

Albatros

04

Apr

2025

Antwerpen-Malaga vv

Night rating

Nieuwe vlieginstruteur

Safety manager

Bestemming van de maand

TDJ Maubeuge (F)



Sky



MEDICAL CENTER

EINDHOVEN AIRPORT



SKY MEDICAL CENTER
LUCHTHAVENWEG 13
5657 EA EINDHOVEN
NEDERLAND
+31 (0)40 235 0103
INFO@SKYMEDICALCENTER.COM
WWW.SKYMEDICALCENTER.COM



SCAN & PLAN

Medical Examination



EASA / FAA

Redactie

Peter van de Zande

peterz@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Maasland 101, 5144 EV Waalwijk

Bestuur Vliegclub Seppe

André Oremus (voorzitter)

voorzitter@vliegclubseppe.nl

06 39605322

Maikel Hereijgers (secretaris)

secretaris@vliegclubseppe.nl

06 57343674

Peter van de Zande

(penningmeester)

penningmeester@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Bestuur Stichting Vliegmaterieel Hoeven

Hans van Dijk (voorzitter)

voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl

06 51203238

Jasper Baijens (secretaris)

secretaris-svh@vliegclubseppe.nl

06 41655401

Frank Oskamp (penningmeester)

penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl

06 21111533

Operations

Ad Akkermans

operations@vliegclubseppe.nl

06 51224719

Vertrouwenscontactpersoon

Godelieve Trimbos

VCS.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com

Bestuur Vlietschool VCS

Hans Philipse (voorzitter)

jlphilipse@planet.nl

06 11002176

Wim Janssen (penningm/secret)

stemowi3@gmx.com

06 11456828

Rudy Muller (lid)

rudymuller@hetnet.nl

06 51751514

Instructeurs

Jo van Sprang (HT)

LAPL, PPL, CPL, IR-SE, NQ, FI, SET-Cessna, Aerobatics, BT.

Examiner: profchecks/examens

Javansprang16@gmail.com

06 53595091

Martin van der Laan

LAPL, PPL, CPL, IR, BT, Aerobatics, ST, FI, NQ, Examiner: profchecks/examens

martinvdlaan@outlook.com

0034.662576304

Theo van Sprang

LAPL, PPL, CPL, IR-SE/ME, FI, BT, NQ, FCL945 bevoegd SEP-verlengingen

vansprang747@hotmail.com

06 48314801

Gerard Ververs

LAPL, PPL, CPL, FI, IR-SE, NQ, FCL945, bevoegd SEP-verlengingen, examiner: profchecks/examens

gerardververs@gmail.com

06 51417463

Emile Boesenkool

CPL, PPL, LAPL, IR SE FI met FCL 945 bevoegdheid SEP-verlengingen en NQ

Emile.boesenkool@me.com

06 25533361

Marco Ritfeld

CPL (a), IR (a), NQ(a), Aerobatic (a), MEP (land), SEP (land), FI(a)-restricted

Brievenbus_marco@gmx.com

06 17171824

Bob van der Weele

ATPL(A), FI(A), IRI(A) SEP, TRI,

Jvanderweele1957@kpnmail.nl

06 25121137

Erwin Jansen

LAPL, PPL, SEP, FI (restricted)

erwin.jansen@erikwilliamjansen.nl

06 27066204.

Safety manager

Victor Kruis

safety@vliegclubseppe.nl

06 27082661

Barbeheer

Peter van de Zande

peterZ@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Vliegclub

Correspondentieadres

Margrietstraat 7

4744 AJ Bosschenhoofd

Bezoekadres

Past. V. Breugelstraat 93d,

4744 RC Bosschenhoofd

0165 202779

Website

www.vliegclubseppe.nl

Email

secretaris@vliegclubseppe.nl

Betalingen

Vliegclub Seppe (penningmeester)

NL72ABNA0462938069

SVH (penningmeester)

NL04RABO0123751225

Vliegschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Met plezier kunnen we vermelden dat in de colofon een nieuwe instructeur binnen onze vliegclub is opgenomen.

We verwelkomen Erwin Jansen als vlieginstructeur en is al een tijdje lid van onze vereniging.

Zijn introductie lees je verder in dit blad.

Marc Sytsema heeft de enquête op professionele wijze geanalyseerd en er een handzaam en inzichtelijk verslag van gemaakt.

Hier kunnen we iets mee en we gaan er als bestuur mee aan de slag.

Een aantal clubleden zijn ook dit jaar weer afgereisd naar de AERO in Friedrichshafen. In tegenstelling tot andere jaren was het de gehele week uitstekend vliegweer; ik heb dan ook geen berichten doorgekregen dat er iemand met de auto heeft moeten gaan.

De Tourdejour van zaterdag 12 april is onder een goed gesternte ook door kunnen gaan.

Via een tussenstop op Dahlemer-Binz kwamen er 6 toestellen aan op Maubeuge in Noord-Frankrijk voor de lunch. Op naar de volgende.

De tijd tikt maar door en voor we het weten, zitten we met zijn allen weer aan de BBQ.

Deze staat gepland voor zaterdag 10 mei, weer of geen weer, doorgaan gaat hij altijd. Schrijf je op tijd in en voor de kosten hoeft je het niet te laten, slechts € 20 p.p. De rest legt de club bij. Voor meer info zie elders in het blad.

Verder in dit blad een ingrijpende ongeval analyse van een vlucht in Zwitserland. Hopelijk kunnen we er met zijn allen lering uit trekken. Vliegen in de bergen is iets meer dan een rondje Texel waar de elevation niet hoger komt dan 30' en waar de weilanden of het strand voor het grijpen liggen voor een nood/voorzorgslanding.

Het volgende nummer verschijnt medio mei 2025 en je kunt je bijdrage(n) zoals gewoonlijk kwijt bij de (peterz@vliegclubseppe.nl)

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Eindelijk weer eens een TourdeJour die door kon gaan. Met prachtig weer en twee leuke bestemmingen was er genoeg belangstelling. Op Socie zijn de foto's verzameld en verderop in de Albatros staat een verslag van de tocht. Jammer was wel dat er maar één van onze Robin's aanwezig was. Op zo'n mooie dag met zo'n leuke route zou die toch besproken uitverkocht moeten zijn. Daar moeten we echt iets aan zien te doen. Eigenlijk brengt me dat meteen op de resultaten van de recent gehouden enquête. Alhoewel we als club best een beetje trots kunnen zijn op het resultaat kwamen er wel degelijk een paar aandachtspunten en goede ideeën uit. Ook over de opzet van de toertochten waren er opmerkingen, die zeker hout sloegen. Bijvoorbeeld veel eerder, niet alleen de data op de jaarkalender zetten, maar ook de dan al geplande bestemmingen. Ook het aanmelden voor de tochten zou beter kunnen. Er voor zorgen dat het beeld verdwijnt dat het altijd dezelfde weer zijn die over een clubtoestel beschikken. Door bijvoorbeeld met de indeling een lagere prioriteit te geven aan mensen die de vorige keer al zijn mee geweest. Het toewijzen moet in ieder geval transparant zijn. Val je dan toch naast de boot, dan moet het toch mogelijk zijn je in te delen bij een vliegtuig van een van de vliegtuigenaren. Al was dit maar als navigator of als passagier. Enfin een flink punt van aandacht.

Een aantal enquête opmerkingen gingen over onze wifi en Pc's. Binnenkort worden nieuwe 'mesh' routers geïnstalleerd voor een betere wifi dekking. Ook zijn er nieuwe Pc's besteld die volgende maand geïnstalleerd zullen worden. Ook werden een aantal opmerkingen gemaakt over het wel of niet hebben van een flight simulator in het clubgebouw. Beetje uitdaging met die simulators is, dat ze of eigenlijk speelgoed zijn of heel goed bruikbaar voor training, maar dan wel met een flink prijskaartje. Wanneer een van onze leden een voorstel heeft of misschien iemand iets in de vorm van een donatie wil doen zullen we er zeker serieus naar kijken.

Belangrijk punt dat uit de enquête kwam, was het zoeken naar meer houvast in de club, meer mensen beter leren kennen, zoeken naar een vliegmaat. In het verleden hebben we een paar keer een speeddate avond georganiseerd '*vlieger zoekt vliegmaat*'. Dat gaan we gewoon weer doen. De aankondiging komt eerdaags wel via de email.

Een paar goede ideeën voor thema avonden werden geopperd zoals ervaringen delen over leuke velden, niet te ver weg. Verder werden genoemd: een thema avond praktische vluchtvoorbereiding en wat betekent het zelf een vliegtuig te bouwen en te onderhouden, meer meteo info.

Er werden nog meer suggesties gedaan, zoals Socie beter voor het voetlicht brengen, instructeurs vragen hun leerlingen nadrukkelijker te introduceren in het clubleven, een scherm met metar/taf en flightradar informatie, aanwijzingen en misschien wel meer toezicht om effectiever onze toestel te boeken en nog meer....

De presentatie over de uitkomsten van de enquête kan je vinden op, je raadt het al Socie. Kortom werk aan de winkel voor het bestuur, maar eigenlijk voor ons allemaal, om onze club nog beter te maken.

Simcenter Mike

📍 Westbaan 274
2841 MC Moordrecht
☎ 06 836 421 00
✉ info@simcentermike.com
🌐 www.simcentermike.com

EDUCATE SIMULATE LEVITATE

KOM TRAINEN BIJ SIMCENTER MIKE

Voor uw CB-IR kunnen 25 van de 40 uur gelogd worden in onze gecertificeerde simulator, voor IR is dat zelf 35 van de 50 uur.

Dé gecertificeerde trainingsfaciliteit in de randstad voor privévliegers, vliegscholen en vliegclubs.



ALSIM AL250 SEP & MEP

EASA FNTPII APPROVED &
FAA AATD APPROVED



REDBIRD FMX SEP

FAA APPROVED,
AATD, FULL MOTION

FIRST SOLO

Op zondagmorgen 23 maart ging Rick van Eekelen voor het eerst alleen de lucht in. Altijd een spannend moment, maar ook een moment om nooit meer te vergeten. Rick stoomt nu door voor het brevet onder leiding van Bob van der Weele.



Van harte gefeliciteerd Rick.

+++++

AERO FRIEDRICHSHAFEN I

Cool Transport charter klaar voor vertrek naar de Aero op Friedrichshafen.



AERO FRIEDRICHSHAFEN II

Met 5 man, Jack, Gerrit, Paul, Hans en Willem.

Vliegend met de PH-USN, een RV10 en de N147LD, een Cirrus 22.



Vliegen was, is en blijft wel een passie en een toertochtje naar de AERO beurs in Friedrichshafen past daar helemaal goed in. Maar vliegen kent vele uitdagingen en als je ook nog werkt bij een fabriek die momenteel in zwaar weer zit, is wat extra vrij nemen een iets te grote uitdaging.

Gelukkig kwam Jack met voor mij een perfecte timing, van 8 tot 10 april, doorde-weeks, maar voor mij is het weekend. Super. Op naar het volgende obstakel.

Het weerbericht voor deze dagen. De dinsdag er heen vliegen beloofde mooi weer te zijn, maar 3 dagen vooruitkijken, blijft een hele opgave voor de meteoroloog en enige twijfel om de donderdag vliegend terug te komen, werd weer een volgende uitdaging. De opties verzonnen om of op de gok vliegend heen en terug, dan wel vliegen en auto of het hele eind met auto heen en terug. Het werd optie 4, met twee toestellen, de USN en de Cirrus uit Rotterdam die beiden geschikt zijn om IFR te vliegen en twee piloten met IFR aantekening. Terugvliegen moet gaan lukken. Wederom super.

Heenvlucht

Dinsdag 8 april, de heenvlucht naar Mengen EDTM met een tussenstop op Trier. Wel gewacht op Hans en Paul die een tussenlanding op Seppe maakten om de laatste details te bespreken. Ondertussen kwamen Jacqueline en André er ook aan, met passagiers, om ook naar Friedrichshafen te gaan. Al met al een gezellig clubje ondertussen. De Tocht naar Trier was prachtig, goed weer en alles liep voorspoedig. Van een lekkere lunch genoten en op naar Mengen. Ook dit stuk met prachtig weer gevlogen, Langen info werkte fantastisch mee en Mengen is een leuk veld. Hotel op vliegveld, perfect. Ja, Paul was wat later met toezeggen om mee te gaan waardoor hij een ander hotel moest boeken. Geen probleem, want de auto die we hadden gereserveerd werd afgeleverd bij het hotel. De twee toestellen afgetankt en geparkeerd op het gras.

Gaf wel wat bedenkingen, de grasbodem voelde niet zo heel hard aan. Hmm! Eind van de middag naar een dorp in de buurt gereden, een bierstube. Biertje en nog eentje en een lekkere schnitzel. Weer een uitdaging..... :)

Beursbezoek

Woensdag 9 april. De beurs. Tickets via de website bestellen was een hele uitdaging, bij de kassa bleek dit helemaal geen probleem te zijn, maar was wel 9

Euro duurder. Het stukje rijden van het vliegveld naar de beurs met de navigatie van de auto gevolgd, maar deze had er een hele mooie toeristische route van gemaakt. Terug maar op google maps gereden.

Gezien we op tijd naar de beurs waren gereden, hadden we geen last van drukte bij de ingang en op de beurs was het de eerste uren nog vrij rustig zodat een uitgebreid verhaal bij een stand goed mogelijk was.

Beetje opgesplitst en naar de stands gegaan waar ieders persoonlijke interesse naar uit ging. Uiteraard met zijn allen wel een bezoek gebracht aan de stand van Rudy Muller met nieuwe werknemer Robin. Wat de beurs zelf aangaat, er is op vlieggebied zo veel te zien en te doen dat ik eenieder aanraad er een keer heen te gaan. Koffie en lunch wel met 5 man gehouden en het laatste uurtje bij de stand van Piper doorgebracht. Daar troffen we Jacqueline en André aan, zij stonden daar nagenoeg de hele dag, kijkend naar hun nieuwe aanwinst. Biertjes en Gin (met wat tonic) waren best lekker...



Na de beurs de stad in gegaan en aan het water van de Bodensee bij de Griek gaan eten. Het was zonnig en we besloten buiten op het terras te eten, maar uiteindelijk werd dat best fris. Toetje, een ijsje, maar ergens binnen gegeten (!) Terug naar het hotel was het wel erg stil. Ik was de chauffeur en nog wel wakker, samen met mijn navigator naast mij. Moe en voldaan heet dit :)

Terugvlucht

Donderdag 10 april weer naar huis. Besloten werd om hier een IFR vlucht van te maken naar Reims Prunay voor beide toestellen als tussenstop. Gerrit in de USN en Hans in de Cirrus. Ik had al geschreven dat de toestellen op het gras geparkeerd stonden met een wat softe bodem en daar had de USN last van, kwam niet weg. Vol vermogen en met 3 man aan de vleugel tips trekken, werkte uiteindelijk. Ik kreeg de kans om mee te vliegen in de Cirrus en mocht daar kennismaken met de werking van de Avidyne apparatuur. Deze werkt met een gewoon toetsenbord om de route in te voeren en dit werkt wel heel veel fijner dan de knopjes draaien bij Garmin. Hans vertrok IFR wat op de toren een lastig verhaal bleek te zijn. Op de runway nog een correctie gehad voor een gewijzigde vertrekprocedure.

Maar goed, het vliegen ging voorspoedig met de Cirrus.

De USN had m.b.t.de communicatie wat items; tijdens de vlucht in Duitsland bleek hun route VFR te zijn volgens de verkeersleiding, maar eenmaal over de grens in Frankrijk bleek het toch een IFR route te zijn. Landen op Reims ging met de USN volgens het boekje, maar voor de Cirrus moest dit een missed approach worden, omdat een vlieger voor ons haar landing een beetje rommelig uitvoerde. Maar goed, bij de 2^e poging netjes en veilig geland en de lunch was weer lekker.



Voor vertrek terug naar Seppe hebben wij afscheid genomen van Hans en Paul, omdat zij direct naar Rotterdam vlogen. Gerrit was navigator en had er zin in om Jack via nagenoeg alle CTR's te laten vliegen. Best leuk dat radio verkeer van Brussels Info alsook het personeel van Approach voor het kruisen en begeleiden werkte heel soepel mee. Leuke ervaring.

Weer thuis op Seppe het nodige opruimen, uren inschrijven en in het clubgebouw nog maar een biertje genomen.

Wat ik al aan het begin van dit verhaal vertelde, is dat vliegen veel uitdagingen kent, vaak tegenslagen en teleurstellingen geeft, maar als een tocht wel doorgaat dan is het dubbel op genieten.
Op naar de volgende tocht.

Groet Willem Janssen

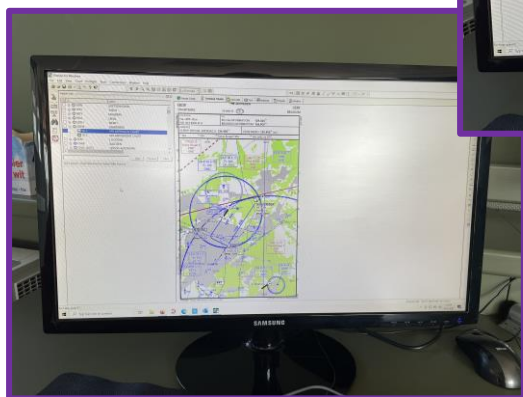
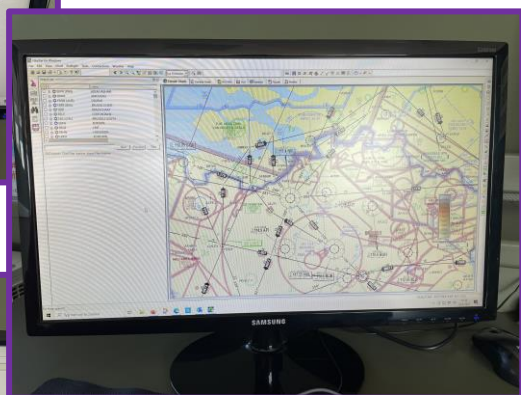
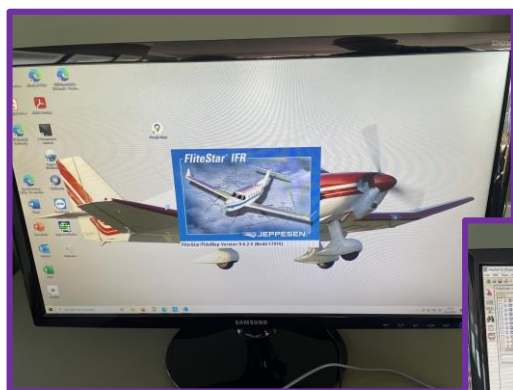
+++++

GEBRUIK JEPPESEN OP DE CLUB

Uit de enquête bleek, dat veel leden niet op de hoogte zijn, dat wij een clubabonnement hebben op de Jeppesen kaartjes.

Alle vliegende leden kunnen de kaartjes van geheel Europa opvragen en eventueel printen voor een tocht.

De kaartjes worden altijd up to date gehouden en het programma staat op de pc's.



COMM PANION

CREATIVE MINDS



**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

TOURDEFRANS 2025

Inmiddels heeft de commissie er enige meetings op zitten en loopt de voorbereiding prima. Hoewel het op Bourg wel eens anders was, zijn we nu gewoon weer welkom op Pontarlier!



Er zijn al verschillende aanmeldingen en hebben we informeel ook al een aantal “boekingen” van zowel trouwe gasten als ook van nieuwe deelnemers. Het belooft een grote afvaardiging te gaan worden. Vooral de dagen op Pontarlier (dinsdag 1 juli/vrijdag 4 juli) beloven druk te gaan worden. Gezellig! Het slechte nieuws is dat onze vriend Hans-Werner met zijn trouwe metgezel Manuel waarschijnlijk dit jaar niet van de partij zullen zijn. Het voordeel is dat we nu niet beleefd zijn sigarenaanbod hoeven af te wijzen. Nadeel is, dat er niemand zo prettig flessen wijn kan bestellen als deze Nederduitser.

De route zaterdag

Maar voordat we op Pontarlier aankomen gaan we natuurlijk eerst weer een avontuurlijke route vliegen. Gijs en Philip hadden met beleid en oog voor detail een route uitgezet. Jorick, onze aanwinst in de commissie, koos echter voor een route die nog net niet het hele verzorgingsgebied van SkyDemon bestreek. Maar we moesten toch ook toegeven dat daar wel wat interessante aanknopingspunten in zaten. Kortom, dit jaar een keertje niet over het oosten maar weer eens over het westen!

We gaan in 2025 een echte TourdeFrans maken door Frankrijk waarbij we ook een stukje Engeland gaan tegenkomen. Zo vliegen we vanuit Seppe met een tussenstop naar Jersey en overnachten we daar. Zij die de smaak te pakken hebben, kunnen nog een landing maken op de andere eilanden zoals Alderney of Guernsey. 's Avonds kunnen we in ieder geval genieten van Fish, Chips en een point en de eerste sterke verhalen van Ad.

Zondag

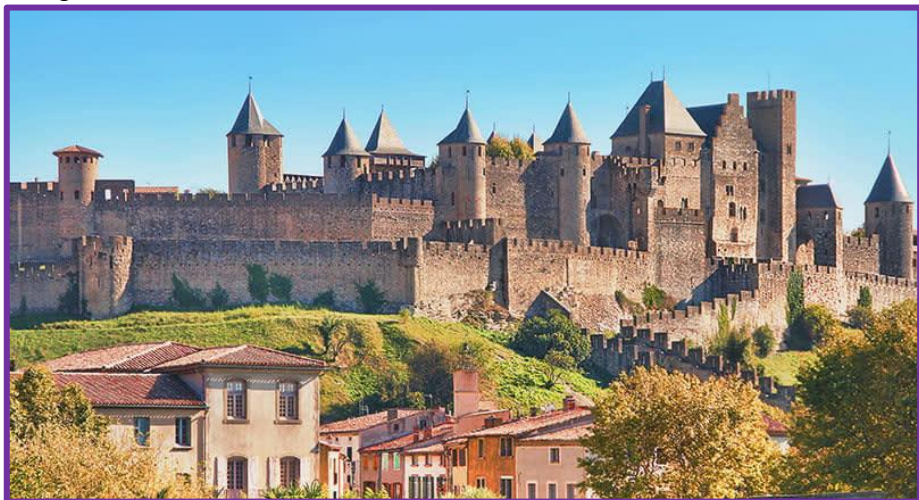
Zondag verlaten we de Kanaaleilanden en vliegen we via St. Malo richting de Franse (schier-) eilanden zoals Belle-Ile, Quiberon en Ile d'Yeu. Of we ze allemaal kunnen aandoen, is de vraag maar Ile d'Yeu blijft een waanzinnig mooie plek en het vliegveld

(aan de kust) vereist, met de vaak stevige wind, een goede concentratie. Van daaruit vliegen we naar La Rochelle waar we met een beetje geluk een approach over zee richting de baan kunnen maken. Een leuk stadje waar de haven niet alleen veel gezelligheid in huis heeft maar ook veel leuke restaurants.



Maandag

De volgende dag (maandag) zakken we af richting de Bordeaux streek en vliegen we over prachtige wijnvelden en landhuizen. Daarna buigen we af naar het oosten en gaan we na een tussenstop richting Carcassonne. Een prachtige mediëval vestingstad met een waanzinnig mooie citadel. Het is alweer een flink aantal jaren geleden dat we hier neergestreken zijn. Hoewel ook wat toeristisch is, blijft dit een prachtige bestemming!



Ook het vliegveld is hier wat drukker met vooral veel Ryanair verkeer en daardoor soms een wat uitdagender radioverkeer. Ook in Carcassonne overnachten we na een goede maaltijd en misschien nog een alcoholische versnapering.

Na Carcassonne ligt de route nog niet definitief vast, maar voorlopig denken we richting het kleine veld Nîmes Courbessac (LFME) te vliegen. Een leuk klein veld vlak naast de prachtige stad Nîmes. Omdat de route Carcassonne-Nîmes wat korter



is, kunnen we eventueel hier wat meer tijd nemen om de stad te verkennen. Diegenen die toch wat meer willen vliegen, kunnen ook bijv. een hele mooie route langs de kust vliegen. Een prachtige omweg met wel wat radioverkeer, maar ook zeker een aanrader.

Dinsdag

Op dinsdag gaan we dan eindelijk via een prachtige route richting Pontarlier alwaar we dus 3 dagen een soort Seppe gaan creëren op de grens van Frankrijk en Zwitserland!

Nu de route min of meer vastligt, kunnen we ons op de verdere logistiek gaan richten. Hotels, restaurants, lokaal vervoer zijn nu de punten van aandacht.

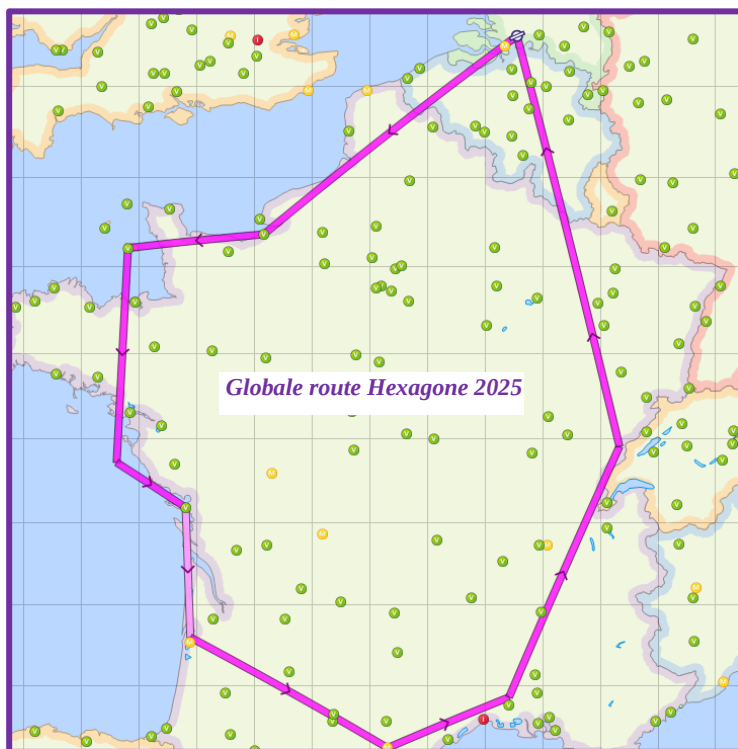
Inmiddels hebben we dus al een aardige lijst met deelnemers zowel voor de gehele route als alleen voor Pontarlier. Het belooft dus weer een gezellige boel te worden.

Vragen? Stel ze gerust aan ons.

Opgeven? Dat doe je eenvoudig via de club website ([inschrijven TourdeFrans](#)) en eventueel een berichtje naar een van ons.

We verheugen ons nu al!

Gijs, Jorick en Philip



FRASELOGIE IN FRANKRIJK

Nadering van een veld: Bourg-en-Bresse, PH-xxx, Robin DR400, coming from Macon, at 2000', estimating overhead your airfield in 3 minutes. Request aerodrome information. Bourg-en-Bresse, PH-xxx is overhead at 2000'.	Bourg-en-Bresse, PH-xxx, Robin DR400, en provenance de Macon, à 2000 pieds, à destination de vos installations, la verticale estimée dans 3 minutes . Je demande information pour atterrissage. Bourg-en-Bresse, PH-xxx est à la verticale de vos installations à 2000 pieds.
Op het veld: Bourg-en-Bresse, PH-xxx ; taxi to the holding point of runway 18/36	Bourg-en-Bresse, PH-xxx; je roule au point d'arrêt de la 18 (dix-huit)/36 (trente-six)
Bourg-en-Bresse, PH-xxx ; at holding point of runway 18 ; ready for departure; lining up; backtracking; departing;	Bourg-en-Bresse; PH-xxxx; au point d'arrêt de la 18; prêt pour décollage; je m'aligne pour décollage; je remonte; je décolle.
Runway vacated	Piste dégagée
Switching off	Je quitte la fréquence
Circuit : B-en-B, PH-xxx ; (righthand) downwind for runway 36.	B-en-B, PH-xxx; vent arrière (droite) pour la 36 (trente-six).
B-en-B, PH-xxx ; (righthand) base for runway 36.	B-en-B, PH-xxx; étape de base (droite) pour la 36 (trente-six).
B-en-B, PH-xxx ; final for runway 36; for a full stop landing; for a touch & go; go around;	B-en-B, PH-xxx; en finale pour la 36 (trente-six); pour atterrissage; pour un touche; remise de gaz;
leaving the circuit (and the frequency)	je quitte le circuit (et la fréquence)
Approaching (righthand) downwind for runway 36.	J'approche le vent arrière (droite) pour la 36 (trente-six).

Let op : als de TWR onbemand is en dus de frequentie alleen voor air-to-air wordt gebruikt, begin dan bij elke oproep met de naam van het veld.

1	Un / une	13	treize	25	vingt-cinq
2	deux	14	quatorze	26	vingt-six
3	trois	15	quinze	27	vingt-sept
4	quatre	16	seize	28	vingt-huit
5	cinq	17	dix-sept	29	vingt-neuf
6	six	18	dix-huit	30	trente
7	sept	19	dix-neuf	31	trente et un
8	huit	20	vingt	32	trente-deux
9	neuf	21	vingt et un	33	trente-trois
10	dix	22	vingt-deux	34	trente-quatre
11	onze	23	vingt-trois	35	trente-cinq
12	douze	24	vingt-quatre	36	trente-six

500	cinq cent	1500	mille cinq cent	3000	trois mille
700	sept cent	2000	deux mille	3500	trois mille cinq cent
1000	mille	2500	deux mille cinq cent	4000	quatre mille

VAN DE SAFETY MANAGER



Verslag presentatie safety manager tijdens voorjaarsledenvergadering VCS.

Vliegclub Seppe is niet alleen de gezelligste, maar we proberen ook de veiligste vliegclub te zijn. Een van de belangrijkste taken van de Safety Manager is het doorzetten van veiligheidsmeldingen naar ABL, het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen. Van zowel leden, leerlingen en instructeurs heb ik meldingen ontvangen, die ik in overleg met de melders doorgestuurd heb.

Deze meldingen waren runway incursions, runway excursions, een near miss, drop-zone crossing en verwarring over de reporting points. Het afgelopen jaar heb ik de meest opvallende gepubliceerd in de Albatros.

Melden is verplicht, dat mag inmiddels wel duidelijk zijn, maar ik hoop ook dat duidelijk is dat melden vooral een zaak is van je ervaringen delen met anderen. En melden is ook een moment van reflectie. Ik heb inmiddels best wel wat meldingen gehad, waarbij de piloot in eerste instantie wat laconiek deed. Maar bij nader inzien kwam hij toch tot de conclusie dat hij mogelijk het incident, waar de melding uit voort kwam, met een andere benadering had kunnen voorkomen.

Vorig jaar is er een heel interessante presentatie geweest over Threat and error, waarbij je de mogelijke risico's vooraf in probeert te schatten; misschien kan je het doen van een melding wel als een omgedraaide TEM zien.

Wat moet je allemaal melden?

Simpelweg, alle gebeurtenissen waarbij de vliegveiligheid in het geding is geweest. Wil je het precies nalezen, google dan hier eens op. Annex V heeft betrekking op onze situatie. Ook staat in onze safety manual een verkorte lijst. Bij twijfel, vraag het de SM.

Ook anderen kunnen melden als ze iets zien gebeuren, dat is iets wat de toren van Seppe regelmatig doet. Dit ontslaat jouzelf niet van de verplichting een melding te doen, direct bij ABL of via de Safety Manager.

Bij het melden wordt altijd uitgegaan van Just Culture. Oftewel, we gaan er van uit dat er geen sprake is van opzet. Dus je geeft toe dat er mogelijk een fout meespeelt, maar je zal niet worden vervolgd voor die fout, tenzij er sprake is van kwade opzet. Historisch gezien klopt dat ook, vrijwel nooit wordt er vervolging ingesteld naar aanleiding van een melding. Maar anoniem melden is eigenlijk niet meer mogelijk. So wieso zijn onze toestellen altijd traceerbaar via allerlei websites, en daar zullen we mee moeten leren leven.

Safety goals

In het ATO-overleg stellen we ook ieder jaar een aantal safety goals vast. Bij grote organisaties zijn deze goals meetbaar, maar als je maar weinig meldingen binnenkrijgt moet je deze op het gevoel en naar verwachting vaststellen. Dit jaar zijn de onderdelen waar we extra aandacht aan geven:

- Loss of control in de bocht van upwind naar crosswind; dat is uiteraard naar aanleiding van het ongeluk bij BA; hoewel het officiële onderzoek daarnaar nog niet is afgerond.
- Het "nieuwe" circuit van Seppe.
- Dropzone infringements.

Wat is er nieuw dit jaar?

- Radiocontact met de toren is verplicht vóór er getaxied wordt.
- Sinds kort is het nieuwe circuit gepubliceerd, met alle nieuwe verplichte meldingspunten. Na Zulu op 730 ft, koers 340 en dan joinen. Bij baan 06 is het raadzaam de downwindchecks vóór Zulu te doen.
- Als je naar de UK vliegt, dien je een actieve CO monitor aan boord te hebben. Verdere info kan je lezen op de website van de Engelse CAA. In de vergadering ontstond twijfel of die verplichting ook voor onze Robins geldt vanwege de constructie van de verwarming.

Kortom, we zijn veilig geweest dit jaar, maar het ging ook een paar keer maar net goed. Vaak ontstaan problemen door gemakzucht en nonchalance, met de instelling "ik vlieg alle twintig jaar hier, dus ik weet alles wel ongeveer." Verschillende serieuze meldingen hadden deze achtergrond.

Alle reden om de volgende vlucht toch weer eens op de ouderwetse, degelijke manier voor te bereiden.

Een veilig vliegseizoen gewenst!

Victor Kruis
Safety manager

+++++

NIEUW IN HET ASSORTIMENT

€ 1,25 in verpakking met 3 stuks.





**Driessen & Rappange
Verzekeringen**

Voor vliegers met oog voor detail!



www.driessenrappange.nl/luchtvaart | 020 - 531 23 45 | info@driessenrappange.nl Adfiz

Aviation Medical Center Voor alle vliegmedische keuringen



Voor de leden gelden gereduceerde tarieven!
Neem contact met ons op voor de speciale tarieven op het gratis nummer: 0800-4212121

Aviation Medical Center - Middelweg 4, 6191 NC Beek - info@aviationmedical.com - www.aviationmedical.com

CRASH IN DE ZWITSERSE ALPEN

Een piloot met weinig vliegervaring vliegt in een groep met twee andere vliegtuigen door de Zwitserse Alpen. Daarbij onderschat de piloot op enig moment de hoogte van het terrein en crasht deze met helaas fatale afloop.

Wat gebeurde er?

De piloot plande een vlucht met een passagier in een Remos GX aan het begin van de zomer. Haar vader en broer wilden haar vergezellen op de vlucht door Zwitserland in een Piper Cub. Ze hebben de reis maanden van tevoren minutieus voorbereid. De focus lag op de lijst van aan te vliegen vliegvelden en de geplande aankomst- en vertrekroutes. Daarbij hielden ze rekening met de relatief geringe vliegervaring van de Remos vlieger. Ze had haar PPL-opleiding twee jaar eerder afgerond en had op de dag van het ongeval ongeveer 70 vliegreuren gemaakt.

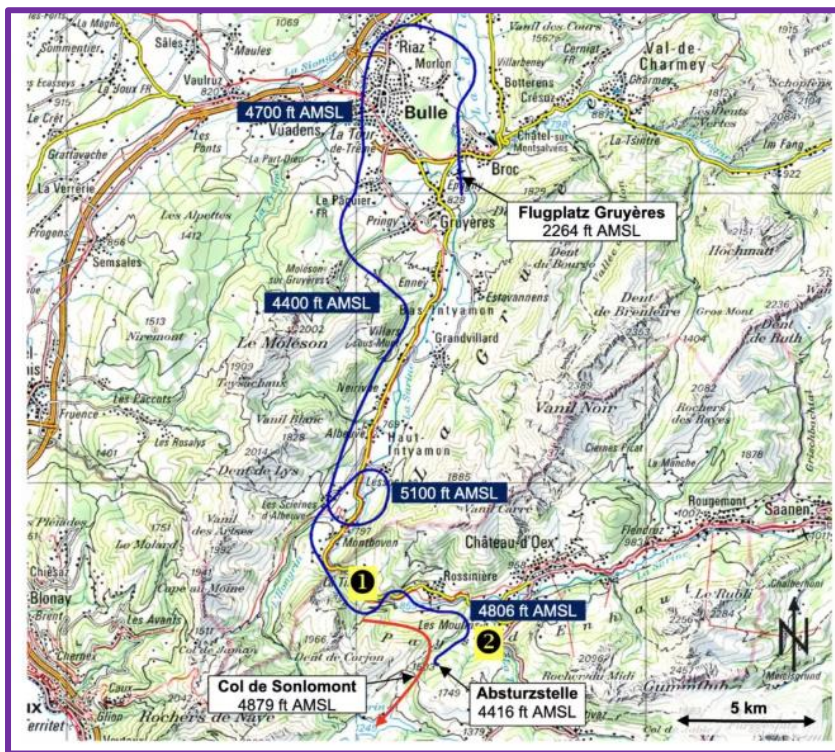


Op onderstaand kaartje zie je de vliegroute en hoogtes van de HB-WYI (blauw, uit Flarm-records) en de twee Piper Cubs boven de Col de Sonlomont (rood). (Kaart: Federaal Bureau voor Topografie).

De tour begint met een vlucht van Mollis (LSZM) naar Triengen (LSPN). Daar willen de piloot en haar metgezel, de vader en broer ontmoeten. Daarna is het de bedoeling om samen door te vliegen naar Courtelary (LSZJ). Het weer is op deze dag op zijn best. Dankzij de invloed van hogedruk is er geen enkele wolk aan de hemel, de wind waait zwak.

Drie kwartier na aankomst in Triengen stijgt de Remos op voor de verdere vlucht onder begeleiding van de twee Piper Cubs. In losse formatie brengt de vlucht hen eerst in de richting van het dorp Reitnau en van daaruit naar de eerste tussenstop in Courtelary. Daarna volgen landingen in Môtiers (LSTO) en Gruyères (LSGT). Na een lunchpauze gaat het verder naar de Col de Sonlomont-pas, die op een hoogte van 4879 voet ligt.

De bemanningen spreken over de radio af, dat de Piper de formatie zal leiden in het verdere verloop van de vlucht en dat de Remos hen moet volgen. Om dit te doen, vliegt de piloot een bocht naar links aan de noordkant van de vallei. Ze laat de twee Piper cubs passeren, die kort daarna op een hoogte van 5300 voet over de Col de Sonlomont vliegen.



De Remos zit nu ook in het dal richting Col de Sonlomont en vliegt ten oosten van het midden van het dal op een hoogte van 4806 voet. De snelheidsmeter geeft een kleine 61 knopen aan. Pas na een daling naar 4724 voet stelt de piloot het vermogen bij, maar de snelheid loopt terug tot 55 knopen. Tegelijkertijd neemt de upslope toe. De piloot vliegt nu tegen stijgend terrein op, terwijl de snelheid blijft dalen en de hoogte niet significant toeneemt. Wanneer ze zich realiseert dat de hoogte niet genoeg zal zijn om over de pas te vliegen, begint ze een bocht naar links tegen de helling in. De Remos vliegt slechts 75 meter boven de grond wanneer de snelheid daalt tot een dreigende 38 knopen. De dwarshelling is al 37 graden. Kort daarna stort het vliegtuig neer in een steile, beboste helling. De piloot activeerde de reddings-chute nog, maar de parachute komt niet meer volledig uit met als gevolg dat beide inzittenden het ongeval niet overleven.

In tegenstelling tot de aanbeveling: Te laag en te traag

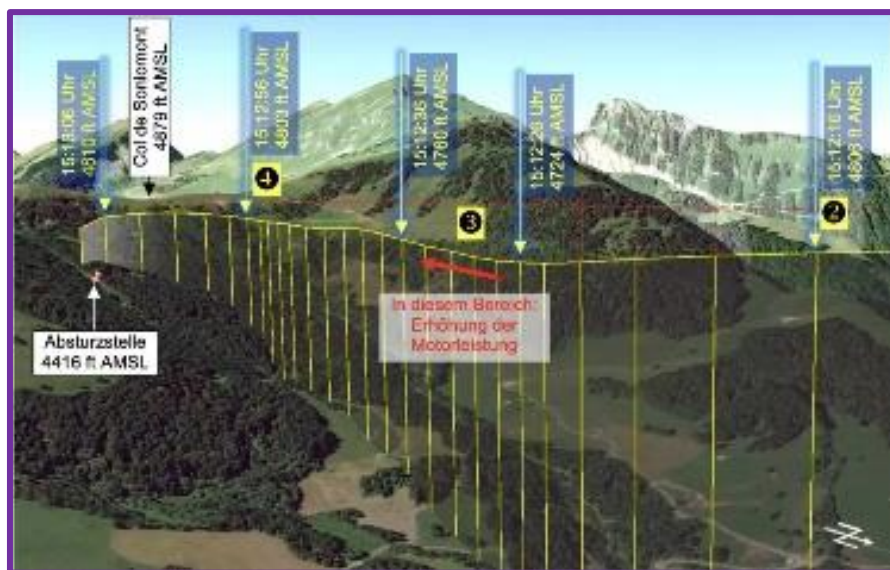
In het onderzoek naar het ongeval concentreren de onderzoekers van de Zwitserse Veiligheidsonderzoekscommissie (STSB) zich vooral op de vliegervaring van de piloot en haar vliegtactieken in de bergen.

Volgens algemene aanbevelingen mag de vlucht naar een vallei alleen plaatsvinden als de pas erachter kan worden overvlogen met ten minste 1000 voet boven het hoogste punt. De vliegroute in het dal moet zo worden gekozen, dat er te allen tijde

voldoende ruimte is voor een omkeercurve. De snelheid moet ook voldoende zijn en de nadering van een pas moet onder een hoek van minimaal 45 graden staan om op elk moment te kunnen wegdraaien.

De STSB-experts gaan ervan uit dat de piloot op dat moment niet wist dat ze nog moest klimmen, gezien de lage snelheid die ze vloog. Nadat ze eindelijk het vermogen had verhoogd, zakte de snelheid onder die van de best angle of climb van 60 knopen. Het vliegtuig klom niet verder. De STSB vermoedt dat de piloot zich toen realiseerde dat ze niet over de pas zou kunnen vliegen. Vervolgens zette ze de uiteindelijk fatale bocht naar links in.

Draaien in de richting van de helling in plaats van de open kant van de vallei is een cruciale fout bij het vliegen in de bergen. De daadwerkelijke crash werd veroorzaakt door een stall nadat het toestel onder de minimumsnelheid was gezakt.



Onervarenheid in combinatie met verkeerde beslissingen

Als onderdeel van haar training vloog de piloot slechts twee keer in de bergen. Alle andere vluchten voerde ze na het voltooien van de training voornamelijk uit op het relatief vlakke Zwitserse plateau. Na 7 maanden niet gevlogen te hebben, hernieuwde ze haar class rating ongeveer twee weken voor de ongevalsvlucht.

En dus is het ongeval – zoals zo vaak het geval is – te wijten aan een tragische aan-eenschakeling van verkeerde beslissingen. Ook al is er geen garantie dat je gespaard blijft van ongevallen, een grotere ervaring en voldoende currency hadden mogelijk kunnen helpen om het ongeval te voorkomen.

Dit artikel is opgenomen enkel met doel om er lering uit te trekken, zeker nu we meerdere keren richting de Alpen gaan vliegen

Op onze website onder “downloads” zijn 2 brochures met tips opgenomen voor het vliegen in de bergen.
De moeite van het lezen zeker waard.

Downloads

Algemeen	Veiligheid	Vluchtvoorbereiding	Presentatie
Vliegen in de bergen-1 bergen-1.pdf	Incidenten formulier incident-registratie-form-nl.docx	Navigatieplan nav-plan.pdf	Glass Cockpit VFR Theorie vcs-glass-cockpit.pdf
Vliegen in de bergen-2 bergen-2.pdf	Gedrag formulier hazard-registration-form-nl.docx	"Schijfje van Bakker" windprotractor.pdf	Pilots guide GTN 650xi
Radiotelefonie En-Fr-Du rt-en-du-fr.pdf	Wake turbulence zogturbulentie.pdf		Hand-out KNMI presentatie 22 jan 2025 handout KNMI 20250122
RT Bourg-en-Bresse rt-frans.pdf	Boetes in de luchtvaart richtlijn-luchtvaart-2018r011-biilaetabellen.pdf	Risico Management VFR Formulier VFR	Presentatie KNMI 22 jan 2025 Presentatie KNMI 20250122

+++++

VLIEGVELD HILVERSUM EHHV

De Gemeente Hilversum en de Stichting Vliegveld Hilversum tekenden afgelopen week een nieuw huurcontract voor de duur van 25 jaar met een optie tot verlenging van 15 jaar. Met de focus op duurzaamheid. Een geruststelling voor de gebruikers.

Het vliegveld heeft een belangrijke functie in de luchtvaart
Ongeveer 1.200 actieve luchtsporters maken gebruik van het vliegveld, waaronder zweefvliegers, motorvliegers en skydivers. Stichting Vliegveld Hilversum exploiteert het vliegveld zonder winstoogmerk en draagt zorg voor de veiligheid van het lucht-haventerrein. Het vliegveld is ook bereikbaar voor (internationale) bezoekers en hulp-diensten zoals Politie en de traumahelikopter.





**DÉ TOTAALLEVERANCIER VOOR
DE HORECA, SPORT- EN BEDRIJFSKANTINES!**

TAPINSTALLATIES / VERHUUR

•
EVENEMENTEN VERZORGING

•
BIER & FRIS, WIJN & GEDESTILLEERD

•
KOFFIE & THEE, SOEP & BROODJES

•
ZOETWAREN, CHIPS & NOTEN

•
DIEPVRIES, SAUZEN & VETTEN

•
DISPOSABLES, HYGIËNE PRODUCTEN

TOURDEJOUR VAN 12 APRIL 2025.

Op donderdagavond had ik nog maar 1 inschrijving (ikzelf) en 1 inschrijving van een vliegtuig eigenaar met een stoelprobleem.

Het leek erop dat we weer geen Tour gaan vliegen. Vervolgens heb ik 1 appje verstuurd met een positief resultaat, ik heb een vliegmaat. Pfieww.

Dan belt en appen er verschillende personen met de mededeling dat men toch mee wil vliegen, ofwel komen lunchen in Maubeuge.

We zouden met 8 personen lunchen, het werden er uiteindelijk 14.

De leg naar Dahlemer-Binz was nog wat heilig, maar het zicht werd al snel beter.

Er stond nog wel een sportief windje, maar dat mocht de pret niet drukken.

Bij aankomst was de verkeersleiding zo vriendelijk om ons allen van koffie te voorzien en Philip had een zakje met cakejes meegenomen.

In de kantine van de toren kwamen al snel de verhalen van vorige trips op tafel en werd het ouderwets gezellig.

De leg naar Maubeuge verliep zonder al te veel problemen. Voortijdig van frequentie wisselen werd voorkomen door de verkeersleiding, waarvan akte.

Op Maubeuge waren er veel glider activiteiten en die gliders lagen bij de kop van de baan. Ook het air to air werd weer een uitdaging. Frans blijft voor ons Hollanders een lastig verhaaltje. Wij roepen wel de juiste dingen, maar zodra iemand iets terugzegt, zijn we al snel het spoor bijster.

Aan tafel, die keurig klaar stond, was het al snel een gekakel van jewelste. Het ging zo hard, dat de bediening, keihard moest roepen om de bestelling op te nemen, wat ze overigens bijzonder goed afging.

Het eten liet even op zich wachten, maar, stond wel voor iedereen gelijktijdig op tafel.

Het zag er prima uit en smaakte excellent. Ook de prijs was schappelijk.

Al met al een aanrader om een trip ernaartoe te ondernemen.

Oh ja, je hoeft GEEN landingsgeld te betalen, alleen je aankomst op papier noteren.

Waar maak je dat nog mee?

Buikje gevuld en terug naar Seppe en daar gezellig op het terras nog wat gedronken.

Na afloop was iedereen blij en vond men dat het voor herhaling vatbaar is.

Bij deze dank aan de deelnemers voor hun gezellige aanwezigheid.

Op Socie kun je de foto's bekijken van deze dag en evt. zelf ook toevoegen

Groetjes

Ad Akkermans





BESTEMMING VAN DE MAAND

Leverkusen EDKL

Op slechts 98 nm vanaf Seppe ligt, 4 nm noordelijk van Keulen, het groene GA veld van Leverkusen.

Niet minder belangrijk; er zit een goed restaurant op het veld met een groot terras. Reserveren is bijna een must.

Op enkele minuten lopen ligt westelijk van het veld een golfterrein.

Enkele kenmerken:

- Runway 925 x 30 meter gras.
- Elevation 157'
- Circuit hoogte 1100'
- Rwy 33 RH en rwy 15 LH
- Radio 112.430
- Openingstijden dagelijks van 08.00 uur tot 16.30 uur.
- Tel. Toren +49.2148332-22
- Tel. Restaurant +49.21443332





J.L. RIJSDIJK B.V.

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA*-FSC gecertificeerd



Voor al uw:
Grondverzet
Verhardingen
Rioleringen
Damwanden & Beschoeiingen
Bagger- en maaierwerkzaamheden
Gladheidsbestrijding

Krommeweg 20
3343 LB Hendrik-Ido-Ambacht
Tel.: 078-6195503
E-mail: info@jlrjsdijkbv.nl
www.jlrjsdijkbv.nl

J.C. RIJSDIJK Transport B.V.



Verhuur Cessna 172 N202 PY
Voor inlichtingen: 078 - 6195503



There is excitement on the horizon

**MASTENBROEK
AEROSKILL**

aeroskill.nl

INTRODUCTIE I

Inmiddels ben ik alweer ruim twee jaar lid van onze gezellige club en vind het leuk om nu deel uit te mogen gaan maken van het instructeursteam.

Ik vlieg ruim 20 jaar en heb ongeveer 500 vlieguren gemaakt. Mijn eerste 50 uur heb ik in de Alpen gevlogen, waar ik lid was van de vliegclub Neuchâtel toen ik een tijd in Zwitserland woonde.

Weer terug in Nederland heb ik daarna vele mooie trips door Europa gemaakt naar bijvoorbeeld the Isle of Man, Ibiza en Milaan, en een aantal weken geleden nog naar Malaga.



Ik vlieg tot nu toe altijd VFR, maar ben halverwege mijn IFR-opleiding, die ik aan de overkant bij Breda Aviation volg, waar ik ook de opleiding tot FI heb gevolgd. Verder heb ik eind vorig jaar mijn ATPL-theorie gehaald, waarmee ik bevoegd ben als FI voor PPL-opleidingen. Ik start nu met een aantal leerlingen die mogelijk ook lid willen worden van onze club en kijk ernaar uit om hen alles te leren over de mooie passie die wij als club delen.

Naast mijn werk als interim IT-manager heb ik de ambitie om ongeveer een dag per week als instructeur te vliegen. In principe wil ik dat op vrijdag doen, maar vanwege mijn interim werk heb ik goede controle over mijn agenda en ben ik doordeweeks en in het weekend flexibel.

Graag tot ziens op de club!

Erwin Jansen

+++++

INTRODUCTIE II

Mijn naam is Roy van Hemert, ik ben 36 jaar en woon in Standdaarbuiten samen met mijn vriendin en onze twee kinderen.

Van jongs af aan heb ik een grote interesse in techniek, iets wat uiteindelijk heeft geleid tot mijn carrière in de chemische procesindustrie. Op mijn 19e begon ik als procesoperator en inmiddels heb ik bij verschillende grote bedrijven gewerkt. In die 17 jaar is mijn fascinatie voor techniek alleen maar toegenomen.

Onlangs ben ik begonnen met vliegen en gestart met mijn PPL-opleiding. De luchtvaart heeft me altijd al aangetrokken, niet alleen vanwege het vliegen zelf, maar ook vanwege de techniek erachter. Het is



een mooie combinatie tussen mens en techniek.
Ik kijk uit naar het leren vliegen en de lessen die de ervaren piloten mij kunnen leren.

Naast het leren vliegen, vind ik het sociale aspect binnen de club erg belangrijk. Iedereen die ik tot nu toe heb ontmoet, is ontzettend enthousiast en ik hoop in de komende maanden nog veel meer leden te leren kennen.
Tot snel op de club!

Groeten,
Roy van Hemert

+++++

INTRODUCTIE III

Mijn naam is Arno, Bijna 25, en helemaal uit Gent (B) afkomstig.
In het dagelijkse leven ben ik procesoperator in de chemiesector.
Daarnaast werk ik in bijberoep nog mee aan de productie van events en festivals, zoals Tomorrowland, Pukkelpop, en RockWerchter.

Mijn passie voor vliegen is begonnen toen ik een jaar in Australië heb gewoond.
Daar heb ik mensen leren kennen die al een PPL hadden. Eens terug in België bleef het maar kriebelen om zelf voor mijn PPL te gaan. Maar door het werk was dit altijd al moeilijk; met veel plannen en een goed gevulde agenda toch besloten om er helemaal voor te gaan.

Ik kijk ernaar uit!

Met vriendelijke groeten
Arno Exsteyl



Back to basics



Check-outs met onze ervaren instructeurs op de Piper Cub voor staartwielvliegen zoals vroeger !

Geef u op als lid of donateur van

Loop bij ons binnen of ga naar
<http://vliegendmuseumseppe.nl>



deze advertentie is mogelijk gemaakt door:

Beheermaatschappij Van Andel Raamsdonksveer

LEDENVERGADERING VCS EN SVH

Kort verslag van de ALV op vrijdag 28 maart 2025.

VCS

Zoals gebruikelijk wordt er begonnen met de hamerstukken o.a. opening door de voorzitter, berichten van verhindering, tekenen presentielijst, ingekomen stukken en doornemen notulen vorige ledenvergadering.

Mededelingen van het bestuur zijn altijd interessant:

- Tijdens Nato Top van 23/06 t/m 26 is het vliegveld gesloten.
- Er komen 2 nieuwe pc's in de briefing room.
- De TourdeFrans is dit jaar van 28 juni t/m 4 juli; aanmelden kan al.
- Op 26 April is het Free Your mind festival. Vliegveld een paar dagen gesloten.
- Er komt een werkbezoek naar het KNMI in het najaar.

De jaarrekening wordt, na een heldere toelichting door de penningmeester, goedgekeurd met aansluiting de positieve aanbeveling door de kascommissie voor decharge. De kascommissie bestond dit jaar uit Duncan Smits en Wim Janssen.

Victor Kruis doet zijn verslag als safety manager door iedereen nog eens een keer met de neus op de feiten drukken van het belang van het indienen van een ABL ingeval.....

We kunnen er alleen maar van leren.

De commissie evenementen heeft te maken gehad met canceling van diverse Tour-deJours, meestal veroorzaakt door het slechte weer.

De barcommissie bedankt Duncan Smits die meteen achter de bar springt als het even nodig is. De prijzen van de consumpties worden vooralsnog niet verhoogd ondanks dat de marges sterk onder druk staan.

De vertrouwenspersoon van de club heeft afgelopen jaar eenmalig een advies uitgebracht hoe om te gaan met een bepaalde kwestie. Gelukkig ging het niet over het onoorbaar handelen van een lid. Verder geen details, want het blijft vertrouwelijk.

De vliegschool (Jacq. Tinga) memoreert de geslaagde audit van ILenT, 8 solisten en 3 geslaagden. Een mooi resultaat. Het aantal leerlingen blijft groeien, ondanks enkele afvallers, die niet verder doorgaan met lessen.

Een nieuwe head of training blijft een bron van zorg, maar er lopen positiever contacten.

Daarna volgt de presentatie van de enquête door Marc Sytsema middels een vooraf opgenomen video met als afsluiting een applaus voor het geleverde puike werk. Van de rondvraag wordt geen gebruik meer gemaakt.

SVH

Na de pauze volgt de deelnemersvergadering van de SVH, de beheerder van het vliegtuigmateriaal.

Er zijn 2 belangrijke agendapunten te behandelen, de financiën en de samenstelling van het bestuur.

Penningmeester Frank Oskamp legt haarfijn uit hoe de financiën van de SVH erbij staan. Door verhoging van de uurtarieven naar € 210,00 is er meer ruimte ontstaan om voldoende te reserveren en kostendekkend te vliegen, ondanks de tegenvallende, niet geplande onkosten met de CCL.

Het is de bedoeling Aviatize, het nieuwe reserveringssysteem, in de loop van mei te implementeren. De omzetting van Aeroplus naar Aviatize vraagt wel de nodige zorgvuldigheid van iedereen.

Een 2^e belangrijk agendapunt is de voorzitterswissel.

Hans van Dijk treedt na 3 jaar terug en als zijn opvolger wordt Wil Kisters aan de vergadering voorgesteld.

Met applaus en wat leuke cadeautjes wordt afscheid genomen van Hans en met een 2^e applaus wordt Wil hartelijk verwelkomd.

Wil kent als geen ander de ins en outs van onze club en het materieel. De club kan blij zijn met deze verjonging en versterking.

Hierna wordt de vergadering gesloten en was de bar nog een aantal uurtjes geopend. Ik vertrek om ca 00.20 uur.

Pierre du Sable

+++++++

SECURITY NAVO TOP



De beveiliging tijdens de Navo top is op Seppe in goede handen.

Houd je aan de regels, want ze handhaven meteen.

Namen van de beveiligers mogen niet bekend gemaakt worden.



Tel: +31(0)113614370

www.transalaero.com

info@transalaero.com

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)

ROBIN
AIRCRAFT

Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

Bij ons ontdek je wat een
ondernemende accountant
voor je kan betekenen!

ONTDEK KRACHT
accountants & adviseurs

Dorpsstraat 2a - 5051 CK Goirle
013 570 05 45 info@ontdekkkracht.nl - www.ontdekkkracht.nl

SEASON OPENER VANAF SEPPE

Zaterdag 22 maart vond de Season Opener op Seppe plaats.

Een jaarlijks terugkerend evenement georganiseerd door de KNVvL en AOPA.

Eigenlijk is het woord "Season opener" een rare term, want wij motorvliegers kennen geen wintersluiting, dat is meer iets voor zweefvliegers.

Ik zie het meer als een refreshment meeting om een aantal roestige elementen weer current te maken, contacten te leggen met andere vliegers uit den lande en natuurlijk om te horen welke ontwikkelingen er in de GA gaande zijn.

De opkomst was redelijk te noemen met een hoog gehalte aan CAA-NL medewerkers.

Dat is best wel prettig, want je legt op deze informele manier makkelijk contacten, maar dat geldt ook voor de Luchtvaart politie of voor vertegenwoordigers van AOPA en van de KNVVL.

Ik blijf het jammer vinden dat er zo weinig clubleden aanwezig waren. Voor de jong gebrevetteerde en de leerlingen is het bij uitstek dé gelegenheid om een aantal praktische tips en ontwikkelingen/wijzigingen in de GA te horen.

Hoeveel nieuws kun je voor slechts € 10 tot je krijgen!



NIGHT RATING

De eenvoudigste upgrade van je PPL is het behalen van je night rating. Sommigen zeggen dat het nutteloos is om een night rating te behalen, maar ik wilde nieuwe ervaringen opdoen, mezelf uitdagen en nieuwe dingen leren. Dus besloot ik om ervoor te gaan....

Breda Aviation biedt de mogelijkheid om een night rating cursus te volgen. Ter voorbereiding op het nachtvliegen moet je verschillende modules doorlopen die toegankelijk zijn via hun Bredapedia-webapplicatie. Hier komen topics aanbod, zoals regelgeving, wat nachtvliegen met je doet, de gevaren etc. Nadat de theorie is afgerond door middel van een korte vragenlijst, kan de praktische training beginnen.

Jaargetijde en weer

Hier in het noorden van Europa zijn we een beetje beperkt in het behalen van deze kwalificatie, omdat je vijf uur nacht vliegen moet accumuleren. De vliegschool probeert dit in één nacht te doen, daarom is het in principe alleen in de winter mogelijk om deze cursus te volgen wanneer de nachten lang en de dagen kort zijn. Onze planning was om in november of december te beginnen, maar door het weer moesten we het uitstellen tot maart! Aangezien de nachten steeds korter worden, werd de training opgesplitst in twee nachtvluchten.

Praktijk (1)

Op 12 maart was het eindelijk zover. Hoewel ik mijn twijfels had over het weer, bleek het een prachtige nacht te zijn met volle maan en een heldere sterrenhemel. Ik werd herenigd met de Aquila en mijn instructeur Carsten van BA. De Aquila PH-BAT is uitgerust met een volledig glass cockpit, zowel voor de basic six als voor de motorinstrumenten. Na het opstijgen vanaf Seppe vlogen we richting Groningen (Eelde), waar we aan onze linkerkant een prachtige zonsondergang zagen. Onderweg ontdekte ik dat er mensen waren die het leuk vinden om met meet zaklampen naar ons te zwaaien. FLAK geschut?! Haha! Maar serieus, dit kan gevaarlijk zijn, vooral met een laser. Carsten vertelde dat we om 20:00 LT op Eelde welkom waren en we werden op dat tijdstip gehouden; we waren namelijk 5 minuten te vroeg, dus moesten we een orbit maken. Om 20:00 uur kregen we groen licht om de CTR binnen te vliegen.



Bij nachtvliegen moet je je mindset veranderen. Als VFR-piloot leer je buiten de cockpit te kijken, maar nu moet je meer op je instrumenten vertrouwen. De landingsbaan

zie je pas heel laat, vooral in Antwerpen. Na een aantal touch en-go's, maakten we een volledige stop om de brandstoftanks bij te vullen. Na een praatje met de luchtverkeersleider en een kop koffie (misschien iets te veel voor mij) verlieten we Groningen om naar Antwerpen te vliegen. We moesten daar voor 23:00 uur lokale tijd landen. Na de landing in Antwerpen parkeerden we de Aquila en gingen naar een nabijgelegen hotel. De volgende ochtend vertrokken we vanaf baan 29 onder special VFR-omstandigheden. Zodra we opklimmen naar 1.000 voet was de lucht weer helder en vlogen we terug naar ons geliefde Seppe.

Praktijk (2)

Op 19 maart stond de volgende nachttraining gepland. Dit keer waren we niet alleen. Dirk Hendriks vloog met klanten op de PH-GLD, terwijl Carsten en ik op de PH-BAT zaten. Op de een of andere manier slaagden Dirk's klanten erin om een vlucht over Schiphol te regelen, wat heel gaaf en bijzonder is! We hadden ook een prachtige sightseeing-vlucht, waaronder een orbit boven Breda (CTR Gilze-Rijen was actief!) en over Rotterdam. Na 1,5 uur vliegen landden we weer in Antwerpen. Omdat de Aquila zo laag is, zijn de gele strepen vanuit de cockpit lastig te zien. In het hotel ontmoetten we Dirk en zijn klanten. Om nog even na te genieten van onze vluchten onder het genot van een Bolleke.

Geschiedenis geschreven

Na het ontbijt gingen we terug naar de luchthaven van Antwerpen, voerden we onze inspecties en gebruikelijke radio-communicatie uit, en vlogen we terug naar Seppe. Op deze dag, 20 maart, werd het nieuwe reporting point Zulu geïntroduceerd. Toen we ons naar het nieuwe verplichte reporting point Zulu begaven, kregen we de bevestiging dat Carsten en ondergetekende de eerste vliegers waren die gebruik maakten van dit nieuwe reporting point. We hebben dus meteen een stukje geschiedenis geschreven. 😊 En zo komt er een einde aan mijn verhaal over het verkrijgen van een night rating. Nu is het wachten op de brief van Kiwa met mijn nieuwe brevet (en de rekening helaas).



Een paar dingen die je in de praktijk leert:

- Vertrouw op je instrumenten.
- Landen in het donker is niet zo moeilijk als je denkt.
- Begin met afronden wanneer je landingslicht de landingsbaan verlicht.
- Vertrouw op de PAPI voor het juist daalpad.
- Landen na het einde daglicht periode op een gecontroleerd veld is legaal.
- Ik ben het vliegen op de Aquila niet verleerd. 😊
- Nachtvliegen is serieus, leuk en een onvergetelijke ervaring!

Als je meer foto's wilt zien van mijn nachtvlucht, kijk dan gerust op mijn Instagram-pagina: Dutchaviator23.

Henrik Nuijten

+++++

AOPA LEDENVERGADERING.

Zaterdag 5 april vond op vliegveld Hilversum de voorjaarlidenvergadering van AOPA plaats.

Een dertigtal AOPA leden had de moeite genomen naar EHHV af te reizen, enkelen kwamen zelfs met het vliegtuig.

Buiten de standaard agendapunten (o.a. verantwoording over de financiën van afgelopen jaar) kwamen er geen spectaculaire agendapunten aan de orde.

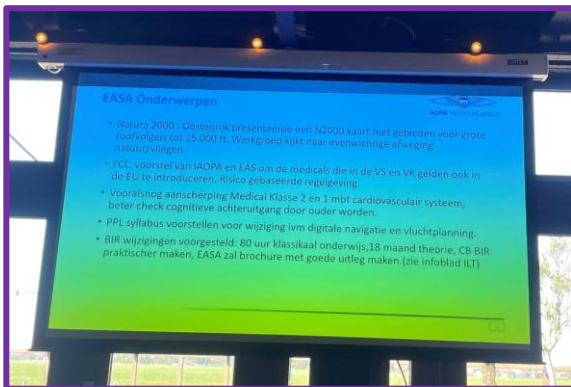
Het ging over de vliegkaarten (modelvliegen symbool), over de ontwikkelingen van de uitfasering van Avgas en de vervanging hiervan.

Natuurlijk het "just culture" gedrag, het belang van een ABL, de NATO-top beperkingen en de EASA-veranderingen kwamen aan bod.

Binnenkort komt het verslag op de website van AOPA te staan.

Altijd leuk is op het eind de quiz die door Mathijs van Dusseldorp als een geboren quizmaster wordt gepresenteerd.

Helaas de laatste vraag fout beantwoord, waardoor ik mijn koppositie verloor 😊.





AANNEMER OP ALLE TERREINEN VAN DE BOUW



AL 40 JAAR DE SPECIALIST IN NIEUWBOUW, VERBOUW EN RENOVATIE



0184-642346



info@kreukniet.nl



www.kreukniet.nl



Polderweg oost 28
2973 AN Molenaarsgraaf

Wij bouwen zoals een goede vlieger
betaamt: betrouwbaar, precies en veilig.

Neem vrijblijvend contact met ons op.

RETOURTJE ANTWERPEN-MALAGA

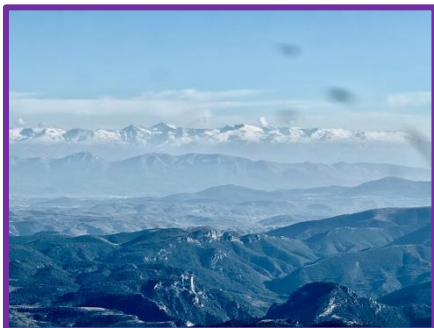
Sander en ik vliegen al jaren samen. Hij heeft geen brevet maar vind het geweldig om mee te vliegen. Eerder hadden we al eens een trip met de PH-VSQ naar Chambéry gemaakt in 2023. Sander heeft eind 2024 een appartement gekocht in Malaga en een van zijn dromen was om daar samen naartoe te vliegen. Dat hebben we van 15-23 februari gedaan.

De trip begon op 15 februari vanaf Antwerpen. Gezien beschikbaarheid van de clubkisten en het feit dat Sander geen lid is, zijn we niet met een clubkist gegaan, maar hadden we de OO-RPO van ASL Academy gehuurd. Het weer was die zaterdag prima en rond 10.00u zijn we opgestegen. Op 2,000 ft zijn we richting Orleans gekoerst, waarbij we rond Parijs iets zijn gezakt om onder de TMA's te blijven. Op Orleans hebben we getankt en zijn we verder gevlogen naar Pau.



Pau naderen geeft een schitterend zicht op de Pyreneeën met hun besneeuwde toppen. Na 5,5 uur vliegen die dag zijn we in Pau gebleven. De volgende dag met de taxi terug naar het vliegveld gekeerd en met een goed gevulde tank aan de klim over de Pyreneeën begonnen. Op zo'n 9,000 ft over

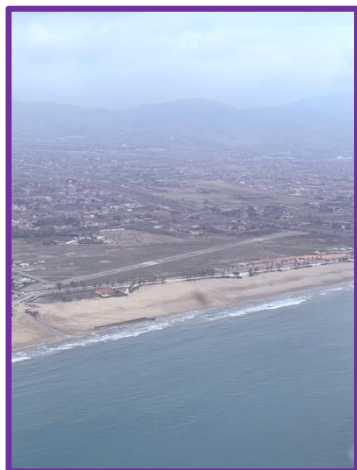
de toppen gevlogen waarbij we zelfs skiërs bezig zagen onder ons. Na ongeveer een halfuur kwamen we aan op vliegveld Santa



Cilia, een prachtig veld midden in de Pyreneeën met een fantastisch uitzicht op de bergen eromheen. Zeer vriendelijke Spanjaarden tankten daar voor ons, zodat we

wederom met een goed gevulde tank richting Malaga konden vertrekken. Het stuk van de Pyreneeën naar Malaga gaat over het ruige binnenland van Spanje met grote stukken niemandsland.

Op 7.500 ft bleef de kust het grootste deel van de tijd verborgen achter de Sierra Nevada, die we eerst nog moesten oversteken voordat de bekende costa in beeld kwam. Daarna een flinke daling naar La Axarquia gemaakt, een vliegveld in de buurt van Malaga.



In Malaga heb ik de hele week gewerkt vanuit Sanders appartement met uitzondering van de woensdagochtend. Die ochtend zijn Sander en ik naar het vliegveld gereden om een lokale vlucht te maken. We zijn langs de kust naar het westen gevlogen langs alle bekende Spaanse plaatsen, over Gibraltar gevlogen en via de straat van Gibraltar naar Ceuta. Hoewel dit al Afrika is, ligt dit in het Spaanse luchtruim. Ongeveer dezelfde route weer teruggevlogen en na twee uur weer op La Axarquia geland.

Donderdag ook nog vanuit Malaga gewerkt en vrijdag aan de terugreis begonnen. Deze keer niet over het binnenland gegaan maar de Spaanse kust gaan volgen. Via plaatsen als Almeria, Alicante en Valencia naar Castellon gevlogen, een klein veld naast het strand. Mooie plek voor een tussenstop, al was de landingsbaan er niet heel best aan toe. Wel hele vriendelijke Spanjaarden, die onze tank weer vulden, zodat we de kust verder konden volgen. Op die manier uiteindelijk Frankrijk binnengevlogen en het Rhône-dal gaan volgen, wat ook een schitterend uitzicht geeft. Ruoms werd hierbij onze eindbestemming voor die dag, een klein groen veld naast de rivier de Ardèche. Ruoms is een toeristische plaats maar niet in februari, dus de eigenaar van ons hotel heeft zelf maar voor taxi gespeeld. De dag erna, zaterdag, was het slecht weer. Veel regen, slecht zicht en een lage wolkenbasis.





Daarom zijn we nog een nacht gebleven en hebben we er een rustige dag van gemaakt.

Zondag was daarentegen weer een hele mooie dag en zijn we van Ruoms vertrokken. Ruoms heeft enkel tankfaciliteiten voor de lokale vliegclub, dus daarom zijn we eerst naar Aubenas gevlogen, dat een kwartier verderop ligt, om daar tanken. Met een goed gevulde tank van Aubenas vertrokken en de rivier de Rhône gaan volgen met schitterend uitzicht op

de heuvels rondom de rivier. Bij Macon ongeveer hebben we de Rhône verlaten en zijn we recht op Antwerpen gaan koersen. Na een ruime 3,5 uur vliegen kwamen we weer aan op onze eindbestemming waar we via de Schelde baan 11 mochten naderen. Al met al 26 uur samen in de Sonaca doorgebracht, een fantastische vliegweek gehad, en met een grote glimlach uitgestapt.

Groet
Erwin Jansen

+++++

CLUB BARBECUE 10 MEI 2025

Onze jaarlijkse club barbecue staat voor zaterdag 10 mei op de agenda waarbij alle leden en donateurs met partners natuurlijk meer dan welkom zijn.

Het is ieder jaar weer een gezellig evenement en meestal hebben we geluk dat we op ons overdekt terras kunnen zitten. Mocht het weer onverhoopt wat minder zijn, dan gaat het gewoon door en dekken we de tafels binnen.

We gaan dit jaar ook weer voor kwaliteit vlees- en vis en ook de Vega's onder ons komen niets te kort.



We starten zo rond de klok van 17.30 uur met een gezellig drankje.

Aanmelden kan via de website of via de link [inschrijven BBQ](#)

Voor de kosten hoeft je het niet te laten, want voor 20 Euro kun je genieten van een geheel verzorgde BBQ met diverse soorten vlees, vis, salades, stokbrood en sausjes. Wat je nog aan drankjes af moet rekenen, heb je in eigen hand.

Barcommissie VCS

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Zain Al-Mansoury uit Ridderkerk (per 18-03-25).
Gaaf lessen op de Robins.
- Jan Sendler uit Eindhoven (per 25/03/25).
Gebrevetteerd en gaat vliegen op de clubtoerstellen.
- Arno Exsteyl uit Sleiding-Dorp (B), (per 28/03/25).
Gaaf lessen op de Robins.
- Mathijs Ubels uit Huijbergen (per 05-004-25) als geassocieerd lid.
Is tevens lid van MCG225.

Allen van harte welkom bij vliegclub Seppe.

Agenda

- Zaterdag 3 mei Happy Hour
- Zaterdag 10 mei voorjaars club BBQ-april
- Maandag 5 mei mini try2fly i.s.m. vliegend museum
- Zaterdag 17 mei Tourdejour



De beste vliegschool van Nederland



OPLEIDINGEN

- Private Pilot Licence (LAPL/PPL)
- Commercial Pilot Licence (CPL)
- Airline Transport Pilot Licence (ATPL)
- Instrument Rating (IR SE / ME)
- Competency Based Instrument Rating (CB-IR)
- Night Rating (NR)
- Flight Instructor (FI / IRI / CRI-ME)
- Flight Instructor Refresher Course (FIRC)
- Flight Examiner (FE / IRE / FIE)

TRAININGEN

- Advanced Flight Training (AFT)
- IFR experience
- Multi Pilot Concept – General Aviation (MPC-GA)

CLASS RATINGS

- Single Engine Piston (SEP)
- Multi Engine Piston (MEP)

DIVERSEN

- Profchecks en examens
- AoC voor FI's
- FAA Bi-Annual
- Conversie training naar EASA



Bredasebaan 3 | 4744 RZ Bosschenhoofd
info@breda-aviation.nl | +31 (0) 165 - 31 81 67 | www.breda-aviation.nl

Welkom op Texel International Airport



zon, zee & strand - goedkope touch & go's - huurfietsen



lammetjes - ecomare - 18 holes - vliegveldrestaurant

FRIENDSHIP IS PART OF OUR BUSINESS!



TEXEL AIRPORT N.V.

WWW.TEXELAIRPORT.NL

