeld

Der erste Versuch: Der Kugelballon «Vagabund» wird an der «Trapezfesselung» versuchsweise hochgelassen (3. Aug. 1900).

KENNZEICHEN:	Nr. 1	
NAME:	„Vagabund“	
INBETRIEBNAHME:	04.08.1900	
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	1909 / Hülle zersetzt	
HALTER:	Schweizerische Eidgenossenschaft / Ballontruppen	
EIGENTÜMER:	Schweizerische Eidgenossenschaft / Ballontruppen	
BAUMUSTER:	Kugelballon	
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg	
BAUJAHR:	1900	
VOLUMEN:	800 m ³	
HÜLLE / STOFF:	gefirniste Seide (als einziger Ballon der Ballontruppe)	
DURCHMESSER / UMFANG:		
FARBEN / WERBUNG:	duunkelgrau	
LEERGEWICHT:		
KORB / BRENNER (HL):	Weide	
KAUFPREIS:		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: Fahrstrecke:	Fahrzeit: Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS: <p>Erster Ballon der Schweizerischen Ballontruppen.</p> <p>Er erhielt seinen Namen „Vagabund“, weil er zu Beginn der 1. Rekrutenschule aus dem Netz ent schlüpfte und sich Richtung Bantigen davonmachte. An einem nahen Waldrand wurde er geborgen.</p> <p>Er wurde im Jahre 1909 dem SAeC als Bestandteilspender geschenkt. Die Hülle war zersetzt und nicht mehr brauchbar.</p> <p>Leider war es nicht möglich in den Archiven der FF Truppen Angaben über die Fahrleistungen dieses Bal-lons zu finden. Kommerzienrat Riedinger schreibt in seinen Weisungen, dass mit der Hülle, bei richtiger Pflege und Handhabung, ca. 20 Fahrten gemacht werden können.</p>		

« ST. GOTTHARD »




KENNZEICHEN:	Nr. 19	
NAME:	„ST. GOTTHARD“	
INBETRIEBNAHME:	(Bund 1900) 10.1909 SAeC / OVL	
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	1920 Hülle zersetzt	
HALTER:	Bund / Schweizerischer Aero-Club	
EIGENTÜMER:	Bund / Schweizerischer Aero-Club	
BAUMUSTER:	Kugelballon	
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg	
BAUJAHR:	1900	
VOLUMEN:	1'680 m³	
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle aussen gummiert. Aufschrift: Aero Club / St. Gotthard	
DURCHMESSER / UMFANG:	16.7 m 46.05 m	
FARBEN / WERBUNG:	gelb	
LEERGEWICHT:	ca. 350 kg	
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb (5 Pers.)	
KAUFPREIS:		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: Fahrstrecke:	Fahrzeit: Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS: Über die Fahrten in der Armee bestehen keine Angaben. Als Fahrten im Clubbetrieb sind nur einige interessante Aufstiege von Piloten des OVL bekannt, die in der Chronik erwähnt sind.		

« FÖHN » (SKAAL)



um 1902

KENNZEICHEN:	Nr. 6		
NAME:	„FÖHN“ / „SKAAL“ ab 1909		
INBETRIEBNAHME:	10.08.1901 durch Ballontruppen		
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	Bis Oktober 1909 im Armeeeinsatz, dann Übergang zum SAeC / OVL Datum der Ausserbetriebnahme ca. 1920 / Hülle zersetzt		
HALTER:	Schweizerische Eidgenossenschaft / Ballontruppe ab 10.1909 Schweizerischer Aero-Club und OVL		
EIGENTÜMER:	wie oben		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1901		
VOLUMEN:	640 m³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle		
DURCHMESSER / UMFANG:	10.8 m 34 m		
FARBEN / WERBUNG:	unbekannt; vermutlich silbergrau		
LEERGEWICHT:			
KORB / BRENNER (HL):	Weide		
KAUFPREIS:	unbekannt		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	27 Armeefahrten	Fahrzeit:
		OVL ca. 5 Fahrten (Schätzung)	
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten: 0
LEBENS LAUF DES BALLONS: <p>Der Ballon wurde nach der Übernahme durch den SAeC dem OVL zur Verfügung gestellt. Mit Ausnahme der Prüfungsfahrt von Aug. Piccard und die Solofahrt von R.O. Müller sind leider keine Angaben über weitere Fahrten vorhanden.</p> <p>Das über 110-jährige Ventil dieses Ballons ist bei der Ballongruppe Zürich noch vorhanden.</p>			
			

« MARS »

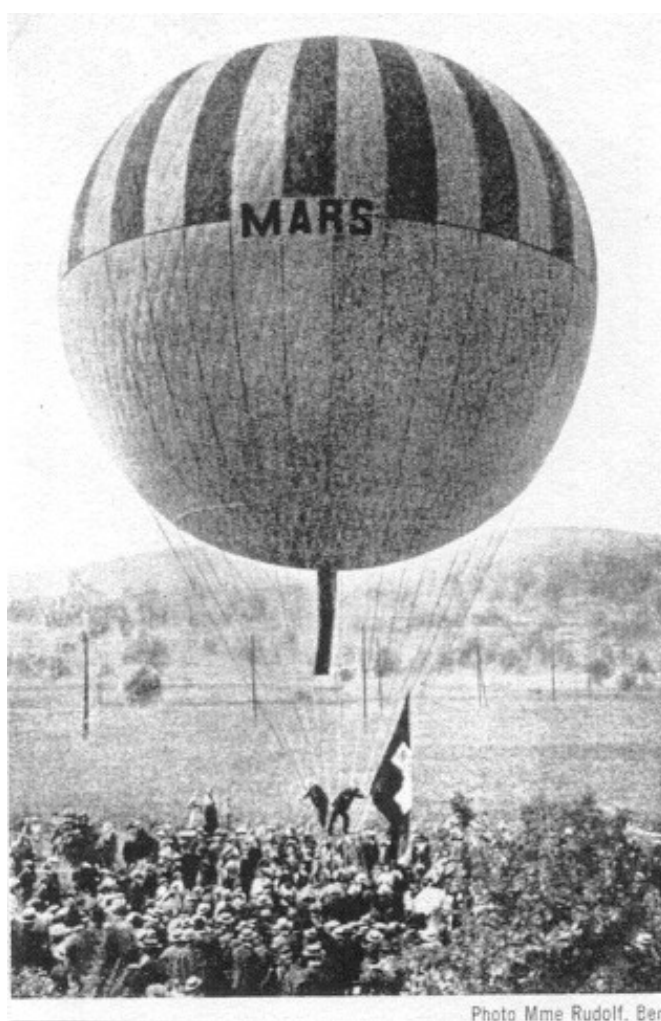


Photo Mme Rudolf, Bern

KENNZEICHEN:	Nr. 9		
NAME:	„MARS“		
INBETRIEBNAHME:	19.07.1903 / 1911 an die <i>Section Romande</i> verkauft		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	1913 Hülle zersetzt		
HALTER:	Schweizerischer Aero-Club / AeC Section Romande		
EIGENTÜMER:	Schweizerischer Aero-Club / AeC Section Romande		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1903		
VOLUMEN:	1'650 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	14.66 m 46.05 m		
FARBEN / WERBUNG:	Untere Hälfte hellgrau; oben abwechselnd hellgraue / blaue Bahnen		
LEERGEWICHT:	ca. 400 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb		
KAUFPREIS:	DM 7'036.— (ca. Fr. 10'000.—)		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	ca. 70	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten: 1 (1903)
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Erster Clubballon des SAeC.			
Am 10. November 1907 bestiegen Bundesrat Dr. Ludwig Forrer, Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, und Alt-Bundesrat Eugène Ruffy die Gondel des Mars, um unter Führung von Theodor Schaeck und Oberstleutnant Emil Messner eine Inspektionsfahrt von Bern nach Nottwil am Sempachersee auszuführen. Es war die erste Fahrt eines Mitglieds des Schweizerischen Bundesrates.			
Nach der Gründung der Sektion Mittelschweiz und des OVL hat der SAeC den Ballon an die Piloten der Westschweiz verkauft.			

« HELVETIA I »



Foto AeCS, Bern

Die „Helvetia“ startet unter Emil Messner und Hans von Gugelberg in St. Moritz (21. August 1909)

« HELVETIA I »



Die „Helvetia mit Schaeck und Messner über der Nordsee, Gordon Bennett 1908

Orig. Lithographie, von W. Diggelmann. handkoloriert und signiert, (im Besitz von E. Zweifel)

KENNZEICHEN:	Nr. 13		
NAME:	„HELVETIA I“		
INBETRIEBNAHME:	23.08.1908		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	1934 Alterung der Hülle		
HALTER:	SAeC, Bern		
EIGENTÜMER:	SAeC, Bern		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1908		
VOLUMEN:	2'250 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwollstoff aussen gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.15 m 50.70 m		
FARBEN / WERBUNG:	gelb, unten silbergrau / Aufschrift „Helvetia“ oberhalb Äquator		
LEERGEWICHT:	ca. 480 kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 6 Personen		
KAUFPREIS:	unbekannt		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	ca. 60	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten: 1 (1909)
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Dies war der zweite Ballon des SAeC, der vor allem für das bevorstehende Gordon Bennett-Wettfliegen angeschafft wurde. Einige Piloten verlangten nach einem „rennfähigen“ Ballon.			
Vom 11. bis 14.10.1908 wurde der Ballon am Gordon Bennett-Wettfliegen ab Berlin eingesetzt. Die beiden Piloten Theodor Schaeck und Emil Messner gingen als Sieger aus diesem Rennen hervor. Die Fahrt führte von Berlin nach Bergseth / N über eine Strecke von 1'212 Km, während 72 Std. 25 Min., davon 45 Stunden über dem Meer. Dies bedeutete Sieg und Weltrekord. Gemäss Reglement musste die Schweiz das nächste Gordon Bennett-Wettfliegen organisieren.			
Dieser Ballon wurde an folgenden Gordon Bennett Wettbewerben eingesetzt: 1909, 1910, 1912 und 1913. Aus der weiteren Geschichte dieses Ballons ist sehr wenig bekannt. Er wurde 1934 infolge Zersetzung der Hülle stillgelegt.			

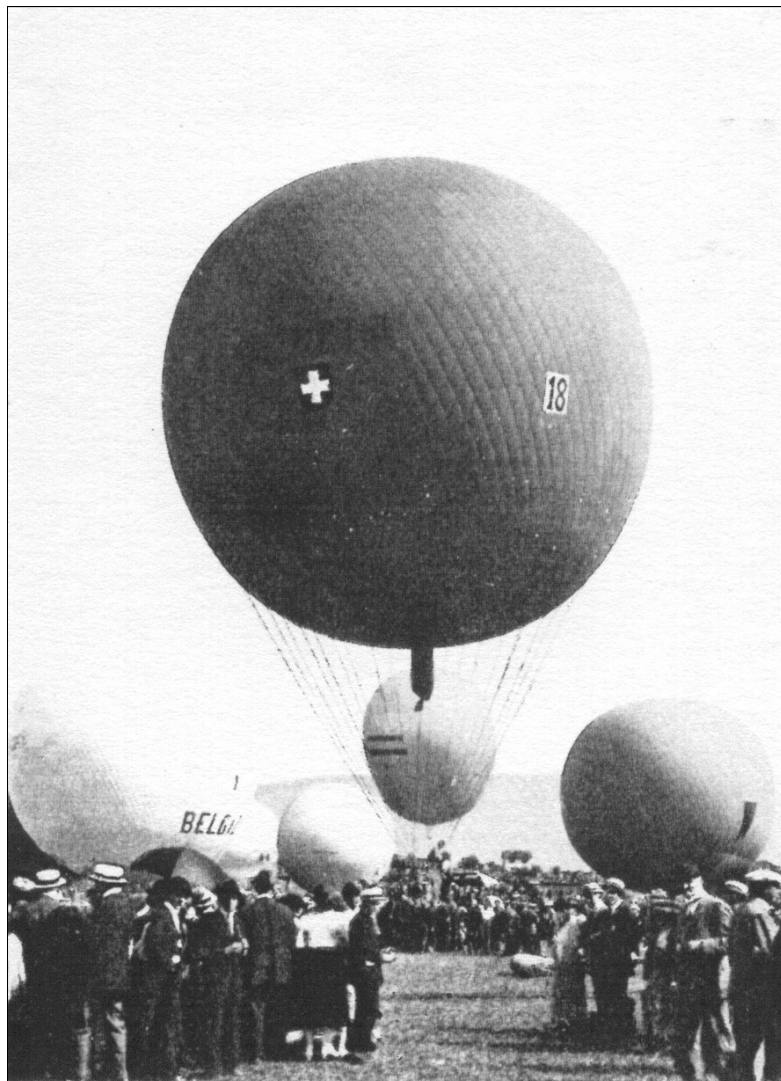
CH 104 « ZÜRICH I »



Cliché Ae. C. S., Bern
Zur Taufe der «Zürich I» am 28. September 1912 hatten sich alle «Brüder» in Schlieren eingefunden. Eben startet der «Theodor Schaeck».

KENNZEICHEN:	CH 104		
NAME:	„ZÜRICH I“		
INBETRIEBNAHME:	28.09.1912		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	22.06.1929 Hülle bei Landung in den Bergen zerrissen		
HALTER:	OVL		
EIGENTÜMER:	OVL		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	vermutlich Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1912		
VOLUMEN:	2'280 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.3 m 51.3 m		
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / Beschriftung „Zürich“		
LEERGEWICHT:	ca. 450 kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb / 5 Personen		
KAUFPREIS:	unbekannt, wurde zum Teil privat finanziert		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: ca. 80	Fahrzeit:	
	Fahrstrecke:	Alpenfahrten:	
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Dieser Ballon war der erste vereinseigene Ballon des zwei Jahre vorher gegründeten Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt. Er wurde für Sport- und Wettfahrten eingesetzt.			
Im Jahre 1921 siegten die Piloten Armbruster und Ansermier mit diesem Ballon am Gordon Bennett-Wettfliegen. Weitere Gordon Bennett-Wettfliegen wurden mit diesem Ballon in den Jahren 1912, 1913, 1922 und 1923 bestritten.			

CH 102 « HELVETIA II »



KENNZEICHEN:	CH 102		
NAME:	„HELVETIA II“		
INBETRIEBNAHME:	07.1921		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	31.03.1933 Hülle zersetzt		
HALTER:	SAeC, Sektion Mittelschweiz		
EIGENTÜMER:	SAeC, Sektion Mittelschweiz		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1921		
VOLUMEN:	2'200 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.15 m 50.65 m		
FARBEN / WERBUNG:	unbekannt / keine Werbung		
LEERGEWICHT:	ca. 450 kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 5 Personen		
KAUFPREIS:			
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	ca. 60	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Teilnahme an den Gordon Bennett-Wettfliegen in den Jahren 1922, 1923, 1924, 1925 und 1926.			
Im Jahre 1932 nahmen die beiden Piloten E. Huber und J. Lochinger am Gordon Bennett teil und erreichten trotz einer Distanz von ca. 1'000 Km nur den 11. Rang.			

(CH 109) HB - BIX « UTO »



KENNZEICHEN: (CH 109) HB - BIX

NAME: „UTO“

INBETRIEBNAHME: 21.06.1922

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 31.03.1939
Hülle zersetzt

HALTER: Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt / BGZ

EIGENTÜMER: Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt / BGZ

BAUMUSTER: Kugelballon

HERSTELLER: Ballonfabrik Riedinger, Augsburg

BAUJAHR: 1922

VOLUMEN: 1'680 m³

HÜLLE / STOFF: Baumwolle gummiert

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 14.75 m
46.30 m

FARBEN / WERBUNG: silbergrau / Beschriftung „UTO“

LEERGEWICHT:

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb für 5 Personen, mit Eintragungszeichen CH 109

KAUFPREIS:

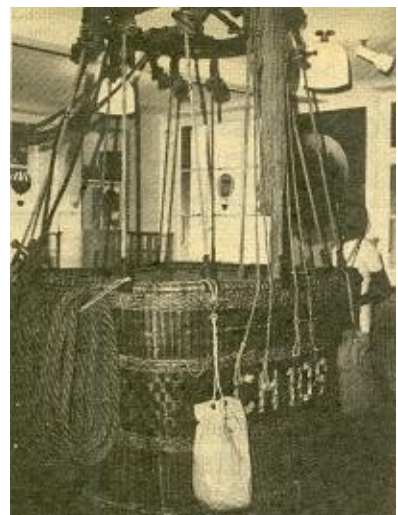
FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** ca. 50 **Fahrzeit:**
 Fahrstrecke: **Alpenfahrten:**

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Keine Angaben

Im Juli 1976 wurde im Talmuseum Lauterbrunnen eine Abteilung „Alpiner Freiballonsport“ eröffnet, deren Prunkstück eine Gabe der Ballongruppe Zürich ist; ein alter „Gordon Bennett-Korb“.

Thuner Tagblatt vom 26.08.1976 / E. A. Sautter



(CH 112) HB - BIM « VICTOR DE BEAUCLAIR »



KENNZEICHEN:	(CH 112) HB - BIM		
NAME:	„VICTOR DE BEAUCLAIR“		
INBETRIEBNAHME:	18.08.1930		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	08.11.1937 Hülle zersetzt		
HALTER:	Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt / BGZ		
EIGENTÜMER:	Ostschweizerischer Verein für Luftschiffahrt / BGZ		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	1930		
VOLUMEN:	2'200 m³		
HÜLLE / STOFF:	einfacher Baumwollstoff gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.15 m 50.65 m		
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / Aufschrift „Victor de Beauclair“		
LEERGEWICHT:	ca. 450 kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 6 Personen		
KAUFPREIS:			
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	ca. 45	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Der Ballon wurde in Erinnerung an unser ehemaliges Mitglied und Ballonpionier, Victor de Beauclair, getauft.</p> <p>Ballonkorb, Korbtragring, Ventil und Ankerschrauben wurden bei der Räumung der Ballonbaracke in Attisholz im Jahre 2011 dem Schweiz. Armeemuseum geschenkt. Im Frühjahr 2012 fand im Militärmuseum in Full / AG eine Sonderausstellung über die Luftaufklärung in der Armee statt. Unser Korb wurde dort ebenfalls ausgestellt (siehe nächste Seite).</p>			

(CH 112) HB - BIM « VICTOR DE BEAUCLAIR »

30

Zurzach-Aaretal

www.aargauerzeitung.ch | az | Dienstag, 10. April 2012

Vom Beobachtungsballon zur Aufklärungsdrohne

Full Im Schweizerischen Militärmuseum ist die diesjährige Sonderausstellung eröffnet worden

VON HANNI HEDIGER

«Augen am Himmel» heisst die neue Sonderausstellung im Schweizerischen Militärmuseum Full. Sie zeigt die Geschichte der militärischen Luftaufklärung vom Beobachtungsballon bis zur modernen Aufklärungsdrohne. Die unter dem Patronat des Kommandanten der Schweizer Luftwaffe stehende Ausstellung ist vor kurzem durch Korpskommandant Markus Gygax eröffnet worden.

Aus Archiven der ganzen Welt

Die Geschichte der Luftaufklärung wird anhand zahlreicher Fotografien aus den Beständen in- und ausländischer Archive, Museen und Armeen dargestellt. Vom Fesselballon des Ersten Weltkrieges bis zur modernen Drohne in Afghanistan liegt umfangreiches Bildmaterial vor.

Gezeigt werden auch einzigartige Exponate, so ein Schweizer Ballonkorb eines Aufklärungsballons aus dem Ersten Weltkrieg und eine der wenigen noch existierenden Ballonkameras. Die Ausstellung zeigt auch Uniformen der Schweizer Ballontruppen, so diejenige eines Ballonpioniers aus dem Ersten Weltkrieg und die Uniform eines Offiziers der Ballontruppen aus den 1930er-Jahren.

Die unbemannte Aufklärung

An Drohnen zeigt das Museum die belgische Aufklärungsdrohne Epervier, die von der belgischen Armee bereits 1969 eingeführt und bis 1999 verwendet wurde. Neben einer deutschen Drohne CL 289, wie sie bei der deutschen Bundeswehr von 1993 bis 2010 eingesetzt wurde, ist auch die



Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant der Schweizer Luftwaffe, mit Dr. Thomas Hug, Präsident des Schweizerischen Militärmuseums Full, vor einem Ballonkorb aus dem Ersten Weltkrieg.

In der Schweizer Armee im Einsatz stehende Drohne Ranger ADS 95 ausgestellt. Hochmodern ist die ebenfalls ausgestellte Kleinstdrohne Spy'Arrow der Firma Thales mit einem Gewicht von nur 1 Kilogramm; sie ist von den französischen Streitkräften im Frühling 2011 in Afghanistan erprobungshalber eingesetzt worden.

Die Ausstellung bietet einen faszinierenden Überblick über 100 Jahre



Die belgische Aufklärungsdrohne Epervier (l.), die deutsche Drohne CL 289 (r.) und die Ranger ADS 95 (M.) der Schweizer Armee.



Diese Fotos erzählen von der Geschichte der Luftaufklärung.

Luftaufklärung von den Anfängen der bemannten Beobachtungsballons bis zur modernsten ferngelenkten Kleinstdrohne.

Das Schweizerische Militärmuseum Full (www.militaer-museum.ch), grösstes öffentlich zugängliches Militärmuseum der Schweiz, zeigt auch seine teilweise neu konzipierten, umfangreichen Ausstellungen von Panzern, Fahrzeugen und Geschützen des In- und Auslandes sowie die Werkstätten der ehemaligen Oerlikon-Bührle AG mit Fliegerabwehrsystemen und der Mowag Kreuzlingen mit einer breiten Palette gepanzelter Rad- und Kettenfahrzeuge.

Sonderausstellung: geöffnet von Anfang April bis Ende Oktober jeden Freitag, Samstag und Sonntag von 10 bis 17 Uhr.

(CH 115) HB - BIF « ZÜRICH II » (Atox)



KENNZEICHEN:	(CH 115) HB - BIF	
NAME:	„ZÜRICH II“ (Atox)	
INBETRIEBNAHME:	25.06.1932	
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	21.05.1933 Materialfäulnis	
HALTER:	OVL / Ballongruppe Zürich	
EIGENTÜMER:	OVL / Ballongruppe Zürich	
BAUMUSTER:	netzloser Kugelballon	
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg	
BAUJAHR:	1932	
VOLUMEN:	2'310 m ³	
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert	
DURCHMESSER / UMFANG:	16.40 m 51.10 m	
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / Aufschrift „Zürich“ unterhalb Äquator	
LEERGEWICHT:	491 kg	
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb / 6 Personen mit Kennzeichen CH 115	
KAUFPREIS:	finanziert von der Zigarettenfabrik „Austria“	
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 9 Fahrstrecke:	Fahrzeit: Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS: Dieser Ballon war netzlos, d.h. die Auslaufleine waren am Liekbogen an einem eingenähten Seil (Liekleine) befestigt. Dieses System bewährte sich nicht, da das Seilwerk und die Hülle zu starken Belastungen ausgesetzt waren. Die letzte Fahrt führte Dr. E. Tilgenkamp am 21.05.1933 durch. In 2'000 m/M rissen zwei der acht Tragleinen, sodass der Pilot zu einer riskanten aber glücklichen Landung gezwungen war. Der Ballon wurde nicht mehr repariert, da das gesamte Material Ermüdungserscheinungen zeigte.		

(CH 116) HB - BIA « ZÜRICH III »



KENNZEICHEN:	(CH 116) HB - BIA		
NAME:	„ZÜRICH III“		
INBETRIEBNAHME:	25.07.1934		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	31.12.1939 Verlust durch Krieg in Warschau		
HALTER:	Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Warschau		
BAUJAHR:	1934		
VOLUMEN:	2'204 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert / 231.3 Kg.		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.40 m 51.10 m		
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / überdimensionierte Kennzeichen / Aufschrift „Zürich III“ unterhalb Äquator		
LEERGEWICHT:	480.3 Kg.		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 6 Personen		
KAUFPREIS:	ca. Fr. 11'000.— BGZ und Fr 10'000.— TCS		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	12	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Teilnahme an den Gordon Bennett-Wettfliegen 1934 - 1938.			
Dieser Ballon wurde für die Gordon Bennett Wettfahrt 1939 zur Revision nach Warschau in die Herstellerfirma geschickt. Durch die Kriegswirren im belagerten Warschau wurde der Ballon zerstört.			

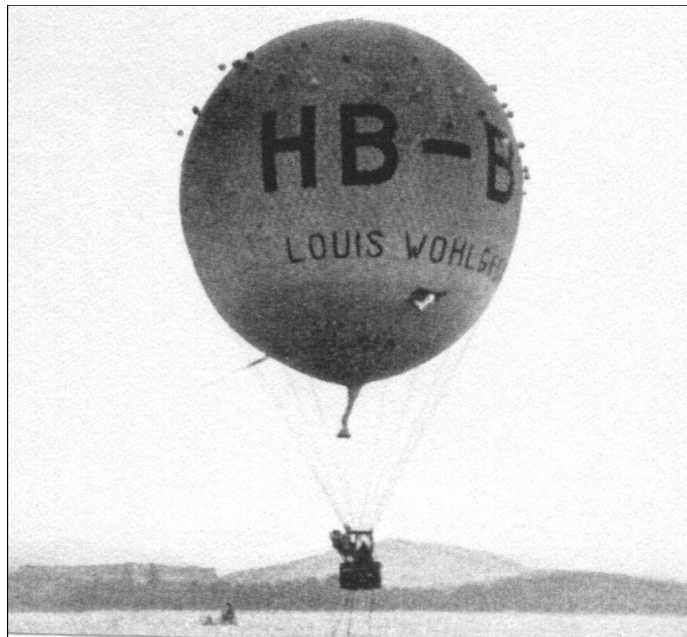
HB - BIO « TCS »



1939

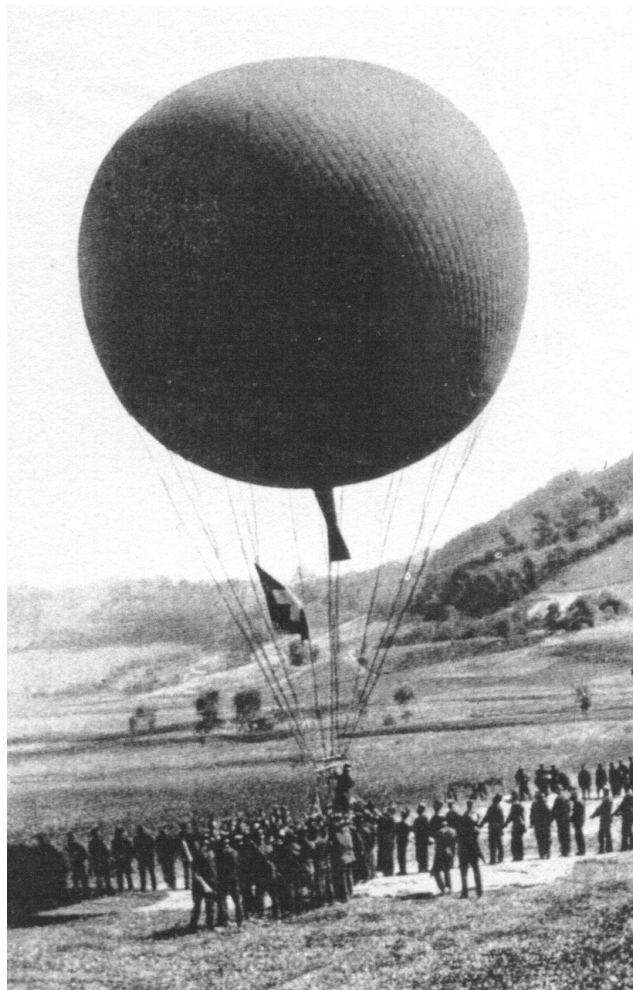
KENNZEICHEN:	HB - BIO		
NAME:	TCS		
INBETRIEBNAHME:	27.03.1935		
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	31.12.1946 Materialfäulnis nach 6 Jahren Stilllegung während des Krieges		
HALTER:	Dr. Erich Tilgenkamp (BGZ)		
EIGENTÜMER:	Dr. Erich Tilgenkamp (BGZ)		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Warschau		
BAUJAHR:	1935		
VOLUMEN:	1'109 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	12.40 m 40.20 m		
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / Aufschrift „TCS“ unterhalb Äquator		
LEERGEWICHT:			
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb / 3-4 Personen		
KAUFPREIS:	Privatballon von Dr. E. Tilgenkamp. Mitfinanziert vom Touring-Club der Schweiz		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	ca. 35	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Der damalige Obmann, Erich Tilgenkamp, hat sich nach der Ausserbetriebnahme des Ballons „Zürich II“ für die Beschaffung eines weiteren Ballons eingesetzt. Einen Sponsoren zu finden, der die gesamten Kosten übernehmen konnte, war in den 30er-Jahren fast unmöglich. Also kaufte der Obmann den Ballon und der Touring-Club der Schweiz übernahm einen erheblichen Teil der Kosten.</p> <p>Obwohl der Obmann Halter und Eigentümer des Ballons war, stellte er diesen den Piloten wie ein Clubballon zur Verfügung. Der Ballon war in der Ballonhalle in Schlieren gelagert und wurde durch die Gruppe gewartet. Leider sind in den Clubakten keine Aufzeichnungen über die Fahrleistungen des Ballons zu finden. Nach dem Krieg stellte man erhebliche Schäden an der Hülle fest - der Ballon wurde 1946 stillgelegt.</p> <p>Im Jahre 1946 kaufte E. Tilgenkamp einen neuen Ballon und taufte ihn „Louis Wohlgroth II“, der jedoch 1948 nach einer Landung durch statische Aufladung verbrannte.</p>			

(CH 118) HB - BIL « LOUIS WOHLGROTH »



KENNZEICHEN:	(CH 118) HB - BIL		
NAME:	„LOUIS WOHLGROTH“		
INBETRIEBNAHME:	13.05.1938		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	09.07.1939 Zerstört durch Brand		
HALTER:	Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Warschau		
BAUJAHR:	1938		
VOLUMEN:	1'680 m³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle gummiert / 235 Kg		
DURCHMESSER / UMFANG:	14.75 m 46.30 m		
FARBEN / WERBUNG:	silbergrau / Aufschrift „Louis Wohlgroth“		
LEERGEWICHT:	454.2 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 5 Personen		
KAUFPREIS:			
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	19	Fahrzeit:
	Fahrstrecke:		Alpenfahrten:
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Der Ballon wurde am 06. Juni 1938 im Gaswerk Schlieren getauft. Die Taufpatin war die Witwe unseres ehemaligen Mitglieds Louis Wohlgroth.</p> <p>Die Tauffahrt, bei der die Patin ebenfalls im Korb war, wurde pilotiert von Dr. E. Tilgenkamp. Der Täufling wurde von den Ballonen „Zürich III“ (Pilot E. Huber) und „TCS“ (Pilot J. Lochinger) begleitet.</p> <p>Am 09.07.1939 kam der Ballon bei der Landung mit einer Starkstromleitung in Berührung und verbrannte.</p>			

K+12 (CH 120 / HB - BIU)



KENNZEICHEN: K+12 (ab 1939 - CH 120 / HB - BIU)

NAME: ohne Name

INBETRIEBNAHME: nicht bekannt, vermutlich ab 1919 / Übernahme aus den Beständen der Armee laut Vertrag vom 04.01.1939

AUSSERVERKEHRS-SETZUNG: 09.06.1939
Zersetzung der Hülle

HALTER: Ballontruppen / Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballontruppen / Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon

HERSTELLER: Ballonfabrik Riedinger, Augsburg

BAUJAHR: unbekannt, vermutlich 1919, oder etwas später

VOLUMEN: 900 m³

HÜLLE / STOFF: Baumwolle gummiert

DURCHMESSER / UMFANG: 11.95 m
37.60 m

FARBEN / WERBUNG:

LEERGEWICHT:

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb (Die Körbe des K+11 und K+12 sind im Archiv der BGZ)

KAUFPREIS: ca. 8'000 RM (BGZ Fr. 800.—, 1939). Gleichzeitig wurde auch der K+11 erworben, der jedoch nicht mehr lufttüchtig war und als Ersatzteilspender diente.

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** Fahrten in der Armee unbekannt **Fahrzeit:** BGZ 3 (1939)
Fahrstrecke: **Alpenfahrten:**

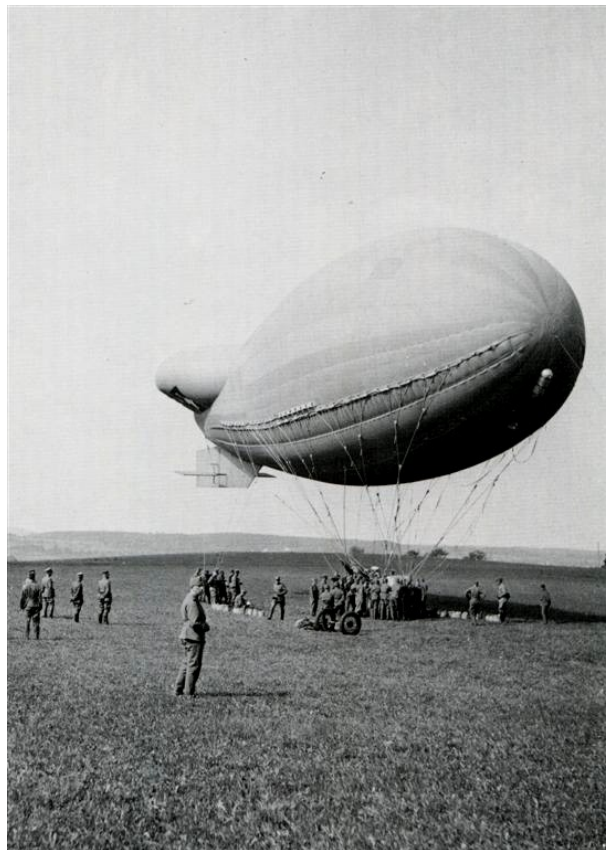
LEBENS LAUF DES BALLONS:

Die Inbetriebnahme des Ballons ist leider nicht bekannt. In den Jahren ab 1916 wurden die Ballone nicht mehr mit Namen versehen, sondern mit K+00 für Kugelballone und D+00 für Drachenballone. Die Kugel-Ballone wurden während des Krieges bei der Firma Geiser in Langenthal hergestellt, wo ein deutscher Flüchtling arbeitete, der in der Lage war, den Ballonstoff zu gummieren. Das Stoffgewicht war etwas höher, die Dichte war ebenbürtig. Nach Kriegsende wurden die Ballone wieder importiert.

Dieser Ballon wurde nach der Auflösung der Ballontruppen in den Jahren 1937 / 1938 von der Eidgenössischen Kriegsmaterialverwaltung Bern an die Ballongruppe Zürich verkauft. Es ist leider nicht mehr möglich, die Fahrten des Ballons im Armeedienst abzuklären.

Durch die Ballongruppe wurden noch drei Probefahrten durchgeführt, wobei festgestellt wurde, dass die Hülle für den Club-Fahrbetrieb zu schwach war. Die Hülle wurde als Abdeckung der Eisbahn in Müren verwendet.

M+7 « HUG »



Im Jahre 1937 machte unser M+7 noch seinen letzten WK

KENNZEICHEN:	M+7		
NAME:	„HUG“ (ab 1939)		
INBETRIEBNAHME:	Ankauf durch Armee vermutlich 1935. Kauf durch Ballongruppe Zürich gemäss Vertrag vom 04.01.1939		
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	23.06.1939 Unfall / Brand		
HALTER:	Armee / Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Armee / Firma HUG & Cie., Herzogenbuchsee		
BAUMUSTER:	Motorballon / 7-Zylinder Sternmotor „Siemens“, 90 PS / Vmax. 40 Km/h		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Riedinger, Augsburg		
BAUJAHR:	vermutlich 1935		
VOLUMEN:	1'525 m ³ + horizontale Flossen am Heck mit 90 m ³ Gas		
HÜLLE / STOFF:	schräg doublierter Ballonstoff mit beidseitiger Faltbahn für Gasausdehnung von ca. 250 m ³		
DURCHMESSER / UMFANG:	9,87 m 34.00 m		
FARBEN / WERBUNG:	Gelbe Hülle, Aufschrift (grün) „HUG“		
LEERGEWICHT:	1'090 Kg, zusätzlich 120 Kg Wasserballast, 75 Kg Benzin, 10 Kg Öl		
KORB / BRENNER (HL):	Stahlrohrgondel mit Stoff überzogen / aufgehängt mit Seilwerk und Knebel. 3 Mann Besatzung und 1-2 Passagiere.		
KAUFPREIS:	Fr. 17'000.— (1939)		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 18 (1939) Fahrstrecke:	Fahrzeit: 8 Std. 50 Min. Alpenfahrten:	
LEBENS LAUF DES BALLONS: <p>Von der Eidg. Kriegsmaterialverwaltung, Bern, hat die Ballongruppe Zürich, mit Vertrag vom 04.01.1939, den letzten noch existierenden Motorballon M+7 übernommen. Der Preis betrug Fr. 17'000.—. Dank grosszügiger Unterstützung der Schuhfabrik HUG, konnte das Luftschiff mit einer neuen Gondel ausgerüstet werden. Für die Unterbringung während der Landesausstellung, wurde für Fr. 45'000.— eine spezielle Halle erstellt.</p> <p>Wochenlanger Regen verzögerte die Fertigstellung der Halle in Oerlikon und somit auch die Inbetriebnahme des Luftschiffchens. Am 27.05.1939 konnte zur ersten Fahrt gestartet werden. Von der Ballongruppe führten die Piloten E. Huber, Kommandant, N. Schätti, Führer, R. Gsell, M. Geiser, G. Eberhardt, E. Campolongo, E. Tilgenkamp und H. Fehr als Besatzung, die Fahrten durch. Leider kam es infolge verschiedener Probleme zu dauernden Unterbrechungen. Am 23.06.1939 führte das Zusammentreffen von widrigen Kleinigkeiten zum Brand (statische Entladung) des Motorballons auf 20 m über Grund. Die Besatzung konnte ohne Verletzungen abspringen. Das Luftschiffchen wurde total zerstört und der Traum der Piloten war endgültig vorbei.</p>			

(CH 121) HB - BIS « HELVETIA III »



KENNZEICHEN:	(CH 121) HB - BIS		
NAME:	„HELVETIA III“		
INBETRIEBNAHME:	11.05.1939		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	16.05.1953 Brand in Lauwil / BL		
HALTER:	Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Legjonovo, Warschau		
BAUJAHR:	1939		
VOLUMEN:	1'680 m ³		
HÜLLE / STOFF:	doublierter Stoff mit Zwischengummierung		
DURCHMESSER / UMFANG:	14.75 m 46.30 m		
FARBEN / WERBUNG:	silber / aufgemaltes Schweizerkreuz mit Schriftzug „Helvetia“		
LEERGEWICHT:	503 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 6 Personen / Korberei Regensdorf / Fr. 800.--		
KAUFPREIS:	RM 22'000.—		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	70 (ab 1948)	Fahrzeit: 229 Std. 40 Min.
	Fahrstrecke:	4'011 Km	Alpenfahrten: 2
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
Die Taufe dieses Ballons wurde anlässlich des Internationalen Ballonwettfliegens an der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich abgehalten. Taufpate war kein Geringerer als Bundesrat Pilet-Golaz.			
Während der Kriegszeit wurde der Ballon nicht gefahren. Dank guter Wartung, konnte er nach dem Krieg ohne Probleme wieder eingesetzt werden. Mit 12 Fahrten pro Jahr war er einer der beliebtesten Ballone. Leider sind die Fahrleistungen vor 1948 nicht bekannt.			
Anlässlich eines am 16.05.1953 von der Gruppe organisierten Starts in Neuenburg (Pilot: F. Michel) touchierte der Ballon nach einem ersten Aufsetzer eine Hochspannungsleitung und verbrannte. Die Passagiere wurden erheblich verletzt. Über die Verschuldens- und Haftpflichtfrage wurde bis vor Bundesgericht prozessiert. Eine Haftung des Piloten wurde schlussendlich verneint.			

(CH 119) HB - BIR « FORSANOSE »



KENNZEICHEN: (CH 119) HB - BIR

NAME: „FORSANOSE“

INBETRIEBNAHME: 1939

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 15.10.1946
Unfall

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Heissluftballon

HERSTELLER: Marek + Emmer, Maria Enzersdorf bei Wien / A

BAUJAHR: 1938 / 39

VOLUMEN: 2'200 m³

HÜLLE / STOFF: Feines Baumwollgewebe imprägniert

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 16.8 m
53.0 m (grösster Umfang)

FARBEN / WERBUNG: Gelb - rote Bahnen vertikal / Werbeaufschrift „Forsanose“ unter Kennzeichen HB-BIR

LEERGEWICHT: Hülle 270 Kg / Totalgewicht, ausgerüstet, 400 Kg

KORB / BRENNER (HL): normaler Gasballon Weidenkorb / 4 Personen / Petroleumbrenner

KAUFPREIS: RM 6'000.— (Sfr. 7'350.—). Die Fa. Forsanose übernahm Fr. 4'000.—, Fr. 3'000.— bezahlte die Pro Aero und der Rest wurde von der Ballongruppe beglichen.

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 2 **Fahrzeit:** 4 Std. 03 Min.
Fahrstrecke: 98 Km **Alpenfahrten:** 0

Die Anzahl Fesselaufstiege 1939 und in der Armee sind nicht bekannt

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Es handelte sich um den ersten Heissluftballon in der Schweiz.

Im Jahre 1938 entschloss sich die Ballongruppe Zürich zum Ankauf eines Heissluftballons bei der Firma Marek + Emmer in Wien. Die Besetzung Österreichs durch die Deutsche Wehrmacht erforderte die Genehmigung durch seine „Exzellenz“, Herrn Generalfeldmarschall Hermann Göring. Im Kaufvertrag war auch die Ausbildung von drei Piloten enthalten. Diese Ausbildung erhielten die Piloten Eugen Grau, Gustav Eberhardt und Hans Fehr.

Nach einigen Fesselaufstiegen vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges musste der Ballon stillgelegt werden, da sämtliche Ballonfahrten verboten waren. Allerdings wurde der Ballon von der Armee requiriert und für meteorologische Fesselaufstiege eingesetzt. Leider bestehen keine Aufzeichnungen über Füllungen und Aufstiege.

HB - BIR „FORSANOSE“

Erst nach dem Krieg konnte der Ballonbetrieb wieder aufgenommen werden. Die erste Freifahrt fand am 28.09.1946 statt. Die Piloten E. Huber und H. Fehr starteten ab Schlieren zu einer Fahrt von 42 Minuten über eine Distanz von 18 Km und landeten im aargauischen Anglikon.

Am 15.10.1946 startete Ernst Huber mit seiner Frau zu einer Heissluftballonfahrt. Vor der Landung versagte vermutlich der Brenner, so dass der Ballon aus einigen Metern abstürzte. Der Pilot und seine Frau erlitten erhebliche Verletzungen. Die Hülle wurde stark beschädigt. Das Brennersystem stellte sich als zu schwach heraus.

Über die erste Füllung und den Start besteht eine Filmsequenz eines Zuschauers. Der Film wurde digitalisiert und ist als DVD im Archiv.

In den Folgejahren wurde die erneute Inbetriebnahme des Heissluftballons immer wieder diskutiert. Allerdings fehlte für die Reparatur auch das nötige Kleingeld in der Gruppenkasse. Obwohl Ernst Huber einen stärkeren Brenner (Verdampferbrenner) konstruierte, wurde auf eine Instandstellung verzichtet.

Die beiden Brennersysteme sind heute noch im Originalzustand erhalten und im Archiv eingelagert. Es würde heute wohl keinem Piloten mehr im Traum einfallen, mit diesen Petroleumbrennern in die Luft zu gehen.

Zur damaligen Zeit gehörte die Heissluftballonfahrt wirklich in die Kategorie „Abenteuer und Wagnis“.

Die nachfolgenden Beschreibungen und Betriebsanweisungen zeigen, dass dieser Ballon nach traditioneller Gasballonmanier gefahren wurde.

1976 Am 23. Juni 76 wurde wieder ein, von der Firma Chocolat Tobler grösstenteils gesponserter, Heissluftballon HB-BEN „Forsanose“ von der Ballongruppe Bern in Betrieb genommen.

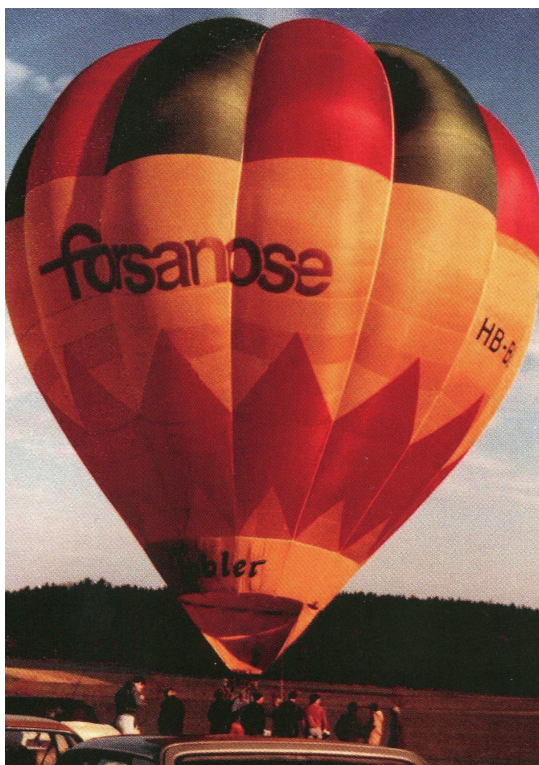
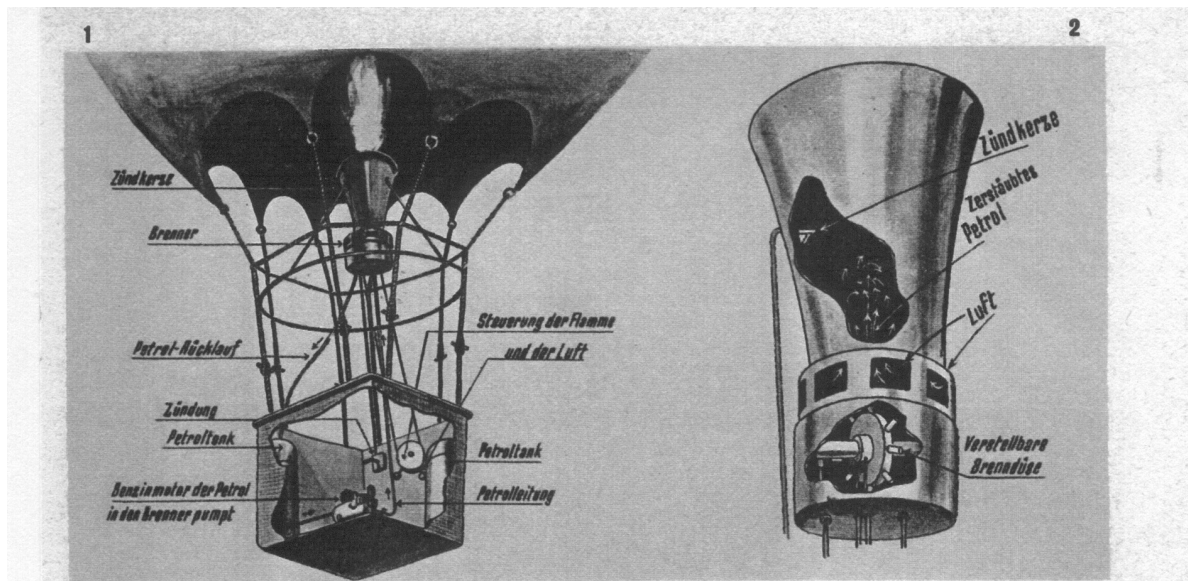


Foto BG Bern

Technische Angaben über den Heissluftballon HB - BIR „Forsanose“



1 Die Brenneinrichtung des modernen Heissluftballons. Die mannshohe Flamme erzeugt eine Hitze von über 800 Grad.

2 Der nach den letzten Erkenntnissen und Erfahrungen der modernen Heiztechnik hergestellte Brenner des neuzeitlichen Heissluftballons.

3 Die Hülle des modernen Heissluftballons aus einfachem Drilchstoff wird zuerst durch einen Ventilator aufgeblasen, damit genug Raum im Inneren vorhanden ist, um die Flamme des Brenners zu entzünden.

4 Der Brenner im Innern der mit gewöhnlicher Luft aufgeblasenen Hülle füllt die Stoffkugel mit heisser Luft, so dass der Ballon langsam rund und prall wird.

5 Oben am höchsten Punkt des Heissluftballons befindet sich eine Vorrichtung aus Reissverschlüssen, mit der man den Ballon zitronenschlitzartig öffnen kann, so dass die heisse Luft entweicht.

6 Klar zum Start! Rauschend und tosend schießt die mannshohe Flamme von über 800 Grad Hitze durch die untere Öffnung in die 2800 m³ fassende Hülle ein.

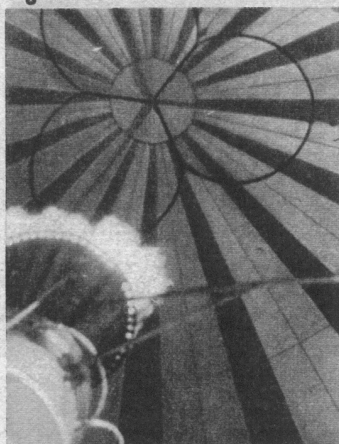
7 Wie man sich ein Luftschiff vorstellte!



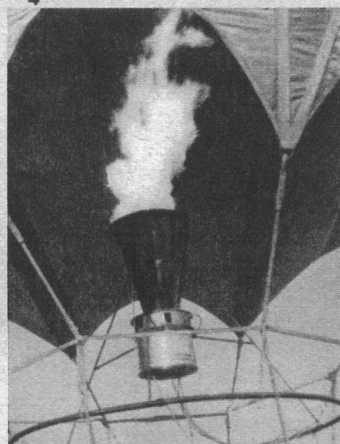
3



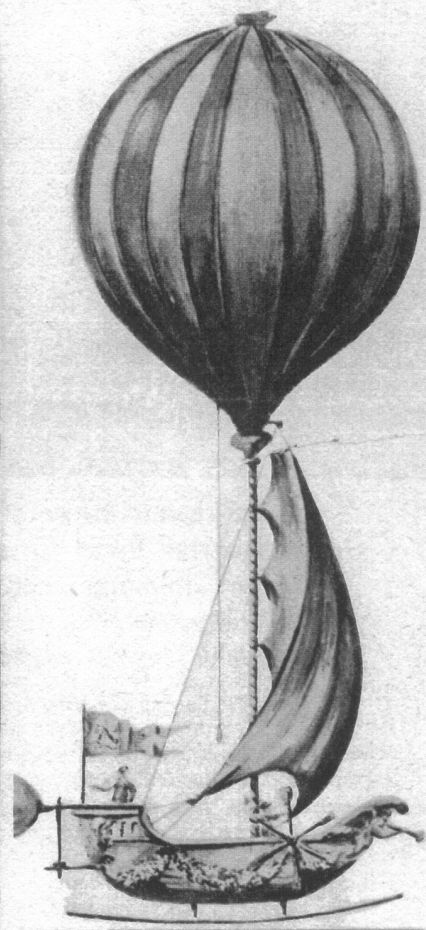
4



5



6



7

HB - BIR

Der Heissluftballon

 System Marek-Emmer

BALLONGRUPPE ZÜRICH
 ARCHIV

Der Ballon ist zusammengesetzt aus 48 Bahnen. Wir zählen 48 Bogen und 12 Halteleinen, in der oberen Hälfte, sowie 16 Tragbogen in der unteren Hälfte. Die Reissbahn ist dreiteilig.

Nach starkem Gebrauch und längerer Lagerung muss der Stoff nachimprägniert werden, mit folgender Lösung:

Auf 1000 gr. Wasser 50 gr. Kupfergelatine
 5 gr. Kaliumbichromat
 5 gr. ?

Die Gelatine wird mit Wasser aufgelöst und gekocht. Die anderen Chemikalien in einem Teil dieses Restes auflösen. Für die erste Imprägnierung des Ballons wurden 12 Kg. gebraucht. Für eine Nachimprägnierung sollten ungefähr 8 - 10 kg notwendig sein. Die Lösung mit in einer Temperatur von ca. 50 - 60° aufgetragen werden.

Feuerfestmittel für die Hülle: Ankastan N (Detag A.G. Wien.)
 Feuerfestmittel für Korb: Intreva N (I.G. Farben)
 Beides wird nur mit einem Handbesen aufgetragen.

Marek-Emmer haben bei den eigenen Ballonen den Oberteil nicht feuerfest gemacht, da die Feuerfestmittel alle Feuchtigkeit anziehen

Reissbahn: Der Reissverschluss muss beim schliessen entlastet sein.

Die Heizapparatur besteht aus:

1. dem Brenner welcher mit Hilfe eines Dreifussstatives auf dem Brennerring steht.

2. dem Schaltkasten in welchem die elektrisch betriebene Förderpumpe, der Akkumulator, die Propanflasche, die Zündspule untergebracht sind.

3. 2 Brennstoffbehälter à 90 - 95 l. 1 cm Höhe = 1 L.

Pumpenfederung: Hans Skodok, Metallwarenfabrik, Endenfangweg, Hannover
 & Deutsche Waffen und Munitionsfabrik.

Für Pumpe und Kraftübertragung Knochenöl (Nähmaschinenöl) als Schmiermittel verwenden.

Es kann Öl in den Motor kommen, da eine gute Dichtung zu viel Reibung aufweisen würde. Deshalb unten am Motor eine Öffnung damit das Öl abtropfen kann. Muss dort ev. weggewischt werden.

1 % der Leistung geht für den Tourenzähler verloren, da elektrische Übertragung.

Im Windkessel werden die Pumpenstösse egalisiert.

Das Rücklaufventil ist während des Brennens geschlossen.

Brenner: Verdampferbrenner. Durch die Flamme selbst (resp. Heizfl.) wird das Petrol verdampft. Wichtig ist die restlose Verbrennung des Petrols.

Gewöhnliche Flamme durch Vermischung mit der Luft.

Grosse Flamme durch Luftzufuhr. Höhere Temperatur (blau) Die Wärmemenge bleibt jedoch gleich.

HB - BIR

HF 30.7.40.

Heissluftballon

BALLONGRUPPE ZÜRICH
ARCHIV

II

Wenn 1 Kg. Petrol verbrennt = 10 000 Kalorien
 1 Kalorie erhöht 1 Kg Wasser um 1 °.

Die durchschnittliche Temperatur ist über 100 °

Die Temperatur der Flamme und die Wärmemenge sind grundverschiedene Sachen.

Bei einem Blaubrenner wäre der Wärmeverlust nach unten kleiner, was jedoch nicht viel ausmacht. Die Blauflamme würde grösseren Lärm verursachen. Wir verbrauchen zum Verbrennen von 1 kg Brennstoff 15 m³ Luft. Durch die Undichtheit der Hülle kommt jedoch immer wieder neue Luft hinzu. Zur Erwärmung von 1 kg. Luft benötigen wir 0,25 Kalorien.

Um 100 . 0,25 = 25 Cal.

in 1 Kg. 10 000 Cal.

$\frac{10\,000}{25} = 400$ kg. Luft.

Wir benötigen ca. 7 Kg. Brennstoff um den Ballon zu erwärmen (Ohne Berücksichtigung der Abkühlung.)

Der eigentliche Verdampfungskörper ist aus Kupferrohr 16 . 1 mm

Für Dichtungen am Brenner nur Kupferasbest. Hauptdüse 10 x 3 mm = 30 mm².

Ist der Bowdenzug zu straff, hat die Düse also einen zu grossen Querschnitt, haben wir eine zu grosse Erwärmung. Ist der Bowdenzug zu locken, wird die Flamme zu wenig heiss (Merkmal: Petrol ausspritzen)

HB - BIR

G. Eberhardt Zürich

Anleitung für die Füllung des
H e i s s l u f t b a l l o n s

Um die Hülle des Heissluftballons auszubreiten, soll man sich zur Pflicht machen, dass dies nur auf sauberen Flächen geschehen darf.

Das Ausbreiten der Hülle geschieht in genau gleicher Weise wie beim normalen Gasballon und zwar kreisrund, bis die Oeffnung der noch aufgezogenen Reissbahn in der Mitte der Kreisfläche auf die untere Oeffnung des Feuereintrittes (Appendix) zu liegen kommt.

Dann wird der inzwischen nach Beilage A fertig ausgerüstete Korb in vorstehend genannte Oeffnung gestellt.

Einknebeln der Tragseilen an den Korb.

Einführen des Füllschlauches in die Hülle. Dies macht man am einfachsten, indem man die Hülle bis zur Mitte zurück rollt, den Füllschlauch auf dem Boden ausbreitet bis zum Korb. Dann rollt man die Ballonhülle wieder zurück, bis dieselben wiederum kreisrund ausgebreitet ist.

Aufstellen und anschliessen des Ventilators an den Füllschlauch & zwar wird der Ventilator vom Ballon aus gesehen gegen den Wind aufgestellt.

Seilwerk am Haltegurt rund um die Ballonhülle klar legen.

Hochlassseile einschlaufen (14 Stück)

An jede Hochlassleine ist ein Mann zu stellen der dieselbe beim Hochlassen mit Hilfe zweier Sandsäcke bedienen kann.

Es ist darauf zu achten, dass der Korb mit der Schleppseilseite gegen den Ventilator steht, also die Instrumente an der Seite der Flugrichtung. Auch ist über dem Brenner eine Platte zu legen damit der Ballonstoff nicht irgendwo einhacken kann und beschädigt wird.

Zuziehen der Reissbahn (Achtung dass Reissverschluss gut eingehackt ist)

Wenig Luft in den Ballon blasen, damit die Reissbahnseile befestigt werden können. Wenn dies geschehen ist, wird weiter Luft eingeblasen bis der Traggurt oben erscheint.

Brenner anzünden und heizen (Beilage B)

Heizung eingeschaltet lassen bis kurz vor den Hochlassen. Inzwischen werden die Windfangleinen (8 Stück) eingeschlaucht. Sämtliche Leinen müssen beständig im Zug sein damit im Balloninnern ein Ueberdruck entsteht. Dies ist notwendig damit der Wind keine Beulen eindrücken kann, was eventuell eine Berührung des Stoffes mit der Heizflamme bewirken könnte.

Befestigen der Reissbahn am Brennerring.

Wenn der Ballon hochgelassen ist wird die Heizapparatur wieder angezündet und weiter geheizt bis der Ballon im Gleichgewicht ist. Start auf das Kommando " Hochlasstaue aufziehen "

HB - BIR

Beilage A für die Füllung des Heissluftballon

- 1) Vor jedem Start muss die Propangasflasche mit ca. 900 - 950 gr. Propangas gefüllt werden.
- 2) Vor jedem Start soll ein frische geladener Akkumulator in die Heizapparatur eingebaut werden.
- 3) Dann ~~wird~~ in die beiden im Korb eingebauten Petrol-tank Petroleum eingefüllt. Maximalinhalt beider Tanks 180 Liter
- 4) An der Seite welche dem Apparatkasten entgegen gesetzt ist wird das gerollte Schleppseil aufgehängt. Eingeknebelt wird dasselbe während der Füllung an einer Aufhängevorrichtung des Haltegurtbogens.
- 5) Auf der Oberseite des Apparatkastens befinden sich:
 - 1) das Ventil für den Petroleumrücklauf
 - 2) ein Amperemeter angeschlossen am Hauptstromkreis des Pumpenmotors
 - 3) Umdrehungszähler welcher mit separater Wicklung am Pumpenmotor angeschlossen wurde.
 - 4) Ventil für die Propanflasche
 - 5) Brennstoffdruckmesser in At. geeicht
 - 6) Variometer
 - 7) Ausschalter mit Spezialschlüssel für den Motor
 - 8) Zündungstaster
- 6) Anschliessen des Variometers an das Ausgleichsgefäss
- 7) Feuerlöscher welcher im Korb montiert ist kontrollieren, ob derselbe noch Betriebsbereit ist.
- 8) Messtock für Petrolmessung mitnehmen.
- 9) Werkzeugtasche und Putzwolle am Korb befestigen.

HB - BIR

Beilage B In Betriebsetzen des Brenners

- 1) Öffnen der Tankventile
- 2) " des Rücklaufventiles
- 3) Schliessen des Gashebels
- 4) Öffnen der Propanflasche & zünden (2 Minuten an
wärmen)
- 5) Einschalten des Motors (event. etwas nachhelfen
mit der Handkurbel)
- 6) Schliessen des Rücklaufventiles (Nachsehen am
Druckmanometer ob
der Druck ansteigt
bis ca. $\frac{1}{2}$ bis 1 Atm.
- 7) Öffnen des Gashebels
- 8) Propan ausschalten, dann muss die Flamme brennen.
- 9) Öffnen der Luftventile an den Tanks

Ausschalten

- 1) Motor aus
- 2) Rücklaufventil öffnen
- 3) Gashebel schliessen (nach einiger Zeit gashebel
wieder öffnen)
- 4) Schliessen der Luftventile
- 5) Schliessen der Tankventile

1. Heissluftballonfahrt in der Schweiz / HB - BIR „Forsanose“ vom 28.09.1946

Fahrtaufzeichnung aus dem Fahrtenbuch von Dipl. Ing. ETH Ernst Huber

Club: Datum: *Mittwoch 28. 9. 46.*
 Fahrt No. *50* Ballon: *HB-BIR.*
 Füllgas: *Heissluft.* Mitfahrende:
2500 m³
 Führer: 1. *Hs. Fehr.*
E. Huber. 2.
 Landungsort: 3.
Anglikon 4.
1 Km westlich. 5.
 Dauer der Fahrt: St. *42* m.
 Zurückgelegter Weg: *15* km. Luftlinie: *17* km.
 Einzelheiten der Fahrt siehe pag. *25.* *Max. Höhe*
2100 m

28

28

Zeit	Höhe in Meter	Baro- meter	Ballast- vorrat	Ort	Wind	
					Richtung	Ge- schwin- digkeit
			N.			
1710	400		45	Schlieren	N.	15
1720	1750		"	Dieliken	O-NO	25
1730	2100		"	Bellikon	O-NO	30
1737	1100		"	Konten		
1742	1390					
1752	410		"	1 Km westl. Anglikon bei Nohlen.		

Temperatur	Bewölkung	Reuchtigkeit	Bemerkungen
	Nebel		Düse 8, steigt mit 2 m/sec
	"		Düse 7, steigt mit 1 m/sec
	"		Düse 4, fällt mit 4 m/sec
			Düse 6, ausgeglichen bis leicht steigend.
			Düse 5, Entschluss zur Landung, fällt mit 1-2 m/sec.
			Schraufte Landung mit Schleppseil, nachdem kurz vorher auf Düse 6 umgeschaltet wurde.
			A. Heissluftballon-Flug in der Schweiz.

2. Fahrt mit dem Ballon HB - BIR „Forsanose“ vom 13.10.1946

Auszug aus dem Fahrtenbuch von Ernst Huber

Club: Datum: 13.10.46
 Fahrt No. 57 Ballon: HB-BIR
 Füllgas: Heissluft Mitfahrende:
 Führer: 1. Alice Huber
E. Huber 2.
 Landungsort: 3.
Blattenfeld 4.
bei Oberburgs.
 Dauer der Fahrt: 3 St. 23 m.
 Zurückgelegter Weg: 80 km. Luftlinie: 75,7 km.
 Einzelheiten der Fahrt siehe pag. 29 Max. Höhe 2900 m.

29

Zeit	Höhe in Meter	Baro- meter	Ballast- vorrat	Ort	Wind Richtung Ge- schwin- digkeit
1232	400		5. 45	Schlieren	NO 15.
1245	850				
1300	890			Reppisch Mühle	
1310	1000				
1315	1060			NH Bremgarten	
1325	1160			S' Kohlen	
1345	1300			Nordende Hallmillersee	
1430	1550			Wauwil	
1440	1900			Schötz	
1510	1150			Grossdietwil	
1545	1300			Heimiswil	

30

Tempe- ratur	Bewöl- kung	Feuchtig- keit	Bemerkungen
	5/10.		Düse 1, steigen mit 3 m/s. Sonne
			Düse 4, steigt leicht.
			über Wolken
			begegnen Helvetia in ca 100 m Dist. treiben weiter südl. als Helvetia.
			Düse 4
			Düse 1 Entschluss zur Landung in Gegend Oberburg.

30

Zeit	Höhe in Meter	Baro- meter	Ballast- vorrat	Ort	Wind Richtung Ge- schwin- digkeit
1555	710		45	Blattenfeld SH. Oberburg	
Bei Brannen arbeitete wir sehr konzentriert. Die sind die Stelle nach der die Landung sehr hoch					
Pro HW: 43 Lt. Petrol Mr. Wüthel hat sich uns angeschlossen					

Tempe- ratur	Bewöl- kung	Feuchtig- keit	Bemerkungen
			Landung mit Reissbahn.
			um den ganzen Flug bei der Landung hingehen bekommen durch, wodurch wurde. Alice: linken Turm Knie per Hand G. Huber: Gehörbarkeit Kopfbedeckung Reissbahn per Handl.
			verhandelt.

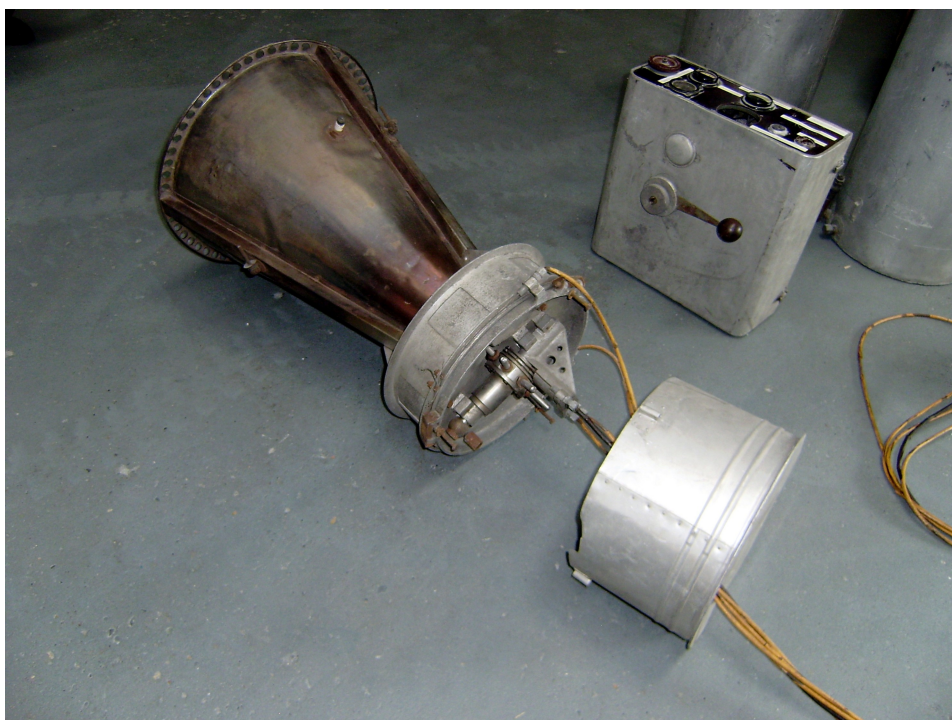
Heissluftballon HB-BIR „*FORSANOSE*“

Noch vorhandenes Originalmaterial:

Fotos: Erich Zweifel



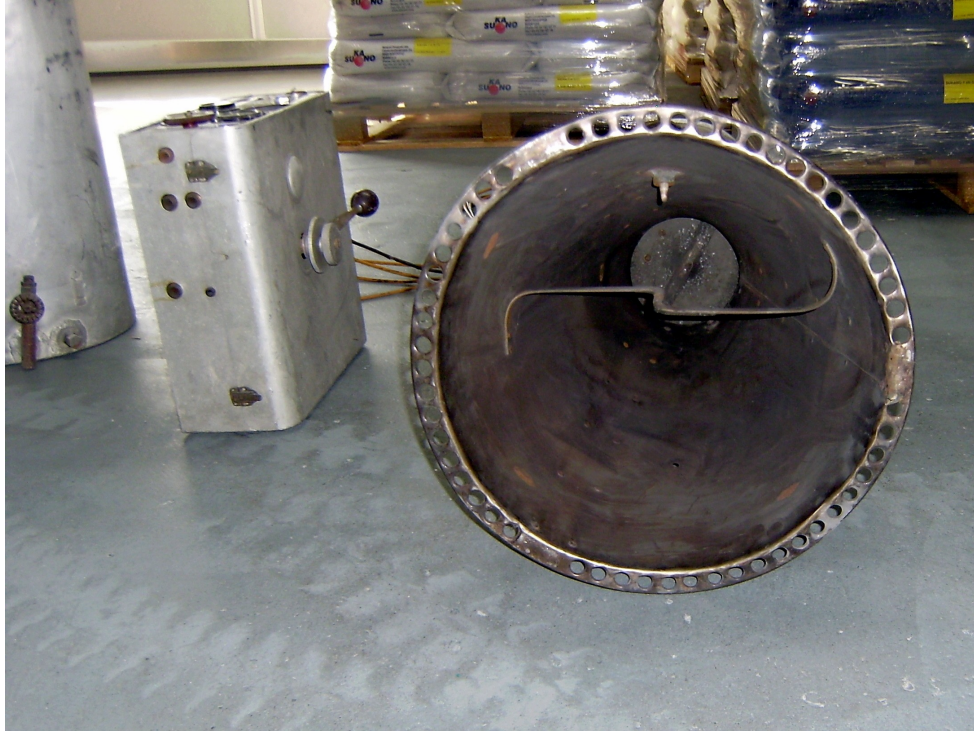
Brenner mit Schutzrohr, Instrumentenkoffer mit Oelpumpe, daneben Handschtaltung.



Brenner mit entferntem Schutzrohr. Blick auf das verstellbare Düsenrad.

Heissluftballon HB-BIR „*FORSANOSE*“

Noch vorhandenes Originalmaterial:



Brenner mit Düse und Zündkerze



Petroleumtank 90 Liter

HB - BIC « ZÜRICH IV »



KENNZEICHEN:	HB - BIC
NAME:	„Zürich IV“
INBETRIEBNAHME:	09.05.1950
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	13.05.1962 Brand bei Kollision mit Hochspannungsleitung
HALTER:	Ballongruppe Zürich
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich
BAUMUSTER:	Kugelballon
HERSTELLER:	Ballonfabrik Augsburg (vorm. Riedinger)
BAUJAHR:	1950
VOLUMEN:	2'300 m ³
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle doubliert, aussen gummiert
DURCHMESSER / UMFANG:	16.4 m 51.5 m
FARBEN / WERBUNG:	Silber, mit aufgemaltem Schweizerkreuz beidseitig unterhalb Äquator. Aufschrift „Zürich“.
LEERGEWICHT:	653 Kg
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb / 6 Personen, hergestellt in der Strafanstalt Regensdorf
KAUFPREIS:	Korb: Fr. 975.—; Ballon: Fr. 10'000.—, davon Stadt Zürich Fr. 6'000.—
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 161 (202 Landungen) Fahrzeit: 632 Std. 55 Min. Fahrstrecke: 11'360 Km Alpenfahrten: 1
LEBENS LAUF DES BALLONS: <p>Seit 1939 stand ausser dem Privatballon HB-BIO „TCS“ (1'050 m³) von E. Tilgenkamp nur noch der Ballon HB-BIS „Helvetia“ zur Verfügung. Nach dem Krieg wurden neue Piloten ausgebildet und die Fahrten nahmen zu. An der Generalversammlung im Jahre 1949 wurde der Kauf eines weiteren Ballons beschlossen. Am 09.05.1950 wurde der Ballon unter dem Patronat der Stadt Zürich vom Stadtpräsidenten Dr. Emil Landolt getauft.</p> <p>Nach grossem Widerstand im Vorstand der Ballongruppe wurde Fred Dolder der Ballon für einen Hochalpenaufstieg ab Mürren zur Verfügung gestellt. Am 30.08.1957 Start ab dem Eisplatz. Die Fahrt führte über eine Distanz von 91 Km in der Zeit von 5 Std. 29 Min. nach S. Nazzaro TI. Passagiere waren Dr. Jürg Marmet und Dölf Reist, Mitglieder der Mount Everest Expedition 1956. Es wurde eine maximale Höhe von 6'600 m/M erreicht. Diese Alpenfahrt blieb die einzige in der Geschichte dieses Ballons.</p> <p>Durch Beschluss des BR wurden nach dem 2. Weltkrieg vom L+A nur noch die offiziellen Kennzeichen HB-xxx vorgeschrieben.</p>	

HB - BIC „ZÜRICH IV“

Am 13.05.1962 startete Martin Hafter, nach einer optimistischen Beurteilung der Wetterlage durch die Meteorologen, ab Schlieren ins Luzernergebiet. Aufgrund der Verschlechterung der Wetterlage entschloss sich der Pilot zu einer vorzeitigen Landung bei Ufhusen / LU. Trotz schwierigen Windverhältnissen gelang eine recht gute Landung auf engen Platzverhältnissen. Eine überraschende Windböe erfasste den Ballon und trieb ihn in eine Hochspannungsleitung, wo die Hülle sofort Feuer fing. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden.

Bis zu der verhängnisvollen Fahrt im Jahre 1962 wurde der Ballon hauptsächlich für Sport- und Schulfahrten, sowie für Veranstaltungen eingesetzt.

HB - BIN « HELVETIA IV »



KENNZEICHEN: HB - BIN

NAME: „HELVETIA IV“

INBETRIEBNAHME: 09.08.1953

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 15.06.1974
Brand durch Selbstentzündung (statische Entladung)

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon

HERSTELLER: Ballonfabrik Augsburg (vormals Riedinger)

BAUJAHR: 1953

VOLUMEN: 1'680 m³

HÜLLE / STOFF: doublierter Baumwollstoff mit Zwischengummierung

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 14.75 m
46.40 m

FARBEN / WERBUNG: silbergrau / Schriftzug „Helvetia“

LEERGEWICHT: 535 Kg

KORB / BRENNER (HL): Weide (132 x 132 x 106) Korberei Strafanstalt Regensdorf

KAUFPREIS: DM 22'500.— (Fr. 23'512.—)

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 205 **Fahrzeit:** 803 Std. 19 Min.
Fahrstrecke: 16'692 Km **Alpenfahrten:** 5 + 1 führerlos!

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Die Taufe des vierten Ballons „Helvetia“ erfolgte am 09.08.1953 in Schlieren. Als Dank an Obmann Gustav Bleuler, der die Ballongruppe nach 1948 aus der Misere geholt hatte, taufte seine Frau Trudi Bleuler den neuen „1680er“ auf den traditionellen Namen „Helvetia“. Als Ehrengäste waren Dr. Walter Muri (Zentralpräsident AeCS) und Dr. H. Streuli (später Bundesrat) anwesend. In den ersten zehn Jahren machte der Ballon jährlich 10 - 15 Fahrten. Danach wurde er infolge der schlechten Gasqualität in Schlieren etwas unrentabel und deshalb nur noch 5 - 6 mal pro Jahr eingesetzt.

In der Geschichte der „Helvetia“ sticht vor allem das Jahr 1960 hervor. Kurz hintereinander setzten sie zwei Piloten auf den Bodensee. Dies schien der guten „Helvetia“ nicht zu passen, sodass sie sich am 25.05.1960 beim Versuch von Pilot Gustav Wiederkehr, sie an Land zu bringen, selbständig machte (Halteseil gerissen) und führerlos die Alpen überquerte. Zwei Tage später fand man den Ballon am Fusse des Monte dell'Ora im Val Masina, zwischen Bergell und Sondrio.

HB - BIN „HELVETIA“

Am 24. Juli 1960 landete Kurt Rünzi den Ballon infolge starker Thermik und Ballastmangel mitten in der Stadt Zürich beim Obergericht. Diese spektakuläre Landung wurde in der Presse entsprechend gewürdigt!

Am 01.09.1965 wurde der Ballon auf dem Platz neben der Ballonhalle gefüllt. Pilot: René Meyer



Am 15.06.1974 verbrannte der Ballon durch Selbstentzündung beim Entleeren in Melchnau. Den Piloten Ernst Jucker traf kein Verschulden.

OE - DZA « OMO »



KENNZEICHEN:	OE - DZA		
NAME:	„OMO“		
INBETRIEBNAHME:	29.04.1956 (01.03.1956 Jungfernfahrt und Taufe in Wien)		
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	In der Schweiz stationiert bis 1958. 1960 / Brand in Österreich		
HALTER / EIGENTÜMER:	Österreichische Pro Juventute Kinderdorfvereinigung. In der Schweiz stationiert gemäss Vereinbarung mit der Ballongruppe Zürich vom 24.03.56		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Van den Bemden, Brüssel / B		
BAUJAHR:	1956		
VOLUMEN:	900 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Einfacher Baumwollstoff gummiert		
DURCHMESSER / UMFANG:	11.95 m 37.60 m		
FARBEN / WERBUNG:	Nordpol bis Äquator silbern; untere Hälfte orange. Kennzeichen und Schriftzug „OMO“		
LEERGEWICHT:	256.8 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weide / 4 Personen		
KAUFPREIS:	unbekannt		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: bis 1958: 22 Fahrstrecke: 1'308 Km	Fahrzeit: 67 Std. 29 Min. Alpenfahrten: 0	
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Im Jahre 1955 trat Fred Dolder mit dem Vorschlag an die BG Zürich, den von der OePJ gekauften 900er Ballon als Pflegekind zu übernehmen, da in Österreich keine Piloten vorhanden waren. Am 24.03.1956 wurde von den Partnern eine Vereinbarung unterzeichnet. Die von der österreichischen Kinderdorfvereinigung organisierten Fahrten hatten Vorrang. Ansonsten stand der Ballon dem Clubbetrieb voll zur Verfügung. Die alten Leuchtgasballonpiloten trauten dem so genannten „Rennballon“ mit Wasserstofffüllung nicht so ganz, so dass die meisten Fahrten vom Initianten und seinen Fahrschülern gemacht wurden. Auf Ende 1958 wurde die Vereinbarung durch die Ballongruppe gekündigt, da neue Auflagen gemacht wurden. Der Ballon ging nach Österreich zurück, wo er im Jahre 1960 verbrannte.</p> <p>Der Höhepunkt in der Geschichte dieses Ballons dürfte wohl der Start an der Einweihung des Stadions Letzigrund im Jahre 1958 gewesen sein, als der als historischer Ballon umgerüstete Aerostat mit Pilot H.J. Scheer und Regula Hug als Mitfahrerin das Fest eröffnete. Allerdings musste Regula Hug vor dem Start aussteigen, da zu wenig Auftrieb vorhanden war. Die Fahrt führte in 2 Std. 02 Min. über 15 Km nach Embrach.</p>			

OE-DZA „OMO“

16.08.1958

Einweihung des Stadions Letzigrund in Zürich



Regula Hug-Messner (40) im historischen Kostüm



Der Ballon „OMO“ als historischer Ballon umgerüstet Fotos: Geni Grau, Zug

HB - BIU « EMIL MESSNER »



KENNZEICHEN: HB - BIU (Übernahme, da K+12 nie im zivilen Betrieb war)

NAME: „EMIL MESSNER“

INBETRIEBNAHME: 03.07.1960

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 13.10.1963
Brand

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon K 2000

HERSTELLER: Ballonfabrik Augsburg

BAUJAHR: 1960

VOLUMEN: 2'310 m³

HÜLLE / STOFF: schräg doublierter Baumwollstoff, aussen gummiert

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 16.40 m
51.10 m

FARBEN / WERBUNG: silbergrau mit rotem Band im Äquator und Schriftzug „Emil Messner“

LEERGEWICHT: 640 Kg

KORB / BRENNER (HL): Weide (150 x 130 x 110) / 6 Personen / Preis Fr. 2'050.—

KAUFPREIS: Fr. 28'000.—

FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 56	Fahrzeit: 223 Std. 14 Min.
	Fahrstrecke: 6'886 Km	Alpenfahrten: 0

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Taufahrt am 03.07.1960 ab Schlieren mit Pilot E. Huber und Taufpatin und Co-Pilotin Regula Hug-Messner. Die Landung erfolgte nach 3 Std. 50 Min. und einer Distanz von 60 Km in Flawil. Die Taufrede wurde von Stadtrat Walter Thommen gehalten.

Mit durchschnittlich 15 Fahrten pro Jahr stand dieser Ballon an der Spitze der Gruppenballone. Sowohl ältere wie jüngere Piloten benutzten diesen Ballon sehr gerne. Leider verbrannte er am 13.10.1963 nach einer rasanten Fahrt von 69 Km/h im Schnitt in Hirschzell bei Kaufbeuren nach der Kollision mit einem Gebäude. Der Pilot Heinz Winteler hatte bereits einige hundert Meter vor diesem Hindernis aufgesetzt und versuchte den Ballon zu reissen. Da sich die Reissleine verfangen hatte, konnte die Reissbahn nicht geöffnet werden und der Wind trieb den Ballon gegen das Haus. Die Hülle legte sich über das Dach und bekam Kontakt mit einer elektrischen Leitung und verbrannte. Der Dachstock und der obere Gebäudeteil wurden ein Raub der Flammen. Pilot und Passagiere wurden zum Teil erheblich verletzt.

HB - BIX « ZÜRICH V »



KENNZEICHEN:	HB - BIX		
NAME:	„ZÜRICH V“		
INBETRIEBNAHME:	10.09.1962		
AUSSERVERKEHRS- SETZUNG:	01.04.1983 Reissfestigkeit der Hülle		
HALTER:	Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich		
BAUMUSTER:	Kugelballon K 2310 / 5 - Ri		
HERSTELLER:	Ballonfabrik Augsburg		
BAUJAHR:	1962		
VOLUMEN:	2'310 m³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle schräg doubliert mit Aussengummierung / 330 Kg, Netz 120 Kg.		
DURCHMESSER / UMFANG:	16.40 m 51.50 m		
FARBEN / WERBUNG:	Silber mit rotem Streifen am Äquator mit Kennzeichen und Schriftzug. Unterhalb des Äquators aufgemaltes Schweizerkreuz.		
LEERGEWICHT:	613 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weide / 6 Personen mit aufklappbarer Öffnung an einer Seitenwand als „luftiges“ WC!		
KAUFPREIS:	DM 35'000.— (ca. Fr. 38'000.—)		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 115 Fahrstrecke: 12'964 Km	Fahrzeit: 576 Std. 26 Min. Alpenfahrten: 47	
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Anlässlich der 2. Internationalen Zürcher Ballonwettfahrt vom 23.09.1962 ab Stadion Letzigrund wurde der Ballon „Zürich V“ durch die Taufpatin Alice Huber getauft. Nachdem im Mai des gleichen Jahres der Ballon HB-BIC „Zürich IV“ verbrannte, gab man dem neuen Ballon aus Tradition den gleichen Namen.</p> <p>Seit diesem Tage war die silberne Kugel viel unterwegs. Nach 1967 hat Fred Dolder die Vorteile der grossen Ballone für Alpenfahrten entdeckt. Ausserdem wurden sie bis 1975 ab Schlieren für Passagierfahrten gerne eingesetzt. Als in Schlieren auf Erdgas umgestellt wurde, nahte das Ende der grossen Ballone. Vereinzelt wurden sie noch ab den Startplätzen Zurzach, Bronschhofen und Attisholz, unprall mit Wasserstoff gefüllt, für Alpenfahrten eingesetzt. Vierzig Prozent aller Fahrten der „Zürich“ führten über unsere schönen Berge.</p> <p>Nach über 20 Jahren Einsatz war die Hülle zu schwach und der Ballon musste 1984 ausgemustert werden.</p>			

HB - BII « VAGABUND »



KENNZEICHEN: HB - BII

NAME: „VAGABUND“

INBETRIEBNAHME: 28.03.1963

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 01.04.1989
Reissfestigkeit der Hülle

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon K 2310-5 / Ri

HERSTELLER: Ballonfabrik Augsburg

BAUJAHR: 1962 / 63

VOLUMEN: 2'310 m³

HÜLLE / STOFF: Schräg doublierter Baumwollstoff mit Aussengummierung.
Netz gebraucht, vom Ballon „Stadt Essen“.

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 16.40 m
51.80 m

FARBEN / WERBUNG: Silber mit 2m breitem roten Band im Äquator mit zweifacher Beschriftung
HB-BII und Vagabund / 2 aufgemalte Hoheitszeichen

LEERGEWICHT: 646 Kg

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb für 6 Personen mit eingebautem WC! (ex Helvetia III, 1939 -
1953 / Korberei der Strafanstalt Regensdorf, Preis ca. Fr. 800.--).

KAUFPREIS: DM 27'000.— (ca. Fr. 29'000.—)

FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	132	Fahrzeit:	701 Std. 16 Min.
	Fahrstrecke:	17'382 Km	Alpenfahrten:	66

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Infolge der steigenden Pilotenzahl wurde an der Generalversammlung vom 23.11.1962 beschlossen, einen weiteren Ballon anzuschaffen. Der Name „Vagabund“ gab zu einigen Diskussionen Anlass, da einige Mitglieder befürchteten, dieser Name würde bei der Flugsicherung ungünstige Auswirkungen haben. Die anderen stellten die Tradition in den Vordergrund und beriefen sich auf den ersten Ballon der Ballontruppen. Diese Gruppe obsiegte schlussendlich.

Die Tauffahrt erfolgte am 29.06.1963 durch René Meyer von Schlieren aus. Taufpatin war Heidi Jucker.

Während sechs Jahren (40 Fahrten) wurde der Ballon nie für Alpenfahrten eingesetzt. Durch das Aufkommen der hochalpinen Ballonsportwochen in Mürren, fand auch unser „Vagabund“ immer mehr Anhänger. Nach der Einstellung der Gasproduktion in Schlieren, wurde der „grösste Gasballon der Welt“ fast ausschliesslich für Alpenfahrten eingesetzt. Bis zur „Pensionierung“, im Jahre 1989, führte die Hälfte der Fahrten über die Alpen.

Der Korb und das Ventil befinden sich heute im Archiv der BGZ in Buchs/ZH.

HB - BOR « RIVELLA »



KENNZEICHEN: HB - BOR

NAME: „RIVELLA“

INBETRIEBNAHME: 25.05.1969

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 19.02.1972
zerstört durch Brand

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon Stu 945

HERSTELLER: Ballonfabrik Leonhard Stuttgart, Augsburg

BAUJAHR: 1969

VOLUMEN: 945 m³

HÜLLE / STOFF: Baumwolle einfach, mit Latex gummiert und elektrisch leitender Innengummierung. Gewicht 195 Kg.

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 12.15 m
38.20 m

FARBEN / WERBUNG: Weiss-rotorange gevierteilt mit den Kennzeichen auf den weissen und den Logos auf den rotorangen Feldern.

LEERGEWICHT: 371 Kg (Netz: Langhanf, 54 Kg)

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb / 5 Personen, 63 Kg

KAUFPREIS: DM 19'000.— (ca. Fr. 20'000.—)

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 79 (68 Füllungen) **Fahrzeit:** 252 Std. 49 Min.
Fahrstrecke: 4'170 Km **Alpenfahrten:** 2

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Durch Beziehungen von Regula Hug zum Finanzdirektor der Fa. Rivella AG, Rothrist, Hans Rüegger, wurde die Anschaffung eines Werbeballons geprüft. Gleichzeitig mussten auch gewisse Mitglieder der Ballongruppe davon überzeugt werden, die alte Praxis, „keine Werbeballone“, fallen zu lassen. Der Ballon wurde am 25.01.1969 bei Leonhard Stuttgart, einem ehemaligen Abteilungsleiter der Ballonfabrik Augsburg, bestellt.

Die Jungfernfahrt führte Regula Hug am 25.05.1969 anlässlich der „abo 69“ durch. Die Taufe erfolgte am 30.08.1969 durch die Gemahlin des Direktors der Fa. Rivella AG. Frau Barth wünschte dem neuen Ballon auf allen Fahrten „gut Land“. Bei der Tauffahrt hatte die Pilotin Mitglieder der Geschäftsleitung im Korb.

Dieser Ballon war eine wertvolle Ergänzung zu den grossen, schweren Ballonen der Ballongruppe Zürich,

HB - BOR „Rivella“

die infolge des „schweren Gases“ in Schlieren immer unrentabler wurden. Die „Rivella“ wurde meistens ab anderen Startplätzen mit Wasserstoff gefüllt. Der handliche Ballon eignete sich hervorragend für Schulfahrten. In seiner kurzen Einsatzdauer hat Regula Hug als Fahrlehrerin ca. 40 Schulfahrten durchgeführt. Für Prüfungsfahrten wurde praktisch nur noch dieser Ballon eingesetzt.

Anlässlich einer Ausbildungsfahrt am 19.02.1972 touchierte die Hülle infolge überraschender Bodenwinde bei der Landung in Oberbipp, nach einem ersten Aufsetzer, eine elektrische Freileitung und ging in Flammen auf. Pilotin Regula Hug und die Passagiere wurden nicht verletzt.



Das war das „heisse“ Ende

HB - BID



KENNZEICHEN: HB - BID (N4149A USA)

NAME: Ohne Name

INBETRIEBNAHME: 06.1958 Francis L. Shields, USA
1959 Fred Forrer, ab 1972 durch BG Zürich

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 24.05.1975
Alterung der Hülle

HALTER: F. L. Shields / Fred Forrer / Ballongruppe Zürich ab 1972

EIGENTÜMER: F. L. Shields / Fred Forrer / Ballongruppe Zürich ab 1972

BAUMUSTER: Kugelballon

HERSTELLER: Ballonfabrik Augsburg

BAUJAHR: 1958

VOLUMEN: 945 m³

HÜLLE / STOFF: Baumwollstoff, innen gummiert

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 12.15 m
38.15 m

FARBEN / WERBUNG: gelb, ohne Werbung

LEERGEWICHT: 342 kg

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb für 5 Personen (ex Ballon Mungg I)

KAUFPREIS: 1959: Fr. 12'000.— ohne Korb. 1972: Fr. 10'000.—, inkl. VW-Bus

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** ab 1972: 42 **Fahrzeit:** 172 Std. 35 Min.
Fahrstrecke: 2'196 Km **Alpenfahrten:** 0

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Im Jahre 1958 wurde der Ballon von Francis L. Shields in den USA immatrikuliert. Ein Jahr später wurde er Fred Forrer zum Kauf angeboten. Er setzte ihn in der Schweiz in Verkehr unter dem Kennzeichen HB-BID („Heilige Bimbam, bin ich dumm“, wie er ihn nannte!). Wie viele Fahrten der Ballon bis zum Kauf durch die Ballongruppe Zürich gemacht hatte, ist leider nicht bekannt.

Der Kaufpreis von Fr 10'000.—, inkl. VW-Bus, war damals sehr umstritten, da die Hülle aus einem schlechten Stoff gefertigt war. Während seinen 42 Fahrten bei der BGZ wurde er praktisch dauernd repariert. Verschiedentlich stellten die Piloten einen erheblichen Gasverlust fest. In der Saison 1975 wurde die Hülle schlagartig schwächer und der Vorstand beschloss aus Sicherheitsgründen, den Ballon aus dem Verkehr zu nehmen. Die Hülle wurde Alfred Eckert, Augsburg, für Bucheinbände für sein Werk „Am Himmel ohne Motor“ zur Verfügung gestellt. Korb und Instrumente wurden überholt und für den neuen Ballon „Helvetia V“ verwendet. Reissbahn und das einzige Rollenventil dienten der Ausbildung von Piloten. (jetzt im Archiv der BGZ)

(N4149A U.S.A.) / HB - BID

Im Juni 1958 machte Pilot Francis L. Shields die Werksfahrt ab Augsburg. In der Nähe von München machte er eine Zwischenlandung und startete anschliessend zu einer Solofahrt. Der Ort der Endlandung ist leider nicht bekannt. Der Ballon wurde von Constance Wolf aus den USA finanziert.



Zwischenlandung in der Nähe von München



Francis L. Shields, Pilot Balloon Club of America

HB - BOY « RIVELLA II »



KENNZEICHEN: HB - BOY

NAME: „RIVELLA II“

INBETRIEBNAHME: 18.06.1972

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 01.01.1990
Alterung der Hülle und des restlichen Materials

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon K 945/2 Stu / A 4

HERSTELLER: Leonhard Stuttgart, Augsburg

BAUJAHR: 1972

VOLUMEN: 945 m³

HÜLLE / STOFF: Einfacher Baumwollstoff mit Latex gummiert und leitfähigem Innenanstrich (107 g/m²)

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 12.15 m
38.20 m

FARBEN / WERBUNG: Weiss-orange in Vierteln. Kennzeichen auf den weissen und Logos auf den orangen Feldern

LEERGEWICHT: 325 Kg / Höchstes Abfluggewicht 1'096 Kg.

KORB / BRENNER (HL): Weide / 5 Personen (ex HB-BOR) 140 x 110 x 110 cm

KAUFPREIS: Fr. 21'600.— (Kasko-Versicherung Fr. 17'000.— aus Unfall HB-BOR. Rest durch Fa. Rivella AG bezahlt).

FAHRLEISTUNGEN:

Fahrten:	193	Fahrzeit:	847 Std. 46 Min.
Fahrstrecke:	10'692 Km	Alpenfahrten:	0

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Nach dem Brand des Ballons HB-BOR war die Firma Rivella AG bereit, die ungedeckten Kosten zu übernehmen und einen gleichen Ballon zu bestellen. Die Jungfernfahrt wurde am 18.06.1972 wieder durch Regula Hug durchgeführt. Auf eine Taufe wurde verzichtet.

Auch dieser Ballon wurde fast ausschliesslich mit Wasserstoff gefahren und hauptsächlich für Schul- und Sportfahrten eingesetzt.

Mit den steigenden Gaspreisen wurde auch dieser Ballon mit traditionellem Hüllensstoff für eine Fahrt mit drei Passagieren immer unrentabler. Mit vier Passagieren und den strengen Flugsicherungs Vorschriften war die Ballastreserve zu klein. Aus diesen Gründen und infolge der fortgeschrittenen Alterung des Materials, entschied die Generalversammlung im Jahre 1990 die Stilllegung des Ballons.

Die Firma Rivella AG stellte uns in verdankenswerter Weise unverzüglich einen Ersatz zur Verfügung.

HB - BOZ



Foto Franz Thorbecke, Lindau

KENNZEICHEN:	HB - BOZ (England: CPA)		
NAME:	Ohne Name		
INBETRIEBNAHME:	1967-1972 in England im Verkehr (ca. 12 Fahrten). 1973-1976 Privatballon von Edgar Albrecht, 1976 Kauf durch Ballongruppe Zürich		
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	01.01.1990 Ausgemustert. Hülle und Netz als Werbeträger nach Deutschland verkauft.		
HALTER:	Halterverein „Susenberg“ / ab 1976 Ballongruppe Zürich		
EIGENTÜMER:	Edgar Albrecht / Ballongruppe Zürich		
BAUMUSTER:	Kugelballon		
HERSTELLER:	Ballonfabrik A. Clouth, Köln / Kontrolle 1972 durch Ballonfabrik Augsburg		
BAUJAHR:	1967, Werk-Nr. 8828		
VOLUMEN:	1'260 m ³		
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle schräg doubliert mit Latexüberzug aussen. Später Innenanstrich mit Leitlack.		
DURCHMESSER / UMFANG:	13.40 m 42.15 m		
FARBEN / WERBUNG:	Rot und silberne Längsbahnen mit 2 weiss-gelben Sonnen auf blauem Hintergrund.		
LEERGEWICHT:	422.7 Kg / höchste Zuladung 1'039 Kg		
KORB / BRENNER (HL):	Weide / 6 Personen + 2. Korb, 4 Personen (125 x 105 x 110 cm)		
KAUFPREIS:	BGZ: Fr. 11'000.— inkl. Anhänger und Fr. 2'000.— Nutzungsausfall 1976		
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: ab 1973: 218 Fahrstrecke: 17'958 Km	Fahrzeit: 1'217 Std. 19 Min. Alpenfahrten: 13	
LEBENS LAUF DES BALLONS:			
<p>Im Jahre 1972 wurde die Ballongruppe von unserem Mitglied Fredy Legler darauf aufmerksam gemacht, dass in England ein Ballon mit ca. 12 Fahrten günstig zu kaufen sei. Nachdem die Gruppe kurz zuvor den Ballon HB-BID von Fred Forrer übernommen hatte, war die Lust auf einen sechsten Ballon nicht gross. Trotzdem wurden Fred Forrer und Edgar Albrecht beauftragt, das Angebot zu prüfen. Obwohl der Ballon in einem recht guten Zustand war, verzichtete man auf einen Kauf. E. Albrecht übernahm den Ballon privat und überführte ihn für eine komplette Revision in die Ballonfabrik Augsburg.</p> <p>Am 13.05.1973 startete E. Albrecht mit diesem Ballon zur ersten Fahrt ab Schlieren. In der Folge wurde die Haltervereinigung „Susenberg“ gegründet. Der Eigentümer stellte den Ballon uneingeschränkt den Gruppenpiloten zur Verfügung. Etwas später wurde zusätzlich ein Korb für sechs Personen angeschafft, da der Ballon fast ausschliesslich mit Wasserstoff gefahren wurde und mit 1'260 m³ genügend Tragkraft für vier bis fünf Passagiere hatte.</p>			

HB - BOZ

Nach dem Tod von E. Albrecht ging der Ballon ins Eigentum der Erbgemeinschaft über, die jedoch keine Verwendung mehr hatte. Auch Gruppenpiloten benutzten den Ballon nicht mehr, so dass er fast ein Jahr stillgelegt war. Anfangs 1976 wurde der Ballon der Gruppe zum Kauf angeboten. Die Generalversammlung beschloss den Kauf und rechnete mit einer Amortisation in drei Jahren.

Es war zu erwarten, dass die Hülle den verschärften Leitfähigkeitsvorschriften nicht mehr entsprechen würde. Um die Kosten tief zu halten, wurde die Innenseite von einigen Piloten in Fronarbeit mit Leitlack bestrichen (die Hülle wurde durch die Reissbahn nach aussen gekehrt). Die Beteiligten erinnern sich sicher noch an die gewaltigen Sonnenbrände, die sie infolge nacktem Oberkörper auf schwarzer Hülle eingefangen hatten! Das Material für den Anstrich kostete ca. Fr. 1'500.—.

Bald wurde festgestellt, dass sich der Ballon mit dem starken Hüllenstoff und der grossen Ballastreserve hervorragend für Schul- und Sportfahrten eignete. Mit sechs Personen an Bord konnten gut und gerne Fahrten bis zu 6 Stunden gefahren werden.

Mit der Zeit wurde auch der „BOZ“ ein Opfer der steigenden Gaspreise. Die Generalversammlung 1990 entschied deshalb die Stilllegung. Die Hülle und das Netz konnten für DM 6'000.— als Werbeträger nach Deutschland verkauft werden (Fesselballon-Werbung in einem grossen Einkaufszentrum).

Im Nachhinein darf man feststellen, dass der Kauf dieses Ballons mit einer geschätzten Einsatzdauer von drei Jahren, für die Ballongruppe ein gutes Geschäft war. In den 14 Jahren vom Kauf bis zur Stilllegung konnten 185 Fahrten gemacht werden; zusätzlich noch Fr. 6'000.— Verkaufserlös.

Der Ballon HB-BOZ, 1260 m³, war auch ein beliebtes Luftfahrzeug für eine Alpenüberquerung mit mindestens zwei Passagieren. Auf dem Bild am 30.06.1985 ab Stechelberg / Pilot François Schaut, Belgien.

Foto: E.A Sautter



HB - BEM « HELVETIA V »



KENNZEICHEN: HB - BEM

NAME: „HELVETIA V“

INBETRIEBNAHME: 15.06.1976

AUSSERVERKEHRS-SETZUNG: 01.04.1992 / provisorische Stilllegung infolge schlechter Rentabilität
15.04.2000 / definitive Stilllegung

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon K 945 / 2 Stu Nr. 262

HERSTELLER: Leonhard Stuttgart, Augsburg

BAUJAHR: 1976

VOLUMEN: 945 m³

HÜLLE / STOFF: einfacher Baumwollstoff mit Latexgummierung aussen und leitfähiger Innengummierung. 326 g/m². Gewicht 192.5 Kg. Netz von HB-BID.

DURCHMESSER / UMFANG: 12.15 m
38.20 m

FARBEN / WERBUNG: Blau-weiss gevierteilt mit weissem Schriftzug „Helvetia“ auf blau und Kennzeichen auf weiss.

LEERGEWICHT: 366 Kg

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb (von HB-BID)

KAUFPREIS: Fr. 23'000.— ohne Korb und Netz

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 179 **Fahrzeit:** 865 Std. 37 Min.
Fahrstrecke: 10'371 Km **Alpenfahrten:** 1

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Nach dem Brand unserer treuen, 21-jährigen „Helvetia“ im Jahre 1974, beschäftigte sich der Vorstand mit dem Kauf eines weiteren Ballons. Zwei Tatsachen verzögerten die Bestellung: 1. Die Unsicherheit über das Weiterbestehen unseres Füllplatzes Schlieren; 2. Der unerwartete Hinschied unseres Obmanns E. Albrecht im Februar 1975. Ausserdem war das Angebot für den Ballon HB-BOZ noch pendent. An der a.o. Generalversammlung vom 19.09.1975 entschied die Versammlung die Bestellung einer neuen Hülle und die Revision des HB-BID-Netzes samt Korb. Zusätzlich wurde auch der Kauf des Ballons HB-BOZ genehmigt. Der Name gab zu keiner Diskussion Anlass, da wir die Tradition der „Helvetia-Ballone“ weiterführen wollten. Am 18.06.1976 konnte Erich Zweifel zur Jungfernfahrt ab Zurzach starten und musste, nach einer fast windstillen Fahrt von drei Stunden, die immer schneller werdende „Dame“ mit einer Reissbahnlandung zähmen. Die Taufe sollte im Rahmen der 3. Zürcher Ballonwettfahrt und der 75

HB - BEM „HELVETIA V“

Jahre des AeCS durchgeführt werden. Schlechtes Wetter und die Einschränkungen im Luftraum Zürich verhinderten diese Veranstaltung an den zwei vorgesehenen Wochenenden. Der Vorstand entschied deshalb, die Taufe im kleinen Kreise der Gruppenmitglieder und einigen Gästen am 10.10.1976 mit dem noch verbleibenden Gas von Schlieren durchzuführen. In Anerkennung ihrer langjährigen Mithilfe im Vorstand der Ballongruppe, wurde Therese Zellweger einstimmig zur Taufpatin erkoren. Die Tauffahrt wurde von Marcel Grieb pilotiert und führte der CTR-Grenze entlang in den Aargau.

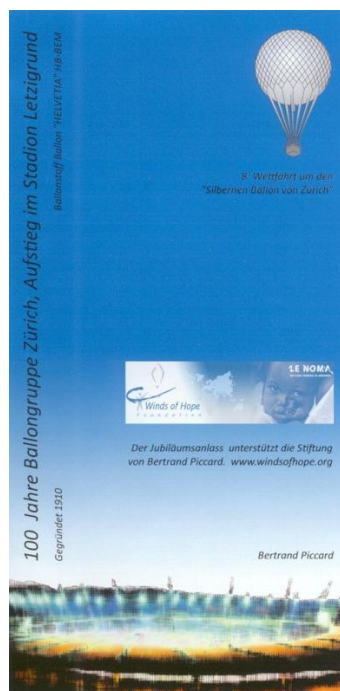
Die neue „Helvetia“ wurde sofort zum Liebling aller Piloten, vor allem wegen der robusten, dichten Hülle.

Obwohl sich der Ballon im Jahre 1991, nach fast 18 Jahren Einsatz, immer noch in hervorragendem Zustand befand, wurde er ein Opfer der Rentabilität infolge der hohen Gaspreise. Der Vorstand entschloss sich schweren Herzens, den Ballon per 01.04.1992 provisorisch „auf Eis“ zu legen.

Die Möglichkeit, diesen Ballon mit dem „alten Baumwollstoff“ je wieder einmal in Betrieb nehmen zu können, war praktisch ausgeschlossen. In den letzten Jahren wurden in der Schweiz und im Ausland ohne Erfolg Käufer für diesen Ballon gesucht. Aus diesem Grunde hat der Vorstand entschieden, den Ballon per 15.04.2000 definitiv ausser Betrieb zu setzen. Hülle und Korb werden vorläufig aufbewahrt.

Im Jahre 2006 interessierten sich zwei französische Piloten für den stillgelegten Ballon, da sie in Frankreich den Wasserstoff zu sehr günstigen Konditionen kaufen können und der Ballon trotz einem Passagier weniger im Korb, rentabel sei. Für die Ausfuhr dieses Luftfahrzeuges stellte das BAZL folgende Bedingungen: komplette Kontrolle durch den Hersteller; Lufttüchtigkeitsnachweis in der Schweiz; Ausfuhr des Ballons nach Frankreich und Bezahlung der MWSt. auf den Kosten von ca. Fr. 8'000.—. Da die Kaufinteressenten diesen Preis nicht bezahlen wollten, wurde die Sache „abgeblasen“.

Im Jahre 2011 wurde ein Teil der noch vorhandenen Hülle mit dem Logo des „Silbernen Ballons von Zürich“, einem Bild des Stadions Letzigrund und dem Logo der Stiftung von Bertrand Piccard, „Winds of Hope“, bedruckt und auf Rahmen aufgezogen. Die Stiftung unterstützt an *Noma* erkrankte Kinder in Afrika. Anlässlich unseres Jubiläumsaufstiegs aus dem Stadion Letzigrund wurden die von Bertrand Piccard signierten 50 Bilder verkauft und der Erlös der Stiftung übergeben.



HB - BBG « FIXIT »



Foto Franz Thorbecke, Lindau

KENNZEICHEN:	HB - BBG
NAME:	„FIXIT“ (Haushalt- und Kunststoffartikel, Baden)
INBETRIEBNAHME:	15.03.1980
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	01.04.1993 prov. Stilllegung infolge ungenügender Rentabilität 15.04.2000 definitive Stilllegung / 01.03.2001 Verkauf an Andy Hunziker, Vordemwald (in Betrieb bis 2005)
HALTER:	Ballongruppe Zürich
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich (Fixair AG, Baden)
BAUMUSTER:	Kugelballon K-1260/3-Ri Nr. 10'512
HERSTELLER:	Ballonfabrik Augsburg
BAUJAHR:	1980
VOLUMEN:	1'260 m ³
HÜLLE / STOFF:	Baumwolle einfach; aussen Latex und innen mit leitender Gummierung beschichtet. 275 - 305 g/m ² . Gewicht 216.2 Kg / Netz 79 Kg.
DURCHMESSER / UMFANG:	13.58 m 42.66 m
FARBEN / WERBUNG:	Blau-weiss-blau in waagrechten Dritteln. Im Äquatorialdrittel Aufschrift „Fixit“ - Haushalt- und Kunststoffartikel - und Kennzeichen.
LEERGEWICHT:	414.2 Kg
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb für 6 Personen / 76.5 Kg. Wird ab 15.04.2000 für HB-BKS eingesetzt
KAUFPREIS:	DM 55'000.— (Kurs 0.92). 1983 Kauf durch BGZ Fr. 20'000.—
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: bis 2000 122 Fahrzeit: 769 Std. 45 Min. Fahrstrecke: 12'012 Km Alpenfahrten: 6
LEBENS LAUF DES BALLONS: <p>Durch die Bekanntschaft von E. Zweifel mit einem flugbegeisterten Geschäftsmann aus Baden, kam die Ballongruppe zu einem leichten Ballon mit 1'260 m³ Inhalt. Die grossen Ballone konnten praktisch nur noch ab Mürren eingesetzt werden, da die jungen Piloten nicht mehr gewohnt waren, mit diesen „Lastwagen“ zu fahren. Folglich suchte man einen leichten Ballon mit etwas Reserve für Alpenfahrten mit zwei Passagieren. Die Firma „Fixit“, resp. die Fix-Air AG, war bereits Halterin von zwei Motorflugzeugen. Die beiden Geschwister in der Geschäftsleitung, Urs und Verena Keller, waren seit Jahren Privatpiloten. Mit diesem Firmenballon begannen sie auch sofort die Ballonfahrerausbildung.</p> <p>Die Werksfahrt wurde am 22.03.1980 durch Pilot E. Zweifel mit den Geschwistern Keller und Horst Hassold, Direktor der BFA, durchgeführt. Die Fahrt führte von Gersthofen nach Ulm. Nach einer Zwischenlandung wurden auch zwei Näherinnen der Ballonfabrik Augsburg in den Korb eingeladen.</p>	

HB - BBG „Fixit“

Anfänglich machte uns der Ballon infolge Gasverlust grosse Sorgen. Die Stoffqualität war zum Teil so schlecht, so dass einige Stoffbahnen auf Kosten des Herstellers ersetzt werden mussten. Die Ballonsportgruppe Rapperswil hatte das gleiche Problem mit einem Ballon aus der gleichen Stofflieferung. Nach der Reparatur waren diese Probleme behoben und der Ballon wurde gerne für lange Fahrten und für die Schulung eingesetzt, da er mit fünf Passagieren noch immer über genügend Reserven verfügte. Auch einige Alpenfahrten wurden durchgeführt.

Allerdings begann es in der Firma relativ bald zu „kriseln“. Man hatte die Finanzen wohl etwas falsch eingeschätzt. Die Gläubiger gaben sich die Türklinke in die Hand, so dass die Firma 1982 den Konkurs anmelden musste. Mit einigem Glück gelang es E. Zweifel, den Ballon vorher aus der Konkursmasse zu lösen.

Die Generalversammlung 1983 stimmte einem Kauf des Ballons, inkl. Anhänger und Instrumente, zum Preis von Fr. 20'000.— zu.

Mit dem Aufkommen der leichten Ballonstoffe, wurde der Ballon immer unrentabler. Anfänglich setzte man den Chartertarif herab, damit der Ballon überhaupt noch gefahren wurde. Schlussendlich entschied die Generalversammlung 1993, den Ballon stillzulegen.

Nachdem während mehrerer Jahre vergeblich versucht wurde, diesen Ballon ins Ausland zu verkaufen, entschloss sich der Vorstand, den Ballon per 15. 04. 2000 definitiv aus dem Verkehr zu nehmen.

Bei der gleichentags durchgeführten Jahreskontrolle am Ballon „Wega II“ stellte sich heraus, dass zwei der vier Bodenleisten des Korbes gebrochen waren. Die Reparatur hätte vermutlich einige hundert Franken gekostet. Aus diesem Grunde prüfte Hansjörg Fröhlin, Materialexperte BAZL, den Fixit-Korb auf seine Lufttuchtigkeit. Der Korb wird zukünftig für den Ballon HB-BKS eingesetzt. Die Hülle und das restliche Material wird vorläufig noch aufbewahrt.

Kaum ein Jahr später erkundigte sich unser Mitglied Andy Hunziker, ob er den Ballon erwerben und je nach Zustand wieder in Betrieb nehmen könne. Für die Prüfung des Materials und die erneute Eintragung ins Luftfahrtregister entstanden Kosten von ca. Fr. 3'000.—. Der Vorstand hatte beschlossen, den Ballon gegen einen Unkostenbeitrag von Fr. 1'500.— zu verkaufen. Am 13. März 2001 wurde der Ballon vom BAZL abgenommen. Er wurde noch für eine gewisse Zeit eingesetzt und im Jahre 2005 aus dem Betrieb genommen.

Auch ich bin ein Ballon !



Ballonsport 11/12. 2008

HB - BCL « SBG I »



KENNZEICHEN: HB - BCL

NAME: „SBG I“

INBETRIEBNAHME: 23.05.1982

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 15.02.1990
Alterung der Hülle

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Schweizerische Bankgesellschaft (Ballongruppe Zürich)

BAUMUSTER: Heissluftballon AX7 - 77Z Nr. 377

HERSTELLER: Thunder-Colt Ltd. / England

BAUJAHR: 1982

VOLUMEN: 2'200 m³

HÜLLE / STOFF: Nylon, mit Reissbahntop und Parachute-Ventil / 90 Kg

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 17.0 m (grösster)
18.3 m Höhe

FARBEN / WERBUNG: Firmenlogo SBG in vier Sprachen rot-schwarz auf weissem Grund

LEERGEWICHT: 160 Kg (ohne Gaszylinder). Total Startgewicht 714 Kg.

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb für 3-4 Personen / Doppelbrenner (16 Kg)

KAUFPREIS: Fr. 40'000.—

FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: 197	Fahrzeit: 305 Std. 56 Min.
	Fahrstrecke: 2'277 Km	Alpenfahrten: 0

LEBENS LAUF DES BALLONS:

An der Generalversammlung vom 10.03.1980 wurde von einigen Mitgliedern der Vorschlag unterbreitet, einen Heissluftballon anzuschaffen. Die explosionsartige Entwicklung des Heissluftballonsports hatte auch auf einige „Gasballöner“ übergeschlagen. Der geringere Aufwand, die Möglichkeit, kurzfristig eine Ballonfahrt zu organisieren, und die Startmöglichkeiten ausserhalb des kontrollierten Luftraumes waren sehr verführerisch. So hatten in der Zwischenzeit einige Gasballonpiloten die Erweiterungsausbildung abgeschlossen und waren im Besitze des Heissluftballonbrevets. Auch wollte man die alten Querelen zwischen den beiden Sparten endlich begraben.

Zur Prüfung dieses Anliegens wurde eine Kommission geschaffen, die an der folgenden Mitglieder-versammlung Vorschläge unterbreiten musste. An der Versammlung von 1981 wurde der Kauf eines Cameron-Ballons empfohlen. Auf eine Anschuldigung von Kurt Rünzi, die Kommission sei zu wenig kompetent, entschied die GV, zwei unparteiische Fachleute beizuziehen.

HB - BCL „SBG I“

In der gleichen Zeit gelangte die Schweizerische Bankgesellschaft an den Vorstand. Sie sähe es gerne, wenn die traditionsreichste Ballongruppe der Schweiz einen Werbeballon der „SBG“ fahren würde. In der Westschweiz stehe bereits ein Ballon der Firma Thunder-Colt in Betrieb. In der Folge wurde dieses Produkt auch in die Evaluation miteinbezogen. Letztlich aber wurde auf Entscheidung der Sponsorfirma ein identischer Ballon gekauft. Da die Bank Eigentümerin war, musste die Angelegenheit nicht der Mitgliederversammlung vorgelegt werden. Das Projekt „Heissluftballon“ war somit nicht mehr dringlich und wurde an der GV 1982 zurückgestellt. Man wollte zuerst mit dem geschenkten Ballon einige Erfahrungen sammeln. K. Rünzi konnte sich mit diesem Entscheid nicht abfinden und gab auf 1983 den Austritt aus der Ballongruppe.

Der SBG-Ballon der Ballongruppe Zürich hatte eine Eigenheit. Als eingefleischte Gasballonfahrer war uns die Tatsache, dass der Ballon bei grösseren Geschwindigkeiten nur durch das Fallschirm-Top entleert werden konnte, zu unsicher. Aus diesem Grunde konstruierte Thunder-Colt im Pol eine grosse, kreisrunde Reissbahn, die mit Klettverschlüssen und den entsprechenden Sicherungen, ein vollständiges Öffnen des Ballons ermöglichte. In diesen Hüllenteil wurde ein kleineres „Fallschirm-Top“ als Fahrventil eingebracht. Diese Konstruktion führte dann bei den „Heisslüftlern“ zu spöttischen Bemerkungen: *„die Gäseler können natürlich nur mit Ventil- und Reissleine Ballon fahren“*. Viele Jahre später haben die Hersteller diese Idee wieder aufgenommen und perfektioniert. Dieses System gehört heute zu den Standardsicherheitseinrichtungen für grössere Ballone.

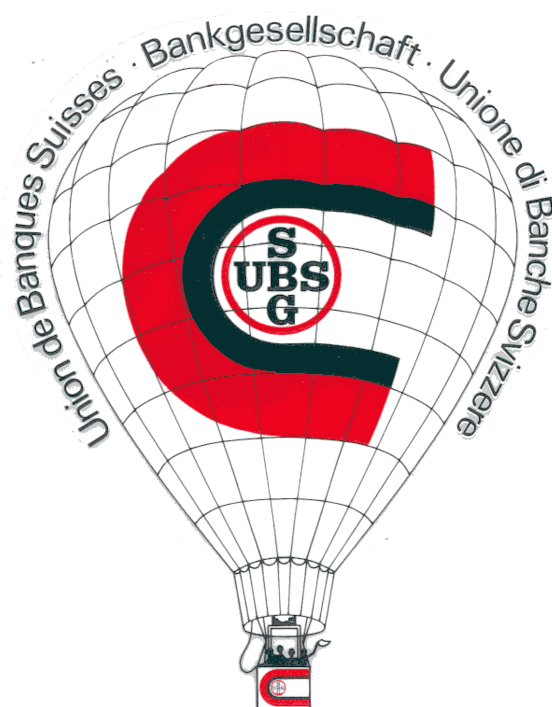
Der Ballon, wurde am 22.05.1982 auf der Blatterwiese in Zürich durch die Taufpatin Rosemarie Pfluger, (gestorben am 08.07.2011 im 65. Altersjahr) Moderatorin des Schweizer Fernsehens, getauft. Die Taufahrt, mit der Taufpatin an Bord, wurde von Dani Ganz pilotiert.



Vorerst wurde der Ballon hauptsächlich für die Umschulung und Weiterausbildung der Gasballonpiloten eingesetzt. Ausserdem mussten die Sponsorenverpflichtungen an SBG-Anlässen erfüllt werden. Arthur Brogli nahm unter anderem mit diesem Ballon an der Europameisterschaft teil und war bei einer rasanten Fahrt sehr froh um die Reissbahn der „Gäseler“!

Nach fast zweihundert Fahrten war die Hülle dieses „Schulungsballons“ jedoch im wahrsten Sinne ausgebrannt. Die SBG hatte uns bereits im Jahre 1987 eine neue Hülle zur Verfügung gestellt. Die alte Hülle wurde am 15.02.1990 ausgemustert.

Werbekleber „SBG“



HB - BJN « SBG II »



Foto D. Ganz

KENNZEICHEN: HB - BJN

NAME: „SBG II“

INBETRIEBNAHME: 01.04.1987

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 01.03.1993
Alterung der Hülle

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich (Ballongruppe Zürich)

BAUMUSTER: Heissluftballon A 90

HERSTELLER: Thunder-Colt Ltd. / England

BAUJAHR: 1987

VOLUMEN: 2'550 m³

HÜLLE / STOFF: Nylongewebe / 90 Kg

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 17.7 m (grösster Durchmesser)
18.8 m Höhe

FARBEN / WERBUNG: Neues SBG-Logo auf weissem Grund

LEERGEWICHT: 160 Kg / Total Abfluggewicht 834 Kg

KORB / BRENNER (HL): Korb von HB-BCL / 50 Kg. Brenner von HB-BCL / 16 Kg

KAUFPREIS: ca. Fr. 25'000.—

FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten:	149	Fahrzeit:	238 Std. 46 Min.
	Fahrstrecke:	2'330 Km	Alpenfahrten:	0

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Die zweite Hülle wurde uns bereits am 01.04.1987 zur Verfügung gestellt, da der erste Ballon bereits Alterungserscheinungen zeigte. Auch hatte die SBG in der Zwischenzeit das Firmenlogo geändert.

Die „Gäseler“ hatten sich auch an das normale Fallschirm-Top als Ventil und Luftentleerung gewöhnt, so dass dieser Ballon „ab Stange“ gekauft werden konnte.

Nach 5 Betriebsjahren und vielen Fesselaufstiegen für die SBG zeigten sich auch bei dieser Hülle einige Altersbeschwerden. Die Bank war bereit, frühzeitig für einen Ersatz zu sorgen.

HB - BKS « SBG »



HB - BKS « WEGA II »

ab 01.01.1998



Photo W. Kohler

KENNZEICHEN: HB - BKS

NAME: „SBG“ / ab 01.01.1998 „WEGA II“

INBETRIEBNAHME: 01.04.1988

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 01.04.2011 / Alterung der Hülle

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Schweizerische Bankgesellschaft SBG, ab 1998 Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: Kugelballon

HERSTELLER: Ballonfabrik Bronschhofen AG

BAUJAHR: 1988

VOLUMEN: 1'350 m³

HÜLLE / STOFF: Polyester-Stoff / innen und aussen mit Potyl beschichtet

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 13.71 m
43.08 m

FARBEN / WERBUNG: Silber metallisiert mit aufgemalten SBG-Logos
01.01.1998: Änderung des Ballons in WEGA II

LEERGEWICHT: 365 Kg / nach Korbwechsel 353.5 Kg

KORB / BRENNER (HL): Weidenkorb für 7 Personen. Ersetzt durch „Fixit“-Korb am 15.04.2000, da zwei der vier Bodenleisten gebrochen waren und der Allgemeinzustand relativ schlecht war. Gewicht 76.5 Kg / 6 Personen.

KAUFPREIS: Fr. 78'000.—

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** bis 01.04.2011 79 **Fahrzeit:** 604 Std. 15 Min.
Fahrstrecke: 12'386 Km **Alpenfahrten:** 33

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Durch den Betrieb der „SBG“ Heissluftballone haben sich die Beziehungen zu den Werbefachleuten dieser Bank vertieft. Auch sind in der Zwischenzeit neue Geschäftsbeziehungen mit Mitgliedern unserer Gruppe entstanden. Dies hatte zur Folge, dass sich die SBG bereit erklärte, einen Gasballon mitzufinanzieren. Im Jahre 1986 wurde ein entsprechender Vertragsentwurf vorgelegt und gleichzeitig bei verschiedenen Ballonherstellern Offerten einverlangt. Zwischenzeitlich hatte unser Mitglied Karl Spenger seine eigene Ballonfabrik gegründet. Der von ihm mitkonstruierte leichte Ballonstoff hatte die amtliche Genehmigung erhalten und die Baumuster 780 und 1'050 waren typengeprüft. Die anderen Hersteller verfügten noch nicht über die leichten Stoffe. In Deutschland war allerdings ein Stoff auf Polyesterbasis beim Bundesluftamt zur Prüfung.

HB - BKS „SBG“ / „Wega II“

Obschon der Preis für einen „Leichtballon“ einiges höher lag, entschied sich die Generalversammlung 1987 für die Anschaffung eines „Spenger-Ballons“. Über die Grösse wurde heftig diskutiert. Eine Gruppe gab dem 1'050 m³-Ballon den Vorzug, die andere kämpfte mit Vehemenz für 1'350 m³. Die Abstimmung fiel schlussendlich zugunsten des „Alpenballons“ aus. Da diese Grösse noch keine Typenprüfung hatte, waren bis zur Auslieferung noch einige Hürden zu überspringen.

Der Vertrag mit der SBG sah vor, dass die Ballongruppe den Ballon bestellt und auch bezahlt und, dass die Bank während fünf Jahren einen jährlichen Beitrag von Fr. 10'000.— zur Verfügung stellt. Ausserdem übernahm die Bank die Kosten für die Werbeaufschrift. Nach 5 Jahren würde der Eigentumsvorbehalt der SBG entfallen. Die Restfinanzierung hatte die Gruppe zu übernehmen. Die Generalversammlung vom 10.03.1987 hatte den Kauf bewilligt und den Vertrag und die Aufnahme eines Darlehens genehmigt. Die Sektion Zürich des AeCS gewährte uns ein Darlehen über Fr. 35'000.— zu sehr guten Konditionen.

Die Werkfahrt wurde am 18.04.1988 mit den Piloten M. Grieb, V. Merkler und K. Spenger von Bronschhofen aus gemacht. Unter den Passagieren waren ausser den Verantwortlichen der SBG auch unser langjähriger Ballonmeister Sepp Albisser.

Die Taufe wurde in gediegenem Rahmen anlässlich der Schweizermeisterschaft für Gasballone am 28.05.1988 in Wil / SG vorgenommen. Taufpatin war Margot Spenger.

Der Ballon wurde nicht nur für Alpenfahrten, sondern oft auch für anspruchsvolle Sportfahrten mit bis zu 6 Passagieren eingesetzt.

Infolge Änderung des SBG-Firmenlogos im Jahre 1997, und da die Sponsorfirma keinen neuen Gasballon mehr anschaffen wollte, musste das Logo unkenntlich gemacht werden. Der Ballon wurde bei der Fa. Wörner, Augsburg, geändert. Die SBG stellte uns einen Betrag von Fr. 23'000.— zur Verfügung. Gleichzeitig wurde auch die genestelte Reissbahn durch eine mit Klettverschluss ersetzt.

Am Epilogium 1997 wurde von den Teilnehmern der neue Name „WEGA II“, in Erinnerung an Eduard Spelterinis erste Alpenfahrt im Jahre 1898 ab Sitten / VS, festgelegt. Die Ballongruppe wird im Jahre 1998 ab Sitten einen Jubiläumsaufstieg im Rahmen der Organisation „Olympische Spiele Sion 2006“ organisieren.

Die Taufe des geänderten Ballons wurde am 9. Mai 1998 anlässlich der Pilotenfahrt in Attisholz durch den Taufpaten E. A. Sautter vorgenommen. Peter Brader führte den Ballon bei seiner 65. Fahrt in 2 Std. von Attisholz nach Brittnau (gefahrte Strecke 29 Km).

Durch die steigenden Kosten für Wasserstoff und die mangelnden Passagiere für Gasballonfahrten wurden mit dem Ballon von 1998 bis 2010 noch 14 Fahrten gemacht, die praktisch alle über die Alpen führten.

Infolge Alterung der Hülle wurde der Ballon auf den 01.04.2011 stillgelegt. Der Ballonkorb und einige Requisiten wurden im Sommer 2012 dem Landschaftstheater Ballenberg für das Theaterstück „Der Kapitän und der Pfarrer“ zur Verfügung gestellt. Der Korb wurde nachher unserem Obmann Walter Gschwendtner als Geschenk übergeben. Das Schleppseil bleibt bei der BGZ (Archiv). Das Netz wurde einem befreundeten „Transportler“ als Ladungssicherung geschenkt. Die Hülle wurde entsorgt.

HB - BQY „RIVELLA III“



Vor dem Start zur Jungfernfahrt am 26.5.1990

Foto E. Zweifel

HB - BQY « RIVELLA III » 15.06.1991



Vor der Tauffahrt am 19.08.1991

Foto Dr. Barth

KENNZEICHEN:	HB - BQY
NAME:	„RIVELLA III“
INBETRIEBNAHME:	25.05.1990 (Unfall) / 15.06.1991 (Ersatz)
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG:	26.05.1990 Bei der Landung an elektrischer Leitung verbrannt. 01.03.2012 Alterung der Hülle / Reissbahn und Rentabilität Okt. 2012 Verkauf an Peter Massman, Bristol / GB
HALTER:	Ballongruppe Zürich
EIGENTÜMER:	Ballongruppe Zürich
BAUMUSTER:	Kugelballon K 1000 / 3 Stu (1990 Nr. 327)
HERSTELLER:	Ballonbau Wörner GmbH, D-Augsburg
BAUJAHR:	1990 / 1991
VOLUMEN:	1'050 m ³
HÜLLE / STOFF:	Polyamidgewebe / Reissbahn genestelt Netz: Kunststoffleinen mit Metallfasern (35 Kg)
DURCHMESSER / UMFANG:	12.40 m 40.02 m
FARBEN / WERBUNG:	Weiss mit rotem und blauem Logo „Rivella“
LEERGEWICHT:	297 Kg
KORB / BRENNER (HL):	Weidenkorb / 6 Personen (88.5 Kg)
KAUFPREIS:	DM 77'000.— (Kurs 0.83), inkl. Werbeschrift
FAHRLEISTUNGEN:	Fahrten: bis 2012 (1) 147 (203 Ldgen) Alpenfahrten: (0) 2 Fahrzeit: (3 Std. 41 Min) 831Std. 04 Min. / 662 Pax Fahrstrecke: (79 Km) 12'948 Km
LEBENS LAUF DES BALLONS:	
<p>Nach der Ausmusterung unseres Ballons HB-BOY war die Firma Rivella AG dank grosser Fürsprache unseres Mitglieds und Direktors der Firma, Hans Rüegger, bereit, wieder einen Gasballon zu finanzieren. Für uns war klar, dass in der heutigen Zeit nur noch ein Ballon mit leichtem Hüllentstoff in Frage kam. Es wurden also bei den Herstellern entsprechende Offerten einverlangt. Die Preisunterschiede waren recht gross. Auf der einen Seite hatten wir bereits Erfahrungen mit dem Produkt von Karl Spenger, auf der anderen Seite war der Ballon bei Wörner wesentlich günstiger. Allerdings kannten wir den Stoff der Fa. Wörner noch nicht. Andere Ballongruppen hatten jedoch sehr gute Erfahrungen damit gemacht. Da der Ballon durch die Firma Rivella AG direkt bestellt wurde, konnten wir nur Empfehlungen abgeben. So wurde der Ballon bei Wörner bestellt.</p> <p>Es war vorgesehen, die Jungfernfahrt mit diesem Ballon anlässlich der Pilotenfahrt ab dem neuen Startplatz „Tüfi“, Erlenbach, zu machen. Dank dem Einsatz des langjährigen Ballonmeisters Sepp Albisser, konnte der Ballon am 25.05.1990 von Augsburg in die Schweiz eingeführt werden. Für die Pilotenfahrt vom 26.05.1990 wurden ausserdem die Ballone HB-BKS „SBG“ und HB-BBG „Fixit“ bereit-</p>	

HB - BQY „Rivella III“

gestellt. Wie jedes Jahr waren auch wieder Gäste der Radio Schweiz AG und der SMA Zürich eingeladen. Ballonmeister Sepp Albisser und die Gäste wurden der Korbschaft des neuen Ballons den Piloten Viktor Merkler und Walter Kohler zugeteilt.

An jenem Tag herrschte eine mässige Bise und wir freuten uns alle auf eine interessante Fahrt. Mit „leicht ab“ starteten die Ballone ab dem Startplatz „Tüfi“ mit einer Geschwindigkeit von ca. 25 Km/h über den Zürichsee Richtung Albis nach Sempach. Da die Fahrtrichtung über den Napf führte, entschlossen sich die Piloten der Ballone „SBG“ und „Fixit“ im Raume Willisau zu landen. Die Besatzung der „Rivella“ überquerte den Napf und sank in Richtung Emmental ab. Über Langnau i/E entschied sich der Pilot Viktor Merkler zur Landung. Mit gemächlicher Geschwindigkeit überquerte er die Ortschaft und sah in Fahrtrichtung ein grosses, hindernisfreies Gelände. Die Nachfahrer wurden zum vorgesehenen Landeplatz beordert. Im Landeanflug, auf geringer Höhe, wurde der Ballon plötzlich von einer seitlichen Böe erfasst und gegen eine ca. 60 m entfernte Hochspannungsleitung getrieben. Das sofortige Einleiten der Landung mit Öffnen der Reissbahn konnte leider nicht mehr verhindern, dass die Hülle mit der Leitung in Kontakt kam und sich das Gas entzündete. Durch die Verpuffung des Gases wurde der bereits am Boden stehende Korb ca. 6 m hochgehoben und stürzte, sich um die Achse drehend, im freien Fall ab. Sepp Albisser wurde durch den Aufprall so schwer verletzt, dass er kurz nach dem Unfall starb. Die Piloten und die übrigen Passagiere wurden erheblich bis schwer verletzt. Bei einem Passagier war der Verdacht auf Querschnittlähmung naheliegend. Glücklicherweise erholte er sich nach längerem Spitalaufenthalt so gut, dass er ohne Hilfsmittel wieder gehen konnte. Dieser Unfall war ein riesiger Schock für alle Mitglieder unserer Gruppe. Aus Pietätsgründen wurde der Fahrbetrieb für einen Monat eingestellt.

Aufgrund dieses Unfallereignisses wurde alles versucht um die Ursache für das Abheben des Korbes bei der Verpuffung des Gases herauszufinden. Die Untersuchungsorgane und der Ballonhersteller konnten keine abschliessende Antwort finden. Es wird angenommen, dass der unpralle Ballon durch die Gasverpuffung voll prall wurde und dadurch die Leinen den Korb in die Höhe zogen, dass er nachher abstürzte. Den Piloten und den Co-Piloten trifft kein Verschulden.

Die Firma Rivella AG war sofort bereit, den Ballon wieder zu ersetzen und die Preisdifferenz zwischen der Versicherungsentschädigung und den effektiven Kosten zu übernehmen.

Es wurde ein identischer Ballon bestellt, der am 15.6.1991 in Betrieb genommen werden konnte. Die Jungfernfahrt wurde am 26.6.1991 von Pilot Hans Zimmerli durchgeführt.

Am 19.8.1991 wurde der Ballon auf dem Gelände der Rivella AG getauft. Frau Gerti Barth, Gattin des Firmeninhabers, wünschte diesem zweiten Ballon als Taufpatin lauter unfallfreie Fahrten.

Die Tauffahrt, mit Frau Barth und drei Angestellten der Firma, führte in 3 Std. 36 Min. über Aarwangen, Utzensdorf nach Wengi, wo Pilot Peter Brader hofrätlich landete.

In den verbleibenden Monaten des Jahres 1991 konnten mit der „Rivella“ noch 7 Fahrten durchgeführt werden. Der Ballon hat sich bis heute bestens bewährt und wird gerne für Passagier- und Schulungsfahrten eingesetzt.

Im Jahre 2009 versuchte die Ballongruppe bei der Firma Rivella AG, die etwas alternde Hülle ersetzen zu können. Leider hat uns der langjährige Sponsor infolge der Rezession abgesagt. Damit die Lufttuchtigkeit gewährleistet bleibt, müssen wir die Unterhaltsarbeiten verstärken. In den letzten Betriebsjahren wurde die Hülle immer etwas undichter. Vor allem müsste die Reissbahn ersetzt werden, da es sich noch um eine genestelte und geklebte Bahn handelt.

Letzte Fahrt anlässlich der 8. Zürcher Ballonwettfahrt vom 15./16.06.2011 aus dem Stadion Letzigrund mit den Piloten P. Brader und W. Gschwendtner. Bei der Inbetriebnahme des neuen Ballons Zürich, wurde die „gute Rivella“ ausser Betrieb gesetzt.

Der Ballon konnte im Laufe des Jahres 2012, durch Vermittlung von Richard Sargeant, für £ 3'000 an Peter Mossman aus Bristol /GB verkauft werden. Abzüglich einer Vermittlerprovision von 20% konnte die BGZ noch Fr. 3'500.-- Einnahmen verbuchen. Die Hülle wird bei der Fa. Wörner in Augsburg geprüft und repariert. Der neue Eigner wird den Ballon mit deutscher Immatrikulation betreiben.

HB - BUJ « SBG III »



Foto D. Ganz

KENNZEICHEN: HB - BUJ

NAME: „SBG III“

INBETRIEBNAHME: 01.09.1991

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 01.05.1997
Ausserverkehrssetzung infolge Änderung des SBG-Logos

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich

BAUMUSTER: A 90 Nr. 2029

HERSTELLER: Thunder-Colt Ltd., England

BAUJAHR: 1991

VOLUMEN: 2'550 m³

HÜLLE / STOFF: Nylongewebe (90 Kg)

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 17.7 m
50.73 m Höhe 18.8 m

FARBEN / WERBUNG: Rot-Weiss-Schwarz. Neues „SBG“-Logo auf weissem Untergrund

LEERGEWICHT: 160 Kg (ohne Gasbehälter)

KORB / BRENNER (HL): von HB-BCL übernommen (90 Kg) Doppelbrenner (16 Kg)

KAUFPREIS: Fr. 40'000.—

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 54 (92 Füllungen) **Fahrzeit:** 164 Std. 13 Min.
 Fahrstrecke: 994 Km **Alpenfahrten:** 1

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Nach der altersbedingten Ausserverkehrssetzung der Hülle HB-BCL war der Sponsor SBG bereit, unserer Gruppe einen Ersatz zu stellen. Gleichzeitig wurde das neue Logo der Firma angebracht.

Der Ballon wurde hauptsächlich für Fahrten anlässlich von SBG-Veranstaltungen und mehrheitlich für Fesselaufstiege (28 Fesselaufstiege) eingesetzt. Ausserdem wurde dieser handliche Ballon für kürzere Passagier- und Schulungsfahrten benutzt. Eine Alpenfahrt führte die Piloten Dani Ganz und Ruedi Grätzer am 03.09.1994 von der Kleinen Scheidegg an den Lago Maggiore (3 Std. 30 Min, 85 Km).

Mit der Änderung der Firmenbezeichnung und des Logos der Sponsorfirma per 01.01.1997 wurde uns in verdankenswerter Weise wieder eine neue Hülle zur Verfügung gestellt. Die Hülle des HB-BUJ wurde definitiv ausgemustert, da sie nur noch für eine beschränkte Dauer flugtauglich war.

HB - BZX « SBG IV »



Foto A. Zweifel

KENNZEICHEN: **HB - BZX**

NAME: „SBG IV“

INBETRIEBNAHME: 01.09.1994

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 17.05.1997

Infolge Änderung des Firmenlogos der SBG wurde der Ballon von der Sponsorfirma gesperrt.

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich (bis Ablauf des Sponsorenvertrages)

BAUMUSTER: Heissluftballon N 145 (CB 476 Nr. 3310)

HERSTELLER: Cameron

BAUJAHR: 1994

VOLUMEN: 4'110 m³

HÜLLE / STOFF: Nylon, oberhalb Äquator Hyperlastgewebe (total 165 Kg)

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 22.5 m Fläche 1180 m² (10 Km Faden; 4.5 Mio. Nadelstiche)
64.5 m

FARBEN / WERBUNG: Weiss-rot-schwarz längsgestreift / 2 mal Logo „SBG/UBS“ im Zentrum

LEERGEWICHT: 291 Kg

KORB / BRENNER (HL): 6 Personen (Aristokrat) 95 Kg Stealth-Doppelbrenner MK 5 (24 Kg)
mit 6 Worthington Gasbehältern (84 Kg)

KAUFPREIS: Fr. 60'000.—

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 90 (93 Füllungen) **Fahrzeit:** 166 Std. 41 Min.
Fahrstrecke: 1'949 Km **Alpenfahrten:** 6

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Schon längere Zeit hatten wir den Wunsch, einen grösseren Ballon anzuschaffen um sichere Alpenfahrten mit 2 Passagieren und genügender Gasreserve durchführen zu können. Dank den guten Beziehungen von Dani Ganz zu den Verantwortlichen der SBG, wurde uns dieser Ballon zur Verfügung gestellt.

Nach etwas mehr als 2 Jahren Einsatz, musste die Hülle auf Entscheid des Sponsors infolge Änderung des Firmenlogos ausser Betrieb genommen werden. Grosszügig wurde uns ein Ersatz zur Verfügung gestellt. Die Hülle HB-BZX wurde von der Fa. Cameron Balloons (Patrick Schmidle) übernommen und für einen privaten Käufer in einen neutralen Ballon umgearbeitet.

Mit diesem Ballon wurden vor allem längere Passagier- und Alpenfahrten durchgeführt. Ein beliebter Ballon mit guten Reserven.

HB - QDN « UBS »



Foto D. Ganz

HB - QDN


04.10.1998 neue Hülle:  UBS



Foto D. Ganz

KENNZEICHEN: HB - QDN

NAME: „UBS I“ / „SBV - UBS“

INBETRIEBNAHME: 19.05.1997 / 04.10.1998

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 21.09.2013 Letzte Fahrt / Alter

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: UBS / ab 1998 SBV - UBS

BAUMUSTER: Heissluftballon N 90

HERSTELLER: Cameron

BAUJAHR: 1997

VOLUMEN: 2'550 m³

HÜLLE / STOFF: Nomex beschichtetes Polyamid, Polyester

**DURCHMESSER /
UMFANG:** 18.5 Meter Höhe 21 Meter

FARBEN / WERBUNG: Schwarz - Silber Logo: UBS

LEERGEWICHT: 270 kg

KORB / BRENNER (HL): von Ballon HB-BUJ übernommen

KAUFPREIS: Fr. 33'500.— (neue Hülle)

FAHRLEISTUNGEN: 2013 **Fahrten:** (13)* 247 **Fahrzeit:** (28:20') 420:39
Fahrstrecke: 3'111 **Alpenfahrten:** 19

* (Fahrleistungen 1. Hülle)

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Infolge Änderung des Firmennamens und des Logos der Schweizerischen Bankgesellschaft in UBS / Schweizerische Bankgesellschaft im Jahre 1997, mussten die Hüllen unserer SBG-Ballone ausser Verkehr genommen werden. Die Kosten für die Hüllen der Heissluftballone wurden in verdankenswerter Weise vom Sponsor voll übernommen. Beim Gasballon übernimmt die UBS die Kosten für das Übermalen des Logos.

Durch die Fusion der beiden Grossbanken UBS und SBV (Schweizerischer Bankverein) im Jahre 1998 wurde die etwas mehr als ein Jahr alte Hülle am 04.10.1998 erneut ersetzt. Technisch hat der Ballon dadurch keine Änderungen erfahren.

Da uns die UBS 2013 einen neuen Ballon zur Verfügung stellte, konnten wir den 15 jährige Ballon HB-QDN stilllegen.

KENNZEICHEN: HB - QRG

NAME: „UBS“

INBETRIEBNAHME: 1997

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:** 21.09.2013 Letzte Fahrt / Alter

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: UBS

BAUMUSTER: Heissluftballon

HERSTELLER: 2015

BAUJAHR: 1997

VOLUMEN: 3:400 m³

HÜLLE / STOFF: Nomex beschichtetes Polyamid, Polyester

**DURCHMESSER /
UMFANG:** Meter Meter

FARBEN / WERBUNG: Schwarz - Silber Logo: UBS

LEERGEWICHT: 300 kg

KORB / BRENNER (HL): von Ballon HB-BUJ übernommen

KAUFPREIS: Fr. 35'500.— (neue Hülle)

FAHRLEISTUNGEN: 2015 Fahrten: 23 Fahrzeit: 48:21 Sd
Füllungen: 10

Fahrstrecke: 414 3'111 Alpenfahrten: 1

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Da uns die UBS 2013 einen neuen Ballon zur Verfügung stellte, konnten wir den 15 jährige Ballon HB-QDN stilllegen.

HB - QDO « UBS II »



Foto D. Ganz

HB - QDO

Neue Hülle: 04.10.1998



Foto Ruedi Grätzer

HB - QDO

Ex -  UBS

Teilweiser Hüllenersatz ohne Logo: 18.06.2008



Foto Andreas Zweifel

KENNZEICHEN: HB - QDO

NAME: „UBS II“ / „SBV - UBS“

INBETRIEBNAHME: 10.06.1997 / 04.10.1998

AUSSERVERKEHRS-SETZUNG: 01.10.2010 / Alterung der Hülle im oberen Teil

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: UBS / ab 1998 SBV - UBS

BAUMUSTER: Heissluftballon N 160

HERSTELLER: Cameron

BAUJAHR: 1997

VOLUMEN: 4'530 m³

HÜLLE / STOFF: Nomex beschichtetes Polyamid, Polyester

DURCHMESSER / UMFANG: 21.80 Meter Höhe: 24 Meter

FARBEN / WERBUNG: Schwarz - Silber Logo: UBS

LEERGEWICHT: 396 kg

KORB / BRENNER (HL): von Ballon HB-BZX übernommen

KAUFPREIS: Fr. 48'500.— (neue Hülle)

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** *(21) 337 **Fahrzeit:** (38:49') 719:14'
Fahrstrecke: 7'744 **Alpenfahrten:** (3) 64

*(Fahrleistungen 1. Hülle)

bis 01.10.2010

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Infolge Änderung des Firmennamens und des Logos der Schweizerischen Bankgesellschaft in UBS / Schweizerische Bankgesellschaft im Jahr 1997, mussten die Hüllen unserer SBG-Ballone ausser Verkehr genommen werden. Die Kosten für die Hüllen der Heissluftballone wurden in verdankenswerter Weise vom Sponsor voll übernommen. Beim Gasballon übernimmt die UBS die Kosten für das Übermalen.

Die Hülle dieses Ballons ist mit einem neuen „Reissbahntop“ ausgerüstet. Bei höheren Landegeschwindigkeiten kann das gesamte Top nach innen geöffnet werden und schliesst sich nicht mehr selbständig. Die ersten Erfahrungen sind sehr positiv und bringen vor allem bei grösseren Ballonen eine bessere Sicherheit bei raschen Landungen. Obwohl das System geändert und perfektioniert wurde, entspricht dieses Top der Idee, die bei unserem ersten SBG-Heissluftballon HB-BCL auf Wunsch der Gasballonpiloten verwirklicht wurde.

HB - QDO

Durch die Fusion der beiden Grossbanken UBS und SBV (Schweizerischer Bankverein) im Jahre 1998 wurde die etwas mehr als ein Jahr alte Hülle am 04.10.1998 erneut ersetzt. Technisch hat der Ballon dadurch keine Änderungen erfahren.

Am 18.06.2008 musste aus Festigkeitsgründen der Mittelteil der Hülle ersetzt werden. Vom Sponsor UBS war wegen der Finanzkrise keine finanzielle Beteiligung mehr zugesprochen worden. Das Logo ist folglich nicht mehr auf der Ballonhülle.



Trotz Teilersatz der Hülle im Jahre 2008 ergab sich bei der letzten Kontrolle im Herbst 2010, dass die Hülle im oberen Teil zu schwach war. Eine Reparatur hätte sich nicht mehr gelohnt. Aus diesem Grunde wurde der Ballon per 01.10.2010 ausgemustert.

HB - QLO „SPIRALE III“



KENNZEICHEN: HB - QLO
NAME: „SPIRALE III“
INBETRIEBNAHME: 01.02.2006
AUSSERVERKEHRS-SETZUNG: 30.19.2015

HALTER/IN: Ballongruppe Zürich
EIGENTÜMER: Dani Ganz / Ruedi Grätzer
BAUMUSTER: Heissluftballon BB 45 N
HERSTELLER: Kubicek SPOL S.R.O. Nr. 446
BAUJAHR: 2006
VOLUMEN: 4'500 m³
HÜLLE / STOFF: Nomex , Polyester
DURCHMESSER / UMFANG: 21.80 Meter Höhe: 24 Meter
FARBEN / WERBUNG: Treppenförmige farbige Spiralenmuster
LEERGEWICHT: 300 kg exkl. Propangas-Behälter, Avionik.
KORB / BRENNER (HL): Korb Weide 6 Pers. / Doppelbrenner
KAUFPREIS: Fr. 55'000.--

FAHRLEISTUNGEN: 31.12.2015 **Fahrten:** 252 **Pax:** 791 **Fahrzeit:** 524:23
Fahrstrecke: 6'419 Km **Alpenfahrten:** 41

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Nachdem der Ballon HB-QDJ (Spirale I) infolge schwacher Hülle per 31.12.2005 aus dem Betrieb genommen werden musste, wurde eine neue Hülle mit gleichem Muster und ohne Werbung angeschafft. Allgemein gilt dieser Ballon zu den schönsten Aerostaten der Schweiz. Der Ballon startete am 02.10.2006 zur Jungfernfahrt ab Flims.

In der Folge hat sich der Ballon mit seinen 4'500 m³ Inhalt sowohl für normale Passagierfahrten, aber besonders für Fahrten in unserem Gebirge und für Alpenquerungen, bestens bewährt

Am 30.09.2015 machte der Ballon in Flims die letzte Füllung am Gloomig. HB-QLO / Spirale III. Dann Ausmusterung.

Der neue Ballon HB-QUG machte am 13.12.15 seine Jungfernfahrt.

KENNZEICHEN: HB - QUG

NAME: „SPIRALE IV“

INBETRIEBNAHME: 15.12.2015

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:**

HALTER/IN: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Ruedi Grätzer

BAUMUSTER: Heissluftballon BB 45 N

HERSTELLER: Kubicek

BAUJAHR: 2015

VOLUMEN: 4'500 m³

HÜLLE / STOFF: Nomex , Polyester

DURCHMESSER / UMFANG: 21.80 Meter Höhe: 24 Meter

FARBEN / WERBUNG: Treppenförmige farbige Spiralenmuster

LEERGEWICHT: 300 kg exkl. Propangas-Behälter, Avionik.

KORB / BRENNER (HL): Korb Weide 6 Pers. / Doppelbrenner

KAUFPREIS: Fr. '000.---

FAHRLEISTUNGEN: 31.12.2015 Fahrten: 2 Füllungen: 3 Pax: 7 Fahrzeit: 5:52

Fahrstrecke: 48 Km Alpenfahrten:

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Der neue Ballon HB-QUG machte am 13.12.15 seine Jungfernfahrt von Luzern Allmend nach Sattel SZ.



HB - QNV „Sattel - Hochstuckli“



KENNZEICHEN: HB - QNV

NAME: Sattel - „HOCHSTUCKLI“

INBETRIEBNAHME: 30.12.2010

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:**

HALTER/IN: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: Sponsoring Sattel-Hochstuckli AG / Dani Ganz / Ruedi Grätzer

BAUMUSTER: Heissluftballon BB 45 Z

HERSTELLER: Kubicek

BAUJAHR: 2010

VOLUMEN: 4'500 m³

HÜLLE / STOFF: Nomex , Polyester

DURCHMESSER / UMFANG: 21.80 Meter Höhe: 24 Meter

FARBEN / WERBUNG: farbige Sportbilder / Logo: Sattel - Hochstuckli

LEERGEWICHT: 300 kg exkl. Behälter, Propangas, Avionik

KORB / BRENNER (HL): von Ballon HB-QDO übernommen

KAUFPREIS: Fr. 55'000.-- (nur Hülle)

FAHRLEISTUNGEN: 31.12.2015 Fahrten: 19 Fahrzeit: 19:10 Std.

2011 - 2014? Landungen: 24 Pax: 94

Fahrstrecke: 839 Alpenfahrten: 10

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Nachdem der Ballon HB-QDO (ex-UBS) infolge schwacher Hülle aus dem Betrieb genommen werden musste, bemühten sich unsere Heissluftballon-Piloten um Ersatz. Dani Ganz hat sehr gute Beziehungen zu den Kadern der Sattel-Hochstuckli AG, die den neuen Ballon finanzierten. Dani Ganz konnte mit dem neuen Ballon am 30.12. 2010 zur Jungfernfahrt starten.

HB-QPJ „ZÜRICH VI“



KENNZEICHEN: HB - QPJ

NAME: ZÜRICH VI

INBETRIEBNAHME: 01.03.2012

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:**

HALTER: Ballongruppe Zürich / Ballonsport-Gruppe Rapperswil

EIGENTÜMER: Miteigentum je 50% BSG Rapperswil / Ballongruppe Zürich

BAUMUSTER: NL-STU / 1000 - Nr. 1097

HERSTELLER: Ballonbau Wörner GmbH, Augsburg

BAUJAHR: 2011

VOLUMEN: 1'050 m³

HÜLLE / STOFF: Nylon Polyurethan 210 g/m² (1'190m²)

**DURCHMESSER /
UMFANG:** ca. 12.0 m
ca. 40.0 m

FARBEN / WERBUNG: Weiss, stilisierte Logos der BGZ, Name, Kennzeichen + Schweizer-Flagge

LEERGEWICHT: ca. 250 kg (Hülle 124.5, Korbring 5.5, Korb 88, Schleppseil 15.0)

KORB / BRENNER (HL): Weide geflochten; 5 Pers.

KAUFPREIS: ca. Fr. 54'000.—

FAHRLEISTUNGEN: **Fahrten:** 26 **Fahrzeit:** 169:41 Std. **Pax:** 99

bis 31.12.2014 **Fahrstrecke:** 2'581 Km **Alpenfahrten:** 1

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Obwohl der Ballon bereits Ende 2011 bei der Herstellerfirma abgeholt wurde, hatten wir die Taufe im April / Mai 2012, als Hauptprobe für unsere Gordon Bennett-Organisation in Ebnet-Kappel, vorgesehen. Nach dreimaligem Verschieben infolge schlechten Wetters, hatten wir Mühe, die für das Tauffest angemeldeten Gas- und Heissluftballon-Crews nochmals aufzubieten. Folglich entschieden die Verantwortlichen, dass die Taufe am 22./23. Juni 2012 auf dem Füllplatz Zuzach stattfinden sollte. Der neue Ballon wurde von einem Berner und einem Pruntrut Ballon begleitet. Das Wetter war herrlich - allerdings zog ein rassischer Westwind durchs Land, der uns direkt auf den Flughafen Kloten geführt hätte. Also wurde das Programm auf „Nachtfahrt“ umgestaltet und die nicht sehr zahlreich erschienene „Ballongemeinde“ am späten Nachmittag mit Champagner und Apérogebäck verköstigt. Um 20:30 Uhr wurde mit den Füllarbeiten der drei Ballone begonnen und ca. um 23:00 Uhr konnte der Taufpate Erich Zweifel seine Taufrede halten und den Ballon „Zürich VI“ mit allen guten Wünschen in sein Element entlassen. Kurz vor 23:30 Uhr erhielten wir von der *Skyguide* die Erlaubnis zum Nachtstart. Die Ballone fuhren anfänglich direkt Richtung Kloten und stiegen dann höher, um mit dem Wind Richtung Allgäu zu fahren. Der Täufling landete nach 8:25 Std. in Bad Aarbach, 142 Km vom Startplatz entfernt.

HB - QPJ „Zürich VI“

- 31.08.2012 Start zum 56. Gordon Bennett Wettfahren ab Ebnet Kappel (Toggenburg). Unsere Crew SUI 3 (PIC. Walter Gschwendtner und Co-Pi. Felix Gerber) startete als Letzte. Die Fahrt ging durchs Mittelland nach Frankreich und dann Richtung Spanien. Kurz vor der Abenddämmerung meldete die französische Flugsicherung, dass sie kein Transpondersignal mehr empfangen. Alle Reparaturversuche schlugen fehl, so dass der Ballon zur Landung gezwungen wurde. Nach 21:03 Std. und 673 Km landete Walter hofrätlich in Ceurac / F. Sie wurden im 13. Rang von 17 Teams gewertet. Schade.
- 23.-25.08.2013 57. Gordon Bennett in Grand Nancy, Aérodrôme Tomblaine.
Bei sehr ungünstigen Wetterverhältnissen starteten 18 Ballone am Sonntag ab 04:00 zur grossen Wettfahrt. Die Wind- und Wetterverhältnisse waren je nach Höhe sehr verschieden. Leider fuhr unsere Crew, Gschwendtner / Gerber, direkt in eine Gewitterfront und musste nach 10 Stunden Fahrt bei starkem Regen landen. Sie belegten den 10. Schlussrang von 18 Teams.
- 29.08.-01.09.14 Wiederum bildeten die Vorbereitungen und die Teilnahme an der 58. Gordon Bennett Wettfahrt eine Jahreshöhepunkt. Vollen Mutes zogen Pilot und der neue Co-Pilot Ernst Tschuppert und die unermüdlichen Helferinnen und Helfer nach Vichy in Süd-Frankreich. Trotz misslichen Wetterverhältnissen und der typischen „Laisser-faire-Methode“ der Franzosen, konnte zu nächstlicher Stunde gestartet werden. Nach einer problemlosen 15-stündigen Fahrt musste infolge der französischen Alpen auf 3-4'000 m/M auf gestiegen werden. Leider erlitt der Co-Pilot ein ernsthaftes Unwohlsein, so dass sich der Pilot entschloss, aus 4'500 Metern abzusteigen und zu landen. Obwohl sich Ernst nach der Landung glücklicherweise rasch erholte, war der Entscheid zur Landung der einzig richtige Entschluss. Leider wollte es auch dieses Jahr nicht klappen. Dennoch ist der 13. Rang von 17 Teilnehmern ein hervorragendes Resultat. Der nächste Versuch findet im Jahre 2015 statt.

HB-QRG „UBS - SBV“



KENNZEICHEN: HB - QRG

NAME: UBS - SBV

INBETRIEBNAHME: 01.05.2013

**AUSSERVERKEHRS-
SETZUNG:**

HALTER: Ballongruppe Zürich

EIGENTÜMER: UBS AG, Zürich

BAUMUSTER: BB 34 Z

HERSTELLER: Ballon Kubicek SPOL S.R.O. Nr. 969

BAUJAHR: 2013

VOLUMEN: 3'400 m³

HÜLLE / STOFF: Polyester

**DURCHMESSER /
UMFANG:** ca. 20 m
ca. 19 m

FARBEN / WERBUNG: dunkelgrau / silbern / dunkelgrau, 3x Logo UBS

**LEERGEWICHT:
BRENNER (HL):** 246 kg (Hülle 134 kg; Korb 90 kg; Brenner 22 kg)
6 Flaschen Worthington (leer 6x13 kg)

KORB : Weide geflochten; 5 Pers.

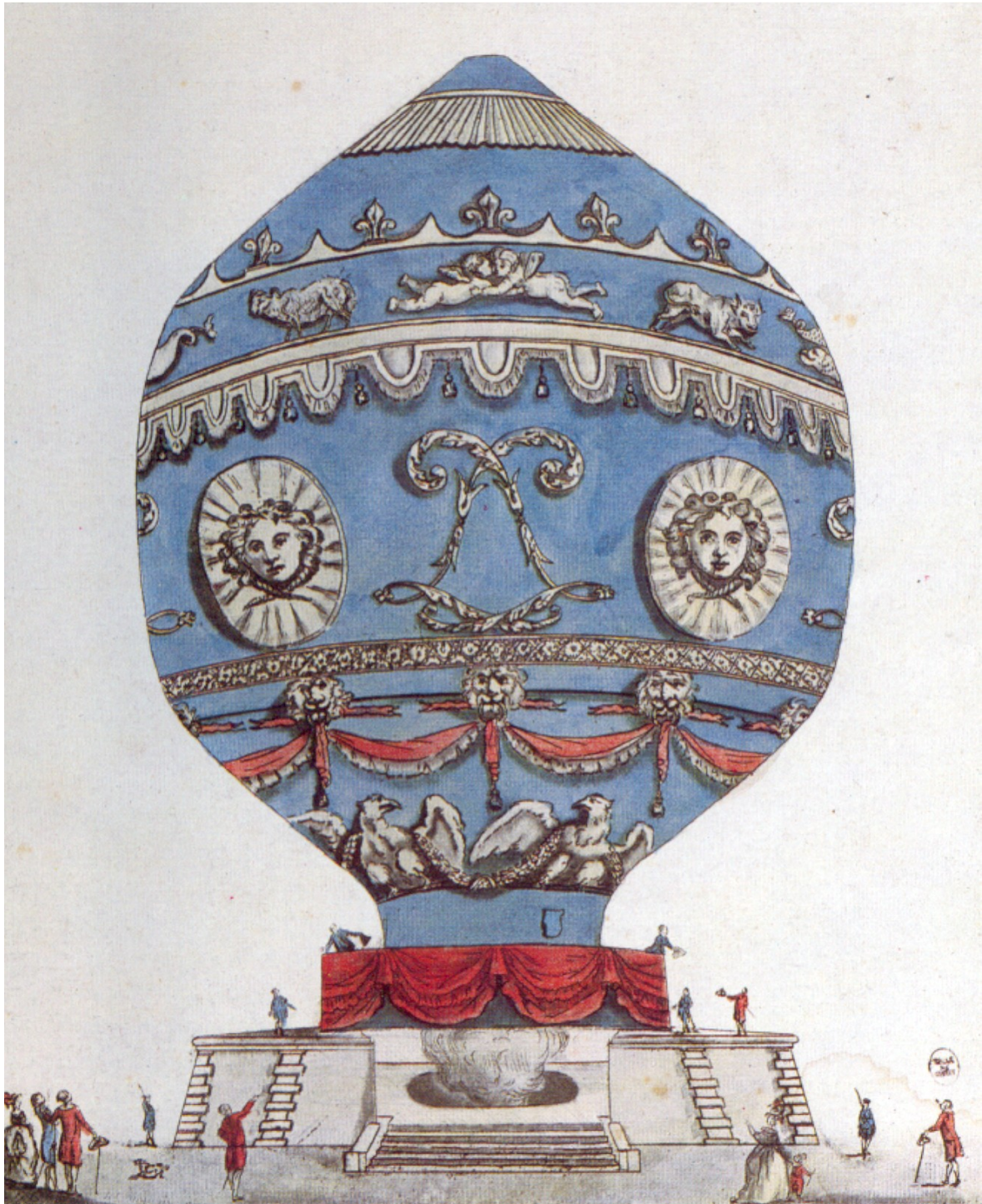
KAUFPREIS: ca. Fr. 65'000.--

FAHRLEISTUNGEN:

Fahrten: 17	Fahrzeit: 32:34
31.12.2014	Fahrstrecke: 407
	Alpenfahrten: 1

LEBENS LAUF DES BALLONS:

Die UBS AG hatte uns im Jahre 1998 die letzten zwei Ballone finanziert, die 2010 und 2013 stillgelegt wurden. In der Zwischenzeit war die UBS in etwas „stürmische Winde“ geraten, so dass eine Anfrage unsererseits für einen neuen Ballon negativ beantwortet wurde. Umso erfreulicher war die Nachricht von Dani Ganz an der GV 2013, dass uns die Grossbank wiederum einen Ballon finanzieren werde. Das Lufttüchtigkeitszeugnis wurde vom BAZL am 01.05.2013 erteilt. Die Jungfernfahrt wurde durch Pilot Daniel Ganz am 30.06.2013 durchgeführt.



Start zum ersten bemannten Aufstieg einer Montgolfiere am 21. November 1783 in La Muette mit Pilâtre de Rozier und dem Marquis d'Arlandes

Kolorierte Radierung 35x24 cm, Musée Carnavalet, Paris

„Gut Land“

und immer einen Sack Ballast in Reserve!

