

# Ferry Vlucht LJAJ - EHMZ in Pipistrel Virus SW 23 September 2014

Job Snel (iFly Benelux)



12:00 uur (Dinsdag 23 September) - Eindelijk was het zover. Nadat de ELT gemonteerd was - nog de laatste checks voor fuel, oil, de flight logs ingevoerd in de Dynon Skyview (en als backup in de Garmin 496 en Rocket Route op de iPhone) kijken we nog eens rond ons heen om de bergen van de Vipava vallei te bewonderen..... Eigenlijk een laatste visual weer check - inderdaad een paar 'fair weather clouds' hebben zich nu gevormd over de bergen - voor de Alpen in het noorden - hopelijk niet meer dan wij nu zien!

Takeoff op de gras runway 26 wheels u 12:35 uur. Alles zeer groen - een ongewone natte zomer - soft field technique dus. We draaien links op Vipava Kras het dorpje op een heuveltje met een klooster en we zien westelijk de Adriatische Zee grote schepen liggen voor de kust en zelf van afstand lokt het ons - maar vandaag gaan we niet naar de Lido! We draaien door op downwind en klimmen uit de eerste bergen tegemoet op heading 330. We klimmen goed door op 76 Kts Vy met 1200 ft/min en zetten na 1,000 ft AGL cruise climb in op 85 Kts met 5000 RPM en 26.5 Inches Manifold Pressure. De Rotax 100 HP motor draait zuiver - all in the Green. Alles makkelijk te zien op onze SkyView SV 1000 glass panel 10 inch display.



Virus SQ s/n 653 wacht voor vertrek naar Midden-Zeeland



Soft-field take-off vanaf Ajdovscina LJAJ

### **Enroute**

We hebben Ljubiana Information over de radio pas op 7,000 voet en we openen onze flight plan "PH-4L8 Pipistrel Virus just departed Ajdovscina request to activate flight plan and to climb en route to FL 70 then to FL 105". We krijgen 6377 voor de squawk en mogen meteen door klimmen - dat komt ons goed uit. Cruise climb a 90 Kts, 5000 RPM met 26.5 Inches Manifold Pressure. We komen op FL 105 en omdat de snelheid nu over de 95 Kts is zetten we de flaps op 5 graden negatief. Met onze economy cruise power setting hebben een TAS van 135 KTS en fuel flow van slechts 16 liter per uur - klopt precies met hetgeen dat Rotax aanwijst.

De autopilot gebruiken we vrijwel meteen, - maar het eventjes zoeken naar onze flight plan. We gebruiken eerst HDG en ALT en dan vinden we het onder Map, dan FPL. (Net even anders dan de Garmin 1000)! Dit geeft ons de mogelijkheid om van het uitzicht te genieten. Over 20 minuten komen we langs Lake Bohinj en Lake Bled onder aan de Julische Alpen. We zitten inmiddels op FL 105 en het is -1C - binnen toch een lekker temperatuurtje. Ik herken het gebergte waar ik al vaak ben wezen wandelen en zie de hoogste Sloveense berg Triglav op 2,864m die ik ooit beklommen heb - de berg die elke Sloveen eens in haar/zijn leven wil beklommen. Doe je het ook dan ben een echte Sloveen zelfs al ben je er niet geboren. En met de Virus voel ik me dan toch echt Sloveen als ik hierzo over vlieg ! Ik zie het Karawanken gebergte voor me en we doen onze radio call netjes 3 minuten voor Nippel de VFR reporting point op de grens met Oostenrijk.



De PH-4L8 wordt gereed gemaakt voor een acceptatie vlucht

### **Austrocontrol**

Over naar AustroControl en we zijn op weg via enkele VORs naar Salzburg. We komen over een gebergte waar het die nacht wat gesneeuwd heeft - sneeuwgrens rond 2,800 m. De pieken onder ons net onder de 3,000 m. Het is nogal onherbergzaam maar we hebben schitterend zicht - 80 km.... we zitten af en toe boven wat scattered bewolking. Westelijk zie ik de Hohe Tauren gebeeerde en de herkenbare Grossglockner - op 3,798 M de hoogste berg van Oostenrijk. Volgende keer er misschien iets dichters langs!

Net voor Salzburg worden we gevraagd over te switchen naar Munich Radio. Ze melden dat we een andere route moeten kiezen om buiten de München TMA te blijven. We bedenken even om FL 125 aan te vragen om toch overhead München te gaan maar gaan dan toch wel in op hun advies om een oostelijke koers in te zetten naar KPT VOR.



Oostenrijk diep onder ons....



Blik op de Hohe Tauern en Grossglockner

Nu vliegen we langs de noordkant van de Alpen - Berchtesgaden, Het Kaisergebirge, we zien de Chiem See noordelijk liggen - haast denk ik zuid-westelijk Garmisch-Partenkirchen en de Zugspits te zien.

### **EDTY**

We zakken iets naar FL 95 om onder München TMA te gaan en om niet te ver van onze koers te gaan. We komen langs Augsburg en bekijken de Airport Diagram van Schwabisch Hall EDTY waar we een fuel en comfort stop maken. Het wordt hier snel vlakker - toch heuvels bossen, akkers, plaatsen met mooie kerktorens en abdijen. Dit is Franken - sprookjes-achtig mooi landelijk Duitsland. Een gezellige haast Amerikaanse klinkende tower verkeersleidster geeft ons clearance te landen op Runway 10. We komen toe tot een mooi modern vliegveld te danken aan het hoofd kwartier van Würth (van bouten en schroeven). Ze hebben hier enkele zaken jets die onze 135 Kts TAS toch iets voorbij gaan. Een oude Commander van Air Tempelhof (nu ws op Berlijn Schoenveld) komt ook om te tanken. Veel meer lawaai dan ons stille Rotax die rustig overtoekt met slechts 60 dB. Het is net kwart over 3 dus we zijn 2 en 40 minuten uur onderweg geweest.



### Short final Schwäbisch-Hall EDTY

Binnen kijken we het weer nog eens na en dienen de flight plan in Leg 2 naar Midden-Zeeland. Als het mee zit zijn we in precies 2 uur thuis. Takeoff Runway 10 en we draaien richting links uit naar Mannheim. Wheels up 16:40. We blijven op 2,500 voet en we hoeven pas wat hoger over de Eiffel. De Rijn vallei over en de heuvels beginnen langzaam maar zeker. We zien wijngaarden - rustig landelijk en steeds meer windturbines - ja daar kunnen ze hier wat van! We klimmen tot 3,400 voet en koersen net onder de noord kant van de TMA van Frankfurt Hahn op weg richting de Belgische grens. We komen nog over de Mosel - diep en nog meer wijngaarden. Meer bos en dan langzaam komt het Eiffel plateau naar ons toe. We kruisen de grens net voor Büllingen Bütgenbach - een mooi ULM veldje. Daarna langs Spa waar we clearance vragen aan Liege hun TMA te cruisen op 2,500 voet. Het is rustig en we mogen overhead en dan door op onze route naar FLO VOR. We dalen nadat we de CTR boundary passeren na 2,400 voet om buiten Beauvechain TMA te blijven. Dan zakken we verder naar 1,400 om onder de Brussels TMA te blijven. Het is rustig over België en een stuk minder lumineus - we kennen de route visueel goed - zuidelijk langs Diest, dan over Heist op Den Berg. We mogen geen CTR crossing doen van Antwerpen - misschien is het zicht want echt druk is het niet. Dus eventjes om via Willebroek naar St Niklaas langs Hulst en dan over de Schelde. Grote schepen op weg naar en van Antwerpen passeren als speelgoed onder ons. De ondergaande zon in het westen geeft een mooi beeld van de Schelde en haar zandbanken - het is duidelijk laag tij.



De Schelde gezien in westelijke richting

### **EHMZ**

Nabij Goes doen we de radio call dat we incoming Midden-Zeeland zijn. Het wordt right circuit voor Runway 27. We vliegen ontspannen het circuit over het Veerse Meer binnen op 700 ft. Het is hier altijd een plaatje - het spel van licht over water en land. Downwind op 90 Kts. Power to idle tegenover de threshold. Below 70 Kts 10 graden flaps. Op Base naar 20 graden flaps met snelheid onder de 60 Kts. Op final 50 Kts. Indien hoog en op een korte baan kan je de airbrakes gebruiken om op dezelfde snelheid de daalsnelheid (vertical speed) te doen verhogen - vooral voor erg korte velden van belang gezien de fijne vleugel van de Virus. Op Midden-Zeeland met 1000 meter gras hoeven we hier niet aan te denken. Omdat we iets hoog zijn op base toch even de airbrake gebruiken en dat komen we netjes op de 3 degree glide slope. De landing op video gezet - voor *iFly* is dit een stukje geschiedenis - ons eerste toestel thuis! Flight time 2 uur en 10 minuten (juist tot de klok want 10 minuten verlies van wegen het rondvliegen van Antwerpen).

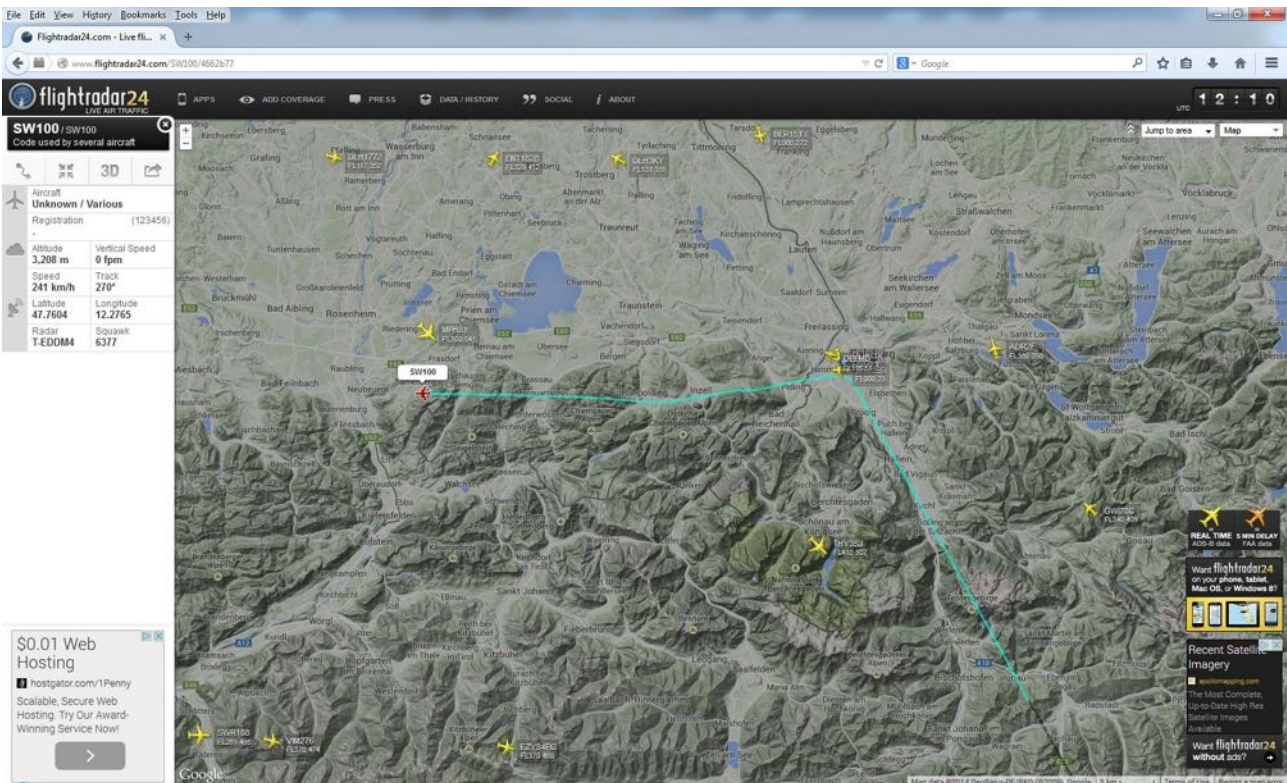
### **Thuis**

'The Pipistrel has landed' SMSen we naar de collega's in Slovenië (achteraf waren ze onze progressie al op de internet aan het tracken op FlightRadar 24 - de handigheid van Mode S transponders!). Jaap-Jan staat ons te verwelkomen. In zijn haast uit Brussel te komen de Overijse Zoniën schuimwijn vergeten - doet er niet toe want dat doen we dan wel dubbel op wanneer de Alpha Trainer in de komende weken wordt overgevlogen.



We trekken een paar mooie photos trekken van de PH - 4L8 en zetten haar op haar eentje in haar nieuwe staanplaats binnen. We drinken een biertje na in de bar in de hangaar van Hans. We kijken de Garmin nog eens na; 1200 Km in 5 uur 50 min. Dit met omweg gezien we rond Munich en Antwerpen hebben moeten vliegen. Anders we hadden de 1105 km in 5 uur 1/4 kunnen vliegen. We hadden een gemiddelde true airspeed van 135 KTS (245 KMH) met gemiddelde groundspeed rond 120 Kts (217 KMH). Ik bedenk dat in een Cessna 172 in dezelfde omstandigheden er toch een en een uur en een kwartier langer over had gedaan!

De Alpha Trainer komt in de volgende weken eraan. Te zien of deze de vlucht van de Virus SW kan evenaren! Report to follow...



De trip was te zien dankzij de transponder



Thuis op de nieuwe homebase EHMZ