

## Ferry Vlucht LJAJ - EHMZ in Pipistrel Alpha Trainer

**Maandag 3 November**

**LJAJ - EDTY**

**13:15 - 16:15.**

We zijn bij Pipistrel. We hebben via Nejc, een van de Test Pilots de nodige documenten doorgegeven dat Hans de nodige Permission to Fly krijgt van de Slovenia Control. Er zit wat vertraging in want in Slovenië was het een nationale feestdag op 31 Oktober (niet Halloween maar - maar Dag van de Sloveense taal) dus heeft de CAA het een en ander in te halen op de Maandag. (Het is dus beter minstens 1 week voorhand te doen - de brevetten, medical van de piloot en de verzekering documenten van het toestel, BvL enz ). Het weer in de ochtend niet schitterend - vandaar dat Hans de 'thumb down' geeft.



Gezien het toestel al eind September klaar was werden de vleugels van de toestellen gedemonteerd. Die worden nu de ochtend eraan gezet door 2 techniekers die alles netjes controleren. Het is intussen mooi weer geworden - we kunnen nu over de bergen zien en dus we willen snel weg. Slovenia Control laat op zich wachten... PH-4L7 wacht rustig af op de Flight Line...



Er komt slecht weer aan - een kou front de voorspelling is dat er de nacht van Maandag tot 2 meter in de Alpen van Oostenrijk en Italië zal vallen. We moeten dus weg zonder de Acceptance Flight te doen. Nu is de Alpha Trainer een stuk simpler dan de Virus kwa handelingen en heeft vrijwel dezelfde plezierig vlieg eigenschappen.

Eindelijk om 12:30 hebben we de Permit to Fly in handen. Het toestel staat vol getankt met 50 L Mogas en onze bagage op het gras veld naast de fabriek. We stappen in, start-up checklist en laten de motor warm lopen. We taxiën naar Runway 26. Hans heeft de controls.

Smooth takeoff en en draaien link om over Vipava Kras en tot onze noordelijke heading en tot onze eerste cleared altitude van 7000 voet. We vliegen dan VFR on Top over een wolken dek richting Nipel de VFR Reporting point aan de Sloveense/Oostenrijkse grens.





Vipava Kras na take-off van Ajdovscina LJAJ



We koersen tussen Lake Bohinj en Lake Bled. We zitten al op FL 105 het is -1 C (net als de laatste keer dat we hier waren in de Virus SW eind September). Nadat we in Oostenrijk zijn merken we op dat de motor aan de koude kant is - net in rood (aan de koude kant). Dan komen we ook een lichte berggolf tegenkomen - we dalen opeens 500 voet per minuut naar tot net onder de 10,000 voet. Dus zetten we wat meer gas is om op hoogte te blijven en de motor temperatuur in het orange te houden. We hebben 15 minuten op 75% vermogen gevlogen met 5300 RPM (ipv 4900 - 5000 RPM - economy cruise 65%).



Hier in normale cruise op 4900 RPM.





Lookout below - de bergen liggen tocht wel rond 9000 voet. Je kan ze nog net niet raken!



Mooie reflectie van onze call-sign op de vleugel.





En ook even de view van de starboard (rechter) vleugel

Na de hoogste bergen gepasseerd te zijn mogen we voor Salzburg mogen we afdraaien - en koersen richting Ausburg ook omdat iemand bezig is met een instrument approach daar in zuidelijk richting. We krijgen de call van München Approach om naar 7000 voet te zakken om onder de TMA te zakken. We koersen deze keer over de Chiemsee en kunnen op een eiland mooi het klooster en de klooster tuinen zien.





Het klooster op het eiland in de Chiemsee.



En dan komen we toch relatief dicht bij München. Mooi te zien ten noorden van ons.

Vorbij Augsburg krijgen we een zwarte Tornado van de Duitse luchtmacht links naar rechts voor ons langs op 3 km. We kijken meteen uit naar een tweede Tornado.....maar die is er gelukkig niet. In een lange bocht draait de Tornado naar zijn basis. Wel even een spannend moment!

We vliegen verder en komen over Aalen en haar mooie orange gekleurde klooster.





Het klooster van Aalen.

We kijken goed naar de fuel. We zullen zeker Schwabisch Hall Adolf Wurth EDTY halen zoals gepland en ws met net de 30 minuten reserve. We landen op baan 28. (NB het vliegveld is vernoemd na de stichter van de schroef fabrikant Wurth die in Schwabisch-Hall haar hoofd zetel heeft).



Schwabisch-Hall EDTY links boven (voor het heuvel vlak).

In een Alpha Trainer is het wel even anders dan te landen dan in een Virus SW. We moeten de snelheid eruit halen en er hebben niet airbrakes die we kunnen gebruiken. Geen probleem want de baan 1600 m is lang genoeg! We tanken meteen bij - wel Avgas want geen Mogas beschikbaar. Nu wel te kijken of we volgende keer bij EDTX Schwabisch-Hall Wekrieden - het GA/ULM gras vliegveld dat pal naast EDTY ligt er MOGAS te krijgen is. Misschien gewoon een kwestie van het toestel, met goedkeuring Schwabisch-Hall Tower, te taxiën over de asfalt taxiway die de provinciaal weg tussen de 2 vliegvelden kruist!

Het blijkt dat we toch 10 minuten van onze reserve afgevlogen - namelijk van wegen het kwartier aan 75% power over de Alpen met de lichte berggolven die we tegen kwamen.

De volgende keer stoppen we misschien in Aalen - EDDS - 20 NM voor Schwabisch Halle - daar is het een 1000 m verharde baan en ws ook Mogas - dat scheelt wat qua brandstof kosten en ook ws een goedkopere landing.

Daar zou men of op het vliegveld kunnen verblijven of even naar het dorp lopen en en een gasthaus/lokaal hotel verblijven.





In Schwabisch Hall - een stad op die Deutscher Romantischer Strasse.

Dinsdag 4 November

EDTY - EDKV



De PH-4L7 staat ons netjes te wachten. Laatste weather check en pre-flight.

Ik vlieg links - ik wordt de Pilot Flying alhoewel Hans de Pilot in Command is (Ik ben nl bezig mijn Nederlandse RPL licentie te halen). Wel niet te vergeten de remmen af te zetten - het zijn geen toebrakes als in de Virus.

Even door hebben taxiën we naar Runway 28. We zijn wheels up 9:15 Mooi op takeoff een klim van 1200 voet/minuut. We gaan over op Langen Information on 128.925 en zetten koers voor Daimler-Benz in de Duitse Eiffel. We zouden net Midden-Zeeland aan kunnen doen met de 50 L in de tanks maar geven de voorkeur om toch even voor de koffie te stoppen in Duitsland. Na de Rijn wordt het snel vrij marginaal weer. We hebben 10 knopen wind op de kop. Het wordt even langs wolken zeilen om tot aan Daimler-Benz te komen. Hier is het veld op 1800 Ft





Weather en route - het is aan de marginale kant.

Op Daimler-Benz is er bewolking op 600 voet - dus we vliegen een laag circuit en komen mooi terecht op de 1000 meter baan.



## Final 24 Daimler-Benz

Er is geen kip te zien - wel zit er iemand in de toren. Hij komt ons helpen met tanken (aan zetten - en een test doen voor evt water contaminatie). We taken 27.25 L bij. Dus voor 1 uur 50 minuten vlucht betekent die dat ons verbruik netjes 13.8 Liter per uur is.





We gaan de toren in om te betalen. Even verliezen we ons kwitantie - zo klein als een FAA Medical formuliertje. Gevonden. We krijgen ook een stempel kaart - 10 landingen en we krijgen een vrij! Dus meer Alpha Trainers overhalen uit Slovenië zeg ik naar Hans!

Er is een restaurant einde van de baan aan de rand van het bos. We wandelen lekker - even de benen strekken maar jammer genoeg alleen op de Dinsdag niet geopend ! Het is Dinsdag - dus geen koffie! Tegenvaller!

## **EDKV - EHMZ**

Ik ga weer links zitten en we taxiën naar Runway 24. We zijn wheels up 12:15. De bewolking is wat opgetrokken dus op 800 voet zijn we nu vrij van wolken. We koersen tot put KEMPO aan de Belgische grens en doen 5 NM ervoor de oproep naar Brussels Information. In Luik zijn ze (voornamelijk cargo bakken) ivm de bewolking ws bezig met ILS approaches op de 23 L dus kiezen we de CTR van Luik noordelijke te vermijden. We zijn onder een hoger wordend overcast maar wat is het hier groen - het lijkt dat ze veel regen de laatste weken gehad hebben.



Belgisch groen landschap





We cruisen over de Maas - in de verte is misschien Nederland net te zien!

We vliegen van oost naar west in de corridor tussen Brussel en Antwerpen CTRs op 1400 voet, en bij Willebroek komen we de Schelde tegen.



Willebroek 1400 voet de Rupel. De Schelde ver boven in zicht.

We gaan in de corridor tussen Brussel en Antwerpen CTRs op 1400 voet, bij Willebroek komen we de Rupel tegen.

Hier draaien we af richting St Niklaas - het kleine meertje met (en NIK VOR) en roepen dan op om van Brussels Info over te gaan aan Dutch Mil wanneer we snelweg Antwerpen - Knokke kruisen.

We vliegen langs de west kant van Hulst en dan over de Schelde naar de Zak van Zuid-Beveland.





De Schelde.... we zijn weer in ons bekend Zeeland!



Het plaatje op de Garmin Aera 500. Distance next 10.9 NM. In 6 minuten zijn we in her circuit van Midden-Zeeland!

We roepen op SW van het veld vliegen over op 1200 voet en joinen right downwind voor 27. Mooi landing om 13:25 dus de laatste leg 1 uur 20 minuten.



Gezien we de koffie gemist hebben op Daimler-Benz gaan we gauw de AeroLin hangar in. Hans heeft een paar lekkere kippen boutjes en potato chives in de magnetron. Hij drinkt coffee, ik verkies voor bosbessen thee - een exotische lunch!

De radio staat aan en we horen dat er een Koninklijke Luchtmacht Cougar helicopter voor een low pass langs komt vliegen. We hollen naar buiten het is bezig met low pass op baan 27 - mooi!. Helaas net de iPad niet klaar om te fotograferen, dan komt hij nog eens langs - nu van de andere kant baan 9. Deze keer pak ik 2 photos met onze Alpha Trainer en de Cougar. Op de eerste foto heb ik voor helft van de Cougar in de tweede foto heb ik de achter gedeelte van de Cougar - op iPad fotograferen gaan niet zo snel. De photos alsnog doorgeseind naar Piloot & Vliegtuig die de foto van onze Alpha Trainer op Daimler-Benz in de 2 wekelijkse e-mail nieuws letter zetten. De eerste Alpha Trainer op weg naar Nederland!



Mooie, korte airshow, dan nog verder even na gepraat en de PH-4L7 in de hangaar gezet.

De ferry flight in de Alpha Trainer was een zeer mooi vlucht. Het toestel vloog prima, heerlijk stabiel en zeer comfortabel zetels. We missen alleen de autopilot die we in de Virus SW hadden. Nu dat betekende meer echt 'hands-on' vliegen voor ons en dat is wel fijn want dan ben je lekker bezig! Het is licht vliegen dus zwaar werk was het zeker niet.

We hadden het zelfs in een dag kunnen doen waren we om 9 uur de lucht in gegaan (al hadden we de Permission to Fly was het weer toch pas rond half 12 'flyable') Maar over 2 dagen is het plezierig en je kan er in 2 dagen ook meer van genieten. De gastvrijheid, eten en een Duits biertje zijn ook een reden om toch een stop-over te maken!