

Albatros

02

Febr

2026

NQ 5 geslaagden

Rondje Zuid-Afrika

Enquête vliegtochten

Nieuwjaarsreceptie

Speech voorzitter

Spitfire in beeld



Sky



MEDICAL CENTER

EINDHOVEN AIRPORT



SKY MEDICAL CENTER
LUCHTHAVENWEG 13
5857 EA EINDHOVEN
NEDERLAND
t31 (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

Esther Drescher-v/d Steen (voorzitter)

voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl

06 44266119

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/secretaris)

secretaris-soo@vliegclubseppe.nl

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, Aerobatic, MEP, SEP (land), FI(a)

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

NL72ABNA0462938069

SVH-huur clubtoestellen

NL04RABO0123751225

VAN DE REDACTIE

Beste lezer.



Het is goed te merken dat de dagen aan het lengen zijn. We tellen de donkere dagen gelukkig af en we kijken met zijn allen uit naar de lente. Voor onze night rating vliegers kan de winterperiode natuurlijk niet lang genoeg duren.

Op dit moment tellen we al 5 geslaagden en enkelen zijn op een paar uurtjes vliegen na ook klaar. Mooi initiatief van de instructeurs.

De feestdagen liggen alweer ver achter ons en de kerstversiering is voor een jaar achter slot en grendel opgeborgen.

De nieuwjaarsreceptie trok een vol clubgebouw en wat nog leuker is, dat de kinderen zich ook op de club thuis voelen. Ze hebben zich prima vermaakt.



De nieuwgevormde vliegtochten commissie is actief bezig en heeft een enquête uitgezet om te peilen waar de wensen en behoeften van de vliegers liggen. Ik vertrouw er volledig op dat dat daar mooie bestemmingen uit komen rollen.

Ik heb ook opgevangen dat de commissie TourdeFrans weer in de lucht is. In het maart nummer zullen we er waarschijnlijk meer over kunnen lezen.

André heeft zijn laatste nieuwjaarstoespraak als voorzitter gehouden. Het zal even wennen zijn dat we voortaan zijn inspirerende woorden niet meer horen.

Het goede nieuws is, dat zijn opvolging zo goed als zeker geregeld is en op de komende ledenvergadering het nieuwe voorzitterschap geformaliseerd zal worden.

Kom zeker naar die vergadering op 27 maart, want door je aanwezigheid laat je je waardering jegens André zien wat hij al die jaren voor ons gedaan heeft.

Voor degenen die zich aangesproken voelen, wens ik hen een gezellig en veilig Car-naval toe. Voor mij is het tegenwoordig een gepasseerd station.

Het volgende nummer verschijnt medio maart 2026 en je kunt je bijdrage(n) zoals gewoonlijk kwijt bij de redactie (peterZ@vliegclubseppe.nl)

Vriendelijke groet,

Peter Z

VAN DE VOORZITTER

Nieuwjaarstoespraak 25 januari jl.

Welkom allemaal in het thuishonk van Vliegclub Seppe. Op deze wat verlate nieuwjaarsreceptie, helemaal aan mij te wijten, omdat we begin van de maand elders nogal wat te regelen hadden. In ons huishoudelijk reglement schijnt in de heel kleine lettertjes te staan dat de kerstversiering pas mag worden opgeruimd als de nieuwjaarsreceptie geweest is. Wel zo gezellig zal ik maar zeggen.



De eerste maand van het nieuwe jaar zit er alweer bijna op. De tijd raast voorbij. 2026 heeft zich letterlijk koud aangediend en we zijn nog maar net gekomen van 2025. Want dat was me weer een jaartje om niet snel te vergeten. Zo hebben we er weer aardig wat solisten en gebrevetteerden bij en maakten onze Robins dik 900 vliegreun. Er waren momenten dat we bang waren ver onder de begrote uren te eindigen.

Er was nog wat glaswerk in te bouwen en we werden verrast door een oplichtend lampje in de VSQ. Dankzij de koelbloedigheid van de vlieger werd er keurig een voorzorgslanding gemaakt op een klein Duits vliegveld waar nog nooit iemand van gehoord had. Helaas hebben ze daar een stuk grond moeten saneren door een flinke olieversuiling.

Ook hebben we klachten gekregen van een op final gelegen Bauernhof waar ze de witte was buiten hadden hangen. Dat is allemaal wieder gut gemacht. Het kostte natuurlijk de nodige tijd om een nieuwe motor daar te krijgen en te installeren om zo de Q weer op haar nest te krijgen. Gelukkig liep een nieuwe motor al in bestelling. Dankzij de flexibiliteit van de Tour de Frans organisatie, samen met de SVH, heeft de Tour der Touren er in ieder geval niet onder geleden.

Even kort over die Tour der Touren. Ja, het was weer fenomenaal. Heb je die twee iconische foto's gezien. Die in zwart/wit kan zo op een platenhoes van Crosby, Stills, Nash & Young. Of die foto aan die lange eettafel, buiten, net na zonsondergang, met de toestellen op de achtergrond. Geweldig gewoon. Als je dat niet een keer mee wil maken, weet ik het ook niet meer. Ik kreeg trouwens nog een leuk kerstkaartje van de president d' aeroclub de Pontarlier. 'Joyeux Noël etc'. PS : 'Que dois-je faire de cette vieille caravane hors d'usage qu'ils ont livrée ici ?' Oftewel; PS: 'Wat moet ik met die krakkemikkige oude caravan die ze hier hebben afgeleverd?'

De SVH is ook lekker bezig geweest het afgelopen jaar. Eerst was er nog de hectiek van al dat glaswerk, toen onverwachte onderhoudsmomenten en als klap op de vuurpijl het invoeren van Aviatize, het nieuwe boekingssysteem. We mogen echt spreken van een succes. Natuurlijk waren er best wat rimpeltjes en met de laatste update wilde de app plots niet verder kijken dan een week vooruit. Ook weer opgelost. Frank heeft best een paar keer flink met zijn billen geknepen of het allemaal wel goed ging. Wat mij betreft een applaus voor al het werk dat er verzet is. En we zijn er nog niet. Want Aviatize is ook bedoeld om de vlieg instructie te ondersteunen. Op een moderne manier worden straks de leerlingen ondersteund met hun voortgang. Ook voor de instructeurs een heel handig hulpmiddel om minder papieren rompslomp te hebben. Erwin en Frank zijn al heel ver en de eerste praktijkproeven zijn een feit. Het zal best wel weer even wennen zijn maar het ziet er echt veelbelovend uit.

Nu ik het toch over de vlieg instructie heb, moet ik natuurlijk even stilstaan bij de veranderingen in onze vliegschool. Het vertrek van onze gewaardeerde ATO accountable manager Jacqueline Tinga en het aanstaande vertrek van Head of training Jo van Sprang waren de trigger om nog eens goed onze ATO-knoppen te tellen. Een vliegclub zonder vliegschool is op termijn ten dode opgeschreven. Er moest dus echt iets gebeuren. Nadat de knopen geteld waren, heeft de SOO in de laatste week van het jaar de ATO omgezet in een Declared Training Organisation, de DTO. Alle opleidingen die we deden in ATO-verband kunnen we doorzetten als DTO. Wel met minder overhead en minder verplichte oefeningen, maar zonder kwaliteitsverlies. In de loop van het jaar zal Jo zijn taken overdragen aan Erwin Jansen waarbij Erwin op de steun en ervaring van Gerard Verwers en de overige instructeurs mag rekenen. Victor Kruis is en blijft Safety manager. Met dit team is onze vliegschool klaar voor de toekomst. Als Jo straks het stokje overdraagt, zullen we dat zeker niet ongemerkt voorbij laten gaan.

Hebben jullie trouwens al geparkeerd op onze eigen Vliegclub Seppe parkeerplaatsen? Parkeert lekker nietwaar. Het zijn er jammer genoeg maar 6. Beetje weinig voor 200 leden. Blijft dus dringen. Door verschillende belangengroepen zijn er al wat ideeën geopperd om het anders aan te pakken. Bijvoorbeeld een bordje; 'Alleen bestuur VCS' dat sprak mij wel aan, maar tsja nog maar 2 maanden. Of 'Flight Instructors Only', die jongens hebben altijd haast, vaste afspraken en zo. Of misschien de meest sociale 'Alleen VCS-leden zonder Medical'. Blijft lastig. We denken nog na over een wegsleepregeling. Misschien dan eerst maar eens beginnen met een vriendelijk briefje met dikke rood omlijnde tekst onder de ruitenwisser. De lay-out mogen we vast wel lenen van de Havendienst.

De Havendienst is goed bezig geweest met het ruimen van al die sneeuw. Complicaties! Wat is dat een werk geweest en als het net een beetje schoon was, begon het weer te sneeuwen. Seppe heeft het in die zin wel gewonnen van Schiphol. Wat een bende was het daar zeg. Sinds Jan Voeten daar weg is, gaat het bergafwaarts, dat is wel duidelijk. Laten we maar hopen dat Jan nog een hele tijd directeur BIA blijft.

Heb je dat nieuws ook gelezen? Dit is echt geen grap. De familie Fransen, als eigenaar van vliegveld Kempen Airport, Budel dus, is in een vergevorderd stadium van onderhandeling om het vliegveld aan Defensie te verkopen. In het persbericht stond zelfs dat de ondertekening nog voor het einde van 2025 verwacht werd. Voor zover ik weet is dat niet gelukt, maar er ligt wel een intentieovereenkomst. Interessant voor Defensie omdat de Nassau Dietz kazerne en het Weeterheide oefenterrein om de hoek liggen. Civiel medegebruik zou mogelijk blijven. Hmm, zet je toch aan het denken nietwaar. Lelystad, Budel en dan what about Seppe, pardon Breda International Airport, met een ex-defensie eigenaar, ex-defensie havenmeester, om de hoek bij Woensdrecht, het zal toch niet gebeuren. In deze onzekere tijd hebben we al van heel wat zekerheden uit het verleden afscheid moeten nemen.

Leeftijd lijkt tegenwoordig steeds meer een discriminerende factor te worden. Of lijkt dat maar zo, omdat ik er zelf nu meer op let. Bij het huren van een auto bijvoorbeeld, maar tegenwoordig ook bij het afsluiten van een vliegtuigverzekering. De SVH is aan het shoppen geslagen om een nieuwe verzekeringsclub te vinden voor onze toestellen. En wat schetst mijn verbazing toen ik hoorde dat ze wilden weten hoeveel vliegende leden we boven de 75 hadden! Een trend die lijkt te zijn overgewaaid uit de VS waar tegenwoordig wel meer slechte ideeën vandaan komen. Er zijn diverse onderzoeken geweest, ook door de Amerikaanse FAA, naar het effect van leeftijd op de schade- en ongevallen gemaakt met vliegtuigen. In geen van die onderzoeken kon verband worden aangetoond met leeftijd. Wel is er een duidelijk verband met ervaring. Want waar zou jij je geld op zetten? Een wat oudere ervaren vlieger met een trackrecord van vele schadevrije jaren of die wat branieachtige jongere vlieger die wel even zal laten zien dat het zicht voor hem wel voldoende is. Natuurlijk zijn er vele tinten grijs, om even in die kleur te blijven, maar laten we niet vergeten dat clubinstructeurs hun ogen niet in hun zak hebben zitten en dat de sociale vlieg-controle, juist in een club als de onze, bijzonder zuiverend werkt. En dat is aantoonbaar een waarheid als een koe. Kortom leeftijdsgrenzen bij een clubvliegverzekering lijken eerder op een truc om meer premie te ontvangen, dan dat het om een reëel verzekeringsrisico gaat. Dat is in ieder geval de mening van jullie voorzitter.

Over grijs gesproken. Wist je dat in onze club er nog een club is, een bijna geheim genootschap. Het draagt de naam KukiDent. Nu dacht je natuurlijk, stel kunstgebit dragende ouwe knarren bij elkaar. Ho ho, vergis je niet. Vergeet niet dat Kuki staat voor vasthoudendheid en Dent voor tand. Dat is precies wat dit genootschap doet; vasthoudend de tanden erin zetten. Want vasthoudend moet je zijn. Lege flessen sorteren en opruimen, kratten sjouwen, koelkasten vullen, koffiemachine schoonmaken, keuken op orde brengen, logboeken bijwerken, ga zo maar door. Als dat geen vasthoudendheid vraagt, weet ik het ook niet meer. Soms is het op maandagochtend drukker op de club dan op een zaterdagmiddag. Niet dat er zoveel echte KukiDents zijn, want er zijn ook KukiStuDentjes. Die willen er dan er graag bij horen, maar zijn nog niet door de ballotage, want die is streng en deels geheim. Een tipje van de sluier kan ik oplichten. Het gaat dan om geopolitieke YouTube-kennis, aantal worstenbroodjes gelijk aan het aantal dagelijkse Rennies, op een stoel en op één been een

plafondplaat plaatsen en zo nog een paar belangrijke proeven. Laten we maar blij zijn dat dit genootschap bestaat. Anders zouden we mooi misgrijpen als we een drankje willen pakken en zou het er hier een stuk minder fris uitzien.

Jullie voorzitter kan zich trouwens wel inleven bij dit KukiDent genootschap, want bestuurs-vastplakkend is hij 22 jaar geweest. Maar, zoals al lang geleden aangekondigd, aan al die plakkracht komt per 27 maart aanstaande echt een einde.

Als ik naar de toekomst kijk, doe ik dat met vertrouwen. Zo zie ik dat onze vliegschool met Erwin, Gerard, Victor, met nog wat eerste hulp van Jo en Rudi, samen met de instructeurs er goed voorstaat. Hetzelfde geldt voor de SVH met Esther als nieuwe voorzitter, geflankeerd door Frank, Jasper en Operations-Adje.

De club is de afgelopen jaren flink gegroeid in het aantal leden, is stabiel en financieel sterk. Deze club wens ik dan ook een betrokken nieuwe voorzitter toe, eentje met wat minder vlieguuren dan de huidige.

Kan even duren, maar gaat vast lukken en kunnen we als club de toekomst met vertrouwen tegemoetzien.

Op naar 65 jaar VCS.

Voor nu wens ik jullie vele veilige en enerverende vlieguuren toe in een gezond en voorspoedig 2026!

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

VADER/DOCHTER VLUCHT

Als kind heb ik vaak gevlogen. Niet in een Boeing 737, maar in het PH-VSQ'tje! Thijs en ik gingen vaak met onze ouders meevliegen. Wij zaten dan vol enthousiasme achterin. We vonden het geweldig: de stoere headsets, de geluiden, de uitzichten...



Tot ik vaker last kreeg van luchtsiekte.

Langzaam verdween mijn plezier in het vliegen en hoefde ik niet meer mee. Toch bleef ik graag naar de club komen, want alle gezelligheid daar voelt toch altijd een beetje als thuiskomen (na alle dagen daar spelen terwijl we op papa wachtten, die natuurlijk nog in de lucht zat ;).

Thijs daarentegen is het altijd fantastisch blijven vinden om met papa te vliegen. Hij geniet van elk moment in de lucht (vooral als hij even mag sturen - voelen wat dat vliegtuig nou doet als je de stick per ongeluk iets te hard duwt).

Omdat Thijs echter vorige week iets anders te doen had, leek het mij een mooi moment om zelf weer eens te proberen hoe het zou zijn om met mijn vader te vliegen,

dit keer voorin, van Rotterdam naar ons eigen veldje Seppe. En wat ben ik blij dat ik dat gedaan heb. Toen ik vroeg of ik mee mocht, zag ik mijn vader gaan stralen. Zijn dochter, die al 10 jaar zei dat ze niet meer mee hoefde,



wilde eindelijk weer delen in zijn grote passie. Die avond nog kreeg ik een 'crash course' van de apparatuur in het vliegtuig en kon ik oefenen met sturen m.b.v. de simulator app. Hij was zo enthousiast dat hij tot na middernacht aan het uitleggen was.

Ik heb echt genoten van een geweldige vlucht. Het weer was fantastisch, de lucht helder en de uitzichten over het havengebied van Rotterdam, het Haringvliet en de uitgestrekte weilanden onderweg waren echt prachtig.

Voor het eerst in lange tijd voelde ik weer dat oude gevoel terug: het plezier van vliegen.

Groetjes

Anne Kisters

+++++



SAVE THE DATE

GA Season Opener 2026

21 maart 2026
Teuge Airport



Georganiseerd door de KNVvL en AOPA, in samenwerking met LVNL en Ministerie van IenW

COMM PANION

CREATIVE MINDS



**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

THEMA-AVOND CRM DOOR MARC LATHOUWERS



Donderdag 15 januari was Marc Lathouwers voor de tweede maal te gast bij onze Vliegclub.

Voor degenen die Marc niet kennen, hij is al 32 jaar verkeersvlieger bij de KLM en geeft al meer dan 27 jaar trainingen. Hij begeleidt vliegers, beoordeelt hun werk en geeft trainingen aan vliegers, instructeurs, examinatoren en deelt zijn kennis in het bedrijfsleven.

Niet minder belangrijk, hij is ook lid van VCS en vindt het VFR vliegen nog steeds heel leuk.

Tijdens deze tweede sessie ging Marc dieper in op het FORDEC-principe, wat staat voor Facts, Options, Risks, Decisions, Execution en Conclusion.

CRM wat staat voor Crew Resource Management, wordt al sinds de jaren 70 ruim ingezet in de luchtvaart om de veiligheid te vergroten.

Marc spiegelde het CRM uit de professionele luchtvaart op ons GA vliegers. Niet alleen door een opsomming van feiten, maar ook door de aanwezigen interactief te betrekken bij sommige cases.

Al met al een inspirerende, leerzame en boeiende thema-avond wat voor een vervolg vatbaar is.

Marc, namens vliegclub Seppe bedankt voor je komst en bijdrage.



BESTEMMING VAN DE MAAND

Genk/Zwartberg EBZW

Het vliegveld Genk/Zwartberg is een General Aviation vliegveld gelegen in de Belgische Kempen even ten zuiden van de militaire basis Kleine Brogel.

Het is zo'n typisch Belgisch vliegveld waar altijd wat te beleven valt en niet te vergeten met een goede horecabezetting.

Een prachtig zonneterras met zicht op het lucht- en grondgebeuren compleeteert het geheel.

Op en rondom het veld vindt paradowping plaats, er zijn intensieve zweefvliegactiviteiten in de weekenden en er wordt met modelvliegtuigen gespeeld.

Een bezoek aan de stad Genk is de moeite waard en is vanaf het vliegveld bereikbaar met openbaar vervoer.

Wanneer je ernaartoe vliegt, is het wel goed opletten buiten de Kleine Brogel CTR te blijven of ze op te roepen (approach 134.480) en je te houden aan de circuitprocedures. De reporting punten November, Echo en Whiskey gelden alleen voor de para toestellen. Zij joinen op 3.000' terwijl het circuit op 1.300' ligt. De grasbaan mag enkel door homebased piloten gebruikt worden.

Er zijn op dit moment nieuwbouwactiviteiten aan de gang van het restaurant annex clubgebouw en later in het jaar de aanpassing van de apron en de taxibanen. Raadpleeg de website voor je gaat vliegen; er is daar veel praktische info te vinden. Verwacht niet altijd antwoord te krijgen op je radio calls, maar het seinenvierkant ligt er niet voor niets.

Enkele kenmerken

- Ligging vliegveld 241°/17 nm FLO (Flora) VOR/DME 112.050, altitude 270'
- Concrete runway 799 x 23 m, 03L/21R
- Het veld is PPR, online formulier via de website www.ebzw.be/contact
- Landingsgelden € 15,-- in het restaurant afrekenen
- Genk Radio 1120.405 (En) info only
- Avgas 100LL en JetA1 beschikbaar
- Tel. +32.89383273 of info@ebzwe.be
- Van oktober t/m maart is het vliegveld en restaurant op dinsdag gesloten.





**Driessen & Rappange
Verzekeringen**

Voor vliegers met oog voor detail!



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

Aviation Medical Center Voor alle vliegmedische keuringen



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

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

BIJSCHOLING

Ook een instructeur wil blijven leren; al deed Jo dat op een wel heel bijzonder plekje.



+++++

FREQUENTIEWIJZIGING EHHO

De frequentie van Hoogeveen wijzigt per 19 februari in **123.410**



Stichting Vliegveld Hoogeveen.

Havenmeester Jan Hulzebo

Telefoon: +31 528 266 640

Mail: info@ehho.nl

5 TIPS VOOR NACHTLANDINGEN



Landen is zonder twijfel een van de moeilijkste dingen in de luchtvaart.

Landen in de nacht is nog veel moeilijker.

Met aanzienlijk minder visuele aanwijzingen moet je tijdens nachtlandingen veel meer vertrouwen op je instrumenten en op de verlichting van de luchthaven. Er zijn veel verschillende redenen waarom een nachtlanding mis kan gaan. Maar als je de veelvoorkomende nachtelijke illusies en probleemgebieden begrijpt, kun je je erop voorbereiden en consistentere nachtlandingen maken.

Zwart gat-effect

Als je landt op een vliegveld met weinig grondreferenties en verlichting, krijg je de illusie dat je hoger bent dan je in werkelijkheid zit. Dat komt doordat het vliegveld eruit ziet als een eiland van felle lichten met niets dan duisternis eromheen.

Piloten vliegen doorgaans lager op dit soort vliegvelden, vandaar de naam "zwart gat-effect". De duisternis zuigt je naar binnen en als je niet oplet, kun je vlak voor de landingsbaan crashen.

Oplossing: gebruik de PAPI- of VASI-lichten en de ILS voor het juiste glijpad indien de landingsbaan hiermee is uitgerust.

Je kunt natuurlijk ook gebruikmaken van de "visual approach" mode in de Garmin GTN650 van de Robins.

Lampen met hoge intensiteit

Op vliegvelden zonder bezetting op de toren bedien je de landingsbaanverlichting vaak door een aantal malen op de microfoon te klikken. Indien daarmee uitgerust, 3 keer klikken voor lage intensiteit, 5 keer klikken voor gemiddelde intensiteit en 7 keer klikken voor hoge intensiteit. Als je het vliegveld probeert te vinden, is het meestal het beste om de verlichting fel te zetten. Maar als je hem eenmaal hebt gevonden, kan de felle verlichting in je nadeel werken.

Dat komt doordat je, wanneer de landingsbaanverlichting fel brandt, het gevoel hebt dat je dichterbij de landingsbaan bent dan je in werkelijkheid vliegt, waardoor je een hogere nadering vliegt dan normaal. Waarom? Omdat je bij fel licht de illusie hebt dat je lager en dichterbij de landingsbaan bent dan je werkelijk bent, waardoor je een hogere glijvlucht volgt dan normaal.

Maar dat is niet het enige probleem met felle lichten. Tijdens de afronding en de landing kunnen de lichten verblindend zijn, waardoor het erg moeilijk wordt om de landingsbaan zelf te zien. En als je de landingsbaan niet kunt zien, is het lastig om een goede landing te maken.

Oplossing: dim de verlichting naar een lage of gemiddelde intensiteit.

Regen

Landen in de regen 's nachts is vergelijkbaar met het zwarte gat-effect. Als je in de regen landt, krijg je de illusie dat je hoger bent dan je in werkelijkheid vliegt. Dat betekent dat je een lagere aanvliegeroute dan normaal zou kunnen kiezen, waardoor je gevaarlijk dicht bij de grond komt.

Oplossing: gebruik de PAPI- of VASI-lichten en de ILS voor verticale geleiding, voor zover het vliegveld ermee uitgerust is.

Illusies met betrekking tot de breedte van de landingsbaan

We hebben het allemaal wel eens meegemaakt: overdag proberen te landen op een ongewoon brede of smalle landingsbaan en dan compleet buiten het glijpad terechtkomen.

Diezelfde problemen doen zich ook 's nachts voor. Als je landt op een brede landingsbaan, heb je de illusie dat je te laag vliegt en volg je een hogere glijvlucht dan normaal.

En als je landt op een smalle landingsbaan, heb je de illusie dat je te hoog bent, waardoor je een lagere glijvlucht dan normaal kunt aanhouden.

Oplossing: gebruik de PAPI, de ILS voor verticale geleiding, voor zover aanwezig of de GTN650 visual approach mode in de Robin.



Het vliegveld lokaliseren

Afgezien van de al genoemde hobbels, kan het vinden van de luchthaven op zich al een hele uitdaging zijn.

Sommige vliegvelden, zoals bijvoorbeeld Luik, Brussel hebben felverlichte snelwegen in de buurt en die snelweg kan vrij gemakkelijk worden aangezien voor een landingsbaan of een naderingsverlichtingssysteem.

Als je merkt dat je opgelijnd bent voor een snelweg in plaats van de landingsbaan, kun je allerlei problemen tegenkomen, zoals te hoog of te laag vliegen, of gevaarlijk dicht bij het terrein en onverlichte obstakels komen.

Oplossing: zoom in op je GPS of laadt een approach kaart om te controleren of je op één lijn met de landingsbaan bent. Zoek naar het roterende baken van de luchthaven (indien aanwezig).

Gebruik van PAPI en de ILS

Veel vliegvelden met verlichte start- en landingsbanen beschikken over een naderingssysteem, visueel, elektronisch of een combinatie van beide. De PAPI is wel de meest bekende. Voor een PAPI wil je twee rode en twee witte lampen zien.

Als de landingsbaan een ILS-systeem heeft, is dat nog prettiger. Door de ILS-frequentie te activeren, heb je een elektronische hulp als back up. Dit is een hulpmiddel dat je kunt gebruiken, zelfs als je geen instrumentrating hebt. Oefen wel een paar keer met bijv. een instructeur om er vertrouwd mee te raken.

Dat geldt ook voor de visual approach mode die in de GTN650 beschikbaar is.



Veiligere nachtlandingen mogelijk maken



Landen is lastig, en 's nachts landen is nog lastiger. Slechte verlichting en neerslag rond het vliegveld kunnen ervoor zorgen dat je te laag landt, terwijl felverlichte vliegvelden ervoor kunnen zorgen dat je te hoog landt. Door visuele en elektronische hulpmiddelen te gebruiken zijn deze illusies gemakkelijk te tackelen. Je nachtlandingen zullen alleen maar beter worden.



HARRY DE LOUW HORECA

DE 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

UIT DE OUDE DOOS



Ook wij hebben het mooiste meisje gehad, weliswaar niet van de klas, maar wel van de club. Ze heette **Mona**.

Volgens Gerard Ververs ook wel de roze del genoemd en heeft nog opgetreden bij het 40-jarig jubileum van onze club.

Zelf had ze willen paaldansen, maar de balletgroep wilde het liever klassiek houden. Kunnen we nog wat van deze groep verwachten bij het 50-jarig jubileum van VCS? Als er maar rollaters zijn.....

Met de groeten van ManoMona.



PS. Helaas is "ze" niet meer onder ons.

Van links naar rechts: Wil Kisters, Jos Mulder†, Gerard Ververs en Mano Groenland†.

DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



PASTOOR VAN BREUGELSTRAAT 93A

WWW.DE-COCKPIT.NL

ENQUÊTE CLUB TOERTOCHTEN

Als vliegclub willen we graag gezellige en goed georganiseerde toertochten organiseren waar zoveel mogelijk leden enthousiast van worden. Dit kan zowel een eendaags tocht zijn (vluggertje) maar ook een meerdaagse tocht. Om dit te realiseren, vinden we het belangrijk om jullie wensen en ideeën centraal te stellen.

Met behulp van een enquête willen we graag achterhalen wat jullie voorkeuren zijn op het gebied van bestemmingen, type toertochten en andere belangrijke aspecten. Daarnaast geeft deze enquête jullie de mogelijkheid om actief invloed uit te oefenen op de bestemmingen die we als club gaan bezoeken.

Ons doel is om clubtours te organiseren die zo goed mogelijk aansluiten bij de wensen van onze leden. Jouw input helpt ons enorm bij het samenstellen van aantrekkelijke en gevarieerde vliegguitjes. Voor ieder gepland vliegtour willen we bovendien een alternatief plan maken, zodat we flexibel kunnen inspelen op bijvoorbeeld weersomstandigheden.

Het invullen van deze enquête kost slechts een paar minuten, maar draagt sterk bij aan het succes van onze toekomstige toertochten. Alvast bedankt voor het meedenken en het delen van je voorkeuren!

Via de onderstaande link of QR-code kan de enquête gestart worden.

[Enquête club toertochten 2026](#)



+++++

LANDINGVOUCHERS DUITSLAND EO

In Duitsland bestaat de mogelijkheid een bonnenboekje aan te schaffen met landingvouchers op 80 velden in Duitsland, Denemarken en Oostenrijk.

Per veld mag je 3x gratis landen. Texel airport doet dit jaar voor her eerst mee.

Kosten per boekje € 89,90, voor AOPA leden € 79,90.

Meer info kun je terugvinden op

<https://landegut.de/en>

Daan, Jorick en ik hebben er ééntje aangeschaft. Op zondag 22 februari hebben we een dagtrip gepland om de eerste bonnen te gebruiken.

Esther Drescher-van der Steen

NEUJAHRSZIELE, MIT DENEN DU WIRKLICH LANDEN KANNST

80 Plätze.
240 Landungen.

ab **79,90 EUR**

DE/AT/DK/NL → www.landegutscheinheft.de

A booklet titled 'LANDE-GUTSCHEINHEFT 2026' is shown. It features a map of Europe and a small airplane icon. The booklet is part of a stack.

VLIEGEN STELLENBOSCH Z-AFRIKA

Januari is in Zuid-Afrika hartje zomer. In het Kaapstad gebied en met name de Westkaap omgeving is er dan vaak sprake van een harde zuidelijke wind, die in februari dan weer helemaal weg is, waardoor januari koeler is en februari vaak snoeiheet.

Het zuiden in Kaapstad betekent daar: afkomstig van Antarctica, dus, in tegenstelling tot Nederland, geen warme maar koud water stroom en koude lucht.



Maar goed, wij waren in januari in Stellenbosch (na een fantastische safari-on -wheels 3 weken met een 4x4 door Namibië, Botswana, Zimbabwe) en dus veel wind.

De plaatselijke vliegclub, Flying Club Stellenbosch geheten, is heel toegankelijk, wel wat formeler dan VCS. Witte overhemden, zwarte gepoetste schoenen, donkere broek....

Het bleek dat alle vliegscholen in zowel Zuid-Afrika alsook Namibië, helemaal vol te zitten. Sinds 2021 is er een enorme toestroom van studenten, voor alle niveaus; Men wist ook niet echt een oorzaak te noemen.

Maar goed, op mijn vraag of ik een uurtje een vliegtuig kon huren, met een safety pilot, werd er toch binnen een week nog een gaatje gevonden.

Het was al een aantal dagen behoorlijk winderig en op de dag zelf verwachtte (hoopte) ik, dat er zou worden gecancelled.

TAF Cape Town Int. gaf 25 Kts, gusting 35 Kts uit 180°.

Maar nee hoor, de vlucht kon gewoon doorgang vinden. Alex was de instructeur, die als safety pilot meeging en hij liet mij lekker de Cessna 172 vliegen. Merkwaardig genoeg was de vlucht op 1500-2000'

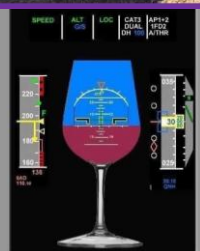
heel smooth, ondanks een temperatuur van 30+ en het tijdstip 14:00 uur.

Mooi blokje over Robbeneiland, langs Waterfront Kaapstad en weer terug naar Stellenbosch. Alex deed de radio, maar ik hoorde hem alleen maar melden waar wij zaten, geen enkele respons van andere vliegers, vliegveld of ATC. Dus ja, wel gedisciplineerd, maar een beetje in de leegte praten, leek mij. Maar goed, had ie ook wat te doen....!



De runway is prachtig, ligt ook mooi N-Z (01/19), en de wind kwam uit 180 graden. Maar wel heel hard...! "Heel steil inkomen" zei Alex en "tegen de grond vliegen. Ging allemaal perfect, tot het touchdown moment. Plots een enorme zwieper naar links, omhoog en weer terug met een dreun op de runway. Pffff, wij dachten dat alles gebroken was, maar Alex zei alleen: "ja, Stellenbosch is best lastig, hé"? Hij was totaal niet onder de indruk, gaf de tip om voortaan minder te corrigeren met de ailerons en liet mij gewoon terug taxiën. Voor hem business as usual. Bij de debriefing vertelde hij, dat de wind dan weliswaar pal op de baan stond, maar de bomen, gebouwen naast de baan, toch voor rare windvlagen zorgden. En inderdaad, windzak ging alle kanten op. Stellenbosch staat in ZA bekend als een van de lastigste velden, juist vanwege dit fenomeen. Wij hebben wel weer een hele leuke en leerzame ervaring gehad. En voor belangstellenden: De kosten van dit hele gebeuren vallen, zeker voor Nederlandse begrippen, best mee: 173 euro voor ruim een uur vliegen, all in. En als alternatief is er nog een ander leuk veld, wat wij ook bezochten: Morning Star. Is in principe voor ULM, maar daar vliegen ze ook met C172. Helaas zaten zij nog voller dan Stellenbosch. En, ook wel handig, Skydemon is daar ook DE tool om te vliegen!

Gr Jaap Smieman





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**



**MASTENBROEK
AEROSKILL**

aeroskill.nl

ZELDZAME SPITFIRE ZWEEFT WEER



Charles Hall 1918-1944 (foto: collectie familie)

Eerbetoon aan piloot die nooit thuiskwam in Bosschenhoofd

In het Vliegend museum van vliegveld Seppe is vrijdagmiddag 30 januari een bijzondere aanwinst gepresenteerd: een nagebouwd fotoverkenningsvliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog. Achter het toestel en de piloot zitten een dramatisch verhaal. "Dit was mijn oom", zegt een nabestaande.

Het verhaal begon heel klein, met een mysterieus stukje metaal, in de buurt van Bergen op Zoom. En een wandelaar die het zag glinsteren. Dat was Guido. Hij raapte het op, veegde het schoon en zag een cijfercode. Het was een stukje van een Spitfire. Het iconische Britse gevechtsvliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog. Hij vond meer stukjes, waaronder een verroest blokje met buisjes. "Dit was voor de zuurstoftanks. Een normale Spitfire heeft er eentje maar hier zaten er drie aan." Het raadsel groeide.



Het stukje vliegtuig waar alles mee begon.

Toen hij ook een stukje met blauwe verf kwam het antwoord. Dit was een fotoverkenner. Eentje die heel hoog en langdurig vloog, vandaar de extra zuurstof aan boord. "De Britten maakten twintig miljoen luchtfoto's in de Tweede Wereldoorlog. Dat was voor de planning, om te zien wat de effecten waren van bombardementen en om de vijand beter te bestrijden", zegt Guido.

Die foto's werden gemaakt door speciale Spitfires. Zonder wapens. En blauw, om minder op te vallen in de lucht. "In Nederland en de omringende wateren zijn er zo'n dertig gecrasht."

Eentje stortte neer bij Bergen op Zoom en was uit elkaar gespat in duizenden stukjes. Guido vond in archieven meer antwoorden: het was de AA804. Van piloot Charles Hall.

Parachute

Hall vloog op 28 december 1941 naar Düsseldorf en Essen. Daar moest hij de schade fotograferen van Britse bombardementen een dag eerder.

Op de terugweg kreeg hij motorstoring. Hall sprong met zijn parachute. Op Brabantse bodem pakten de Duitsers hem. Zijn toestel crashte bij Bergen op Zoom. En Hall belandde in de beruchte strafgevangenis Stalag Luft III, in het oosten van Duitsland samen met vele andere krijgsgevangen.

Tunnel

In de loop van de lange oorlogsjaren groeven de gevangen Britse militairen stiekem een tunnel en 80 van hen ontsnapten. Ook Hall ontkwam in deze vlucht die de geschiedenis in ging als 'The Great Escape'. 73 Britten werden gepakt. 50 mannen werden op bevel van Hitler doodgeschoten. Ook Hall stierf.

Toen Guido dit ontdekte wist hij niet wat hij zag. "Er was een link met de Great Escape." Het verhaal is wereldberoemd dankzij een legendarische Hollywoodfilm.

Guido kreeg contact met de nabestaanden van Hall. Het was nichtje Diana Ader.

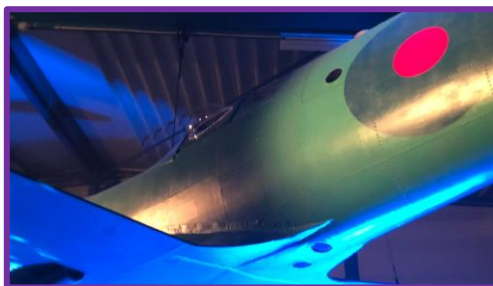
"Mijn familie wist heel weinig. Dit werd een fantastische ontdekkingsreis in het leven van mijn oom", zegt Diana Ader.

Boordkanonnen

Guido vertelde zijn verhaal in Bergen op Zoom. Hij raakte aan de praat met decorbouwers van het Groot Arsenal. Die hadden voor de viering van 80 jaar bevrijding een Spitfire nagebouwd maar wisten niet of ze hem konden bewaren. "Slopen zou zonde zijn", zegt decorbouwer Wim Doomen.

En zo ontstond het idee om hem om te bouwen tot fotoverkenner.

Fragment van de romp met fotoraam
(foto: Willem-Jan Joachems)



"We sloopten alle wapens er af en deden er een frame in, voor de stevigheid", legt Doomen uit. Om klinknagels na te bootsen werden duizenden spliterwten gebruikt. Doomen noemde het toestel daarna zijn 'Splitfire'. Ze plakten ook een originele teruggevonden Britse klinknagel in het toestel. En er kwamen raampjes in, voor de fototoestellen.

Dichtregels

Daarna verhuisde de Spitfire naar het Museum van Seppe. De Spitfire hangt daar in de museumhangar en is vrijdagmiddag officieel onthuld. Onder grote belangstelling van de vele vrijwilligers die het mogelijk maakten, hun trotse voorzitter en Erfgoed Brabant-directeur Patrick Timmermans die er een documentaire over maakte.

De wethouder van Halderberge die benadrukte dat 'dit aanzet tot een gesprek over offers die anderen hebben gebracht'.

Indrukwekkende woorden waren er van Diana Ader, nicht van Charles Hall. Ze sprak de plechtige dichtregels: *we will remember them*. In de hele hangar werden die mas-saal nagezegd.



Museum

Voor zover bekend is er geen enkele originele fotoverkenning-Spitfire uit de Tweede Wereldoorlog meer bewaard gebleven, wel van kort daarna. Daarmee is Seppe een van de weinige plekken waar je kan zien hoe zo'n toestel er ooit op ware grootte uit zag.

De Kluizen van Brabant-aflevering over dit toestel is in maart bij Omroep Brabant te zien en nu al op Brabant+

Wie de Spitfire AA804 wil zien kan op zaterdag en zondag terecht bij Vliegend Museum Seppe in Bosschenhoofd. Vanaf april is het museum donderdag tot en met zondag open.

Het museum bestaat nu 36 jaar en wordt gerund door een grote club vrijwilligers. Er staat een zestiental vliegtuigen. Vorig jaar trok het museum 6500 bezoekers.

Willem-Jan Joachems

Bronvermelding: Omroep Brabant (met dank)

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

NIEUWJAARSRECEPTIE 2026



NIEUWJAARSRECEPTIE 2026





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

NIEUWJAARSRECEPTIE 2026

Door allerlei verplichtingen van diverse bestuursleden begin januari werd de nieuwjaarsreceptie wat later in de maand gehouden en wel op zondag 25 januari jl.

Die datum bleek goed geprikt te zijn, want zo'n 70 leden waren present om naar de toespraak van André Oremus te luisteren. Een hele bijzondere dit keer, want het was zijn laatste toespraak in de hoedanigheid als voorzitter van onze vliegclub en de regelmatige bezoeker weet dat het met de inhoud hiervan wel goed zit. Elders in dit blad is de toespraak onverkort opgenomen.

Na afloop van de speech toastten we met zijn allen op een gezond en veilig vliegjaar.



De hongerige magen keken al belangstellend naar het opgestelde warm/koud hapjesbuffet waar volop gebruik van werd gemaakt. 's Avonds bij het opruimen was er buiten wat stokbrood niets meer te halen. Een goed teken.

Het viel op dat er tussen de gasten een zenuwachtige mevrouw rondliep die PeterZ regelmatig aanklampte met "mag ik nou"? Nu is Peter niet te beroerd om dan opzettelijk een vertraging in te zetten.

Uiteindelijk kreeg ze groen licht en vroeg Maria Janssen de aandacht van niet alleen de gasten, maar ook de speciale aandacht van 2 vliegers, Gijs van Abeelen en Ronald de Boer. Eigenlijk hadden ze met drieën naar voren moeten komen, maar Philip Musch ontbrak wegens verplichtingen elders.

Maria zou Maria niet zijn als ze met iets zou komen wat niemand in de verste verte had verwacht.

Middels een mooie toespraak met prachtige emotionele tinten bedankte Maria haar 3 piloten voor hun onbegrensde gastvrijheid en bekommering om haar tijdens de zomervliegweek "TourdeFrans" van afgelopen juni. Letterlijk waren haar worden "bij jullie voel ik de warmte en veiligheid om heerlijk ontspannen een week vliegend mee op stap te gaan".

"Daar wil ik jullie drieën voor bedanken en dat wil ik doen door jullie elk apart een eigengemaakt schilderij aan te bieden van jullie toestellen waarin ik me als een koningin gevoeld heb".

Onder luid applaus en verrassende blikken van Gijs en Ronald werden de schilderijen in ontvangst genomen.

Onze naam als gezelligste vliegclub van Nederland werd weer eens dik onderstreept.





AANNEMER OP ALLE TERREINEN VAN DE BOUW



AL RUIM 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.

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Youri Rasenberg uit Oudenbosch per 11 januari jl. Gaat lessen op de club Robins
- Aanmelding van Jonathan Mendez uit Roermond per 23 januari jl. Is eigenaar van de PH-FAT

Allen van harte welkom bij vliegclub Seppe

Geslaagd.

In de maand januari/februari hebben de volgende leden hun Night Qualification rating behaald:

- Ad Akkermans
- Jorick Huizinga
- Esther Drescher-van der Steen
- Berenice van der Weele
- Willem Nijhof

Allen van harte gefeliciteerd.

Activiteiten

- Donderdag 26 februari thema-avond "lifeliner"
- Zaterdag 7 maart Happy Hour
- Vrijdag 27 maart algemene ledenvergadering



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**

