



BallonSport

Magazin



Deutsche Meisterschaft Gasballon 2009

**Die Sieger rollen
das Feld von hinten auf**

Neuer Bildband - Geheimtipp für Insider

**Rund um die Welt
auf 320 Pracht-Seiten**

Die »Blaue Nacht« von Nürnberg

**Farbenpracht
in Frankentracht**

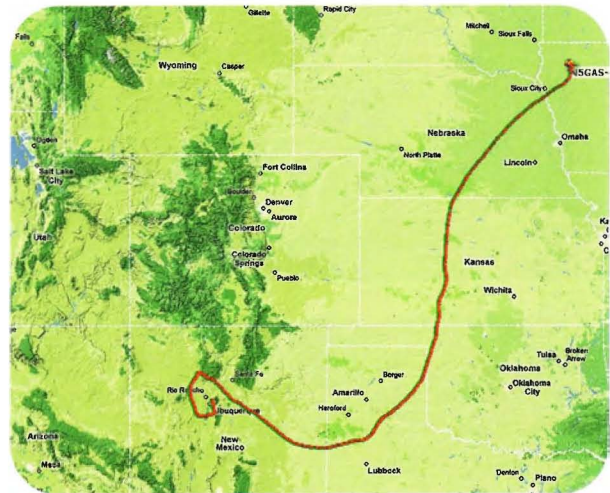
»America's Challenge« live aus dem Korb

**Frieren in New Mexico
& Schwitzen in Iowa**



Das Zuhause in den Wolken

Während der International Balloon Fiesta in Albuquerque vom 3. bis 11. Oktober wird auch dieses Jahr die »America's Challenge« ausgetragen. Im Oktober 2008 hatte US-Pilot Jonathan R. Trappe eine Strecke von New Mexico bis nach Iowa zurückgelegt. Seine Schilderung der Fahrt über 68 Stunden und 46 Minuten macht Appetit auf die Neuauflage des Wettbewerbes in diesem Jahr



Wir leben am Himmel - tagein, tagaus, tagelang. Auf jeden Wechsel im Tag- und Nacht-Kreislauf müssen wir uns neu einrichten. Die nächtliche Kälte ist streng, mit dem Tag kommen Sonne und Hitze auf uns zu - darauf müssen wir uns vorbereiten. Nach einiger Zeit leben wir richtiggehend dort oben, sind in den Wolken einfach zu Hause. Wir brachten nur von Zeit zu Zeit unser Luftfahrzeug dazu, höher zu steigen über die Wolkendecke hinaus. Winde aus 210, Drift 030, 25 Knoten, Position halten. Unser Haus in den Lüften gleitet stabil dahin, die Landschaft unter uns wechselt beständig ihr Bild. Während der ersten Nacht in unserem Leben dort oben beglei-

ten uns die anderen Teams, erkennbar durch das Blinken der Nachtfahrbeleuchtung. Das gleichmäßig weiße Licht und die roten Blinklichter können wir nutzen, um unsere eigenen Manöver zu koordinieren.



Jonathan Trappes Team belegte 2008 in Albuquerque den 2. Platz

Und wir erkennen die Fahrtroute der Kollegen. Sollen wir unser eigenes Gerät steigen oder sinken lassen? Was ist vorteilhafter?

Schließlich treiben die Begleiter am Himmel von uns weg. Sie sind nur noch zu hören in der Nacht, wenn manchmal ihre Stimmen innerhalb unseres Korbs zu krächzen beginnen: »Albuquerque-Mitte - October-Hotel Echo November India« und so weiter. Aber sie entfernen sich von uns, sind schon mehr Beobachter aus dem Orbit als enge Begleiter. Wir können nur kombinieren, wo sie sind, dass sie überhaupt existieren - mit Hilfe von Berechnungen, aber nicht durch unmittelbare Beobachtung.

In dieser ersten Nacht sind unsere fliegenden Freunde nicht die einzigen, die uns rufen. In der Wüste der Hochgebirge heulen uns die Kojoten an. Ich bin kein Egoist, aber ich weiß, dass wir in dieser Nacht ihr Mond sind, hell am Himmel stehend - und sie rufen direkt in unsere Richtung. Dann endlich kommt die Sonne zurück. Doch für mich ist das keine Metapher des ewigen Lebenskreislaufs - mich interessiert der tatsächliche Sonnenaufgang.

Unser Rennen ist ein Ausdauertest, eine Prüfung und Herausforderung für die Piloten. Es ist Tag geworden. Wir befinden uns über den riesigen Einöden der Wüsten. Per Satellitentelefon kommt die Nachricht: Ein Wettbewerber ist abgestiegen, gelandet nach neun Stunden und 57 Minuten. Einer weniger, mit dem wir uns am Himmel messen müssen. In der Hitze des Tages kreuzen wir behutsam die »Deadman Peaks«. Wir steigen auf in die Jemez Mountains, sehen die Sonne untergehen und bereiten uns auf die zweite Nacht vor. Wir finden einen abfallenden Wind, der uns zwischen die Sandia Mountains und die Sangre de Cristo Mountains gleiten lässt. Nachts verbringen wir Stunden damit, unser Kollisions-Warnsystem zu beobachten. Gelb auf dem Bildschirm bedeutet: Warnung. Rot



Unter dem Korb erstrecken sich die endlosen Weiten des Mittleren Westens

heißt Aufschlag. Wir müssen steigen. Dann haben wir es durch die Berge geschafft und sind über hindernisfreier Landschaft. Ab hier gibt es keine Berge mehr. Wir halten unseren Kurs und schweben nachts über weites, offenes Land.

Wir befinden uns nördlich von Roswell im Bereich der Pecos North Military Operation Area, wo die Streitkräfte Flugzeuge testen. In diesem militärischen Sperrgebiet gibt es zwar keine Manöver, aber trotzdem... Wir sind isoliert. 30 Stunden sind wir bereits in der Luft. Es gibt

nichts hier, außer einem beunruhigenden Summen, von dem ich weiß, dass es von irgendeiner militärischen oder wissenschaftlichen Einrichtung kommen muss - und nichts Übernatürliches sein kann. Wir sind über der Wüste von Roswell, die riesig, leer und schwarz ist und summt? Jetzt wird es richtig kalt. Wir reißen chemische Wärmepacks auf und versuchen, sie auf unsere Beine zu bekommen. Um die Packs auf unsere Haut zu kriegen, müssen wir sie unter Thermounterwäsche und die weiteren isolieren-



Statistiker-Spaß mit Kuchendiagrammen: Texanische Felder, geometrisch perfekt, wie mit dem Zirkel gezogen



den Schichten stopfen. Das ist gar nicht so einfach. Nach einigen Stunden Schlaf in der Wüstennacht, zusammengerollt auf dem Boden des Korbes, wache ich auf - nur einige hundert Fuß über dem Boden.

Texas zieht beständig unter uns vorbei, Oklahoma kommt auf uns zu. Der Tag geht zu Ende, die Nacht zieht wieder herauf. Zum Glück sind wir aus den Bergen heraus und können uns für die nächtliche Reise in niedrigerem Abstand zur Erde einpendeln. Kojoten haben uns in der ersten Nacht ein Ständchen gebracht, jetzt singen uns die Ölquellen etwas vor. Nicht ganz so romantisch, das muss man zugeben. Es sind jetzt 58 Stunden seit unserem Start. Der zweite Pilot, weit erfahrener als ich, sagt zu mir: »Von allen Leuten, mit denen ich geflogen bin, bist Du die beste Haushälterin.« Er hätte auch andere, präzisere Sätze wählen können: »Der beste Ballonfahrer! Navigator! Pilot!« Ich hätte auch noch »den besten Gesprächspartner« akzeptiert. Aber nein, ich bin »beste Haushälterin«, die den Ballast behutsam einteilt: Wie viel haben wir noch im Moment? Können wir die Nacht durchfliegen? Reicht er? Schaffen wir es? Wir leben hier 24 Stunden täglich auf

einem Raum von drei mal fünf Fuß, Sauberkeit und Ordnung sind wichtig - meinerwegen

Die Dämmerung empfängt uns am dritten Tag über Kansas. Wir sind in geringer Höhe. Die Winde sind schlecht für uns und treiben uns zurück. Wir müssten steigen, vorteilhaftere Winde suchen, aber für diese Aktion haben wir sehr wenig kostbaren Sand übrig. Also werfen wir unser Essen hinaus. Das Ironische dieser Situation kommt einem in den Sinn - schon eine interessante Sportart, in der Sand wertvoll wird und Nahrung entbehrlich. Doch es funktioniert, wir steigen wieder. Die Winde frisken auf, wir rattern die Meilen herunter. Nebraska zieht als nächstes unter unserem Haus in den Lüften vorbei, dann Iowa. Vor uns schlängelt sich der Missouri. Auf den Flussbänken steht ein Kohlekraftwerk. Wir sorgen uns um die Hitze, die von dort aufsteigt, um die Rauchsäulen. Die Sorgen von Greenpeace wären anderer Natur. Das Kraftwerk bedingt auch riesige Hochspannungsleitungen, um die wir uns besondere Sorgen machen. So überfahren wir also Iowa in großer Höhe und schweben über Farmen südlich von Sioux City. Die vierte Nacht zieht vor uns auf.



Ballonpilot Jonathan R. Trappe

Per Satellitentelefon erreichen wir unseren Meteorologen: »Eiskalter Regen ist direkt vor Euch. Keine Möglichkeit, diese Nacht durchzustehen.« Das wollen wir doch mal sehen!

Die Sonne geht unter, das System kühlt ab, und wir sinken. 8000 Fuß, die Winde drehen, Wind aus 190 Grad, als wir Cherokee passieren. Gar nicht so schlecht. Dann, als wir die 6000 Fuß kreuzen, kommen die Winde aus 030. Nein, das funktioniert nicht. Wir müssen hier durch, können hier nicht bleiben. Wir müssen es schaffen, weiter zu sinken, die Landung vorzubereiten.

Jetzt ist die Erdoberfläche mit den weichen Feldern von Iowa, nach denen wir gesucht haben, zum Greifen nah. Wir sehen Felder, die abgeernt-

tet werden, sogar noch so spät am Abend. Wir wollen keine Schneise der Verwüstung durch den Mais ziehen, wenn wir bei der vorhersehbar schnellen Landung über den Boden schleifen. Bei diesem Wind ist eine Schleiflandung unausweichlich: 030 Grad, 20 Knoten. Ein abgeerntetes Feld kommt auf uns zu. Hier wird es klappen. Ein Sack des kostbaren Sandes wird bereit gehalten, unser Abstieg ist kontrolliert. Wir sind jetzt einige hundert Fuß über Grund.

«Das Feld dort, das ist es!» Doch es wird immer dunkler, die Dämmerung erschwert die Sicht zunehmend: «Gibt es hier Starkstromleitungen, die die Straße überqueren?» Wir müssen es annehmen. Also müssen wir zuerst von der Straße wegkommen. Das klappt. Wir steigen schnell ab, sind kurz über dem Boden mit 20 Meilen pro Stunde. Plötzlich ein riesiger Heuballen vor uns, mit dem wir nicht zusammenstoßen möchten. Ballast

raus - einen ganzen Sack. Wir sind an dem bedrohlichen Hindernis vorbei, alles ist gut gegangen. Zehn Fuß über Grund, drei Fuß, der Korb schlägt auf, wir werden zur Seite geworfen, schleifen über das Feld, die Erde will uns zurück - und dann hat sie uns wieder. Stopp. Perfekt. Das Abenteuer in unserem Haus am Himmel ist zu Ende: 68 Stunden, 46 Minuten, 790 Meilen Distanz, ein Lebensabschnitt in den Lüften. Vollkommen. ■



Wieder zurück am Boden wird die Verfolgercrew benachrichtigt.

A Life Aloft

We lived there, in the sky. Day in, day out-- for days. Transforming the basket each change of light, each switch of the diurnal/nocturnal cycle. The cold would come severely in the night, and we would have to prepare. The day would bring the sun and heat, and we would have to prepare.

After some time, we just lived there. Ceaseless wonder eventually saturates; after some time we were just there, at home, in the clouds. We would occasionally command our aircraft: 'Climb cabin'-- higher, above the cloud layer.

'Climb cabin'- winds out of 210, track 030, 25 knots-- yes, stay here cabin. This will do cabin. Our home remains the same, only the earth has moved to a different location under us.

During the first night in our life aloft, we were surrounded by companions in their own night cabins, white steady light below them, red flashing light below as well. We could use them to guide our own movements; we could see them move this way, that way. Should we cause our own basket to go up, down? Which is more favorable? (It was day one, and so I still called it a 'basket'; it was not yet our sky cabin home.)

Those companions would eventually drift from us. They were still there, in the night. I know because sometimes their voices would crackle out inside our basket: "Albuquerque Center, October Hotel Echo November India" and the rest. But they became distant to us, more orbital observers than close companions. We could only deduce where they were -- we could only deduce that they existed at all-- through calculation, not direct observation.

In that first night our airborne companions weren't the only ones calling out in the night. In the high-mountain desert, coyotes called to us; I'm no egoist, but I know that we were their moon that night. Funny, it's a southwestern cliché-- coyotes howling at the moon; tonight though, we were their moon, white in the sky, and I tell you directly they were calling to us. I know this. I heard them for hours in the night, howling to us.

Then the sun returned, as it does. 'The Sun Also Rises' and all that-- but for me there was no metaphor of ever ongoing life-- I cared about the literal sunrise. We stripped layers of protection off of our bodies-- thermal base 1, thermal base 2, intermediate tier, repulsion tier, wicking, gortex, neoprene-- all into bags, clipped in then tossed over the side gleefully, never to be needed again. (Lies that I told myself; of course I would need them again, 'The Sun Also Sets' and I would need all the gear when the light changed again. But, you can't push yourself forward that way; you can't keep going if you think like that.)

This race of ours is as much a test of endurance as it is a test of pilot skill.

Now we're into the daylight hours and the vast desert sweeps underneath us. We receive word over the satellite phone: one companion/friend/competitor/enemy is down, landed after 9 hours 57 minutes aloft. He's down. Fewer to wrestle with in the sky.

In the night we crossed above Los Lunas (literally "The Moons.") So appropriate; that night my companions and I were the moons. Apparently the coyotes weren't the only ones to so believe. Cartographers, it seems, had prepared for our coming and someone laid out a city there for us to cross, and named it for our crossing, for that evening.

In the night we had also crossed the Rio Grande; the day ahead of us was to be an observation of vast spaces. Black Mesa, Wind Mesa, Mesa Gigante-- measureless spaces of beautiful dry solitude.

In the heat of the day we crossed Deadman Peaks, warily.

We ascended into the Jemez mountains, saw the sun set, and prepared for the second night. I transformed the gondola. We're high. It will be cold. The layers come back: thermal base 1, thermal base 2, intermediate tier, repulsion tier, wicking, gortex, neoprene. Fresh power is inserted into the halogen beacons; before they are thrown over the side it looks as if the gondola has been overrun by paparazzi: FLASH!FLASH! FLASH-FLASH! FLASH! Then calm again once they have been ejected over the side.

We find a wind drain to slip us between the Sandia and Sangre de Christo mountains; hours at night are spent watching the ground collision avoidance system. Yellow on the screen: warning. Red on the screen: we will hit. Must climb. Then, we're through the mountains and out to free space. From here on, there will be no more mountains. We will maintain; the earth will fall away.

A famed adventurer in our sport was once asked what it was like. He replied "Unlike."

Now, at night, we slip into the open land. North of Roswell, into the Pecos North Military Operation Area, where armed forces aircraft test and train. The military areas are often positioned over isolated, rural areas; potential accident debris won't fall on people below. At the moment, I am that that potential accident debris. The MOA isn't hot, but still.

True to its designation, the area is indeed rural and isolated. We're isolated. Thirty hours we've been aloft. There is nothing here, aside from a disconcerting hum that I know must come from some military or scientific installation, and must not be anything supernatural. I'm above the Roswell desert, vast and empty and black, and ithums? Buzzes? It does something; there is some sound, though it comes from no specific place that I can isolate.

Now so cold. I burst open chemical heat packs and try to get them on my legs. To get the packs to my skin I have to get under thermal 1, thermal 2, wicking, etc. A minor battle to get the heat towards my skin. Dark, black, cold, and the desert hums.

I know; I should back up, and tell the story from the beginning. But I refuse. We're half way there now, both you and I. You've journeyed with me this far. So, we can tumble through the rest, and you'll have the story I promised, at least the story as painted by broad strokes.

I awoke near earth, and near Earth. After some hours sleeping in the desert night, curled up on the floor of the basket, I awoke close to the surface of the earth-- a few hundred feet above the ground. I had entered Texas and was also now close to the town Earth: 293 families.

I'm now over Texas farms that look like a statistician's dream. Pie charts fill my field of vision, more than my eyes can take in, side to side, top to bottom: perfect pie charts.

Those melt away, replaced by canyons. A myriad of lakes are below me and stretch out before me, and I seek my bearings and consult the WAC. There it reads, plain as day: "Many small lakes."

Ok, thanks. There I am.

Texas steadily bleeds by, Oklahoma comes underneath us. The day is done, night comes again. Thankfully we are out of the mountains and can settle lower to the earth for the night's journey. It's like setting camp in the foothills instead of the mountain crest, and this night is not as bitter cold. Coyotes serenaded us the first night, now oil wells sing up to us. Not as romantic, I know-- but I tell you the story as it occurred.

And the change of light happens. Dawn has us over Kansas; it has now been 58 hours since our first ascension. After 58 hours aloft, shouldn't I be hallucinating badly? I would be, after being aloft in thin air so long. But there were two of us in the gondola, which allowed for sleeping on the floor of the basket, sometimes.

The other pilot, far more experienced than I, commented "of all the people I've flown with, you are the best housekeeper." There are so many words he could have finished that sentence with that would have been...so much better. "the best..." Aviator? Navigator? Pilot? Heck, I would have taken best conversationist. But no, I got 'best housekeeper.' Organizing the ballast (How much do we have now? Can we fly through the night? Is there enough? Will we make it through?), cleaning the basket (we live here, 24 hours a day, in a space 3 feet by 5 feet; clean is important.) So I didn't get best aviator, pilot, navigator. I got best housekeeper. Fine, I'll take it. I knew, at least, whether we would make it through the night.

So we're here, Day 3. Dawn has us over Kansas, low to the ground. Winds at this level are bad for us, taking us back towards the Albuquerque desert. We had to climb high, to

more favorable winds—but we had very little sand to throw overboard. (That’s how you climb: you throw over sand.) But, we had precious little sand remaining. So, we threw our food overboard.

To maintain a life aloft, we threw out our food? I’m not one to dwell on irony, but some might use this moment to do so.

Interesting sport—where sand becomes precious, and food expendable.

It was actually beautiful to watch it fall. I can only imagine anyone coming across the dozens of plummeting bananas falling to the Kansas plains. I mean, as a spectator on the ground, who do you blame for that? Over Kansas the obvious culprit would be flying monkeys, but that has got to sound improbable, even absent another explanation.

It works; we climbed; oxygen was prepared but we kept just shy of the oxygen mandated altitudes. Winds pick up, miles tick off. Nebraska is under our home. We’re increasing our Great Circle distance-- the whole goal of our launch, the whole purpose of our life aloft: to add miles between our cabin in the sky and the launch site in the high mountain desert, now well behind us.

Now into Iowa.

I see the Missouri river snake in front of me; on the banks of the river sits a coal-fired power plant. It’s funny, the things you care about. At the moment I care about the heat coming up from that plant. I care about the smoke stacks-- though not in the way that Greenpeace might care about them, at least not in this moment. The plant is also the headwaters to giant high-voltage lines; I care very much about those.

So I enter Iowa at great heights.

My friend wrote me that she came to Iowa from New York City, looking for a soft place to land. Perhaps she meant the people--she wanted a people that were not cold and hard. I came to Iowa looking for soft place to land, but I really wanted “a soft place to land;” please, nothing cold and hard.

Now we are over family farms, sliding south of Sioux City, slipping thankfully further in to soft corn country. With the wrong gas you can take out an entire crop at landing; farmers aren’t always happy to see you when you’re under ammonia, for example. But today-- or for these tumble of days-- we were under a gas more friendly. The most it would do is pitch your voice a bit high.

We have the fourth night looming in front of us. The satellite phone reaches out to our meteorologist on the other end. Freezing rain is in front of us. There is no way to survive this night. No, it won’t happen.

It is to be soft Iowa fields then. The first earth encountered in 65 hours. The sun sets, the system cools, and we descend. Now: 8,000 feet, winds shifting, now winds out 190 as we pass Cherokee. Not so bad.

Then, as we cross 6,000 feet, winds out of zero-three-zero. No, this will not do. All the work we put in-- winds out of zero-three-zero. No, the miles we built up will evaporate if we stay with these winds. No, we must punch down through them; this is no place for us to dwell. We must come to touch the soil, mark our furthest spot, take our standing-- before more miles slip away from us.

Now the surface of the earth, the soft Iowa fields we've been looking for, are close by. We see fields being harvested, even this late in the day. We aren't under a crop-killing gas, but we still don't want to take out a swath of corn as we drag along the ground; we certainly will drag with these winds: zero-three-zero, 20 knots.

Field coming. Harvested. Here it is; now is the time. Prepare. Helmets on bags strapped knife nearby valve line free redline clear. Don't pull the wrong line. Don't pull the wrong line. Don't pull the wrong line or we will fall and perish.

A bag of precious sand is held ready; our descent is well underway. We're a few hundred feet above the soil now. This field, this is it! Lines? LINES? Are there powerlines crossing that road? We must assume there are. So, we must first clear the road. There-- it's clear, it is past.

VALVE! Open the valve, release gas!

That does it; coming in fast, 20mph over the ground. Giant bale of hay- I don't want to slap in to that. BALLAST. Release ballast now! I dump a half bag. No -- drop the whole bag! I do-- I throw over the entire bag, canvas sack and all. And I grab another.

We clear the giant hay bale. Good-- again: VALVE. Now, 10 feet above the ground-- now three feet. NOW! REDLINE NOW! It is pulled-- the top rips out---BAM! Earth! It came to us like that-- we came to it like that. BAM, and we had pulled the redline, there was no going back. The basket tips; we're thrown to the side; the basket tips and the side strikes the ground. The earth reclaims us. We drag across the field; the redline was pulled and the gas is escaping, rapidly.

Drag. And stop.

Perfect.

68 hours, 46 minutes. 790 miles Great Circle Distance. Home in the sky, in a 3 foot by 5 foot gondola: a lifetime aloft.

Perfect.