

Albatros

05
Mei
2026

Geslaagde BBQ

Aero Friedrichshafen

VFR naar Parijs

Van 5 blads prop naar 7 blads

Opening ENPC

Toekomstvisie Jan Voeten



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

Gijs van Abeelen (voorzitter)

voorzitter@vliegclubseppe.nl

06 54356553

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, NQ, FI (PPL, NQ)

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 de afgelopen weken de korte broek al een aantal keren uit de kast kunnen halen wat ook meteen betekent dat het gaan vliegen minder vaak door het weer in de war geschopt wordt.

Zo kende de cinema Fly-in op Texel in het weekend van 10 mei maar liefst 83 deelnemende vliegtuigen, waarvan een aantal vliegers ervan onder vleugel kampeerden.

Wat dacht je van onze jaarlijkse BBQ een week eerder met echt terrasweer waarbij de gasverwarming branders achterwege konden blijven.

Helaas zijn de vooruitzichten voor Hemelvaart wat minder, maar dat zou best nog wel eens mee kunnen vallen. Hopelijk kan de driedaagse Touring Flyer naar de UK doorgaan.

De organisatoren verdienen het, want ze hebben er veel energie in gestoken om een mooi programma door de lucht als op de grond samen te stellen.

Vrijdagavond 8 mei was de opening van het thuishonk van ENPC, onze para burens, op het veld.

Ook weer schitterend weer zodat alles buiten gebeurde en het binnen nog lang leeg bleef. De 14 para's, die op het veld mochten landen, konden geen beter weer treffen.

Nu maar hopen dat de zomer ons niet in de steek laat, want er staan genoeg (vlieg)evenementen op stapel.

Ik heb laatst een oproep gedaan of er vrijwilligers zich willen melden om wat binnen schilderwerk te verrichten. Een aantal wanden en deuren zijn echt aan een remake toe. Jammer genoeg zijn de aanmeldingen achtergebleven. Meld je aub, want als we een schilderbedrijf moeten inschakelen, zijn we zo weer een aantal duizenden Euro's lichter.

In deze Albatros weer een mix van reisverhalen, nieuwtjes, wetenswaardigheden en impressies van wat er afgelopen maand rondom onze Vliegclub heeft plaatsgevonden. Veel leesplezier

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

Vriendelijke groet,

Peter Z

VAN DE VOORZITTER



De jaarlijkse club-BBQ was dit jaar verplaatst naar 2 mei, maar dat maakte het zeker niet minder druk of minder gezellig. Peter had zoals gewoonlijk de organisatie weer op zich genomen en de aanvoer van eten, servies en barbecue vakkundig uitbesteed. Zoals dat soms gaat bij evenementen bleek tijdens het opbouwen alleen dat er één klein detail ontbrak: De bakplaten. De leverancier gaf aan dat ze blijkbaar niet klaar hadden gestaan, al had hij zelf ook niet gecontroleerd of alles compleet was.

Maar problemen bestaan natuurlijk om opgelost te worden. Peter schakelde direct zijn kleinzoon Ties in, die vanuit Waalwijk met loeiende sirenes richting Seppe kwam om de ontbrekende bakplaten af te leveren. En dat allemaal voor een colaatje én natuurlijk om opa uit de brand te helpen.

Een klein half uurtje later dan gepland kon chef-kok Ad eindelijk beginnen met waar hij goed in is: Met zichtbaar plezier en vakmanschap het vlees en de vis perfect bereiden. En eerlijk is eerlijk: Het smaakte uitstekend. Zelfs de dame met de vegetarische barbecue was enthousiast en dat zegt eigenlijk genoeg.

Onder het genot van eten, drinken en de nodige mooie gesprekken begon het weer later op de avond toch wat dreigend te worden. Of Peter ook dát zo georganiseerd had weet ik niet, maar vlak voor tien begon het ineens stevig te regenen. Gelukkig bleek opnieuw hoe sterk onze club is wanneer iedereen samen de schouders eronder zet. Binnen vijf minuten was alles opgeruimd. Het clubgebouw leek even op een perfect georganiseerde mierenkolonie waarin iedereen spontaan zijn steentje bijdroeg. Dank daarvoor aan iedereen en in het bijzonder aan Peter Z. en Adje.

Eind april vond natuurlijk ook weer de jaarlijkse beurs in Friedrichshafen plaats. Verschillende clubleden zijn daarheen geweest, sommigen zelfs met de auto. Ik kijk uit naar de enthousiaste verhalen, nieuwe ideeën en hopelijk ook mooie stukjes voor in *De Albatros*.

Ondertussen zijn diverse vrijwilligers druk bezig met de voorbereidingen van de komende vliegtuistapjes. Zo staat de driedaagse tour naar Duxford voor de deur, wat zonder twijfel een fantastische trip gaat worden. Helaas heb ik zelf andere verplichtingen, anders was ik zeker meegegaan. Op Duxford volgt vervolgens een korte trip naar Spa en natuurlijk als hoogtepunt de TourdeFrans van 20 tot en met 26 juni. Daarna staan ook Peenemünde, een dagtrip naar Keulen en een weekend Praag nog op de planning. Onze vliegclub begint inmiddels bijna op een combinatie van reisbureau en cateringbedrijf te lijken — maar dan wel eentje met de leukste klanten. Kortom: er staan ons weer genoeg mooie, leerzame en gezellige uitdagingen te wachten. Precies zoals het hoort binnen onze club.

Gijs van Abeelen
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

AERO FRIEDRICHSHAFEN 2026

De heenvlucht in de N92FY was al meteen een hoogtepunt. Met goed gezelschap, stralend weer en een perfecte route genoten we volop. Na de landing stond er zelfs sushi op het terras aan de Bodensee te wachten, een uitstekend begin!

De volgende twee dagen stond ik op de beurs voor uAvionix. Samen met het team hebben we veel klanten gesproken, onze producten gedemonstreerd en waardevolle feedback opgehaald. We blijven hopen dat ADS-B in Europa eindelijk de standaard wordt die het luchtruim voor iedereen veiliger maakt.

Tussendoor kon ik ook zelf even rondkijken. Wat mij het meest is bijgebleven, is de stand van Schochmann. Daar zagen we Avionica met geïntegreerde kunstmatige intelligentie.

Voorbeelden? ATIS-informatie verschijnt automatisch op je scherm en bij een amber oil temp. kun je de autopilot gewoon vragen: "Wat moet ik doen bij een lage olie temperatuur?" De computer haalt direct het juiste antwoord uit het manual. Echt indrukwekkend hoe snel de techniek evolueert. Na twee prachtige dagen mocht ik mee terugvliegen met André en Jacqueline richting Seppe. Het was opnieuw een stralende dag met een prachtige vlucht – een mooie afsluiting van een geslaagd tripje.



Verder was het natuurlijk hartstikke leuk om verschillende clubgenoten tegen te komen. Gezellig bijkletsen op de beurs maakt zo'n trip extra speciaal.

Kortom: mooie vluchten, interessante techniek en bekende gezichten, wat wil je nog meer?

Robin Nelen

COMM
PANION

CREATIVE MINDS

THE SKY IS
THE LIMIT

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

BINNENLANDSE VLUCHTEN IN NL: GAAT HET ER STRAKS ZO UITZIEN?

Delen

Bedenken ze op Breda International Airport (U mag ook Seppe zeggen) een oplossing voor een probleem dat niet bestaat? Je zou het zeggen als je Jan Voeten hoort vertellen. Met een team van onderzoekers verdiept men zich in de mogelijkheden om vanaf hun kleine luchthaven (binnenlandse) vluchten aan te bieden voor de korte afstand.

Kleine luchthavens vragen zich al langer af hoe ze de komende decennia zullen overleven. De sportvlieger vergrijsst, een vliegtuig huren of bezitten is ondraagelijk duur en de leerlingen vertrekken zodra de papieren binnen zijn naar de grote luchtvaart.

Breda International Airport bestaat al dik 75 jaar en weet dat ze meer dan ooit voor haar bestaansrecht moet knokken. Tegelijkertijd ziet men dat er een nieuwe ontwikkeling is die de rol van luchthavens juist kunnen versterken, en die een probleem dat we nog nauwelijks voorzien kunnen helpen oplossen. Die nieuwe ontwikkeling is het hybride-elektrische en volledig elektrische vliegtuig. Het probleem komt er hoe dan ook aan, de oplossing dus ook.



Kleiner denken?

Onder de visionaire leiding van Jan Voeten, de directeur van BIA, wordt nagedacht over wat de kleine luchthavens kunnen betekenen als ze nu eens niet groter maar kleiner denken. Over een fijnmazige luchtvaart-infrastructuur bijvoorbeeld. Jan en zijn mensen noemen dat regionale mobiliteit.

Waarom is dat nodig, die regionale mobiliteit? De wegen lopen vol en we kunnen niet het hele land asfalteren. Meer spoor? Hoe lang hebben we het al over de Lelylijn? Hoe houden we ons land – en haar naaste omgeving – in beweging? Dat is een probleem dat boven ons hoofd hangt. Voor een oplossing hoeven we alleen maar omhoog te kijken.

Luchtvaart heeft een slechte naam – behalve als we haar nodig hebben – en ook de grootste liefhebbers zullen toegeven dat het lawaai en de uitstoot onaangenaam zijn. Dus wat is er nodig als de luchtvaart in de nabije toekomst een oplossing zou kunnen bieden voor ons vastlopende land? De durf om vooruit te kijken, ver vooruit te kijken en radicale innovatie te omarmen.

De gebroeders Wright pleegden radicale innovatie. Ze deden iets dat niemand ooit gedaan had. Dullaert ontwierp een luchthaven die brak met alle regels. De Deltawerken vroegen om een radicale visie. Radicaal denken kan het onmogelijke mogelijk maken. Je moet alleen wel durven.

Als we erkennen dat de noodzaak zich zal voordoen, moeten we nu gaan nadenken over de oplossing. Er zijn veel mogelijkheden en er zijn er al een paar geprobeerd. Weet u nog wel, de Eclipse 500? Die zou voor een Uber-achtige infrastructuur zorgen maar 'de markt' bleek niet te bestaan, althans niet in de omvang die Roel Pieper droomde.

Als er toen gedacht werd dat de 'light jet' de toekomst zou zijn, mengt zich nu de vliegmachine van de toekomst – elektrisch, hybride – in de discussie. Die belooft het wegnemen van beperkingen en het openen van ongekende mogelijkheden.

Waar willen we heen en hoe komen we daar?

In Nederland en haar nabije omgeving zijn vliegvelden die niet worden ingezet als infrastructuur. Ze dienen voornamelijk lokale doelen zoals vliegsport en -lessen. Stel dat je van Roosendaal naar Drachten moet. Dan ben je over de weg op zijn best twee-en-een-half uur onderweg. Over het spoor? Trek er een uur of vier voor uit. Gevleugeld neemt het slechts 70 minuten in beslag, centrum naar centrum.

Zo zijn er heel veel 'city-pairs' te bedenken; Goes-Maastricht, Den Helder-Enschede.. Op basis van de beschikbare vliegvelden zijn de mogelijkheden voor binnenlandse vluchten in Nederland groot.

Radicale innovatie kan dat aantal nog eens veelevoudigen. Creëer op militaire vliegvelden civiele faciliteiten en zet ruim bemeten zweefvliegvelden in. Durf daarbij te bedenken wat nieuwe machines voor mogelijkheden bieden – heb je wel een vliegveld nodig? – en er ontstaat een fijnmazig netwerk van razendsnelle verbindingen.

Hoe verplaatsen we ons in dat netwerk? Daarvoor zijn nieuwe machines nodig. Lange tijd werd er meesmuilend gekeken naar de eVTOL's. Dat zou nooit wat worden. Deze radicale innovatie nadert de volwassenheid en we weten we nu dat de volgende generaties zullen rondvliegen in elektrische en hybride-elektrische vliegmachines.

Nieuwe vliegmachines voor binnenlandse vluchten?

Overal op de wereld wordt gewerkt aan vliegmachines. We zien conventionele vliegtuigen en verticaal startende en landende machines. Opvallend detail: de traditionele vliegtuigbouwers spelen geen rol van betekenis. De onderzoekers op Seppe kozen twee machines uit het overweldigende aanbod: de Vaeridion, een Duits ontwerp en de Alia van Beta uit de VS.

De Vaeridion, een vleugelvliegtuig, zal naar verwachting volgend jaar vliegen en in 2030 gecertificeerd zijn. Volledig elektrisch, batterijen in de vleugel, negen passagiers en twee vliegers en in eerste instantie met dik driehonderd kilometer per uur en een bereik van vierhonderd kilometer.

De Alia vliegt al als CTOL en moet dus een aanloop nemen. Er is al op veel plekken me gedemonstreerd en de certificatie is aanstaande. De VTOL, verticaal startend en landend, is in verregaande staat van ontwikkeling. Beide machines passen in het radicaal innovatieve, fijnmazige netwerk. Ze bieden plaats aan vijf passagiers, hebben tot driehonderdvijftig kilometer bereik met bijna driehonderd kilometer per uur. Eén vlieger. De VTOL Start en landt verticaal en dus kan gebruik maken van heliports of van een voetbalveld of stevig dak.

We spelen hier voluit op het orgel van de toekomstmuziek. Veel is afhankelijk van de ontwikkelingen in de elektrische en hybride aangedreven luchtvaartuigen. Die ontwikkelingen gaan snel, zijn veelzijdig en positief en uit de massa zal gegarandeerd een winnaar opstaan.

Er is nog iets veel belangrijkers nodig: een economisch model dat deze vorm van vervoer bereikbaar maakt voor velen. Dat vraagt misschien wel de meeste innovatie. Is het te duur, te ingewikkeld, te elitair dan zal het een vroege dood sterven. Het moet een vorm van openbaar vervoer worden: voor zeer veel mensen bereikbaar.

Er liggen dus drie taken: ontsluit zo veel mogelijk bestaande luchtvaart-infrastructuur, omarm de elektrische vliegtuigen en bedenk een economisch model. Dat vraagt dus radicaal innovatief denken.

Op kortere termijn: Pilatus?

Het team van Breda International Airport onderzoekt ook de wat kortere termijn. Vliegtuigen als de PC-12 en PC-24 en de Visionjet kunnen nu al worden ingezet voor regionale ontsluiting. Dan worden ook plaatsen op wat langere afstand bereikbaar die nu niet worden bediend door de "grote" luchtvaart. Denk daarbij vooral niet alleen aan passagiers; pakjes moeten ook steeds sneller hun besteller vinden. Ooit vlogen de Fokkers – van de F2 tot de F27 – over ons hele land, tot de auto de mobiliteit tot de voordeur bracht. Nu keert het verhaal zich om.

De toekomst van regionale mobiliteit gaat via de lucht. De ontwikkelingen gaan razendsnel. Binnen drie, vier jaar vliegen er gecertificeerde hybride-elektrische en volledig elektrische luchtvaartuigen rond. Kleine machines die uitermate geschikt zijn voor de korte afstand en dus voor een nu nog onbekende vliegende infrastructuur. Wat zouden we er anders mee moeten doen? Waarom zouden bedrijven anders die honderden miljoenen in deze ontwikkeling investeren?



Jan Voeten en zijn team op Breda International Airport zijn de mogelijkheden serieus aan het onderzoeken. Hun inzet is een oproep om "om te denken". Om de mogelijkheden die zich in de komende jaren aandienen zo snel mogelijk naar onze hand te zetten. Om niet in beperkingen te denken maar in ongekende mogelijkheden. Om te erkennen dat de voor onze economie zo belangrijke mobiliteit onder druk.

Dus denken ze niet op de korte termijn, maar veel verder vooruit. Zo ver als Lely, Dullaert en de Wrights. Van die hopen ze op Breda International

Airport de vruchten te plukken en niet alleen de toekomst van de luchthaven te verzekeren maar ook een krachtige impuls geven aan de regionale mobiliteit en economie.

Leo van der Goot

BESTEMMING VAN DE MAAND

Juist EDWJ

Het vliegveld Juist (spreek uit Jühst) behoort tot de groep Oost-Friese Waddeneilanden.

Het vliegveld ligt geklemd tussen de vliegvelden Borkum en Norderney van de gelijknamige eilanden.

In tegenstelling tot Texel en Ameland kent Juist geen aan-afvliegvliegcorridor. Wees wel alert op de TMZ Wittmund (transponder code 4472) zuid/oostelijk van het eiland. Het vliegveld is het gehele jaar geopend, maar hanteert in de winter beperkte openingstijden.

Juist is een leuke bestemming voor een dagtocht (157 nm direct), maar nog leuker is er een overnachting aan te koppelen. Op het vliegveld zelf zijn huisjes te huur.

Er is een "lijndienstverbinding" met Britten Norman BN-2 en Cessna 206 vliegtuigen.

Het eiland is autovrij en fietsen zijn te huur voor slechts € 10 per dag.

Sinds april 2026 is het restaurant opnieuw geopend en de eerste reviews zijn zeer positief.

Tenslotte. De torenbemanning staat bekend als zeer behulpzaam en vriendelijk.

Enkele kenmerken

- Ligging vliegveld 021° - 34 nm EEL VOR 112.400, altitude 8'
- Concrete runway 700 x 20 m, 07 LH en 25 RH, circuit 700'
- Grasbanen enkel voor gliders
- Landingsgelden gemiddeld € 18,--
- Juist radio 120.505
- Er is geen fuel verkrijgbaar op het vliegveld
- Tel. +49.4935399, website: www.EDWJ.de





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

ADAPTION FLIGHT OF TAALCURSUS?

Prachtig weer, een hunkering naar lekker vliegen en een bekend vliegveld dichtbij. Dus ben ik vanmorgen weer eens naar Portimão geweest voor een check ride, oftewel adaption flight.

Het werd weer een wonderlijk avontuur. De Cessna 172 van Sevenair stond netjes in de hangar, dus alle checks in de schaduw kunnen doen.

Het zag er allemaal bekend en vertrouwd uit. Er was zelfs een mooie checklist.

Afijn, na wat papierwerk, een vliegplan, ik via Sky-Demon, (in plaats van fax....) overleg over gewenste snelheden (55 Kts landingsnelheid OK?) begon de vlucht.

Ik was al door de piloot van de parakist, de Nederlandse Danny, verteld dat de instructeur geen Engels spreekt. Wel is hij eigenaar van 60 vliegtuigen, een vliegschool met 350 studenten, 300 personeelsleden, onderhoudt hij een dagelijkse lijndienst tussen Portugese vliegvelden met zijn luchtvaartmaatschappij, etc. en vliegt hij alles (behalve aerobatics). Dus communicatie verliep afwisselend in mijn Portugese gebrabbel en zijn plotse Engelse kreten. Bij de run up vertelde hij; suction gauge? Nao suction! Nao en dit wees hij aan: DI, artificial horizon, etc. Dit alles heb je ook niet echt nodig als je de kustlijn volgt tussen de 1000 en 4000 voet.

Dan de landingen: Snelheid nog aardig hoog (70), dus ik probeer af te bouwen. Toen werd ie nerveus, en begon "mee te helpen". Heel vervelend.

Maar goed, geland. Toen vertelde hij dat het geen NOS waren, maar mieles. Het kwartje viel: de snelheid werd dus in Miles aangegeven, en niet in Knots.....



Jaap Smiemans



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

CLUB BBQ ZATERDAG 2 MEI 2026

De voorbereidingen voor de voorjaars-BBQ waren op tijd ingezet.

Zoals uitnodigingen de deur uit doen, contact met de cateraar houden, de drankleverancier inseinen, zorgen dat de bar bemand wordt en natuurlijk regelen wie er achter de bakplaten wil staan.

Wat we niet kunnen regelen, is het weer. We zitten natuurlijk het liefst op het terras, maar we houden rekening met een eventueel binnen gebeuren.

De avond zelf

Er waren 65 aanmeldingen en een tiental kinderen kwamen ook mee. Met diverse helpende handjes waren de tafels keurig gedekt en Pluvius had beloofd zich tot zeker 21.00 uur rustig te houden.

Om een uur of vijf druppelden de eerste gasten binnen en de cateraar had op tijd alles afgeleverd. Nou ja, alles? De bakplaten bleken niet ingeladen te zijn en die stonden nog 55 km ver van Seppe in het magazijn. Toch nog op tijd opgelost doordat kleinzoon Ties van PeterZ eventjes op en neer naar Seppe kwam rijden.

De kinderen hadden een eigen ruimte in het instructie lokaal waar ze zich konden uitleven, terwijl de ouders gezellig op het overdekte terras zaten.

Het mag gezegd worden, de kwaliteit van de BBQ was top, er was genoeg met een variatie van vlees en vis. Ad stond achter de BBQ en kreeg professionele hulp van Henk en Wil. Met dank aan Robin Nelen achter de bar heeft er niemand droog gestaan.



We kregen nog een heel goede tip van Marc Sytsema: Splits de volgende keer de routing door het koude buffet gedeelte binnen op te stellen en het warme gedeelte buiten op het terras. Dat verkort de wachttijd met zo'n grote groep en er ontstaat geen filevorming.

Gaan we volgend jaar zeker doen.

Uiteindelijk kwam Pluvius toch nog rond 21:30 uur langs en dat had als voordeel dat binnen een mum van tijd alles verplaatst was naar binnen en we de volgende dag het terras niet meer op hoefden te ruimen.

Ook dank aan de helpende handen die op maandagmorgen alles opgeruimd en schoongemaakt hebben.

Dat is óók vliegclub Seppe!





TOUR DE FRANS 2026

Nog even en dan gaan we weer op pad. De Tour de Frans gaat over een week of zes van start. Natuurlijk zijn er dit jaar ook prachtige trips georganiseerd naar b.v. Duxford of Boedapest, maar dit is toch een beetje van een andere orde. Dit is de jaarlijkse koninginnenrit van Vliegclub Seppe. Al jaren maken we mooie rondes, maar deze editie is weer heel speciaal.



Waarom?

Omdat dit weer een hele bijzondere afwisseling gaat worden van hooggelegen vliegvelden in de Alpen, van velden middenin een grote stad tot een veld op een eiland vlakbij één van de meest bijzondere steden van de wereld! Een prachtige doorsnede van Europa waarbij we zeker vijf landen gaan aandoen. Maar het gaat hier niet om de kwantiteit maar echt om de kwaliteit. En die is van eenzame hoogte....

We starten op Seppe en vliegen de eerste dag via twee Duitse velden de Alpen in. Via de GAFOR-route vanaf Salzburg gaat het wat kronkelig door de Alpen naar Zell am See. Alleen dit is al een ervaring om nooit te vergeten. In Zell am See eten we waarschijnlijk veel schnitzels en drinken we vast een biertje. Skiën zit er niet meer in, maar wie een duik in het koude meer wil nemen moet zijn zwembroek zeker niet vergeten!

Na deze lange eerste dag doen we het de volgende dag wat rustiger aan en vliegen we via Klagenfurt naar Venetië. Natuurlijk maken we daarbij nog een rondje over het meer van Bled dat toch wel één van de meest pittoreske plekken is van Slovenië. Van daaruit is het eiland Venetië -Lido (LIPV) het doel. Op final 23 wel oppassen dat er geen grote cruiseboot voorbijkomt want dan moet je toch echt een "go-around" maken. Een waanzinnig veld met een heel bijzondere terminal. Vroeger was dit het "grote veld" van Venetië en alle filmsterren kwamen hier in de jaren 30 van de vorige eeuw aan voor het filmfestival. Een plek met exact een 100-jarige geschiedenis. We gaan slapen op Lido en pakken dan snel de Vaporetto lijn nummer 1 naar de stad. Een prachtig boottochtje van 15 minuten. Hier kunnen we de stad wat verkennen en

in de avond gaan we gezamenlijk goed Italiaans eten. Ook dat belooft weer een culinair feestje te worden.

De volgende dag vliegen we richting de Dolomieten om op Sondrio (LILLO) te landen. Een prachtig, in een dal gelegen, vliegveld met een asfaltbaan van ruim 1.000 meter. Hier eten we misschien weer wat, want die Seppenaren hebben eigenlijk altijd honger en dorst. Van daaruit is het nog een kort stukje naar Milaan Bresso (LIMB). Ja, we kennen Linate en Malpensa, maar Milaan heeft nog een geweldig GA veld midden in de stad. Je zit erg dicht op de CTR van Linate en daarom is veel radiocontact en strak vliegen noodzakelijk. Maar je krijgt er ook echt wat voor terug, want ook dit is weer een hoogtepuntje.

De volgende dag staat er weer een hele mooie route op het programma richting onze uiteindelijke bestemming (Pontarlier). Als de weergoden ons niet in de steek laten, gaan we eerst naar Aosta (LIMW). Aosta is een bijzondere stad in de Alpen met een eigen klimaat en een eigen cultuur. Een geweldige plek, maar helaas is het alleen een tussenstop. Aosta is ook zeer bekend bij de zweefvliegers. Dit is het centrum van het "golfvliegen". Onder de lenticularissen die hier veel voorkomen zit veel "stijgen" waardoor je echt opgetild kan worden en wel 5 km kan stijgen! Dat betekent ook dat we goed rekening dienen te houden met de meteo, want waar "stijgen" zit, zit ook "dalen". Via de St. Bernardino pas vliegen we in de richting van Sion waarna we afbuigen naar het meer van Geneve. Via Montreux (ook al zo mooi) vliegen we in één streep naar Pontarlier.

In Pontarlier slaan we de kampen op en verwachten we de rest van de Seppenaren. De meesten onder ons slapen dan in het Ibis hotel dat op loopafstand ligt van het vliegveld. Maar natuurlijk hebben we weer een bus en rijden we de avonden iedereen weer vrolijk rond naar de diverse restaurants. De laatste avond is het "Brabantse avond" en is er veel bier en matig eten. Wat wil je nog meer.... Nou ja, de foto's van vorig jaar bewijzen wel dat we in ieder geval op een toplocatie zaten!

Op Pontarlier hebben we dus ook nog twee vliegdagen. Deze kunnen we invullen al naar gelang het weer zich ontwikkelt. Ja, een gletsjer tocht over de Aletsch gletsjer is misschien weer eens leuk, maar ook een rondje Mont Blanc of Matterhorn behoren tot de mogelijkheden. Ook landen op Saanen-Gstaad (LSGK) of St. Stephan (LSTS) is een uitdaging en echt even iets anders als het standaard circuit op Seppe. Beide velden liggen ook niet te ver van Pontarlier wat natuurlijk een groot voordeel is. Kortom, we gaan weer een bijzondere trip tegemoet. Er zijn al redelijk wat aanmeldingen en ook de door een sigarenmerk gesponsorde Hans Werner met zijn co-pilot Manuel is van de partij! Zij komen wederom vanuit Duitsland acte de présence geven! Geef je nu snel op via de clubsite zodat we weten op hoeveel mensen we kunnen rekenen. Dat is voor ons erg handig m.b.t. vervoer, restaurants etc.

*De Tourdirectie
Gijs, Jorick en Philip*

DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



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

AERO 2026

Al sinds begin negentiger jaren zijn wij regelmatige bezoekers van de grootste vliegtuigbeurs in Europa, de AERO in Friedrichshafen. Dit jaar zou een heel bijzondere worden omdat ons eigen vliegtuig, in hal A3 op de stand van Piper, zou komen te staan. Reden was de introductie van de 7-bladige MT-propeller op de M700. Het jaar daarvoor, ook op de AERO, had de Piper directie ons het voorstel gedaan om de certificatie van die nieuwe propeller op ons vliegtuig te laten uitvoeren. Een jaar later was de cirkel rond. In een apart artikeltje zal ik beschrijven hoe dat avontuur verlopen is.

Het bezoek aan de AERO is één ding, de reis er naartoe is een tweede en ook altijd een belevenis.

Onze tactiek is om een dag voor de start van de beurs (dinsdag) aan te komen op EDNY. Je hebt dan geen aanvliegslot nodig, het is nog een stuk rustiger en de volgende dag kan je bij opening op de stoep staan. We waren met zijn vijven in het toestel, Alex, Theo en Robin vlogen met ons mee. Het was prachtig vliegweer en de nadering over de Bodensee, met op de achtergrond de witte Alpen, is adembenemend mooi.



De eerste gang was natuurlijk naar de Piper stand. Het toestel stond keurig in het midden van de stand opgesteld en bleek duidelijk de hoofdattractie. Het stond met zijn neus naar de TBM en HondaJet te wijzen. Zo nu en dan was het ook best een beetje slikken om al die vreemde mensen in je toestel te zien zitten. Gelukkig was er

'bewaking' door de Piper vertegenwoordigers en werden alleen serieus geïnteresseerden toegelaten.

Al eens eerder heb ik beschreven wat die AERO eigenlijk inhoudt.

Er zijn acht enorme hallen waarin elk bedrijf, dat enigszins serieus genomen wil worden in de GA-wereld, is vertegenwoordigd. In de A-hallen staan de standaard gecertificeerde toestellen. Daar vind je Robin, Tecnam, Cirrus etc. In de B-hallen staan de lichtere toestellen, te veel om op te noemen. Op het buitenterrein vind je de business jets. Niet alleen vliegtuigen worden opgesteld maar ook helikopters, gyrocopters, drones en (motor)zweefvliegtuigen. Veel aandacht voor innovatie met elektrische en hybride aandrijvingen. Verder zijn de fabrikanten van vliegtuigmotoren, propellers, avionica, EFB's zoals SkyDemon present. Robin bemande de stand van uAvionix. De AERO lijkt wel een luilekkerland voor luchtvaartfanaten.

Dat brengt me bij de duizenden die de beurs bezoeken. Een mix van vele nationaliteiten geeft de beurs een internationale sfeer. Onder hen veel bekenden. Het lijkt bijna een jaarlijkse reünie. Gelukkig ook steeds meer bekende gezichten van Seppe. Steeds weer nieuwe ontmoetingen en prachtige verhalen.

Op vrijdag was het tijd voor de terugvlucht. Voor het vertrek was wel een slot nodig. Wanneer je dat niet te laat op de dag kiest, is dat meestal geen probleem. We hadden vier dagen achter de rug met heel veel nieuwe indrukken, nieuwe contacten en veel gezelligheid.

Op naar AERO 2027.



André Oremus

J.L. RIJSDIJK B.V.
C.V.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

OPENING CLUBHUIS ENPC

Na 2 jaar slopen en bouwen was het nieuwe onderkomen van onze burens, de ENPC, gereed en kon het openingsfeest op vrijdag 8 mei plaatsvinden.

Als goede buur lieten wij ook ons gezicht zien (niet met lege handen natuurlijk) en feliciteerden wij voorzitter Merel de Koninck met hun prachtig clubgebouw.

Het weer kon niet beter zijn, dus met zijn allen op het terras luisteren naar de speech van de voorzitter en de openingshandeling samen met de wethouder van de Gemeente Halderberge.

Klokslag 19:30 uur werden er 14 para's gedropt, waarbij de landing spot bepaalde wie er een prijs in de jackpot had gewonnen.

Het door ENPC uitgebrachte eigen bierkje smaakte prima.

Nu nog hopen dat het parkeerterrein en omgeving een keer wordt opgeknapt, dan kan Seppe er weer jaren tegenaan.



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

LE TOUR À LA TOUR

Nadat een eerdere geplande vlucht naar Parijs met een vriendin vanwege het weer "in het water" viel, waren de weergoden ons deze keer wat gunstiger gezind. De inspiratie voor Lognes Émerainville (LFPL) kwam uit een eerdere Albatros-editie, waar het veld werd aangeprezen als GA-friendly en een mooie uitvalsbasis voor Parijs zelf.

Hoewel ik tijdens de TourdeFrans voorzichtig wat ervaringsuurtjes in Frankrijk had opgedaan, bespeurde ik bij mezelf een gezond gevoel van spanning. De Brussel TMA doorkruisen, diverse radio switches, onder de class A airspace rond Parijs blijven en tot slot de voorgeschreven procedures volgen op een onbekend gecontroleerd veld, deze keer zonder de extra paar oren en ogen van brevetgenoten.

Om 11:00 uur verlaten we Seppe. Niet lang na vertrek worden we geklaard om op 3.000 voet de Brussel TMA te kruisen. Na een kleine koersaanpassing om het drukke Brussel te ontzien, mogen we uiteindelijk op "own navigation" verder. Die spanning van eerder is inmiddels al verdwenen.

Ik realiseer me weer eens dat het luchtruim in werkelijkheid veel weidser is dan de op kaart. De tijd die je hebt om je zaken op orde te krijgen is in de praktijk veel ruimer dan de checklist-achtige voorbereiding op de grond je soms doet geloven.

Na een relaxte vlucht van een kleine twee uur naderen we onze bestemming. De toren begeleidt ons netjes naar het veld en legt daar de rode loper voor ons uit. Of eigenlijk, de grijze loper, want we krijgen een straight-in op "concrete runway 26". Luxe!

Eenmaal geland, tanken we de kist vol en trakteren we onszelf op een Franse drie

gangen lunch. Voordat we de stad in gaan, werp ik nog een blik op de verse TAF's. Die zijn morgen wat minder kasteelachtig dan vandaag, maar er valt mee te werken. Een Uber brengt ons naar het hotel, waarvandaan we de metro nemen naar de Eiffeltoren. Tegen de verwachtingen in bemachtigen we op de bonfooi een ticket naar de top. Dat is overigens sneller gezegd dan gedaan; het kost ons een kleine twee uur om boven te komen.

De volgende ochtend blijken de weersverwachtingen stand te houden: Acceptabel, maar met een slag om de arm. Boven België trekt de nodige neerslag voorbij. Voor de zekerheid prik ik alvast een uitwijkveld net



vóór de Belgische grens; een plek om te schuilen, mocht slecht weer de weg versperren.

Rond het middaguur beginnen we de terugreis. In Frankrijk is het nog net zo stralend als de dag ervoor en ook bij vertrek verlopen de procedures en het radiocontact vlotjes.



Zodra we de Belgische grens naderen, begint de atmosfeer te veranderen. Op een hoogte van zo'n 1.000 à 1.500 voet doemen de eerste wolken op. Zowel het horizontaal zicht als grondzicht zijn nog goed, dus we kachelen voorzichtig verder.

Richting de geplande entry van de Brussel TMA zien we in de verte de nodige neerslag vallen, overeenstemmend met de radarbeelden op de tablet. Om die prut te vermijden, verleggen we de koers naar het westen voor een boog om de oostwaarts trekkende buien heen. De verkeersleiding werkt prettig mee; we krijgen een ruime hoogteband om vrij in te stijgen en te dalen, wat ons in de gelegenheid stelt om de benodigde cloud clearance te behouden.



Enmaail bij de Nederlandse grens dalen we tussen de buien door naar beneden. Het zicht wordt nu matig, maar gelukkig goed genoeg om te kunnen navigeren. De vertrouwde skihal van Rucphen komt in beeld: we zijn er weer. Voor we het weten, rollen we vanaf baan 24 de taxiway op en kijken we terug op een geslaagd "aventure"

Salut
Daan Sterk



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

AERO 2026 FRIEDRICHSHAFEN

Zoals afgelopen jaren gingen we dit jaar ook weer eind April naar deze, voor de kleine luchtvaart, zeer interessante beurs op de luchthaven van Friedrichshafen aan de mooie Bodensee. Alle, van kleine 120 kg brevetvrije vliegtuigjes en zwevers tot dikke PC12's, zijn er te bewonderen. Zelfbouw, vliegopleidingen, avionics, componenten, simulators, kortom alles wat wij interessant vinden.



In tegenstelling tot voorgaande jaren was het alle dagen kastelenweer, waardoor vliegen nu eens eenvoudig was. Alsmaar CAVOK met strakblauwe luchten. Het plan was met de VAN's RV10 PH-USN en de RV12 PH-SES te vliegen, omdat we met te veel deelnemers waren voor 1 toestel. Dit keer vlogen we naar Leutkirch ten oosten van Friedrichshafen, omdat tijdens de beurs EDNY met lastige slottijden duur en druk is. Leutkirch is een keurig veld met verharde baan, alle faciliteiten en alle soorten brandstof.

Bij ons vertrek helaas een technisch probleem met de RV12. Bij het updaten van de nav-files in de avionics de dag ervoor is iemand afgeleid en heeft de master aan laten staan. Leeftijd? De spanning was nog maar 2 Volt. Met hulp van een startkar de motor gestart en na een kwartier draaien binnen 1 seconde weer 2 Volt, dus accu afschrijven. Geprobeerd een accu te halen, maar dat lukte niet op korte termijn. Een van de vliegers heeft nog een aandeel in een Cirrus op Rotterdam, dus hup in de auto en vertrek binnen een uur vanaf Rotterdam. Op de eerste lunch stop in Pirmasens kwam de Cirrus 10 min. na ons binnen. Probleem gelukkig opgelost en door naar Leutkirch. De volgende dag met de enige taxi die het dorp heeft naar de beurs.

De Aero

12 hallen vol met van alles was behoorlijk doorstappen, want je wilt toch alles zien met als resultaat pijnlijke benen, die met behulp van braadworst en bier weer op gang moesten komen.

De drones, die normaal ook een hal bezetten, waren er dit jaar niet, omdat deze business het afgelopen jaar natuurlijk zeer sterk gegroeid is en een eigen beurs hebben gekregen.

Behalve de inmiddels succesvolle VL3 en Risen, waren vooral Tsjechische en Sloveense leveranciers met vele bekende en prachtige nieuwe vliegtuig types te bewonderen.

Er liep ook een slimme en grappige robothond rond die de bezoekers begroette. De Tsjechische pin-ups die er vroeger waren, mogen helaas niet meer.

Ook weer geheel nieuw, bedrijven met nieuw ontwikkelde toestellen (met altijd een certificering die bijna klaar is) en je vraagt je af waar het allemaal blijft.



Een mooie trend is, dat er steeds meer kleine zeer zuinige turbines worden toegepast in UL's en experimentals waarvoor certificering niet verplicht is.

De Franse firma Turbotech maakt een slimme turbine die alle soorten brandstof zelf optimaal inregelt en een soort recycling systeem heeft wat het verbruik ook op lage hoogtes tot redelijk normale hoeveelheden reduceert. Certificering laat nog zeker 2 jaar op zich wachten.

Interessant was ook een AI-avionics systeem dat middels een microfoon allerlei opdrachten uitvoerde en vragen kon beantwoorden. Waar gaat het naar toe?

We bezochten de grote stand van Rotax waarin alle modellen werden getoond en uitgebreid werden besproken.

Ook steeds meer Chinese bedrijven met kopie Rotax motoren, noise canceling headsets en avionica tegen leuke prijzen.

Dan was er een complete hal met zelfbouw met een grote stand van de OUV, de Duitse zelfbouw vereniging. Leuke praktische bouw demonstraties inclusief een demo van Oratex krimp bekleding. Diverse interessante kits tegen redelijke prijzen in vergelijking met gecertificeerde toestellen. Het is een vereniging met veel (500+) leden en er wordt veel gebouwd en georganiseerd. De wetgeving voor zelfbouw is wat lastiger dan in Nederland, maar anderzijds is er meer ruimte voor echt experimentele ontwikkelingen. De OUV heeft ook als een van de weinigen een gecertificeerd geluid meetinstituut met moderne apparatuur.



Ook in de zelfbouw hoek de nieuwe Highwing van Sling uit Zuid-Afrika. Een mooie kit uitgerust met Rotax 916 iS. Er zijn er in NL twee in aanbouw.

Sling lijkt de kitmarkt aardig te veroveren en ook in Nederland vliegen er al enige tientallen. Handel met de US wordt er niet gemakkelijker op.



Er is veel te zien op gebied van avionics maar de praktijk is dat de meesten zich binden aan de grote merken. Continuïteit is toch wel belangrijk.

Op gebied van nieuwe ontwikkelingen spelen de diverse binnen- en buitenlandse universiteiten een belangrijke rol. Vooral waterstof en elektrische aandrijving lijken zich snel te ontwikkelen, maar voorlopig zijn de prestaties nog verre van vergelijkbaar met zuiger- en turbine aandrijvingen.

Hiernaast een compact brandstofcel hogedruk waterstof powerpack met stevige afmetingen en flink gewicht. Hier moet nog de E-motor met koelsysteem en de buffer accu bij, dus er is nog wat te doen. Ook onze TU Delft was aanwezig met allerlei experimentele systemen. Hybride-elektrisch lijkt wel veelbelovender, dus naast een elektrische aandrijving en accu pack een kleine verbrandingsmotor die in de take-off en landing wordt bijgeschakeld wanneer kortstondig veel energie nodig is. Ook handig wanneer je batterijte leeg is natuurlijk



Tenslotte een hal met de meest uiteenlopende helikopters, die alsmaar kleiner worden voor 1 à 2 persoons privégebruik. Voor ons niet zo interessant.

Dan nog de hal met de grote jongens zoals Piper, TBM, Honda, Pilatus, Diamond allemaal met hele fraaie glimmende toestellen waar we zuchtend rondlopen en na een glaasje champagne snel doorlopen. Ook hier stond de Mustang P51 op 80% schaal geheel in Carbon gebouwd, die als experimental met z.g. factory assist in Polen wordt gebouwd. Binnenkort staat er zelfs een op Seppe.

Na een zware dag weer terug naar Leutkirch om de volgende ochtend met een Griekse lunch tussenstop in Koblenz en stralend weer naar Seppe te vliegen.

Tijdens de take-off op Koblenz hadden we nog wel even een hevig stress moment. In een vrij steile stijghoek kwam plotseling het volledige G1000 beeldscherm uit het paneel vallen en kwam neer tussen piloot en stuurknuppel, die daardoor blokkeerde. Het toestel maakte vlak boven de baan een zwieper naar links, maar door een snelle gecoördineerde actie van piloot en copiloot ging het allemaal net goed en was er geen schade.

De week voor de beurs had een bekende Avionics firma onze transponder omgebouwd naar ADSB-out en vergeten de 4 lock schroeven van het scherm vast te zetten. Ach fouten zijn menselijk. Al vliegend een inbus sleuteltje opgezocht en ook weer opgelost.

Na een paar gezellige paar dagen weer veilig op Seppe en een landing biertje op het terras. Het was weer de moeite en op naar volgend jaar.

Groet
De Airwings crew



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.

VAN 5 NAAR 7 BLADEN: ERVARINGEN MET DE MT-PROP OP DE M700



Tijdens de AERO 2025 in Friedrichshafen sprak ik op de stand van Piper met de directeur Verkoop en Marketing. Hij vroeg natuurlijk of we tevreden waren met onze nieuwe M700 en op een gegeven moment vroeg hij of hij een voorstel mocht doen. Hij vertelde dat Piper overwoog om de M700 in de toekomst uit te rusten met een 7-bladige propeller van MT.

Om dit te testen en te certificeren was een in Europa geregistreerde M700 nodig. Het testen zou 12 tot 15 vlieguren in beslag nemen. Ons vliegtuig stond op dat moment nog in Amerika (FAA) geregistreerd en we twijfelden al of het voor ons niet beter zou zijn om het vliegtuig op het Nederlandse PH-register te zetten.

Piper zou de kosten op zich nemen. De voordelen van de nieuwe propeller zouden zijn: een nog kortere start- en landingsafstand, een hogere klimsnelheid, een paar knopen snellere kruissnelheid en bovenal een aanzienlijke vermindering van het geluid.

Dat was althans wat de computermodellen aangaven. Na de test zou een EASA STC worden aangevraagd. Op basis van deze Europese STC zou de FAA ook bereid zijn een STC voor de Amerikaanse markt te verstrekken. Hoe dan ook, dat klonk natuurlijk interessant en we bevestigden dat we hierover verder van gedachten wilden wisselen met MT.

De besprekingen begonnen in het voorjaar toen we kennis maakten met Martin Albrecht en zijn team. Martin is vicepresident van MT en het bleek dat hij zelf ook een EASA-CAT1-testpiloot was en ooit Duits kampioen aerobatic vliegen was geweest. Hij bevestigde de plannen en legde gedetailleerd uit wat er moest gebeuren. Er zouden sensoren worden geplaatst in de motorruimte en op de propellerbladen zelf. Via telemetrie werden die gegevens naar een computer in de cabine gestuurd en geregistreerd voor latere analyse.

De 12 tot 15 vlieguren werden bevestigd. Hijzelf en een andere EASA-testpiloot zouden de vluchten uitvoeren met een technicus op de passagiersstoel. Eerst zouden alle parameters worden geregistreerd van de bestaande 5-bladige Hartzell om de resultaten te vergelijken met de nieuwe 7-bladige MT. Na een succesvolle test zou een EASA 'Permit to fly' worden afgegeven voor het vliegtuig, omdat het minstens 3 maanden zou duren voordat de STC zou volgen. Dan konden we de nieuwe propeller zelf in de praktijk uitproberen. De voorlopige testperiode werd vastgesteld op eind september 2025.

Op 25 september landden we op EDMS Straubing, waar het MT-team al op ons stond te wachten. De volgende dag begon de installatie van de testapparatuur en werden we uitgenodigd voor een rondleiding door de fabriek. Het was meer dan 10 jaar geleden dat ik in Straubing geweest was en had toen de MT-gebouwen van buitenaf gezien. Het beeld van 10 jaar geleden en de realiteit anno 2025 waren heel verschillend. Veel nieuwe montage- en opslaghallen, uitbreiding van de wegen, toegangspoorten, het is nu een soort industrieterrein geworden.

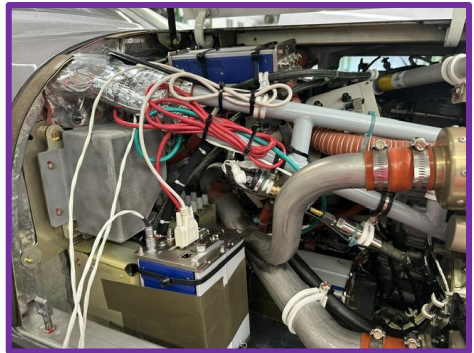
Voor de rondleiding moesten we eerst in de auto stappen om naar een andere MT-vestiging buiten het terrein van het vliegveld te rijden. Daar bevonden zich nog meer productiehallen. Hier werd het hout ontvangen dat de basis vormt voor alle MT-propellers. Voor het buitenste gedeelte van de bladen wordt sparrenhout gebruikt. Voor het hart van de propeller, waar deze aan de propellernaaf wordt bevestigd, wordt geplastificeerd en geïmpregneerd beukenhout gebruikt met dezelfde sterkte als aluminium voor de luchtvaart, maar zonder levensduurbeperving. De kwaliteit van het hout bepaalt grotendeels de kwaliteit van de propeller. Alleen speciaal geselecteerd hout uit bepaalde hoogtegebieden in Europa voldoet aan de kwaliteitseisen. Het 'ruwe' stuk hout waaruit een blad wordt gemaakt, is een balk van +/- 150 cm lang en +/- 15 bij 15 cm dik. De balk zelf bestaat uit vierkante latten van 150 cm lang en ongeveer 1 bij 1 cm. Deze latten worden onder druk aan elkaar gelijmd om de balk te vormen. Na het drogen wordt elke balk in een computertomografiescanner (CT-scanner) gecontroleerd op fouten in de verlijming en op de kwaliteit van het hout zelf. Na goedkeuring wordt zo'n balk in verstek gezaagd en verlijmd met een blok beukenhout dat het bevestigingspunt van het blad zal worden. Vervolgens geven CNC-freesmachines het blad vorm. Dit veroorzaakt nogal wat houtverlies dat wordt afgezogen en gebruikt als brandstof voor de ketels van de verschillende hallen. De volgende stap is het fijn schuren op vorm en gewicht. Dat is nog steeds handwerk. In een werkplaats zijn veel mensen aan het werk met fijne schuurmiddelen en mallen om het blad glad en nauwkeurig te bewerken qua vorm en gewicht. Volgens onze gids duurt de opleiding van deze houtbewerkers jaren voordat ze 'solo' aan de slag kunnen. Automatisering van dit proces is nog steeds onmogelijk gezien de complexiteit en de gestelde kwaliteitseisen.



Nadat vorm en gewicht correct zijn bevonden, worden de bladen, afhankelijk van de verwachte belasting, gelamineerd met epoxy of koolstof. Dit is ook deels handwerk, maar wordt afgewerkt in mallen en op een vacuümtafel voor een perfecte eindafwerking en precieze afmetingen. Na het drogen en opnieuw polijsten, wordt het blad vervolgens overgebracht naar de verfafdeling. Na elke stap wordt

het gewicht gecontroleerd om ongewenste balanseffecten te voorkomen. Dan zijn we er nog niet, want nu moeten de metalen voorranden worden aangebracht. Dit wordt met de hand en met behulp van vacuümzakken aangebracht voor een perfecte pasvorm. Bij sommige soorten propellers is het ook nodig om elektrische verwarmingselementen of rubberen TKS-geleiders aan de voet van het blad te monteren.

Nu kunnen de bladen op de naaf (de hub) worden gemonteerd. De hubs worden eveneens door MT zelf vervaardigd. Voor een vaste propeller is dit niet zo ingewikkeld, maar voor een 7-bladige propeller met constant toerental is het nog steeds een kunstwerkje. De hubs worden grotendeels geautomatiseerd vervaardigd door freesrobots waar een groot blok aluminium ingevoerd wordt en de onderdelen aan de andere kant weer tevoorschijn komen. Een grote productiehal staat vol met dit soort gerobotiseerde machines die zoemend en brommend hun werk doen. Ten slotte kan de eindmontage nu plaatsvinden in een andere afgeschermd afdeling. Als laatste stap vindt het statisch en, indien nodig, dynamisch balanceren plaats. Klaar om verpakt en verzonden te worden.



In mijn professionele verleden heb ik veel productiebedrijven mogen bezoeken. Wat mij opviel was de positieve sfeer in het hele bedrijf. Elke medewerker had tijd voor een kort praatje of een begroeting. Bij een Duits bedrijf verwacht je de effecten van meer hiërarchie en afstand. Daar was niets van te merken, integendeel. Het was alleen jammer, maar begrijpelijk, dat we tijdens de rondleiding geen foto's mochten maken. Na de rondleiding en de lunch in het gloednieuwe bedrijfsrestaurant kregen we te horen dat de installatie van de sensoren vlot was verlopen en dat ze de volgende dag met de eerste tests zouden beginnen.

De tests werden op 14 oktober afgerond, maar tot onze teleurstelling konden we de 7-bladige propeller niet meenemen. De tests waren boven verwachting verlopen, maar men was niet tevreden over de stabiliteit van het constante toerental van de propeller op 28.000 voet bij de maximale snelheid van 311 knopen. Het toerental van de propeller wordt op een constante 2000 rpm gehouden.

Dat toerental mag maximaal 40 rpm afwijken. In dit geval was de afwijking iets groter, en zou de hub zelf moeten worden aangepast en dat zou enkele weken in beslag nemen.

In maart 2026 was het moment aanbroken om de 7-bladige propeller met de aangepaste hub opnieuw te testen. Het protocol van enkele maanden eerder werd herhaald. Gelukkig waren de weersvoorspellingen goed en besloten we om als toeristen 'in de buurt' te blijven. De combinatie hub en propeller gedroeg zich nu uitstekend. Het resultaat was inderdaad een winst van 10 tot 12 % bij de take-off rol en het uitklimmen. De kruissnelheid zou 3



tot 5 knopen hoger liggen bij dezelfde torque setting als voorheen bij hetzelfde brandstofverbruik. Het geluid in de cabine en aan de buitenkant van het vliegtuig was met 3 dB(A) afgenomen. De diameter van de 7-bladige propeller is met ruim 4 cm afgenomen ten opzichte van de 5-bladige Hartzell. Het voordeel is natuurlijk een grotere bodemvrijheid. Nadelen, ja die zijn er natuurlijk ook. De 7-bladige propeller is 13 kg zwaarder dan de 5-bladige en daar moet je rekening mee houden bij je W&B. Tot slot is bij het towen van het vliegtuig de ruimte voor de towbar kleiner door de kleinere afstand tussen de bladen. Ze zijn een stuk korter, dus laten we eens kijken hoe dat in de praktijk uitpakt.

Bovendien ziet het vliegtuig er op het platform cool uit met die 7 bladen. Met het geluid, dat 3 dB(A) is verminderd, nu 70,2 dB(A), geeft het een meer jet-like geluid dan voorheen. Aan het einde van de week werd ook onverwacht de EASA STC ontvangen. De speciale permit to fly was daarmee overbodig geworden. Binnen een paar dagen ontvingen we zelfs het nieuwe geluidscertificaat van ILenT. We zijn een volledige geluidsclassificatie gedaald, van 5 naar 6. Goed voor ons, maar zeker ook voor de geluidsbelasting van de luchthaven.

Tijdens de eerste vlucht naar huis op FL240 bleek dat de kruissnelheid inderdaad hoger was dan normaal. Met dezelfde instelling qua torque en daaruit voortvloeiende brandstofgebruik op de 'Normal Cruise'-stand, waren we inderdaad sneller dan in het verleden. In het verleden was dat ongeveer 295 knopen, nu bleek dat 300 knopen TAS het gemiddelde was. Hetzelfde resultaat werd behaald op FL270. Op de door Piper gedefinieerde maximale kruisstand en bij ISA -3 graden was de TAS 305 knopen. De winst in startrol en klim komt subjectief overeen met de geregistreerde computergegevens.

Het gedrag van het vliegtuig bij de landing is wat veranderd. Voor een mooie 'zachte' landing met de Hartzell leek het beter om aan het begin van de flare een beetje torque op de propeller te houden en vervolgens te verminderen. Met de MT lijkt het beter om de torque eerder tot een minimum te verminderen. Ook het taxi-gedrag is

verbeterd. Vroeger moest je altijd wat beta/reverse gebruiken om het vliegtuig af te remmen. Anders moest je de remmen gebruiken, wat natuurlijk geen goede gewoonte is. Met de MT-propeller en het vermogen op idle taxiëet het vliegtuig veel rustiger en heeft het nauwelijks beta/reverse nodig tijdens het taxiën en na de landing. De eerste ervaringen waren positief. De vlucht is aangenamer dankzij het lagere geluidsniveau in de cabine. Passagiers kunnen met elkaar communiceren zonder headset. Door de hogere klimsnelheid en de hogere snelheid bij hetzelfde brandstofverbruik zal dit ook leiden tot een brandstofbesparing van enkele procenten en een lichte vergroting van het bereik.

Achteraf gezien is het voorstel van Piper positief uitgevallen en heeft Piper met MT een aantrekkelijke extra optie gecreëerd voor toekomstige en bestaande klanten van de M700 en M600. De cirkel lijkt rond. Piper deed het voorstel op de AERO 2025 en in 2026 stond de 7-blade M700 te pronken op de stand.

André Oremus

+++++++

WORKSHOP WERKING DIESELMOTOR

Altijd al meer willen weten hoe nu eigenlijk de dieselmotoren van onze Robins werken?



Kom dan naar de workshop met praktische uitleg over de werking van de motor door een expert van Transal (Dennis).

Donderdag 21 mei, 19.30 uur komt Dennis met de nieuwe motor bestemd voor de CCL naar Seppe voor een uitgebreide demonstratie, het herkennen en beoordelen van storingen en beantwoorden van al je vragen.

Bij goed weer buiten en bij minder weer in de hangaar.

Namens Transal allen van harte welkom.



MEDEDELINGEN

Geslaagd

- Op 15 april is Henk Aerdenhout geslaagd voor zijn praktijkexamen PPL SEP. Examinator was Jo van Sprang



Nieuwe leden

- 8 april, Christian Berkhout uit Rijen als geassocieerd lid. Is tevens lid van MGC225
- 29 april, Ron Schmid uit Den Haag. Gaat met de opleiding PPL beginnen.
- 5 mei, Boudewijn Bokdam uit Rotterdam. Gaat voor de praktijkopleiding op de Robin
- 8 mei, Laurens Verhagen uit Breda als geassocieerd lid. Is tevens lid van MCG225
- 12 mei Jan Cullens uit Barendrecht als geassocieerd lid. Is tevens lid van MCG225
- 12 mei Benedicte Beek-Luijten uit Breda. Gaat op de Robins haar praktijkopleiding volgen

Geboren

- Op 22 april zijn Patrick Kreukniet en Kim Klein Herenbrink de trotse ouders geworden van zoon Oliver. (Let op het bijzondere vliegmutsjie)



Activiteiten

- 15-17 mei driedaagse vliegtocht Duxford
- Donderdag 21 mei workshop werking dieselmotoren
- Zaterdag 6 juni Happy Hour
- Vrijdag 19 juni Sunset vliegen
- 20 t/m 26 juni TourdeFrans

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

