



In vogelvlucht over Nederland

Ik ontmoette Henri van Bommel en zijn crew afgelopen zomer tijdens mijn vakantie in het zuiden van Nederland en leerde hen kennen als zeer sympathiek gezelschap. Toen Henri mij vol trots vertelde dat ze hun eerste Long Jump over Nederland hadden gemaakt vroeg ik natuurlijk direct om een vaartverslag voor dit Magazine. Henri klom onmiddellijk in de pen en zette één van zijn mooiste vaarten op papier.

Op 22 november 2002 maakte ik samen met mijn broer, Hans van Bommel, en ons volgteam mijn eerste longjump over Nederland met een heteluchtballon, de PH-IVO. Een vaart om nooit te vergeten. De longjump spelregels zijn vastgelegd door de Dutch Balloon Competition Club, de DBCC. De opdracht komt er op neer dat men met een heteluchtballon hemelsbreed een zo groot mogelijke afstand af moet leggen, zonder tussenlandingen, waarbij start en landing op Nederlands grondgebied plaatsvindt. Voor meer informatie hierover zie de website van de [DBCC](#)



Het volgteam bestond uit John Eikelenboom (navigatie en communicatie) en Frans van Tilburg (chauffeur). Daarnaast fungeerde Ton Janssens als thuisbasis om ons op de hoogte te houden van de actuele weersontwikkelingen tijdens de vaart. Per uur werd de laatste informatie aan het volgteam telefonisch uitgewisseld waarna deze via de radio aan ons in de ballon werden doorgegeven. Hierdoor waren wij continu op de hoogte van neerslag- en wind informatie. Hoewel een longjump sterk lijkt op een gewone ballonvaart komt er bij de vaartvoorbereiding heel wat meer kijken. Allereerst moet het weer geschikt zijn gedurende een volledige dag. Daarvoor had ik het weer een paar weken stap voor stap gevolgd. Op zaterdag 17 november moest ik de vaart afzeggen omdat het die dag mistig bleek te zijn terwijl wind en neerslag condities prima waren.

Uiteraard werd ik ondersteund door meteorologen van het KNMI waaronder Henk Huizinga. Eindelijk was het zover, ook Henk zag het zitten om op vrijdag 22 november te vertrekken. De wind zou vrij zuidelijk zijn en vertrek vanaf Someren zou mogelijk zijn. Bij de laatste check op de 22^{ste} om 5 uur in de ochtend bleek de wind toch iets zuidwestelijker dan verwacht. Ik besloot daarom uit te wijken naar Eersel. Dit zou mij meer speelruimte geven, zoals meer snelheid zonder in Duitsland te belanden. De wolkenbasis lag op 2500 voet. Dit was voldoende omdat de windsnelheid op 1000 voet meer dan 20 knopen bedroeg. Aan het einde van de daglichtperiode werd een afnemende wind verwacht. Dit was prettig in verband met de landing.

Zoals gebruikelijk meldde ik de vaart aan bij DutchMil en diende ik een vliegplan in bij de Flight Information Office in Amsterdam. Ook sprak ik met de verkeersleiding van de vliegvelden waaronder Eindhoven, Volkel en Twente welke ik mogelijk zou kruisen. Dit in verband met eventuele speciale instructies vooraf. Er waren geen problemen. Men gaf mij de gebruikelijke instructies zoals uiteraard radiocontact bij het binnenvaren van de controlezones. Eindhoven wilde telefonisch contact voor vertrek vanaf Eersel. Om een zo groot mogelijke afstand af te leggen is naast de vaarsnelheid ook een zo groot mogelijke vaartijd van belang. In de ideale situatie neem je zoveel gas mee dat je de gehele daglichtperiode kunt varen. Uiteraard ben je gebonden aan bepaalde maxima.



Deze worden bepaald door de ballon en de omgevingstemperatuur. De ballon waarmee wij gingen longjumpen, de PH-IVO, is een Schroeder van 2600m³ met, voor deze vaart, 340 liter gas aan boord. Dit zou ons volgens berekening bij 10 graden omgevingstemperatuur een endurance van ruim 7 uur opleveren. De gemiddelde enveloppetemperatuur zou 66°C bedragen waarbij de starttemperatuur 79°C bedroeg. Mooi meegenomen, deze berekeningen bleken achteraf prima te kloppen.



Al met al bereikten we dat we ruim beneden de maximum load vertrokken met voldoende gas en er was zelfs nog wat plaats voor een paar boterhammen met kaas. Ook werd een geheim wapen, een emmertje met papieren zakken, aan boord plaatst. Achteraf bleken we het geheime wapen niet nodig te hebben. Doordat we tijdens de vaart gas verbruikten verminderde het gewicht en was de ballontemperatuur bij de landing 59°C. Een makkie voor de ballon dus. De ochtend voor vertrek. De wekker stond op 5:30 uur. Niet nodig want ik stond om 5 uur al naast m'n bed. Eerst naar buiten gekeken en koffie gezet. Daarna aan de slag. De beschikbare meteorologische informatie werd geraadpleegd. Het bleek al snel dat mijn voorgenomen vertrek locatie, Someren, niet optimaal meer was. De wind bleek zo'n 20 graden ruimer dan verwacht, 210 in plaats van 190 graden.

Op de hoogte waar ik voldoende snelheid dacht te hebben was de wind zo'n 215 graden. Na overleg met de meteo bleek vertrek vanuit Eersel dan ook een betere optie. Dus werd de FIO gebeld en ons vliegplan lastminute gewijzigd. Ik zou nu zowel door de Eindhoven CTR als de Volkel CTR varen. De verkeersleiding gaf groen licht. Op het startveld aangekomen werd eerst een pilotballon opgelaten. De windrichting klopte volgens plan en de hoek waarmee hij vertrok gaf aan dat er zo'n 10 knopen wind stond.. Daarna hebben we met z'n 4tjes de mand opgebouwd en al snel kregen we hulp van een belangstellende uit de buurt. Eindhoven toren werd gebeld en we kregen toestemming om rond kwart over negen op te stijgen gevolgd door radiocontact op 500 voet.

Frans aan de ventilator, Hans aan de kroonlijn en John met helper aan de mond. Het leek nog steeds op een gewone ballonvaart. In plaats van passagiers hadden we gastanks aan boord. De ballon werd gevuld bij een stevig windje. Dit met plezier want zo kwamen we ten minste nog ergens. Even strak aan de quickrelease, de ballon op zo'n 85°C en weg waren we. Op weg van nabij de Belgische grens naar onbekende bestemming, ergens in het noorden van het land was het plan. Er steeg juist een verkeersvliegtuig op. Dit stimuleerde me om op 300 voet de toren al op te roepen. Het liep gesmeerd, toestemming "1000 voet or below" was een goed begin. We gingen op zo'n 2 km afstand parallel aan runway 025 van Eindhoven Airport. (foto rechts) Hierdoor waren 3 binnenkomende vliegtuigen prima in zicht.



De verkeersleider vroeg wanneer we van plan waren om te landen. Over zo'n uurtje of 6 was het antwoord. Laat maar zitten dacht hij waarschijnlijk en antwoordde "Report when approaching Veghel". Voordat we zover waren kregen we de opdracht om over te schakelen naar de toren van Volkel. Al snel bleek waarom, twee F16's stegen op en ze zwaaiden vriendelijk naar ons met een vijftal snelle rolroer bewegingen waarna ze met de afterburner aan loodrecht in de wolken verdwenen. Het bericht was duidelijk, zij konden sneller. Maar toch, we kregen er zin in en gingen wat hoger varen om iets meer snelheid op te pikken. We bereikten ter hoogte van Uden zo'n 22 knopen, rond 40 km per uur.



Via de aanleg van het nieuwe A50-deel gingen we rond 11 uur over de Maas. Een prachtig gezicht was het kasteel van Wiechen, omgeven door haar grachten en vergezeld van een mooie windmolen. Hier verlieten we het Volkel controle gebied en we waren voor het eerst zo vrij als een vogeltje in klasse-G luchtruim. Het wolkendek limiteerde die dag onze vaarhoogte zodat we op zo'n 1500 voet onze vaart continueerden. Bij Beuningen staken we de Waal over terwijl we Nijmegen rechts van ons lieten liggen. De brug naar Arnhem was rechts in zicht terwijl we links van ons de A50-brug zagen liggen. De crew meldde dat ze ons vanaf de parkeerplaats aan de A50, juist voorbij de A15-afslag, in zicht hadden. Alles liep gesmeerd. De uitwaarden beneden ons zagen er nat uit en aan landen werd dus niet gedacht.

Gewoon verder varen via Elst naar Arnhem was een veel betere optie. Het Gelredome-stadion lag precies in onze vaarrichting en we hadden zo op de grasmat kunnen landen. (foto boven) Maar ja, tussenlandingen zijn tijdens een longjump niet toegestaan.. In plaats daarvan werd dus een foto gemaakt. Het gras lag binnen in plaats van buiten die dag. In Arnhem was het markt dus ik neem aan dat we daar nog wel een paar getuigen op zouden kunnen roepen. Nog even een blik naar de binnenplaats van het politiebureau van Arnhem en de reis ging verder over de prachtige Veluwe.

Nu blijkt hoe divers ons land er uit ziet. Van de Brabantse bossen en weilanden omgeven door boomrijen gevolgd door het land van Maas en Waal waarna de Veluwe de grens vormt naar een uitgestrekt landschap met daarin hier en daar een stadskern. Bij Eerbeek gingen we wat lager varen om onze koers wat naar links bij te sturen zodat we meer afstand binnen Nederland voor ons hadden liggen. Ter hoogte van Deventer was er voldoende bijgestuurd en konden we weer klimmen. Kunstijsbaan "De Scheg" trok duidelijk de aandacht en we zagen schaatsers hun baantjes trekken. De snelheid was afgenomen tot zo'n 30 km per uur maar we konden helaas niet hoger gaan varen in verband met de wolkenbasis en een ruimende windrichting bij toenemende hoogte. Via Raalte en de molen bij Ommen gevolgd door Dedemsvaart om 14:30 uur, passeerden we Hoogeveen.



Radiocontact werd gelegd met Hoogeveen-Radio omdat we de extended centreline van de grasbaan aan de oostzijde doorkruisten. Inmiddels werd onze gasvoorraad minder, de laatste twee tanks waren aangesloten, en we gingen ter hoogte van Witteveen rond 15:30 uur even wat lager varen op zo'n 400 voet om te kijken wat onze landingsrichting en snelheid zou worden. Een iets gekrompen wind met zo'n 5 knopen voorspelde een ideale landingssituatie. Snel weer naar boven om nog even de laatste kilometers eruit te persen.



Met zo'n 20 km per uur moesten we het doen. Bij Orvelte gingen we wat lager om een veld aan te varen voor de definitieve landing. We kwamen nog over een prachtige groep typisch Drentse boerderijen waarna voor het kanaal een krap maar mooi weilandje werd gekozen voor een staande landing als afsluiting van de vaart. Na 6 uur en 45 minuten stonden we rond 16:10 uur met beide voeten aan de grond en konden terug kijken op een prachtige ervaring en een geslaagde vaart. De crew was uiteraard bij de landing aanwezig, dit zijn we van ze gewend. Een collegapiloot, Joop Buunk, had ons in het oog gekregen en was ons gevolgd vanaf Hoogeveen. Hij was bij de landing aanwezig en hielp ons na kennismaking even mee inpakken. Tijdens zonsondergang verlieten we het touristisch dorpje Orvelte.

De 3 uur durende terugreis naar Someren, de thuisbasis, kon beginnen. Ook voor de crew en de thuisbasis was het een spannende dag geweest. Rond 21:00 uur thuisgekomen werd er uiteraard een drankje ter afsluiting van de lange onvergetelijke dag genuttigd. Eenmaal in bed kostte het me niet langer dan een paar minuten om in slaap te vallen. Even dacht ik nog, het wordt zondag mooi weer met zuidenwind en goed zicht, zal ik het nog eens proberen? ... no way, het is

mooi geweest. De afgelegde track bedroeg 223km volgens de Garmin Vista GPS. Nu is het de beurt aan collega-teams om voor 31 maart 2003 onze hemelsbrede afgelegde afstand van 190 km te verbeteren. Daarbij wens ik hun namens ons volledige team alle succes toe. Zodra wij de hoofdprijs, een koffiemok is mij verteld, in gevaar zien komen zullen we uiteraard alles in het werk zetten om deze alsnog te veroveren.

Henri van Bommel (HotBalloon)
