

Albatros

09
Okt
2025

Workshop vluchtvoorb.

Rondje Seppe-Rome vv

4 dagen in de UK vliegen

Kosten vliegen delen

Safety meeting 20/11

Interessante meteo info



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.

We lopen tegen het einde van de zomer aan en de mooie herfstkleuren laten zich al overal gelden. Voor we er erg in hebben zitten we in 2026.

Nadeel van het rustige herfstweer, onder invloed van een stabiel hogedrukgebied, zijn de vaak matige VFR-vliegcondities.

Prima tijd om de thema-avonden, ledenvergadering en eindejaar borrels bij te wonen. De workshop volgende week donderdag 23 oktober belooft een hele interessante te worden. De organisatie heeft een leuke avond bedacht met boordevol verrassingen. Als je maar enigszins kunt, is het de moeite waard ernaar toe te komen.

Binnenkort wordt gestart met de samenstelling van de activiteitenkalender 2026.

Hierin komen o.a. de een- en meerdaagse vliegtochten aan de orde. Heb je nu zelf suggesties van mooie bestemmingen, spui ze dan aan de redactie en ik zorg ervoor, dat ze bij de evenementencommissie terecht komen.

Nu we het toch over de evenementencommissie hebben, zij kunnen wel wat jong bloed gebruiken om te versterken, zodat de mix van jong en oud gewaarborgd blijft. Laat je horen.

Donderdag 20 november staat de jaarlijkse safety meeting van Breda Airport op de kalender. Altijd de moeite waard om bij te wonen en ervan te leren.

Geldt zeker voor onze leerlingen en recent gebrevetteerden. Zie de info elders in dit blad.

Het doet de redactie goed, dat zij regelmatig benaderd wordt door andere vliegclubs of belangenorganisaties of zij artikelen uit de Albatros mogen overnemen.

Dat betekent dat de inbreng (lees: o.a. reisverhalen) door onze leden alom gewaardeerd wordt.

Dus, schroom niet en stuur je verhalen in, vooral met veel foto's en plaatsing gegarandeerd.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Gedachteloos stappen we dagelijks in de auto, rijden onze vaak al bekende route, manoeuvreren door het verkeer, gas, rem, koppeling (als je geen automaat hebt) alles lijkt vanzelf te gaan. Misschien is gedachteloos niet de juiste beschrijving, want we denken aan allerlei zaken behalve aan het autorijden zelf. Je hoeft geen pre-rit check te doen. Misschien een keertje ijs krabben. Je hoeft geen benul te hebben hoe die motor of het transmissiesysteem eigenlijk werkt. Als ie het maar doet als ik de sleutel omdraai.

Hoe anders is dat met vliegen. Hier wordt wel van je verwacht dat je het nodige weet van het functioneren van de systemen in het vliegtuig, de eigenschappen, POH. Voor je de sleutel omdraait, moet je je hebben voorbereid op de route die je gaat vliegen, vluchtplan, brandstof, het weer, notam's, AIP, landingskaarten, weight and balance, etc. Waarom is dat iedere keer weer nodig? Eigenlijk is het heel simpel, vliegen is onverbiddelijk en onvergeeflijk. Er zijn geen parkeerhavens, geen richtingsborden, geen ANWB en je hebt te maken met een derde dimensie waar je heel hard mee kennis kan maken. Heb je iets niet goed voorbereid dan kom je er in het gunstigste geval misschien van af met een deuk in je zelfvertrouwen, misschien een ABL-etje. De lijn is heel dun. Tussen de deuk in het zelfvertrouwen en een veel ingrijpendere deuk is maar heel weinig ruimte.

Toch zijn ze er, vliegers die misschien in hun opleiding alle, in hun ogen verplichte, voorbereidingen deden zonder dat ze goed door hadden en gevoel bij kregen waarom dat nu allemaal nodig was. Zelfs tijdens de opleiding is het voorgekomen dat de kandidaat in opleiding zei dat hij de hele pre-flight had uitgevoerd, terwijl de instructeur van een afstandje had geobserveerd en gezien had dat hij er geen seconde mee bezig was geweest. Commentaar na de confrontatie was dat het vliegtuig toch nog pas gevlogen had. Nou kan het, is onwaarschijnlijk, nog onbegrip zijn. Veel waarschijnlijker en veel kwalijker is het helaas vaak te wijten aan een persoonlijke houding, een personal attitude, zoals het in de luchtvaart genoemd wordt. Heb je zo'n type persoonlijkheid en wil je daar niet aan werken dan ben je gewoon niet geschikt om te vliegen. Je bent een gevaar voor jezelf en erger nog, een gevaar voor de argeloze passagiers die je meeneemt. Flying is serious business, bijna a way of life, of je nou in een cockpit van een 737 zit of voor je plezier in een Robinnetje.

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

WORKSHOP VLUCHTVOORBEREIDING



Vluchtvoorbereiding, ja we hebben het allemaal tot in den treure geleerd tijdens onze opleiding.

Maar wat is er blijven hangen van die precisie en zorgvuldigheid en hoe pas je dat nou toe in de praktijk?

Dat willen we eens aan de orde stellen door op 23 oktober a.s. een workshop vluchtvoorbereiding in de praktijk te organiseren.

DONDERDAG 23 OKTOBER 2025

Tijdens deze interactieve workshop frissen we je theoretische en praktische kennis op en krijg je een realistische opdracht om een vlucht van... naar ... voor te bereiden. Neem dus je tablets, kaarten, andere tools mee die je normaliter gebruikt voor je vluchtvoorbereiding.

Er is ook een leuke prijs te winnen. Er zijn natuurlijk geen verliezers, alleen maar winnaars.

VLIEGCLUB SEPPE – SAMEN SCHERP DE LUCHT IN.

Aanmelden via de volgende link [aanmelden workshop 23/10](#) of via de QR-code.



VOOR ALLE LEDEN - VAN LEERLING TOT ERVAREN VLIAGER.

De avond staat onder leiding van 2 ervaren instructeurs onder supervisie van een GA vlieger met meer dan 3000 uur op de teller en die nog nooit de verkeersleiding heeft moeten bellen om "iets" uit te leggen. Op die ene keer na dan....

Mis deze interessante, gezellige en leerzame avond niet.

+++++

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

VERLENGING BREVETTEN

Recentelijk (per 1 juni 2025) is de afgifte van brevetten, ratings en verlengingen van Kiwa teruggegaan naar ILenT. Eigenlijk zoals het vroeger altijd ging. Deze overgang gaat helaas niet zonder slag of stoot.

ILenT heeft momenteel een doorlooptijd van +/- 24 weken, wat ongekend lang is, terwijl de wettelijk toegestane maximale doorlooptijd voor het verwerken van een aanvraag 8 weken is. (Gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht).

ILenT mag deze termijn verlengen als dat nodig is, wat op dit moment dus uitgebreid gebeurt.

Het is belangrijk voor bijv. vliegers met een beperkt LPE (geen 6): Zij moeten dus een half jaar voordat hun bevoegdheid afloopt een nieuw examen doen en opsturen naar ILenT, omdat zij anders wel eens maanden niet mogen vliegen.

Een ander probleem wat opduikt, wanneer vliegers op de achterzijde van hun brevet geen regels meer over hebben om bepaalde ratings te verlengen. Ook zij lopen het risico maanden niet te kunnen vliegen.

Wees er alert op en spreek je trainingsvluchten, profchecks etc. op tijd af.

Je mag een proficiency check (profcheck) doen tot maximaal 3 maanden vóór de vervaldatum van je bevoegdheid (bijvoorbeeld SEP-rating in je PPL-brevet) om je brevet geldig te houden.



Gr. Gerard Ververs

+++++

BESTEMMING VAN DE MAAND

Aachen-Merzbrueck EDKA

Het vliegveld Aachen-Merzbrueck ligt net over de grens in Duitsland min of meer op dezelfde breedte als Maastricht stad.

Het is een typisch Duits vliegveld, bijzonder proper, alles werkt, lage landingsgelden en een uitstekende website.

Het is in een rechte lijn vanaf Seppe 76 nm vliegen.

Je kunt er komen buiten ctr's om, maar ook evt. overhead Eindhoven en overhead Beek. Crossing is bijna nooit een probleem.

De toren is meestal bemand, maar door de wijziging in de Duitse regelgeving is actuele baan en windinfo geen vanzelfsprekendheid meer. Men spreekt er goed Engels, maar lokale vliegers melden zich vaak in het Duits.

Het restaurant "de Albatros" staat bekend om zijn uitstekende keuken, redelijke prijzen en gezellig interieur.

Let op. Zonder reserveren is er vaak geen plaats.

Enkele kenmerken

- ✓ Ligging vliegveld 135° - 12 nm MAS VOR, altitude 623'
- ✓ Asfalt runway 1160 x 18 m, 25LH / 07RH
- ✓ Circuit 1500'
- ✓ Aachen info 122.880 mHz
- ✓ Fuel : Avgas 100LL, Mogas en JetA1
- ✓ Openingstijden 9.00 – SS + 30, uiterlijke 20.30 uur
- ✓ App2drive voor autohuur op het veld aanwezig
- ✓ Tel. +49.240573597, www.flugplatz-aachen.de
- ✓ Tel. +49.2405474765(6) restaurant Albatros





**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!

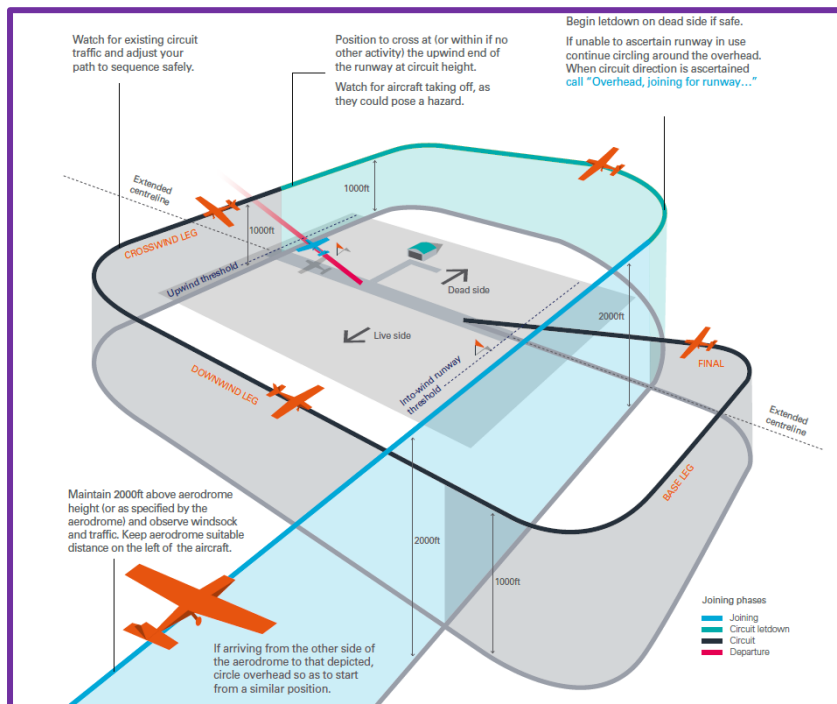
Neem contact met ons op voor de speciale tarieven op het gratis nummer: 0800-4212121

4-DAAGSE TRIP NAAR ENGELAND

Een rondje Engeland was het doel dit jaar voor Igny en mij. Engeland kent 3 uitdagingen, Gendec/Gar, UK ETA en een andere manier van circuitvliegen.

Een standaard Engels circuit is eerst overhead "the field", dan aansluiten op crosswind, aansluiten op begin downwind, etc. Het plaatje maakt het duidelijk. Ik verheugde me op de Engelse luchtverkeersleiding, want zij zijn tenslotte "native speakers". Echter in Schotland was het native Schots en in Wales native Welsh.

Een ander opmerkelijk feit is, dat alle vliegvelden PPR zijn. Minimaal dezelfde dag bellen, maar soms ruim op tijd via e-mail aanvragen.



Zondag 17 augustus van Seppe EHSE naar Perth/Scone EGPT.

Het weer was die zondag Cavok. De douane was tijdig aanwezig op Seppe en wenste ons na controle een goede vlucht. Zodoende vertrokken we op tijd voor ons doel die dag, een vliegveld bereiken net in Schotland.

In Engeland was Lydd EGMD gekozen als airport of entry. Hier is altijd douane aanwezig en het is niet moeilijk aan te vliegen. De vlucht ernaartoe langs de Belgische kust en over het Kanaal verliep voorspoedig.

Na de landing sprong Igny, mijn passagier, vanwege een uiterst noodzakelijke sanitaire stop uit het vliegtuig en rende langs de douane naar het toilet. De douaniers konden er na uitleg wel om lachen. Bij controle van de bagage zaten er meerdere

geheimzinnige potjes met wit poeder in Igny's tas. Proteïnen voor zijn sportprogramma. Hij kwam er mee weg.

We vertrokken naar Retford/Gamston EGNE in midden Engeland en moesten door het drukste gedeelte van Engeland vliegen. Een goede voorbereiding helpt en ATC is altijd behulpzaam.

Onderweg kwam er langs de kust steeds meer lage bewolking opzetten. Landen, tanken, sanitaire stop, meegenomen brood opeten en weg. Maar niet de voorbereide route langs de kust gevolgd, want daar was te veel wolkenopbouw zichtbaar. Een ter plekke gemaakte andere route bracht ons probleemloos naar de eindbestemming Perth.

Perth heeft een uitgebreide Pilot Briefing op haar website staan, wat de aankomst een stuk gemakkelijker maakt. Het is een typisch Engels driehoekig veld met een standaard Engels circuit.

Daarna tanken en op naar de stad Perth. Igny had als overnachting in het centrum het Salutation Hotel geboekt. Dit hotel, met heel veel gangen en trapjes, kan zo als locatie voor een Engelse detective uit de 18de eeuw fungeren.



In Schotland wil je natuurlijk naar een café met live music. We vonden een café waar iedereen kwam spelen en zingen. Verrassend goede uitvoeringen zaten ertussen. Een prima afsluiting van een lange dag.

Maandag 18 augustus rondje Schotland naar Prestwick EGPK.

Aangekomen op het vliegveld was het wolkendek wat opgetrokken, maar heel Schotland was zeker niet Cavok. We verstuurden wel een vliegplan, maar besloten VFR te sightseeën over heel Schotland. We vlogen iets anders dan in het vliegplan stond en ATC vroeg veelvuldig onze route en locatie in native Scottish. Na een aantal malen

"say again" kwamen we er wel uit. ATC begreep inmiddels, dat die Hollanders maar een beetje rondvlogen, wat we ook daadwerkelijk deden, dus ze dachten waarschijnlijk: als ze niet in de weg zitten, niks meer vragen. Toen we bijna Schotland verlieten, werd er gevraagd "are you still with me". Hadden ze toch wel goed op ons gepast. Landen op Prestwick, een groot veld, netjes de marshaller volgen naar de parkeerplaats. Alles volgens het boekje. De bagage uitladen en het toestel afsluiten. We waren bijna klaar toen ons oog viel op een Hercules die achter de marshaller onze kant op kwam en werd geparkeerd vlakbij onze parkeerplaats. De Hercules draait om en alle vier de motoren blazen onze richting uit. De motoren worden ook niet afgezet, want militairen stappen uit en andere militairen stappen in. Intussen wordt de



PH-USN weggeblazen. Ik ben aan de staart gaan hangen en Igny nam contact op met de toren via de handzender. De motoren afzetten ging niet, maar iets minder power ging wel. De staart heb ik pas losgelaten toen de Hercules weg was.

Nadat we dit avontuur overleefd hadden, landt er een Piper M700 die ook in onze buurt parkeerde. Stappen daar onze voorzitter André en Jacqueline uit. Verbazing alom.

Dinsdag 19 augustus van Prestwick EGPK naar Caernarfon EGCK.

Deze dag wilden we benutten om naar Ierland over te steken. Echter het weer werkte opnieuw niet mee. De Ierse zee oversteken was onmogelijk. Een teleurstelling. Het leek erop, dat we zelfs helemaal niet uit Prestwick konden vertrekken, maar na bestudering van de weerkaarten besloten we dat onze eindbestemming mogelijk toch bereikbaar was. Meteen na vertrek van Prestwick vlogen we langs de mooie Engelse westkust naar het zuiden. De lage bewolking was dun met voldoende grondzicht. We besloten om top te gaan vliegen en te kijken hoe ver we konden komen.

In de buurt van onze bestemming was er geen grondzicht meer en de bewolking was gaandeweg dikker en dikker geworden. Bij navraag bij ATC bleek de wolkenbasis in dat gebied ongeveer 1500ft te zijn. Voldoende voor onze bestemming Caernarfon.

Pas toen het vliegveld van Caernarfon in zicht was, mochten we naar Caernarfon tower voor landingsinformatie. We vonden dat wel aan de late kant.

Vanuit de lucht hadden we al gezien dat er in de omgeving heel weinig bebouwing was. Eerst maar tanken en Igny ging zoeken naar een overnachtingsplek annex eetgelegenheid, maar die waren dun gezaaid.

Caernarfon is een leuk veld om aan te vliegen en het heeft een museum en een restaurant. Maar verder is er niets in de omgeving te beleven en dat was voldoende reden om een uitwijk te zoeken.

Swansea



Dat werd Swansea EGFH op een uurtje vliegen van Caernarfon. Wel eerst bellen, want het is tenslotte PPR. Gelukkig waren we welkom.

De kust van Wales is natuurlijk erg mooi, maar vanwege de tijd zijn we rechtstreeks naar onze bestemming gevlogen. Het landschap van Wales is overigens ook boeiend.

Het vliegveld van Swansea ligt wat verstopt in het landschap, maar volg de gps-route en de landingsbaan komt altijd in zicht. De lange baan van 1300 meter was in gebruik, daarna parkeren op nummer 1 van een gigantische apron. Een Hercules had hier makkelijk kunnen staan.

Swansea is een vliegveld dat gerund wordt door vrijwilligers. Aan alles is te merken dat er geen geld is, maar de mensen zijn vriendelijk en behulpzaam. De man op de toren sprak een paar woorden Nederlands en we moesten op de thee (met melk!) komen. Hij had alvast een taxi voor ons besteld. Heerlijk zorgzaam toch.

Woensdag 20 augustus van Swansea EGFH naar Scilly Isles EGHE.

We zaten bijna de gehele route bij Newquay, dat wel 10 keer andere vliegtuigen waarschuwde voor een specifiek vliegtuig, een RV-10, wij dus. Natuurlijk bleef iedereen ver van ons vandaan; ze vonden ons waarschijnlijk te gevaarlijk?

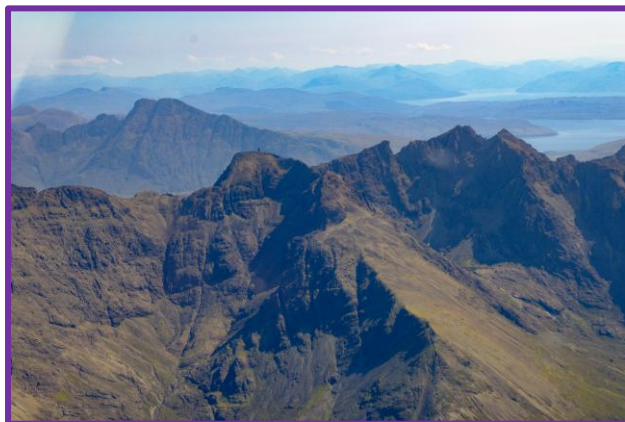
Ik wilde al heel lang een keer landen op de Scilly eilanden. De Scilly's liggen ongeveer 15 minuten vliegen van Lands End de Atlantische oceaan op. Een landing op Lands End was gepland om vandaar de beslissing te nemen wel of niet naar de Scilly's te vliegen.

Lands End is PPR by phone. Ik had enige dagen eerder al gebeld om toestemming te vragen. Dat was in orde en ik heb er verder geen aandacht meer aan besteed. Echter ik had alsnog op de dag van vertrek moeten bellen of alles in orde was. Dat had ik niet gedaan.

Lands End tower zei, dat ik geen permissie had, alleen vanwege dat vergeten telefoontje. Na enig uitleg en wat vriendelijk soebatten, mochten we toch wel landen. Zo druk bleek het veld nou ook weer niet te zijn. We waren het enige GA vliegtuig en er stonden slechts 2 charters.

Vanwege de bewolking bij Lands End, besloot ik voor weer info naar de Scilly's te bellen. Het was daar Cavok en we mochten komen. PPR was al per e-mail geregeld.

Het eerste stuk vloog ik op 3000ft tussen de wolken door, maar gaandeweg werd het beter en zagen we de eilanden liggen. Na de landing moesten we op het GA veld parkeren. Dat was een stukje gras met een houten hek als uitgang en verder niets. Op



deze afgelegen plek kwam er nauwelijks een internet signaal door. Dan wordt een overnachting zoeken moeilijk, maar gelukkig had Igny heel eventjes voldoende signaal om een hotelkamer te boeken. Snel gedaan en het bleek een prima keuze te zijn. De telefoon werkte gelukkig wel voldoende om een taxi

te bellen en de chauffeur begreep waar we stonden.

Het weer bleef fantastisch die dag en ook de volgende dag vertrokken we met zon vanaf de eilanden. Een hele leuke bestemming met een uitdagende landing.

Donderdag 21 augustus van Scilly Isles EGHE naar Seppe EHSE.

Vanwege het uur tijdsverschil was een strakke planning noodzakelijk.

Ik wilde weer via Lydd naar Nederland vliegen. Lydd meldde dat ze die dag tussen de middag dichtgingen en dat we pas na 15:00 LT konden vertrekken.

Een andere mogelijkheid was Lee on Solent EGHF, dat ook op de route lag en ook een douane veld is. Op Lee on Solent waren we welkom (PPR), maar wilt u

aub wel goed de landingsprocedure lezen, was de opmerking. Dat geeft natuurlijk te denken. Onderweg de landingsinformatie gelezen. Een uitgebreid stuk, maar vlieg vooral de reporting points af, was onze conclusie. Bij aankomst kregen we zelfs een straight in vanaf de zee.

Hoe mooi en makkelijk kan het zijn. Direct na de landing stond de tankwagen klaar. De douane had gezegd dat ze niet kwamen en dat we zonder hen mochten vertrekken.

Met mooi weer op lage hoogte de Engelse kust af gevlogen. De oversteek was even lastig vanwege de wolken, maar op 6000 ft prima te doen. Vanaf Oostende was het weer Cavok.

We landden om 15:30LT op Seppe, de douane was gewaarschuwd, maar kwam niet en zodoende konden we vroeg naar huis na mooie en soms uitdagende dagen.



Afsluitend.

Maak je niet meer druk over Gendec en GAR, dat is allemaal snel en efficiënt te regelen via internet <https://www.gendec.eu>.

Alle velden in Engeland zijn PPR en sommige moet je van tevoren goed regelen.

Landingen zijn niet goedkoop, gemiddeld 25 pond per keer.

Avgas is niet te duur, gemiddeld 2.00 pond per liter.

Reken er op dat lokale Engelse accenten soms moeilijk te verstaan zijn. Gelukkig hoor je heel vaak "say again", dus we waren niet de enigen met dit probleem.

In totaal hebben we 17 uur gevlogen.

We hebben elke vlucht gemaakt met ingediende vliegplannen (met behulp van Sky-Demon). Niet altijd noodzakelijk maar het hielp ATC en indirect ons wel.

Hans Philipse



**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



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@jlrijdsdijkbv.nl
www.jlrijdsdijkbv.nl

J.C. RIJSDIJK Transport B.V.



Verhuur Cessna 172 N202 PY
Voor inlichtingen: 078 - 6195503

There is excitement on the horizon



aeroskill.nl

HAPPY HOUR ZATERDAG 4 OKTOBER



De weergoden voorspelden die zaterdag niet veel goeds. Grote delen van Nederland code geel, zelfs Texel stond gedeeltelijk blank.

Zou er wel iemand naar het HH komen? 10 kg friet en 24 loempia's ingekocht, daar zullen we toch niet mee blijven zitten?

Dat heb we geweten, een heel gezellig clubje leden druppelde binnen en binnen de kortste keren moesten Nathalie en ik de keuken in.

Friet uitverkocht, 24 loempia's op en de tap deed zijn best.

Ouderwets gezellig met zijn allen aan de stamtafel en het HH sloot dit keer niet om 18:00 uur, maar om 19:30 uur.

We gaan voor een Michelin snack ster (volgend jaar). Smaakt naar meer.



KOSTENDELENDE VLUCHTEN IN HEEL EUROPA OPNIEUW ONDER DE LOEP



Recente ontwikkelingen in verschillende Europese landen benadrukken de toenemende aandacht voor vluchten met kostendeling en de behoefte aan duidelijkheid over de manier waarop de regels worden toegepast.

In Finland ontwikkelt zich een zaak waarin de nationale burgerluchtvaartautoriteit beweert dat een piloot die kostendelende vluchten uitvoert, in feite een commerciële activiteit uitvoert omdat het vliegtuig in particulier bezit is.

Het Verenigd Koninkrijk heeft onlangs zijn aanpak aangescherpt na het spraakmakende ongeval in Sala, waarbij een illegale chartervlucht betrokken was. Vanaf oktober moeten Britse piloten die kostendelende vluchten uitvoeren, ervoor zorgen dat passagiers een gelijk deel van de kosten betalen. Passagiers moeten ook een deelnameformulier invullen, dat de piloot zes maanden moet bewaren, zodat onderzoekers indien nodig de naleving kunnen bevestigen. Volgens Martin Robinson van AOPA UK zijn deze wijzigingen bedoeld om de handhaving te vergemakkelijken, maar zullen ze waarschijnlijk een beperkte impact hebben op illegale chartervluchten vanwege de beperkte toezichtmiddelen.

In Denemarken werd eerder een zaak voor de rechter gedaagd door de CAA om een piloot te veroordelen voor het niet betalen van een *gelijk* deel van de kosten op een kostendelende vlucht. De rechtbank verwierp de zaak en oordeelde terecht dat de EU-regelgeving de piloot alleen verplicht om *een deel te betalen*, niet noodzakelijkerwijs een *gelijk* deel. Deze uitspraak versterkt het principe dat kostendelende vluchten een legale manier blijven voor privépiloten om de exploitatiekosten te dekken, op voorwaarde dat ze niet veranderen in verkapte commerciële operaties.

Een van de open vragen die nog steeds voor verwarring en onzekerheid zorgt, is wat kan worden beschouwd als 'directe kosten' die in aanmerking komen om te delen en hier gaat de discussie over kosten voor zaken als verzekering, onderhoud en hangaar stalling. Als een piloot een vliegtuig huurt, is de volledige huur uiteraard een directe kostenpost, zelfs als een deel van de huur is vastgesteld, uiteraard voor deze elementen. Indien de piloot zelf eigenaar is van het vliegtuig, lijkt het niet logisch dat dezelfde elementen niet in aanmerking kunnen worden genomen bij de berekening van de "directe kosten". Deze vraag blijft open en kan verstrekkende gevolgen hebben voor GA-pilots in heel Europa.

IAOPA Europe volgt deze ontwikkelingen op de voet, aangezien verschillende CAA's het Britse model willen repliceren of zelfs EASA onder druk willen zetten om zijn regels te herzien. 'Dit is weer een voorbeeld van regelgevers die proberen een probleem op te lossen dat misschien niet echt bestaat - terwijl ze nieuwe lasten creëren voor legitieme GA-activiteiten', merkte Martin Robinson op.

Wat is een vlucht met gedeelde kosten?

Op grond van EU-verordening (EU) nr. 965/2012 (Deel-NCO) mogen privépiloten de *directe kosten* van een vlucht delen met maximaal vijf passagiers, op voorwaarde dat de piloot ook bijdraagt aan die kosten. Directe kosten omvatten doorgaans brandstof, olie, landingsrechten en - indien van toepassing - vliegtuighuurkosten. De vlucht moet echt niet-commercieel zijn: de piloot mag geen winst maken en kan niet "standhouden" door luchtvervoer als een dienst aan te bieden.

Kostendeling is een essentiële manier voor privépiloten om de vlieggkosten te verlagen, valuta te behouden en GA toegankelijk te houden. De interpretatie van wat telt als 'directe kosten' en hoe vluchten worden geadverteerd, blijft echter een punt van discussie met de regelgevers.

Martin Robinson, CEO van AOPA UK

+++++

PARKEREN OP SEPPE

Iedereen die op Seppe naar de club komt, zal gemerkt hebben dat het regelmatig zoeken is naar een parkeerplaatsje. Het komt zelfs steeds meer voor, dat je moet uitwijken naar de parkeerplaats bij de tennisbanen/voetbalvelden.

De stoorzender is de Cockpit, waar de meeste gasten gebruik maken van de parkeervoorzieningen van het vliegveld.

De Cockpit zelf heeft alleen parkeerplaatsen bij de ingang van hun restaurant.

Na enkele gesprekken met de Havendienst hebben wij, in navolging van hunzelf en van ENPC, de beschikking gekregen over 6 exclusieve parkeerplaatsen voor onze clubleden.

Dit is een prima oplossing en bedanken Jan Voeten voor zijn spontane medewerking.



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



Tel: +31(0)113614370

www.transalaero.com

info@transalaero.com

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)



Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

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

ONTDEKKRACHT
accountants & adviseurs

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

ITALIË 2025, CIAO PH KBT!

Na een aantal weken dat het weer in Italië niet goed was, leek het vanaf 5 september een week lang wel goed te worden, dus tijd voor de geplande Italië trip.

Na een vroege start zijn we vanuit Seppe via Trier en Donaueschingen rond de middag begonnen aan de oversteek naar Padua (Padova). Dit bleek de langste Alpenroute te zijn, eerst een stuk Zwitserland, dan Oostenrijk, en tenslotte Italië, maar vooraf leek dit de slimste optie. Doordat Nathalie enorm pijn in haar oren kreeg (we zaten inmiddels al op 10.000 voet), werd het, met name voor haar, een vervelende tocht. Het weer was prima, dat hadden we vooraf goed bekeken, want je wilt met die Alpentoppen geen bewolking hebben en het uitzicht was fenomenaal.



De daling naar Padua moest vanwege luchtruimbeperingen, en toch ook nog bergtoppen, slalomend worden uitgevoerd, en in een te hoog tempo. Ik streef naar max. 400'/min liefst rond 300'/min. Het Italiaanse luchtruim staat bol van de beperkingen en je krijgt geen toestemming om daarvan af te wijken. Maar goed, toch zaten we om 15 uur in ons leuke hotel en begonnen we van Padua te genieten.

's Avonds de eerste van vele heerlijke Italiaanse maaltijden bezocht, tjonge wat kunnen ze lekker koken!

Het plan was om naar het verre zuiden te gaan, maar Salerno Airport was erg afhoudend. Dus dan maar Rome, 2 dagen. Omdat er op woensdag een echte regendag werd voorspeld, bedachten we dat we dan beter 2 dagen Padua konden doen. Dus even bellen met het vliegveld, om een dagje langer te blijven. Dat ging als volgt: Hello, I am the pilot of the PH-KBT. We are parked on your airfield, and we want to stay one more day. A, Si, uh, when do you arrive? No, I am already at your airport, and we want to stay longer. AH, si, so you depart today?

No, no, let me explain again, please, etc, etc.

Ook kwam het regelmatig voor dat je de Italiaanse verkeersleiding 3x moest vragen om te herhalen. Je kent dat wel, six wordt dan sikse, stop wordt stoppe, etc. Vaak lachen, soms ook erg vermoeiend.

Na Padua, via een heel leuk veldje Foligno naar Rome Urbe. Je land ongeveer naast het Vaticaan, 15 minuten met de taxi naar de paus, uh, ons hotel. Rome is één groot openluchtmuseum. Fantastisch. Italië is culinair wereldklasse: Toen we in Rome

vertelden dat we via Foligno waren gekomen, (en Foligno is echt piepklein) was de reactie: Ah, Foligno, daar hebben ze de beste truffels....



Ondanks een dag regen het ontzettend naar ons zin gehad, hoogtepunt was een lekker glaasje op rooftop terras, met uitzicht op het Forum, om de hoek bij het Colosseum. Nadeel van Rome is wel, dat het zo waanzinnig druk met toeristen is. We waren 's morgens om 10 uur bij Villa Borghese en toen stond er al een bordje: Tickets for today visit, sold out!

Donderdagmorgen op tijd naar Lucca. Deel van de checks is dat je de remmen controleert. Dat doe je door tijdens het taxiën, inderdaad, te remmen. Nu was het toeval-
lig zo, dat vanaf onze parkeerplaats tot het zgn. holding punt, de taxibaan een lange bocht naar links maakte. Eenmaal daar aangekomen test ik dus de eerste keer de rechter rem. Geen rem! Snel opgeroepen dat ik een probleem had en moest back-tracken, want er kwamen andere kisten aan, het was superdruk. Gelukkig konden we onze kist terugduwen en terug taxiën en op de parkeerplek de remvloeistof bijvullen. Uiteindelijk waren we 20 minuten later airborne, op weg naar Lucca.



Lucca is Toscane en op een of andere manier is alles hier wat lieflijker. Ook is het een prachtige stad natuurlijk, met een schitterende Dom, overal leuke steegjes met terrasjes, barretjes en restaurants. Ons superleuke hotel hartje stad (we hadden ook nog eens de zolderkamer....), kijkend over de daken van Lucca, ja dat is toch heel speciaal.

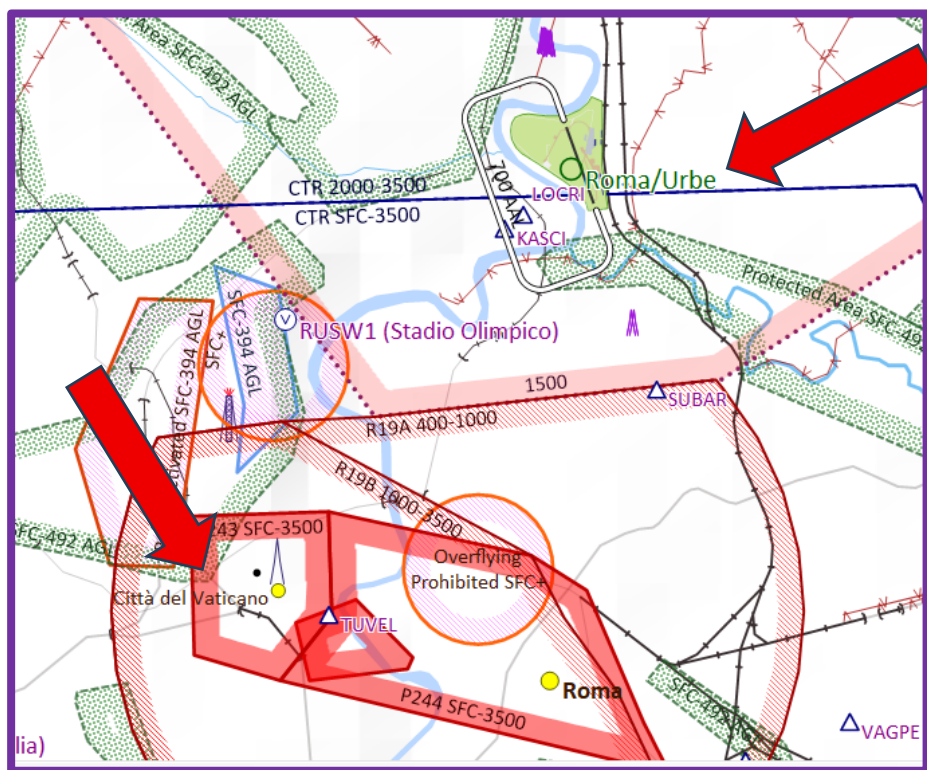


Tijd voor de terugreis. Geen Alpen, maar over zee. Vanaf Lucca ben je binnen 1:30 uur bij St. Tropez en daar een leuk veld ontdekt, Cuers LFTF.

Wel wat turbulent, maar ja, wat wil je, ruim 30 knopen die over de bergen komt suizen.....Dat bleef de hele terugreis een issue, veel turbulentie. Met als dieptepunt een enorme klapper op 6000', in totaal rustige omstandigheden, onverwacht dus. Via Mâcon naar Reims. Daar bleek dat we beter niet verder konden gaan naar Seppe, onweer, harde wind, niet zo fijn. Na overleg hebben we eerst 2 uur gewacht en op de laatste gelegenheid (veld sluit om 18:30 uur) richting Seppe vertrokken. Uiteindelijk zonder veel problemen, maar met 25 knopen tegenwind, geland. De enorme onweersbui bleef mooi bij Antwerpen hangen. Zonder een beetje geluk.....vaart niemand wel!

Het was weer erg leuk, een hoop ervaringen rijker en Italië is en blijft een heerlijk land!

Groet,
Jaap Smieman & Nathalie Jennes





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.

SAFETY MEETING BREDA AIRPORT

Op 20 november a.s., houdt Breda airport weer haar jaarlijkse safety meeting.



- Bestemd voor gebruikers van vliegveld Seppe, gebrevetteerd of niet gebrevetteerd.
- De bijeenkomst is gratis toegankelijk.
- Het programma volgt op korte termijn.
- Locatie: Terminal Zuid – Bargo
- Inloop vanaf 19.00, aanvang 19.30 uur
- Aansluitend biertje-balletje aangeboden door de havenmeester
- Aanmelden via safety@breda-airport.eu

Voorafgaand is er de mogelijkheid een hapje te eten bij Bargo tegen de speciale prijs van € 15,75 excl. drankjes. Zie onderstaande flyer, maar wel even reserveren.

LADIES EN GENTLEMEN
THIS IS YOUR CAPTAIN SPEAKING

FLY WITH US

DINER SAFETY MEETING BIA
20 NOVEMBER 2025

Black Angus Burger & frietjes met mayonaise
Kipsate & frietjes met mayonaise
Ravioli Ricotta & Spinazie (pestosaus)
Zalmfilet met groenten en tomatenvinaigrette

www.bargo.nl/reserveren

15,75

RESTAURANT | TERRAS | EVENTS

(0165) 72 61 61 | WWW.BARGO.NL | INFO@BARGO.NL

ACTIVITEITENKALENDER 2026

2026 lijkt nog ver weg, maar dient zich eerder aan dan we soms willen geloven. De evenementencommissie start binnenkort met de voorbereiding van deze kalender.

Activiteitenkalender

Sommige zaken staan al vast, zoals de 2 halfjaarlijkse ledenvergaderingen, de mosselavond, de TourdeFrans, de Aero op Friedrichshafen etc.

Heb je voor 2026 zelf al bepaalde (club)activiteiten in de planning, geef ze dan door aan peterZ@vliegclubseppe.nl, dan neemt hij ze op in de kalender.

We proberen ook voor 2026 weer een mooi en gevarieerd programma op te tuigen.

+++++

BIJZONDER BEZOEK OP SEPPE

Maandagmorgen zagen we wel een heel vreemde vogel landen via de 06.

Het was eerst het droppen van een antenne en daarna het landen van een helikopter met daaronder een antenne van liefst 35 x 16 meter.

Dit toestel doet in opdracht van TNO-metingen in verband met grondwaterbeheer.

Na het droppen van zijn "ballast" ging de heli eerst tanken om daarna zijn 2^e vlucht van de dag te maken.

Een bijzonder gezicht.



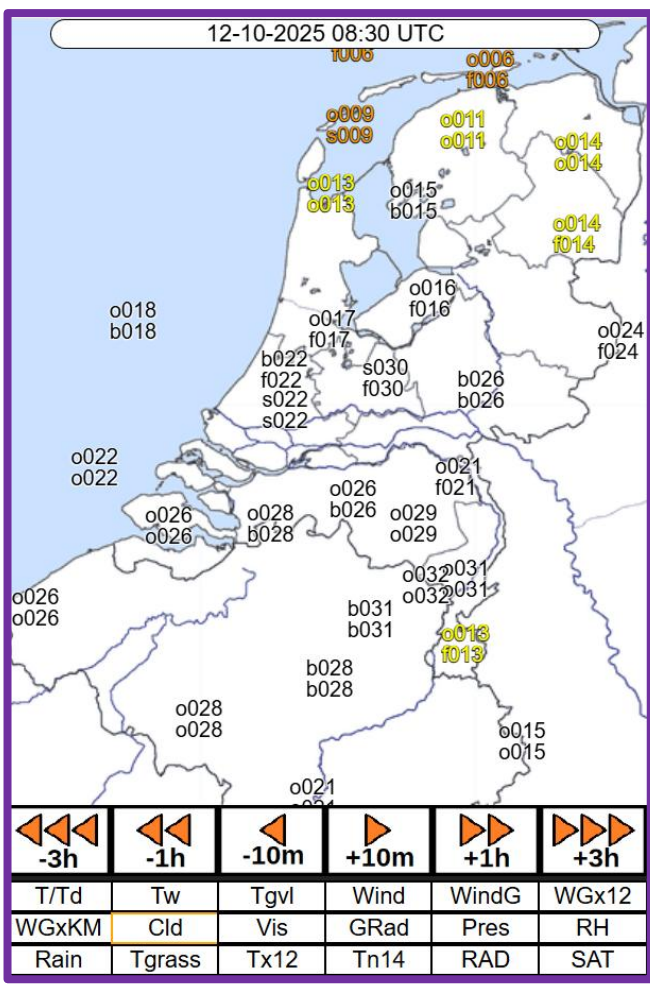
PRAKTISCHE METEO INFO

Www.meteomatic.nl is voor veel vliegers waarschijnlijk een onbekende informatie-bron voor je vluchtvoorbereiding en dan met name wat betreft de meteo.

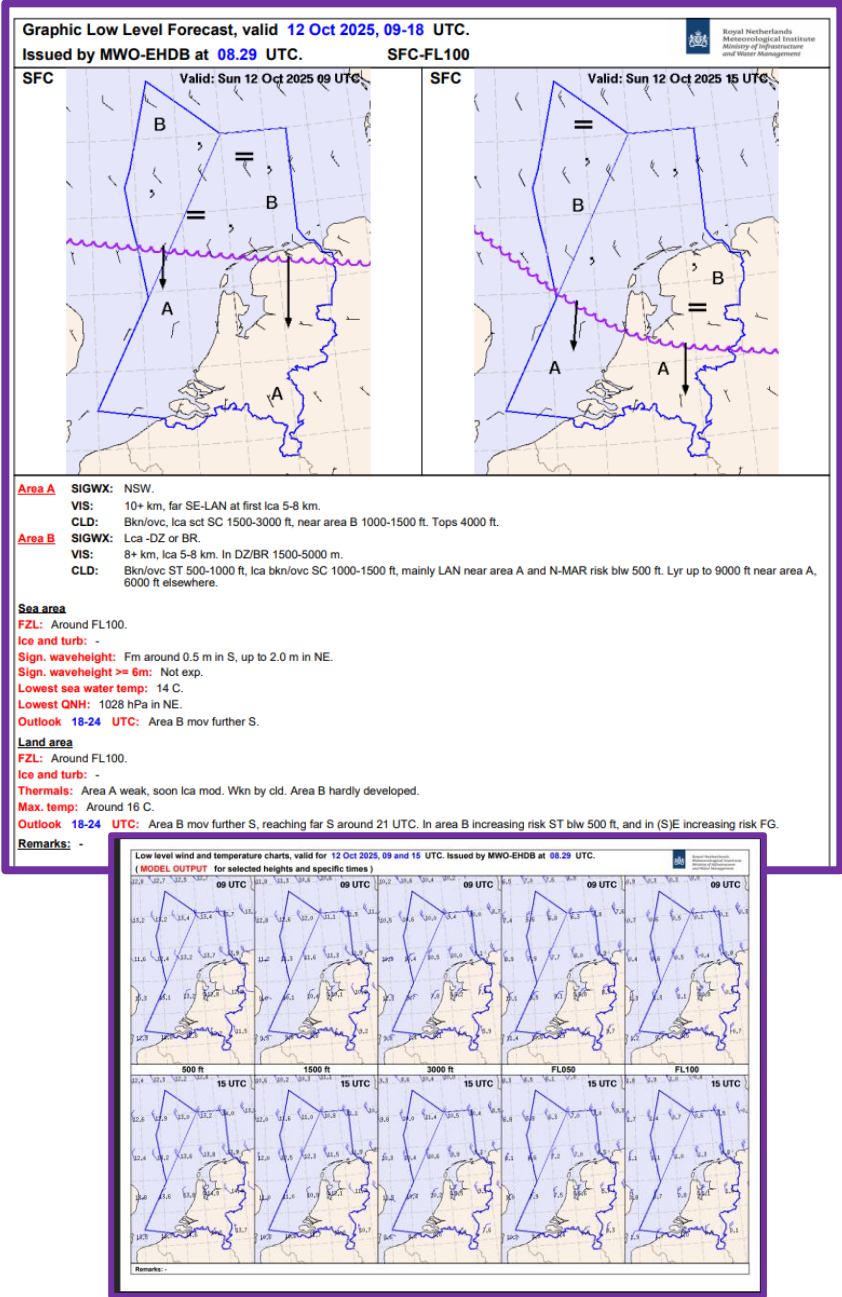
Via www.meteomatic.nl kom je op een pagina boordevol actuele meteo informatie van Nederland en België.

De informatie is afkomstig van het KNMI en wordt om de 10 minuten ververs, dus echt actueel.

Voor een aantal zaken kun je ook de prognose van de komende 3 uur downloaden. Je vindt er info over de wind, inclusief gusts, de QNH, de T/Td, de bewolgingsgraad inclusief hoogte van de bewolking, de RH, de satelliet loop en de historische radar loop; alles op één pagina.



Een misschien iets meer bekende site is te vinden op www.luchtvaartmeteo.nl. Daar kun je o.a. de "low level forecast" kaarten downloaden, waarbij de info zowel grafisch als in tekstvorm wordt weergegeven. Ook vind je er de hoogtewinden grafisch terug.



AOPA LEDENVERGADERING

Afgelopen zaterdag 11 oktober hield AOPA Nederland haar najaarsledenvergadering.

Locatie deze keer was het clubgebouw van vliegclub Teuge.

Aanvang is altijd stipt 10.00 uur, voor ons zuiderlingen is het dan vroeg opstaan, maar aan de andere kant kost het niet je hele zaterdag.

Je komt op zo'n vergadering gelijkgestemden tegen, bestuurders van andere vliegclubs en vliegers met bijzondere verhalen. Zo maakte ik deze keer kennis met een vlieginstructeur, die lang in Suriname gevlogen heeft, wat toch een andere dimensie vliegen is dan in ons landje. Ik noemde een paar namen in de trant van "ken je die en die" en hij kende ze allemaal, bijvoorbeeld ons clublid Andy Bijkerk die daar voor de MAF vliegt; hij heeft daar ook voor gevlogen.

Dan de vergadering zelf. AOPA is op zoek naar vers bloed in het bestuur, want de vergrijzing slaat ook bij hen toe. Het is heel jammer dat Matthijs Dusseldorp (PR-man) al na korte tijd afscheid heeft genomen, maar zijn vacature staat op het punt ingevuld te worden. Het AOPA-blad blijft in drukvorm verschijnen, ondanks de hoge druk- en portokosten. Financieel kan AOPA het lijden.

Er wordt binnenkort een proefpaal ergens in den lande geplaatst met ADS-B-In ontvangst. Dit systeem verzamelt informatie van andere vliegtuigen en grondstations om het vervolgens weer door te geven naar de cockpit. Wanneer de proef goed verloopt, gaat AOPA bekijken om landelijke dekking (minimaal 4 stations) te creëren. Het hoge kostenplaatje is nog een issue.



Het bestuur is bezig een workshop "vliegtuigtechniek" te organiseren. Waar en wanneer is nog niet bekend.

Tot slot volgde een interessante en leerzame presentatie door een gedreven meteoroloog van het KNMI.

De aangeboden lunch verdient een pluim!

FIRST SOLO

Op zondag 12 oktober jl. vloog Stefan de Korte zijn eerste solo vlucht.
Een moment dat geen enkele piloot ooit vergeet.

Van harte gefeliciteerd Stefan en ook Bob de instructeur, die Stefan opleidt.



+++++

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Vanaf 12 september Rob Stolk uit Bergen op Zoom. Gaat beginnen met zijn praktijkopleiding.
- Vanaf 13 september Bouke Leenstra uit Breda. Gaat met zijn PPL-opleiding beginnen.
- Per 29 september als geassocieerd lid, Devin Vanhoucke uit Hoboken (Antwerpen). Is tevens lid van MCG225.

Allen van harte welkom bij vliegclub Seppe

Activiteiten

- Zaterdag 1 november Happy Hour
- Donderdag 20 november safety meeting EHSE
- 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

