

BALLONPOSTEN



Juli 2021

Bulletiner om ballonfart siden 1968

JUNI = DER TRÆNINGSFLYVES!



Flere skippere brugte det gode vejr i juni til at træningsflyve så de nye B.FCL regler kunne følges.

TRANSATLANTIC CHALLENGE

An enterprising couple aim to cross the Atlantic in an open-basket Rozière balloon. In succeeding, pilot **Deborah Day** would be the first woman to captain a balloon across this ocean, with partner **Mike Scholes** the first registered blind person to make such a flight, as he describes here.

About five years ago, Deborah and I began looking for a different challenge. We had flown over the English Channel a few times, over the Alps, and had enjoyed participating in the Queen's Cup and Great British Long Jump. Long distance flying requires more route planning, met research and loads of adrenalin, but it's worth it. Why go to all the effort of rigging and inflating only to land and pack away after only an hour? So we settled on the idea of flying across the Atlantic Ocean from Canada.

AIMING FOR RECORD FIRSTS

We plan to take off from the small town of Sussex, about 200 miles west of Halifax, giving us some distance to get the feel of the balloon before we reach the Ocean. Our aim is to cross safely, with Deborah becoming the first lady to captain a balloon across the Atlantic and me being the first registered blind person to make such a flight. Guinness World Records has said that they could recognise these 'firsts'.

The relief at crossing a coastline will be enormous. Depending on where the balloon makes landfall, tiredness, the balloon's heading, the time of day, airspace etc, Deborah may, just may, decide to continue flying. If distance and/or duration records look possible then her competitive spirit may kick in. Only time



Left: G-2020 is put through its paces during the first test flight.

Deborah then had a brainwave. Most Rozière balloons have been made for specific flights and are rarely used again. Deborah reasoned that if gas balloon fabric and load tapes were used then the balloon could be filled with much cheaper hydrogen, rather than helium, many times over. Balloon recycling? It would cost more, but would be worth it. It was to be the first in a new class created by the CAA, a Rozière 77 Gas Balloon, or R-77GB for short.

GAS LESSONS

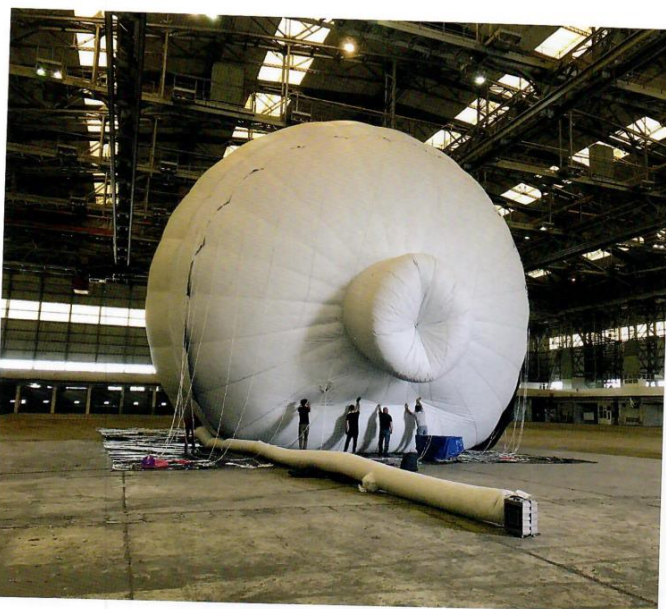
A week later, we arrived at Gladbeck, Germany for gas balloon lessons from Willie Eimers, a friendly and exceptionally experienced gas balloon pilot. As we would be using a Rozière balloon, which gets its lift from a gas cell at the top of the envelope, Deborah needed to obtain her gas balloon licence.

Gas ballooning is so peaceful and tranquil compared to hot air, no roar from the burner or the constant pilot light noise that may upset animals. Sand replaces propane as fuel, mere handfuls are thrown out periodically to keep the balloon in level flight. Opening the valve at the top initiates the descent, which is controlled by dropping sand ranging from small

NEW CLASS OF ENVELOPE

We spoke to several pilots who had made the crossing and learned a great deal, which confirmed our ambition. We contacted numerous companies for sponsorship in return for publicity, but did not find a major sponsor. We are not well known so weren't taken seriously. Perhaps if we ordered a balloon, things would change? An order was placed for a Rozière balloon with Cameron Balloons at the 2018 Bristol International Balloon Fiesta,

All photos © Mike Scholes & Deborah Day



Above: The envelope is air-inflated in the Brabazon Hangar at Filton, Gloucestershire.



Above: Taking a dip. Mike and Deborah undergo survival training in Portsmouth.

Approaches can be practised while there is sand, remembering to have enough for the final landing. Our flight lessons ranged from three to nine hours, including six hours at night.

A month later and we were in Berne, Switzerland for the Gordon Bennett Gas Balloon Race, helping Mark Sullivan and Cheri Edwards White, who were Team USA2. It was surreal seeing twenty balloons standing peacefully in the park all day waiting for the 20:00 launch. We saw the Cameron GB1000 on which our balloon would be based. It was easy to spot as it is fully sealed and has a fill tube instead of an appendix. It automatically vents as it rises because the nipple (sorry, servo) expands and pulls a line connected to the valve. This system prevents air entering the envelope: air is heavy and not good mixed with hydrogen.

THE TEAM

Several balloonists offered to help us in our project, including Crispin Williams and Robin Batchelor, who had been involved with previous epic flights. Then I was lucky enough to make contact with Kevin Stass, who was the Flight Director for David Hempleman-Adams' transatlantic gas balloon flight, and Steve Fossett's *Global Flyer*, amongst others. Kevin has been fantastic, dealing with NavCanada,

website. Experience is rare for these types of flights and we are indebted to Kevin.

Luc Trullemans will be the met forecaster, i.e., the boss. If he says fly at 6,000ft, then that's what Deborah will do. Bert Padelt, a gas balloon builder in the USA, has kindly agreed to be the launch master. Celia Morley, Mark Stelling, Richard Parry, David Bareford and Pauline Baker are also on board as part of our crew.

GAINING A ROZIÈRE LICENCE

Helium is too expensive to go for a few training flights, but if one has a hot air licence then the CAA is on your side. A Rozière flies in a similar way to the hot air variety, so the CAA will issue licences after pilots have attended a day's training course given by Don Cameron. Pilots must show that they have a genuine need for a Rozière licence.

March 2019 was a busy month. We had sea survival training with the Royal Navy at Portsmouth, underwater escape training from the dunker at Swanwick (just in case) and returned to Gladbeck so that Deborah could do her gas test flight.

Sadly, we realised that the flight would have to be postponed to 2020 because the largest helium plant in the world, in Texas,



Above: Mike and Deborah posing in front of the basket.



Left: Mike and Deborah with Don Cameron during the test inflation of G-ZOZO.

Construction of the burner had its problems as one hadn't been made for nearly twenty years. Some of the component manufacturers had ceased trading and new drawings were needed. It is a mini-double burner, so small that it is more like a heater. This reminds me of my American 1995 pilot's licence, which states 'balloon with an airborne heater.' It has two whisper jets, but these will be for emergency only, and two sets of gas feed to each side. Electric solenoid taps will control the flow for one gas feed with manual taps as a back-up. A sensitive trim control computer with AI will operate the burner to keep the balloon at a given altitude.

THE TEST FLIGHT

Even though Camerons had made gas and Rozière balloons before, this was the first time that they had been combined, so the CAA required a test flight. Plans were made for early 2020, but then sadly Covid-19 spread across Europe like wild-fire and borders were closed.

Germany has networks of hydrogen pipes supplying factories with a spur to the balloon club at Gladbeck. However, the pipe had corroded and needed repairing, so was shut off. The nearest balloon club was a further 510 km, a trip we preferred not to make. Repair was promised for the autumn, so we held on. Eventually, repairs looked imminent so I set off with friends Simon Ball and Tom Hilditch to crew and drive. We isolated in the clubhouse and after testing negative for Covid, could go out.

Work and testing finished on the Thursday, just as a high pressure system arrived. Brilliant. Deborah, who had been isolating at home, flew out on an empty aeroplane that evening. Adrenaline was high. In the morning, the Ballonstartplatz was a hive of activity. Tarps were laid, the basket rigged and secured to anchor points and the valves fitted and closed. Filled sandbags were trolleyed over to the basket. Hydrogen filled the envelope. Word had got out and TV crews, press photographers, journalists and many others arrived.

Benni Eimers was the test pilot with his father, Willie, the co-pilot. Various tests were made and more sandbags added,



Above: Fitting the stainless steel valve that sits at the top of the balloon in the middle of the crown ring, opening automatically as the balloon ascends.



Above: G-ZOZO, alongside a conventional gas

the price. Way above our budget. As the envelope was awaiting registration, we pinned our hopes on the plant re-opening for June 2020, choosing the registration G-ZOZO. The pressure was off.

THE KIT TAKES SHAPE

The finished envelope needed to be test-inflated with air and the Brabazon Hangar at Filton was ideal, once the floor was covered with tarpaulins. British Concorde were built in this hangar. An electric fan pushed air into the envelope through the fill tube. Inflation was steady, enabling the two fabric chimney valves to be folded shut, tied and their covers fitted. Someone had to go inside the envelope, which was pitch black thanks to its carbon coating, to connect the servo-vent and tricing-lines.

The 30cm diameter stainless steel valve replaces the parachute valve used in smaller hydrogen gas balloons. It is fitted by inserting a strong stainless steel ring through the opening, attaching the vent line to the vent's piston and then clamping the base to the ring, sealing the opening. The crown ring is then lowered over the vent and secured to bolts from the ring. Finally, a dome is screwed to the top to deflect any rain. The world's most expensive tin can?

As it filled, the envelope gradually rolled so that it was almost upside down. With the test over, a lot of effort was needed to



It was magnificent, rising quickly as part of the test. We watched for ages as winds were light. Benni had a test schedule and kept us informed by radio. Stability in rapid rates of climb and descent was checked, with over twenty sandbags emptied quickly for one climb. After three hours, a rather light balloon landed on a flat grass field. The TV crew got there first.

The next day, it was our turn to fly. Benni was still legally required to be the pilot, but Deborah was co-pilot. It was fantastic, very stable and controllable, even though twice the size of other gas balloons. Impressive.

Above: Systems check. Almost ready to undertake the Transatlantic Challenge.

After flying low over a field and dropping the drag line, the balloon came to rest on a quiet lane. Fortunately, lots of people followed as many were needed to pack away. We really wanted to fly it again in Germany before is shipped to Canada, but this looks unlikely with Covid. Next, G-ZOZO returns to the factory to have the cone fitted.

Many thanks to Benni and Willie Eimers and everyone who helped.

Follow Mike and Deborah's Transatlantic Balloon Challenge:
www.transatlanticballoonchallenge.com

The website will display live tracking of the attempt, which it is hoped will take place in summer 2021. Trackers and the transponder on the balloon will enable anyone to follow progress, and possibly greet Debbie and Mike on landing!

If anyone may be able to offer assistance in Sussex, Canada, please make contact via the website and your details will be passed to Bert Padelt, the Launch Master.

Fra ballonpilot Niels Hvid har redaktionen modtaget nedenstående:

En lille forsikringsnyhed

Information omkring forsikring hos Altitude Insurance.

Jeg er bekendt med, at flere danske piloter er forsikret hos Altitude Insurance i Irland, hvilket jo er fint. På det seneste har jeg læst min police ekstra godt igennem og jeg bed mærke i, at forsikringen kun dækker flyvninger over vand, så længe der er under 5 NM mellem landmasserne. Dvs. som udgangspunkt dækker den ikke en tur til Sverige eller Fyn til Sjælland. Dog kan vi også komme ud for, at den ikke dækker, hvis vi flyver langs med en fjord, som vi jo har en del af i DK.

Nuvel, efter god dialog med Laura i Irland, så kan forsikringsselskabet påfører at fjorde er undtaget fra de 5 NM. Dvs. man kan flyve på langs af f.eks. Roskilde fjord uden problemer.

Hvad skal man som forsikringstager så gøre? Du skal skrive en mail til Laura om, at du gerne vil have påført Fjord undtagelsen på din police, så er det i orden. Laura har samtidig sørget for at det er gratis 😊

Men hvad så hvis jeg vil flyve over længere stykker vand? Skriv til mig på **niels@ballonpilot.dk**, så vil jeg fortælle om resultatet af mine snakke med hende for tiden.

Jeg ønsker jer alt vel, indtil vi ses til lands eller i luften.

De bedste hilsener

Niels

Ny serie:

D. P. B. (danske private balloner)



Ballonens navn: Blue Ocean * Registrering: OY-WOW * Type: Ultramagic M-77C Racerballon *
77.000 kubikfod * Fremstillet i 2011 * Ejer: Kim Larsen



Hello Lau,

Som ny med hue på vil jeg gerne vide hvor hurtigt man kan flyve i en varmluftballon? Hvis man flyver hurtigt er der så noget specielt man skal tænke på?

MVH

Studenten

Kære student,

Du spørger om noget der er svært at svare på. Teoretisk er den øvre grænse = den højeste vindhastighed.

Hvad den nu for tiden er ved jeg ikke.

Ved transatlantiske ballonflyvninger i varmluftballon som f.eks. ved Lindstrand / Branson flyvningen i de øvre luftlag i 1987, blev målt 268 km/t.(144 knob), i den såkaldte jetstrøm.

Hvor hurtigt en varmluftballon må flyve er ikke reguleret af myndighederne (endnu), derimod er start hastighed reguleret.

Langt de fleste varmluftballoner må ikke starte i vind overstigende 15 knob.

Mange luftskippere har dog prøvet at lande i over 15 knob, og det med anledning af at vinden under flyvningen har øget.

Min personlige hastighedsrekord er sat i slutningen af firserne. Her fløj jeg med Claus Thomsen som gast fra Tivoli i København til Skibby, Hornsherred, på knap 40 minutter.

Ved en afstand på 40 km. er gennemsnithastigheden 60 km/t. Starten fra Tivoli var både klodset og hektisk.

Vi fløj en XL champagnestart. Grundet det kraftige stig fik vi ikke umiddelbart den rådende vinds fart. Ballonen ændrede derfor sin ellers så smukke pæreform til en krum bananform.

Kurven hældte lidt, vil tro vi taler om ca. 25 - 30 grader. Det lyder måske ikke af så meget, men når man kigger lige ned til asfalten på Vesterbrogade er det lidt slemt!

Claus, der som mig er en høj flot fyr, bad høfligt om tilladelse til at sætte sig i bunden af kurven. Personligt gik jeg lidt ned i knæ for at flytte mit eget tyngdepunkt nærmere kurvebunden.

Efter en kort stund havde vi fået vindens hastighed og der var ikke længere blæsevejr i kurven. Vi nød nu udsigten over byen. At der var fart på kunne vi godt se, ikke som i dag på GPSen, men på biltrafikken på Roskildevej som vi pænt fulgte!

Hurtigt kom vi ud i det åbne landskab, Roskilde Fjord blev passeret og landingsplads søgt i Hornsherred.

Det var på den gode årstid hvor der nyligt var høstet på de fleste marker. En stor mark blev valgt, hastigheden var da under 20 knob (gæt), der blev ”dragget”, men som man plejer at sige så er **en landing man kan gå fra = en god landing!**

Vi blev hentet og kørt til Sø Caféen, i den gamle have hvor mange fra klubben ventede med de store kolde pilsnere.

Du spørger om man skal tænke på noget specielt når man flyver hurtigt.

Indledningsvis vil jeg bare sige ”nyd det!”, man ser meget mere landsskab for gasudgiften.

Det er heller ikke på nogen måde sværere at flyve hurtigt end langsomt, så længe man holder god afstand til jorden. I landingsfasen forholder det sig straks anderledes.

Det er langt sværere at lande ved høje hastigheder!

Egnede landingssteder bliver sværere at finde. Der er mange flere normale landingspladser end de der egner sig til landinger i høj fart.

Groft sagt er der to strategier man kan vælge:

- 1) valg af en stor landingsplads der faciliterer et lang ”drag”
- 2) finde en plads hvor der kan landes i læ f.eks. bag en skov, og derved helt undgå ”drag”

Som ny pilot er det naturlige valg at finde store marker.

Den helt store udfordring ved at lande i fuld fart er at ens reaktionstider er langt kortere end ved normale landinger.

Pludselig opstået mekanisk turbulens er forventelig og skal hurtigt parreres.

Fejlbedømminger kan hurtigt resultere i skader på udstyret, og lidt knubs er ikke usædvanlige ved ”impact”.

Rigtig god fornøjelse!

Lau



Denne måned bidrager luftskipper og ballonhistoriker, Mogens Jensen med fortællingen om den første ballonkonkurrence i Norden.

Den internationale ballonkonkurrence i Christiania i 1912

Individer har siden tidernes morgen konkurreret i mange discipliner, men i begyndelsen af 1900-tallet blev konkurrencer mellem nationer mere dominerende eksempelvis, hvem der kom først til henholdsvis Nord- eller Sydpolen. Et andet eksempel er de olympiske lege, som blev genoptaget i 1896. Det påvirkede også ballonflyvningen og en af de første internationale ballonkonkurrencer blev afholdt i Kristiania [Oslo] i 1912. Den fandt sted samtidig med den traditionelle skikonkurrence på Holmekollen og starten fandt sted fra Bislett stadion. Konkurrencen blev udskrevet som en målflyvning, men der skulle også gennemføres en distanceflyvning, som dog blev opgivet pga. dårligt vejr. Målet var Eidsvollsbygningen, stedet hvor Norges forfatning blev underskrevet i 1814. Den ligger i lige linje ca. 54 km fra Oslo. Starten var fastsat til torsdag den 29. februar kl. 13:00. Dagen var præget af en så tæt tåge, at ballonerne forsvandt ude af syne, så snart de var lettet.

Fire balloner fra tre nationer deltog og Danmark var repræsenteret af journalisten og den senere som filminstruktør kendte Carl Th. Dreyer med ballonen *Danmark II*. Fra Norge ballonen *Norge* med ingeniørkaptajn Sivertsen som fører; og fra Tyskland de to balloner *Leipzig* og *Essen* med henholdsvis Hermann Apfel og fabrikant Hugo Kaulen som førere. Alle ballonerne måtte tage passagerer med. Det blev nordmanden, cand.jur. Aass og redaktør Welling-Nielsen fra Aarhus, som vi tidligere har omtalt i Ballonposten, der fløj med Carl Th. Dreyer¹.

Inden starten modtog ballonskipperne et amtskort og 'Nissens generalkort' og målet blev straks indtegnet på kortene. Desuden fik deltagerne et af professor Mohn udarbejdet vejrkort. Lidt før kl. 13:00 var alt parat, proviant etc. var bragt ombord. Restauratør Ditlef Hansen havde oprettet en hel lille filial af Østerskældereren ombord i hver gondol og præcis kl. 13:00 blev en lille rød prøveballon sendt i luften, men den forsvandt hurtigt ud af syne i det disede vejr. Umiddelbart efter gav telegrafdirektør Heftye og ingeniør Damm signalet til start, orkestret istemte "Ja, vi elsker dette landet" og *Norge* hævede sig stille under tilskuernes hurraråb. Næsten samtidig havde den største af ballonerne, *Leipzig*, kastet los, og derefter fulgte *Danmark* og *Essen*. Det skete så hurtigt, at musikken ikke kunne følge med,

¹ Der er sandsynligvis tale om Thomas Aass (1887-1961), der var en kendt sejler og sportsmand. Han deltog som besætningsmedlem på den norske båd *Taifun*, som vandt guld i 8-meter klassen ved olympiaden i Stockholm i 1912. Han blev senere embedsmand i det norske Udenrigsministerium.

og *Danmark* steg op til tonerne af "Die Wacht am Rhein". Carl Th. Dreyer har i tidsskriftet *Motor* berettet om sin flyvning, som her er gengivet med mindre typografiske og grammatiske ændringer:²

"*Danmark II* starter som nr. 3 og går til vejrs med så tilpas opdrift, at den lige slipper at berøre tagene på de omkringliggende huse. Den kommer hurtigt i ligevægt, og da terrænet samtidigt hæver sig, er jeg i stand til at konstatere retningen og skønsvist beregne hastigheden. Retningen er bedst mulige, hastigheden mere end det dobbelte, hvad man anslog den til, før starten fandt sted. Disse observationer ville være kommen mig til nytte, om jeg havde fået lejlighed til at udregne farten efter mine beregninger. Mine konkurrenter og da navnlig de to tyske førere havde i forvejen opgivet ethvert håb om orientering, ladet stå til vejrs, til de nåede over skylaget. De havde regnet med hastigheden ved jorden med det resultat, at de kom alt for langt.

Terrænet havde imidlertid hævet sig så betydeligt, at vi snart truede med at tørne, og da der samtidig pludselig dukkede en række faretruende stærkstrømsledninger frem foran os, nødtes jeg til at give ballast ud. Der var nok at tage af – 19 sække. Vi steg derefter jævnt til 450-500 meter, hvor vi fandt ligevægt. Vi havde nu tabt enhver anelse om, hvor vi befandt os. Af og til skimtede vi under os toppen af et fjeld eller rygningen af en aas, men det var umuligt at stedbestemme os. Vi havde endnu vores ligevægt og da tiden nærmede sig for landing – der kunne efter min beregning kun være ½ time eller højst tre kvarter tilbage – besluttede jeg kun i nødsfald at ofre ballast, og også af den grund, at vinden højere oppe afveg væsentligt fra retningen.

Pludselig dukker frem umiddelbart foran os en snedækket fjeldside med høje graner. Så overraskende viser den sig for os, at vi knapt nok får tid til at gøre os begreb om dens højde, før vi er den inde på livet. Vi har kurs lige mod en klynge unge graner. Jeg beslutter at lade stå til og giver kun en halv sæk ud, nærmest for at lette ballonen på dens vej op over fjeldet. Allerede favner granerne gondolen. Ballonen synes atter at få lyst til at stige, da vi hører en lyd fra oven - - - ritch! Et blik overbeviste mig om, at toppen af et grantræ – Gud må vide hvordan – er jaget op i hylstret, tæt ved appendix. Der er ingen tvivl om, hvad der er at gøre. Mine passagerer, en udmærket ung norsk ballonfører, cand.jur. Aass og redaktør Welling-Nielsen får ordre til af alle kræfter at holde gondolen i træklyngen. Imedens sprænger jeg ballonen [dvs. åbner sprængklappen], og farten er endt. Lidt fortumlede når vi jorden, alle tre inderligt ærgerlige over, at chancen for at vinde, som vi var så sikre på, rimeligvis er fået os glip. Men vi trøster os på forhånd med andenpræmien".

Hvordan Dreyer på det tidspunkt kunne vide, at han havde vundet andenpladsen, ved vi ikke, men det var korrekt, da han landede "kun" 40 km fra målet. *Norge* blev erklæret vinder med 36 km og *Essen* og *Leipzig* nr. 3 og 4 med henholdsvis 50 km og 70 km til målet.

² Dreyer, Carl Th.: Den internationale Ballonvædekamp i Christiania 1912. *Motor*. Nr. 10, s. 76-77.

Danmark landede kl. 13:30, og Dreyer blev senere af en journalist spurgt. "Var stødet slemt?". "Nej, det var, som om vi satte os ned i en magelig kurvestol", blev der svaret. Helt nemt kan det nu ikke have været, for efter landingen tog Aass sine ski på og gik efter kompasset sydpå. Han stødte efter en time på gården Nordbraaten. Manden, Gudbrand Nordbraaten, stod udenfor og arbejdede, men kastede straks alt fra sig for at følge med hr. Aass tilbage for at hjælpe de to danske herrer. Disse havde imidlertid forberedt sig på at blive i gondolen natten over og blev meget glædelig overrasket over at se de to skiløbere dukke frem af tågen. Aass og Nordbraaten gik nu i forvejen og banede vejen, mens de to danske herrer fulgte efter, mens de sank i sne til livet. Det blev en besværlig times march, inden man nåede frem til Sandermosen.³ Dreyers landing på Sæterkollen blev også omtalt i lettere ironisk i Aftenposten.⁴

"Ballonen *Danmark* havde øjensynlig ingen videre lyst til atter at drage hjem til sit fædreland. Da journalist Dreyer lod den dale ned på Sæterkollen oppe i Maridalen, omklamrede den krampagtigt fire ægte norske grantræer, og den følte sig så godt i dette selskab, at Dreyer og hans to fæller Welling-Nielsen og kandidat Aass, trods anvendelsen af deres bedste evner ikke fik den til at give slip. De blev så overbevist om *Danmarks* kærlighed til de norske graner, at de trøsterigt rejste ned til Kristiania samme aften, som landingen fandt sted. Og denne overbevisning fik de fuldt bevist, da de den påfølgende dag vendte tilbage til landingspladsen; thi fremdeles lænede ballonen sig fortrøstningsfuld til sine nyvundne norske venner, som ikke havde nænnet at give den den mindste skade i nattens løb. Ved forenede kræfter af Danmarks tre mand store besætning og kaptajnerne Sivertsen og Sem-Jacobsen lykkedes det dog at løsne den. Den blev lagt sammen i en lang rulle og forsigtigt bragt ned fra det bratte fjeld til et sted, hvor hest og vogn stod parat til at bringe den til Sandermosen station. Did kom den i går aftes efter at vejen gennem skoven var forbedret i dagens anledning og nu, når disse linjer læses, er den på vej til sit hjemland sammen med sin fører, hr. Dreyer, som i morges rejste herfra til København".

Mogens Jensen

³ Efter en artikel i en ukendt norsk avis.

⁴ "Danmark" paa Sæterskollen. *Aftenposten*, 2. marts [?] 1912.

HØRT I KURVENE

Husk, at det netop i år er 210 år siden at den første danske ballon steg til vejrs!

TEN YEARS SINCE GAS BALLOONIST WILLI EIMERS' RECORD-BREAKING FLIGHT IN GERMANY

On 25 May 2011, German balloonist Wilhelm (Willi) Eimers set a new FAI world record for duration of a flight in a 250-400m³ gas balloon.

Eimers took off from Gladbeck in Germany and spent 23 hours, 18 minutes, and 30 seconds in the air before landing in Steinfurt, Germany.

The world record he set on that day 10 years ago still stands today.



ABOUT WILLI EIMERS

A legend in the gas ballooning world, Eimers has participated in the Coupe Aéronautique Gordon Bennett race an incredible 27 times. He has won the historic race four times and has come second nine times, demonstrating his determination and skill as a pilot. On top of the record we are celebrating today, Eimers also set a separate FAI world duration record while competing in the Coupe Aéronautique Gordon Bennett in 1995, when he and co-pilot Bernd Landsmann won the race by flying for more than 92 hours non stop. Eimers' other accolades include several German ballooning records, as well as the prestigious FAI Montgolfier Diploma, which he received in 1993. This year, he was also honoured by being inducted into the FAI CIA Ballooning and Airship Hall of Fame.

Ny serie:

D. R. B. (danske reklame balloner)



Ejer: Lena og Christoffer Mundt * Registration: OY-LOC * Cameron Special Shape 165.000 ccf *
Fremstillet: Nov 2018

Santos – Dumont



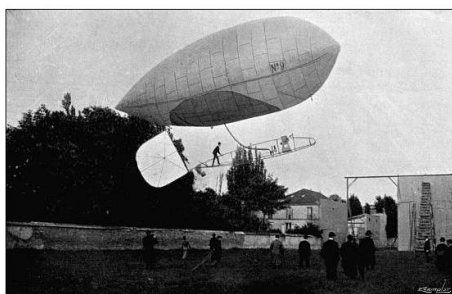
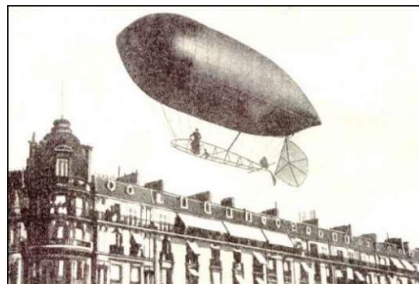
Af Lau Laursen

Den verdensberømte aeronaut Santos – Dumont er mest kendt som den første som have konstrueret et luftskib der gik at styre.

Han vandt tilbage i 1901 en udlovet pris for, som den første at flyve fra en given startplads og en tur rundt om Eiffeltårnet og tilbage, på under en halvtime.

Mindre kendt, men ikke desto mindre fascinerende, er at han to år efter denne bedrift konstruerede et mindre luftskib kaldt No 9, der så ud som et varmluftskib fra nittenhundrede og halvfjerdsene.

Luftskibet var så lille og net, at han kunne flyve rundt med det i Paris indre by, parkere det foran sin favorit café, drikke sin kaffe og så flyve videre rundt i byens travle gader. Bare tanken på at kunne gøre det samme i dag må nok kaldes for urealistisk. Alting var ikke bedre før, men det meste var!



"SANTOS-DUMONT No. 9"

Specifications:

- Length: 50 ft (~15.1 m)
- Max Diameter: 18 ft (~5.5 m)
- Operating dates: 1903
- Visual: Stubby nose, pointed tail,

short keel, pilot's basket forward of the engine very close to the stem. Large, semi-circular rudder.



Formanden har det sidste ord

DreamBalloon Cup 2021

Ballonklub Fyn, Sportsudvalget og Nordfyns Erhverv og Turisme arbejder på højtryk – der forhandles vist både med Vorherre, Allah, Njord, Æolus, Aiolos og Shu.

Arrangørerne melder om 16 deltagende hold – så optimistisk forventer jeg deltagelse af omkring 100 af unionens direkte og indirekte (via klubber/teams) medlemmer.

Forsommeren har givet gode træningsmuligheder, så ud over et sædvanligt socialt hyggeligt samvær ser jeg frem til spændende sportslige udfordringer for såvel 'amatører' som 'professionelle' ballonhold.

Det bliver VERDENSKLASSE.

Jubilæum

Husk tilmelding (med ballonbilleder og alle deltagernavne) til jubilæumsarrangement på Egeskov søndag den 26. september senest 15. august pr. mail til formand@ballonunion.dk.

Jubilæumsudvalget arbejder fortsat på at opnå 'gastilskud' til de 2 planlagte jubilæumsflyvninger.

Afvikling eller udvikling?

Jeg har afholdt 'strategimøde' med Ansvarlig leder Tue Falkenstrøm og Head of Training Lau Laursen, Dansk Ballonunions Skole, hvor vi har drøftet bestyrelsens ambitioner om "udvikling". Det er selvkært en udfordring, om der blandt unionens medlemmer findes den fornødne interesse for et unionsbaseret uddannelsessystem.

Sporene fra DBuCAMO skræmmer. Positive strokes til de herrer vil være motiverende – og måske endog nødvendige.

Jan Andersen

BALLONPOSTEN udgives månedsvis af DANSK BALLONUNION og er, vist nok, verdens ældste nyhedsbrev i Danmark om ballonflyvning. Stiftet 1968.

Redaktør: Luftskipper Lau Laursen, redaktoer@ballonunion.dk

Tips telefon: 3179 2200

OBS! Bidrag modtages kun som Word dokumenter, e-mails eller som fotos!

Bemærk: At indholdet i nyhedsbrevet ikke nødvendigvis stemmer overens med bestyrelsens holdning til flere problemstillinger. Hvis tekster opleves provokerende er det ikke hensigten.

OBS! Ved produktionen af nyhedsbrevet er ingen dyr kommet til skade!