

Albatros

07
Aug
2026

TourdeFrans 2026

Mosselavond 5 september

PH-ALX op Seppe

Tourtje Denemarken

Van de Safety Manager

Oskosh



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 Vliegschool VCS

Hans Philipse (voorzitter)

Jlphilipse@planet.nl

06 11002176

Wim Janssen (penningm/secr)

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)

Brievenbus_marco@gmx.com

06 17171824

Bob van der Weele

ATPL(A), FI(A), IRI(A) SEP, TRI,

Jvanderweele1957@kpnmail.nl

06 25121137

Erwin Jansen

LAPL, PPL, IR-SE, 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.

Iedereen weer een beetje uitgerust? Of heeft de hitte toegeslagen waar misschien nog niet iedereen aan gewend is? Voor het vliegen maakt het niet zoveel uit, behalve misschien wat betreft de klimprestaties voor sommige toestellen dan, want eenmaal op hoogte heerst meestal een aangenaam temperatuurtje en een verkoelend briesje via de luchtinlaten.

Dat brengt me gelijk bij de driedaagse Touring Flyer naar Peenemünde en Kopenhagen medio juli.

Wekenlang schitterend weer met zowat iedere dag Cavok vliegomstandigheden. Laat nu net in het weekend van 25 juli het noorden getrakteerd worden op de passage van een paar serieuze fronten met diverse CB's, lage bewolking en veel neerslag. Dat passeren duurde zowat de hele zondag, dus die dag gaan vliegen was nou niet de beste optie.

Ik heb veel respect gekregen voor de 4 clubtoestel piloten die besloten Denemarken links te laten liggen en zaterdag, na een bezoek aan Peenemünde, terug te vliegen naar Seppe.

Neen zeggen en niet willens en wetens het gevaar opzoeken, getuigt van goed vliegerschap en zeker als je alle 4 unaniem dat beslist hebt.

Vliegclub Seppe waardig!

Met plezier heb ik de TourdeFrans gangers gevolgd. Wat hebben ze weer een mooie vliegweek beleefd met letterlijk veel Alpen-hoogtepunten.

Naast het vele vlieg- en grondplezier is het altijd weer een geruststelling te horen, dat alle vluchten veilig zijn verlopen en er geen problemen met de toestellen zijn geweest.

Van een aantal al gehoord, dat ze volgend zeker weer meegaan. Inspirerende verslagen vind je elders in dit nummer en ook nog in het volgende nummer.

De nazomer evenementen komen ook weer op stoom, bijvoorbeeld de dagtocht naar de Kölner Dom, zaterdag 5 september de mosselavond en niet te vergeten het maandelijks Happy Hour.

Onze nieuwe voorzitter is inmiddels ook een beetje warmgedraaid, dus zijn eerste bestuursvergadering als voorzitter samen met de overige besturen staat op de rails, want regeren is vooruitzien zoals het spreekwoord zegt.

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

Vriendelijke groet, Peter Z.

VAN DE VOORZITTER

Wanneer vliegt de ILenT weer op tijd?



De meeste clubleden zullen het inmiddels wel hebben meegekregen. De ILenT kampt al geruime tijd met forse achterstanden bij de verwerking van brevetaanvragen en bevoegdheden. Over de oorzaken is inmiddels veel geschreven. De overgang van de FCL-taken van Kiwa naar de ILenT, een nieuw ICT-systeem en capaciteitsproblemen hebben ertoe geleid dat de wettelijke beslistermijn van acht weken in veel gevallen niet meer wordt gehaald. Waar ik mij echter over verbaas, is dat de discussie vooral gaat over **waarom** het is misgegaan.

Veel interessanter is de vraag die iedere vlieger bezighoudt:

Wanneer is het weer opgelost?

Op die vraag lijkt niemand een concreet antwoord te hebben.

Zelf heb ik begin mei een aanvraag ingediend. Toen de wettelijke termijn van acht weken verstreek, ontving ik geen brevet, maar een brief waarin de ILenT de beslistermijn verlengde tot uiterlijk **1 maart 2027**. Inmiddels is ook op mijn bezwaarschrift nog geen inhoudelijke reactie ontvangen.

Maar eerlijk gezegd gaat het niet om mijn aanvraag.

Het gaat om alle vliegers die hun opleiding succesvol hebben afgerond, hun prof-check hebben gevlogen en aan alle wettelijke eisen voldoen, maar vervolgens maanden moeten wachten voordat zij hun nieuwe bevoegdheid daadwerkelijk kunnen gebruiken. Dat raakt recreatieve vliegers, instructeurs én beroepsvliegers.

Wat mij misschien nog wel het meest verbaast, is iets anders.

De ILenT publiceert regelmatig uitstekende veiligheidsinformatie. Onlangs verscheen nog een informatieblad over de risico's van paradropzones en lierterreinen. De boodschap is duidelijk: bereid je vlucht goed voor, ken de risico's en neem je verantwoordelijkheid. Daar kan niemand het mee oneens zijn.

Maar waar is de voorlichting voor vliegers die vastlopen in de eigen procedures van de overheid?

Wat moet je doen als je aanvraag blijft liggen? Wanneer is bezwaar zinvol? Wanneer kun je de overheid formeel in gebreke stellen? Wat als je Temporary Permission binnenkort verloopt? Is er een spoedprocedure wanneer je door de vertraging je bevoegdheid niet kunt gebruiken of zelfs je werk niet kunt uitvoeren?

Op dat soort vragen is nauwelijks informatie te vinden.

Dat vind ik opmerkelijk. Een overheid die van haar burgers verwacht dat zij alle procedures kennen en wettelijke termijnen naleven, zou op zijn minst ook moeten uitleggen welke mogelijkheden burgers hebben wanneer de overheid zélf haar wettelijke termijnen niet haalt.

Inmiddels heeft de ILenT de geldigheid van de Temporary Permission tijdelijk verlengd van acht naar zestien weken. Dat is een begrijpelijke noodmaatregel, maar geen oplossing. De fundamentele vraag blijft onbeantwoord:

Wanneer mogen vliegers er weer op vertrouwen dat een brevet of bevoegdheid gewoon binnen de wettelijke termijn van acht weken wordt afgegeven?

Iedereen begrijpt dat een overgang naar een nieuw systeem problemen kan veroorzaken. Iedereen begrijpt ook dat achterstanden niet in één week verdwijnen. Maar na maanden van vertraging mag de luchtvaartsector wel verwachten dat er een concreet herstelplan ligt, inclusief een realistische planning. Niet alleen voor de organisaties die hierover in overleg zijn met de ILenT, maar juist ook voor de individuele vlieger die afhankelijk is van een overheid die haar vergunningverlening op orde heeft.

Laten we hopen dat die duidelijkheid snel komt.

Gijs van Abeelen,
Voorzitter

+++++

INTRODUCTIE

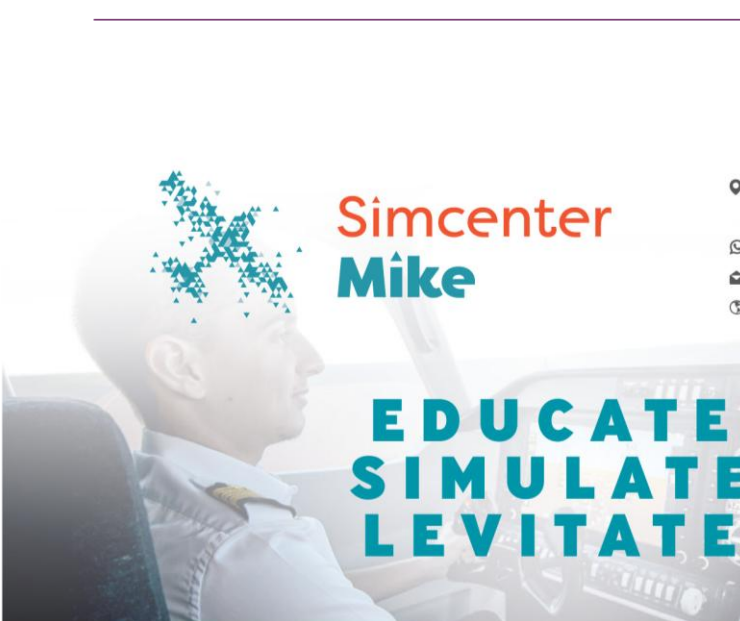
Mijn naam is Biek Nijst, ik ben 56 jaar en van beroep ik ben architect. Ik ben geboren in Amsterdam, maar verblijf inmiddels al zo'n dertig jaar in Breda en omgeving. Op dit moment woon ik samen met mijn vrouw in Geertruidenberg. Onze kinderen van 26, 25 en 22 zijn alle drie ons nest uitgevlogen. Nu is voor mij tijd aangebroken om te leren vliegen!

In mijn jeugd woonde ik onder de rook van vliegbasis Soesterberg, waar overvliegende F-15's van de USAF mijn interesse in vliegtuigen en vliegen aanwakkerde. Helaas bleek ik vanwege in ieder geval mijn bril destijds niet geschikt voor de vliegopleiding bij de luchtmacht, waarna ik een andere richting ben opgegaan.

Af en toe heb ik nog wel eens in een sport- of zweefvliegtuigje gezeten, maar ik had nooit de tijd om het serieus op te pakken. Tot nu. Lid worden van een vliegclub lijkt mij een ideale manier om te leren vliegen. Ik zie jullie graag op de club!

Groeten
Biek Nijst





**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

TOURDEFRANS 2026 MET ROBIN

Mijn TourdeFrans 2026 met Wil, Robert en de OO-ICE door bergen en herinneringen.



Afgelopen juni mocht ik mee met de TourdeFrans, dé jaarlijkse “Tocht der Tochten” van Vliegclub Seppe. Al 33 jaar een begrip: een week lang met een groep gelijkgestemden door Europa vliegen, uitdagende routes, bergen en vooral veel gezelligheid en vliegpasie. Dit jaar ging de route voor ons vanuit Namen via Zell am See en Venetië naar Milaan, om via Aosta af te dalen naar de gezellige uitvalsbasis Pontarlier in de Jura.

Ik werd door de organisatie ingedeeld bij Wil en Robert. Ik kende hen alleen nog van gezellige babbeltjes aan de bar en we hadden nog nooit samen gevlogen. Dat maakte het best spannend. We huurden de **OO-ICE** van Brussels Aviation School in Namen, een toestel met net iets meer power, wat in de bergen wel fijn was. Met een bagagebudget van 10 kg per persoon werd het al snel een uitdaging, zeker als je ook nog een tentje mee wilde nemen. Gelukkig was Gijs zo vriendelijk om mijn tent en slaapzak in zijn toestel mee te nemen.

Dag 1 – Eindelijk in de bergen



We vlogen richting Zell am See in Oostenrijk met twee tussenstops in Duitsland. Al op dag 1 aankomen in de Alpen was fantastisch. Voor mij was het allemaal nog wat spannend, maar door de jarenlange ervaring van Robert en Wil voelde ik me al snel op mijn gemak. Er hing meteen een hele fijne sfeer in ons toestel met een gemotiveerde crew.

Ik had nog nooit van GAFOR-routes gehoord. Tegen het einde van de week was "GAFOR" niet meer uit ons dagelijkse vocabulaire weg te denken! In Zell am See nam een vriendelijke jongeman ons mee naar het restaurant. Na zo'n lange vlucht smaakte een biertje extra goed. We vroegen de gastvrouw of ze een hotelletje wist en werden doorverwezen naar Hotel Alpenrose. De uitbaatster – met ontelbaar veel skitrofeeën in de lobby – ontving ons super vriendelijk. 's Avonds tafelden we gezellig en keken we naar het voetbal. Voor het eerst zag ik de hele groep bij elkaar.

Dag 2 – Bergen, Lake Bled en de landing op Lido

Vanuit Zell am See vlogen we over de bergen richting Slovenië. Prachtige routes tussen en over de bergen; ik had al veel bergvluchten gesimuleerd in X-Plane, maar dit in het echt beleven was wonderbaarlijk. We zagen het prachtige Lake Bled met zijn intens blauwe water. Daarna door naar Venezia Lido. De crew gaf mij de eer om te landen op een van de mooiste landingsbanen van Europa. Over het water aanvliegen en daar neerkomen... dat was echt speciaal.



We hadden een prachtig hotelletje aan het water op het eiland Lido. Met de taxiboot gingen we naar het hoofdeiland van Venetië voor een fantastisch diner. Ik proefde er de beroemde Grana Padano en dat bracht meteen mooie herinneringen terug aan vakanties van mijn jeugd aan het Gardameer.

Dag 3 – Hardlopen door Venetië en terug naar jeugtherinneringen

De volgende ochtend ging een hardloopsessie door Venetië, begeleid door Philip. Het werd pijnlijk duidelijk dat ik wat aan mijn conditie moet werken! De route was prachtig en ik was heel blij met al dat water achteraf.

Na het ontbijt vlogen we via Trento verder naar Milaan. Samen met Wil vlogen we met de OO-ICE twee keer over het Gardameer. Dat was heel speciaal voor mij. Als

kind heb ik daar jarenlang met mijn ouders op de camping gestaan. Nu die vertrouwde omgeving eens vanuit de lucht te mogen zien... hemels!
In Milaan ging bij mij even het licht uit. Te veel nieuwe indrukken en ervaringen in korte tijd – ik was opgelucht dat ik om acht uur al in bed kon liggen.

Dag 4 – Niet fit to fly, maar prachtige uitzichten

De volgende dag was ik “not fit to fly”. Ik mocht lekker achterin de OO-ICE zitten en genieten van de uitzichten. Eenmaal in Aosta voelde ik me niet lekker. Gelukkig mocht ik de volgende vlucht met Gijs en Maria meevliegen – achterin met meer ruimte en airco. Het was een uitzonderlijk mooie vlucht, inclusief over Lac Léman (het Meer van Genève). Ik heb vroeger 2,5 jaar in Genève gewoond en daar veel vertoefd. Ook hier was het bijzonder om alles eens van bovenaf te bekijken.

Pontarlier – steun van de groep en opladen

In Pontarlier troffen we een uiterst gezellig clubhuis met alle gemakken. Ik had een dagje rust nodig om bij te komen van een zonnesteek. Alle reisgenoten merkten dat ik niet goed was en ik voelde me enorm gesteund door de groep – daardoor kwam ik er gelukkig snel weer bovenop. Samen met Ester, Jorick en Daan ging ik zwemmen in een meertje vlakbij. Dat zwemmetje deed me enorm deugd en laadde me weer helemaal op tot de volle 100 %.



De laatste vliegdagen – een onverwachte omweg naar huis

Op de laatste dag droomden en planden we nog een mooie route richting de Jungfrau Joch in Zwitserland en de Mont Blanc. Wil had echter minder goed nieuws van het thuisfront ontvangen. Hij stelde voor om deze laatste mooie route nog te vliegen en vrijdag bij zijn familie te zijn. Robert en ik voelden echter aan dat hij er waarschijnlijk niet echt van zou kunnen genieten en dat hij bij zijn familie moest zijn. We besloten de plannen te wijzigen en een taxi-trip te vliegen naar onze thuisbasis EHSE. We herplanden de route, maakten een nieuw vluchtplan en vertrokken richting Seppe. We klommen naar 7000 voet omdat het daar een stuk cooler was. We graptten dat we de airco aan hadden gezet. Voor mij waren dit heel leerrijke vluchten: ik leerde echt navigeren door Frankrijk en België. Ik vond het niet makkelijk om de communicatie te doen en het juiste luchtruim aan te spreken. Ik plande ook meer zelf voor deze vluchten en we merkten hoe complex het Belgische luchtruim kan zijn. Eenmaal aangekomen op EHSE was het hartverwarmend om te zien hoe dankbaar Monique was dat we Wil konden afzetten op Seppe. Na een refuel van het vliegtuig met diesel, en een refuel van onszelf met heerlijk verfrissende cola, vertrokken we

terug richting Pontarlier. Het was iets later op de dag veel rustiger in het luchtruim en Robert en ik hadden de ruimte om gezellig wat te kletsen op 7000 voet. Toen we aankwamen, stond heel het gezelschap van de Tour ons op te wachten en werden we ontvangen met een warm applaus. Ik werd er emotioneel van, maar probeerde het niet te laten merken. Wat een heerlijk warm gevoel. Op deze slotavond konden we napraten aan de BBQ. Er werden hartverwarmende speeches gehouden en Philip kwam leuk uit de hoek met speciale en grappige prijzen die werden uitgedeeld.

Wat ik meeneem

Ik heb veel leden van de club een stukje beter leren kennen en werd ingedeeld bij een superleuke crew. Vooral heb ik veel bijgeleerd over vluchtvoorbereiding en -uitvoering. Ik leerde vluchten plannen op SkyDemon met IFR-punten die je makkelijk in de Garmin GPS kunt invoeren.

Wat ik nog het spannendst vind in onbekend terrein (vooral België en Frankrijk) is uitvogelen op welke frequentie je moet aanmelden voor een bepaald luchtruim en de communicatie echt goed te doen. Het vliegen zelf voelde gelukkig vertrouwd aan. Ik heb enorm genoten van deze culinaire vliegweek met vele fijne mensen.

Tot slot

De TourdeFrans is veel meer dan alleen vliegen. Het is een week vol avontuur, persoonlijke groei, mooie herinneringen en echte clubgezelligheid. Dank aan de organisatoren Philip, Gijs en Jorick en aan iedereen die deze trip mogelijk maakte – vooral aan Wil en Robert voor de fijne samenwerking en aan de hele groep voor de steun toen het even tegenzat.

Ik heb een uitgebreid fotoverslag en de volledige track van de trip gedeeld op Polarsteps: <https://www.polarsteps.com/RobinNelen/26560255-tour-de-frans-2026>



Vliegende groet, Robin Nelen



Sirmione op Lago di Garda – jeugtherinneringen

COMM PANION

CREATIVE MINDS

**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

BESTEMMING VAN DE MAAND

Le Touquet-Elizabeth II (LFAT)

Voor een aantal vliegers onder ons een bekende en geliefde bestemming, maar voor velen ook nog onbekend terrein.

Le Touquet Elizabeth II (voorheen Le Touquet Paris Plage) is een Frans vliegveld, de 2^e zuidelijke stop aan de Franse kust voorbij de Belgische grens. Voor een gemiddeld clubtoestel toestel is het zo'n 1:20 uur vliegen vanaf Seppe.

Onderweg ernaartoe is het constant genieten, mits je langs de kust vliegt en zie je langzaam de brede zandstranden veranderen in wat meer rotsachtige kustlijnen. Een crossing clearance bij Oostende Approach is verplicht en in de buurt van Calais kun je maar het beste het gebied rondom de kerncentrale vermijden, tenzij je er hoger dan 3300' overheen gaat.

Bij de nadering van Le Touquet op tijd de Atis uitluisteren en gewoon de VFR reporting punten volgen (N-NA-NB-NE of E). Moeilijk is het niet en de RT gaat in helder Engels. Tijdens lunchtijd is de toren niet bezet, dan enkel air to air meldingen, "French only". Op het veld zelf zit een al jaren goed bekendstaand restaurant "La Escale", reserveren is aan te raden. Tel. +33.321052322).

Maar het is veel leuker om een fiets te huren en door de villawijken naar het centrum en het strand te rijden. In het centrum vind je een grote variatie aan gezellige en betaalbare restaurantjes. Specialiteit zijn de mosselen uit Boulogne sur Mer. Wat kleiner dan de Zeeuwse, maar heel smaakvol. Uiteraard staan overal op de kaart de plateaus crustacés (fruits de mer).

Voor de golf liefhebbers liggen er 2 prachtige golfbanen in de buurt.

Met een beetje geluk loop je president Macron nog tegen het lijf, hij heeft er al jaren een 2^e huis. Eigenlijk is één dag te kort om van al het moois te kunnen genieten.



Enkele kenmerken

- Ligging 239°-13nm BNE VOR 113.800, altitude 21'
- Afstand vanaf Seppe 127 nm, koers direct 241°
- Concrete runway 1850x40m, 13 LH en 31 RH, circuit 1000'
- ATIS 123.130 uitluisteren en VFR-meldingspunten volgen
- Landingsgelden buitenlandvlucht gemiddeld € 36,--tot 2 ton
- Twr 118.455, grnd 121.755 Let op: clearance
- Er is Jet A1 en Avgas verkrijgbaar met Total card of via de balie
- Tel. +33.321050399 website: www.aeroport-letouquet.com

contact@aeroport-letouquet.com.



Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



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

Aviation Medical Center Voor alle vliegmedische keuringen



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

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

N5328E HEADING NORTH

Met het betere weer in aantocht en na een (uiteindelijk) geslaagde worsteling met de agenda's, konden we een paar dagen vrijmaken voor een tochtje met zijn 3-en. Nu is de standaard-reflex voor tochtjes van 2-4 dagen meestal "laten we maar naar het Zuiden gaan, of misschien naar het Oosten", maar ditmaal kozen we voor heading Noord.

We vertrokken op maandagochtend, via een "technische stop" (terugplaatsing gerepareerde AP) op EHMZ en een "besparende" tankstop op Leer-Papenburg (EDWF); belandden we aan het eind van de middag op het veld van Odense (EKOD). Een fors en professioneel veld, waar veel zaken toch relaxt "on your own discretion" geregeld zijn. Een appje met Jacqueline was voldoende voor een goed hotel. Voor wat wij er tijdens ons korte bezoek van gezien hebben is Odense een leuke provinciestad, formaat Den Bosch/Breda met voldoende eet en drinkgelegenheden, maar verwacht geen onuitwisbare indrukken.

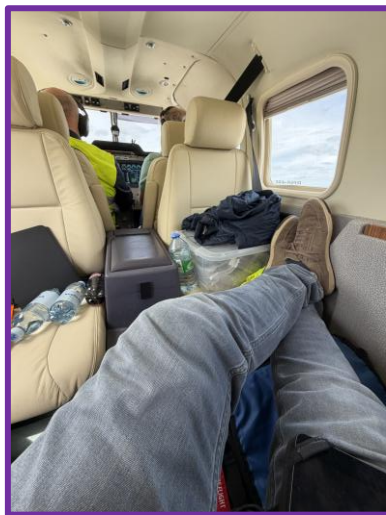
Doel van de volgende dag was Oslo. We willen allemaal stukjes vliegen en niet uren achtereen met gestrekte benen achter in de uiterst comfortabele Saratoga van Gijs zitten, dus een route uitgestippeld door Zweden naar het noorden. Eerste stop Angelholm ESTA. Ook een vrij groot veld, snelle en vriendelijke afhandeling. Geen AVGAS 100LL én geen gelegenheid om iets te eten of zelfs maar een kop koffie te scoren.... Dat is 1 van de eerste lessen; als je op maandag/dinsdag vliegt, zijn vrijwel alle horecagelegenheden op vliegvelden dicht! Les 2; kijk in Scandinavië heel goed of ze 100LL hebben! Ze



hebben overall 91UL en JETA1, maar lang niet

overall 100LL. We hadden erop geanticipeerd en de kist op Odense meteen weer afgetopt, dus geen issue. Door naar Borås EGSE. Je vliegt dan vanaf de kust op een NNO koers een stukje landinwaarts. Wonderschoon. Nauwelijks bewoond en eindeloos veel grote en kleinere meertjes.

Borås (EGSE) is een veldje met de afmetingen van Seppe. Keurig verzorgd, geen havendienst, dus Air-to-Air reporting waar ook iedereen zich keurig aan houdt.



De knorrende maag was inmiddels geëscaleerd tot de staat waarin het voor omstanders onveilig wordt om te dicht in de buurt te komen en de lucht van verse worst op de BBQ trok ons dan ook direct naar de andere kant van het veld. De vriendelijke heren daar moesten ons echter teleurstellen, de hotdogs waren voor een klas jongeren op zweefvliegkamp. Maar er is wel een restaurant op 15 minuten lopen. Een aanrader! Kafé Bruket is een complex van terrassen met diverse eettentjes eromheen. Prima plek voor een goeie lunch!



Het einddoel van de dag was Oslo en dan niet het grote veld Gardermoen, maar het wat zuidelijker gelegen Kjeller (ENKJ). Alleen al de route erheen en de schitterende approach over het water maken dat je daar een keer geweest moet zijn. Niet ingewikkeld, wel goed voorbereiden! Het is in principe een militair veld, maar meestal zonder bezette toren (Air to Air dus en iedereen is daar heel secuur in). Het veld is PPR, digitaal via MyPPR account en minimaal 4 uur van tevoren. Ook dien je 4 uur van tevoren je per e-mail (tollops@toll.no) te melden bij de douane én daarbij je vliegplan mee te sturen. Wij hebben alles VFR gevlogen dit keer, maar daar hebben de Noren geen boodschap aan. Vliegplan! En vliegplan zelf sluiten (en niet cancelen in Foreflight



zoals ik deed), anders heb je direct een verkeersleider aan de telefoon. We werden dan ook opgewacht door 2 douane jongens die zeer vriendelijk, maar zeer resoluut de bagage en de kist binnenstebuiten keerden, de papieren controleerden en je 3x dezelfde vraag stelden om te zien of je verhaal klopt.

Het veld is verder onbemand. Alle brandstof is er, mits BP-card, iets anders is er niet. Het hek gaat met een cijferslotje (code 2023). Met de trein ben je in 15 minuten op het "Sentralstasjon" van Oslo. Voor wie Oslo nog nooit bezocht heeft, meer dan de moeite waard. Super hippe, super schone stad die én uitpuilt van de historie én een hele positieve vibe bij zich draagt voor de toekomst. Noorwegen is een extreem rijk land en de stad ademt de kracht van jeugd en vertrouwen in de toekomst. Ga niet voor een koopje, want eten en overnachting zijn duur en alcohol is zeer duur.

Helaas moesten we donderdagmorgen terug zijn, anders waren we graag doorgevlogen richting Bergen en Trondheim langs de prachtige fjordenkust, maar dat zat er voor nu niet in. Om te grote stukken over water wat te vermijden, zijn we de dag erop nu pal langs de Zweedse kust afgezaakt en via 2 tussenlandingen in Denemarken Aalborg EKYT (wel een hotdog geen AVGAS 100LL) en Kolding/Vamdrup EKVD (geen eten, wel AVGAS 100LL maar tegen € 3,90/l....). Naar Münster/Osnabrück EDDG. Wederom adembenemend mooie vergezichten langs de Zweedse kust. Het platte Denemarken en Noord-Duitsland is landinwaarts wat saaier, aan de kust echter allerm minst.



Na een laatste gezellige avond in het historische Münster (1648 Vrede van Münster, einde van de 80-jarige oorlog en daarmee de erkenning van de Republiek der Zeven

Verenigde Nederlanden); hebben we de Saratoga 's morgens om 9u weer afgetopt met AVGAS om een uurtje later te landen op Seppe.

Een (te) korte, maar erg mooie tocht;

Scandinavië is mooi, schoon, zeer vriendelijk, niet goedkoop, niet overal 100LL en ze zijn strak op de regels; maar meer dan de moeite waard om verder noordwaarts te verkennen. Neem alleen wel iets te eten voor onderweg mee!

Andy van Veen

Gijs van Abeelen

Hans van de Bersselaar

+++++

GESLAAGD

Op 23 juli jl. is Callum Clausen geslaagd voor zijn praktijkexamen PPL SEP. In alle vroegte ging hij op pad o.l.v. examiner Martin van der Laan. Zijn praktijkopleiding heeft Callum genoten bij vlieg instructeur Erwin Jansen. Callum heeft zijn praktijkopleiding binnen één jaar voltooid. Knap stukje werk.

Van harte gefeliciteerd namens vliegclub Seppe.





**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

TDF 2026: CHEMISTRY & PERSPECTIVE

Chemistry: *The mixing of elements | The interaction of personalities*

Perspective: *To see the world from a different point of view*

De TourdeFrans is één grote mix van elementen. We brengen personen, ideeën en vliegtuigen bij elkaar om het toneel van Europa op haar mooist te zien. De rest ontstaat vanzelf: Avonturen, beleving en prachtige verhalen voor het leven.



DAG 1

Op zaterdag 20 juni vertrekken we voor een flinke vliegday naar Zell Am See. De avond voorafgaand aan de Tour is nog het toneel van een prachtige shelf cloud, die vanuit het Zuiden langs de kust naar het Noorden trekt. Vandaag vertrekken er 6 kisten (de PH-VSQ, PH-RLB, N5328E (Saratoga), PH-KBT, PH-USN, en de OO-ICE vanaf Namur), later in de Tour sluiten er nog 2 aan (PH-SES en de Cirrus van Hans Werner en Manuel).

We zien elkaar allemaal op Donauwörth. Tijd om echt te lunchen is er echter niet, vanwege het verwachte onweer eind van de dag bij Zell Am See. Gelukkig hebben we op tip van PeterZ genoeg krentenbollen bij ons voor iedereen. Ik ben door onderlinge crew loting de gelukkige om de laatste leg naar Zell Am See te vliegen. Het is mooi om te zien hoe het vlakke land ineens eindigt en vrij abrupt overgaat in de hoge bergen van de Alpen. Yes, we zijn weer in de bergen!

We vliegen de GAFOR-route die vanaf Salzburg naar Zell Am See loopt. We gaan de hoogte in, en dit is meteen genieten. Het weer is gelukkig nog goed. De approach naar Zell Am See is prachtig. Het dal, waarin we al gedaald zijn, gaat de hoek om en daar ligt het meer, waar het geweldige circuit van Zell Am See start. Het circuit loopt



in een hoek en vrijwel dóór de berg heen. De bedoeling is om met de vleugel bijna over het balkon van de hotels daar te vliegen, zo strak mogelijk tegen de berg aan, vlak over de bomen. Gaaf! Zell Am See is een mooie plaats en ademt wintersport. Philip heeft er weer een leuk restaurant gevonden: goed eten, goed gezelschap, en een mooie afsluiter van de eerste dag.

DAG 2

De volgende dag (zondag) is de dag waarmee ik aan het thuisfront en vrienden de absurde werkelijkheid van de Tour probeer uit te leggen. Als ik het vertel beseft ik me ook iedere keer wat een bijzondere hobby het vliegen eigenlijk is:

"We hebben op één dag ontbeten in Zell Am See in Oostenrijk, geluncht in Bled in Slovenië en diner hadden we in Venetië, Italië. En tussendoor zijn we óver de Alpen gevlogen, tussen de sneeuwtoppen door, hebben we een rondje gevolgen over het beroemde meer van Bled, en zijn we afgedaald naar de kust bij Venetië, om daar naar het strand te gaan en met een bootje naar de stad te varen om de stad te verkennen." Wat een leven!

Dit is een dag met alleen maar cadeautjes. Tijdens het ontbijt besloten we om naar Bled te vliegen i.p.v. Klagenfurt (wat het eerdere plan was). De eerste leg, van Zell Am See naar Lesce/Bled was voor mij, en dat begon al met een eerste cadeautje; we hadden baan 07, waardoor ik nóg een keer dit gave circuit helemaal af mocht vliegen!

In de voorbereiding hadden we al gezien dat de GAFOR-route start met een box canyon, waar je meteen hoog moet zitten. Er is een ridge van 8.200ft waar de route overheen loopt. We klimmen vanaf Zell Am See (2.471 ft) gestaag omhoog en maken voor entry van de canyon nog een extra orbit om met meer hoogte erin te gaan. Op 10.000ft vliegen we over de sneeuwtoppen. Wat een prachtig gezicht! Over de ridge heen vliegen we een uitgerekt dal in, waarin we weer beginnen met dalen. Een geweldige route langs steile wanden en watervallen links en rechts. Wauw.



Dan het tweede cadeautje. Voor mij eigenlijk dé verrassing van de dag: Bled. We vliegen precies over het drielandenpunt van Oostenrijk, Italië en Slovenië, naar Lesce/Bled. Voor mij de eerste keer dat ik in Slovenië ben en wat een verrassend leuk veld is dit!

Daarna is het op naar Venetië, maar... niet voordat we een ronde maken over het meer van Bled, met heel fel lichtblauw water. Daan vliegt ons over de bergen en daarna over de stranden langs de kust richting Venetië Lido; een langgerekt eiland met een grasbaan, die precies begint aan de rand van het water. We hebben een long final op de 23. Er is een zeilboot met een hoog, rood zeil, die gelukkig net op tijd voorbij is, wanneer wij lager dan de mast voorbijkomen op short final.

Kort daarna lopen we met z'n 3en (Esther, Daan en ik) het volle strand van Venetië op. Er is van alles te zien. En dan zegt Esther opeens: "*Wow moet je daar kijken!*". Daan en ik kijken en zien direct hetzelfde. "*Wow!*", roepen we beide. In ieder ander gezelschap was dit een vreemde situatie geweest; want wat bedoelt Esther? De mensen op het strand, is daar iets gek? Is er iets in het water, op het zand, gaat er iets mis?... Niets van dat alles, en de rest van de mensen op het strand lijken er ook geen oog voor te hebben. Alle 3 zien we in de verte... een reusachtige CB in opbouw, met een aambeeld in volle glorie, zoals we ze in het boekje zien... Een vliegers-ding :)

Tijd om de stad te verkennen! We pakken een Vaporetto naar de stad en kijken onze ogen uit. Daarna lopen we van een vol San Marco plein door straatjes en steegjes waar steeds minder mensen zijn, naar een heel mooi klein pleintje, met één restaurant, wat Philip heeft uitgekozen, en waar de tafels al buiten staan. Een hele gezellige plek en we eten heerlijk.

DAG 3

Philip had voor de Tour aangegeven dat hij een leuke hardlooprouten had door Venetië, en daar bleek wel animo voor. Om 07:15 pakten we een bootje en stonden we met z'n 8en (Philip, Ronald, Robin, Erwin, Wim, en Esther, Daan en ik) maandagochtend om 07:45 op het San Marco plein, klaar voor de start. We maken een mooie sightseeing ronde langs de boulevard.



Esther vliegt ons na het ontbijt uit vanaf Venetië Lido naar Trento, wat prachtig gelegen is tussen de bergen. En vanaf daar vlieg ik ons naar Milano Bresso; over het mooie Gardameer, en het eveneens heel mooie Como meer.

Ondertussen zitten we al 2 dagen in de Italiaanse ATC, en dat heeft zo z'n eigenaardigheden; ze zeggen stevast 'good morning', eigenlijk de hele dag, ook om 16:00 's middags :) En ergens tussen 16:00 en 17:00 schakelen ze over naar 'good evening'. Ze willen ook steeds ETA's weten van aankomende waypoints. In het begin even wennen, maar -erop voorbereid- werkt het fijn, en is het eigenlijk heel logisch dat ze dit checken. Zeker tussen de bergen, i.v.m. ander verkeer en weinig radio-ontvangst.

Het circuit van Milano Bresso loopt over de gebouwen en je stapt vanaf het veld zo de stad in. Wat een verrassing als we wat later met de VSQ-crew met de metro bij station Duomo zijn aangekomen en de trap omhoog lopen; de Duomo is enorm! Wat een mooi gebouw en wat een leuk plein. We waren hier alle 3 nog niet geweest en kijken onze ogen uit. Wéér zo'n parel waar we 'zomaar even' langs vliegen. Gelukkig hebben we de avond nog om lekker rond te dwalen in deze leuke stad.

DAG 4

Vandaag vliegt Daan ons naar Aosta, en Esther vanaf daar naar Pontarlier. De eerste leg is schitterend, want we pakken een zijtak in het dal, wat ons naar de 'face' van de Matterhorn brengt. We klimmen naar 11.000ft. Het geeft ons een fantastisch uitzicht, sneeuwtoppen, hoge bergmeren, en prachtige wanden. We maken orbits over het omliggende gebied, en keren vervolgens om, om af te dalen naar Aosta.

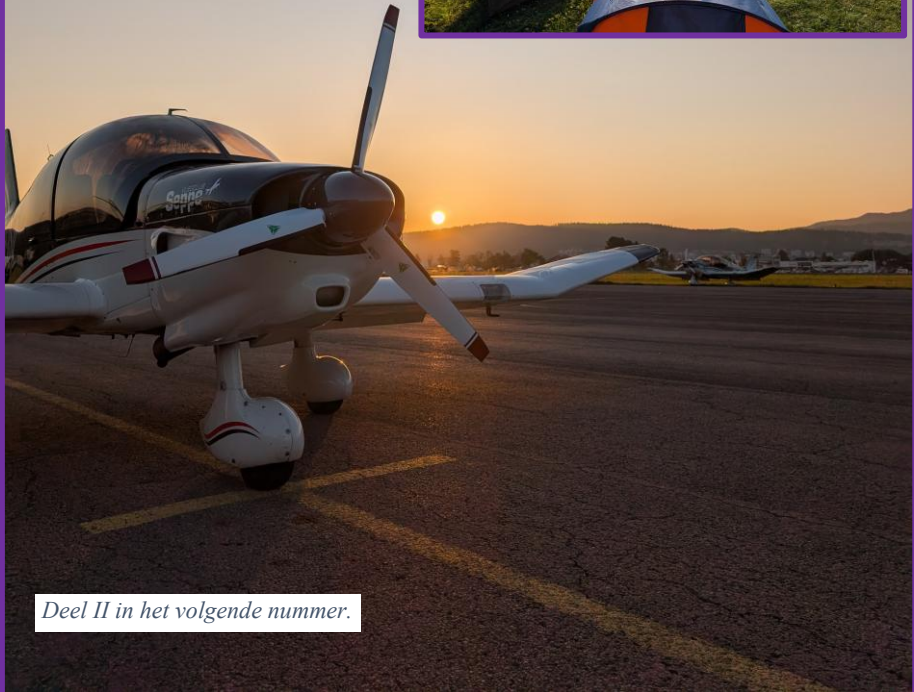
Op Aosta is het ontzettend heet; het heetst tot nu toe. Bij vertrek geeft de OAT 51 graden aan (!). Het veld en de parking is één al asfalt en is ongelooflijk heet. Tijdens de take-off gaat de coolant temp op de CED in oranje, en als we aflevelen, weer op groen. We besluiten in etappes uit te klimmen. Uiteindelijk moeten we naar 10.000ft, om over de San Bernardo pas te gaan, die een oversteek heeft met een elevation van 8.100ft. We pakken ruimte voor de klim, en het lukt om in etappes 'in het groen' tot de 10.000ft te klimmen. Het resultaat is weer een cadeautje als we over deze mooie pas vliegen richting het meer van Geneve.



Als we geland zijn stap ik de club van Pontarlier binnen en zie de voorzitter van de club. Ik roep 'Buongiorno!' en besef me daarna dat dat zéker alweer een half uurtje geleden was en dat we inmiddels vanuit Italië, over Zwitserland, in Frankrijk geland zijn... Ik corrigeer naar 'Bonjour!' en we krijgen een zeer warm welkom.

Ik spreek ook nog een instructeur in opleiding van de club, en we hebben het over het meer wat vlakbij ligt, omdat we daar in 2024 een huisje hadden. Ik zei dat ik van plan was een low pass te maken over het meer. 'Moet je zeker doen!', zei hij.

En, ons tentenkamp op Pontarlier is dit jaar gegroeid. Naast de VSQ-crew (Esther, Daan en ik), staan nu ook Robin en Wil in een tentje aan het veld, leuk!



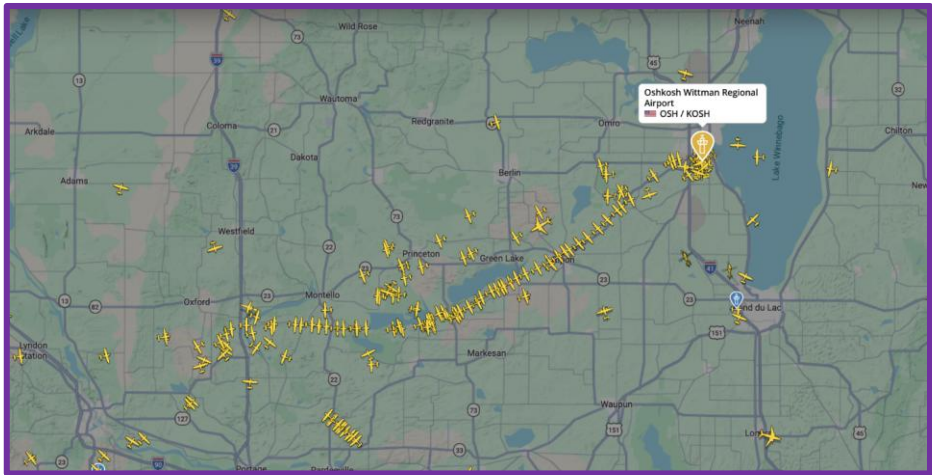
Deel II in het volgende nummer.

OSKOSH USA

En wij maar klagen dat het te druk is in het circuit op Seppe.

Onderstaand beeld is van Flightradar24 en vatte het vrijdagavond droog samen: 'Langste polonaise ter wereld?' Op het bijgevoegde radarbeeld boven Wisconsin schuift een aaneengesloten sliert gele vliegtuigjes richting één enkel vliegveld. Bestemming: Oshkosh, waar afgelopen maandag de [EAA AirVenture 2026](#) was begonnen.

Even het drukste vliegveld ter wereld



Een week lang veranderde Wittman Regional Airport in het drukste vliegveld ter wereld. Vorig jaar kwamen er 704.000 bezoekers en ruim 10.000 vliegtuigen langs, van zelfbouwtoestellen en oldtimers tot warbirds en de nieuwste eVTOL-concepten. De verkeerstoren op frequentie 118.5 is die dagen de drukste ter wereld: verkeersleiders solliciteren zelfs om er te mogen werken. Het evenement bestaat al decennia en wordt georganiseerd door de Experimental Aircraft Association.

Achter elkaar in één lange stoet naar Oshkosh

Dat gele lint op de radar is geen toeval, maar procedure. Wie zelf komt vliegen, vliegt eerst naar het stadje Ripon, volgt daar de spoorlijn naar het noordoosten en houdt keurig 1.800 voet en 90 knopen aan, netjes achter elkaar op een halve mijl afstand. Bij het plaatsje Fisk zit geen radarkamer, maar een caravan op een heuvel met controllers in felroze shirts en een verrekijker.

Een van de bezoekers die vanaf Seppe had gevlogen, was Marco van der Horst en Hans Eenhoorn met de PH-CLB, alhoewel zij hun toestel hadden geparkeerd op het nabijgelegen Appleton.

DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



PASTOOR VAN BREUGELSTRAAT 93A

WWW.DE-COCKPIT.NL

JUST CULTURE



Sinds een aantal jaren worden vliegers geacht fouten en bijna ongevallen te melden bij het Analyse-bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL).

Sommige vliegers aarzelen om een melding te doen als er iets voorgevallen is. De reden? Schaamte, bang voor repercussies, gemakzucht, vul maar aan. De safety manager van de vliegclub moedigt aan om altijd melding te doen. Aanvankelijk waren sommigen van mening dat het weinig zin zou hebben, dat er in Nederland te weinig meldingen waren om daaruit statistiek te kunnen herleiden, maar inmid-

dels zijn er voldoende gegevens beschikbaar. Google maar eens op “Dashboard Luchtvaartvoorvallen”.

Het open zijn over gemaakte fouten en bijna-ongelukken noemt men Just Culture.

In feite is Just Culture de pijler van een veilige luchtvaart.

- Geen straf voor fouten die niet opzettelijk veroorzaakt zijn. Niet vragen “wie is de schuldige?”, maar “wat ging er mis?”
- Geen angstcultuur; vliegers worden niet afge-rekend op vergissingen of fouten
- Roekeloosheid, bewuste overtredingen of grove nalatigheid zijn wél strafbaar



Just Culture is een omgeving waarin mensen niet worden gestraft voor gedrag dat past bij hun opleiding en ervaring, maar waarbij opzettelijke overtredingen en grove nalatigheid niet worden getolereerd. Het achterliggende idee is dat zij zich dan vrijer voelen om voorvallen zelf te melden en dat mede aan de hand van die meldingen veiligheidsmaatregelen kunnen worden genomen. Ik denk dat iedereen wel eens een situatie meegemaakt heeft waarvan je achteraf dacht “dat ging maar net goed”. Als je vervolgens geen actie onderneemt om hier melding van te maken voorkom je ook dat een mogelijk onveilige situatie verbeterd kan worden. En dat anderen van jouw fouten kunnen leren.

Waarover gaan dan de meldingen? Alles wat de vliegveiligheid beïnvloed. Het invoegen in het circuit, vogelaanvaringen, runway incursies en excursies. Als we niet melden kunnen er ook geen verbeteringen worden aangebracht. Dus meldt, ook al kan je jezelf wel voor je kop slaan omdat je zo stom was om die fout te maken. Het is menselijk, je bent zeker niet de eerste. En meld dat dan niet alleen aan de bar, maar ook bij de safety manager. Die zal zorgen dat je melding op de juiste plaats terechtkomt.

Als je twijfelt of je een situatie moet melden kan de safety manager ook altijd advies geven.

Wat wordt er vervolgens met je melding gedaan? Je melding komt anoniem in de landelijke database en wordt door een medewerker van ABL altijd serieus bekeken. Soms wordt een melding doorgestuurd naar een medewerker van de OVV, die kan een onderzoek starten, zoals pas ook gebeurd is n.a.v. een infringingement van de dropzone. Deze onderzoeker zal bekijken of het een breder probleem is of een geïsoleerd geval.

Maar alle meldingen die rond Seppe hebben plaatsgevonden worden ook (anoniem) behandeld in het tweemaandelijks Safety Committee van Seppe zelf. Daarin zitten vertegenwoordigers van alle organisaties die actief zijn op het vliegveld. Daaruit worden trends zichtbaar waar de aandacht extra op moet worden gericht. De dropzone was zo'n belangrijk onderwerp, evenals de aanpassing van het entypoint en de verplichte meldingspunten. Die zijn allemaal verbeterd naar aanleiding van jullie meldingen.

Just Culture, laten we er zuinig op zijn!

Victor Kruis
Safety manager





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@jlrijdsdijkbv.nl
www.jlrijdsdijkbv.nl

J.C. RIJSDIJK Transport B.V.



Verhuur Cessna 172 N202 PY
Voor info: 078 - 6195503

There is excitement on the horizon



**MASTENBROEK
AEROSKILL**

aeroskill.nl

NIEUW GAR PORTAAL

De Koninklijke Marechaussee heeft een nieuw registratieportaal voor het indienen van General Declarations in gebruik genomen: DutchTravellerPortal. dutchtravellerportal.collins.com

De wijziging van het registratieportaal werd op 25 juni 2026 gepubliceerd in het eAIP van LVNL en treedt op 6 augustus 2026 formeel in werking. Om gebruikers de gelegenheid te geven tijdig over te stappen naar het nieuwe portaal, geldt van 25 juni 2026 tot en met 5 augustus 2026 een overgangsperiode. Gedurende deze periode kunnen zowel het huidige portaal Gendec.eu als het nieuwe DutchTravellerPortal worden gebruikt. Vanaf 6 augustus 2026 dient de General Declaration uitsluitend via DutchTravellerPortal te worden ingediend.

Het gebruik van dit portaal is verplicht voor gezagvoerders van General Aviation- en Business Aviation-vluchten die onder de geldende regelgeving verplicht zijn een General Declaration in te dienen. Dit betreft onder meer vluchten die vanuit Nederland naar een niet-Schengenland vertrekken of vanuit een niet-Schengenland aankomen op een Nederlandse luchthaven.

Een overzicht van de Nederlandse luchthavens die zijn aangewezen als grensdoorlaatpost kun je terugvinden op de website van de Koninklijke Marechaussee: <https://www.marechaussee.nl/onderwerpen/grensdorlaatposten>.

Verplichte registratie voor General Aviation en Business Aviation

Gezagvoerders van General Aviation- en Business Aviation-vluchten die onder de registratieplicht vallen, dienen uiterlijk twee uur vóór vertrek een General Declaration (GenDec) in te dienen via DutchTravellerPortal.

De GenDec dient essentiële informatie, waaronder gegevens van bemanningsleden en passagiers, het registratienummer van het luchtvaartuig en de vluchtgegevens te bevatten. Tijdige indiening stelt de Koninklijke Marechaussee in staat de grenspassage efficiënt en zorgvuldig te verwerken.

The screenshot shows the 'STAP 1. VLEDGEDEGEVEN' (Step 1: Flight Data) section of the DutchTravellerPortal. The header includes the 'eAIP' logo and 'Royal Netherlands Marechaussee'. The user is logged in as 'peter@collins.nl'. The main heading is 'Vluchtgegevens - Zoeken' (Flight Data - Search). The form contains several input fields: 'Vluchtreferentie' (Flight Reference), 'Ingetrond op/afstap' (Boarding/Deboarding) with 'Van' and 'Naar' dropdowns, 'Vertrekland/afstap' (Departure/Arrival) with 'Van' and 'Naar' dropdowns, 'Land van vertrek' (Country of Departure), 'Luchthaven van vertrek' (Airport of Departure), 'Aankomstland/afstap' (Arrival/Departure) with 'Van' and 'Naar' dropdowns, 'Land van aankomst' (Country of Arrival), and 'Luchthaven van aankomst' (Airport of Arrival). There are 'Reset' and 'Zoekopdracht' (Search) buttons. At the bottom, there is a 'Resultaten' (Results) section with a 'Vlucht aanmaken' (Create Flight) button.

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

HAPPY HOUR MET AANLOOP

Iedere maand komt weer een hartelijke uitnodiging binnen, het „Happy Hour“ op de club niet te missen. Tot nu toe was er voor mij niet eens een goede kans, maar dit kan snel veranderen en dat kwam zo:

Op Vrijdag kreeg ik een onfortuinlijke boodschap van mijn vliegarts, een routinecontrole bij de cardioloog toonde een combinatie van op zich niet dramatische aandoeningen aan mijn hart, die tezamen een einde aan mijn vlieggerechtigheid zou kunnen betekenen. Wel is het niet zo erg, dat ik meteen moest stoppen, maar verder onderzoek was vereist en tot dan....

Dus, nog snel wat vliegreuen maken en een skillcheck voor afloop inroosten, dan is er weer een jaar de tijd voor medische en juridische procedures.

„Vliegreuen maken“ dus. Stop; was het niet morgen de eerste zaterdag van de maand? Dus de familie gebeld, Marie had andere plannen, maar Julie had er wel zin in en de kist was ter beschikking. Dus op de club gevraagd, er is geen inschrijving vereist, gewoon binnenwippen oftewel vliegen. Een blik op Foreflight gaf aan, het is maar een uurtje vliegen en het Happy Hour begint pas om vier uur. Waarom niet de heenreis ietsje verlengen en effe



een frisse neus halen aan zee? Dus iets vroeger vertrokken en eerst koersje Midden-Zeeland, daar fietsen gehuurd en op naar het Veerse meer.

Het was maar een dik uurtje, wel heerlijk. Geen haast, geen stress met je natte badpak nog even een duik in het water kunnen nemen. Daarna gewoon koffie, een sigaartje en onthaasten, met kijk op de surfboys en –girls op het water.



Daarna de korte hop naar Seppe via de voor iedereen bekende route, ach zo lang niet gevlogen in de laatste twintig jaar. Een klein, maar charmant gezelschap op het terras van de club, gezellig bijpraten en een – ach ja, SPA'tje rood dan helaas – dat is de prijs, die je moet betalen als piloot. Ook hier na een dik uurtje weer vertrokken naar huis, ik had Susanne beloofd, uiterlijk acht uur aan tafel aan te schuiven en dat is dan ook (bijna) gelukt.



Hoe zeggen jullie in Nederland dat zo mooi:

„Voor herhaling vatbaar“.

Hartelijke Groet

Hans Werner Müller

+++++

UITVLIEGEN VAN BAAN 24:

Nogmaals het verzoek om na take-off van baan 24 eerst rechtuit te vliegen tot het **einde** van de baan (de omheining), pas daarna linksaf heading 239 en vervolgens de snelweg volgen en uitklimmen. Circuit verlaten via WHISKEY.

De praktijk is dat mensen nogal eens te ver links van de snelweg uitkomen, waardoor juist extra overlast veroorzaakt wordt. Of te vroeg naar links draaien waardoor er recht over de huizen op de kop van de baan wordt gevlogen.

Taxiën op het gras

Hoewel het officieel niet verboden is, wordt er door de havendienst verzocht alleen op het asfalt te taxiën. Museumtoestellen gebruiken het gras af en toe en dat leidt soms tot kopieergedrag, maar is zeker niet de bedoeling. Bovendien heeft de SVH het ook uitdrukkelijk verboden. In het gras zitten veel konijnen en hazen en die maken kuilen waar je jezelf makkelijk in vastrijdt. Gewoon na de landing via de harde taxi-baan dus.

Safety manager

Victor Kruis



Tel: +31(0)113614370

www.transalaero.com

info@transalaero.com

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)



Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

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

ONTDEKKRACHT
accountants & adviseurs

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

PH-ALX WELCOME!

Op donderdag 18 juni jl. heeft de PH-ALX voor het eerst het asfalt van Seppe mogen kussen.

Het spiksplinternieuwe toestel, een ScaleWings SW-51 Mustang is eigendom van clublid Alex de Bruijn, vandaar het callsign PH-ALX.

Het toestel werd samen met Theo v Sprang overgevlogen uit Krosno met een tussenlanding op Bautzen; Krosno ligt in z/o van Polen.

Een verrijking niet alleen voor Seppe, maar ook voor de talloze spotters die zowat elke dag langs de runway staan om mooie plaatjes te schieten.





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.

TOURING FLYER PEENEMÜNDE

Van 24 tot en met 26 juli 2026 met als beoogde route:

EHSE => EDHL => EDCP => EKRK => EKAE => EHSE

Op vrijdag 24 juni in de ochtend vertrekken de PH-VSQ (Jan en Marcel, de PH-CCL (Tom en Niels) en de PH-JAA (Alex en Franka) richting Lübeck (EDHL).

De PH-JAA vliegt rechtstreeks naar Lübeck, de crew van beide clubkisten besluiten om een tussenstop te maken op het vliegveld Leer-Papenburg (EDWF), een charmant vliegveld gelegen ten noorden van Papenburg.

Het verslechterende weer in noord Nederland zorgde ervoor dat de PH-CCL uitwijkt naar Stadskanaal om even later in verbeterde condities verder te gaan naar EDWF. In Papenburg ligt de Meyer Werft waar grote cruiseschepen worden gebouwd. De indrukwekkende assemblagehal met een lengte van ongeveer 500 m is al vanaf grote afstand te zien.

Hier worden schepen gebouwd met een lengte van meer dan 300 m bijvoorbeeld schepen van Royal Caribbean en Disney Cruise Line. Na de lunch wordt koers gezet naar Hanzestad Lübeck om daar de Altstadt te bezoeken.

Je vindt hier onder andere indrukwekkende kerken, pakhuizen en een imposante stadspoort.



Zaterdagochtend gaan we weer terug naar het vliegveld voor onze vlucht naar Peenemünde (EDCP).

De crew van de PH-JAA besluit om direct naar Roskilde (EKRK) te vliegen. Voor zondag zijn slechte VFR-omstandigheden voorspeld en daarom heeft de crew van de clubkisten besloten om op zaterdag al terug te vliegen naar Seppe. Dit blijkt een verstandige keuze te zijn!

We vliegen langs de Oostzeekust via Rostock richting Rügen-Prora waar het voormalig Nazi-vakantiecomplex is gelegen. Dit imposante complex ligt direct aan het strand en strekt zich uit over een lengte van bijna 4 km.

De nadering van EDCP vanuit het noorden is prachtig. Het vliegveld ziet eruit alsof het zo in 1945 is achtergelaten. Let op, je moet er "backtracken" en de staat van het tarmac vraagt om oplettendheid. "Major" Tom, de havenmeester en naar zijn zeggen eigenaar van het veld, legt heel veel uit, van Werner von Braun tot de bemande maanlandingen, die volgens hem niet zouden hebben plaatsgevonden.

We huren fietsen en trappen naar het Peenemünde museum. We bezoeken onder andere de oude Kraftwerken en hebben er mooi zicht op het maritiem museum.

We besluiten om verder te gaan naar Braunschweig (EDVE) en Stadtlohn (EDLS).

Na vertrek overvliegen we het museum. Vanuit de lucht zouden de lanceerplaatsen van de V2 te zien moeten zijn, kleine cirkels in het landschap.



Op Braunschweig EDVE, een groot vliegveld, was echter amper iets te doen. Beide clubkisten worden er weer volgetankt. De tankwagen komt voorrijden, net als in Lübeck.

De pompbedienden vragen met klem of het klopt dat er Jet-A1 in de tank moet. Ze bekijken de sticker naast de tankdop en maken er een foto van en van de kist. Minimale afname is 60 liter, gelukkig gaat er 62 liter in. Ze zijn duidelijk verbaasd over zo een zuinige afname van jet fuel.

Tussen EDVE en EDLS is het behoorlijk turbulent, heerlijk voor de zweefvliegers.

We vliegen onderlangs Hannover en Münster door een gebied waar tientallen zweefvliegers genieten van de krachtige thermiek. Oppassen dus, het is er erg druk. Het is verstandig om er lager te vliegen dan 2000 ft AGL of boven de wolken om een confrontatie met een zwever te voorkomen.

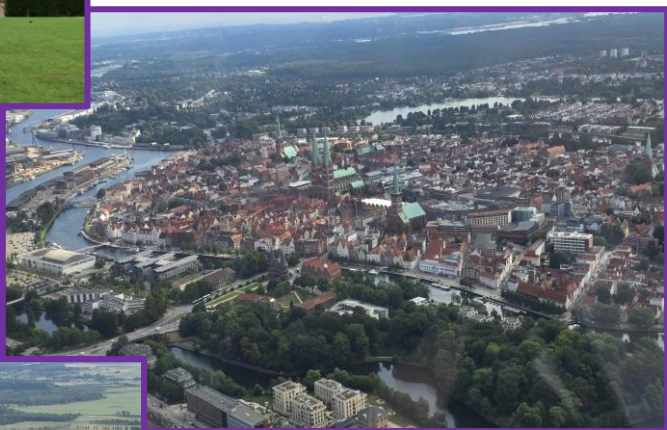
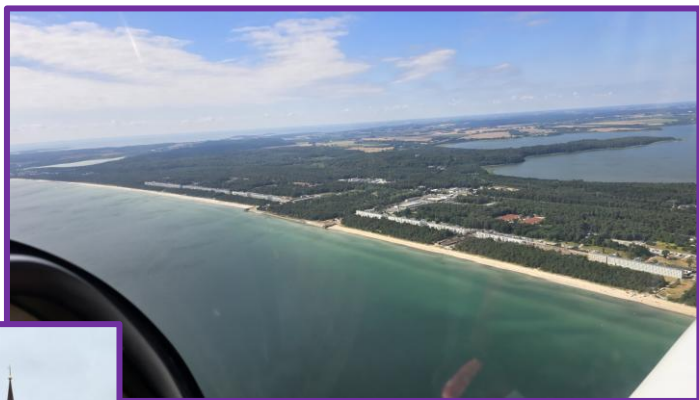
Vanaf EDLS vliegen we in een rechte lijn naar huis waar we om 19.00 uur It landen. Het is een mooie 2-daagse geworden met vele ervaringen rijker.



Ter info: [Visitors are welcome at MEYER WERFT!](#)

[Museum Peenemünde - The Peenemünde Historical Technical Museum](#)

Vliegers groet
Marcel Hoppenbrouwers



TEXEL FLY-IN 2026

TEXEL **WINGS OVER HOLLAND** Fly-in



22 AUGUST 2026



TEXEL AIRPORT



The biggest fly-in in the Netherlands.
For more info visit www.texelflyin.nl.



BLACKWING
SWEDEN

Ontdek een nieuwe
generatie luchtvaart

Registreer jouw demovlucht met de
Blackwing 650 tijdens de Texel Fly-In
op 22 augustus.

INTRODUCTIE

Hi allen, ik ben Deemy, geboren en getogen Bosschenaar en begin binnenkort bij vliegclub Seppe aan mijn PPL-opleiding. Ik ben al werkzaam in de luchtvaart, maar dan aan de andere kant van de deur als flight attendant bij de blauwe trots van Nederland.

Van jongs af aan ben ik gefascineerd door vliegtuigen en het blijkt dat de appel niet ver van de boom valt met oma als piloot (privé) en opa werkzaam bij de luchtmacht.

Ondanks mijn ambitie om mijn carrière voort te zetten in de cabine kruipt mijn bloed waar het niet gaan kan en kijk ik er enorm naar uit om aan de PPL-opleiding te beginnen. Ik houd van de Brabantse gezelligheid, dus mocht je mij tegenkomen, ben ik altijd in voor een gezellige klets en sta ik zeker open voor praktische tips.

Wellicht tot snel - many happy landings!



Bossche groet
Deemy Geerts

+++++

VERLENGING TEMP. PERMISSION

Piloten mogen na de skill test of assessment of competence voor uitbreiding van hun vliegbrevet in de meeste gevallen 8 weken de nieuw behaalde bevoegdheid uitoefenen met een 'Declaration for temporary permission to act as pilot with a rating or certificate'.

Dit document wordt afgegeven door de examiner. Binnen deze periode wordt het nieuwe brevet standaard verstrekt.

Omdat het de ILT-Luchtvaartautoriteit in veel gevallen niet lukt om de FCL-aanvragen binnen de wettelijke beslistermijn van 8 weken af te ronden, is de temporary permission verlengd naar 16 weken. Hiervoor heeft ILT-Luchtvaartautoriteit een exemption ingediend bij EASA. Deze maatregel geldt tot en met 31 december 2026.



OP NAAR KOPENHAGEN

Altijd leuk, een korte vliegtrip, met 1 of 2 overnachtingen. Als je dan weer eenmaal thuis bent en je kijkt terug, dan lijkt het weer een avontuur van een week!

Deze keer was Kopenhagen voor ons het doel, omdat we de eerste dag, met Lübeck als bestemming, net als Peenemünde, verstek moesten laten gaan.

De heenweg via Leer/Papenburg, voordelig tanken, wie kent het niet? En van daar nog een klein anderhalf uur naar Roskilde. Met hulp van 25 kts rugwind.



Kopenhagen was nieuw voor ons en ronduit een hele leuke bestemming. Een middag en een avond is te kort. Wel een quick tour met de rondvaartboot gedaan, prima idee!

Maar toch, zondag de terugweg. Het weer was matig tot slecht, maar we zagen toch nog wel mogelijkheden om per etappe onder de buien en bewolking door naar huis te komen.

Na een tussenstop in Flensburg, waar we het weer aan alle kanten bekeken, weer ingestapt met de instelling: we zien wel hoever we komen, we kunnen altijd terug en onderweg zijn ook nog andere velden. Helaas, het weer werd erg snel dramatisch slechter. Van 1200' naar 1000', daarna naar 800', gelukkig waren we de grote windmolenparken net voorbij, maar toen plots naar 600' en nog steeds mistflarden c.q. wolken. En dat gebeurt binnen een paar minuten, hè. We hadden constant de alternatieven in de gaten gehouden, dus terug naar Schleswig. Nog even Langen geinfor-meerd, die meteen meewerkte door headingen te geven, en de juiste frequentie. Maar Schleswig is



de basis van Duitslands Tornado's en heel erg militair. "Maar" zei Langen, "als het moet, gewoon landen". Intussen zag ik een groen veld vlak naast ons en meldde ik dat we daar gingen landen. Dit bleek een zweefveld, maar met een mooie lange grasbaan. Na de landing bleek het, helemaal leeg, in de middle of f#@%ng nowhere. Maar we waren blij dat we gewoon op gras stonden. De naam van het veld zegt ook wel iets over hoe eenzaam het daar was: Kropp... EDXC, voor de liefhebber. Inmiddels was het 12:00 uur en begon het te regenen en dat heeft het die hele middag gedaan. Uiteindelijk lopend, lif-tend (en wat zijn er veel aardige mensen) en een taxi, in Schleswig beland, wat aan een mooie fjord ligt en daar toch nog een leuke avond gehad.



De volgende dag vertelde "Feldwebel" Tim dat het militaire veld (want we zaten wel midden in hun CTR) die dag gesloten was en vertrekken was dus geen probleem.

Moraal van het verhaal: je kunt plannen tot je een ons weegt, het weer doet toch wat het wil en je zult ten alle tijden moeten dealen met de werkelijke omstandigheden. En daar komt bij: je gaat vliegen omdat je avontuur wilt. En als je het dan krijgt, dan moet je niet piepen....

Groeten

Jaap Smieman PH-KBT

+++++

PONTARLIER 2026

Zijn wij nieuwkomers? Nou Phillip, ik zie me meer in de middenmoot met een eerste Bourg in 2004, er zijn zeker oudere en langere tochtgenoten. Zoals Riph bij voorbeeld, die opeens met zijn sjieke auto op het vliegveld verscheen (en ons een exclusieve rit naar het hotel verzorgde), hartelijk dank en heel leuk je na al die tijd weer eens te hebben ontmoet!

Maar ook heel wat jeugd van onze club ontmoet, heel goed, dat het niet blijft stilstaan en „Bourg“ met ons oude kerels niet zal vergaan. Ook twee jonge solo-gangers vanuit onze Franse gastheren (en –dames) mochten wij vieren, de vliegwereld gaat door, goed zo!

Is het dan wijs, alleen maar voor één avond over te vliegen? Ik had me de vraag wel gesteld. Manuel had op donderdagochtend nog wat examens in Keulen af te nemen en ik was op het bedrijf bezig, om alleen maar één dag te verliezen. Met de Cirrus is het maar iets meer dan twee uurtjes en vliegreizen moeten worden gemaakt (ons

eeuwig excuus als piloten, nietwaar?). Maar waar doe je het voor? Nou, dat is heel simpel: Ook na 22 jaar is er het „Bourg gevoel” nog steeds. Alhoewel, ik heb echt andere zorgen dan vliegen op dit moment, maar in de kist ben je dan met het vliegtuig bezig. En na het eerste uurtje in de lucht, als je dan Frankrijk binnenvliegt, het stiller wordt op de radio en de eerste koffie wordt geschonken, komt al een grote rust over je, het weer wordt meestal beter en je ziet in de verte al de bergen. En dan na de landing, de deuren gaan open, de warme zuidelijke lucht stroomt binnen en de clubcollega's heten je hartelijk welkom, het is, als of je helemaal niet bent weggeweest. Ik was echt verbaasd, dat dit „Bourg gevoel” ook deze keer weer werkt, tegen alle verwachtingen in.

Het maakt dan ook helemaal niet uit, wanneer de barbecue gereed is of wanneer iedereen moe genoeg is om naar het hotel te gaan, „Go with the flow”, gewoon mij laten nemen in het moment. Maar ook hulde voor de club crew, die snel een vliegcollega, die met een heel droevig verlies in zijn familie naar huis moest worden gevlogen naar Seppe, en dan laat op de avond weer binnenkwam op Pontarlier. Ook dat is een teken voor de vriendschap binnen de club!

„Wat hebben wij geleerd”? Nou, als Foreflight je meldt, „route Eurocontrol valid”, dan geldt dat voor het IFR-gedeelte van de vlucht, niet voor het VFR-gedeelte naar het eerste waypoint. Vanuit Pontarlier leidt Foreflight je pal door de R45 heen, daarover werden wij dan door Basel approach op een scherpe manier geïnformeerd.

Dus het antwoord op de vraag luidt gewoon: Zeker, anders hadden wij het niet gedaan!

Iedereen hartelijk bedankt en tot de volgende keer.

Mit freundlichem GrÙÙe
Hans und Manuel





Twente Airport



After Summer Fly-In

Zaterdag 5 september
van 10.00 tot 17.00 uur
lokale tijd

+++++

MOSSELAVOND 5 SEPTEMBER

De eerste zaterdag van september komt eraan, dus tijd voor onze feestelijke Mosselavond.

De mosselman heeft al gebeld en staat 5 september opnieuw voor ons klaar.

Noteer **zaterdag 05 september** (aanvang 18.00 uur) in je agenda en meld je aan via de website. Natuurlijk zien we zoveel mogelijk partners hun piloot vergezellen.



Voor degenen die geen mosselen eten, is er een vlees -vis -of vegetarische schotel met garnituren beschikbaar.

- De bijdrage in de kosten is € 22,50 per persoon (dankzij subsidie bestuur).
- Drinkjes zijn voor eigen rekening.
- Voor passende wijnen wordt gezorgd.
- Inschrijven via de volgende link of QR code: [Inschrijven mosselavond](#)
- Kinderen zijn natuurlijk ook welkom (halve prijs).
- Geef bij de inschrijving duidelijk je wensen aan als je geen mosselen eet.



Bar- en evenementencommissie VCS

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Op 19 juni Biek Nijst uit Geertruidenberg. Gaat lessen op de club Robins.

Welkom bij Vliegclub Seppe

Geslaagd

- Op 23 juli is Callum Clausen geslaagd voor zijn praktijkexamen PPL SEP.

Van harte gefeliciteerd!

Activiteiten

- Zaterdag 8 augustus dagtocht naar Keulen (D).
- Zaterdag 22 augustus Texel fly-in
- Zaterdag 5 september Mosselavond
- Zaterdag 5 September Twente airport fly-in
- Vrijdag 18 september t/m zondag 20 september driedaagse vliegtocht naar de Kanaaleilanden



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

