

# Gordon–Bennett-Rennen 2023 in Albuquerque /USA

*Ein Bericht von Wilhelm Eimers*

## Die Anreise

Traditionell mit drei Mannschaften reisten wir, die deutschen Teilnehmer am „härtesten Ballonrennen der Welt“ in die USA. Die Anreise dauert zwischen 15 und 30 Stunden, wenn – wie bei zwei Mannschaften geschehen – der Flieger einfach mal wieder weg ist, weil die Einreise in Houston von der Einwanderungsbehörde auf fast zwei Stunden verzögert wird. Von 32 Schaltern waren nur vier besetzt, und als ein weiterer Flieger landete, wurden drei Schalter umgeleitet. Das hieß warten. Gutscheine und Hotel gibt es zwar kostenlos, jedoch ein Tag ist weg. Mit dem Gefühl, „nein, herzlich willkommen seid ihr Besucher in den USA nicht“, startete das Abenteuer.

Um fünf Uhr am nächsten Morgen ging es zurück zum Flughafen. Fünf Stunden später waren wir in Albuquerque, der Hauptstadt von New Mexiko.

Einige von uns waren bereits 2022 zum fünfzigsten Jubiläum der Weltballonstadt dabei, mussten damals jedoch wegen dauerhaft schlechten Wetters 12 Tage später unverrichteter Dinge den Heimweg antreten. Schlechte Erfahrungen machten wir auch im letzten Jahr, weil wir unseren Ballon per Luftfracht versenden mussten, was corona-bedingt mit 5.000 Euro die teuerste Luftfracht meiner insgesamt vierzehn USA-Reisen war.

In diesem Jahr lief es deutlich besser. Die Firma BLASER/CH trat in ABQ als Sponsoring-Partner auf, und dank David Strasmann und BLASER konnten wir die Ballone per Container für 1.000 Euro in die USA und zurück versenden. Eine große Hilfe – dafür unseren herzlichen Dank an David und BLASER.

Nach dem Gordon-Bennett-Rennen, wenn die Ballone zurückkommen, werde ich weinen, wenn unser Ballon Anfang Dezember im Hafen von Antwerpen eintrifft und per LKW in die Schweiz fährt. Er kommt in fünf Kilometern Entfernung an unserem Ballonhangar vorbei und wird doch erst in der 1000 Kilometer entfernten Schweiz freigegeben: Zollabfertigung für ein registriertes Luftfahrzeug, das normalerweise einfach so durch die Luft über Ländergrenzen hinweg fliegen darf.

In ABQ jedoch war die Zolleinfuhr geklärt. Die Ballone hatten schon vor zwei Jahren den direkten Weg in die große Halle der Ballonfiesta gefunden. Das spart einen halben Tag und viele Kilometer. Pech hatte jedoch ein Schweizer Pilot, der seine Brennstoffzelle mit Akku in der Halle zurückließ und später – zu spät – feststellen musste, dass sich eine Zelle seines Lithium-Akkus im vergangenen Jahr entladen hatte und gestorben war. So musste er das Rennen nach einem Tag und knapp 300 Kilometern abbrechen. Das tut weh!

## **Der Vorabend**

Am Donnerstagabend gab es im Hotel die traditionelle „Eimers-Willkommensparty“, die wegen der doch langen Anreise der Teams etwas ruhiger ausfiel, als man es in Europa gewöhnt ist.

Alle organisatorischen Abläufe waren wie immer gut und gekonnt. Die offizielle Eröffnungsparty – vormals oft ein großes Event – fiel etwas kleiner aus. Zwei Biermarken pro Teilnehmer reichen eben nicht aus, um ein stimmungsvolles Fest zu feiern.

Die Auslosung der Startreihenfolge brachte uns die Startnummer vier von siebzehn.

## **Der Start**

Samstagmorgen um 8 Uhr war die Nacht zu Ende. Das letzte Briefing war im 32 Kilometer entfernten Hotel für 10:00 Uhr angesetzt. Organisatorische Zwänge nehmen nur wenig Rücksicht auf die Teilnehmer, die drei bis vier Nächte lang kein richtiges Bett mehr zu sehen bekommen.

Dass Thermik-bedingt nicht wie geplant um 13 Uhr gestartet werden konnte, wurde allen schnell klar. Der Wind lag nicht bei den erhofften 8 Knoten, sondern in Böen bei bis zu 15 Knoten. Damit war ein Aufrüsten der Gasballone unmöglich. Zweimal wurde zum Feldbriefing gerufen, doch erst um 16 Uhr konnte es dann langsam losgehen.

Die Wetteraussichten sagten für die kommenden Tage ein großes, sicheres, umfangreiches Hochdruckgebiet über Amerika voraus, und das traf auch zu. ABQ liegt 1500 Meter über NN, und die Fahrten gehen fast immer nach Westen. Dort liegt jedoch das große und nochmals 1500 Meter hohe Sandia-Gebirge im Weg. Auf 3500 Meter Fahrhöhe zu steigen heißt, gleich nach dem Start nochmal 12 Sack mit je 10 Kilogramm Gewicht über Bord zu werfen. Starten wir in Europa mit ca. 70 Sack zu je 10 Kilo (abhängig von der Startplatzhöhe und der Temperatur), so bekamen wir in ABQ 55 Sack mit. Aber das geht ja allen anderen Piloten genauso.

## **Auf der Strecke**

Etwa 60 Kilometer Richtung Norden, bei Santa Fee, gibt es ein Tal. Hier durchzukommen heißt, dass man nicht höher als 2600 bis 2800 Meter über NN fahren darf. Das spart gut sieben Sack. Genau so kam es. Alle Ballone fuhren in der tiefdunklen Nacht zuerst nach NO mit 15 bis 25 km/h. Gegen Mitternacht fuhren wir in 105° durch das Tal. Die Kojoten jaulten die Ballone an. Ständig mussten wir die Höhe über Grund messen bzw. das GPS befragen.

Um ein Uhr folgte die erste Ruhepause von Wilhelm. Unter der Liege, dem Arbeitsplatz des Piloten, ließ sich gut ruhen. Nach drei Stunden wurde gewechselt und zur Sicherheit der

Höhenwarner aktiviert. Der Fahrtbericht sagte für 6:00 Uhr aus: 2000 m/46 Sack/ 105°/48 km/h bei Santa Rosa. Mit jedem Meter nach Westen wurde der Boden tiefer. In den ersten 24 Stunden nur wenig, einen Tag später ging es schon bis unter 1000 m/NN.

## **Tag Zwei**

Der Sonnenaufgang über den Weiten der texanischen Wüste war sehr angenehm. Die Temperaturen stiegen von nächtlichen 14° C auf über 30° C. Da wurde es Zeit, den Sonnenschutz aufzuhängen.

Längst waren wir für ABQ-Center nicht mehr zu hören. Mal sahen wir einen Gasballon in der Ferne, sonst war weit und breit kein Luftfahrzeug zu sehen. Da kann man sich den Strom für den Transponder auch mal sparen!

Von 3:40 Uhr bis 11 Uhr verbrauchten wir keinen Ballast. Die Sonne wollte den Ballon bis zur Prallhöhe (ca. 3500 Meter) aufsteigen lassen, was jedoch einen viel langsameren Wind in der großen Höhe bedeutet hätte. Das Gas, das wir auf der Prallhöhe durch den Füllansatz verloren hätten, ließen wir durch sehr vorsichtige Ventilzüge ab und hielten somit den Ballon in der schnelleren, tieferen Luftschicht um die 2000 Meter.

### *Exkurs*

#### **Prallhöhe**

Die Ballonhülle (1000 m<sup>3</sup>) ist voll, und das sich durch die Erwärmung weiter ausdehnende Gas strömt durch den offenen Füllansatz hinaus. Der Ballon steigt nur ganz langsam – pro Grad Gaserwärmung 0,4 % von 90 Kilogramm/Gasgewicht. Bei einer über Stunden stattfindenden Gaserwärmung von z.B. 10 °C ist der Ballon um 3,6 Kilo leichter geworden. Da wir aber in 2000 Metern Höhe fahren, hat die Hülle nur noch 800 m<sup>3</sup>. 4 Prozent von 72 Kilogramm/Gasgewicht. Wir sind nur um ca. 2,8 Kilogramm leichter geworden. Leichter werden heißt steigen, oder, wenn es oben keinen schnelleren Wind gibt, Gas ablassen. Aber nie zu viel!

Gasballonfahren heißt, die Physik von Gas und Temperatur und Luft zu verstehen. Unser Team im Command Center versorgte uns ständig mit neuen Berechnungen, die wir versuchten umzusetzen.

Die einsetzende Abkühlung bedeutet, dass sich das Gas zusammenzieht und somit weniger Luft verdrängt. Der Ballon fällt und fällt. Ohne Ballastabgabe fällt er bis zum Boden. Deshalb mussten wir entscheiden, in welcher Höhe wir durch die zweite Nacht fahren wollten und wo der beste Wind und die beste Richtung zu erwarten waren.

Die Abkühlung kostete gut 7 Sack. In der stockdunklen Nacht über Amerika waren die Sterne zu Hunderttausenden leuchtende Boten einer sauberen Luft. Aber wirklich viel Zeit, diesen Anblick zu genießen, hatten wir nicht.

### **Tag Drei**

Am zweiten Morgen in der Luft fuhren wir über Oklahoma und mussten den schnellen Wind in 3600 Metern Höhe finden. Dort war er mit gut 36 Stundenkilometern unterwegs. Nun waren die sehr langsamen 14 Stundenkilometer in der Nacht vergessen.

Um 13:00 Uhr fuhren wir mit noch 27 Sack und 60 Kilogramm Notballast in 3700 Metern Höhe mit 113° und 41 Stundenkilometern. Das war gut, und die Stimmung im Korb stieg.

Essen ist wichtig, aber trinken ist wichtiger. Wir hatten neben Cola und Energydrinks noch 20 Liter Trinkwasser dabei.

Die Weiten Amerikas sind groß, sogar sehr groß. Jedoch sieht man fast immer irgendwo Autospuren. Keine Farm weit und breit, jedoch Spuren von amerikanischer Mobilität.

Längst hatten wir das grüne Amerika erreicht. Den Mississippi zu überfahren, ist immer ein besonderer Moment. Während Benjamin ruhte, überfuhren wir im wenigen Mondlicht und in großer Höhe den Fluss. Große Wälder und nach drei Tagen ein immer noch freundliches Hochdruckgebiet ließen diese lange Gordon-Bennett-Fahrt entspannt weiterlaufen.

In der Zwischenzeit waren schon viele Ballons gelandet. Der Ballon von Frankreich 1 mit Benoit an Bord war gut 400 Kilometer voraus, nahe dem Atlantischen Ozean gelandet. Sie waren nicht mehr an diesem Tag einzuholen. Und noch lag eine Nacht vor uns, die vierte Nacht. Oder war es vielleicht doch möglich? Und wenn es möglich wäre, wie schnell waren die Winde? Würden wir eventuell in der Nacht auf den Atlantik hinausfahren oder eine sehr gefährliche Nachtlandung riskieren? Denn ohne Mondschein sind die Nächte stockdunkel und eine sichere Landung unmöglich.

Es wurde viel gerechnet im Hauptquartier und bei uns im Ballon. Es wurde Ballast gezählt und bestimmt, was als Notballast in Frage kommen könnte. Wir waren gut aufgestellt. 16 Sack und 40 Kilogramm Notballast sollten ausreichen. Für die abendliche Abkühlung und die Fahrt durch die Nacht planten wir 5 bis 7 Sack ein.

### **Tag Vier**

Unsere Berechnungen passten genau. Am Morgen des vierten Tages hatten wir noch 9 Sack und 30 Kilogramm Notballast übrig. Einen 10-Liter-Wasserkannister hatten wir für die nächtliche Abkühlung geopfert.

Den Sieg hatten wir jedoch am Mittag zuvor verloren. Über einer sehr großen Seenplatte des Lake Martin im Herzen von Alabama sahen wir gegen Mittag des dritten Tages den Ballon Frankreich 2 mit den späteren Siegern Eric Decellieres und Benoit Havret. Der Gasballon Le Petit Prince (vielfacher GB-Siegerballon und ein Selbstbau von F. Leys – Korb und Hülle sind ca. 70 Kilogramm leichter als unsere Wörner-Ballone) fuhr ca. 5 Kilometer nördlich von uns und sehr tief. Es sah so aus, als wenn er landen würde. Kurz über dem Wasser stoppte er den Abstieg und fuhr tief weiter. So, wie der Ballon aussah, schätzten wir eine weitere Fahrt durch die vierte Nacht als unmöglich ein.

Das sollte eine Fehleinschätzung sein. Wir ließen unseren Ballon bis auf ca. 2000 Meter steigen. Das sollte uns weiteres Gas und Ballast sparen helfen, denn die Sonne war noch stark. Die Fahrtrichtung wurde jedoch zusehends schlechter. Der tiefer fahrende Ballon der Franzosen fuhr weiter nördlich und fand so eine bessere Ausgangslage für den in der Nacht beginnenden Endkampf um den Sieg.

Noch einmal schafften wir es, nahe der Fahrtlinie von France2 zu kommen, jedoch waren sie uns immer 20 bis 40 Kilometer voraus und in einem schnelleren Windfeld. Natürlich waren wir überrascht und verärgert wegen unserer Fehleinschätzung, dass Franc 2 doch noch eine weitere Nacht fahren konnte.

### **Die letzte Nacht**

Die letzte Nacht war hart. Wir waren jetzt 70 Stunden in der Luft, und in dieser Nacht mussten wir tief fahren, das heißt 200 bis 300 Meter über Grund. Zuvor waren wir bis auf 2400 Meter aufgestiegen und fuhren mit guten 39 Stundenkilometern eine sehr schlechte Richtung mit 114°.

Wir fielen noch vor der aufkommenden Dunkelheit auf 200 Meter über Grund, und nur hier unter war es uns noch möglich, uns weiter nach Norden zu versetzen. Dadurch wurde die Nachtfahrt sehr kräfteaufreibend, denn sie erforderte die volle Aufmerksamkeit von Pilot und Co-Pilot. Mit 30 Stundenkilometern war die Geschwindigkeit okay, und mit einer Drift von 60° bis 70° wollte wir unsere Chance auf den ersten Platz wahren.

Warum in dieser sehr bewohnten Gegen hunderte von Masten standen, verstanden wir nicht. Die höchsten waren um die 600 Meter über Grund. Volle Beobachtung über die Fahrhöhe und die Hindernisse war gefordert. Es ging gut.

Als der Morgen kam, mussten wir die stabile nächtliche Inversionsschicht verlassen, um 100 Meter über Grund zu versuchen, noch weiter nach Norden zu fahren. Alles, was wir machten, machten unsere französischen Freunde auch, und so war es klar: Wir konnten sie nicht mehr einholen. Der Atlantische Ozean würde das Ende der Fahrt bedeuten, und France 2 würde etwas weiter nördlich das Wasser erreichen können.

Aus 30 Kilometern Entfernung sahen wir bereits die große Küstenlinie. Wir hätten vom Ballast her noch bis zum Atlantik fahren können: Mit 9 Sack und 30 Kilogramm Notballast waren wir sehr gut aufgestellt.

Noch 35 Kilometer bis zum Ozean und die große Stadt Wilmington in North Carolina mit einem größeren Flugplatz lagen vor uns. TMA und CTR wären zu durchfahren gewesen. Eine Freigabe wäre sicherlich zu erhalten gewesen, weil Ballone in den USA eine Gleichbehandlung als Luftfahrzeug erhalten und nicht, wie so oft bei uns, nur als ein lästiges Übel angesehen werden.

### **Die Landung**

Wir stiegen ab und landeten nach über 85 Stunden im Korb sehr sanft und glatt auf der Wiese eines amerikanischen Wohnhauses. Wir waren Vizeweltmeister! Da die Bewohner wohl gerade bei der Arbeit waren, begrüßte uns der das Haus bewachende Deutsche Schäferhund. Im Moment der Landung fuhr unsere super Verfolgermannschaft auf die Wiese. Danke an Claudia, Jan und Greg!

Unser großer Bus, der für 15 Mitfahrer ausgelegt ist, lud dazu ein, die Rückfahrt zu beginnen und nicht erst eine Nacht im Hotel zu verbringen. Mit drei Schlafplätzen waren wir gut aufgestellt. Nach 30 Stunden Fahrt über Interstate Highways kamen wir gut nach Albuquerque zurück. Es war noch Zeit für das Debriefing, das Verpacken und die Abgabe des Ballons.

Die Siegerehrung ... na ja: Wieder nur zwei Biermarken, und für 150 Besucher nur eine Ausgabestelle. Wir können es ja 2024 in Münster besser machen!

Zuletzt möchten wir noch Danke sagen: an den Wettfahrtleiter Tomas Hora, der sein erstes Gordon Bennett ausgezeichnet durchgeführt hat. An unser Commandcenter und an Mark Sullivan, der das Rennen nach dem Schweizer Ausfall nach Albuquerque geholt hat.

Gordon Bennett ist und bleibt mit Abstand das härteste Ballonrennen. Aber gefährlich? Nein. Für sechzehn Teams was es ein großes, sicheres Abenteuer. An dieser Stelle gute Besserung unserem polnischen Ballonfreund Piotr Halas.