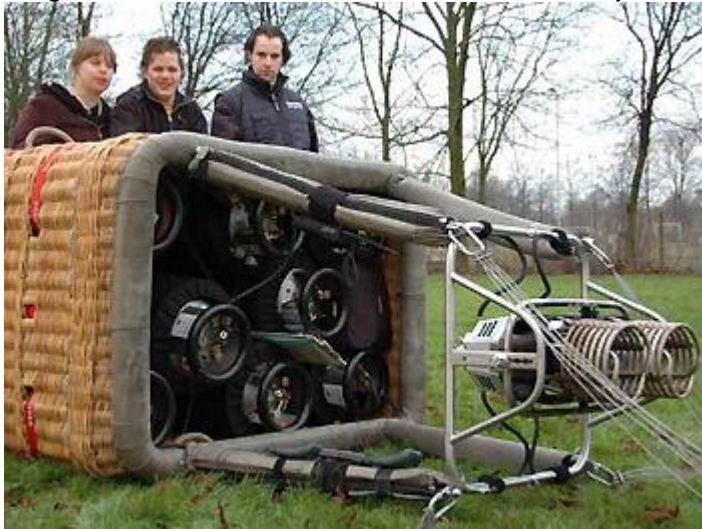




Long Jump over Nederland 2006/2007

Eindelijk kon het. Op 23 feb. 2007 maakte ik m'n derde longjump met een heteluchtballon. Bij deze wedstrijd gaat het om het behalen van de maximale afstand waarbij de start en landing op Nederlands grondgebied plaats moet vinden. Aangezien ik in het seizoen 2005-2006 deze wedstrijd won (zie dit [artikel](#)) vond ik dat ik



dit jaar de titel moest verdedigen. Dit keer werd het een solovaart met de PH-IVO, een 2600. Op donderdag, de dag voor de vaart, was het prachtig weer met blauwe luchten. Vrijdag zou wat minder mooi worden met overcast op 5000 voet een kleine kans op enkele buien later in de middag trekkend van zuid naar noord bij een temperatuur van 9 graden. Wat de windrichting en snelheid betreft waren de voorspelde condities uitstekend met voldoende stuurmogelijkheden. Nadat ik goed ingelicht was op meteogebied door de meteorologen van het KNMI, Menno van der Haven en John Brouwer, bleek het weer geschikt voor een lange afstandvaart. Het moest kunnen en ik gaf het een kans nadat ik 2 keer eerder, ergens in december, moest cancelen omdat de windrichting op het laatst spelbreker was. Het team wat me volgde werd last minute opgetrommeld en bestond ditmaal uit Teun, Thijs en Esther.

Teun achter het stuur en Thijs nam de navigatie voor zijn rekening. Dat kwam dus goed. Met zeven 60 liter tanks ging ik de lucht in en gebruikte een inflationtank om de ballon rechtop te zetten. De start enveloppe temperatuur was 80 graden en zo'n 60 graden bij de landing. Bij deze lage belastingswaarden gebruikt de

PH-IVO gemiddeld slechts zo'n 55 liter gas per uur. Ik had naast de gebruikelijke instrumenten ditmaal ook een mode-S transponder aan boord, mijn onlangs aangeschafte Filser TRT800-H. Dit was een mooie testgelegenheid. Tijdens het grootste deel van de vaart hing de CI-105 antenne onder mand. Bij het laatste deel van de ballonvaart gebruikte ik de staafantenne die standaard door Filser bij de transponder geleverd wordt. Voor mijn vertrek in Mariadorp bij Eijsden belde ik even met Beek tower en kreeg toestemming om op te stijgen. Ik vertrok om 08:40 en op hoogte gaf de verkeersleider me de transponder code 6460 waarmee ik in de lengterichting langs vliegveld Maastricht-Aachen voer. Al snel werd duidelijk dat er op grotere hoogte een betere windsnelheid stond met een helaas een te veel geruimde wind. Ik bleek tussen 1000 en 1500 voet steeds de beste richting en snelheid combinatie



te hebben, tussen 20 en 25 knopen, om zo ver mogelijk te komen en in Nederland te kunnen landen. Tijdens de vaart verliep alles lekker. Wat sneller was nog mooier geweest maar je kunt niet alles hebben. Een paar stukjes door Duitsland, van de ene verkeersleiding naar de andere. Zo kwam ik bij het verlaten van Beek



tower bij Dutchmill terecht die mij doorzette naar Niederrhein Tower. Vervolgens naar Langen-radar en weer terug naar Dutchmill. Nog even naar Hoogeveen radio en weer naar Dutchmill terug. Als laatste was ik in handen van Eelde tower. Voordat ik deze CTR binnenvoer besloot ik, in klasse E luchtruim, mijn transponder alvast uit te zetten en mijn antenne alvast binnen te halen zodat ik klaar zou zijn voor de landing. In mijn vliegplan stond dat ik een transponder aan boord had. Nadat ik Eelde opriep merkte de verkeersleider op dat hij mij niet meer zag op zijn radarscherm. Ik werd verzocht om naar 3000 voet te klimmen en vervolgens mijn transponder te resetten. Nadat ik de transponder weer aangezet had, dit keer met een staaf antenne, zagen ze me weer en ik kreeg toestemming om te dalen naar mijn gewenste hoogte. Na het enteren van de CTR werd ik doorgezet naar Eelde approach en deze begeleide

mij tot aan de landing bij het Oostermoers gemaal. Na een sportieve landing stond ik na 6 uur en 45 minuten in het plaatsje "de Groeve" bij het zuidlaardermeer aan de grond. Tegenover het veld stond "De Boezemvriend", een prachtige poldermolen uit 1871 aan de Zuidlaardervaart. De transponder accu bleek

nog 65% vol. Die 10 uur die men opgeeft haalt de transponder dus op zijn sloffen. Het is prettig dat de verkeersleiding mij continu in beeld had. Hierdoor was er veel minder radio verkeer en had ik meer tijd om me te concentreren op de vaart. Het grootste deel werd transpondercode 7000 gevoerd. Alleen in Duitsland 0021 en bij de vliegvelden Beek en Niederrhein werd een specifieke code verzocht. Al met al was het een mooie solovaart. Onderweg kwam ik over diverse mooie locaties waaronder de aanleg van de nieuwe A73, het rivieren gebied, het terrein van "Karting Eefde" en het veld waar 12 telescopen staan opgesteld bij voormalig Kamp Westerbork. Ik belde onderweg nog even vanuit de mand met de meteo om het weer te checken. Een kleine kans op lichte regen bleef bestaan, werd mij verteld, maar verder zag het er goed uit. Goed nieuws dus. Soms brak de zon ook even door de wolken en zag alles er



dan vrolijker uit. Ik heb een track van 275 km afgelegd ofwel 268 km, gemeten in een rechte lijn, en dat is wat telt. De ballon verbruikte 366 liter gas inclusief inflation wat neerkomt op 0,90 liter per minuut. Na het inpakken werd het nog even spannend. In plaats van vooruit wilde die Toyota Landcruiser alleen maar naar beneden. We zaten moervast. Tegenover het veld trof ik Jan Hadders die aan kwam rijden bij zijn thuisbasis.



Hij was meteen bereid om zijn tractor ervoor te zetten. De eerste tractor, een Renault, kreeg geen beweging in 't spul. Oei, we zaten dus echt vast. De volgende tractor, de Fendt met wat meer power, werd gehaald en die had er geen moeite mee. Een geweldige service precies op het goede moment. Na onderweg goed gegeten te hebben kwamen we rond negen uur weer thuis aan. De longjump voor het seizoen 2006-2007 zat er weer op. Voor meer informatie over deze jaarlijks georganiseerde wedstrijd zie de website van de [DBCC](#). **Henri van Bommel**