



Naar 6 kilometer hoogte

Na een aantal jaren in de Alpen te hebben gevaren ontstond het idee om een keer een Alpencrossing te maken van Duitsland via Oostenrijk naar Italië. Dit soort vaarten worden op grotere hoogte uitgevoerd. Om deze vaart voor te bereiden besloot ik om eerst een trainingsvaart in mijn eigen bekende omgeving te maken.



Dit om het omgaan met de hoogte en alles wat daar bij komt kijken zoals vaartvoorbereiding, load-calculation, communicatie met verkeersleiding in klasse B luchtruim, lage temperatuur, lage luchtdruk en het gebruik van zuurstof een keer te ervaren.

Co Vendrig wilde ook al jaren een keer de hoogte in met een heteluchtballon dus hij ging mee. In november 2007 begon ik met het verkennen van de mogelijkheden bij de luchtverkeersleiding, in dit geval bij Dutchmill omdat mijn vaart in zuidoost Brabant zou starten. Na een schriftelijk verzoek met daarin de reden en alle details van de ballonvaart kreeg ik van Dutchmill uitstekende medewerking. Zij gaven mij advies voor wat betreft de verdere aanpak. Zo moest er ook toestemming komen van de luchtverkeersleidingen om ons heen waaronder Duitsland, de DFS Deutsche Flugsicherung special events, en België Belgocontrol special activities

coördination cell. België gaf geen toestemming om hun airways (klasse A) te kruisen wat betekend dat we noord van de lijn Maastricht Brussel moesten blijven. Omdat ik buiten de schiphol TMA's zou blijven was toestemming van LVNL, luchtverkeersleiding Nederland, in dit geval niet nodig. Dit zou uiteraard wel het

geval zijn als ik in schiphol CTA East zou gaan varen. Nadat alle afspraken duidelijk op papier stonden kreeg ik toestemming om de vaart voor te bereiden. Natuurlijk was de eis dat er o.a. een geschikte Mode-S transponder klasse-1 voor onze vaarhoogte boven 15000 voet aanwezig was en goed werkende VHF radio's met back-up radio's en batterijen. In ons geval hadden we een TRT800-H transponder en een Dittel FSG2T radio aan boord met 2 Icom A3's als uitwijk. De uiteindelijke go/no-go zou ik pas op de dag van de vaart krijgen afhankelijk van mijn track en de drukte in het luchtruim. Vooral de Dusseldorf TMA en de route vanaf daar naar Amsterdam in noordwestelijke richting is erg druk. In de ochtend voorafgaand aan de vaart heb ik de gastanks gevuld met propaan van 15 graden Celsius en er 7,5 bar druk op gezet. Iets minder druk, 7 bar of zo, is waarschijnlijk nog beter voor een Schroeder FB6



brander. We bleken tijdens de vaart op vaarhoogte meer dan voldoende druk te hebben. Voor deze ballonvaart had ik speciaal een checklist samengesteld, met alle toeters en bellen, die voor en tijdens de vaart afgewerkt werd. Nadat telefonisch toestemming was gekregen van Eindhoven tower, Dutchmill en Langen-radar vertrokken we op 9 april 2008 om 15:10 uur vanaf een veld bij Vendrig Transport in Someren.



Onze ballon was de PH-BSD, de Berkvens ballon. De eerste transponder en radio checks met Eindhoven verliepen probleemloos en op 3000 voet schakelden we over op Dutchmill om verder te klimmen naar FL90, 9500 voet. Op dit niveau stond er weinig wind. We checkten nogmaals alles top-down zoals de enveloppe ,



brander, waakvlammen, zuurstof (beide personen aan boord hadden een persoonlijke 5 liter zuurstof voorziening), back-up zuurstof, transponder check met squak code 4560, radio check van de 2 radio's met Dutchmill en de 3e radio met de crew. Alles functioneerde zoals het hoorde en ik deed het verzoek aan de verkeersleider om te klimmen naar FL180. Dit werd meteen toegestaan en 15 minuten later riep Dutchmill ons op dat we flight level 180 hadden bereikt. In de buurt van Venray kregen we de opdracht om Langen-radar op 128.50 op te roepen. Langen kwam meteen terug met "radar contact, cleared to proceed". We hadden inmiddels een perfecte drift van 060 graden met 120 kilometer per uur. Met deze track passeerden we het Ruhr-gebied aan de noordzijde. We kregen toestemming om op FL200, 20.500 boven zeeniveau, te gaan varen dus dit werd onze kruishoogte. We waren goed

gekleed en ondanks de lage buiten temperatuur van min 28 graden Celsius voelde het met wat zonneschijn lekker aan. In de mand was de gemeten temperatuur overigens niet lager dan min 11 graden. Het verkeer was vrij druk in het gebied tussen Amsterdam en Dusseldorf en we hoorden de air traffic controller regelmatig

vliegtuigen oproepen met "sharp lookout, hotair balloon at FL200". We hoorden piloten antwoorden dat ze ons in zicht hadden terwijl we hun motoren op enige afstand hoorden gieren. Gelukkig had ik een potlood om notities te maken want schrijven met een pen werkte niet meer i.v.m. de lage luchtdruk en temperatuur. De brander bleef redelijk goed functioneren ook al had hij duidelijk wel wat moeite met deze hoogte. De vlam stortte steeds na een seconde of zo in, mogelijk door het zuurstof tekort. Daarom wisselde ik steeds van brander, in plaats van een langere stoot met 1 brander, en daarmee kon ik de ballon prima op hoogte houden. Op de vraag van de airtraffic controller of ik naar FL220 wilde ging ik dus maar niet in, omdat ik wilde voorkomen dat de branders uit zouden vallen, en we hielden het bij onze 20500 voet boven zeeniveau. Bremen Radar werd nog even gecontacteerd voordat ik ter hoogte



van Osnabruck, na twee en een half uur te hebben gevaren, verzocht om de daling in te zetten. Deze werd in stappen toegestaan. Bij 15000 voet functioneerden de branders weer 100% normaal. We gingen we in de remmen, de snelheid liep terug van 65 naar 8 knopen. Even later draaiden we 180 graden van een



noordoostelijke richting naar zuidwest met 15 knopen. Op 10000 voet hebben we de zuurstofmaskers weer afgezet en was alles weer zoals we gewend zijn. Na een laatste contact met Munster Tower zijn we uiteindelijk na zo'n 3 uur in een mooi weiland met 6 knopen geland. De crew, Theo, Thieu en Jozef, had prima hun best gedaan maar kon ons uiteraard niet bijhouden. Ze reden wel prima in de juiste richting echter wij lagen 60 km voor. We hadden de 2e helft van de vaart geen radiocontact meer met hun omdat de afstand te groot was geworden voor een Icom A3. Doormiddel van telefonisch contact gaven we onze coördinaten door waar we ware geland en drie kwartier later waren ze ter plaatse nadat wij de ballon ingepakt hadden. Op de hoek van het veld lag een mooi café-restaurant waar we nog een paar potten Duits bier hebben gedronken. Na 4 uur in de auto kwamen we

rond middernacht thuis aan en was alles volgens het boekje gegaan. Voor deze ballonvaart had ik 6 tanks van 60 liter aan boord waarvan er 4 met stikstof op 7,5 bar druk waren gezet. Met de mastertanks, die niet op druk stonden, zijn we gestart en hebben deze tot 30% leeg gevaren tijdens de klim.



Daarna hebben we op de tanks met stikstof gevaren. De gasdruk was prima, zelfs aan de hoge kant. Ik had een minimum/maximum thermometer in de tanktas. De minimum gemeten temperatuur bedroeg min 11°C

terwijl de buiten temperatuur 28°C was. De vaartijd was 170 minuten en we verbruikten 170 liter gas, 1 liter per minuut ofwel 1 tank per uur. De enveloppe temperatuur van onze PH-BSD, een Schroeder van 3600 m³, op 20500 hoogte was 92°C bij levelvaart. We legden in 2 uur en 50 minuten 200 km af waarvan anderhalf uur op FL200 wat bij 995mb gronddruk 20500 voet, 6250 meter, boven zeeniveau was. We hadden 3 zuurstof flessen van 5 liter aan boord. Uit twee van deze flessen verbruikten we ongeveer de helft en de back-up werd niet gebruikt. Op 20000 voet stelden we 5 liter per minuut free flow zuurstof in omdat dit het best voelde. Waarschijnlijk is iets minder, zo'n 4 liter per minuut, ook voldoende op die hoogte. Bij navraag bij de verkeersleidingen bleek dat zij ons, met de TRT800-H en schotel antenne, continu op hun radar hadden kunnen volgen. Onze vaart werd mogelijk gemaakt door medewerking van



vele partijen. Met dank aan onze volgploeg die een vrije middag opofferde, de meteorologen van het KNMI voor de uitstekende voorspelling en de luchtverkeersleidingen van Dutchmill en Langen die hun volledige medewerking verleenden. **Henri van Bommel**



Foto links:

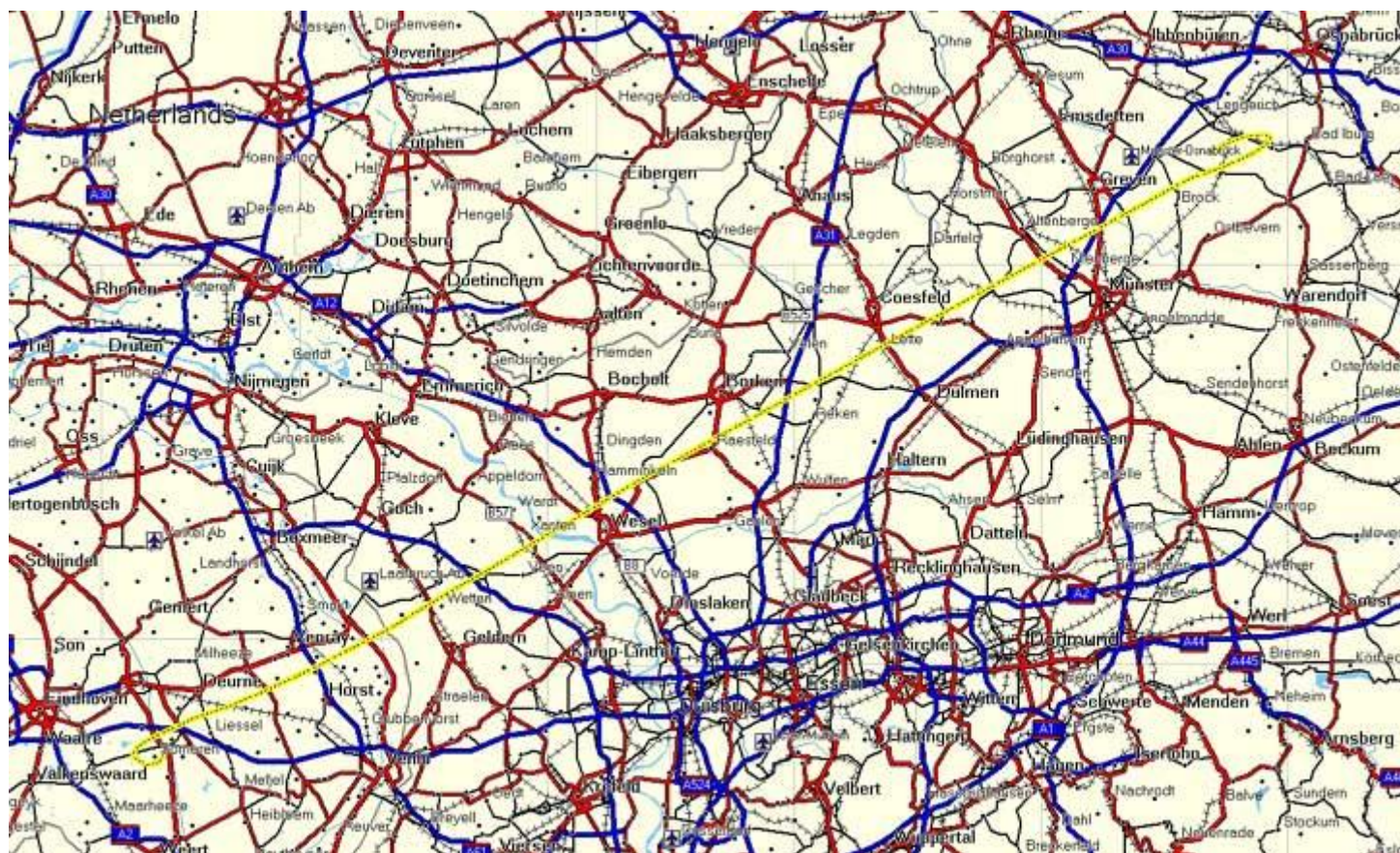
Nadat we 1 uur onderweg waren we in de buurt van Labbeck in Duitsland.

Richting 060 graden ofwel naar oost/noordoost

Snelheid 65,8 knopen = 120 kilometer per uur

Noot:

Op lage hoogte was de richting omgekeerd met een veel lagere snelheid waardoor we rustig konden landen.



Boven de tracklog van deze ballonvaart. We vertrokken in Someren en zijn in de buurt van Muster in Duitsland geland.



Foto boven van links naar rechts:

De crew van die dag Jozef van de Mortel, Thieu Peeters, Theo van de Mortel, Henri van Bommel, Co Vendrig.



