

Van: Reinoud Dirksen | PH-SRD  
Datum: 4 augustus 2024  
Betreft: Miniclubvlucht augustus 2024  
Aachen Merzbrück (EDKA)



*Belofte maakt schuld: ik had beloofd om van de mini clubvlucht naar EDKA een verslag te maken. Dat heb ik bij deze gedaan. Veel leesplezier!*



### ***EHTE – EDKA: de voorbereiding***

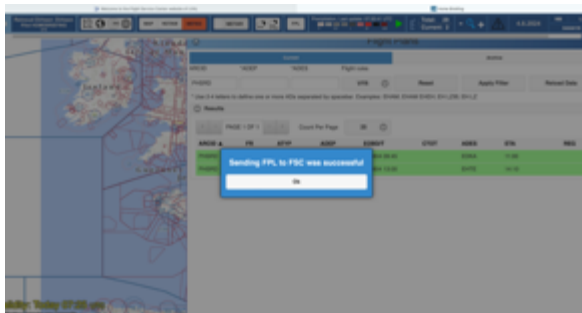
De ‘mini-clubvlucht’ naar Aachen-Merzbrück was al eerder in de zomer gepland, maar zoals de afgelopen periode wel vaker is gebeurd: de meteo gooide roet in het eten. Deze minitrip moest dus worden uitgesteld. Niet iedereen bleek overigens begrip te hebben voor dat uitstel: het restaurant nabij het vliegveld was al gereserveerd voor een lunch en aan Eric destijds de schone taak om de reservering telefonisch te annuleren.

Het was maar goed dat hij dat telefonisch deed, want als hij ter plaatse het droevige bericht aan ‘die Inhaberin’ had medegedeeld dan was hij ter plekke gelyncht of op andere wijze ritueel gestraft. Van een restaurant dat bij een vliegveld is gesitueerd mag je meer coullance verlangen, zou je zeggen.

Gelukkig komt van uitstel geen afstel: we deden op 4 augustus jongstleden een tweede poging om de familie Banat met een bezoek te vereren. En die poging lukte wél. Er waren 5 kistjes aangemeld in de volgende samenstelling:

PH-CVT	Ingo Wevers en Robert van de Nieuwendijk
PH-FMO	Frederik Groeman en Rob Strik
PH-SRD	Dick - <i>tikkie links</i> - Huijbers en Reinoud Dirksen
PH-VTB	Hans Vandeburgh en Eric Kohlen
PH-VTD	Harry Tempelmans en Michael Bordeaux





De voorbereiding werd grondig gedaan, een mail met alle informatie, inclusief achtergrond info over het vliegveld werd tevoren doorgestuurd. Goed geregeld! Zelfs het indienen van het vliegplan via het belabberde programma 'Homebriefing' verliep deze keer foutloos.

En uiteindelijk blijft het toch opmerkelijk dat je als gebruiker van een computerprogramma zoals 'homebriefing' uiteindelijk rekening gaat houden met de tranentrekkende tekortkomingen en problematische programmeerfouten van een computerprogramma. Het zou andersom moeten zijn, maar dát krijgen ze bij de LVNL nog niet voor elkaar. Je zou een gebruikersvriendelijk computerprogramma verwachten, daar waar door het programma een computervriendelijke gebruiker wordt gevraagd.



Hoe dan ook: op de zondagochtend zelf werden de laatste checks in 'het schooltje' gedaan: wind en overige meteo waren allemaal oké. De kistjes werden volgetankt en geïnspecteerd; een kopje koffie en een sanitaire stop en rond 12:00 hing iedereen: op weg naar EDKA.



### **De heenvlucht**

Het was niet het helderste weer van de wereld maar prima voor een tripje naar Aachen-Merzbrück. Ingo en Robert vlogen op de heenweg IFR in een redelijk rechte lijn, maar de anderen hadden een ommetje via de CTR van



Niederrhein en Beek. Zo vlieg je ook een beetje over het Limburgse Heuvelland en dat is een leuk uitzicht.



*Take Off EHTE*



*De grindgaten bij Rheden*

Hier en daar was er onderweg wat turbulentie. We mochten van de verkeersleiding van 'Niederrhein' zowaar recht door de CTR in plaats van de omweg via de waypoints 'November' en 'Sierra' en ook de verkeersleider van Beek was ons behoorlijk ter wille. Een mooi uitzicht over Chemelot, vliegveld EHBK het centrum van Maastricht en het Drielandenpunt viel ons ten deel.



*De splitsing van Rijn en Waal (en ja: qua formele naamgeving der stromen ligt het hier wat ingewikkelder, I know. Maar om het makkelijk te houden: Rijn en Waal).*

En ondertussen is het leuk om via de radio elkaar te horen. Zo krijg je ook een beetje een idee waar iedereen onderweg zit. 'Ze' kunnen nooit ver zijn natuurlijk maar in de lucht is het erg lastig om elkaar te zien, ook al vlieg je dicht bij elkaar.



*Niederrhein en Beek lieten we deze trip links liggen*





*Maastricht vanuit het noordwesten*



*Drielandenpunt (oijt zelfs een vierlandenpunt, maar daarover wellicht later meer...)*

## **EDKA: Het vliegveld**

In de briefing was extra informatie opgenomen over EDKA. Altijd leuk om iets meer te weten op het veld waar je landt... Veel vliegvelden hebben immers een indrukwekkende historie. Je mag dat ook 'dubieus' noemen, of 'wonderlijk'. En EDKA heeft wel zeker een historie. Niet eentje waar we in Nederland blij mee kunnen zijn want vanaf het veld werden -in het kader van de verfrissende Duitse kijk op stadsvernieuwing- in WOII met bommenwerpers regelmatig aanvallen op Nederland uitgevoerd.

Het veld is echter al ouder dan WOII: in 1914 werd het aangelegd door de Duitsers, maar na WOI werd het door de Belgen overgenomen. Aan het begin van de dertiger jaren werd het weer een Duits veld en werden er zelfs lijnvluchten vanaf het veld gevlogen, met name naar Keulen. In WOII werd het zoals gezegd weer een militair vliegveld. Na de oorlog werd het vliegveld weer door de Belgen gebruikt. Ik wist niet dat de Belgen ook bases hadden in hun eigen buurlanden. Bekend is wel dat het heel lang getob is geweest met de stabiliteit en duurzaamheid van de grenzen in dit deel van Europa. Langzamerhand echter verdween de militaire functie van het veld en daarmee ook de Belgen. Het veld werd ook steeds meer gebruikt door vliegverenigingen etc. Nu zijn er geen militaire activiteiten meer.

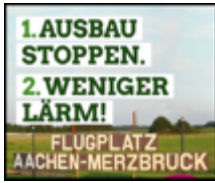
Er is een reddingshelikopter gestationeerd en er zijn op het veld ook enkele onderzoekscentra gesitueerd. En om helemaal compleet te zijn: de antenne van de -overigens erg populaire- lokale radio- en internetzender 'Antenne AC' staat ook op het veld.



Het is jullie waarschijnlijk niet eens opgevallen maar het feit dat ook de Belgen actief waren op het veld is de reden dat tweetalige instructies (in het Duits: *Befehlen*) werden gebruikt. En bij het plakken van deze foto zag ik pas het opmerkelijke *call sign* van een Robin die in de hangaar stond. Ik geloof niet dat ik met de piloot een vrolijke rondvlucht zou durven maken.



Links het veld tijdens militair gebruik (let op de code: EDCM); rechts het veld nowadays bij aanvliegen op de O25 (dat op de linkerfoto nog 026 is).



Er zijn ondertussen plannen in de maak om het vliegveld verder te ontwikkelen, maar het lijkt erop dat niet iedereen het daarmee eens is.

Afijn: laten we de geschiedenis voor wat-ie is en terug naar zondag 4 augustus 2024. Een prima vliegdag, goed zicht maar geen *blue skies*. Iedereen heeft het veld kunnen vinden, de PH-SRD moest even een *go-around* doen vanwege een gelijktijdig landende zwever, verder prima landingen en even wachten tot iedereen er is.....



De vliegsnelheden ontlieden elkaar niet erg (ongeveer 100 knopen) en na een uur en een kwartier landden we zo ongeveer achter elkaar op EDKA. Wat foto's op de APRON, een plezierig bedrag afrekenen op de toren (waar de havenmeester op de omloop van de toren een barbecue aan het organiseren was voor vrouw en kind die meehielpen op de toren.

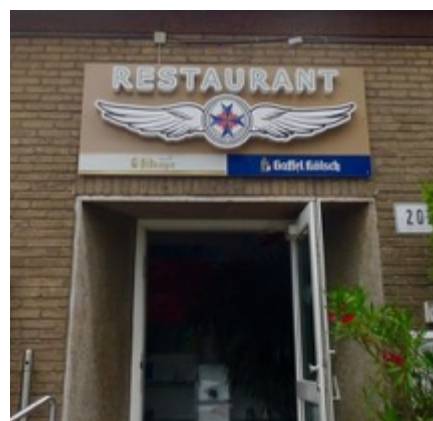


Dat leek verder geen kwaad te kunnen maar ik kan mij betere locaties bedenken om een barbecue op te bouwen dan de omloop van een verkeerstoren van een vliegveld) en gezamenlijk werd de korte tocht naar Restaurant Albatros ondernomen.





*Line up op EDKA*



### **De lunch bij restaurant Albatros**

Enkelen van ons zijn hier al vaker geweest en steevast valt op dat:

- de bediening er in groten getale aanwezig is, edoch steevast niet al te vriendelijk;
- het restaurant desondanks steevast goed gevuld is met clientèle uit de ruimte omgeving (zelfs uit Nederland);
- de mate waarop er uit de inhoud van de zeer uitgebreide menukaart wordt gekozen, steevast geen enkele relatie heeft met het tijdstip van de dag.

Een liter bier om 11:00 uur en een schnitzel als een deurmat (qua grootte, niet qua taaiheid) om 15:00 uur (of andersom): het kan en gebeurt er allemaal. Het enige wat er in het restaurant ontbreekt is de gezelligheid, maar ja: daarvoor moet je überhaupt niet naar Duitsland.





O ja: er ontbrak nóg iets: de klantvriendelijkheid was ook vandaag wederom ver te zoeken. De reservering was niet helemaal goed gegaan en er werd ietwat nors gesuggereerd dat ze bij onze groep op 19 personen hadden gerekend in plaats van de slechts 10 aanwezigen. In de praktijk bleek dat niet overigens, want er was maar voor 8 personen een tafel beschikbaar.

Dick wilde zijn iPad even bijladen bij een stopcontact, maar dat mocht niet: *'damit können wir nicht anfangen geehrter Herr'*. En even snel bij de kassa afrekenen omdat het vliegplan bijna ingaat is er ook niet bij: netjes aan je tafel blijven zitten, wachten tot de tafel is afgeruimd en dan mag je om de rekening vragen. *'Ordnung muss sein'*, niet dan?





## De terugvlucht

Al snel werd duidelijk dat we wat in de vertraging zouden lopen. Take Off terug naar Teuge was gepland om 15:00 uur CEST maar dat bleek een illusie. De drukte op het terras maakte dat we best lang moesten wachten op onze bestelling. Rob was als eerste aan de beurt (en had als laatste zijn bord leeg...): hij kreeg een salade geserveerd terwijl aan tafel voor hem een behoorlijk uit de kluiten gewassen zalm werd gefileerd. De rest van ons gezelschap maakte ondertussen gebruik van het uitgebreide saladebuffet.

Na de copieuze lunch, die gelijk staat met een fors diner, konden we met een vertraging van ongeveer 3 kwartier weer huiswaarts. Hoewel het op de terugweg wat heijger was, vloog het wel wat rustiger dan op de heenweg. Vrijwel geen turbulentie en bij een goed getrimde kist hoefde je een uur lang eigenlijk niets te doen. De terugvlucht verliep dus ook weer voor iedereen vrijwel soepel.

Iedereen had voor de terugweg een korte rechtstreekse route ingetekend. Ik noem dat altijd de zogenaamde 'Robert-variant', vernoemd naar vriend vliegmaatje en clublid Robert Hermans. Geen ingewikkelde dingen onderweg, maar wel door de TMZ of CTR van Niederrhein of er -zoals Harry en Michael- even een *touch and go* doen op de schier oneindige baan van EDLV.

Het enige waar iedereen op de terugweg last van had was de verkeersleider van 'Langen Info'. Hij begon over de radio steevast met een monotone, verveelde en depressieve intonatie en eindigde elke mededeling steevast met een diepe zucht alsof hij vervolgens zijn hoofd zwaar te moede op zijn desk liet vallen en de boel de boel wilde laten. Maar nee: 2 minuten later was hij er weer met dezelfde verdrietige toonzetting, waarbij je moet nog moet uitkijken dat je niet op dezelfde manier gaat terug communiceren.



*Landing van VTD en FMO op EHTE*

Onderweg kregen we nog het bericht dat een kistje van Teuge bij Voorst een noodlanding heeft moeten maken. Dat is altijd schrikken, maar gelukkig liep het deze keer weer redelijk goed af: goed neergezet in een maisveld en geen gewonden. Dan heb je het goed gedaan.



En na de landing op onze thuisbasis volgt dan noodzakelijkerwijs het minst leuke van de trip: ~~de borrel~~ de administratie. Aviatize liet het weer eens afweten en dat kost best wat tijd. Hoe dan ook: tegen zessen konden bier en de bitterballen doorkomen. Rob had na de zalm van vanmiddag alweer trek en nam -wars van alle risico's- de eerste bitterbal om deze op smaak en *bite* te testen.....

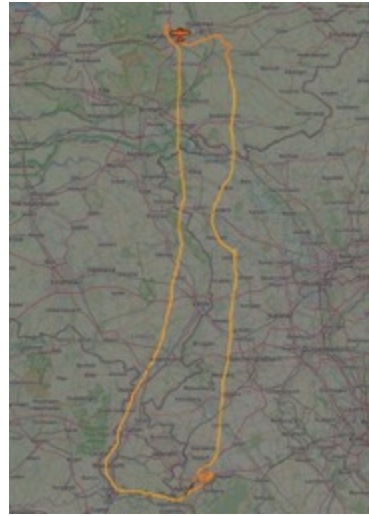
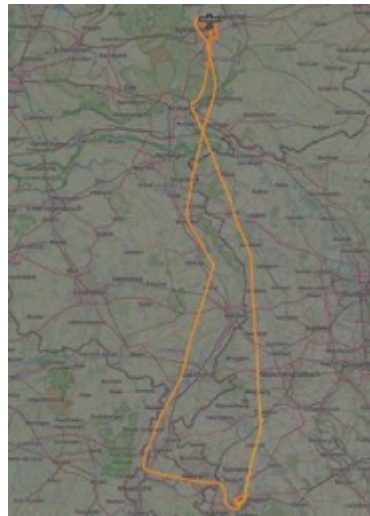
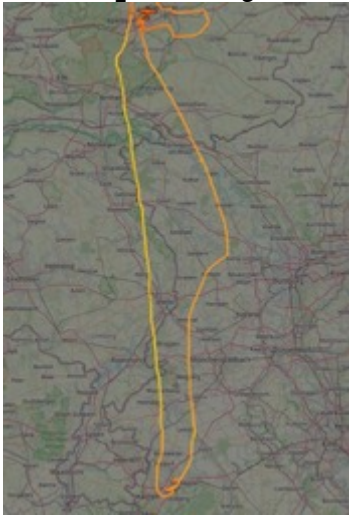


En zodoende kijken we weer teug op een geslaagde clubvlucht. Prima vliegweer, leuke bestemming op goeie vliegafstand en uiteindelijk iedereen ook weer veilig thuis. Dank aan Eric en Frederik die deze tocht voor ons hebben voorbereid en georganiseerd!

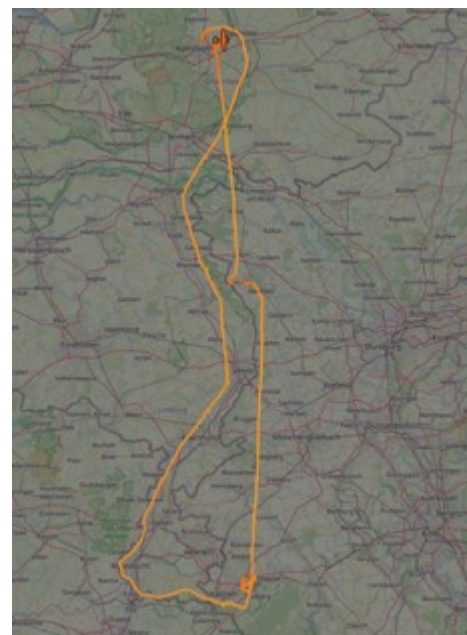
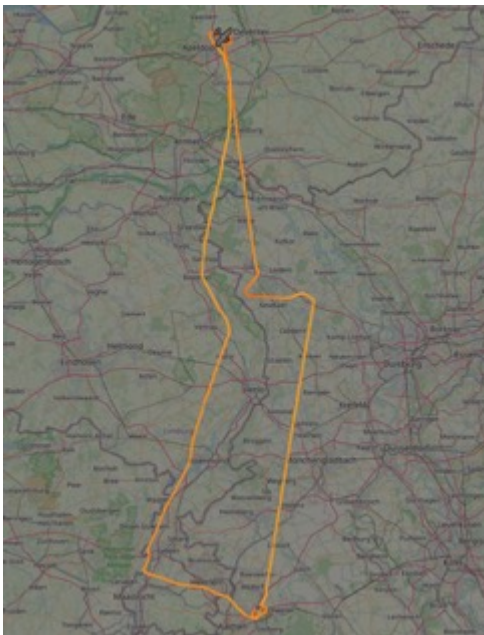
Bijlage:  
Route per kistje



**Bijlage:  
Route per kistje**



*De route van de PH-CVT, PH-FMO en PH-SRD*



*De route van de PH-VTB en PH-VTD*