

Albatros

06
Juni
2026

Sunset vliegen 19 juni

Van Bournizeaux tot Condom

Van ATO naar DTO

3 Dagen Londen-Duxford

Spitfire aerobatic vliegen

Vliegen met een stekker



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, IR-SE, NQ, FI (PPL, NQ)

erwin.jansen@erikwilliamjansen.nl

06 27066204.

Joris Roelofs

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

jfjroelofs@gmail.com

06 24281200

Safety manager

Victor Kruis

safety@vliegclubseppe.nl

06 27082661

Barbeheer

Peter van de Zande

peterZ@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Vliegclub

Correspondentieadres

Margrietstraat 7

4744 AJ Bosschenhoofd

Bezoekadres

Past. V. Breugelstraat 93d,

4744 RC Bosschenhoofd

0165 202779

Betalingen

Vliegclub Seppe

NL72ABNA0462938069

SVH-huur clubtoestellen

NL04RABO0123751225

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Het juni nummer is alweer het laatste nummer voor het zomerreces, want in de zomerperiode combineren we juli en augustus tot 1 nummer wat rond 15 augustus verschijnt.

Dat komt mij deze keer bijzonder goed uit, want de komende maand(en) ben ik even buiten beeld vanwege privéomstandigheden.

Het hoogtepunt van het jaar komt stilletjes aan dichterbij. Waar heb ik het dan over? Natuurlijk de jaarlijkse Internationale vliegweek, vroeger heette dat vliegekamp en tegenwoordig TourdeFrans als hommage aan de oorspronkelijke bedenker van dit event, wijlen Frans Luxembourg.

In 1993 ging het voor de eerste keer richting de bergen en kwam men terecht in Montbéliard. Niet de beste keuze achteraf, want het was een moeilijk circuit en de heuvels eromheen niet erg vliegvriendelijk. Bij toeval kwam men in Bourg en Bresse terecht, om daar vervolgens niet meer weg te gaan.

Dit jaar gaat de TourdeFrans voor de 32e keer op stap onder leiding van een enthousiast team van vliegers. Op 2 jaar na (Covid 2020 en 2021) is de zomervliegweek altijd doorgegaan. Ik ben nu al benieuwd naar de reisverhalen.

Door het mooie voorjaar is er boven verwachting veel gevlogen en de SVH is dan ook blij dat de begrote uren ruim worden gehaald. Dit betekent ook dat de nieuwe motor in de PH-CCL vervroegd geplaatst gaat worden. Door een vooruitziende blik van de planners, is de motor op tijd besteld en is er geen stagnatie in de levering. Een compliment aan de Stichting Vliegmaterieel bestuurders is volledig op zijn plaats. Het blijft continue passen en meten om het iedereen naar de zin te maken, het onderhoud goed te plannen en onverwachte situaties de baas te blijven.

Helaas heeft Transal capaciteitsproblemen waardoor de montage van de nieuwe motor later dan gepland weer inzetbaar is.

Ondanks deze delay, hulde aan de SVH, die onze Robins dankzij hun inzet in topconditie houden

Bij deze wens ik iedereen een mooie zomerperiode, de vliegers prachtige vliegmomenten en de niet-vliegers een fijne en veilige vakantie.

De reisverhalen zie ik graag tegemoet, liefst met mooie foto's.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Tijdens het doorlezen van recente publicaties van ILenT viel mij een onderwerp op dat voor ons als vliegers vanaf Seppe best relevant is. ILenT heeft namelijk opnieuw aandacht gevraagd voor de risico's van vliegen door actieve paradropzones en over lierterreinen. Aanleiding zijn meerdere meldingen van potentieel gevaarlijke situaties die de afgelopen tijd zijn voorgevallen.

Nu hoor ik sommigen al denken: "Dat gebeurt mij niet, ik kijk goed uit het raam." Dat klopt waarschijnlijk ook. Maar de praktijk blijkt toch weerbarstiger. Veel van de gemelde situaties ontstonden niet door roekeloos gedrag, maar juist door afleiding, onoplettendheid of verkeerde aannames. Een navigatie-app die niet waarschuwt, een frequentie die niet goed staat ingesteld, of simpelweg de verwachting dat er op dat moment toch niemand actief zal zijn.

Voor ons op Seppe is dit extra relevant. In onze omgeving bevinden zich meerdere paradropzones en daarnaast zijn er verschillende locaties waar zweefvliegers actief zijn. Zeker op mooie vliegdagen zijn we allemaal onderweg naar dezelfde plek: de blauwe lucht boven Brabant en ver daarbuiten.

De risico's zijn soms groter dan je op het eerste gezicht zou denken. Een parachutist in vrije val is verrassend moeilijk te zien. Bovendien springen parachutisten vaak in groepen en kunnen zij tijdens de vrije val nauwelijks uitwijken.

Hetzelfde geldt voor zweefvliegers. Tijdens een lierstart kan een zweefvliegtuig binnen een halve minuut stijgen naar 1.000 tot 2.000 voet. Alsof er ineens uit het niets een zwever omhoog wordt geschoten. En dan hebben we het nog niet eens over de lierkabel gehad: honderden meters lang, slechts enkele millimeters dik en praktisch onzichtbaar. Niet bepaald iets waar je kennis mee wilt maken via de voorruit.

ILenT benadrukt daarom het belang van een goede vluchtvoorbereiding. Kijk niet alleen naar het weer, brandstof en de openingstijden van het terras op je bestemming, maar ook naar de activiteiten langs je route. Controleer waar paradropzones en zweefvliegterreinen liggen en kijk eventueel in het AIP naar de bijbehorende informatie. Wat mij vooral opviel in het ILenT-document is, dat veel piloten verwachten dat moderne navigatie-apps of luchtverkeersleiding hen wel zullen waarschuwen. Helaas is dat niet altijd het geval. Sommige apps tonen liergebieden pas als je ver genoeg inzoomt en niet iedere app geeft automatisch een waarschuwing. Uiteindelijk blijft de verantwoordelijkheid gewoon bij ons, als gezagvoerder, liggen.

De boodschap is dus eigenlijk simpel: bereid je vlucht goed voor, kijk regelmatig buiten en houd rekening met andere luchtsporters. Dan blijft de lucht groot genoeg voor iedereen.

En mocht je tijdens een vlucht toch een situatie meemaken waarvan je achteraf denkt: "Dat was eigenlijk best spannend", deel die ervaring dan gerust met andere clubleden. Vaak leren we het meest van elkaars verhalen. En liever een leerzaam verhaal aan de bar dan een telefoontje van de ILenT achteraf.

Gijss 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

EEN FRANSE VLIEGTOCHT VOL VERRASSINGEN

Soms zijn het niet de verre bestemmingen of de perfecte landingen die een vlucht onvergetelijk maken, maar juist de onverwachte momenten onderweg. Dat bleek ook tijdens onze recente tocht vanuit Seppe richting Zuid-Frankrijk.

Van Bournizeaux tot Condom

Met een mooie ochtendlucht boven Brabant vertrokken we vanaf Seppe. Het doel: een ontspannen vliegtrip door Frankrijk, met onderweg bijzondere tussenstops, goed eten en vooral veel vliegplezier.

De eerste echte belevenis begon al in Le Mans. We landden daar om te tanken, de drukte die ons stond te wachten. Direct bij het uitstappen, drong het geluid van racemotoren door. De beroemde MotoGP vond dat weekend plaats op het circuit van "Circuit de la Sarthe". Ons bescheiden SEP-toestel vormde een mooi contrast met het geweld van de motoren. Helikopters met camera's en bezoekers vlogen over. Rond het veld waren allerlei campers geparkeerd. En wij mochten gewoon rustig landen en tanken. Bij het opstijgen konden we nog een stukje van de drukte en van de race zien.

We vervolgden onze route richting Bournizeaux naar het chateau van Edwin Boschoff. Het bijzondere aan deze bestemming was, dat het ging om een privéveld zonder officiële ICAO-code. Dat levert altijd leuke gesprekken met de verkeersleiding op. Edwin had daar zelf gelukkig een praktische oplossing voor bedacht: de code "ZZZZ". Op zo'n moment valt de radiostilte bij ATC vaak even letterlijk hoorbaar stil...

Voor degenen die Bournizeaux niet kennen: Edwin Boschoff is bepaald geen doorsnee vlieger. Hij heeft een indrukwekkend vlieg-CV opgebouwd en was jarenlang burger testpilot bij Fokker, onder andere betrokken bij testvluchten van de F-16.



Een man met eindeloos veel vliegervaring en minstens zoveel verhalen. En paar ervan hebben we gehoord!

Het was altijd zijn droom geweest om ooit een eigen plek mét landingsbaan te hebben. Via via kwam hij uiteindelijk terecht bij dit chateau in Frankrijk. Bij de onderhandelingen had hij wel direct één belangrijke voorwaarde gesteld: hij wilde het alleen kopen als er ook een landingsbaan mocht worden aangelegd. Volgens de overlevering had de makelaar dat "wel even geregeld" — iets wat in Frankrijk soms verrassend eenvoudig lijkt te gaan.

Zelfs de voorbereiding op onze komst ademde pure passie voor het vliegen uit. Toen ik vooraf belde voor de coördinatie, kreeg ik Judith, de vrouw van Edwin, aan de lijn. Edwin zelf kon niet opnemen, want die zat op dat moment op zijn grasmaaier de baan nog even strak te maaien om alles "ready" te maken voor onze landing. Vliegers worden zelden persoonlijker ontvangen dan dat.

Edwin stond met zijn Lanscruiser als follow-me-voertuig ons op te wachten. We taxieden achter hem aan tot aan de ophaalbrug van het kasteel. Daar precies recht voor moesten we halthouden en parkeren. We stapten uit, over de ophaalbrug en konden zo rechtdoor naar onze kamer (op één hoog), met uitzicht op je eigen vliegtuig.

En wie écht op het veld van Bournizeaux geland is, krijgt bovendien een bijzondere beloning: persoonlijk van Edwin ontvang je een speciale patch als bewijs dat je zijn privéstrip hebt bezocht.



Het chateau bleek de perfecte plek voor een vliegers avond: het kasteel stond vol met van alles over vliegen en vliegtuigen.

Schaalmodellen, posters, foto's, boeken etc. etc. Bij de grote open haard met een indrukwekkende kaasplank hebben we tot laat genoten van zijn verhalen.



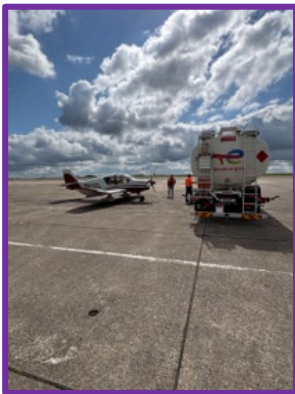
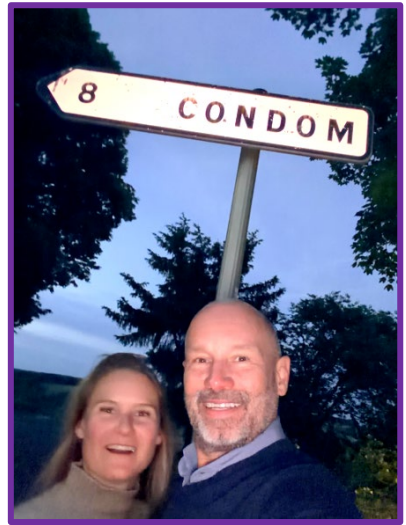
De volgende ochtend liet Frankrijk zich van een andere kant zien. Een hardnekkige band met lage bewolking blokkeerde precies ons vertrek. Dus geen haast, geen stress, gewoon rustig koffiedrinken en wachten tot het weer langzaam open trok. Dat blijft toch één van de meest mooie kanten van recreatief vliegen: het tempo wordt bepaald door de lucht en niet door de klok.

Toen de bewolking eindelijk oploste gingen we koers naar Condom (! Ja, echt een stad in Frankrijk), een charmant plaatsje in het departement Gers. Het vliegveld daar bleek nauwelijks een vliegveld te noemen: feitelijk was het niet veel meer dan een weiland met een baan erin gemaaid. Maar juist dát maakt vliegen in Frankrijk zo bijzonder. Geen grote terminals of hectische verkeersleiding, maar puur vliegen zoals

het ooit bedoeld was. Ik had de week ervoor gebeld en gevraagd hoe het veld was en hoe een en ander in zijn werk ging. We waren meer dan welkom en een overnight parkeren geen probleem. Bij aankomst en de dagen er na, tot en met vertrek, daar niemand gezien.

De reden om naar Condom te gaan, was dat we waren uitgenodigd door onze Amerikaanse vrienden, die een jaar eerder een huis in Frankrijk hadden gekocht. Na maanden verbouwen was het eindelijk helemaal klaar, dus reden genoeg voor een goed feest. En dat feest was natuurlijk pas compleet met de traditionele Cassoulet: een stevige schotel met bonen en worst waar de streek bekend om staat.

De dag er na zijn we gaan rondrijden in de omgeving, langs wijngaarden en oude middeleeuwse dorpjes die zo uit een geschiedenisboek leken te komen. Natuurlijk kon een proeverij van Armagnac niet ontbreken; de streek staat er tenslotte om bekend. Met mate uiteraard — piloot blijf je. Ook leerden we dat Condom trots verwijst naar de beroemde drie musketiers. Overal in het stadje kom je verwijzingen naar hen tegen, wat de plek nog meer karakter geeft.



De terugvlucht begon meteen spannend. De stevige tegenwind maakte al snel duidelijk dat brandstofmanagement serieus genomen moest worden. Daarom besloten we een tankstop te maken op Châteauroux. Dat bleek een totaal andere wereld dan het grasveldje van Condom. Het vliegveld van Châteauroux-Centre Marcel Dassault Airport is groot, ruim opgezet en duidelijk gewend aan serieus verkeer. Terwijl wij taxieden, zagen we vooral grote Airbussen en Boeings om ons heen. We kwamen zelfs terecht in het circuit terwijl een grote Airbus touch-and-go's aan het maken was, een bijzonder gezicht.

Op het veld vond ook vliegtuigonderhoud plaats en daarnaast waren er diverse militaire activiteiten zichtbaar. Alsof dat nog niet indrukwekkend genoeg was, landde plots naast ons een helikopter van de Franse defensie. Na de tankbeurt ging de reis verder noordwaarts. Het doel was ambitieus: zo dicht mogelijk langs Parijs vliegen. En het lukte nog ook. De Eiffeltoren konden we spotten. Het laatste deel richting Nederland was meer op routine. Zeer voldaan stapten we uit.

Wat een heerlijke trip was dit.

Radboud van Kleef

COMM
PANION

CREATIVE MINDS

THE SKY IS
THE LIMIT

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

AVIATIONWEATHER.NL

Op 2 juli 2026 om 10:00 uur lokale tijd (UTC+2) lanceert KNMI een nieuwe versie van aviationweather.nl (luchtvaartmeteo.nl). Vanaf dat moment is de nieuwe website het officiële platform voor aviationweather.nl voor vluchtvoorbereiding en -planning.



Royal Netherlands
Meteorological Institute
Ministry of Infrastructure
and Water Management

Mocht de geplande lancering van de nieuwe website op 2 juli 2026 niet doorgaan, dan wordt deze in principe uitgesteld naar de reservedatum van 7 juli 2026. Dit wordt bekendgemaakt via een bericht op de homepage van aviationweather.nl. Indien de lancering ook op 7 juli 2026 niet kan plaatsvinden, wordt deze uitgesteld tot nader order. Eventuele wijzigingen in het lanceringsschema worden eveneens bekendgemaakt via een bericht op de homepage van aviationweather.nl.

De huidige website blijft beschikbaar tot 1 september 2026 en is te bereiken via old.aviationweather.nl. Tijdens deze overgangsperiode dient de oude website als back-up voor het geval er problemen optreden met het nieuwe platform.

In de week voorafgaand aan de officiële lancering ontvangen de houders van een account een e-mail met een link om de account voor de nieuwe website te activeren. Controleer wel uw spam map, aangezien de e-mail daar mogelijk terecht komt. Houd er rekening mee dat deze activeringslink na 30 dagen verloopt. Zodra uw account is geactiveerd, heeft men direct toegang tot de nieuwe website. Let op: vóór 2 juli 2026 om 10:00 uur lokale tijd mag de nieuwe website NIET als officiële informatiebron worden gebruikt. Tot de officiële lancering blijft de huidige website de officiële bron voor luchtvaartweerinformatie.

De nieuwe website biedt diverse verbeteringen ten opzichte van de huidige versie, waaronder:

- Verbeterde responsiviteit, wat resulteert in een betere gebruikerservaring op kleinere schermen en mobiele apparaten
- Interactieve kaartwidgets waarmee gebruikers hun eigen datalagen kunnen selecteren en toevoegen
- Verbeterde navigatiestructuur
- De mogelijkheid om modelgegevens te bekijken en te verkennen, zowel op kaarten als via tijdreeksvisualisaties

Voor vragen kan men terecht bij: aviation@knmi.nl.

*Met vriendelijke groet,
Het KNMI Aviation Team*



VRIJDAG 19 JUNI 2026

VLIEG ER MAAR IN TOT SUNSET!

Op vrijdag 19 juni zijn wij geopend van 09.00u tot 22.19 LT

Vanaf 16.00u LT

Zeeuwse Mosselen of een Biefstuk voor €27,50 p.p
Landing is noodzakelijk maar inbegrepen in de prijs!

Gelieve aan te melden voor woensdag 17 juni 2025,
met vermelding van: **Callsign, aantal POB, ETA en keuze van diner**
via info@vliegveldzeeland.nl of +31 113 61 25 28

| Vliegveld Midden-Zeeland | Calandweg 36 | 4341 RA Arnhemuiden
| info@vliegveldzeeland.nl | www.vliegveldzeeland.nl | Tel: +31 113 61 25 28
| Freq. 119.255 |

ONTDEK. ERVAAR. INSPIREER.



DAMES LUCHTVAART dag

VROUWEN IN DE LUCHT,
(ZWEEF)VLIEGEN, PARACHUTESPRINGEN, ENZ.

 **13** SEPTEMBER
2026

 **VLEGVELD
BRASSCHAAT**




ONTMOET
INSPIRERENDE
VROUWEN


PRESENTATIES


NETWERK
EN PLEZIER

*Kom naar EBBT en ervaar
een leuke, gezellige en nuttige dag!*

MEER INFO & INSCHRIJVEN: chudiak@hotmail.com

BESTEMMING VAN DE MAAND

Marl-Loemühle (EDLM)

Deze keer gaan we weer naar Duitsland, maar niet ver over de grens. Marl-Loemühle ligt ten oosten van het vliegveld Niederrhein (Weeze) met zijn control zone. Je kunt er omheen vliegen, maar ook gewoon toestemming vragen over het veld zelf te vliegen. Het is ook opletten dat je niet zonder toestemming door de control zone van Düsseldorf vliegt. Blijf wat noordelijk vliegen en het kan niet verkeerd gaan.

Marl-Loemühle staat bekend om zijn gastvrijheid, zijn lekkere curry worsten, zijn gezellige Biergarten en ook de "Deutsche Gründlichkeit ontbreekt niet.

Wil je het veld verlaten, dan staat er een App2drive auto tot je beschikking om bijv. naar het gezellige Recklinghausen te rijden. Zorg wel dat je de app gedownload hebt. Voor het afrekenen van je landingsgeld hoef je niet naar de toren te gaan, maar dat kan via AEROPS.

De Biergarten Vast-Alm heeft een gezellig terras met uitzicht op het veld.

Tel. +49.2365986899 (www.vest-alm.de).

Enkele kenmerken

- Ligging vliegveld 290° - 19nm DOR VOR 108.650, altitude 241'
- Afstand vanaf Seppe 98 nm, koers 080°
- Concrete runway 830 x 20 m, 07 RH en 25 RL, circuit 1300'
- Crosswind leg naar de 07 loopt niet rechthoeking. Let op!
- Landingsgelden gemiddeld € 11,--
- Info radio 134.610
- Er is Jet A1 en Avgas verkrijgbaar
- Tel. +49.23654896-0 website: <https://flugplatz-loemühle.de/>





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

DRIE DAGEN LONDEN - DUXFORD

Voor het eerst sloot ik aan bij een meerdaagse vliegtocht, dit keer georganiseerd door de nieuwe vliegcommissie. En daar heb ik geen spijt van gehad, neen het smaakt naar meer.

Dag 1

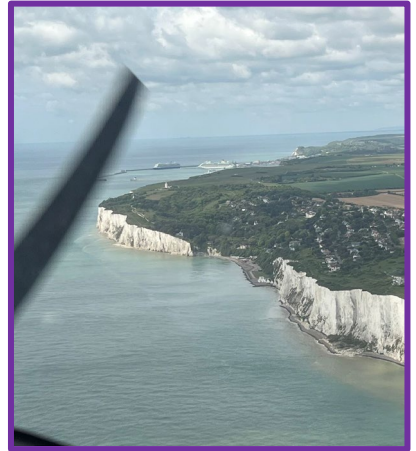
Vrijdag 15 mei was het eindelijk zover, al het papierwerk was gedaan. De start van de toertocht naar London, Duxford en Cambridge kon eindelijk beginnen. Onze planning was om met z'n allen om 10:00 uur lokale tijd te vertrekken richting EGSG. De marechaussee was keurig op tijd en alles verliep volgens schema. De weersvooruitzichten waren niet al te best, maar eenmaal in de lucht viel het reuze mee.

Na take-off zagen we een band met buien hangen waardoor we een klein stukje moesten omvliegen. Ter hoogte van Kortrijk zagen we een gaatje waardoor we langs de buien richting beter weer konden vliegen.

Bij Koksijde was het weer perfect om op een veilige hoogte de oversteek te maken richting Dover.

Boven punt "Konan" zagen we langzaam de hoge Engelse kustlijn tevoorschijn komen. Die hoge Engelse kustlijn "the white cliffs of Dover" van kalksteen zag er erg spectaculair uit en Radboud (pic PH-CCL) had er even een mooie flyby gemaakt op 1000ft en vervolgens weer door richting Stapleford.

Onderweg zagen we nog mooie Engelse kastelen en landerijen onder ons doorschuiven met de skyline van London op de achtergrond. Na de landing op Stapleford airport hebben we al ons papierwerk afgerond en zijn we met de taxi naar het Underground station Theydon Bois gegaan om vervolgens de trein naar London Tower Hill te pakken; deze treinrit duurde ongeveer 50 mi-



nuten. Bij de uitgang hadden we meteen mooi zicht op de Tower of London en andere historische hoge gebouwen. We verbleven in het The Tower Hotel by Thisle op 10 minuten loopafstand van het station. Na het inchecken in ons hotel spraken we buiten af bij de foodtrucks om aan sightseeing te doen. Toen we compleet waren, zijn we met een Uber boot richting de Westminster pier gevaren met een mooi uitzicht op London City

waaronder ook het HMS Belfast oorlogsschip. Aangekomen bij de pier hadden we mooi uitzicht op de Big Ben, de Westminster Abbey en het London Eye. We hebben



tegenover de Big Ben een van de oudste pubs bezocht, het St Stephen's Tavern en hebben daar genoten van een Engels bier-tje. We hebben vervolgens een wandeling gemaakt richting het Household Cavalry Museum, helaas konden we geen Horse Guards meer zien, omdat het al wat later op de dag was. We gingen dineren bij de pub The Clarence dichtbij Trafalgar Square waar je lekker Fish&Chips of zelfs een steak kon

eten. Na het eten sloten we de dag af in de hotelbar, gezellig met een paar Engelse points.

Dag 2

Zaterdag 16 mei maakten we een binnenlandse vlucht van Stapleford naar Duxford, Paul was de pilot in command tijdens deze vlucht en we verlieten Stapleford via het reporting point "Epping" en vervolgens westelijk langs de CTR van London Stansted, waar we grote toestellen konden zien vertrekken, waaronder een toestel van Qatar Airways. We vervolgden onze vlucht en waren al snel bij Duxford waar we op baan 24L mochten landen. Toen wij al geland waren en op de apron stonden, zagen we Hans en Stefan aankomen met de PH-SEP, zij moesten vanwege inkomend verkeer op de grasbaan 24R landen en even later kwam de PH-VSQ ook binnen, maar die op de 24L.

Toen iedereen geland was, hebben we de toestellen alvast voor de volgende vluchten afgetankt, maar Radboud maakte eerst nog zijn brevetverlengingsvlucht met Erwin in de CCL.



In de tussentijd gingen de anderen het luchtvaartmuseum bezoeken, er stonden veel bijzondere toestellen waaronder de Concorde maar ook de Blackbird SR-71.

Gedurende het bezoek kregen we het goede nieuws te horen dat Radboud was geslaagd. Na het museumbezoek namen we de taxi richting Cambridge, waar we na het inchecken in ons hotel een hele mooie boottocht maakten, we kwamen langs vele

mooie historische universiteiten en bibliotheken. Na de boottocht was het tijd om te gaan avondeten en hadden we al een mooie pub op het oog, the Eagle, een heel bijzondere piloten RAF-bar uit de 2WO met opschriften uit die tijd en vele stickers van verschillende flightcrew's die de bar ooit bezocht hebben.



Dag 3

Zondag 17 mei zijn we met een gids een wandeltocht gaan maken door Cambridge die ons meer uitleg gaf over de historische bezienswaardigheden zoals b.v. een klok die gedoneerd was door een oud student die een waarde had van 1 miljoen Pond. Ondertussen hoopten we dat we Radboud nog met z'n Spitfire over zou komen, maar helaas, we hebben hem niet gezien. En toen naderde het einde van onze avontuurlijke toertocht, we gingen om 13:00 uur met de taxi weer terug richting Duxford om ons voor te bereiden voor onze terugvlucht. De CCL en de SEP vlogen vanwege het mindere weer via Calais en Oostende in een directe lijn terug naar Nederland en de VSQ maakte nog een tussenstop op vliegveld Lydd om een crew change te doen om vervolgens verder te vliegen naar Seppe.

Nadat iedereen weer op Seppe geland was, hebben we nog gezellig na geborreld en iedereen keek terug op een geslaagde driedaagse toertocht.

Groet van
Nick Greeven



**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



HET VLIEGT LEKKER MET EEN STEKKER

Op uitnodiging van Marcia Hendriks van Breda Aviation mocht ik een proefvlucht maken op de recente elektrische aanwinst de "Pipistrel Velis Electro".



De Velis Electro is een direct afgeleide van de Pipistrel Virus. De Virus wordt aangedreven door een 80/100 pk Rotax motor. Het ontwerp heeft een side-by-side cockpit met daarachter een slanke romp met een T-staart. De maximumvluchtduur bedraagt 50 minuten plus reserve. De Velis wordt voortgedreven door een vloeistof gekoelde 57,6 kW (77 pk) elektromotor, die wordt gevoed door twee 11 kWh lithium batterijen. De luchtinlaat in de vliegtuigneus en aan de rompzijkant is voor de luchtstroom naar de radiator ten behoeve van de vloeistof gekoelde batterijen en motor. De batterij oplaadtijd van 30% naar 100% bedraagt 1 uur. Het laagste percentage waar je mee mag vliegen is tot 30%. Het leeggewicht is 428 kg en het maximum take-off gewicht is 600 kg. Het toestel werd al in 2020 gecertificeerd door EASA.



Aerodynamische bijzonderheid is dat het toestel flaperons heeft. Dat wil zeggen dat de flaps en rolroeren door hetzelfde roervlak worden geregeld. De spanwijdte is flink met 10,7 meter. De avionica ziet er wel iets anders uit. Naast de 'normale' vlieginstrumenten, display en conventioneel als back-up, vind je op een kleuren display het motorvermogen dat je instelt uitgedrukt in kilowatts. Ook is er een Garmin MFD met GPS. Daarnaast is een Funke COM en Transponder geïnstalleerd. Natuurlijk kan je ook zien hoeveel energie er nog in de accu's aanwezig is. De 'throttle', beter power lever,

is een kleine hendel in het midden en werkt als elektrische regelaar. Daar in het midden van de console vind je ook de elektrische trim.

Carsten stond al op me te wachten voor de briefing. Energiemanagement is het toverwoord voor het vliegen met de Velis. Je beschikt in totaal over 2 x 11 kW in de batterijen. Daar moet je het mee doen. Energiemanagement van de batterijen is dus erg belangrijk maar ook het energiemanagement van het toestel zelf. Daarover later meer. In de start flaps op take-off en maximaal 63 kW power zetten, roteren bij 50 kts. In de initiële klim stijgt je eerst met Vx (57kts) en die 63 kW power. Op 300 ft en



vrij van obstakels, flaps op en daarna power terug naar 48 kW, doorklimmen met Vy (75 kts). In level flight is 25 kW power genoeg om circa 80 kts te vliegen. Tijdens het taxiën is 5 kW power het maximum en ruim voldoende. Het resterende batterij volume wordt in een percentage aangegeven. Bereik je de 30% dan moet je zo snel mogelijk landen. Touch en go's vergen relatief veel energie en daar moet je wel rekening mee houden. Je zult merken dat de elektrische energie die je regelt met de power lever heel direct werkt, een beetje het gevoel van het rijden met een elektrische auto.

Tijd om te gaan vliegen. Instappen gaat zonder al te veel moeite. Even oppassen voor laagdekker vliegers dat je je hoofd niet stoot. Je zit comfortabel, een beetje als in een zweefstoel. De stoelen zijn vast, maar het voetenstuur is verstelbaar. Het taxiën is enerzijds standaard, anderzijds wel een beetje vreemd omdat met de power lever helemaal terug op nul de propeller gewoon stil staat. Na een paar eenvoudige pre take-off checks wordt opgelijnd met de flaps in take-off stand. Het accelereren gaat eigenlijk best rap met 64 kW op de energiemeter. Met 57 kts roteren en je vliegt. Dynamic noise cancelling headsets heb je niet nodig, alleen het propellergeluid en de wind langs het vliegtuig hoor je. Power terug naar 48 kW om door te klimmen met 75 kts. De neusstand is dan best hoog en het toestel klimt beter dan ik verwachtte. Op hoogte terug naar 25kW en vliegen met circa 80kts. Je moet dat wel met wat gevoel doen want als je de neus laat zakken met te veel power ga je zo over het maximale toerental van de propeller. Wat bochtjes draaien, let op het haakeffect dat je moet corrigeren met je voeten. Tijdens de overtrek oefening bleek dat het toestel rustig reageerde en herstel eenvoudig was. Het toestel heeft zelfs een heuse stick shaker. Een voorziening die normaal is voorbehouden aan zwaardere vliegtuigen zoals

bijvoorbeeld een PC12. Bij het bereiken van de kritische invalshoek begint je stick heel zenuwachtig en brommend heen en weer te schudden. Bijdrukken dus! Bij de eerste touch en go verkeek ik me op het aerodynamisch energiemanagement van het toestel. Het ding wil gewoon doorvliegen en doorvliegen en je neus drukken is er niet bij omdat je dan over de maximale snelheid gaat van de flaps die je gezet hebt en/of het maximale toerental van de prop. Met de power lever terug op nul vermogen blijft je prop lekker windmillen en helpt niet echt om af te remmen. De volgende touch en go ging veel beter, ietsje verder doorvliegen voordat je op base draait. Met 60kts precies en eerste stand flaps zak je rustig naar de baan. Op het laatste stukje een beetje power erbij omdat ik te laag dreigde te komen en een mooie touch en go. Full stop daarna ging ook lekker, wat een leuke ervaring!

Ik kan iedereen aanraden om eens een elektrische proefvlucht te maken. Het is gewoon superleuk om te vliegen met zo'n licht en glad vliegtuig. Je hebt weer eens echt je voeten nodig met het bochtenwerk, je leert energie te managen in het kwadraat. En, zeg eens eerlijk, wie wil er nou niet een elektrisch vluchtje in het logboek hebben. Het vliegt echt heel lekker met een stekker.

Groeten
André Oremus



DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



PASTOOR VAN BREUGELSTRAAT 93A

WWW.DE-COCKPIT.NL

VIA DE SOO VAN ATO NAAR DTO

Een hele zin vol afkortingen, het lijkt wel ambtelijke taal en dat klopt ook deels. Per 1 januari jl. is onze opleiding officieel van ATO naar DTO gewijzigd. Onderstaand een samenvatting.

Eind vorig jaar is de SOO gestart met het nodige papierwerk van ILenT om van ATO over te kunnen gaan naar een DTO-opleiding.

Vanuit ILenT kwam het verzoek om een kennismakingsgesprek in te plannen, wat ik als secretaris van de SOO heb georganiseerd.

Op een druilige woensdagochtend, de 13^e mei, heb ik een afspraak kunnen maken met Koen Meesters van het ILenT, samen met 2 instructeurs van onze nieuwe DTO (Jo en Erwin) en clublid Lauren Hoezen, die de functie van vertegenwoordiger op zich gaat nemen

Van ATO naar DTO, vol uitgeschreven Approved Training Organisation naar Declared Training organisation.

In gewoon Nederlands gezegd; er verandert in de praktijkopleiding voor de leerlingen niets, behalve dan dat we op papier overgegaan zijn van een "erkende" opleiding naar een "aangewezen" opleiding en dat het papiertje PPL SEP license precies hetzelfde blijft.

Nadat Koen, na een lange reis vanuit Hoogeveen via het openbaar vervoer, ons clubgebouw had gevonden, hebben wij ons eerst aan elkaar voorgesteld, uiteraard met een gastvrij Brabants kopje koffie.

Hierna heeft hij ons uitgelegd wat precies een DTO inhoudt en wat de verschillen zijn tussen ATO en DTO.

Het hele verhaal is terug te vinden op internet op de webpagina van EASA.EURO-POA.EU/Easy acces rules for aircrew, in pdf-formaat. We kwamen er gauw achter dat Koen lekker vlot en vooral veel kon praten en hij vertelde ons dat het een document is van een kleine 1900 pagina's. Gelukkig voor ons is, dat pas vanaf pagina 1839 ons verhaal over de DTO begint. :) Het bleef gelukkig beperkt.

Een samenvatting.

Het meest belangrijke; voor de leerling verandert er niets.

Organisatorisch volstaat een DTO uit een HT (head of training) en een representative (vertegenwoordiger).

In vergelijking met de ATO scheelt dit ons veel administratief werk wat door minder mensen gedaan kan worden, terwijl het eindresultaat hetzelfde blijft.

Feitelijk mag de HT ook de vertegenwoordiger zijn, maar met de grootte van onze club is dit niet handig.

We blijven zelfs de structuur en leden zoals voorheen bij de ATO behouden.

We moeten als DTO voortaan wel een jaarrapportage bij ILenT aanleveren. Een bijkomend voordeel is, dat we nu zonder extra kosten en extra administratie op elke (zelfde type) Robin les mogen geven, mits we dit maar vermelden in het jaarrapport.

Er zijn natuurlijk wel beperkingen, wil de leerling na behalen van het PPL doorstromen naar een ATPL, dan is dat bij onze club met een DTO niet mogelijk, maar aan de zuidkant kan dat prima bij BA, Breda Aviation, met een gerelateerd kostenplaatje. Opleiding voor je Night Rating blijft met een DTO door onze instructeurs gewoon mogelijk.

De DTO bestaat nu voortaan uit Erwin Jansen als Head of training en Laurens Hoezen als Representative en zij vallen onder de paraplu van de Stichting Ondersteuning Opleiding (SOO).

Het bestuur van de SOO wenst hun met hulp van clubgenoten, een goede toekomst.

Na een goed verlopen meeting van 3 uur sloten we af met een tosti en een drankje en is Koen weer begonnen aan zijn lange terugreis. Wij danken hem zeker voor alle duidelijkheid en vriendelijkheid.

Groet vanuit de SOO, Wim Janssen.

The infographic features a blue sky background with white clouds. At the top, the title 'Van ATO naar een DTO' is written in large, bold letters, with 'ATO' in white on a red background and 'naar een DTO' in white on a yellow background. Below the title, 'van Vliegclub Seppe' is written in a cursive font. The central part of the graphic shows a red and white airplane flying from left to right. On the left, a red box labeled 'ATO' contains a clipboard icon and a graduation cap icon, with the text 'Approved Training Organisation' below it. On the right, a green box labeled 'DTO' contains a thumbs-up icon and a paper airplane icon, with the text 'Declared Training Organisation' below it. A large orange arrow with the word 'Naar' in white points from the ATO box to the DTO box. At the bottom, there is an illustration of an airport with a control tower and a red and white airplane on the tarmac. Below the airport, there are two icons: a gear icon with the text 'Meer flexibiliteit' and a handshake icon with the text 'Eigen verantwoordelijkheid'.



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

SPITFIRE – EN DAN AEROBATICS

Sommige dromen beginnen al op jonge leeftijd. Voor mij begon het allemaal met de SR-71 Blackbird. Als klein kind was ik al volledig gefascineerd door dat onwerkelijke toestel: zwart, snel en gebouwd voor spionage. Van de SR-71 zijn wereldwijd nog maar twintig exemplaren overgebleven en in het Imperial War Museum Duxford staat het enige exemplaar buiten Amerika tentoongesteld.



Dat alleen al was reden genoeg om naar Duxford te vliegen.

Met de Robin staken we het Kanaal over richting Engeland. Het vooruitzicht om eindelijk oog in oog te staan met de Blackbird maakte dat ik mee 'moest' op de clubtrip. Natuurlijk wist ik dat Duxford ook bekend stond om zijn historische collectie met Spitfires en andere oorlogsvliegtuigen, maar eerlijk gezegd lag mijn focus volledig op die ene SR-71.

Pas een paar dagen voor vertrek ontdekte ik bij toeval dat je op Duxford ook vluchten in een Spitfire kon maken. Direct proberen te boeken natuurlijk — maar alles bleek al weken van tevoren volgeboekt. Geen kans meer, dacht ik. Totdat we eenmaal geland waren. Terwijl ik naar het platform keek, dacht ik "ik ga het toch proberen".

Hun kantoor bleek gewoon op Duxford zelf te zitten. Dus ik naar binnen. Toen ik vertelde dat ik "helemaal" zelf vanuit Nederland was ingevlogen en letterlijk naar mijn eigen toestel op het apron wees, veranderde de sfeer direct.

"Step into the office and let's have a chat."

Bij binnenkomst voelde ik het eigenlijk meteen al: hier ging iets gebeuren.

En ja hoor — er werd een plek vrij gemaakt.

Sterker nog: ik zou vliegen met hun squadron leader, de meest ervaren man van het team, nog steeds actief binnen de luchtmacht. Ik moest de volgende ochtend ruim op

tijd aanwezig zijn voor een safety briefing, een technische briefing en voor de voorbereiding.

Ik was compleet gelukkig.

Die middag ben ik eerst het museum ingedoken. Uiteraard liep ik rechtstreeks naar de SR-71 Blackbird. Wat een machine. Zelfs stilstaand straalt het toestel snelheid uit. Smal, scherp, dreigend zwart — alsof hij nog steeds elk moment Mach 3 kon trekken. Ik kon nauwelijks geloven dat ik er eindelijk naast stond.

Maar Duxford is zoveel meer dan alleen die Blackbird. Het museum is enorm groot en



eigenlijk onmogelijk in te bekijken. Daarom van wat ik absoluut 10, B-52, V1, Lancaster Concorde. Alles En bonus was er Die avond aten we in de RAF in Cambridge. De luchtvaartgeschiedenis. piloten aan de muur - je tastbaar om je heen - ik was mijn wereld.



één weekend volledig maakte ik een lijstje wilde zien: de U-2, A- en natuurlijk de daarbuiten was bonus. genoeg. Eagle, het café van de sfeer ademde Oude foto's, verhalen, voelde de historie bijna zat er helemaal in. Dit

's Avonds op de hotelkamer dook ik verder in de techniek van de Spitfire. Hoe bijzonder dat toestel eigenlijk was. Die legendarische Rolls-Royce Merlin motor. De extreem dunne elliptische vleugels. De Dunlop stuurinrichting met die karakteristieke ring. De vuurknop op de stick. Alles aan het ontwerp was gebouwd rondom prestaties en eenvoud. Geen gram te veel. Ik kon nauwelijks slapen.

De volgende ochtend begon serieus. De briefing was uitgebreid en professioneel. Ik kreeg een parachute aangemeten en moest diverse vrijwaringsformulieren tekenen, het blijft tenslotte een ruim tachtig jaar oude oorlogsmachine.

Daarna kwam de kennismaking met Will.

Toen hij hoorde dat ik zelf piloot was, ervaring had op meerdere types en ook aerobatics had gevlogen - waaronder eerder in een L-39 Albatros straaltrainer - was het ijs direct gebroken.

Hij keek me aan met een grijns.

"Good... then you'll fly her."

Hij had al allerlei manoeuvres in gedachten en had er zichtbaar net zoveel zin in als ikzelf.

De voorbereiding was indrukwekkend professioneel. Alles moest leeg uit mijn zakken: geen telefoon, geen sleutels, niets. Ik kreeg een speciaal overall aan en zij zouden alle video-opnames verzorgen. Die zou ik later op een USB-stick meekrijgen.

De ground crew bestond uit jonge mannen, die volledig leefden voor kwaliteit, service en vooral de Spitfire. Iedereen straalde passie uit.

En toen eindelijk het moment.

Instappen in de Spitfire is op zichzelf al een ervaring. Het toestel is ongelooflijk krap. Ik zat letterlijk schouder tegen schouder geklemd in de cockpit. De canopy sloot maar net over mijn hoofd. Overal kabels, hendels, stangen en mechaniek. Alleen het hoogstnoodzakelijke zat erin. Geen comfort, geen luxe, alles draaide om vliegen en presteren.

Toen startte de Merlin.

Dat geluid... diep mechanisch, rauw en levend.

Vrijwel direct zat de canopy vol met rook en oliegeur. En dat bleef zo tijdens de hele vlucht. Sterker nog, het werd alleen maar meer. Oliegeur, warme motorlucht en mechanische trillingen — het voelde alsof het toestel echt leefde.

Na de run-up en checks rolden we richting de baan. We kregen overal voorrang.

Vol gas.

De acceleratie was indrukwekkend en vrijwel direct na airborne volgde een left turn out.

Toen hoorde ik het:

"You have controls."

Ik vloog de Spitfire.

Eerst rustig uitklimmen. Wanneer aan de constant speed propeller, de manifold pressure en de boost settings. Daarna snelheid variëren en wat standaard bochtenwerk. 45 graden, 60 graden. Alles voelde verrassend licht en direct.

En die Dunlop ring? In het begin voelt het vreemd, maar na vijf minuten wil je niets anders meer. Daarna bracht ik haar omhoog naar werkhoogte voor aerobatics.

En toen begon het

Er hing een scattered wolkendek en precies daar gingen we mee spelen. Horizontale loops, verticale manoeuvres om de wolken heen, een prachtige Half Cuban Eight — mijn favoriet — en natuurlijk een barrel roll.

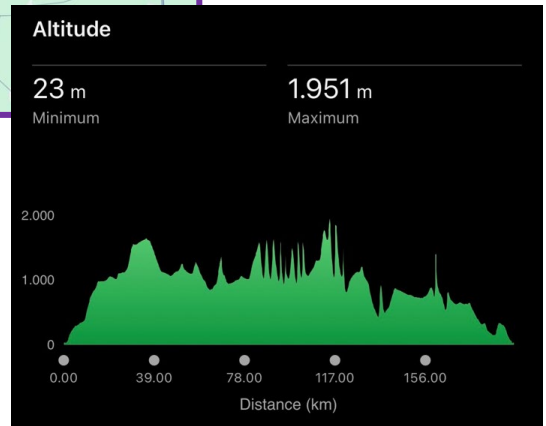
De Spitfire vliegt fenomenaal.

Intussen raakten snelheden van 200 MPH heel normaal. Soms tikten we de 300 aan en in sommige duikvluchten kwamen we vermoedelijk dicht bij de 400 MPH. Het bizarre was, dat je het nauwelijks voelde. Zelfs de G-crachten voelden verrassend comfortabel. Zonder dat ik het echt doorhad zat ik ineens op 4G.



“Back to 3G,” klonk het rustig in mijn headset. Op een gegeven moment zei Will: “Take a moment. Relax a bit.” Mijn antwoord kwam direct: “No worries, I can take more.”

Will lachte alleen maar. Hij had nog iets speciaals bedacht. Een aerial attack. Hij wees een doel op de grond aan. Eerst omhoog trekken en over de kop. Daarna een duikvlucht inzetten om snelheid op te bouwen. Vervolgens het “schietmoment” en daarna hard links optrekken om weer level uit te komen. Ik zat letterlijk midden in een oorlogs-film.



Aan het einde van de vlucht moest ik het toestel terugbrengen richting het veld. Dalen, snelheid eruit en configureren voor de landing. Alles voelde verrassend natuurlijk.

Tot vlak voor de threshold.

Op ongeveer 300 voet nam Will ineens de controls over.

“We’ll do a low pass.”

Natuurlijk.

De Spitfire ging in een lichte slip en plots zag ik het museum, de bezoekers en de flightline vlak naast ons voorbyschieten. Wat een uitzicht.

Daarna een kort circuit en de landing.

Snel taxiën was noodzakelijk, want een Spitfire raakt op de grond snel oververhit. De kleine radiatoren werken pas echt goed bij hogere snelheden.

En toen was het voorbij.

Debriefing. Handen schudden. Napraten.

En als perfecte afsluiting tekende Will mijn logboek af als lesvlucht.

Ik was compleet gelukkig.

Maar het contrast daarna kon bijna niet groter.

Vrijwel direct na afloop moest ik weer instappen in de Robin voor de terugvlucht naar Seppe. Opeens voelde die Robin piepklein. En langzaam. Het leek alsof hij stil hing in de lucht.

Boven het Kanaal dacht ik terug aan de mannen die daar ooit in exact zulke Spitfires hadden gevlogen. Jong, vaak nauwelijks ouder dan twintig, onder vuur, in luchtgevechten boven zee.

Will had me nog één tip gegeven:

“Read First Light.”

Dat boek heb ik direct gekocht. Omdat het misschien wel het dichtst in de buurt komt van wat die jonge fighter pilots gevoeld moeten hebben.

En ergens, diep vanbinnen, begrijp ik dat nu een heel klein beetje beter.

*Met Spitfire groeten
Radboud van Kleef*



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

De Langste Dag

Vrijdag 19 juni 2026

EHAL: Ameland

AD open tot 22.00 LT
Gratis koffie
Aanmelden 051 95 54 030
of info@ehal.nl

EHBD: Budel-Kempen

AD open tot 22.00 LT
50% korting tussen 18.00-22.00
Normale kaart Brasserie
'De Coockpit'
Aanmelden 0495 697 949

EHDR: Drachten

AD open tot 22.00 LT
Overland 25% korting na 18.00 LT
Gratis koffie met Friese lekkernij.
Aanmelden via PPR op
www.ehdr.aero



EHGG: Groningen-Eelde

Brasserie open tot? LT.
AD open tot 23.00 LT
Overland na 16.00 LT € 10??
Nog niet bevestigd.

Aanmelden niet nodig

EHHO: Hoogeveen

AD open tot 22.00 LT
Normaal landingsgeld, maar tweede
landing na overland is gratis.
Broodje "Haring" € 4,95

Aanmelden niet nodig

EHHV: Hilversum

AD open tot UDP
Overland (visiting aircraft)
gebruikmakend van restaurant
50% korting na 17.00 LT.
Midzomerhap € 19,50
Aanmelden 035 57 71 209



EHLE: Lelystad

AD open tot 22.00 LT
Overland ≤ 3000 kg 15.30-21.00 LT
voor slechts € 5
Alleen geldig bij directe betaling
aan de balie én je krijgt er
"een zomers pakket" cadeau bij!
Aanmelden niet nodig



EHMZ: Midden Zeeland

AD Open tot 22.19 LT
Vanaf 16.00 LT:
Mosselen of Zeeuwse biefstuk
€ 27,50 p.p. incl. overlandlanding
Aanmelden voor 17/6 met
callsign, POB, dinerkeuze
via info@vliegveldzeeland.nl



EHOW: Oostwold

AD open tot 22.00 LT
Overland € 25. MLA € 14.
Groningse Mosterdsoep en/of
koffie met Poffert beide € 5,00
Aanmelden 0597551490 of
office@oostwold-airport.nl

EHSE: Seppe-Breda

AD open tot einde UDP
Overland excl. eten € 15.
Nasi - saté - pindasus - kroepoek
met 1 drankje en toetje is
€ 25 (incl. landing)
Extra per POB + € 10.
Aanmelden events@breda-airport.eu

EHST: Stadskanaal

AD open tot Sunset

Landingsgeld incl. T&G € 10.

Aanmelden 059 94 54 344 of
info@ehst.nl



EHTE: Teuge

AD open tot 22.00 LT
Overland 50% korting na 17.00 LT
Restaurant Take Off burger
+ frites + consumptie € 22,50
Aanmelden niet nodig

EHTW: Twente

AD open 17.00 - 22.00 LT
Overland ≤ 2.000 kg € 15
Koffie/Thee met Krentenwegge
en Bolletje Roomijs Gratis
Aanmelden 0031 6 213 429 53 of
ppr@twente-airport.nl

EHTX: Texel

AD open tot 22.00 LT
Overland € 14,99 + dinner € 19,50
– Hamburger with frites and salad
– Steak Bali with frites and salad
– Sate Ayam with nasi goreng
Aanmelden www.texelairport.nl



DAGTOURTOCHT SPA EBSP

Op zaterdag 6 juni was het geplande vliegtuigje naar Spa, een dagtrip. Als je er nog nooit geweest bent, is het zeker de moeite waard.

Het vlieggezelschap bestond uit 9 personen en 3 vliegtuigen. Oudste leden van de vliegclub Martin (sinds 1968) en Corry gingen ook mee. Met onze aller charmantste reisleider Paul wisten we ons verzekerd van een leuke dag op voorhand. Hij had ons al bestookt met vele ideeën om deze dag door te komen.

Zoals: de Thermen van Spa, het kabeltreintje, raften, ruig wandelen in de omgeving, een kanotocht, Vespa's huren om de omgeving te verkennen en een lunch bij aankomst. Wat ervan terecht kwam?



Voor vertrek vanaf Seppe hadden de piloten al gezien, dat we voor de buien weer terug wilden zijn en de terugweg om 4 uur te plannen. Dan wordt de keus van Paul al kleiner.

We kregen een comfortabel ritje met een bustaxi naar het centrum van Spa, waar we onze lunch kregen. Het was vooral veel lachen en leuke gesprekken. Het Frans van Paul was niet nodig, ze spraken gewoon Engels. En ja hoor, door tijdgebrek moesten die leuke Vespa's worden afbesteld. Wie zei ook alweer, dat ik een zwembroek mee moest nemen?

Uiteindelijk hebben we toch het kabeltreintje genomen vooral voor dat spectaculaire uitzicht. De zelfbediening ervan was ons niet meteen duidelijk, we zaten a.h.w. klem tussen het poortje en de cabine. Heel komisch! Boven aangekomen blijkt daar de ingang van de Thermen van Spa te zijn (2004, nieuw gebouw), waar je ook de verschillende soorten Spawater kunt proeven. Nooit geweten, dat er meer smaken waren. Al wandelend hebben we Spa bekeken. Het circuit Spa-Francorchamps hadden we al gezien op onze heenreis, we vlogen er overheen. Over dit F1-circuit valt heel wat te ontdekken. Het bestaat al sinds 1921. In de loop der jaren is het natuurlijk veranderd: bochten hebben zelfs namen gekregen zoals de 'eau rouge', waarmee meestal de 17%-steile bocht in het circuit wordt bedoeld. Er gaat een riviertje onder het circuit door met die naam.

In de bovenstad Spa bevindt zich het historisch centrum, met zijn prachtige gebouwen en monumenten t.g.v. de Tweede Wereldoorlog. Het historische gebouw 'Baines de Spa' was werkelijk enorm.

We hebben veel gelachen; bij thuiskomst konden we zo aanschuiven bij het Happy Hour van de maand en ons verhaal doen. Maar voor die Vespa-rit wil ik toch nog een keertje terug.

Groet,
Bénédictte van Beek-Luijken





Eau Minérale Naturelle
Natuurlijk Minerale
Water





Tel: +31(0)113614370

www.transalaero.com

info@transalaero.com

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)



Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

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

ONTDEK KRACHT
accountants & adviseurs

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



AANNEMER OP ALLE TERREINEN VAN DE BOUW



AL 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.

WORKSHOP NIEUWE MOTOR

Op 12 mei jl. werd een workshop georganiseerd: we konden de nieuwe motor voor de PH-CCL komen bekijken en onze vragen stellen. Transal is het bedrijf op vliegveld Midden-Zeeland, dat onze kisten in onderhoud heeft.



Dennis kwam met de motor mee, een echte rot in het vak met zijn 20 jaar ervaring bij Transal. We waren op deze zonnige dag met een aardige groep op komen dagen, zo'n 25 man-vrouw-kinderen.

Leuk dat de kinderen ook interesse hadden in het toch behoorlijk technische verhaal. We moeten toch de vergrijzing voorblijven!?

Dennis hoefde zijn intro niet lang te maken: er werd meteen gretig gebruik gemaakt van de goede gewoonte om veel vragen te stellen, vooral technische.

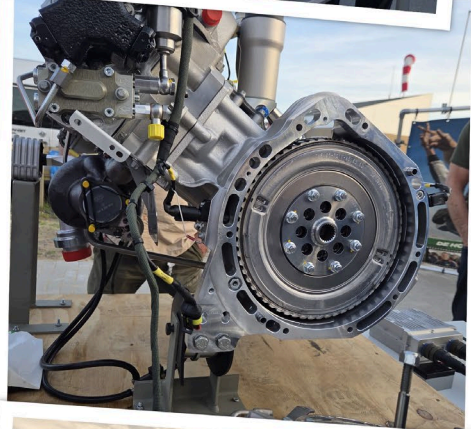
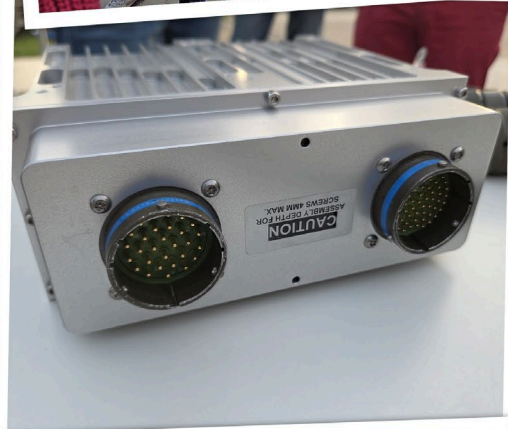
Het blijkt een aangepaste Mercedesmotor te zijn. Dennis vertelde ook, dat een vliegtuigmotor maar 2000 uur meegaat. Dan denk ik meteen: maar zo weinig? Gelukkig werd er meteen bij gezegd, dat dit wel 4 jaar gebruik is voor de club. En dan valt het weer mee.

De lastigste vraag voor Dennis: kun je eigenlijk zelf wel vliegen? Mmm....., ik denk dat ik het inmiddels wel zou kunnen, maar ik heb geen brevet.

Dank aan Transal en dank aan Dennis om in vrije tijd met de nieuwe motor naar Seppe af te reizen.

Groet,

Bénédictie van Beek-Luijken



MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Op 10 juni Christiaan Kloosterman uit Breda. Is in het bezit van een PPL SEP brevet en voorheen al lid geweest.
- Op 12 juni Kadeem (Demy) Geerts uit 's Hertogenbosch. Demy gaat lessen op de Robins.

Activiteiten

- Vrijdag 19 juni Sunset vliegen
- 20 t/m 26 juni TourdeFrans
- Zaterdag 4 juli Happy Hour
- Vrijdag 24 juli e.v. driedaagse Touring Flyer Peenemünde



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

