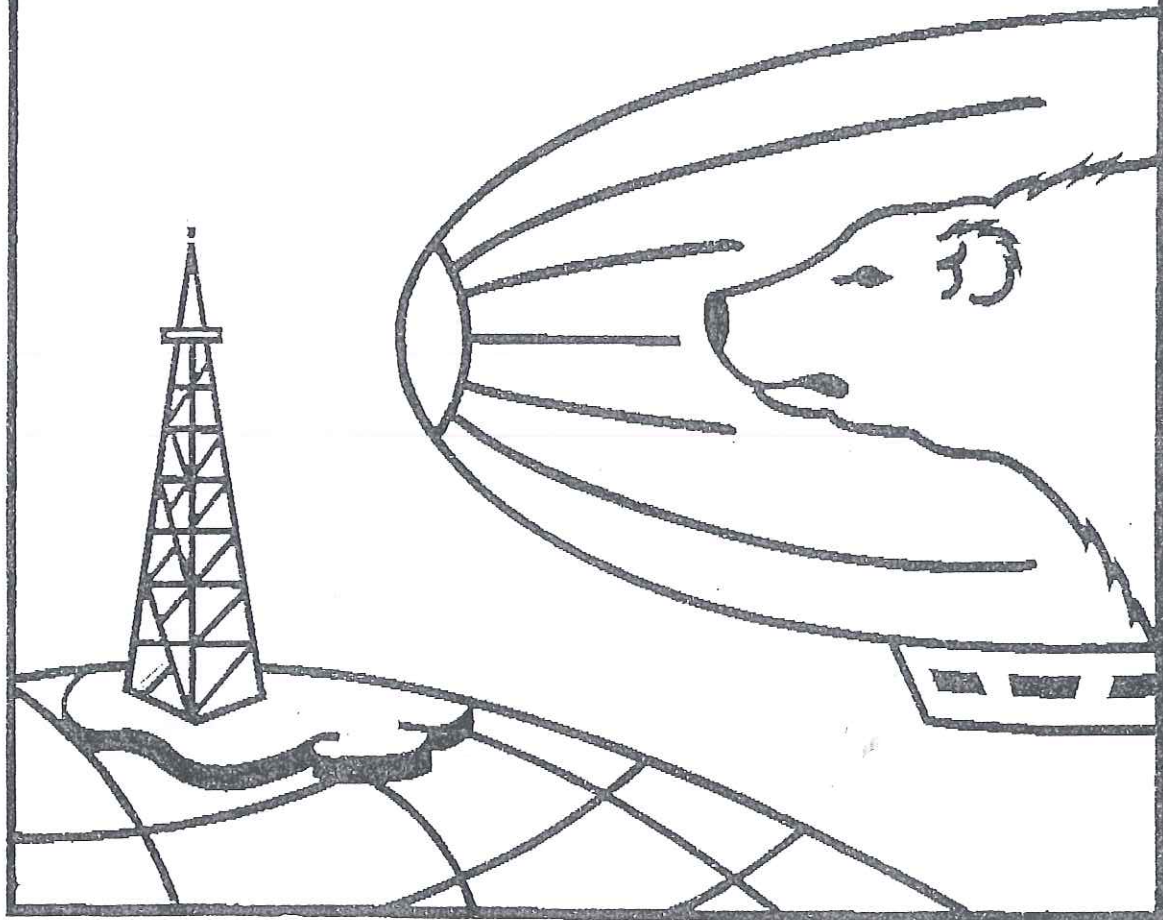


Arctic Sky '94



Moller
Ihr Modemarkt

SONY



unterstützen das



PESTALOZZI
Kinder- und Jugenddorf
Wahlwies



Ein ADLER Unterwegs...

Operation "Arctic Sky '94"

Presstext Kurzfassung

Bei der internationalen Ballonexpedition "Arctic Sky '94" im nordnorwegischen Kirkenes war zum ersten Mal seit mehr als 65 Jahren wieder ein Luftschiff nördlich des Polarkreises unterwegs. Zusammen mit 20 Heißluftballonen aus aller Welt zauberte es eine Woche lang ein farbenprächtiges Spektakel an den winterlichen Polarhimmel. Das Unternehmen "Arctic Sky" fand erstmals 1991 statt, um auf diese ungewöhnliche Weise auf massive Umweltprobleme in der ehemaligen Sowjetunion, verursacht durch den dortigen Nickelbergbau, aufmerksam zu machen.

Bereits in den zwanziger und dreißiger Jahren war Nordnorwegen Ausgangspunkt arktischer Flugexpeditionen mit Luftschiffen. Berühmte Polarforscher und Luftschiffkapitäne wie Roald Amundsen, Umberto Nobile und Hugo Eckener mit den Luftschiffen "Norge", "Italia" und "Graf Zeppelin" wählten ihre Flugrouten über die Barentssee, um polare Gebiete zu erforschen. 1926 und 1928 war der Fischerort Vadsö (ca. 40 km nördlich von Kirkenes) Zwischenlandeort der Amundsen- und Nobile- Expeditionen. Der Landeplatz und der Luftschiff-Ankermast existieren als technisches Denkmal noch heute.

Das von der Aachener GEFA-FLUG eingesetzte neuartige Luftschiff mit dem beziehungsreichen Namen "Adler" hat somit an historische Ereignisse vor mehr als einem halben Jahrhundert erinnert. Im Gegensatz zu den hinlänglich bekannten Gasluftschiffen bezieht der "Adler" seinen Auftrieb aus erwärmter Luft, wie der moderne Heißluftballon. Finanziert wurde die Expedition von einem internationalen Modehaus, die Mannschaft kam aus Deutschland, Schweden, England, den Niederlanden und dem Gastgeberland Norwegen.

Den Initiatoren dieser Aktion ging es nicht um die Renaissance von "Opa's Zeppelin", vielmehr wollten sie unter extremen klimatischen Bedingungen den Nachweis erbringen, daß selbst ein archaisch anmutendes Luftfahrzeug wie das Luftschiff auch im High Tech-Zeitalter seine Bedeutung hat. Am arktischen Himmel war es sowohl "Botschafter des Goodwill", als auch "Logenplatz am Himmel" und Kameraplattform für Journalisten und TV-Teams.

Initiiert und wissenschaftlich-technisch begleitet wurde die Expedition von AIRTOPIA, einer gemeinnützigen Organisation getragen von umweltinteressierten Piloten, Ingenieuren und Marketingfachleuten, die mit diesem und anderen Luftschiff-Einsätzen an die alte Tradition der Erforschung der Umwelt mit Ballonen und Luftschiffen anknüpfen. AIRTOPIA repräsentiert eine Gruppe von Experten, die sich innerhalb ihrer jeweiligen Arbeitsgebiete für die Erforschung und den Erhalt einer lebenswerten Umwelt einsetzen. Gleichzeitig war das Projekt für die Teilnehmer natürlich auch eine persönliche und körperliche Herausforderung bei Temperaturen bis - 20° C.

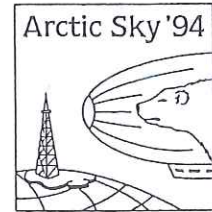
Um die Einmaligkeit des Unternehmens auch für die Zukunft zu dokumentieren, wurde das "Arctic Sky-Ship" von Sony mit einer leichtgewichtigen "Handy-Cam" TV-Kamera ausgerüstet. Desweiteren befand sich internationale Sonderpost bei den Polarfahrten mit an Bord. Die Einnahmen aus der Beförderung dieser Sonderpost in fünfstelliger Höhe fließen dem Pestalozzi Kinderdorf am Bodensee zu.

Info erstellt von: AIRTOPIA e.V. Aachen, Adler Modemärkte Haibach, Deutsche Montan Technologie Bochum und GEFA-FLUG Aachen. (310394)
Weitere Informationen unter Tel. 0241/874026

Operation "Arctic Sky '94"

Eine Geschichte: Polarforschung mit Luftschiffen

Fortsetzung: Polarexpedition "LZ 127 Graf Zeppelin"



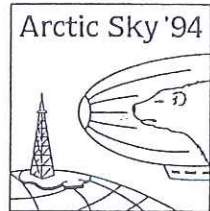
Die bis heute letzte und in ihrem wissenschaftlichen Wert bedeutendste Luftschiffexpedition startete im Sommer 1931 mit dem Luftschiff "Graf Zeppelin" von Deutschland aus. Projektleiter war der auch heute noch über Deutschlands Grenzen hinaus bekannte Luftschiff Kapitän Dr. Hugo Eckener. Ihm war es mit Hilfe der internationalen Wissenschaftsvereinigung "AEROARCTIC" gelungen, sowohl genügend finanzielle und technische Unterstützung aufzutreiben, als auch mit Integration international bekannter Wissenschaftler ein geophysikalisches Programm aufzustellen. Erstmals wurden bei diesem mehrtägigen Luftschiffunternehmen nonstop weite arktische Gebiete photogrammetrisch vermessen und von Bord des Luftschiffes aus neue arktische Gebiete erstmals entdeckt und kartografiert.

Die Zielsetzung der "AEROARCTIC" war die Erforschung polarer Gegenden mittels Luftschiffen. Wissenschaftler und Piloten aus rund 20 Ländern waren ihre Mitglieder. Gründungspräsident war der weltbekannte Polarforscher Friedjof Nansen. Aber auch andere berühmte Zeitgenossen wie Amundsen, Nobile und der deutsche Polarforscher Alfred Wegener (nach dem das heutige bundesdeutsche Polarforschungsinstitut in Bremerhaven benannt ist) gehörten zu den Gründungsmitgliedern.

Eine ähnliche interdisziplinäre Vorgehensweise verfolgt heute die in Aachen ansässige gemeinnützige AIRTOPIA, wenngleich es ihr weniger um die Polarforschung mit Luftfahrzeugen, als vielmehr um das Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten moderner Luftschiffe und deren Weiterentwicklung für den gesamten Bereich der Umweltforschung geht.

AIRTOPIA hat für die Strategie des Aufgreifens altbewährter Konzepte im "High Tech" Zeitalter den Begriff "RETROINNOVATION" geprägt. Ob es für die Luftschifftechnologie tatsächlich eine Renaissance gibt und ob Luftschiffe vermehrt nicht nur den arktischen Himmel durchkreuzen, wird die Zukunft zeigen. Eine Äußerung, die Dr. Hugo Eckener 1954 kurz vor seinem Lebensende gegeben hat, hat nichts von ihrer Aktualität verloren:

>>... Eines ist sicher, das Luftschiff ist den Menschen früher immer als eine Art Symbol des Friedens erschienen, wenn es in seinem ruhigen Flug wie ein silberner Fisch im blauen Luftmeer dahinzog. Sollte das je wieder der Fall sein, so wird das bedeuten, daß die Welt friedlich und sicher geworden ist...>>



Operation "Arctic Sky '94"

Sponsorship Früher und Heute

Zu jedem High Tech Unternehmen mit ungewöhnlichen und extremen Leistungen, gehören zahlungskräftige Sponsoren. Das war bei den Luftschiff Expeditionen der 20er und 30er Jahren nicht anders als heute. Amundsen's Unternehmen 1926 wurde finanziert vom norwegischen Aeroclub und von Lincoln Ellsworth, einem amerikanischen Millionär und Polarfan. Nobile wurde 1928 vom italienischen Luftfahrt Ministerium und von Mailänder Wirtschaftsunternehmen unterstützt.

Auch Eckeners Polarfahrt 1931 mit dem Luftschiff "Graf Zeppelin" kam nicht ohne Sponsoren aus. Ein Teil der Finanzmittel kam durch Sonderpost und Verkauf der Exklusivrechte an große Verlage und Pressehäuser herein. Einen wichtigen Beitrag leisteten internationale Firmen in Form von Ausrüstungsgegenständen oder wissenschaftlichen Geräten. Die Spannbreite ging dabei von der Notfunkanlage über den Kreiselkompaß bis hin zum "Überkinger Mineralwasser". Den Rest der Finanzierung übernahm noch einmal Ellsworth, der sich damit die Mitfahrt im Zeppelin auf arktischer Route sicherte.

Hauptsponsor der ARCTIC SKYSHIP '94 Expedition sind die Adler Modemärkte, ein Tochterunternehmen der Asko Handelsgruppe. Mit mehr als 4.000 Mitarbeitern betreibt Adler mehr als 60 großflächige Modemärkte in Deutschland, Österreich und in Luxemburg. Seit 1991 setzt Adler auf Luftschiffwerbung. Momentan durchkreuzen zwei Luftschiffe die europäischen Himmelsstraßen als Botschafter des Goodwill, die verstärkt gemeinnützigen Organisationen bei Umwelt-Beobachtungsprojekten als "fliegende Adleraugen" zur Verfügung gestellt werden. Finanziert werden diese karitativen Aktionen aus dem Etat für Öffentlichkeitsarbeit.

"Wir wollen mit unseren Aktionen nach außen wirken und nicht nur den Umweltgedanken im eigenen Hause propagieren", so die Aussage von Michael Pauly, bei Adler verantwortlich für die Steuerung der Luftschiff Einsätze. "Von unserem Engagement versprechen wir uns Signalwirkung auch auf andere Wirtschaftsunternehmen, mit den uns allen vorliegenden Möglichkeiten, sinnvolle Projekte für den Erhalt einer lebenswerten Umwelt zu unterstützen. Unsere Luftschiffe verstehen wir dabei als Sympathieträger, nicht nur als "fliegende Litfaßsäule". Es versteht sich von selbst, daß die Luftschiffcrew von Adler für die Operation "Arctic Sky" mit entsprechender Arktis Kleidung ausgestattet ist, wenngleich solche Art von "Mode" nicht zum Adler Standardprogramm gehört.

Um die Flugexpedition professionell zu dokumentieren, hat "Sony Deutschland" dem Luftschiff Team eine leichtgewichtige "Handy-Cam" Kamera mit "Broad Cast Quality" zur Verfügung gestellt. In einem "Crash Kurs" ist der Crew von Sony Mitarbeitern das nötige Know How bezüglich Kamertechnik und filmischer Handwerkskunst vermittelt worden. In Deutschland wird das Filmmaterial im Sony TV Studio später zu einem TV-sendefähigen Dokumentarfilm zusammengestellt. Mit extremen Projekten hat Sony Erfahrung; hat man doch bereits 1989 dem Bergsteiger und Abenteurer Reinhold Messner einen Vorläufer der "Arctic Sky Kamera" bei seiner Südpolexpedition zur Verfügung gestellt. "Wenn die Kamera bei einer Schlittenexpedition am Südpol funktioniert hat, wird sie auch eine arktische Luftschiffexpedition überstehen. Das Anforderungsprofil der Kamera ist in der Arktis zwar nicht unbedingt härter als bei der Südpoltour, in der offenen Luftschiffgondel montiert, aufgrund von Vereisungsgefahr und Vibrationen des Luftschiff Motors aber einfach anders", sagt Jo Weber, bei Sony für Marketing der "Handy-Cam" zuständig.

Info erstellt von: AIRTOPIA e.V. Aachen, Adler Modemärkte Haibach, Deutsche Montan Technologie Bochum und GEFA-FLUG Aachen. (030394)
Weitere Informationen unter Tel. 0241/874026

Operation "Arctic Sky '94"

Das "Arctic Sky-Ship"

Das Luftfahrtunternehmen GEFA-FLUG hat mit einem Budget von jeweils einer viertel Million Mark zu Studienzwecken zwei Luftschiffe gebaut, die ihren Auftrieb wie die bekannten Heißluftballone durch Erwärmung des Volumen beziehen. Beide Luftschiffe tragen den beziehungsreichen Namen "Adler". Die Nutzung von Heißluft als Tragmedium macht den Einsatz von Luftschiffen kostengünstig - im Gegensatz zum Gasluftschiff, das auf dem Luftweg seinen Einsatzort erreicht - kann das Heißluft Luftschiff auf einem Anhänger zum jeweiligen Einsatzort transportiert werden. Desweiteren entfallen in Ruhezeiten die Unterbringungskosten in einem Hangar. Die zur Erzeugung des Auftriebs notwendigen Brenngase wie Propan und Butan stehen weltweit preiswert zur Verfügung.

"Der Adler" - Technische Daten

Typenbezeichnung:	AS80GD
Länge:	37.00 m
Durchmesser:	11.50 m
Volumen:	2.250 m ³
Luftschiff Hüllenmaterial:	POLYANT AIRCLOTH Verseidag
Brenneranlage:	2 x Colt C2
Avionik:	Dittel
Antrieb:	52 PS Rotax
Geschwindigkeit:	max. 45 km/h
max. Einsatzzeit:	ca. 150 min.
max. Einsatzhöhe:	ca. 2.000 m
wissenschaftliche Nutzlast:	bis 100 kg
max. zulässiges Gesamtgewicht:	680 kg
Besatzung:	Pilot und Copilot

Das Fernziel - "Sine Nomine"

Die Entwicklung und Konstruktion des Heißluft Luftschiffes AS80GD soll den Beginn einer Serie von Luftschiffen neuer Technologie einleiten. Die in diesem Projekt gewonnenen Erfahrungen sollen später in eine Serienversion einfließen, vorläufig unter dem beziehungsreichen Arbeitstitel "Sine Nomine". Die Serienversion des weiter oben beschriebenen Erprobungstyps garantiert Einsätze in der Luft von 4 Stunden, in denen das Luftschiff als Werbeträger, Kameraplattform und schwebendes Umweltlabor eingesetzt wird. Zur Finanzierung des gesamten Programms muß ein Budget von rund 1,5 Mio Mark aufgewendet werden. Alle Komponenten der Serienversion werden zuvor mit den zwei bisher gebauten Luftschiffen des Typs AS80GD getestet, um das finanzielle, technische und wirtschaftliche Risiko abschätzen zu können.

Operation "Arctic Sky '94"

Die Organisation, das Programm und die Teilnehmer

Organisiert wird ARCTIC SKY '94 von "AS Grenseland" aus Kirkenes im nördlichsten Zipfel Norwegens an der Grenze zur ehemaligen Sowjetunion und Finnland. 40 km Luftlinie entfernt liegt Vadsö, Zwischenlandeort der historischen Luftschiffexpeditionen von Amundsen und Nobile. "AS Grenseland" hat jahrelange Erfahrung mit der Organisation und Durchführung von Nordlandexpeditionen und Ballonfestivals am Polarkreis. Neben dem Ballonfestival stellt Europas längstes Hundeschlitten Rennen über eine Entfernung von mehreren hundert Kilometern in eisiger Kälte einen weiteren Höhepunkt dar. Direktor von "AS Grenseland" ist Rune Rafaelsen, begeisterter Ballonfahrer und Verkehrsdirektor von Kirkenes. Er und seine Assistentin Kjartan Rist veranstalten ARCTIC SKY seit 1991.

Rund 20 Ballonteamer aus aller Herren Länder werden bei ARCTIC SKY '94 erwartet. Die Piloten betrachten diese Aktion als persönliche Herausforderung und Abenteuer, wollen aber gleichzeitig mit Hilfe ihrer bunten Fluggeräte und den internationalen Medien auf immense Umweltprobleme nördlich des Polarkreises aufmerksam machen, die durch den Abbau von Nickel auf dem Gebiet der früheren Sowjetunion verursacht werden. Unter den Piloten findet sich manch weltberühmter Name aus der "Szene", wie Neill Robertson aus England, einer der Männer, die den Heißluftballonsport Mitte der sechziger Jahre in Europa "wiederentdeckt" und populär gemacht haben.

Arctic Sky findet vom 15. bis zum 22. März statt. Jeden Morgen um 05.00 Uhr gibt es eine erste Pilotenbesprechung, Frühstück um 05:30 Uhr, präzise Wetteranalyse um 06:00 Uhr. Ist die Prognose vielversprechend, rücken die Teams auf Motorschlitten und Allradlastwagen zum jeweiligen Startplatz aus. Je nach Windrichtung und zu erwartender Wetterentwicklung bedeutet das ca. 1 - 2 Stunden Fahrt durch meterhohen Schnee quer durch die Tundra. Die Ballonfahrten dauern in der Regel drei bis vier Stunden, zeitlich begrenzt durch den an Bord befindlichen Propangasvorrat, geographisch begrenzt nur durch die russische Grenze und die Barentsee.

Auch das Aachener Luftschiffteam wird am Ballonprogramm teilnehmen, für die Luftschiffer ist allerdings der wichtigste Programmpunkt die Begegnung mit dem alten Ankermast in Vadsö, einem kleinen Fischerörtchen an der Barentsee, von wo aus Amundsen und Nobile 1926 und 1928 zu Ihren Polfahrten starteten. Zum einen geht es den Aachenern mit ihrem Luftschiff, das den beziehungsreichen Namen "Adler" trägt, um die Erinnerung an frühere flugtechnische Pionierleistungen, darüberhinaus aber um das Befördern einer Postsendung von mehreren tausend Briefkarten, die von Vadsö aus in alle Welt verschickt werden.

Die Einnahmen dieser Luftschiff Bordpost werden dem Pestalozzi Kinderdorf in Wahlwies am Bodensee zur Verfügung gestellt, das bereits seit mehr als 40 Jahren mit der Teilnahme an ungewöhnlichen Flugexpeditionen einen Teil seiner Einnahmen sicherstellt. In mehr als zwei Dutzend Ländern war Pestalozzi Kinderpost bisher an Bord. Dieses wird die erste Aktion dieser Art in Norwegen sein. Alle Flüge werden durch ein deutsches TV Team und eine an Bord montierte Kamera im Bild festgehalten und in einem Dokumentarfilm umgesetzt.

Info erstellt von: AIRTOPIA e.V. Aachen, Adler Modemärkte Haibach, Deutsche Montan Technologie Bochum und GEFA-FLUG Aachen. (250294)
Weitere Informationen unter Tel. 0241/874026

Operation "Arctic Sky '94"

Eine Geschichte: Polarforschung mit Luftschiffen

Schon immer in ihrer mehr als 200 jährigen Geschichte sind Ballone und Luftschiffe zur Erderkundung, zur Erforschung der Umwelt und der Atmosphäre eingesetzt worden. Die erste arktische Ballon-Expedition datiert auf das Jahr 1897. Von Spitzbergen aus versuchte der schwedische Ingenieur Andree mit zwei Begleitern den Nordpol im Freiballon zu erreichen. Die Expedition scheiterte jedoch aufgrund von mangelhafter technischer Qualität ihres Fluggerätes und zu geringer Arktis Erfahrung der Besatzung.

Erfolgreicher waren die Luftschiff Expeditionen von Roald Amundsen und Umberto Nobile in den Jahren 1926 und 1928. Als Zwischenlandestation benutzten beide Unternehmen den kleinen Fischerort Vadsö in Nordnorwegen, das Tor zur Barentsee und damit zum Nordpol. (Vadsö liegt 40 km nördlich von Kirkenes, dem Austragungsort von Arctic Sky '94.)

Ein großartiger Erfolg war die Luftschiff Expedition des norwegischen Polarforschers Roald Amundsen (der 1911 als Erster mit dem Hundeschlitten den Südpol erreichte und dadurch weltberühmt wurde) mit dem italienischen Luftschiff Konstrukteur Umberto Nobile. Sie starteten im Mai 1926 von Rom aus zum Polarflug. Zwischenlandungen gab es in England, Rußland und im nordnorwegischen Vadsö. Das Luftschiff trug den Namen "Norge", die Expedition wurde vom norwegischen Aeroclub finanziert. Von Vadsö aus ging es nach Spitzbergen und von dort aus im Nonstopflug über den Pol nach Alaska, wo die "Norge" in der Nähe von Nome sicher landete. Amundsen und Nobile haben damit die heute täglich benutzten internationalen Flugrouten über den Nordpol eröffnet.

Im Mai 1928 unternahm Nobile mit dem Luftschiff "Italia" und der Unterstützung italienischer Wirtschaftskreise eine weitere Polarexpedition. Wieder war Vadsö Zwischenlandeort auf dem Weg zum Pol. Bei diesem Unternehmen stand ein aufwendiges wissenschaftliches Programm auf der Tagesordnung, welches von einem Team internationaler Wissenschaftler erarbeitet worden war. Nobile unternahm einige Erkundungsflüge von Spitzbergen aus, bevor er zur eigentlichen Nordpolfahrt startete. Er erreichte den Pol, wurde aber auf dem Rückflug von schlechtem Wetter überrascht und zur Notlandung auf dem Eis gezwungen. Die Expedition galt wochenlang als verschollen, bis ein russischer Funkamateure das "SOS ITALIA" empfing und damit die Suchexpeditionen gezielt vorgehen konnten. Neben zahlreichen internationalen Suchtrupps beteiligte sich auch Amundsen an der Rettung. Nobile konnte schließlich durch einen schwedischen Flugzeugpiloten gerettet werden. Sieben Wochen nach der Notlandung erreichte schließlich der sowjetische Eisbrecher "Krasin" die restliche Mannschaft der "Italia" und nahm sie an Bord. Trotz des spektakulären Endes kann man auch dieser Expedition nicht den wissenschaftlichen Erfolg absprechen.

Das wissenschaftlich wohl bedeutendste Flugunternehmen unternahm Dr. Hugo Eckener 1931 mit dem Luftschiff "Graf Zeppelin". Ein Team von internationalen Wissenschaftlern der "AEROARCTIC" (Wissenschaftliche Studiengesellschaft zur Erforschung polarer Gebiete durch Luftschiffe) war mit an Bord. Die Route führte von Berlin nach Leningrad und dann über die Barentsee in die Arktis. Weite polare Gebiete wurden erstmals photogrammetrisch mit Meßkameras dokumentiert und in exakte Landkarten übertragen. Daneben gab es Hochatmosphären- und Klimauntersuchungen, sowie Experimente zum Erdmagnetismus.



Operation "Arctic Sky '94"

Die "Arctic Sky-Ship" Crew

Eine internationale Expedition benötigt ein Team von Fachleuten, um allen extremen Anforderungen zu genügen. Die Mitglieder der "ARCTIC SKY-SHIP" Crew kommen aus Deutschland, Schweden, England, Niederlande und Norwegen. Piloten des "Adler" sind der Deutsche Karl Ludwig Busemeyer und der Schwede Oscar Lindström. Jeder der Beiden bringt rund 20 Jahre "Leichter als Luft" Erfahrung in das Projekt ein. Auch die übrigen Mitglieder besitzen internationale Erfahrung. Zwei vom norwegischen Roten Kreuz zur Verfügung gestellte Techniker aus Kirkenes bedeuten zusätzliche Verstärkung und Sicherheit, zum einen weil sie als Einheimische die in einem solch anspruchsvollen Projekt notwendigen Ortskenntnisse besitzen, zum anderen als Experten für das Arbeiten unter extremen klimatischen Bedingungen.

Karl Ludwig Busemeyer ist Geschäftsführer der Aachener GEFA-FLUG und träumt seit seiner Kindheit von Flugexpeditionen im hohen Norden. Von Beruf Soziologe und Städteplaner beschäftigt er sich seit seiner Studienzeit mit der Entwicklung von Luftschiffen. Unter Busemeyers Leitung standen Luftschiff Projekte in rund 20 Ländern. Das englische Luftamt akzeptiert ihn als technischen Prüfer für Luftschiffe, für das Luftamt der Schweiz bildet er Luftschiffpiloten aus. Er ist Teamchef des "ARCTIC SKYSHIP".

Oscar Lindström hat Meteorologie studiert und ist von Beruf Fluglotse auf dem internationalen Flughafen Stockholm. Er hat "OSCAIR PROJECT" aufgebaut, das einzige skandinavische Luftfahrt Unternehmen, welches sich professionell mit dem Betrieb von Luftschiffen beschäftigt. Er hält mancherlei internationale Rekorde und Titel, zum Beispiel den des Weltmeisters im Luftschiff-Fahren. Als waschechter "Wikinger" ist seine Aufgabe bei ARCTIC SKY '94 die Wetteranalyse und Navigation am arktischen Himmel.

Auch der Engländer Peter Butler hat "Leichter als Luft" Erfahrung. Er ist Pilot und Psychologe, Hochseesegler, Motorrad- und Oldtimerfreak. Hartnäckigen Gerüchten zufolge hat er 1988 als Logistik Chef des "Daily Express" Ballonrennen London / Paris "sicherheitshalber" Abwehrmittel gegen Haie in die Seenot Ausrüstung gepackt. Alle sind gespannt, ob da noch eine Steigerung möglich ist. Butlers Aufgabe ist die Koordination der Bodenlogistik, wie Allradlastwagen, Motor- und Hundeschlitten.

Jo Hounjet ist Niederländer und Inhaber eines "Wanderer- und Rucksackfreundlichen" Hotels im südholändischen Epen. Als Organisationsfachmann ist er geradezu prädestiniert für die Aufgabe des Quartiermeisters der ARCTIC SKYSHIP CREW. Er bildet die Schaltstelle für allgemeine Logistik und ist neben der Bewältigung von organisatorischen Aufgaben vor allem für die reibungslose Kommunikation mit der norwegischen Organisation und natürlich innerhalb der eigenen Crew verantwortlich.

Die einzige Frau im Team ist Angelika Zapf aus Leipzig, von Beruf Rundfunk Journalistin. Sie kümmert sich um die Betreuung der internationalen Medien und ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Für das Pestalozzi Kinderdorf wird sie die Abwicklung der Luftschiff-Bordpost überwachen, die OPERATION ARCTIC SKY mit der TV Kamera festhalten und später im Sony TV Studio mit historischem Filmmaterial von Arktis Luftschiff Expeditionen der 20er und 30er Jahre zu einem Dokumentarfilm aufbereiten.