



### Nachtvaart van Nederland naar Duitsland

Begin 2004 begon ik met de voorbereidingen van een nachtvaart. In Nederland is een ontheffing van de verbodsbepaling "VFR-vlucht buiten de daglichtperiode" nodig om een nachtvaart mogelijk te maken. Ik kreeg deze ontheffing op mijn brevetnummer en kreeg toestemming om 1 nachtvaart uit te voeren in de periode van



1 mei tot 1 oktober. Om het Duitse luchtruim in te varen is een vliegplan voldoende. Allerlei eisen worden uiteraard gesteld. De meteorologische omstandigheden moeten goed zijn. Daarnaast moet verplicht bepaalde apparatuur aan boord zijn waaronder navigatieverlichting (een continue brandende witte lamp), transponder, radarreflector, noodlandingsverlichting, drukmeter, hoogtemeter, stijgsnelheidsmeter, zaklantaarns, GPS, 2x VHF radio. Alle instrumenten dienen verlicht te zijn. De vaart werd verder ver vooraf aangemeld bij de verzekering en luchtverkeersleiding, ook deze gaven hun goedkeuring. Groen licht dus. We besloten om de vaart met drie piloten uit te voeren, Hans van Bommel, Wout Bakker en ikzelf (Henri van Bommel). Als crew ging John Eikelenboom, Thijs en Andrea van Bommel mee. De mand werd overdag volledig voorbereid met 6x 40liter tanks en alle apparatuur.

Ook het vliegplan werd ingediend. Alles was klaar, echter het weer maakte de zaak spannend. In de avond passeerde een aantal buien. Na goed overleg met het KNMI bleek dat het waarschijnlijk in de nacht zou opklaren. Om kwart voor twee kwamen we aan op het veld in SomerenEind en na een laatste gesprek met de

meteo bouwden we de ballon op. Het was nieuwe maan, dus pikdonker. Het opbouwen met behulp van koplampen van een paar auto's verliep probleemloos en we volgden onze checklist stap voor stap om de laatste controles te doen. Precies op het geplande tijdstip, 02:45, gingen we rustig op weg de duisternis in. Even raar want je moet op zoek naar referentiepunten om de uitklim-snelheid te bepalen. Al snel pikten we snelheid op en op onze kruishoogte 2000' stond continu 23 knopen, wel 42km per uur. De verlichte dorpen schoven links en rechts aan ons voorbij. Het viel op dat de autosnelwegen onzichtbaar waren. Geen enkele auto op de weg, in deze nacht van 20-juni-2004, nadat Nederland de voetbalwedstrijd Nederland-Tjechie met 3-2 had verloren. Via Liessel, de Deurnese peel en langs Venray bereikten we de Duitse grens bij Well na zo'n 50 minuten. Nog steeds was het pikdonker. We



riepen Langen-Radar op en kregen toestemming om het Duitse luchtruim op 2000 voet in te varen met transpondercode 0021. We passeerden het vliegveld Niederrein. Iemand maakte nog even vriendelijk de verlichting van de landingsbaan aan om ons even toe te zwaaien. Een stukje verder richtte iemand een



zaklamp op ons. Ik gaf 3 licht pulsen naar beneden en kreeg er 3 terug. We waren dus niet alleen in de nacht. Zo rond 4 uur, een uur voor aanvang van de daglicht periode, ging het pikdonkere er vanaf en zagen we de velden en bossen als verschillende grijs tinten. Nog steeds zaten we op 2000 voet en de Duitse windmolens keken machteloos toe. Vanaf het begin van de daglicht periode gingen we wat lager varen nadat we de zon op zagen komen rond 05:15. Daarna zijn we zacht geland met 4 knopen in een weiland bij Krechting, in de buurt van Bocholt. Een perfect verlopen vaart dus. We legden 100 km af in 2 uur en 45 minuten en verbruikten in totaal, met de hot-inflation erbij, 171 liter gas met onze PH-BLN. Dit is een redelijk normaal verbruik. Mogelijk iets meer dan normaal bij een temperatuur van 8 graden.

**Henri van Bommel**

---