

Albatros

03

Mrt

2026

Ledenvergadering 27 maart

Onderhoud PH-USN

PH-OBO naar Guernsey

Lifeline thema-avond

TourdeFrans 2026

Luchtvaartpolitie bij VCS



TourdeFrans 2026

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

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 Vlietschool 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, 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)

Brievbus_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.



We hebben een paar interessante thema-avonden achter de rug, waarvan elders in dit blad korte verslagen te lezen zijn. Deze thema-avonden houden we meestal in de stille winterperiode, zodat we ons vanaf nu kunnen concentreren op het nieuwe vliegseizoen.

Vorige week tijdens de eerste lenteprikkels konden we meteen merken dat de winterslaap voorbij was. Zowel overdag als 's avonds werd er volop gevlogen.

Jack Heijboer heeft afgelopen maandag het terras schoongemaakt, waarvoor veel dank.

Hopelijk kan het meubilair binnenkort geplaatst worden.

Langzaam leven we naar de cruciale datum van 27 maart toe. Hoezo dan?

Vrijdag 27 maart is de voorjaarsledenvergadering, zoals elk jaar op de laatste vrijdag van maart.

Deze keer wordt het wel een hele bijzondere vergadering buiten de normale agendapunten om, want we nemen na 22 bestuurlijke jaren afscheid van André als secretaris respectievelijk voorzitter.

Ik roep alle leden op zeker naar de vergadering te komen om op die manier hun waardering te laten blijken voor het vele goede werk wat André al die jaren heeft verricht.

Dat André vanaf 28 maart weliswaar bevrijd wordt van agenda- en representatieverplichtingen, wil dat niet zeggen dat zijn betrokkenheid bij het wel en wee van de club ineens is afgelopen. Hij blijft gegarandeerd een betrokken clublid en zijn goede adviezen blijven meer dan welkom.

De TourdeFrans 2026 commissie heeft ook hun winterslaap afgesloten en ze hebben er weer veel zin in om een mooi vliegprogramma op te tuigen. Ik heb gehoord dat het de bedoeling is om via Slovenië en Italië in Pontarlier terecht te komen. De laatste week van juni zal het zeker druk worden met Seppe vliegtuigen in het Europese luchtruim.

Vrijdag 10 april (20:00 uur) organiseert die commissie een info avond voor potentiële deelnemers waar alle plannen nader uitgelegd zullen worden. Voorpret is op zichzelf al de moeite van het komen waard. Vrije inloop.

Voor u ligt weer een magazine met mooie vliegverhalen, wetenswaardigheden, de nodige clubinfo en een verslag van het intensieve onderhoud van de PH-USN.

Respect voor de mannen die het karwei bij lage temperaturen hebben geklaard.

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

Vriendelijke groet,

Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Wel een beetje vreemd dat dit de laatste keer is dat ik een stukje 'Van de Voorzitter' mag schrijven. 11 keer per jaar komt de Albatros uit en na 29 maart 2013 zou ik dus $13 \times 11 = 143$ maal een VdV-tje geschreven hebben. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik wel eens verzaakt heb. In januari was het meestal de nieuwjaarstoespraak die gepubliceerd werd, maar aan over de 100 VdV-tjes kom ik denk ik wel. Soms was het erg voor de hand liggend wat er geschreven zou moeten worden. Soms moest ik wat langer op mijn duim zuigen om een zinnig stukje op papier te krijgen. Het is wel eens leuk om in oude Albatrossen te lezen wat er toen speelde. En dan nu de laatste, een soort epi-loog. Je zou kunnen schrijven over wat er allemaal zo bereikt is, of hoe goed de club er nu voor staat of iets dergelijks. Dan zou het lijken alsof er nu iets af is, maar dat is natuurlijk niet zo. Een vereniging is nooit af en zeker die van ons niet. Alles buiten de vereniging blijft veranderen. De maatschappij verandert, vlieg-regelgeving verandert, vliegttechniek verandert, ons vliegveld verandert, de manier waarop we met elkaar omgaan verandert, leden komen en gaan. De club zou ten dode zijn opgeschreven wanneer die niet meebeweegt, beleid aanpast, aangepaste doelen stelt. Het is een van die dingen die mij altijd geboeid heeft. De club anno 2026 is echt een heel ander type vereniging dan toen ik in 2004 als secretaris in het VCS-bestuur kwam. Dat was pas echt een flinke klus in die tijd. Uitnodigingen gingen nog per brief in een envelop met een postzegel erop. Er waren hele discussies of het wel rechtmatig was dat een ALV-uitnodiging per email werd verstuurd. Sowieso had de helft van de leden nog helemaal geen email-adres. Hoe ik het toen, met een drukke baan, allemaal voor elkaar kreeg vraag ik me wel eens af. Ik vind het een voorrecht dat ik die veranderingen van dichtbij heb mee mogen maken en dat ik er mede sturing aan mocht geven als vrijwilliger, samen met al die andere vrijwilligers die zich inzetten voor de VCS, de SOO en SVH.

Wat niet veranderd is in de club, is de liefde voor het vliegen. Dat onbeschrijfelijke gevoel dat je zelfstandig een machine door de lucht kan en mag besturen. Het gevoel van vrijheid in drie dimensies blijft het gevoel dat we allemaal delen en dat ons bindt. Die binding heeft het grote voordeel dat we onder elkaar ervaringen delen, leren van elkaar, soms formeel, veel vaker informeel. Daarom is het zo belangrijk dat het clubgebouw ook echt als een thuishonk gezien wordt, dat er activiteiten zijn waarbij we met elkaar praten over vliegen, ervaringen uitwisselen en dat we met elkaar vliegen. Een vliegclub als de onze biedt zoveel meerwaarde op het gebied van vliegveiligheid en om gewoon een betere vlieger te worden. Een vlieger is nooit uitgeleerd. Mede om die reden ben ik blij dat Gijs van Abeelen zich kandidaat heeft gesteld om mij op te volgen als voorzitter. Gijs ken ik al erg lang, is een clubmens en hij begrijpt heel goed waar het om draait om onze club springlevend te houden. Ik wens hem dan ook veel plezier en succes toe met zijn (als de ALV het goedkeurt) nieuwe taak. Wat betreft de VdV-tjes, ik zal ze wel missen, de deadlines misschien ietsje minder. Natuurlijk zal ik zo nu en dan nog wel een stukje schrijven, gewoon over vliegen, of mijn mening geven over wat er al zo gebeurt in de GA. Enfin, jullie zijn nog niet van me af.

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

ONDERHOUD VAN DE PH-USN

Halverwege 2025 ontvingen wij per e-mail een SB (service bulletin) van Van's Aircraft voor onze RV-10, PH-USN. Een SB van Van's ontvangen we vaker, maar deze werd bijzonder aandachtig gelezen. Het ging over haarscheuren in de ophanging van het hoofdlandingsgestel, die mogelijk tot ongevallen zouden kunnen leiden. Op een buiklanding zaten we uiteraard niet te wachten.

Van's stelde voor om foto's van de ophanging van de USN te maken en deze op te sturen, zodat zij een advies konden geven over onze situatie. Foto's maken klinkt eenvoudig, maar daarvoor moet het vliegtuig grotendeels worden gedemonteerd. Met een boroscoop is het ons uiteindelijk gelukt.

Het advies van Van's was duidelijk: "Bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt de ophanging vernieuwen!" Een tegenvaller, maar het moest gebeuren. We trokken er twee weken voor uit, met werkdagen van 9.00 tot 18.00 uur - en langer indien nodig. We stelden de klus uit tot januari, omdat er dan toch weinig wordt gevlogen.

Daarna begon de voorbereiding: Nadenken over wat we allemaal nodig hadden en het bestellen van de onderdelen. Dat klinkt simpel, maar in de praktijk is het anders. Vervolgens controleren of alles daadwerkelijk was binnengekomen, sorteren en klaarleggen op volgorde van gebruik. De organisatie van de verbouwing vroeg veel aandacht en tijd. Gelukkig beschikken we over een fijne hangaar voor het uitvoeren van onderhoud.

De onderhoudsdatum werd vastgelegd en alle vliegers van de USN werd gevraagd mee te helpen om deze klus tot een goed einde te brengen. Elke dag waren er drie personen nodig. Het werkschema was snel gevuld en we konden aan de slag.

Maandag 5 januari was het zover. De eerste ploeg stond om 9.00 uur klaar om te beginnen met demontage. Nagenoeg de hele cockpit moest worden leeggehaald: niet alleen de stoelen eruit, maar ook de vloer. Een eenvoudige klus om op te schrijven, maar de uitvoering vergde veel uithoudingsvermogen en een atletisch lichaam. Een hogere leeftijd bleek in deze situatie geen voordeel. Het was een voorbode van wat ons nog te wachten stond.



De propeller moest eraf, omdat er een nieuwe aandrijfriem op de dynamo moest worden gemonteerd. Een volle dag werk voor twee man. De magneten moesten worden gedemonteerd en voor onderhoud naar Midden-Zeeland worden gebracht. Omdat het geen vliegweer was, werd dat met de auto gedaan: één dag heen, de volgende dag terug. Eén persoon was twee dagen onderweg in sneeuw en slecht weer.

Daarna werden de tanks afgetapt, het vliegtuig op een stelling geplaatst en de vleugels verwijderd. Daarbij zijn veel helpende handen nodig, want de vleugels zijn lastig vast te pakken. Kleine problemen, zo zou later blijken.

De ophanging van het landingsgestel is stevig in het vliegtuig verankerd — logisch, want ze moet veel krachten opvangen. Moertjes losdraaien en popnagels uitboren dus. Natuurlijk waren er bouten die niet wilden meewerken. Het geweldsniveau nam bedenkelijke vormen aan. Twee bouten waren van mening dat geweld niets oplost in het dagelijks leven. Eén hebben we op het hoogste geweldsniveau uitgeboord, de andere is onthoofd. Dit proces duurde drie dagen. Iedereen met verstand van techniek of vliegtuigbouw is langs geweest, maar niemand had de gouden oplossing. Wel bleek al snel dat smalle handen en armen een groot voordeel zijn. Werkelijk niets was gemakkelijk bereikbaar.

Bij de demontage kwam zelfs een zaag te pas. Terminator Jack hanteerde het instrument, maar dé oplossing was het niet. Het weekend naderde en het leek erop dat we nog niet eens op de helft waren. Het humeur van de aanwezigen begon eronder te lijden.

Jack, de leider van het geheel, zou op vakantie gaan en hij zag de USN nog niet gereedkomen voor zijn vertrek. Zijn vakantie uitstellen was uiteraard geen optie. Het gevolg kon zijn dat de USN tot half maart in desolate toestand in de hangaar zou staan. Dat ging ons allemaal aan het hart. We stelden Jack gerust: wij zouden het project afmaken.



Gelukkig begon het wat beter te gaan. Eén kant van het landingsgestel werkte wat mee. Dat zorgde voor een beter humeur — en dan gaat het werk vanzelf ook beter. Al snel stapelden de tegenslagen zich echter weer op. Normaal gesproken past alles van Van's perfect, maar deze keer zaten de gaten niet altijd even goed uitgelijnd. Een afwijking van 0.1 mm of minder is genoeg om oneindig te tobben.

De boormachine werd onze beste vriend. Onvermoeibaar deed hij zijn werk, mits wij zorgden voor scherpe boren. Langzaam maar zeker kwam er schot in de reparatie. Het grootste probleem — de nieuwe ophanging — zat uiteindelijk correct gemonteerd in de USN.

Daarna volgde de opbouw. Dat klinkt opnieuw eenvoudig, maar alle leidingen, boutjes, moertjes, deksels, popnagels en nippels moesten weer op de juiste plaats komen.

Concentratie was essentieel: het ging immers om brandstof- en remleidingen, aileronaansluitingen, stall warning enzovoort. Smalle handen waren opnieuw in het voordeel, al waren ze nog gehavend van de demontage.



De motor van de USN werd voorzien van nieuwe inlaatstukken. De vleugels, die op tafels lagen en goed bereikbaar waren, werden uitvoerig gepoetst. Het hele vliegtuig werd schoongemaakt tot alles weer glom.

Uiteindelijk was alles op vrijdag 16 januari gereed — precies volgens planning. Met een taartje (Wim was jarig) sloten we het project af. Het blinkende vliegtuig werd naar buiten gereden en Jack had de eer van de eerste start. De USN stelde ons niet teleur. Na enkele slagen sloeg de motor aan en was alle tegenslag vergeten. Jack kon met een gerust hart op vakantie.

Volgens Van's kan deze klus in een paar dagen worden geklaard. Onze USN had daar andere ideeën over. Toch vergeven we het haar graag — want samen vliegen blijft een genot.

Dank gaat uit naar Michiel Bouwens van de firma Stay Aloft, die als professional steeds al onze werkzaamheden nauwkeurig kwam controleren, goede adviezen gaf en niet voorhanden gereedschap kon uitlenen.

Dank gaat uit naar Jack (de leider) Hoogwerff, Wim Jansen, Hans van Nordennen, Gerrit Michielsen, James Hepburn en Hans Philipse voor hun tijd en energie.



**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

BESTEMMING VAN DE MAAND

Rochester EGTO



Staat de UK nog steeds op je bucketlist, dan moet je zeker een keer naar Rochester airfield vliegen. Een dag op en neer vliegen is goed te doen; rechtstreeks is het 152NM en via Calais voor een kortere oversteek over het Kanaal, dan is het 163NM. Het is weer zo'n typisch Engels vliegveld waar de geur van historie je na de landing tegemoet komt en dan heb ik het nog niet over de gebouwen op het vliegveld. Helaas is het café tijdelijk gesloten, alhoewel, dat café is nog nooit een succes geweest. Beter is even naar het Innovation Center te lopen of naar het Holiday Inn hotel (+44-3333209347) waar je kunt lunchen.

Wil je in Londen gaan shoppen, neem dan bus 101 naar Chatham Station (15 min) om vandaar na 45 min op Victoria Station Londen aan te komen. Het vliegveld staat bekend om zijn goed onderhouden grasbanen en een uitstekende en behulpzame ATC. Ook is er op het veld een apart museumpje met voornamelijk oude brandstofpompen. Geinig om een keer te bezoeken.

Enkele kenmerken

- Ligging vliegveld 308°/4.6nm DET VOR 117.300
- Altitude 420', circuithoogte 1000'AAL
- Grass runway 828 x 32 m, 02L/20R resp. LH en RH
- Het veld is PPR
- Landingsgelden £ 23
- Rochester Info 122.255
- Er is Avgas, JET-A1 EN UL-91
- PAPI voor zowel de 02 als de 20
- Tel. +441634869969 of tower@rochesterairport.co.uk
- Openingstijden: 7:30-17:30 uur lokale tijd





Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



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

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

LIFELINER

Jorrit Mol, voor een aantal een oude bekende, want in 2021 was hij ook al eens gastspreeker op onze club, sloot de winter thema-avonden af met zijn presentatie.



Jorrit verstaat de kunst op een boeiende wijze de ins en outs te presenteren van het werk rondom de Lifeliner. Geen oeverloze uitweidingen of langdradige verhalen, maar to the point vertellen met behulp van een mooie power point presentatie en enkele filmpjes. Het was een kleine 2 uur muisstil en veel vragen kwamen op hem af.

Na afloop had iedereen nog meer respect gekregen voor het werk dat de lifeliners crew bij nacht en ontij, in vaak slechte weersomstandigheden en op moeilijke locaties, verrichten.

Ongelofelijk, dat zo'n imposante heli binnen 2 minuten na de scramble al airborne kan zijn.

Men kent een startlimiet van 50 kts windsnelheid, minimaal 800 m grondzicht en een ceiling van 500' buiten een CTR.

Het landingsvlak moet overdag minimaal 25 x 25 m zijn en 's nachts 25 x 50 m.

Een handig hulpmiddeltje is het tellen van het aantal auto's vanuit de lucht om te weten hoe groot een mogelijke landingslocatie is.

Een van de grote voordelen van een lifeliner is het kunnen landen op moeilijke bereikbare locaties voor de grondvoertuigen. Denk aan brede stranden, bos- en heidegebieden, duingebieden. Ook de tijdsbesparing door de vele files speelt tegenwoordig een steeds grotere rol.

*Namens Vliegclub
Seppe bedankt Jorrit.*



DOELSTELLING H-MMT

- Vervoer MMT
- Grote actieradius
- Aanvulling ambulancezorg
- Vitaal bedreigde patiënten
- Expertise medisch specialistisch team
- Outcome verbeteren



+++++

SAFETY MEETING 2 APRIL 2026



BIA Safety Committee is samengesteld uit vertegenwoordigers van Havendienst, Breda Aviation, TTC, Vliegclub Seppe, ENPC en Vliegend Museum Seppe.

SAFETY MEETING 2 april a.s. 19.30-21.45 uur

Locatie: Hangaar 01

Terminal Zuid

Inloop vanaf 19.00 uur met koffie en thee.

Wat is een Safety Meeting en voor wie is deze bedoeld?

Het Safety Committee (SC) neemt het initiatief tot twee Safety Meetings per jaar. Deze Safety meetings zijn bedoeld voor alle gebruikers, medewerkers, "bewoners", vrijwilligers en bedrijven, die op Breda International Airport actief zijn.



Hoe kan ik erbij zijn?

Door je aan te melden met een mail via safety@breda-airport.eu of via info@breda-airport.eu. Er zijn geen kosten aan verbonden.

Waarom móét ik erbij zijn?

De Safety Meeting is een event waarbij we tweemaal per jaar bijeenkomen om veiligheid te promoten.

Aan het begin van het "vliegseizoen" (eind maart) en aan het einde (september of oktober), beiden rondom een terugblik en een vooruitblik.



HARRY DE LOUW HORECA

**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

TOUR DE FRANS 2026

Daar zijn we weer! We zijn begonnen aan de voorbereidingen van de tocht der tochten! Nu ik voor het eerst in mijn leven enige dagen mocht meedraaien met Prins Markus Dun Irste uit Tilburg, begrijp ik de Brabantse ziel iets beter en hebben we bewust niet gecommuniceerd voordat jullie allemaal weer enigszins tot bezinning zijn gekomen. Maar feesten kunnen de Brabanders. Hans van de Berselaar zag ik menige polonaise

leiden en onze penningmeester had opeens geen last meer van zijn gestel gedurende deze vier feestelijke dagen. Laten we hopen dat die spirit ook tijdens de komende Tour de Frans zichtbaar zal zijn.....



Jorick, Gijs en ik staan weer in de startblokken en hebben mooie ideeën. Met de opgedane ervaringen uit 2025 en een extra peilstok en jerrycan voor Jorick hebben we de voorbereidingen goed opgepakt. In ieder geval starten we op een zaterdag en komen we op een vrijdag terug.

Dat is blijkbaar nagenoeg iedereen goed bevallen.

Vertrek op zaterdag 20 juni en terug op vrijdag 27 juni.

Ook is het plan om enige dagen kamp te maken op het Franse Pontarlier (LFSP). De aanvraag bij het bestuur van de lokale vliegclub loopt en we hopen wederom van hun gastvrijheid gebruik te mogen maken. Dat zal dan zijn van dinsdag 24 juni (einde dag) tot vrijdag 27 juni. We zijn dus in principe drie avonden op Pontarlier en net als vorige keer zijn alle leden die niet de hele week meekunnen of gewoon een pintje willen komen halen zeker welkom.

Pontarlier ligt erg gunstig en is makkelijk aan te reizen vanuit Seppe met vliegtuig of auto.

Ook zullen we weer de bekende, inmiddels gedeukte en gebutste transit bus gaan huren. Deze zal pendelen tussen de IBIS, IBIS budget, Campanile en Formule 1 hotels. Dus niet naar hotels die verder weg gelegen zijn. Ook dit was een leermoment van de afgelopen keer, omdat we wel heel veel aan het rijden waren tussen te veel verschillende hotels. Wil je van de bus gebruikmaken, dan heb je nu keus uit 4 hotels in verschillende prijsklassen. Deze zijn nu allemaal nog goed en goedkoop te boeken (desnoods met annulering-optie!). Natuurlijk kan overnachten ook lekker spartaans op het vliegveld. Dat is gratis en ook de lauwwarme douche is daar gratis! Voordeel is daar dan we dat je naast je kist slaapt. Ultiem slaap- en vlieggenot!

We hebben een hele mooie en bijzondere route samengesteld voor de eerste dagen op weg naar Pontarlier. Deze tour gaat weer spectaculair worden met veel verschillende GA velden en (RT) uitdagingen.

We willen dit jaar de route en het verloop van de vliegweek eens graag persoonlijk aan jullie toelichten.

Daarom is het plan om op **vrijdag 10 april om 20.00 uur op de club de aftrap te geven** We zullen dan de route toelichten, de restaurants (we begrijpen dat sommige van jullie alleen daarom meegaan) bespreken en ook de vliegtuigen langslopen die meegaan. Inmiddels hebben we ook twee externe Robins (voorlopig) vastgelegd zodat weer veel leden meekunnen en niemand deze ervaring hoeft te missen. Inschrijven kan vanaf nu via de club website. Graag zien we jullie op 10 april a.s.!

*Cordialement,
Gijs, Jorick en Philip*



DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



PASTOOR VAN BREUGELSTRAAT 93A WWW.DE-COCKPIT.NL

AIRFIELD DIRECTORY

Een nieuw open Europees platform voor GA-luchtveldinformatie.



IAOPA Europe vestigt de aandacht op een nieuw, door piloten gedreven initiatief met als doel de toegang tot operationele informatie voor algemene luchtvaartpiloten in heel Europa te verbeteren.

Het project, ontwikkeld door AOPA Germany-lid Thomas Witt, is een gratis, open en niet-commercieel online platform dat door piloten geschreven vliegveldrapporten ("PIREPs"), landingskosten, brandstofprijzen en operationele notities voor GA-vliegvelden verzamelt en publiceert. Het concept wordt vaak omschreven als een "Wikipedia voor luchthavens", ontworpen om essentiële informatie over vluchtplanning gemakkelijk toegankelijk, herbruikbaar en publiekelijk beschikbaar te maken.

Binnen slechts vier maanden heeft het platform al meer dan 540 info's over vliegvelden verzameld uit heel Europa, o.a. het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Nederland en daarbuiten. Alle inhoud wordt automatisch vertaald in zes talen (DE, EN, ES, FR, IT, NL), wat grensoverschrijdende toegankelijkheid en de Europese GA-vliegers ondersteunt.

Het adres is heel eenvoudig <https://airfield.directory/>



+++++

ARISTA OP TEUGE

Sinds kort heeft Teuge er weer een restaurant bij.

Waar eerder het restaurant the Hangar zat (naast de verkeerstoren) bevindt zich nu het "all you can eat" concept Arista.

Ook is het restaurant geopend voor lunch (à la carte) vanaf 12:00 uur en in de weekenden vanaf 11:00 uur. Maandag is de wekelijkse sluitingsdag.

☎ 055.3032148 en @: info@restaurantarista.nl



ARISTA
R E S T A U R A N T

J.L.R.
G.W.W.

J.L. RIJSDIJK B.V.

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA*-FSC gecertificeerd



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

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

THEMA-AVOND LUCHTVAARTPOLITIE

Donderdag 12 februari vond de 2^e winter thema-avond plaats met de komst van de Luchtvaartpolitie naar Seppe.



Gerard Elstak (sinds 2011 in dienst bij de Luchtvaartpolitie) samen met collega Delano Holkamp wisselden elkaar af met een presentatie over de organisatie van de Luchtvaartpolitie, over hun bevoegdheden, over hun taken en wat we van hen mogen verwachten.

Twee boeiende promotiefilmpjes verduidelijkten hun presentatie. Natuurlijk kwamen er veel praktijkgevallen ter sprake, die bij de aanwezigen de nodige vragen oproepen over bepaalde cases.

De heren stonden open voor het beantwoorden van allerlei aangehaalde praktijkvoorbeelden.

De conclusie van de avond was, dat altijd geprobeerd wordt het bonnenboekje op zak te houden, tenzij het echt nodig is een boete op te leggen, maar dan moet de piloot het al wel heel bont gemaakt hebben. De prioriteit ligt veel meer op het veiliger maken of veilig houden van de luchtvaart.

Heb je behoefte aan contact of heb je vragen, dan staat het volgende mailadres tot je beschikking: luchtvaarttoezicht@politie.nl

Een leerzame avond dankzij het enthousiasme van de heren.



TRIPJE GUERNSEY MET DE PH-OBO

Al sinds mijn jeugd ben ik nieuwsgierig naar de Kanaaleilanden. Ik was tot mijn 17^e verjaardag nog nooit verder dan België geweest en omdat de Britten het klimaat "subtropisch" noemen, droomde ik destijds van de wuivende palmen en witte zandstranden op Jersey en Guernsey. De beroemde FA reclame heeft daarin mogelijk ook een rol gespeeld...

Deze zomer wilden Ilse en ik vanwege mantelzorgverplichtingen een niet te lang tripje maken naar een veld waar we normaal gesproken niet zo gauw zouden komen. Guernsey werd het doel.

Het weer op de eilanden is, zoals de TdF-gangers weten, nogal onvoorspelbaar. Net zoals Le Touquet kan er snel zeemist de kop opsteken en dan is de oversteek geen pretje. Maar de voorspellingen zagen er goed uit, dus we konden starten met de laatste voorbereidingen.

Vliegplannen, Gendecs, GAR's, Notams, PPR, handling, autohuur, het is een behoorlijke papierwinkel. Een dag voor vertrek via gendec.eu de GENDEC aangevraagd voor de heenreis. Is simpel, je krijgt vrijwel direct een nummer, dat moet je in je vliegplan bij de remarks invullen. Guernsey lijkt wel Brits, maar het is geen UK, dus ze hebben een eigen GAR; is een online formulier.

En omdat ik fris aan wilde komen op Guernsey vanwege mogelijk drukke navigatie en communicatie, wilde ik onderweg even een koffiestop maken, dat werd Caen. Waarvoor we dus ook geen paspoortcontrole op Seppe nodig hadden. Maar Caen is wel PPR, dus ook van tevoren geregeld. Bleek wel nuttig, want vlak na onze landing landde er een A321, waardoor men eigenlijk geen tijd meer voor ons had. Een vriendelijke dame nam ons aan het handje en loodste ons in vijf minuten door de douane weer naar buiten. Geen tijd voor koffie dus; de krentenbollen, die we volgens PeterZ altijd mee moeten nemen, kwamen goed van pas.

Eenmaal weer in de lucht koers gezet naar Pointe de Rozel, dit is een van de reporting points op het vaste land. Het hele gebied van de Kanaaleilanden is klasse D, dus toen de kust in zicht kwam contact gezocht met Jersey Control die een klaring en een route opgaf. Via de noordelijke route langs Fort Le Marchant langs de westkust naar baan 09.



Wat een prachtig gezicht.... Guernsey is ongeveer half zo groot als Texel, dus je hebt een geweldig zicht op het hele eiland als je op 2.000 ft aan komt vliegen.

Handling is verplicht, dus door getaxied naar ASG. Daar stond de uiterst vriendelijke politie ons op te wachten voor de paspoorten; grote verbazing toen ze hoorden dat we de PH-OBO zelf in elkaar gesleuteld hebben.

Ik wist redelijk zeker dat we er zouden komen, dus vanuit thuis had ik al een huurauto gereserveerd. Normaal gesproken nemen we de vouwfietsen mee, maar door de vele heuveltjes en vooral de astronomische hotelprijzen bleven die thuis en werd het een rugzak en tentje.

Links rijden is niet lastig, maar ook nog eens rechts sturen is toch wel uitdagend.

Op Guernsey zijn de wegen

dermate smal en bochtig, dat we in de drie dagen dat we er waren vrijwel alles in de tweede versnelling hebben gedaan. En bovendien regelmatig moesten we achteruit omdat twee auto's mekaar niet kunnen passeren. Ik heb maar één keer een spiegeltje geraakt... Gelukkig zijn alle huurauto's voorzien van een grote gele sticker zodat de locals weten dat er een onhandige bestuurder aankomt.



De witte zandstranden uit mijn jeugd bleken rotsachtige strandjes waar het verval wel 10 meter kan zijn. Niet echt subtropisch, maar wel prachtig woest en omdat het niet erg toeristisch is, kan je overal makkelijk bij komen. Bovendien is parkeren overal goed mogelijk, ook in de hoofdstad St Peter Port.

Een dag voor vertrek weer vliegplan, GAR en GENDEC geregeld. Recht naar Seppe, deze keer in één track.

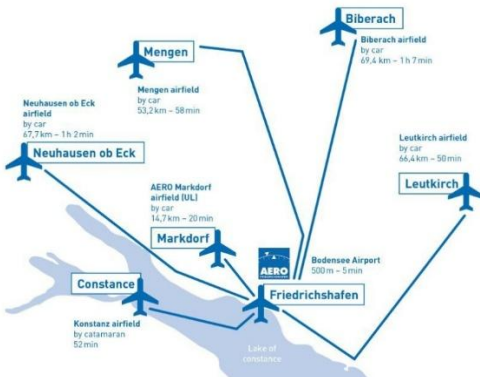
Het zat 's morgens vroeg nog potdicht van de mist, maar die begon rond tien uur op te trekken. Auto ingeleverd en bij ASG een volgetankt vliegtuig aangetroffen. Prijs van AVGAS £1,15 per liter. Drie dagen geparkeerd en de eerste dag is gratis. We zijn dus bijna gratis naar Guernsey gevlogen. Overigens heeft het eiland een eigen munt, dat merkten we pas toen we wisselgeld kregen. Engelse ponden kan je op Guernsey wel uitgeven, maar Guernsey ponden worden in Engeland niet geaccepteerd.

Verder was de terugtocht weer prachtig, dezelfde noordelijke route, met eerst wat vlaggerige zeemist, daarna overhead Caen, Deauville, Le Havre, via Dieppe en Oostende. Na 2:05 uurtjes vliegen weer terug op Seppe.
 Verwelkomd door de Marechaussee; wat een baan hebben die toch.
 Het is dus iets meer voorbereiding dan een tochtje naar Midden-Zeeland, maar wat een mooi eiland is Guernsey. Volgende keer Jersey!

Victor & Ilse



+++++



Back to basics



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

Geef u op als lid of donateur van

Loop bij ons binnen of ga naar

<http://vliegendmuseumseppe.nl>



deze advertentie is mogelijk gemaakt door:

Beheermaatschappij Van Andel Raamsdonksveer

LEDENVERGADERING VCS EN SVH



Alle leden worden uitgenodigd voor de voorjaarsledenvergadering van zowel de Vliegclub als van de Stichting die het vliegmaterieel beheert (SVH).

Deze vergadering zal speciaal in het teken staan van het afscheid van de bestuursperiode van André Oremus.

Laat je waardering jegens André blijken door gewoon naar de vergadering te komen. Hij verdient het!

Natuurlijk geldt dit ook voor de donateurs en geassocieerde leden (weliswaar zonder stemrecht).

Vrijdag 27 maart a.s., aanvang 20.00 uur.

Agenda VCS

- Opening door de voorzitter
- Berichten van verhindering en presentielijst
- Notulen vorige ALV van 27 november 2025
- Ingekomen stukken
- Mededelingen van het bestuur
- Jaarrekening 2025
- Verslag kascontrolecommissie
- Verslag Safety Manager
- Vertrouwenscontactpersoon
- Stand van zaken commissies
- Vliedschool SOO-toelichting
- Bestuursverkiezing (voorzitter kandidaat Gijs van Abeelen)
- Rondvraag
- Sluiting

Alle relevante stukken worden voorafgaand aan de vergadering per mail toegezonden.

Na een korte pauze volgt de deelnemersvergadering van Stichting vliegmaterieel Hoeven.

Agenda deelnemersvergadering SVH

1. Opening door de voorzitter
2. Ingekomen stukken
3. Notulen deelnemersvergadering 27 november 2025
4. De financiën (jaarcijfers)
5. Aviatize
6. Mededelingen over de vloot
7. Bestuurlijke zaken
8. Wat verder ter tafel komt
9. Rondvraag
10. Sluiting door de voorzitter

Ook hier geldt dat de agenda en financiële stukken voorafgaand aan de vergadering zullen worden toegezonden.

Allen van harte welkom.

+++++

ALBATROS

Mijn lievelingsvogel is een Albatros, een reuzenalbatros, dat is de grootste vogel ter wereld, met een spanwijdte van drie en een halve meter, moet je eens bedenken. Die zijn een soort zeil als ze over de oceaan gaan, gebruiken de wind die van de golven afkomt. Die vliegen alsof er geen problemen zijn in de wereld. Dat is heel mooi. En hoe harder



de wind waait, hoe beter een Albatros kan vliegen. Dat vind ik een hele mooie metafoor, een soort van symbool waar we ons aan vast kunnen houden.

Ruben Terlou



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

HAPPY HOUR 7 MAART

Tijdens het ouderwets gezellige Happy Hour op zaterdag 7 maart hadden we nog een leuk intermezzo.

De first solo van Pieter Jacob Leenman moest gevierd worden.

Na een korte toespraak van zijn instructeur, Erwin Janssen, was het natuurlijk tijd voor de ultieme "bier" test.

Wie gaat het winnen; zal de solist zijn instructeur door als eerste de solo bier "tanker" leeg te krijgen, verslaan of toch niet?

Dus niet, want instructeur Erwin was eigenlijk al aan zijn 2^e biertje toe, toen Pieter Jacob pas halfweg was.

Het moet gezegd worden, Erwin heeft al meerdere keren kunnen oefenen en had dus al ervaring.

Was weer een leuk moment.





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.



The Pilot Shop

De Pilot Shop brengt enkele veranderingen aan in hun bedrijfsvoering. De belangrijkste is de overgang van fysieke naar online verkoop.

De winkel op Lelystad sluit in maart 2026, maar de Pilot Shop blijft bestaan als internetwinkel.

Zij bedanken al hun klanten voor de steun de afgelopen decennia en ze hopen in de toekomst alle vliegers van dienst te kunnen blijven.

Er vindt een uitverkoop plaats met veel aanbiedingen, dus houdt de website in de gaten.

+++++

DATUM MEI BBQ GEWIJZIGD

Op de activiteitenkalender stond de voorjaars BBQ op 9 mei gepland.

Vanwege mogelijke conflicten met andere activiteiten op 9 mei is de datum van de BBQ een week vervroegd naar 2 mei 2026.

Zet dus de gewijzigde datum in je agenda:

BBQ zaterdag 2 mei 2026



Inschrijven kan vanaf nu via de volgende link:

[Inschrijven BBQ 2 mei](#) of met de QR-code.

+++++

BRANDSTOFTOESLAG

Als gevolg van de recentelijk sterk gestegen olieprijs en de daaraan gekoppelde brandstofprijzen, is de literprijs van JetA1 op Seppe verhoogd met € 0,35 liter ex b.t.w.

Hierdoor stijgen de brandstofkosten per vlieguur met € 10,--.

Er zal vanaf 15 maart een (tijdelijke) brandstoftoeslag gelden van € 10,--, waardoor het uurtarief komt op € 220,--.

Penningmeester SVH
Frank Oskamp



MEDEDELINGEN

Geslaagd.

In maart hebben de volgende leden hun Night Qualification rating behaald:

- Daan Sterk
- Jasper Baijens
- Erwin Janssen

- We feliciteren Alessandro Saraceni met het behalen van zijn PPL, Instructeurs Bob en Theo voor examentraining en Jo van Sprang als examinerator.



Allen van harte gefeliciteerd.

Activiteiten

- Zaterdag 21 maart GA seizoen opener op Teuge airport
- Vrijdag 27 maart algemene ledenvergadering
- Zaterdag 4 april Happy Hour
- Vrijdag 10 april info avond TourdeFrans
- Zaterdag 2 mei club BBQ



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

