



EDLS Stadtlohn – Vreden

(voorheen Wenningfeld)



Verrassend 'Nederlands' veld in de BRD

Vliegveld Stadtlohn Vreden heette voorheen 'Wenningfeld'. Vanwege de soepele samenwerking met de gemeente Vreden is de naam onlangs aangepast. Het vliegveld ligt vlak over de grens bij Winters-



wijk. Misschien hebt u het vliegveld al leren kennen tijdens de Take-Off Vliegtuigbeurs die er eind september 2002 werd gehouden. Mocht u het veld toen met de auto hebben bezocht, dan is nu de tijd gekomen om Stadtlohn eens vliegend aan te doen. Een leuk, maar vrij gemakkelijk stukje buitenland-ervaring voor

de beginnende PPL-piloot. En altijd nog een prima zondagmiddagbesteding voor de wat meer ervaren vlieger. Pilot & Vliegtuig geeft wat tips voor uw trip!

Iets over het veld

Op EDLS kunt u met Nederlands redelijk goed terecht, want er vliegen bijna tweehonderd Nederlanders, merendeels uit Twente en de Achterhoek. Een sterk stempel op het vliegveld drukt Rob Zeevalk, 'Mr. Stadtlohn', een vloeiend Duitssprekende Winterswijk. Hij vertelt honderduit over 'zijn' veld. Rob: "Wat de reden is dat hier zoveel Nederlanders vliegen? Simpel. Onze brandstofprijzen zijn vriendelijk, de landingsgelden zijn vriendelijk en wij zijn zelf ook vriendelijk! En er gebeurt hier een boel, elk jaar weer. Echt een druk veld. We hebben zo'n 50.000 vliegbewegingen per jaar. Maar net iets minder dan Teuge. De meeste mensen komen hier met de auto. Vanaf de grote Twentse steden is

het een half uur à drie kwartier rijden. Maar er wonen hier in de buurt in Duitsland ook veel Nederlanders, want voor de helft van de prijs heb je hier een kast van een huis. En dan blijft er natuurlijk lekker wat geld over om te vliegen, niewaar?"

De lage landingsgelden, dat trekt zeker dan ook veel T&G-verkeer? "Zeker. We doen zelfs zogeheten 'Touch-&Go-Camps'. Daar wordt met name door Nederlanders gebruik van gemaakt. Gratis kamperen en aan het eind van de periode maken we een mooi prijsje voor het totale aantal T&G's."

Nederlanders vliegen

Een van de meest markante Nederlanders is Burgemeester Knip van Almelo. Hij vliegt zelf microlight op Stadtlohn. "Ik heb mijn brevet hier gehaald omdat de Duitse theorie wat meer op microlights is toegespitst. Het toestel dat ik hier kan huren, de C-42, bevalt mijn prima en vanaf dit veld heb je zonder rompslomp meteen tientallen Duitse velden onder vliegbereik, allemaal met een prachtige, interessante omgeving. In Nederland ben je met je microlight helaas beperkt tot vier..." Zeevalk: "Zoals de heer Knip zijn er heel wat. We hebben hier mensen uit heel Oost-Nederland, maar zelfs uit Deventer en Utrecht."

Een vliegschool onder Nederlandse leiding is er zelfs. Henk Ooink drijft deze al jaren vanaf Stadtlohn. Ooink: "De helft van mijn leerlingen zijn Nederlanders. Die komen om allerlei redenen hier naartoe. Bijvoorbeeld omdat het aantal verplichte uren iets geringer is. Natuurlijk is de theorie in het Duits en ook de examens. Maar we hebben nog nooit een leerling gehad die om die reden is afgevalen. In de praktijk pik je het in een à twee uurtjes op, en dan weet je niet anders meer. Het is nog goed voor je Duits ook. We opereren hier met een Katana, een Piper 28, een Cessna 172 en voor de helitraining een Robinson R44 en een Hughes. Je hebt dus ook nog flink de keuze in toestellen."

Goof Bakker



Landingsgelden

- Tot 1.000 kilo: € 3,51
- Van 1.000 tot 1.200 kilo: € 4,21
- Van 1.200 tot 1.400 kilo: € 5,59
- Van 1.400 tot 1.600 kilo: € 7,34
- Van 1.600 tot 2.000 kilo: € 12,58
- Boven de 2.000 kilo komt daar voor iedere 1.000 kilo € 5,27 bij.

Prijzen gelden voor 'Lärmkategorie A'. De meeste moderne toestellen (Katana) vallen hier onder.

Met een wat conventioneel toestel (bijvoorbeeld Cessna 172 zonder speciale geluiddempende uitlaat) komt met één categorie hoger (B), maar deze ligt nog altijd beduidend lager dan in Nederland.

- Tot 1.000 kilo: € 5,27
- Van 1.000 tot 1.200 kilo: € 6,32 euro
- Van 1.200 tot 1.400 kilo: € 8,39 euro
- Van 1.400 tot 1.600 kilo: € 11,01 euro
- Van 1.600 tot 2.000 kilo: € 18,87 euro
- Boven de 2.000 kilo komt daar voor iedere 1.000 kilo € 5,27 bij.

Let op: op elke tien landingen krijgt u er eentje gratis, of gratis twee muntjes voor de speciale vliegtuigwasinstallatie. En wie 20 landingen maakt krijgt een zogeheten 'Fotonenpumpe' cadeau, een krachtige zaklantaarn, die het lang volhoudt. Ja, u kunt niet zeggen dat Rob er niks aan doet daar op Stadtlöhn. Op de prijzen komt nog 16% btw.



Evenementen

Evenementen voor 2003

(onder voorbehoud, altijd even bellen – tel.: +49 25633333)

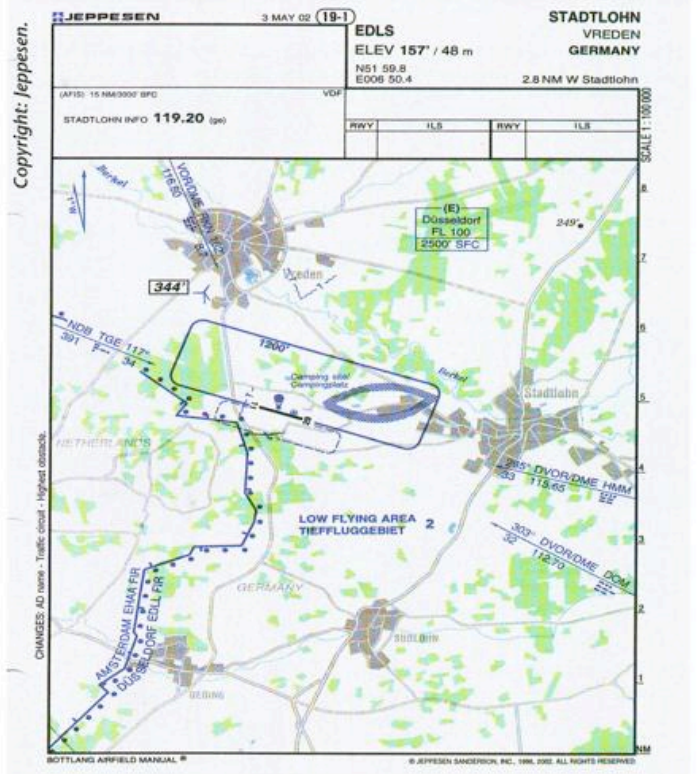
- 17-24 augustus 2003 worden er hoogstwaarschijnlijk de Nederlandse kampioenschappen Parachutespringen gehouden
- 21 juni 2003 Midzomernachtvliegen
- 28 december 2003 Ziellandewettbewerf mit Grünkohl essen, wedstrijd in doellandingen, bij ons nauwelijks bekend maar een fascinerend fenomeen
- 'All You can Land' voor € 10! Zo veel touch-and-go's maken als u maar wilt. Check regelmatig de site voor dit bijzondere evenement.

Brandstofprijzen

Brandstof

- MOGAS: € 1,15
- AVGAS: € 1,66
- A1-Jetfuel: € 1,44 (niet abnormaal, jet is nu eenmaal duur in de BRD)
- Diesel (!): € 0,93

Voor prijscorrecties in de brandstof sinds ter perse gaan bel: +49 25633333



Gegevens van het veld

EDLS in detail

- N 51.59.44 E 06.50.32
- Frequentie: 119.2
- Circuit 1.200 ft MSL
- Banen: 11/29
- Lengte: 1080 TODA
- EDLS beschikt over een PAPI: twee rood, twee wit en u arriveert precies op de threshold
- Openings(bedrijfs)tijden: 's zomers 09:00 uur tot 21:00 uur (uitzonderingen: PPR). Alle tijden lokaal! Buiten bedrijfstijden is het veld in principe 24 uur per dag aan te vliegen, maar natuurlijk wel PPR +49 25633333.
- Douane: gedurende openingstijden, voor niet-Schengenlanden PPR
- Toegestaan max. gewicht 5.700 kilo (of anders PPR)
- U overschrijdt een FIR-boundary, dus u bent verplicht een vliegplan in te dienen. Tenzij u van Teuge vertrekt, want dan hebt u hiervan vrijstelling
- In Duitsland is RT verplicht
- Let op: in Duitsland wordt men geacht normaal van punt-tot-punt op 2.000 voet te vliegen. Zo nadert u dus in principe ook het veld, maar EDLS ligt zo dicht op de grens, dat de vraag is of u deze hoogte bereikt.
- Transponder onder 5.000 ft 0021, daarboven 0022, transition-altitude 5.000 ft.
- Let op: in Duitsland zijn de begrenzings van het circuit een voorgeschreven patroon. U mag dus geen krappere circuit vliegen. Kijk van tevoren even op de Nederlandse afdeling van de site: www.flugplatz-stadtlohn.de
- Sunset in Duitsland is anders geregeld dan bij ons: een half uur extra aan beide zijden. U kunt dus wat later binnenkomen als u er een overnachting van wilt maken. Zeker ook interessant als u een toestel huurt, want voor de verhuurder bent u dan een lekker late 'laatste huurder' van de dag. Later binnenkomen altijd even melden onder telefoonnummer: +49 25633333.
- Night-VFR is in de BRD toegestaan, maar helaas niet op ons oude A2/A1, noch op het nieuwe PPL/RPL. Mocht u dit toch willen oefenen, dan kunt u dat zelfs met een Nederlandse instructeur doen: +49 256397733 (H. Ooink). Een ervaring op zich!
- Voor verdere gegevens zie de Jeppesen of www.flugplatz-stadtlohn.de
- Fietsverhuur op de toren
- 's maandags gratis koffie

Spreekt u Duits?

Op EDLS kunt u de Engelse RT gebruiken, maar probeer ook eens Duits te spreken, aangezien u dat op velden dieper in de BRD zeker van pas zal komen.

Komt u met een vliegplan, meldt dit dan ook, dan kan de verkeersleiding dit automatisch afmelden bij uw landing. N.b.: er wordt vaak vanuit gegaan dat de verkeersleiding op het veld een vliegplan heeft liggen, maar dit wordt vanuit Nederland nooit toegestuurd.

Tip: luister ruim van tevoren de frequentie af en probeer vast de baan in gebruik en de QNH vast te stellen. Dit wordt gewaardeerd omdat het onnodige radiobelasting voorkomt. Bijvoorbeeld zo:

- Stadtlohn info, Papa Hotel (callsign)
- Guten Tag, Papa Hotel (callsign) hier Stadtlohn info
- Papa Hotel (callsign) UL (spreek uit OE EL) VFR mit zwei Personen an bord, von Lelystad zu ihrem Platz, ich habe mitgehört, die Bahn ist zwo neun (29) und das QNH (Koe En Ha) ist eins null einz neun.

Een paar Duitse termen die u in het circuit kunt horen, al was het maar van andere vliegers:

- Platzrunde = circuit
- Gegen Anflug = downwind
- Linkerqucranflug = left base
- Queranflug = baseleg
- Endteil of End Anflug = final
- Gesimuleerde noodlanding = Ziellandung (vanaf 2.000 voet - Nederland 1.000 ft)

Nog vragen? Bel Rob Zeevalk: +49 25633333.

Eten, drinken en slapen

Het restaurant van EDLS is berucht. Er is één geval bekend van een vlieger die het veld niet meer aandoet, omdat zijn weight & balance te zeer werd beïnvloed door de catering van gastheer Vrans 'Vranjo' Nicolic. Naar goed Duits-Balkanisch gebruik serveert hij vooral 'veel & vlees'. Met name de Grill-Teller is een aanrader. Vergaderen met een klant? Door de week kan dat in alle rust in het restaurant. Tevens heeft het vliegveld een vergaderruimte ter beschikking. Tel.: +49 25633220. Voor de vergaderruimte tel.: +49 25633333.

Meer info: internet site www.flugplatz-stadtlohn.de

Overnachten en de volgende dag terug?

- Zum Stadtpark, drie kilometer van het veld (piloten krijgen 5% korting, hier overnachten doorgaans dan ook alle Nederlandse bezoekers). Tel.: +49 02564/93.
- Dichtbij is ook de Golden Tulip Winterswijk - tel.: +49 543517755, hotel@frederikshof.nl
- Gaststätte Familie Saalmann, één kilometer van het veld, Grosse mast 43 in Vreden - tel.: +49 25642088



Duitse Vliegerschein heeft zo z'n voordelen.

"Wat me met name aansprak was het feit dat je in Duitsland elke maand theorie-examen kunt afleggen", vertelt Sylvia Bakker (43) uit Hengelo. Zij haalde in november 2002 bij de vliegschool van Ooink op Stadtlohn haar brevet op de Katana. Sylvia: "Het jaar daarvoor zijn we met de vliegleraar van mijn man voor een IFR-oefenvlucht naar Noorwegen geweest. Deze leraar, Hans Menting, bleek een echte vliegzenning. Ik liep al geruime tijd met het idee rond om ook eens wat noodlandingslessen te nemen. Na door apostel Menting bekeerd te zijn tot het 'vliegisme', heb ik Stadtlohn gebeld en mijn eerste afspraak gemaakt. Eerst heb ik alle theorie gehaald en daarna ben ik aan de praktijk begonnen. Ik heb voor deze volgorde gekozen omdat ik niet zeker wist of ik de theorie wel zou halen en zonder de theorie examens kan in Duitsland geen praktisch examen afgelegd worden. Elke zondagochtend dus vroeg op en naar theorieles. In vier weken tijd wordt een

vak behandeld, dus de benodigde vijf vakken (Techniek, Navigation, Flugrecht, Meteorologie en Instrumente) kunnen met een beetje doorwerken in een half jaar afgerond worden. Ben je eenmaal aan de Duitse terminologie gewend, dan is er weinig verschil met de Nederlandse. Tussentijds heb ik ook nog de Duitse en Engelse RT (in het Duits BZF: Beschränkt Gultiges Zeugnis für den Sprechfunkdienst) gehaald. Voordat je praktijkexamen mag doen moet je een aantal verplichte kunstjes doen, zoals een grote driehoek met een barograaf aan boord. Dat was best wel spannend, want in je eentje in een Katana met warm weer is het niet zo eenvoudig om de hoogte te houden, maar het lukte wonderwel in één keer. Verder moet je een aantal grote velden aanvliegen. Ik ben alleen al zeker op tien velden geweest, waaronder een aantal grote Dortmund, Münster-Osnabrück, Paderborn. En nu ik het brevet heb is het heel makkelijk om vanaf Stadtlohn een groot aantal Duitse velden af te vliegen. Wel wat heftiger dan het eeuwig tochtje naar Texel, of niet dan?"