

Albatros

08
Sept
2025

Mosselavond geslaagd

EBFN in plaats van EBOS

Reisverslagen Europa

Opgeruimd staat netjes

Safety items

Zelf vliegen - meevliegen?



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

Wil Kisters (voorzitter)

voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl

06 24640603

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 Vliegschool 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

Website

www.vliegclubseppe.nl

Email

Secretaris@vliegclubseppe.nl

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.

Joris Roelofs

FI, CPL, IR, MEP, SEP, GC/night

jfroelofs@gmail.com

06 24281200

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

Betalingen

Vliegclub Seppe (penningmeester)

NL72ABNA0462938069

SVH-huur toestellen (penningmeester) NL04RABO0123751225

Vliegschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Laten we het eerst even hebben over de mosselavond van afgelopen zaterdag 6 september.

Wat waren ze weer goed, wat was het weer gezellig, wat was het ook prima terrasweer en wat was de opkomst goed.

Eigenlijk is dat in een nutshell hoe iedereen de mosselavond die zaterdag beleefd heeft.

Met 46 deelnemers was het overdekte terras goed gevuld. Op het eind van de middag druppelden de eerste gasten binnen en om even voor zeven uur schoven we met zijn allen aan de keurig gedekte tafels aan en kon de mosselman met uitserveren beginnen.

De niet-mossel eters kregen hun bordjes ook netjes op tijd, zodat iedereen gelijk te eten had.

Duncan deed achter de bar zijn best, later geholpen door Thijs (de zoon van Wil&Monique), dat er niemand droog kwam te staan, terwijl Jacqueline Tinga samen met Duncan 's middags de tafels al had gedekt en Monique (van Wil) maakte de foto's.

Kortom, we kijken weer terug op een geslaagde clubavond.

Helaas blijven de aanmeldingen van de TourdeFrans reünie wat achter bij de verwachtingen.

Veel gehoorde reden "druk, druk en nog eens druk".

De commissie heeft zojuist besloten de happening te verplaatsen naar het voorjaar en dan met een feestelijke "warming up" te komen. Ze verdienen het!

In dit nummer veel reisverhalen, die altijd weer leuk zijn om te lezen, want iedere vlieger heeft zijn eigen stijl van vertellen en brengt daarmee de nodige variatie. Door het lezen van deze verhalen, brengt het je weer op ideeën om naar onbekende bestemmingen te vliegen.

Kan ik jullie meteen herinneren aan de driedaagse Touring Flyer die rond 10 oktober op de agenda staat. Ik heb gehoord dat het de bedoeling is het Kanaal over te steken.

En.....het Verenigd Koninkrijk is het ultieme vliegland van Europa, altijd verrassend hoe vlieg minnend dat land is.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Soms lijkt er zo hier en daar wel eens verwarring te zijn hoe onze vliegclub in elkaar zit. De club is een soort drie-eenheid, drie organisaties die samen de club laten functioneren.

In de eerste plaats is er de Vliegclub Seppe zelf. Dit kan je zien als het thuis voor gebrevetteerden, leerling-vliegers en gebrevetteerde vliegers die ook al lid zijn van een andere club of ander bedrijf gevestigd op ons vliegveld. Die laatsten zijn onze geassocieerde leden. De VCS bezit het clubgebouw, exploiteert de bar, organiseert de thema-avonden, vliegevents etc. Je bent dus lid (gewoon, kandidaat of geassocieerd) van Vliegclub Seppe, de VCS.

De VCS wordt ondersteund door twee zelfstandige stichtingen, de SVH (Stichting Vliegmaterieel Hoeven) en de SOO (Stichting Ondersteuning Opleidingen). Beide stichtingen hebben hun eigen bestuur.

SVH bezit en exploiteert de vliegtuigen door ze te verhuren alleen aan de leden en kandidaat leden (de deelnemers) van de VCS. Een Raad van Toezicht houdt namens de VCS zicht op het beleid van de SVH.

Binnen de SOO vindt onze vliegopleiding plaats. De opleidingen zijn georganiseerd op basis van een zogenaamde Approved Training Organisation. Approved en gecontroleerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). In de ATO-structuur wordt dus direct verantwoording afgelegd aan ILenT. Juridisch valt de ATO binnen de SOO. De ATO heeft zijn eigen organisatiestructuur en is bemand met vrijwilligers van de club.

Waarom zo ingewikkeld zal je je afvragen. De drie-eenheid bestaat al bijna zo lang als dat de club bestaat. Het grote voordeel is de, in juridische zin, scheiding tussen de verantwoordelijkheden en activiteiten. Bijkomend voordeel is dat er relatief veel leden betrokken zijn in de besluitvorming, besluiten doorgaans breed gedragen worden en dat taken zo langs gedefinieerde lijnen kunnen worden verdeeld.

Ik hoop dat het zo iets duidelijker is geworden.

André Oremus,
Voorzitter

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

ZELF VLIEGEN.....OF MEEVLIEGEN?

Het een hoeft het ander niet uit te sluiten.

Menig gebrevetteerde vliegt wel eens met een ander mee zonder zelf een actieve rol te spelen, gewoon door mee te gaan, ter lering en vermaak.

Maar hoe gaat dat nu eigenlijk met leerlingen?

Zij hebben meestal nog geen vliegmaatje(s), zitten nog in het praktische opleidings-regime en komen lange tijd niet verder dan het circuit of wat bovenwerk in de omgeving van het veld.

Van het meevliegen met een gebrevetteerde, in een ontspannen sfeer zonder het wakend oog van de instructeur, kun je als leerling niet alleen veel leren, maar je leert collega vliegers kennen en het is laagdrempelige vliegfun.

Eigenlijk doe ik een tweeërlei oproep:

Piloten:

Je gaat vaak vliegen en hebt dan regelmatig een plaatsje op de achterbank vrij, dat is gewoon zonde dat die plek(ken) leeg blijven.

Nodig dan eens wat leerlingen uit, kan eenvoudig via de "what's app Seppe 2025", om mee te vliegen. Voor jou als vlieger leuk om te laten zien hoe jij in de praktijk vliegt en mooi om je kennis en ervaring met andere clubleden te kunnen delen.



Leerlingen:

Je wilt graag een keer met een gebrevetteerde meevliegen naar een ander veld om het sfeertje te proeven en om ervan te leren.

Maak je interesse via dezelfde app kenbaar, hang een memo op het bord in de club. Je kunt ook gewoon naar de club komen en hopen dat er iemand op dat moment gaat vliegen waar een plaatsje vrij. Voor de clubtoestellen kun je via Aviatize de reserveringen eenvoudig volgen.



Wat betreft de toesteleigenaren is de app praktischer. Gewoon doen en je hoeft echt niet bang te zijn, dat je als een brutaaltje of als profiteur wordt bestempeld, want ook zij hebben ooit hun brevet moeten halen. Ik spreek uit ervaring en kan me niet herinneren ooit het woord “neen” gehoord te hebben wanneer ik vroeg een keertje mee te mogen vliegen.

Tot op Seppe op de grond en daarna in de lucht.

+++++

NAJAARSLEDENVERGADERING

Verplaatsing datum najaarsledenvergadering naar donderdag 27 november 2025.

Aanvang als gebruikelijk 20.00 uur.



De najaarsledenvergadering vindt normaal gesproken altijd op de laatste vrijdag van november plaats.

Door buitengewone omstandigheden wordt de ALV dit najaar één dag eerder gehouden en wel op **donderdag 27 november 2025**.

Noteer de gewijzigde datum vast in je agenda, zodat je er zeker bij kunt zijn om je stem te laten gelden.

Na de ALV volgt de deelnemersvergadering van de SVH, de Stichting die onze club-toestellen beheert.

COMM PANION

CREATIVE MINDS

**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL





BESTEMMING VAN DE MAAND

Lens Benifontaine LFQL

Aan de ICAO-code kun je al herkennen dat we het over een veld hebben in de regio van Lille, in het departement Pas de Calais, dus noord/west Frankrijk.

Rechtstreeks is het vanaf Seppe 93 nm, dus een klein uurtje vliegen.

Lens is een echt "groen" veld met grasbanen en wanneer je onder de 1500' blijft in een ongecontroleerd gebied en boven de 1500' in klasse D.

Je kunt er, zonder ver om te moeten vliegen, komen mocht je gecontroleerde sectoren willen vermijden, al is het voor de oefening beter crossing clearance te vragen en door de control zones te vliegen.

Er is op Lens geen bemande toren en de communicatie is air to air via de frequentie 123.355 mHz en begin altijd met de naam van het veld te noemen (Lens), omdat deze frequentie door meerdere velden in de omgeving wordt gebruikt.

Enkele kenmerken

- ✓ Ligging vliegveld 239° - 12 nm LEQ VOR, altitude 170'
- ✓ Grasbaan 03-21, 1070 x 60m
- ✓ Grasbaan 09/27, 760 x 60m
- ✓ Circuit 1200', 03 en 09 LH, 21 en 27 RH
- ✓ Lens info air/air (Fr) 123.355 mHz
- ✓ Openingstijden sunrise +/- 30 tot sunset +/- 30
- ✓ Avgas met Total card
- ✓ Geen landingsgelden verschuldigd
- ✓ Tel. Vliegveld 0033.321790790
- ✓ Restaurant Hurricane op het veld, tel. 0033.321439547





**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

WATERVLIEGEN LAC SERRE-PONÇON

Vliegclub Seppe

Toen ik me 2,5 jaar geleden aansloot bij de club was dat voornamelijk om mijn PPL te gaan halen. Ik had geen beeld bij de club en deed het vliegen vooral voor mezelf. Een individueel ding... dacht ik. In de tijd daarna heb ik een club gevonden, die ik mezelf nooit had voorgesteld. Wat een warm bad en wat is het heerlijk om er deel vanuit te maken.

Eerst leerde ik vooral andere leerlingen kennen, die in hetzelfde 'kistje' zaten; je ziet elkaar voor en na de lessen, we kwamen dezelfde dingen tegen, deelden learnings, ups-and-downs, je ziet landingen en deelt een passie. Daarna werd dat wereldje steeds groter. Clubavonden, events, ik ging er steeds meer naartoe en kwam ook steeds later thuis (merkten ze thuis ook op). Iedereen is open en heeft mooie verhalen en tips. Ik ging steeds met meer energie, kennis en dingen om te doen of uit te zoeken weer naar huis.

Zo ook die ene avond, ik geloof dat het met een BBQ was. De club was al ver leeg en we deden nog een laatste drankje met o.a. Jacqueline en Esther. Ik had het erover dat ik ooit nog wel eens zou willen watervliegen; landen met floats op het water. Dat lijkt me heel gaaf. Waarop Jacqueline zei; "Dat kan op Lac de Serre-Ponçon bij Bertrand. Een mooi meer, campings eromheen en ook veel te doen naast het vliegen." Interessant!

Zomervakantieplannen

Voor de zomervakantie met het gezin hadden we al wel ideeën, maar nog niets concreet gepland. Na de tip van Jacqueline ben ik het thuis verder gaan uitzoeken en zag inderdaad dat het -niet alleen voor mij- leuk was daar, maar dat het voor het hele gezin een top omgeving was; een mooi meer, watersporten, vlak bij de Alpen, natuur, watervallen, leuke plaatsjes, campings met huisjes en activiteiten die zeker ook in de smaak vallen bij het gezin. Ik gooide het thuis in de groep en we hebben diezelfde avond nog geboekt :).

Ik aptte dit naar zowel Jacqueline als dank voor de tip, als naar Esther om aan te geven dat ik die tip had opgevolgd en daadwerkelijk geboekt had. Omdat zij dit ook interessant vond, zei ik erbij; "En voel je uiteraard vrij om daar ook gewoon iets te boeken als je dat wilt." En zo geschiedde! Jacqueline was er eerst, op de dag van haar vertrek kwam ik aan met mijn gezin en onze laatste 3 dagen overlaptten met de eerste dagen van Esther en haar gezin. Seppe on tour! (Alleen weer die stickers vergeten, ik moet toch eens een stapeltje meenemen).

Dragonfly Aviation

En zo rijden we zondag 12 juli (net een week terug van de TourdeFrans) met het gezin door een prachtige omgeving voor de eerste keer naar Dragonfly Aviation, naar - jawel- 'de Hydrobase' (aan die naam kan de gemiddelde schurk uit James Bond nog een puntje zuigen). In de baai liggen 2 rode Savannah S kisten met floats. Ziet er gaaf uit zeg! Ik heb hier zo veel zin in.



De ICP Savannah S; Een 2-seater ULM van nog geen 290kg, met een stall speed van 48kmh/26kt. Wat een grappige kist. Ik kijk even binnen: Alles is the bare minimum en daarmee efficiënt. Dual control via 1 stick met 2 handvatten, basic 4 (speed, rpm, altimeter, VSI), en een touwtje om het 'water-rudder' te laten zakken.

De donderdag erop is het eindelijk zo ver en arriveer ik om 08h30 op de Hydrobase voor mijn eerste water-vlieg-les met instructeur Bertrand. In de vroege ochtend is er hier -iedere dag- vrijwel geen wind, en zijn er nog weinig boten op het meer. Ideaal om T&G's te doen op het water.

Na een briefing trekken we een zwemvestje aan en stappen we in. Riemen vast, motor aan, parking brake set.... -och neen, die is hier natuurlijk niet, geen remmen-, we gaan dus gewoon. Op het water is de eerste actie; motor aan en dan begin je meteen met taxiën/varen. Pas daarna beginnen alle checks.

Na de warm-up zijn we er klaar voor m'n eerste take-off vanaf het water. Stick naar achter, vol gas. We bouwen daarmee een golf op.



Wanneer die tot ongeveer halverwege de float komt, stick vieren, en dan zitten we in het stadium -surfing the wave-. We bouwen de snelheid verder op en bij 60 km/h is het voelen met de stick en zijn we ineens los. Je merkt het bijna niet, alleen een klein

duwtje; het is alsof je nog even vastgeplakt zat en ineens wordt losgelaten. En dan zijn we in de lucht boven het mooie Lac de Serre Ponçon met indrukwekkende kustlijn en bergen. Bijzondere ervaring!

Dutch Roll

In eerder contact met Bertrand zei hij dat het moeilijkste vooral het vliegtuig zelf is; high wing, licht, heel anders dan een Robin. Ter voorbereiding op de trip heb ik daarom op Seppe met Bob en Esther op de Cessna 172 (N202PY) gevlogen, en hebben we 'rechts landen' geoefend in de Robin (stick met rechts, gas met links). Beide voorbereidingen bleken erg nuttig voor de ervaring in de Savannah.

Waar de Robin heel stabiel vliegt en het rudder meer als bijzaak fungeert, is het rudder in de Savannah bijna de main control en heb je eigenlijk continu right rudder nodig.

Bertrand leert me hiervoor de 'Dutch Roll'; een mountainskill training item, om goed gevoel te krijgen met het rudder en coördinatie. Het begint langzaam en dan opbouwend met grotere uitslagen, terwijl je hetzelfde ritme probeert te houden: rechts voeten stick links, en dan links voeten stick rechts, tak-tak-tak-tak, and so on. De neus danst helemaal heen en weer. En het doel is om dan in dezelfde richting te blijven vliegen met een aiming point in de verte. Goed voor de vlieg-skills dit!

De Savannah is licht en wendbaar, heel wendbaar. En dat is in het begin even wennen; we draaien base en vliegen recht op een berg af. Pfoe dit is kort, maar Bertrand is nog rustig een verhaal aan het vertellen over 'when' we turn final. Terwijl de neus voor mijn gevoel al bijna in de bomen hangt zegt hij 'we can turn final now'. En inderdaad; binnen enkele seconden zijn we 90 graden gedraaid en hebben we een mooie lijn naar onze landing spot.

Landen op het water

En dan komt die landing, waar ik al zoveel over had nagedacht; hoe zou dat zijn, hoe zou dat werken? Bertrand praat me er doorheen en als een veertje raken we het water. Je merkt het nauwelijks. Dit is leuk zeg!

Gedurende onze 2,5 week vakantie hier, volg ik de cursus van 8x 1u les in de ochtend en leer ik veel. Bij het landen op het water -zeker op een meer als dit- zijn er continu veranderende factoren; een kano op final, een sub, zwimmers, of golven van boten. Het komt allemaal voorbij, waardoor het touchdown punt tot op het laatste moment flexibel blijft.





Top Gun experience

Bertrand zegt; "Heb je zin om door een kloofje te vliegen? De eerste keer gaan we wat hoger, maar in de laatste lessen kunnen we laag. Het is een echte Top Gun ervaring." Het antwoord daarop moge duidelijk zijn! Het is echt spelen en vliegen op het gevoel in je stoel. Lekker gooien met de kist; vol naar rechts net langs de bomen en meteen vol links langs de rots, intens en laag door de slingerende kloof, om vervolgens het meer op te vliegen en de kist heel smooth op het water neer te zetten. Wat een gaaf gevoel!

First -Water- Solo

En dan is het alweer mijn voorlaatste les. Het is tegelijk de eerste les van Esther, die de dag ervoor ook is aangekomen met haar gezin. We vliegen gelijktijdig; Esther in de zilveren Savannah met instructeur Hugues en ik in de rode met Bertrand. Heel gaaf dat we dit zo kunnen doen en ergens ver in Frankrijk ineens samen aan het waternvliegen zijn.

Gister zei Bertrand al: "Gaat prima zo, dit gevoel vasthouden." En toen leerde hij me ook het aanleggen en vertrekken vanaf de steiger; een laatste duw met draaistap, zodat de kist precies 90 graden draait, zodat je dan snel in kunt stappen en de motor kunt starten voordat de staart aan de andere kant weer in de bomen hangt.

En vandaag zei hij na 3 landingen: "Want to go by yourself?" Ik dacht dat hij bedoelde: dan zeg en doe ik niets. Maar hij zei: "Zet me maar af en dan kom ik met de boot". En ineens... voelde het weer exact zoals toen, die First Solo! Je weet 'ik kan dit', maar toch met die gezonde spanning 'ik ga dit gewoon wél echt doen, alleen'.

Ik wist inmiddels ook hoe zuinig ze op de kisten zijn; ze verhuren ze nooit en er wordt alleen op gevlogen met de instructeurs. En werd me verteld; het is nu -met 90kg aan instructeur minder, op een gewicht van 290kg- een compleet andere kist. En dat was goed merkbaar! Opstijgen ging véél sneller, en terwijl ik de flaps nog aan het

intrekken was, was ik al op hoogte. De landing ging gelukkig top; heel smooth en op final zag ik Bertrand nog in de boot. Ik werd over de radio direct gefeliciteerd, heel leuk! En toen kraakte de radio nog meer; Christine (ook van Dragonfly Aviation) feliciteerde me vanaf de base (die was dus ook aan het kijken!) en daarna hoorde ik ook Hugues en Esther, die het vanuit de andere Savannah allemaal hadden gezien. Wat een mooie ervaring!

De laatste dans

Op onze laatste dag leer ik iets uit 'de advanced cursus'; Opstijgen op 1 float. Want zegt Bertrand; "De helft van de drag = bijna de helft van de take-off distance. Dat is handig als het meer te kort is, of als je op een kronkelige rivier bent en je in een bocht moet opstijgen".

Gaan we doen! Zodra we bij 40kmh gaan trekken we de kist scheef; één vleugel een stukje boven het water, en de ander omhoog. Dit is balanceren en proberen vast te houden, terwijl we een bocht maken op het water. En zo maken we een paar lange pirouettes op het water.

Daarna gaan we op performance; Vol gas, bij 40kmh op 1 float, en inderdaad; zodra je maar een beetje trekt stijgt je vrijwel meteen op.

Een hele mooie afsluiter van onze vakantie. We hebben indrukwekkende watervallen gezien, leuke plaatsjes, gewandeld, gevaren, gezwommen, en ook Stefanie (mijn vrouw) heeft een mooie rondvlucht gemaakt in de Savannah en ook gevoeld hoe het is om op het water te landen. Wat is het gaaf geweest en bijzonder om ook dít te kunnen doen. Het blijft mooi dat vliegen!

+++++

SPECIAL VFR

Wat is special VFR ook weer en waar/wanneer gebruik je dat?

Special VFR (SVFR) is een bijzondere vliegtoestemming die luchtverkeersleiding (ATC) kan geven binnen een controlezone (CTR), wanneer de weersomstandigheden onder de normale VFR-minima liggen, maar nog net veilig genoeg zijn om op zicht te vliegen.



- Normaal VFR vereist bijvoorbeeld minimaal 5 km zicht en voldoende afstand tot wolken.
- Special VFR maakt een uitzondering mogelijk, bijvoorbeeld voor een landing of vertrek in slechter weer, zolang bepaalde minimumvoorwaarden nog worden gehaald.

Voorwaarden voor Special VFR in Nederland:

- Minimaal zicht: 1500 meter
- Maximale snelheid: 140 kt IAS

- Wolkenbasis: Minimaal 600 voet
- Vlucht moet plaatsvinden: Vrij van wolken en met zicht op grond of water

Wanneer gebruik je het?

Bijvoorbeeld als je wilt landen op een gecontroleerd vliegveld (zoals Rotterdam of Eelde) terwijl het zicht net onder de standaard VFR-limiet ligt. Je vraagt dan een SVFR-clearance aan bij de toren of approach, afhankelijk van je positie.

+++++

GEBRUIK CLUBGEBOUW

In de club krijgen de leden heel veel privileges voor hun contributiebijdrage. Denk aan het gebruik van het clubgebouw, goedkope drankjes, een prachtig terras, computers voor vlucht voorbereiding en ga zo maar door.

We hebben ook een keuken en een magazijn met voorraden, koel- en diepvrieskasten en frituur apparatuur.

Deze ruimtes zijn niet voor niets afgesloten en zijn enkel toegankelijk voor daarvoor bevoegde personen.

Dat heeft niets te maken dat we onze leden niet vertrouwen, maar het heeft enkel te maken met aansprakelijkheid wanneer het ergens ooit mis zou gaan. Denk eens aan brand, of aan voedselvergiftiging etc.

2 personen in de club zijn hoofdverantwoordelijk, omdat zij het certificaat "sociale hygiëne" bezitten.

Toegang tot het magazijn en de keuken is voorbehouden aan die leden, die expliciet toestemming hebben gekregen van een van de bestuursleden.

Als we nu hier allemaal respectvol mee omgaan, dan vliegen we niet alleen veilig in de lucht, maar blijft het ook veilig op de grond.



ALTERNATIEF VOOR OOSTENDE?

Zo af en toe is het leuk om gewoon een stukje te vliegen voor fun en liefst met een leuke stop met een horeca die de moeite waard is. Tot nu toe waren dat voor ons Oostende en Namen. Beiden op ongeveer een half uur vliegen en beiden met uitstekende horeca.



Oostende heeft, om voor mij onbegrijpelijke redenen, besloten geen vliegtuigen meer toe te laten die AVGAS gebruiken. Dus dat veld valt af. Op zoek naar een alternatief hebben we Koksijde geprobeerd.

Als je naar de vliegkaart kijkt, dan zie je Koksijde in een veelheid van gekleurde gebieden liggen, een van de meest ingewikkelde in de buurt en is je eerste reactie: Lastige vlucht! En in de voorbereiding lijkt dat beeld bevestigd: Strikt PPR, een slotnummer nodig om te mogen landen, een vliegveldboek van 72 pagina's, eerst signalenvierkant overvliegen op 1400'. Oh ja en alleen in het weekend open voor General Aviation, rest van de week militair. Men kent geen landingsgelden, maar je moet wel lid worden van West Aviation Club à raison van 50€. Nou, heb je er dan nog zin in.....?

Dan de praktijk: Na een prettige email wisseling hadden we al 4 leuke restaurant tips gekregen, op 2, 20 en 30 minuten stappen, variërend van 1 tot 4 Eurosymbolen. De vlucht zelf is eigenlijk erg makkelijk te doen: Vanaf Seppe naar Breskens reporting point met Dutch Mill en vanaf daarover naar Oostende Approach en langs de kust tot Koksijde. Daarna over naar Koksijde, circuit in en klaar!

De PPR: 's Morgens even gebeld met een relaxte man op de toren en toen we het gesprek afsloten, op het nippertje, vroeg ik: en mijn slotnummer...? "Ach meneer, we doen het hier niet zo formeel hoor, eh, 001? Ach, maak er maar 23-001 van!"



Zelfs een vluchtplan lijkt overbodig, maar het schijnt dat Oostende weleens moeilijk doet als je zonder door hun area wilt.

Het veld heeft 2 landingsbanen zodat er altijd wel een in de wind ligt. Wij kregen de korte, baan 02. Wordt niet veel gebruikt, het onkruid stond welig te tieren, maar met 10+ knopen wel fijn.

Terug taxiën over baan 29, die is 2670 m lang en 35 m breed, zodat we daar echt tegemoetkomend verkeer hadden, dat is toch ook uniek. Na het afrekenen van de 50 Euro zijn we inderdaad voor een jaar lid van de vliegclub en zijn volgende landingen gratis! We komen terug!!



Pal voor het vliegveld, wat overigens een mooi clubhuis heeft, de bushalte en binnen 20 minuten ben je aan de boulevard van Koksijde. Als je dan weet dat in België Koksijde bekend staat vanwege de kokschoon, kun je je voorstellen dat er genoeg mooie horecazaken zijn. En geen Nederlanders gezien/gehoord, is soms ook wel eens lekker, want Koksijde is Vlaams, maar erg Frans georiënteerd.



Salut Jaap Smieman



**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

ENERGIEWEG 16
WAALWIJK

TEL. 0416 332517

INFO@HARRYDELOUW.NL
WWW.HARRYDELOUW.NL



Gebruik Foreflight op de pc's in de briefing hoek

Wat is er veranderd?

Op de oude pc's konden vliegveld charts gedownload en geprint worden vanuit "Flitestar".

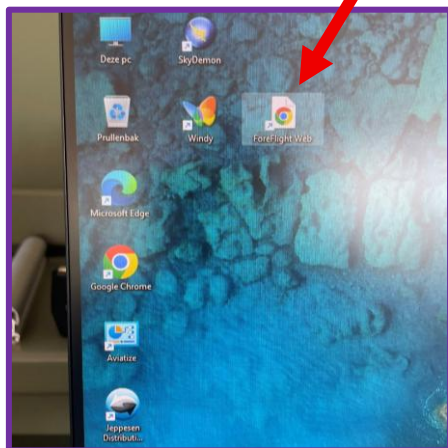
Jeppesen ondersteunt het oude FliteStar en JeppView for Windows niet meer.

Deze link is nu gedeactiveerd en kun je ook niet meer gebruiken.

Hiervoor is op de nieuwe pc's in de plaats gekomen "Foreflight".

Hoe werkt Foreflight?

- Op het bureaublad "Foreflight web" aanklikken.
- Inloggen geschiedt automatisch.
- Ga naar airports en selecteer het vliegveld naar keuze.
- Kies vervolgens procedures.
- Vink de gewenste kaartjes aan.
- Klik op downloaden.
- Print, maar let op de lay out en gebruik "scale fit to paper" of gebruik een zoompercentage.
- Kaartjes op Jeppesen formaat printen wordt niet ondersteund.
- Na gebruik de pagina verlaten en niet uitloggen.
- Vriendelijk, doch dringend verzoek niet aan de settings te komen en alle instellingen laten staan zoals ze staan.



Mochten er aanpassingen gewenst zijn, geef ze dan door aan André Oremus of aan Peter van de Zande.

Veel gebruiksplezier.



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



Geweldig! De Texel Fly-In kon dit jaar gelukkig weer eens doorgaan. De afgelopen twee jaar waren de weergoden Stephanie, Mike en Ed de Bruijn op Texel International Airport niet gunstig gezind, waardoor het evenement twee keer op rij niet kon plaatsvinden.

Een gezellige, drukke Fly-in wordt in Nederland toch wel gemist, zo bleek deze zaterdag. Vooraf hadden ruim 125 piloten zich aangemeld voor een bezoek aan Texel. Het VFR-weer was prima en bijna alle aangemelde toestellen waren dan ook op het Noord-Hollandse Waddeneiland te zien. Sommigen waren al een dag eerder aangekomen en sliepen in een tentje onder de vleugel van hun toestel. De bezoekers kwamen niet alleen uit Nederland; ook Britse, Duitse, Belgische, Franse en Zweedse toestellen waren present.

De aankomstcorridor vanaf Den Oever naar Texel was in de ochtend en het begin van de middag goed druk. Oplettendheid was dan ook het devies. Uiteindelijk kwam iedereen veilig en netjes aan de grond. En op de grond werd iedereen hartelijk ontvangen door een team van marshallers onder deskundige leiding van Steije Ruiters. Hij kent de klappen van de "marshaller-zweep", want hij heeft dit kunstje (onder andere) al meerdere keren gedaan op Oshkosh tijdens AirVenture. En als je die hoeveelheden aankunt, dan lukken de aantallen op Texel ook makkelijk!

Om 13:00 uur droogde de stroom binnenkomers op. Op dat moment werd het veld korte tijd gesloten zodat Frank van Houten met zijn Sukhoi Su-26MX "Dutch Rush" boven het veld een demo kon geven. De vele paardenkrachten uit zijn Vedeneyev M14P-stermotor trokken het toestel als een veertje omhoog. Met de witte rook erbij werd het een knappe show die door iedereen werd gewaardeerd.

De hoofdsponsor van de Texel Fly-In is de Nederlandse Diamond-importeur Wings over Holland. Dit bedrijf is gevestigd op Lelystad Airport en was met een aantal demotoestellen naar Texel gekomen. De reden dat directeur Luuk van Hooijdonk deze

Fly-in sponsort, is dat hij het geweldig vindt om op deze manier met vele bekenden uit de luchtvaart ongedwongen bij te kunnen praten.

Een van de hoogtepunten, de Lockheed 12A Electra Junior uit Genk Zwartberg en de Spitfire van de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV).



Dank aan Berend Jan Floor van aironline.nl voor de tekstuele bijdrage en de foto's.

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

AIRWINGS EUROPA TOUR

Tsja, onze jaarlijkse vliegweek. Deze begint bijna vanzelfsprekend met het omgooien van de plannen onder het genot van een kopje koffie in ons clubhuis op een regenachtig Seppe. Net als voorgaande jaren hadden we over willen steken om vervolgens de Engelse/Ierse/Schotse Atlantische kustlijn te volgen, om vervolgens over te steken naar Noorwegen en daarna een stuk Noorse kust te volgen.

Maar helaas, het weer werkte weer eens niet mee.

Ofwel eerst naar het zuiden en waarschijnlijk dan de noordkust van Spanje volgen. Echter reeds na 1 dag moesten we de plannen weer omgooien, wat uiteindelijk dagelijkse kost bleek. We zijn al vrij snel gestopt met meerdere dagen vooruitplannen, maar bepaalden dagelijks bij het ontbijt waar we naartoe gingen.

En zo vlogen we uiteindelijk in 6 dagen door 10 landen en hebben we in 9 landen een landing gemaakt. Nederland, België, Frankrijk, Spanje, Frankrijk, Italië, Kroatië, Slovenië, Oostenrijk, Tsjechië, Duitsland, België en weer thuis.

We zijn geland op de velden en in totaal hebben we 22 uur gevlogen, en 2608 NM afgelegd.



De bijzondere velden:

- La Rochelle (Fr): Mooie approach met de Atlantische oceaan en Île de Ré op de achtergrond. Vergeet niet bij het verlaten van het veld de code van de poort te noteren 😊. Met een Uber zit je vlot in het (toeristische, historische) centrum.
- Ampuriabrava Esp.: Mooie approach over klein Venetië. Hotel Castel Blanc ligt direct naast het veld (10 minuten lopen) en vanuit dit hotel wandel je in 20 minuten naar het centrum.
- Cannes Mandelieu (Fr): Waanzinnig veld. Mooie nadering langs de kust. Een Uber bracht ons vlot naar het centrum. Is PPR.
- Albenga Riviera (It): speciale nadering in een vallei. Nadat we hier de tank volgegooid hadden, hebben we hier nog van een kleine lunch genoten.
- Vrsar (Croat): Zo'n veldje waar je geweest moet zijn. Waanzinnig mooie approach over Rovinj en het Limski Fjord. Voor €15 brengt de havenmeester je naar het centrum en haalt je de volgende ochtend weer op.
- Portoroz (Slov): Ook weer zo'n lekkere, baan 33 in gebruik. Langs de heuvelrand aanvliegen en vervolgens op final indraaien.

- Lethany (Praag): 3 grasbanen naast elkaar. Tip: De noordelijke baan is het minst hobbelig. Vanuit dit veld wandel je in 10 minuten naar de metro en zit je dus binnen 45 minuten in het centrum.

De route en bijzonderheden per leg:

Dag 1:

EHSE-LFRC 299nm en LFRC-LFBH 227nm

Met de eerste leg volgden we in Frankrijk de kustlijn. Mont Saint-Michel, blijkt vanuit de lucht minder indrukwekkend dan vanaf de grond. Een tussenlanding op Cherbourg Manche, waar niet veel te beleven was. Voltanken, plasje en weer verder.

Dag 2:

LFBH-LFCC 187nm en LFCC-LEAP 171nm

Deze dag stond in het teken van turbulentie. Boven land hadden we stevige klappen te verduren, ofwel de riemen strak! Een tussenlanding op Cahors om vol te tanken. Het windveld langs de Frans-Spaanse kust was steviger dan verwacht. Door de turbulentie hebben we geen moment kunnen genieten van de mooie nadering en hadden we beiden onze handen vol aan de landing.

Dag 3:

LEAP - LFCM 192nm en LFCM-LFMD 195nm

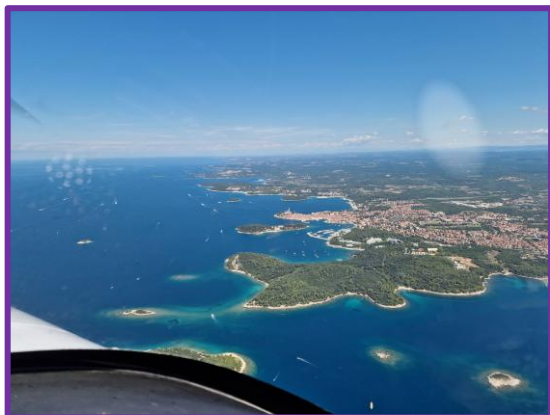
Verder Spanje in bleek helaas geen optie. Over de Pyreneeën via Millau naar Cannes Mandelieu gevlogen. De nadering naar Millau was bijzonder. We konden het veld namelijk niet vinden. Het veld lag volledig uit het zicht direct achter een heuvel. Verder was hier niets te beleven. Voltanken en weer verder.

De leg naar Cannes Mandelieu was tof, omdat we over land door smalle corridors vlogen via de noordzijde van Marseille. De nadering naar de baan ging via de kust.

Dag 4:

LFMD-LIMG 106nm en LIMG-LDPV 269nm

Eerste leg naar Albenga. Ook weer een hele mooie approach door een vallei. Prima veld om te lunchen en de volgende leg voor te bereiden. Deze vrij lange leg gaat dwars door Italië en uit ervaring weten we dat Italië lastig kan zijn, vanwege moeilijk verstaanbare ATC en enorm veel radioverkeer. Nadat we duidelijk onze route hadden doorgegeven, vielen ze ons niet meer lastig. Nadat we Parma rechtsachter ons hadden gelaten werd het echt rustig. Een klein stukje over water vliegen waarna de



waanzinig mooie nadering op VRSAR volgde.

Dag 5:

LDPV-LJPZ 54NM, LJPZ-LOAG 258NM en LOAG-LKLT 137NM

Wederom puzzelen. De Alpen waren een NOGO, dus daar moesten we omheen. Vliegen is leuk, maar op een gegeven moment moet je ook weer terug 😊.

Tanken konden we helaas niet in VRSAR., dus planden we een tussenstop in Slovenië Portoroz. Maar eerst een stukje naar het zuiden gevlogen om te genieten van de prachtige kustlijn van Istrië. Portoroz is ook weer een fantastisch veld met uitstekende voorzieningen. Voltanken, met de golfkar naar het restaurant om wat te drinken en de 2^{de} leg in detail te plannen. Natuurlijk T-shirts van Portoroz gekocht

De volgende leg loopt via het noordoosten van Slovenië, langs Graz, om daarna te landen op Krems-Langenlois. Op die manier ontlieden we het hoge gedeelte van de Alpen.

Laatste leg naar Praag. Behalve wat goed zichtbare CB's verliep de vlucht zonder bijzonderheden. Bij Praag word je via ATC van het militaire veld (Kbely) binnengebracht. Onder de 1500ft goed opletten, dat je geen schoorsteen meepakt. Op het laatste moment geven ze je over aan Lethany.



Dag 6:

LKLT-EDTS 289nm en EDTS-EHSE 294nm

Weer puzzelen om een vliegware terugweg te vinden. Het weer was er niet beter op geworden door een aantal buienlijnen met CB's. Door een zuidelijke route te kiezen, hadden we voldoende mogelijkheden om de buien te ontwijken en voldoende clearance met de grond te houden. ATC van Tsjechië hielp ons hierbij fantastisch!

Bij vertrek vanuit Praag hadden we gezelschap van een ree op de baan. Nadat deze verjaagd was, konden we veilig op weg. Vervolgens een tussenstop op Schwenningen, voltanken en nog wat drinken op het terras. Vervolgens de laatste leg (nog wat buien ontwijken) om weer te landen op Seppe



Wat een heerlijke vliegweek was dit weer, 6 dagen op pad, echter met het gevoel dat dit 3 weken was. En uiteraard een heerlijke kist die in topconditie is (thanks Jack!).

Op naar volgend jaar en hopen dat Scandinavië een keer gaat lukken.



Groeten van
Paul Imholz,
mede namens
Hans van Noordennen



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



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.

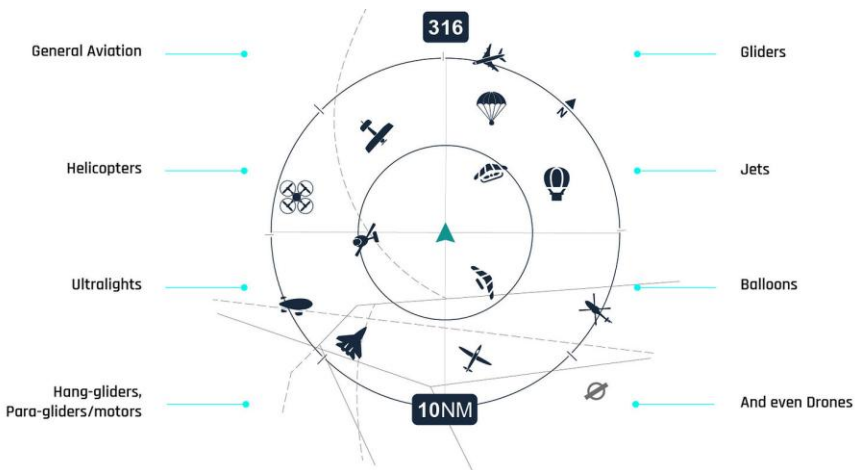
Neem vrijblijvend contact met ons op.

SAFESKY LIVE IN HET CLUBGEBOUW

Ons clubgebouw is afgelopen week verrijkt met een 2^e tv-scherm. Met dank aan Merit Media van clublid Marc Sytsema en aan uAvionix Europe van clublid Rudy Muller, die onderstaand project (gratis) gerealiseerd hebben.

Op de monitor wordt 7 dagen per week van 's morgens 8:00 uur tot 's avonds 20:00 uur via Safesky Live het vliegenverkeer tot FL 100 gemonitord.

Met deze instelling worden posities uitgezonden en realtime verkeersmeldingen ontvangen van een breed scala aan vliegtuigen, waaronder algemene vliegtuigen, zweefvliegtuigen, paramotors, paragliders, trikes, helikopters en zelfs sommige drones.



INTRODUCTIE

Ik ben Guy Sinjorgo, 48 lentes jong. Net als zoveel jongens had ik vroeger de droom om piloot te worden.

Maar die leek lange tijd onmogelijk: Mijn juf op de basisschool zei ooit dat dat met een bril écht niet kon. Die gedachte heb ik jaren meegedragen... totdat mijn vrouw mij een proefles cadeau deed.

Vanaf dat moment wist ik: Dit is het!

De nieuwe "Maverick" was geboren 😊. Met veel passie en enthousiasme stort ik me nu op deze uitdaging, en met een grote glimlach denk ik aan de mooie vluchten die nog voor me liggen.

Wat meer over mezelf:

Ik ben vader van een levendig gezin met zes kinderen en woon op een steenworp afstand van Seppe, in Roosendaal. Samen met mijn partner run ik een detacheringsbureau voor personeel in de apotheekwereld.

Naast vliegen, hou ik van reizen, nieuwe mensen leren kennen en gezelligheid – het sociale aspect van het leven vind ik minstens zo belangrijk als de bestemming.

Bijgevoegd een foto van mijn eerste keer met de hand op de stuurknuppel, samen met Erwin.

Ik ga vol enthousiasme starten met de PPL-opleiding en kijk ernaar uit om bij Vliegclub Seppe niet alleen veel vliegreuen, maar ook veel nieuwe contacten op te doen!



Groet,
Guy Sinjorgo

OP NAAR PENNY LANE

Omdat we het bij eerdere bezoeken het zo naar onze zin hadden in de UK, hebben we nu Liverpool en Manchester in het vizier genomen.

Track I

Vanaf Seppe eerst naar Headcorn gevlogen met de PH-KBT, hoofdzakelijk om te tanken en douane afwikkeling.

Bij vertrek op Seppe kregen we te maken met 3 uitermate irritante NL Douane machootjes, daarentegen op Headcorn met 2 charmante customs dames, die als eerste vroegen of we een 'pleasant flight' hadden gehad.

Verder meteen 100% Britain: Een tankinstallatie met swivel, je kent dat wel van de wasstraat, waarbij de slang aan een gebogen buis boven het vliegtuig gedraaid kan worden. Zo onhandig!

En koffie: Pas na 11:00 uur open, terwijl het er superdruk was....

Afijn, customs wilde iets nieuws proberen, of ik wilde meewerken aan een onderzoek met een mobiel röntgenapparaat? Oh ja, prima hoor. Maar het bleek niet om mij te gaan, maar om het vliegtuig!

Na een halfuur hadden ze nog geen enkele opname gemaakt en hebben ze de afzettingen maar weggehaald en met veel dank konden wij verder.



Track II

Vanaf Lashenden Headcorn de zuidkust gevolgd, de krijtrotten bewonderd en overhead vliegveld Goodwood gevlogen waar ik ooit mijn vliegtuig kocht en waar buitenom de 3 RWY's echt een racecircuit ligt (er wordt gewaarschuwd om niet afgeleid te worden tijdens de landing door de raceauto's, want het circuit is altijd druk bezet.....) en door naar Kemble.

Vooraf beetje naar Pilot Notes op SkyDemon gekeken en het leek me een prima tussenstop. Wat was het er gigantisch druk, een moeilijk veld, met heel veel passagiersverkeer. Dus in de holding, procedure goed volgen, taxiën, stoppen, die en die voor laten gaan, etc. Door het passagiersverkeer was er wel een prima restaurant. Bij vertrek bleek ons holdingpoint precies in lijn met het begin van de grasbaan te liggen, en ja hoor de ene na de andere Piper Cub kwam laag over ons heen terwijl wij ON HOLD stonden....niet comfortabel.

Track III

Vanaf Kemble naar Liverpool. Althans, ik had het veld Hawarden uitgekozen. Ligt zuidelijk van Liverpool, een aardig veldje dacht ik zo en het zou ongeveer 35 minuten met de taxi naar Liverpool vergen. Ten eerste ligt Hawarden dus in Wales en spreek je Hawarden uit als "Hardn" (of zoiets, ik heb het 3x gevraagd).

Daarnaast blijkt dit de locatie te zijn waar Airbus zijn A380 bouwde. Aan alle kanten zie je op het vliegveld de gigantische gebouwen staan. Onze taxichauffeur liet vol trots zien: Dat gebouw, daar werden de vleugels gemaakt; een gebouw van ca 25 verdiepingen hoog en naar schatting 10 voetbalvelden omvang, met een enorme parkeerplaats.....helemaal leeg!



Liverpool is een ontdekking, leuke stad, natuurlijk doordrenkt van Beatles, Penny Lane, Strawberryfield, etc. Wij deden de bustour, een aanrader.

Verder veel moderne bouw, goed gecombineerd met de oude Docks. Manchester ligt vlakbij, daar hadden we (per ongeluk?) een hotel aan Canal Street. Hartje centrum, van The Gay Village.

Eerst had ik niets in de gaten, vanuit de hotelkamer zagen die regenboogparaplutjes er gezellig uit...

Later zag ik pas wat de bedoeling was. Overigens, waar Engelse jongeren 's avonds na de nodige points nogal luidruchtig kunnen worden, leek het hier meer op een meisjeskoor die net een glaasje ranja hadden gekregen.... héél rustig en heel veilig.

Track IV-V

Na 3 leuke dagen weer teruggevlogen vanaf Hawarden. Daar zagen we 2 jets van het stuntteam parallel starten. Dat kan ook makkelijk, want de RWY is 45 meter breed.

Van Hawarden naar Earls Colne. Dat spreek je dus uit als "earls koon".

Dan ben je blij dat in het vliegen er gewoon EGSR gezegd kan worden.

Earls Colne is weer zo'n heerlijk Engels veld met een snack caravan waar Rob en Elma bacon en uien staan te bakken voor de frites en hamburgers. Het lijkt alsof de hele omgeving daar tussen de middag een 'gezonde' hap komt halen...



Nog even tanken, voor 1,76 GBP, wat ongeveer 2,05 euro is. En vervolgens nog een uurtje naar Seppe kachelen, waar dit keer een behulpzame douane zelfs aanbood om de kist naar binnen te helpen duwen.

Kijk, zo kan het ook!

PH-KBT

Jaap & Nathalie

VLIEGEN IN HET VER. KONINKRIJK



PPL/IR Europe is bij een aantal IFR-vliegers onder ons een bekende organisatie en waarschijnlijk bij VFR-vliegers wat minder bekend.

Zij zijn ook altijd te vinden met een stand op de Aero in Friedrichshafen.

Zij hebben leden in geheel Europa (incl. de UK) die GA vliegtuigen besturen.

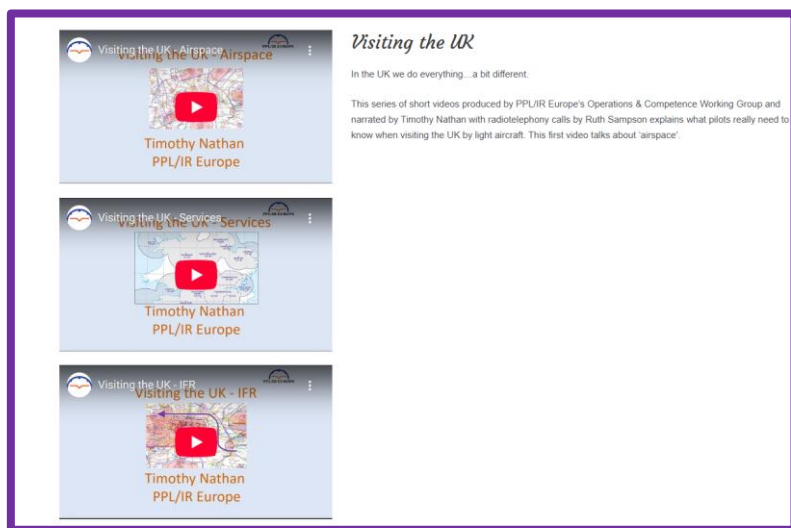
Hun doel is vliegambities, kennis en ervaringen met elkaar te delen en natuurlijk samen te genieten van het vliegen.

Op hun website zijn een aantal zeer interessante You Tube filmpjes terug te vinden, speciaal filmpjes over het vliegen van en naar het Verenigd Koninkrijk.

Ook het RT gebeuren komt aan de orde.

De 4 You Tube filmpjes met goed verstaanbaar Engels behandelen o.a.

- Air space UK
- Air traffic services UK
- IFR flying UK
- Permissions UK



Je kunt ze via de volgende link bekijken: <https://pplir.org/video-tutorials/>

EEN DAG VOL LUCHT & SNELHEID

Van EHSE naar EBSF en terug.

De METAR meldde CAVOK. Iedereen fit to fly. PH-CCL airworthy and ready. Alle planeten op een rij en geen wet van Murphy deze keer.

Kortom: Alles klopte om er een onvergetelijke dag van te maken.

Sommige maandagen zijn nét dat tikje specialer, 18 augustus was er zo eentje. Samen met instructeur Erwin Janssen en Frank (fotograaf/vliegtuigspotter) in de backseat vertrokken we rond 11 uur vanop Seppe richting de Ardennen. Voor mij extra spannend: Mijn eerste overland! Ik had als SP nog nooit een ander toertje gemaakt dan de usual training flights rond EHSE.

Na Luik gepasseerd te hebben, maakten de vlaktes plaats voor de eerste glooiingen en al snel doemden de groene heuvels van de Ardennen op. Gek om vanuit de lucht te zien hoe het landschap zichtbaar veranderde. Het uitzicht was adembenemend: Uitgestrekte bossen, hellingen en heuvelruggen die zich aaneenrijgen. Vanuit de cockpit zag het er nóg indrukwekkender uit. Ik moest in mezelf knijpen: *Ik doe dit écht!*

Vooraleer we de PH-CCL aan de grond zetten, maakten we nog een dubbel rondje boven het circuit van Spa-Francorchamps. Van bovenaf kreeg je een prachtig overzicht op de iconische bochten. Erwin vloog het circuit en deed de landing op baan 05. Eenmaal geland, haalden we de gepersonaliseerde chocks van Erwin boven, mét de geweldige tekst "Goose" erop en lieten we de PH-CCL veilig achter.



Daarna kwam de volgende uitdaging. Het idee voor deze vlucht had ik opgepikt via mijn job als facility manager: Ik was uitgenodigd door de eigenaar van de garage die onze fleet onderhoudt. Hij maakt regelmatig met zijn eigen racewagen het circuit van Francorchamps en Zolder onveilig. Vliegen alleen gaf niet genoeg adrenaline voor één dag – wij mochten ook nog rondjes meerijden op het legendarische circuit. De brede smiles op onze gezichten spraken boekdelen; de foto's bevestigen het alleen maar.



Na deze dosis scheurende motoren, snelheid en rubbergeur keerden we rond 15:00 uur terug naar het vliegveld. FPL opgesteld en ingediend, preflight en walkaround, uit-taxiën het heuveltje op en hup – opnieuw de lucht in. Als afscheid draaiden we nog twee rondjes boven het circuit. Na een klein uurtje stonden we weer in Breda aan de grond.

Dankzij Frank hebben we er bovendien een prachtig fotoalbum aan overgehouden. Voor mij persoonlijk was dit een dag die álles samenbracht: Geleerd, ontdekt, gelachen en genoten met fijne mensen. Bijzonder dat ik dit heb mogen beleven – en één ding is zeker: dit smaakt naar meer.

Groetjes
Debbie Laurent

GEBRUIK CLUB HANGAAR

Recentelijk heb ik de vuilnisbakken in de hangaar leeggemaakt. (Nee, die zijn niet zelflozend).

Ondanks de teksten op de voorzijde, heb ik toch 5 lege oliekannen hierin teruggevonden. (Zie foto's).



Wij zijn als gebruiker van de hangaar ook verantwoordelijk voor het afval.

Hierop wordt maandelijks door de havendienst op gecontroleerd en wij worden dus hierop ook aangesproken.

Dit heeft te maken met o.a. veiligheid en brandbaarheid van dit soort zaken.

Op hun beurt worden zij ook weer gecontroleerd door de overheid.

Graag jullie aandacht hiervoor.

Gr. Operations, Ad

+++++

DROPZONE INFRINGEMENTS

De laatste tijd zijn er weer regelmatig meldingen over infringements van de dropzone Oudenbosch. Met name terugkerend verkeer vliegt nog regelmatig door een actieve dropzone. Zo ook vorige week, de para's konden één van onze clubkisten nog net ontwijken.

De vlieger van de parakist zal over de radio de melding doen "two minutes before dropping", de toren zal dit ook herhalen, met daarbij de dropzone.

Dus als je terugkeert, zet dan tijdig Seppe Radio op, desnoods op de standby radio. Dan ben je in ieder geval op de hoogte van de plaatselijke situatie en kan je met een ruime boog om de dropzone heen vliegen.



MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Vanaf 31 juli Guy Sinjorgo uit Roosendaal. Gaat lessen met instructeur Erwin Jansen.
- Toine van den Munckhof uit Roosendaal is geassocieerd lid vanaf 2 augustus. Is tevens lid van MCG225.

Allen van harte welkom bij vliegclub Seppe.

Geslaagd

- Op 09 september is Tom Wetjens geslaagd voor zijn praktijkexamen PPL SEP. Theo van sprang was zijn instructeur tijdens de opleiding.

Hartelijk gefeliciteerd namens Vliegclub Seppe



Agenda

- Zaterdag 4 oktober Happy hour
- Zaterdag 11 oktober AOPA-ledenvergadering op Teuge
- Weekend 10 oktober driedaagse Touring Flyer UK
- Zaterdag 1 november Happy Hour
- Donderdag 27 november najaarsledenvergadering



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

