

Im Ballon über den Atlantik

Autor(en): **Meyer, Jürg H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **74 (1981)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-990204>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

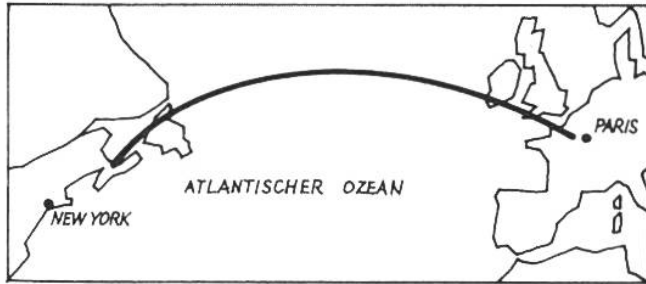
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Im Ballon über den Atlantik



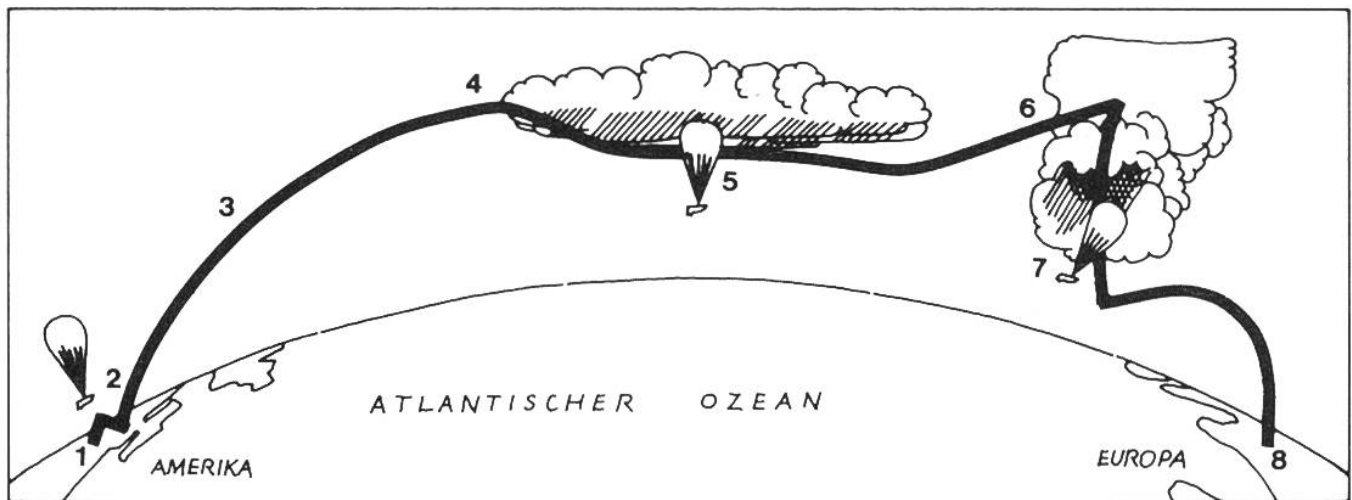
3800 Kilometer lang war die Fahrt der «Double Eagle II» (Doppel-Adler II). Mit dem gleichen Ballon hatten Ben Abruzzo und Maxie Anderson schon einmal ihr Glück versucht. Doch am 12. September 1977 waren sie, acht Kilometer vor der Nordwestküste Islands und 1300 Kilometer vom europäischen Festland entfernt, ins eisige Atlantikwasser geplumpst.

Am 17. August 1978 machten drei Amerikaner Luftfahrtgeschichte: Als ersten Menschen gelang ihnen die vollständige Überquerung des Atlantiks mit Hilfe eines Ballons. Wie Charles Lindbergh 51 Jahre zuvor, starteten auch sie in Amerika und bezwangen den Ozean in westöstlicher Richtung. Wie Lindbergh landeten sie in Frankreich. Und wären ihnen beim Abstieg nicht unerwartete Luftstrudel in die Quere gekommen, hätten sie sogar den Pariser Flughafen Le

Bourget erreicht, wo Lindbergh seinerzeit die «Spirit of St. Louis» auf die Grasnarbe gesetzt hatte. Immerhin, das Gerstenfeld bei Evreux, in dem die «Double Eagle II» niederging, liegt nur etwa 80 Kilometer westlich von Paris. Wie Lindbergh wurden die drei unternehmungslustigen Yankees von Jacqueline Citroën, der Tochter des französischen Automobilherstellers – inzwischen eine elegante, silberhaarige Dame –, am Ziel begrüßt und mit einem Küsschen beglückwünscht. Darum wurde das geglückte Unternehmen auch als «Ballonfahrt in die Nostalgie» gefeiert, und manche Zeitungskommentatoren suchten die Leistung der mutigen Ballonfahrer jener Lindberghs gleichzusetzen.

Was freilich etwas hochgegriffen war. Denn verglichen mit der «Spirit of St. Louis» bot die «Double Eagle II» im Falle vorzeitiger Wasserung weit bessere Überlebenschancen. Maxie Anderson, Ben Abruzzo und Larry Newman konnten sich nicht nur auf eine technisch äusserst raffinierte Ballonkonstruktion und ihre geräumige, auch als Rettungsboot taugliche Gondel verlassen. Sie hatten unter anderem auch modernste Radiosender und -empfänger mit an Bord – konnten, in Not geraten, somit Hilfe anfordern. Lindbergh war in quälend engem Cockpit, das nicht einmal direkte

So etwa verlief die lange Reise über den Atlantik. Als Spielball von Wetter und Wind machte dem Freiballon und seiner Besatzung ein ständiges Auf und Ab mächtig zu schaffen. Und fast hätte der Gewittersturm in der Nacht vom 15. auf den 16. August das kühne Unternehmen scheitern lassen.



1: Start. – 2: Eine plötzliche Windbö drückt den Ballon wieder zur Erde. – 3: Schönes Wetter, 4500 Meter Höhe. – 4: 5000 Meter, Sauerstoffmasken müssen getragen werden. – 5: Der Ballon wird von 5500 Meter auf 4300 Meter unter die Wolkendecke gedrückt. – 6: Auf 6100 Meter, das ist zu hoch, es muss Gas abgelassen werden. – 7: In der Nacht das grosse Chaos: Ein Gewitter drückt den Ballon fast aufs Wasser. – 8: Landung.

Sicht nach vorn erlaubte, völlig auf sich selber angewiesen und hatte im Notfall praktisch keine Aussicht auf Rettung.

Freilich: Ein kühnes Unternehmen war die Fahrt mit der «Double Eagle II» durchaus. Schon sieben Menschen hatten bei entsprechenden Versuchen ihr Leben verloren, zahlreiche weitere in Stürmen und bei Notwasserungen das Grauen vor den Naturgewalten gelernt und weiteren Wagemut – nebst sehr viel Geld! – verloren. Bereits 1859 – also lang bevor das erste Flugzeug existierte – hatten zwei Amerika-

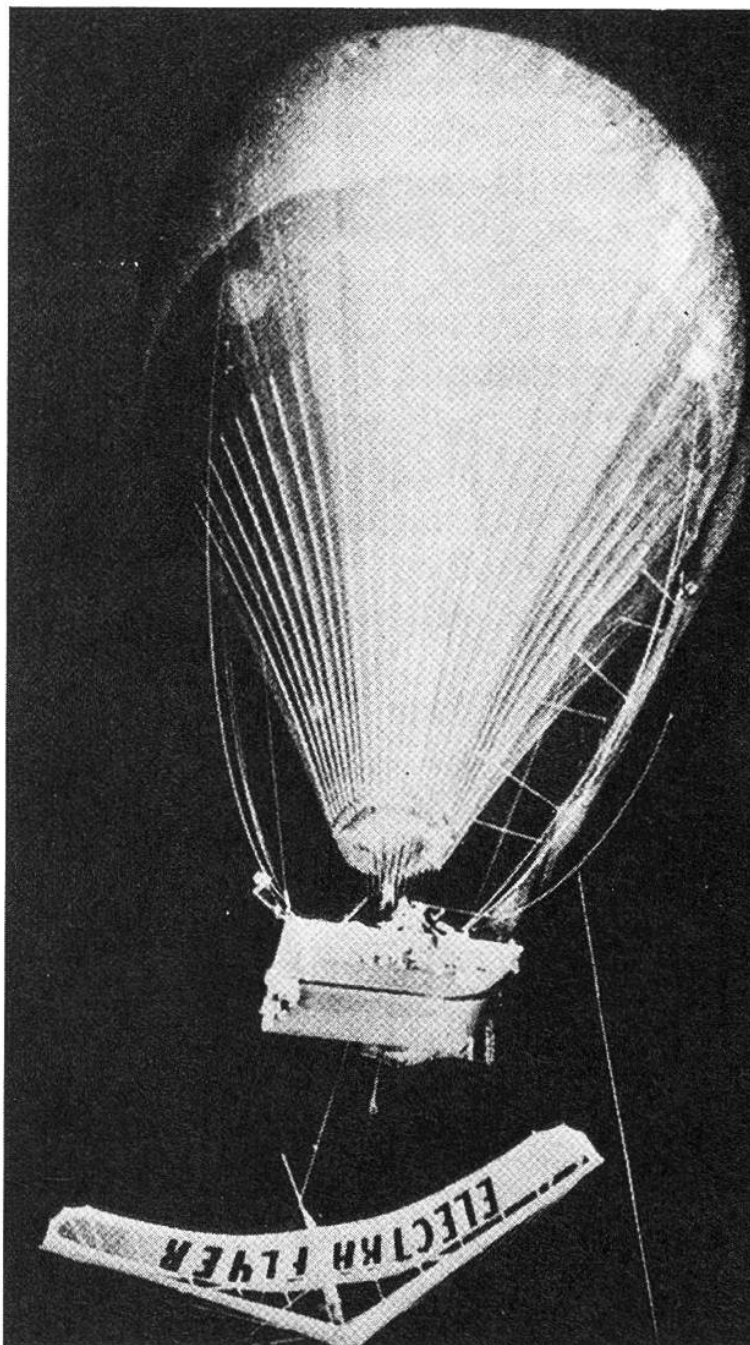
ner die Atlantiküberquerung im Ballon riskiert und waren im Sturm umgekommen.

In nicht weniger als 17 Fällen war eine Überquerung des Atlantiks per Ballon gescheitert. Die Gründe lagen meist in verhängnisvollem Zusammenspiel von ungenügender Vorbereitung, schlechtem Wetter sowie untauglicher Konstruktion und Ausrüstung des Ballonfahrzeugs. Maxie Anderson (44, Ingenieur), Ben Abruzzo (48, Betriebswirt) und Larry Newman (31, Direktor) hatten nicht allein Wetterglück. Sie wählten auch den richtigen Ballon: Die «Double

Eagle II» war ein kombinierter Helium/Heissluft-Ballon, der birnenförmig 30 Meter in der Höhe und 20 Meter in der Breite mass. So war der Ballon konstruiert: Vor allem besass er eine speziell dichte Aussenhaut, die keinerlei Gas entweichen liess. Sie bildete die birnenförmige Hülle. In dieser eingeschlossen schwebte eine mit Helium gefüllte Kugel von 18 Metern Durchmesser, gefüllt mit 3823 Kubikmeter des leichten, unbrennbaren Edelgases. Zwischen äusserer Hülle und Heliumkugel ergab sich ein Polster aus normaler Luft, und dieses liess sich – über einen 20 Meter langen weiten Schlauch – mit Hilfe eines Gasbrenners von der Gondel aus aufheizen. So konnte die Besatzung ihrem Ballon zusätzlichen Auftrieb verleihen.

Die 4,8 Tonnen schwere Gondel war für den Fall einer Notwasserung als unsinkbares Boot mit Aussenbordmotor ausgebildet. Sie hatte für zehn Tage Proviant sowie zwei Tonnen Blei und Sand als Ballast an Bord. Auf 7 Quadratmetern Bodenfläche bot sie Abruzzo, Anderson und Newman Raum zum Liegen und konnte abwechselnd als Schlafzimmer, Sonnenterrasse und als Funkbude dienen.

Der Start erfolgte am 11. August 1978 um 20.43 Uhr Ortszeit in Presque Isle im amerikanischen Bundesstaat Maine. Vier Minuten



Der kombinierte Helium/Heissluft-Ballon «Double Eagle II» nach seinem Start in Presque Isle, im Norden der USA. Unter der Gondel hängt ein Hängegleiter, mit dem Larry Newman in Frankreich zur Erde niedersegeln wollte. Auch dieser Hängegleiter musste im bedrohlichen Gewittersturm als das Unternehmen gefährdender Ballast über Bord geworfen werden.

nach dem Start schien das Schicksal bereits zuzuschlagen: Eine Windbö drückte die «Double Eagle II» zur Erde zurück und zwang die Besatzung zur Notlandung. Doch das Glück war dem Unternehmen hold: Schon eine Viertelstunde später konnte erneut aufgestiegen werden. Diesmal gewann der Ballon nach und nach an Höhe.

Man erreichte bereits am ersten Tag bei schönem Wetter 5000 Meter. Der dünnen Luft wegen benötigte die Besatzung Sauerstoffmasken. Man teilte sich in die Aufgaben. Jeder hatte abwechselnd vier Stunden Wache zu schieben.

Am zweiten Tag sinkt das Luftfahrzeug unversehens von 5500 auf 4300 Meter und wird unter die Wolken gedrückt. Weil nun die Sonnenstrahlen das Helium nicht mehr erwärmen, gerät der Ballon weiter in Sinkfahrt und fällt trotz Ballastabwurf auf 1500 Meter. Die Luftheizung wird in Betrieb genommen, und allmählich gewinnt die «Double Eagle II» wieder an Höhe. Am dritten Tag ist sie erneut 4300 Meter hoch, indessen noch immer unter den Wolken.

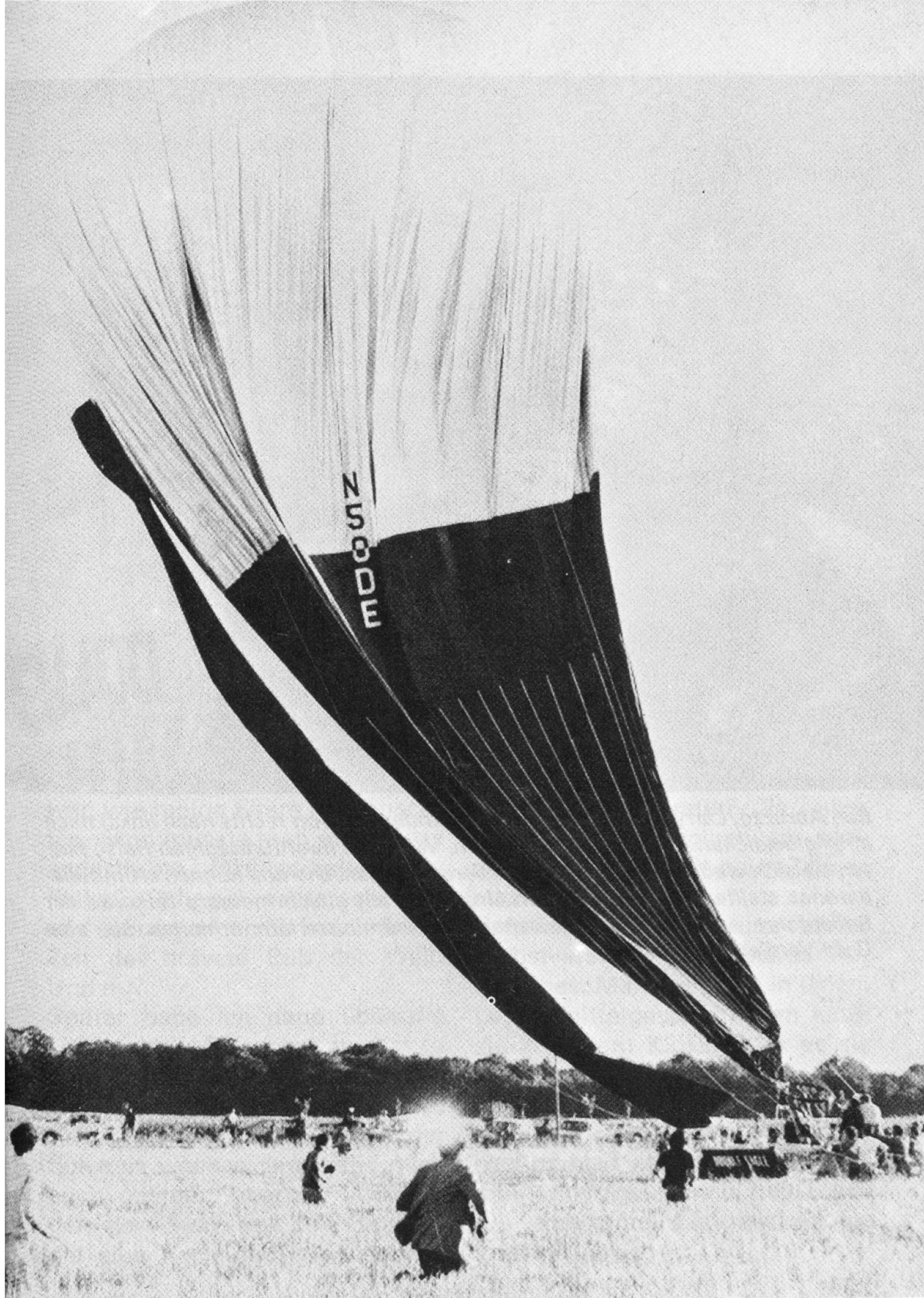
Am vierten Tag sieht sich die Besatzung 6100 Meter hoch. Es ist bitter kalt. Seit Stunden schon atmet man Sauerstoff über die Masken. Man muss tiefer gehen und dazu kostbares Gas ablassen.

Kurz vor der irischen Küste ist man bei schönstem Wetter wieder auf 5500 Metern. Die Männer glauben, am Horizont bereits England zu erkennen.

Doch in der Nacht vom 15. auf den 16. August kommt das grosse Chaos: In einem plötzlichen Unwetter wird der Ballon auf- und niedergerissen. Gewitterböen drohen ihn aufs Wasser zu drücken. Die Besatzung muss daher allen entbehrlichen Ballast, selbst Radioempfänger, Kompass, Höhenmesser, Barometer, Photoapparate, Tonbänder und Sauerstoffflaschen, über Bord werfen. Zuvor freilich hat sie über Funk noch Rettungshubschrauber angefordert.

Doch wieder änderte das Wetter. Die «Double Eagle II» stieg erneut auf 3000 Meter (schätzungsweise, denn der Höhenmesser lag längs in der Irischen See). Am 17. August trieb der Ballon über Frankreich, um schliesslich nach einer Reise von 137 Stunden und

Landung in Evreux, etwa 80 Kilometer westlich von Paris. Im Handumdrehen fand sich eine grosse Menschenmenge ein, trampelte durch die schnittreife Frucht und versuchte sogar, als Andenken Stücke aus der Ballonhülle zu schneiden. Links von der Ballonhülle ist deutlich der weite Schlauch zu erkennen, durch den von der Gondel aus heisse Luft eingeblassen werden konnte. ►





Ben Abruzzo, Larry Newman und Maxie Anderson (von rechts nach links) nach ihrer glücklichen Landung in Frankreich. Während ihrer fünftägigen Reise hatten sie sich weder waschen noch rasieren können. Die drei kühnen «Himmelsbarone» stellten mit ihrem tollen Unternehmen gleich mehrere Rekorde der Ballonfahrt auf. Vom französischen Jugendministerium erhielten sie eine Gold-Verdienstmedaille.

6 Minuten genau um 17.48 Uhr in einem erntereifen Feld zu landen. Den Flurschaden zahlten die glücklichen drei Männer gern.

Jürg H. Meyer