



Over de Alpen naar Italië

Een jaar geleden begon ik met de voorbereidingen. In augustus 2008 schreef ik al een verslag over de hoogtevahrt naar 20000 voet die ik als opstap naar de oversteek over de Alpen maakte. Doel van die vaart was om ervaring op te doen met het varen bij lage temperatuur, met zuurstof en met communicatie naar de



verkeersleiding op die hoogte. Eind januari waren wij als team aanwezig in Tirol bij het ballonevenement Kaiserwinkel-Alpin Ballooning 2009. Het plan was om tijdens dit evenement, bij geschikte condities, de Alpen over te steken. We maakten vier mooie ballonvaarten maar helaas was de wind in die week niet geschikt om over de Alpen te kunnen varen. We keerden dus terug naar huis met het idee om het volgend jaar opnieuw een kans te geven. De mogelijkheid deed zich sneller voor want begin februari draaide de wind plotseling naar de vereiste noordhoek en de vooruitzichten voor het weekend van 15 februari zagen er goed uit. Ook de voorspelde windsnelheid op vaarhoogte was prima. Ik belde met Norbert Schneider voor overleg. Norbert heeft al vele malen de Alpen overgestoken en had ook plannen om de oversteek te maken. Hij nodigde mij uit om samen met hem te starten. We reisden dus met ons team

nogmaals af richting zuid Duitsland. Meerdere teams hadden zich bij Norbert gemeld en we gingen met zes ballonnen als formatie varen. Het voordeel voor Werner, onze volger op de weg, was dat hij zich bij de groep aan kon sluiten. Alle volgauto's reden gezamenlijk richting Italië. In verband met de windrichting werd Sint Johann in Oostenrijk als opstijglocatie gekozen.

Oorspronkelijk wilden we op het plaatselijke vliegveld vertrekken maar daar lag zoveel sneeuw dat we de ballonnen daar niet uit konden leggen. Op de parkeerplaats van de ski piste ging dat wel en daar werden alle ballons klaar gemaakt voor de start. Tijdens het opbouwen van de mand sneeuwde het stevig echter de voorspelling was dat deze sneeuwbus snel naar het oosten weg zou trekken. De mand werd voorzien van alle standaard zaken met daarnaast natuurlijk veel meer gas, alle instrumenten dubbel, zuurstof voorzieningen, vuurpijlen, overlevingsmiddelen, dekens en warme kleding i.v.m. de lage temperatuur op hoogte van zo'n min dertig graden celsius. Thijs was tijdens deze vaart mijn enige passagier. We stegen keurig gecontroleerd, door de laatste sneeuwvlokken, om de minuut op zodat we na vijf minuten met zes ballonnen in de

lucht hingen. We klommen met 600 voet per minuut gelijk door naar FL170. Op 10.000 voet zetten we de zuurstof maskers op met een pure zuurstof flow van 2 tot 3 liter per minuut. De reserve zuurstoffles lekte op hoogte terwijl deze aan de grond nog in orde was. Onze zuurstof uitwijk liet het dus afweten, Lindegas onderzoekt de oorzaak daarvan. Verder verliep alles volgens het boekje.





Onze vaarrichting was 210 graden en de snelheid rond de 100 kilometer per uur. Met deze richting vaarden we langs Kitzbühel en Krimml over de Grossvenediger richting het Gardameer. Onbeschrijfelijk is het zoals de enorme bergen onder ons doorschoven. Grote gebieden van besneeuwde dalen en bergtoppen zonder wegen



of huizen lagen onder ons. Boven ons een kraak heldere strakblauwe lucht. Ondanks de lage temperatuur voelde het heerlijk bij een stralende zon. Thijs markeerde regelmatig onze posities en tijstippen op de kaart met potlood. Onze harddisk film camera liet het afweten met de melding dat de temperatuur te laag was maar foto's maken lukte nog wel. Al vrij snel naderden we de Italiaanse grens en Norbert, onze nummer één ballon van de formatie, die de communicatie deed, riep de verkeersleiding van Padova op. De rest van de formatie luisterde mee en sprak met elkaar op 122.25. De Italianen hadden bij het indienen van de vliegplannen behoorlijk moeilijk gedaan en wilden ons streng dirigeren, zo gaf men aan. Uiteindelijk viel dat erg mee. We moesten in de buurt van Trento even naar beneden, naar 13000 voet, voor het kruisen van een airway met inbound traffic. Op die hoogte viel de snelheid terug naar 70

km per uur wat aan de lage kant was. Eenmaal voorbij de airway kregen we weer toestemming om naar de optimale hoogte, FL170 ofwel zo'n 5500 meter, te klimmen en vaarden we langs het Gardameer af. Vanaf dat punt lag er een vlak zeeniveau landschap voor ons. Toch moesten we nog 80 kilometer verder varen om voorbij de turbulente lucht van de Alpen terecht te komen. Vervolgens kon de daling worden in gezet met 800 voet per minuut en we landden om 13:30 uur probleemloos met een rustige wind op een mooi veldje in Piubega in Italië. Werner was met de volgauto aardig in de buurt en had inmiddels al 450 km gereden.



Werner voerde onze coördinaten op de gps in en was een half uurtje later ter plaatse. Wij hadden samen met een aantal Italianen inmiddels de ballon al ingepakt. De andere ballonnen van onze formatie waren allemaal in dezelfde omgeving geland. We besloten na overleg om eerst een tijdje te gaan rijden en we troffen elkaar 250 km verderop in een restaurant bij de Italiaanse-Oostenrijkse grensovergang richting de Brenner. Na de

gezellige samenkomst en sterke verhalen vervolgden we onze weg terug en kwamen om elf uur in de avond bij ons hotel in Bayern aan. We waren om vijf uur in de ochtend vertrokken dus slapen lukte wel. De volgende dag reden we, nog voor de sneeuwstormen Bayern tergend, naar huis. Een flinke driedaagse trip van 2700 km voor één ballonvaart. Het was de moeite waard. Ik maakte deze vaart met de Berkvensballon, een Schroeder 3600.

Instrumenten aan boord; 2x flytec hoogtemeter, 3x iQue3600 gps, 1x GPSmap76s gps, 2x Icom A22 radio, 1x Dittel FSG2T radio, 1x TRT800H transponder, een kompas en een mechanische hoogte meter. Voor deze vaart nam ik bij een startgewicht van 812 kg zeven 60 liter tanks mee de lucht in. Om de ballon op te zetten gebruikte ik een extra infationtank. We hadden in vier uur en een kwartier 302 km afgelegd en 211 liter propaan



verbruikt. Dit komt neer op een verbruik van 50 liter per uur. Beide personen aan boord hadden een persoonlijke vijf liter zuurstof fles ter beschikking waarvan we de helft verbruikten. De wind op FL170 was 030 graden met 52 knopen, de temperatuur min 30 graden en een zeer lage luchtvochtigheid met 100 km zicht. De grondwind in Italië bij de landing was 180 graden met 5 knopen. Wel was het thermisch dus de wind aan de grond was vlagerig. De alpen oversteek was perfect verlopen. Met dank aan Norbert Scheider voor alle tips en Werner Leenders die ons over de weg volgde. **Henri van Bommel**



















