

Albatros

08
Sept
2026

Seppe-Budapest vv

Club dagtocht Köln

RV fly-in Krems

Wind en gusts

Koeriersdienst Oslo

18/20 okt Kanaaleilanden



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

Ad Akkermans (operations)

operations@vliegclubseppe.nl

06 51224719

Vertrouwenscontactpersoon

Godelieve Trimbos

VCS.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com

Bestuur Vliegschool VCS

Hans Philipse (voorzitter)

Jlphilipse@planet.nl

06 11002176

Wim Janssen (penningm/secretaris)

secretaris-soo@vliegclubseppe.nl

06 11456828

Rudy Muller (lid)

rudymuller@hetnet.nl

06 51751514

Website

www.vliegclubseppe.nl

Email

Secretaris@vliegclubseppe.nl

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

Betalingen

Vliegclub Seppe

NL72ABNA 0462938069

SVH-huur clubtoestellen

NL04RABO 0123751225

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), FCL945, bevoegd SEP-verlengingen

erwin.jansen@erikwilliamjansen.nl

06 27066204.

Kevin Hoogendoorn

LAPL, PPL, FI, CPL, IR-SE, SEP, SET, NQ, FCL945, bevoegd SEP-verlengingen

Hoogendoorn.kevin@gmail.com

06 25568524

VAN DE REDACTIE

Beste lezer.



Een gitzwart scenario wat je als Vliegclub nooit hoopt nooit mee te maken, is vlietschool Hilversum afgelopen maandag overkomen. Ik heb veel respect hoe zij met deze ramp zijn omgegaan, zeker wat betreft de communicatie naar de buitenwereld. Alle mogelijke speculaties hebben zij op voorhand de kop ingedrukt. Vliegclub Seppe wenst alle naasten en leden van de Vlietschool alle sterkte om dit verlies te verwerken en een plaats te geven.

Wederom een goed gevulde Albatros ligt voor u op “de mat”. Deze keer boordevol reisverhalen van tochten die onze leden in de zomer gemaakt hebben. Ook het slotverhaal van de TourdeFrans 2026 komt aan bod.

Om het blad leesbaar te houden, heb ik enkele verslagen doorgeschoven naar het oktober nummer, zie het maar als een luxeprobleem.

Komend weekend staat de driedaagse vliegtocht naar Praag op de kalender. Hopelijk hebben ze goed weer om de tocht door te laten gaan, want Praag is een prachtige bestemming en we zijn er met de club al menigmaal geweest.

Als laatste van dit jaar komt de driedaagse Touring Flyer naar de Kanaaleilanden dichtbij. Deze staat gepland voor het weekend van 18/20 oktober. De ervaring heeft geleerd dat het in oktober vaak goed vliegweer is, omdat de temperatuurverschillen tussen land en water klein zijn en er dus meestal rustig (vlieg)weer te verwachten is.

Er zijn al voldoende aanmeldingen om het evenement door te laten gaan, maar ik roep toesteleigenaren op om zeker aan te sluiten, want de commissie haalt iedere keer weer alles uit de kast om er mooie tochten van te maken. Je komt in een gespreid bedje terecht.

Langzaam komt de herfst en later de winter in zicht; een tijd waarin er soms wat minder wordt gevlogen, maar zeker niet minder activiteiten zijn. Denk aan de winter thema-avonden. Heb je suggesties of wensen welke thema's zeker aan de orde moeten komen, laat het de redactie weten en het wordt meegenomen.

Noteer ook de datum van de najaarsledenvergadering van de VCS en de deelnemersvergadering van de SVH in je agenda: *Vrijdag 27 november 2026, aanvang 20:00 uur*. Er zal weer een hoop te bespreken zijn. Er zijn op dit moment gelukkig geen vacatures in besturen e/o commissies, dus je kunt met een gerust hart komen 😊, maar door je komst naar de vergadering toon je je betrokkenheid en stimuleer je juist die besturen/commissies om hun schouders er telkens weer onder te blijven zetten.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z.

VAN DE VOORZITTER



Samen vliegen is leuker!

Een van de dingen die onze vliegclub bijzonder maakt, zijn wat mij betreft de gezamenlijke vliegtochten. We hebben een enthousiaste commissie die ieder jaar weer verschillende één- en meerdaagse tochten organiseert en daarnaast kennen we natuurlijk ons jaarlijkse vliegekamp in Frankrijk.

Het idee achter die tochten is eigenlijk heel simpel: samen vliegen en bestemmingen bezoeken waar je in je eentje misschien niet zo snel naartoe zou gaan.

Dat kan een dagtocht zijn, maar ook een driedaagse trip waarbij onderweg verschillende velden worden aangedaan. En tijdens het vliegekamp is eigenlijk de reis naar Frankrijk al een belangrijk onderdeel van het programma. Niet rechtstreeks van Seppe naar de eindbestemming, maar via verschillende landen en vliegvelden door Europa. Soms een groot internationaal veld, dan weer een klein grasveld waarvan je je tijdens de approach afvraagt of dát werkelijk de landingsbaan is.

En uiteraard hoort bij al dat vliegen ook het sociale gedeelte. Samen een terras opzoeken, een stad bezoeken, een museum bekijken en 's avonds met elkaar aan tafel. Het culinaire gedeelte wordt daarbij doorgaans minstens zo serieus genomen als de vluchtvoorbereiding.

Waarom gaan we dan niet vaker mee?

Begin dit jaar heeft de commissie een enquête gehouden. Dertig leden namen de moeite deze in te vullen. Daaruit kwam eigenlijk een heel positief beeld. Leden vinden het concept leuk, willen graag één- en meerdaagse tochten zien en er werden volop suggesties voor bestemmingen gedaan.

Ook de reacties van leden die eerder zijn mee geweest spreken voor zich. *Leerzaam, nieuwe ervaringen opdoen, je vaardigheden vergroten, je wereld groter maken* en natuurlijk *gezelligheid* zijn woorden die regelmatig terugkomen.

En toch zien we iets merkwaardigs.

Wanneer de datum dichterbij komt en er daadwerkelijk moet worden ingeschreven, blijft de groep vaak behoorlijk klein. Naar Duxford gingen acht leden, naar Keulen eveneens acht en voor Praag zijn op dit moment vier leden aangemeld. Peenemünde trok dertien deelnemers, maar daar gooide het weer uiteindelijk behoorlijk roet in het eten. Voor de Kanaaleilanden staat de teller momenteel op vijf leden.

En eerlijk is eerlijk: vaak zien we dezelfde gezichten terug.

Dat is jammer. Niet alleen omdat de commissieleden behoorlijk wat vrije tijd steken in routes, vliegvelden en programma's, maar vooral omdat juist deze tochten volgens mij een van de leukste onderdelen van het clubvliegen zijn.

"Maar ik heb nog niet zoveel ervaring..."

Misschien is dat juist een reden om wél mee te gaan.

Je hoeft echt geen honderden uren in je logboek te hebben en je hoeft ook niet al vijf keer het Kanaal te zijn overgestoken. Juist het vliegen met meerdere vliegtuigen en een mix van ervaren en minder ervaren vliegers maakt deze tochten interessant.

Hoe bereid je een buitenlandse vlucht voor? Hoe werkt het op een gecontroleerd veld? Waar regel je PPR? Hoe zit het met douane, vliegplannen en buitenlandse procedures? En wat doe je als het weer onderweg anders blijkt dan voorspeld?

Dat leer je natuurlijk tijdens je opleiding, maar in de praktijk leer je enorm veel door het gewoon te doen — liefst samen met iemand die het al vaker heeft gedaan.

En gezamenlijk vliegen betekent overigens niet dat we in een soort Red Arrows-formatie door Europa trekken. Iedere gezagvoerder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen vlucht en vliegtuig. We vliegen samen naar dezelfde bestemming, helpen elkaar bij de voorbereiding en kunnen onderweg ervaringen en informatie delen.

Geen clubvliegtuig? Geen probleem

De tochten zijn bovendien niet alleen bedoeld voor leden die op de Robins vliegen. Vliegtuigeigenaren zijn net zo welkom en ook wanneer je elders een vliegtuig huurt, kun je gewoon aansluiten.

En heb je geen eigen crew? Laat dat vooral geen reden zijn om thuis te blijven. Bij vol-doende belangstelling kunnen we kijken wie met wie kan vliegen. Dat heeft nog een voordeel: shared costs maken zo'n trip vaak een stuk aantrekkelijker.

Misschien moeten we als clublid ook wat makkelijker durven zeggen: *"Ik wil graag mee, maar ik heb nog niet zoveel ervaring"* of *"Ik wil mee, maar heb nog geen vliegtuig of crew."* Daar kunnen we meestal wel iets mee.

Van Duxford tot de Kanaaleilanden

Kijk alleen al naar wat de toercommissie dit jaar heeft bedacht. Duxford en Londen, Peenemünde met zijn bijzondere luchtvaart- en raketgeschiedenis, Pilsen en Praag en in oktober nog eilandhopper langs Guernsey, Jersey en Alderney. Dat zijn bestemmingen waarvoor veel vliegers ooit hun PPL zijn gaan halen.

We hebben binnen onze club de vliegtuigen, de kennis én mensen die bereid zijn om mooie trips te organiseren. Het enige wat we vervolgens nog nodig hebben zijn... vliegers die meegaan.

Dus zie je de volgende aankondiging van een clubtour voorbijkomen, denk dan niet te snel: *"Dat doe ik een volgende keer wel."*

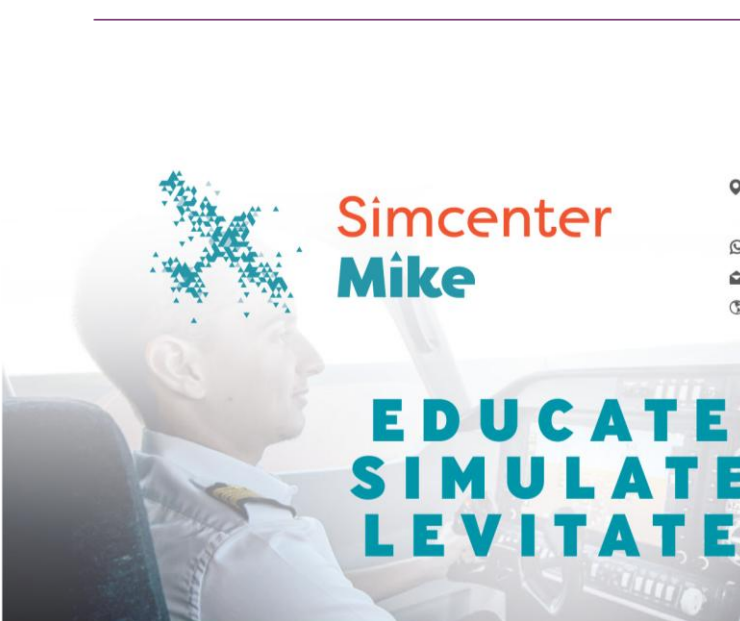
Schrijf je gewoon eens in.

De kans is groot dat je na afloop niet alleen wat extra uren in je logboek hebt staan, maar ook een paar vliegvelden waar je nog nooit geweest bent, nieuwe ervaringen, sterke verhalen voor aan de bar en waarschijnlijk een paar kilo extra vanwege dat "onvermijdelijke" culinaire programma.

En misschien is dát uiteindelijk wel waar een vliegclub voor bedoeld is:

Niet alleen lid zijn van dezelfde club, maar vooral samen vliegen.

Gijs van Abeelen,
voorzitter



**Simcenter
Mike**

📍 Westbaan 274
2841 MC Moordrecht
☎ 06 836 421 00
✉ info@simcentermike.com
🌐 www.simcentermike.com

**EDUCATE
SIMULATE
LEVITATE**

KOM TRAINEN BIJ SIMCENTER MIKE

Voor uw CB-IR kunnen 25 van de 40 uur gelogd worden in onze gecertificeerde simulator, voor IR is dat zelf 35 van de 50 uur.

Dé gecertificeerde trainingsfaciliteit in de randstad voor privévliegers, vliegscholen en vliegclubs.



ALSIM AL250
SEP & MEP

EASA FNTPII APPROVED &
FAA AATD APPROVED



REDBIRD FMX
SEP

FAA APPROVED,
AATD, FULL MOTION

MIJN EERSTE LIVE RT

Soms spreek je iets af zonder dat je precies weet waar je aan begint. Dat gebeurde bij mij tijdens de Aero in Friedrichshafen in april van dit jaar. Tussen alle vliegtuigen, propellers en headsets raakte ik in gesprek met Richard van ATC-COMM. Binnen de luchtvaartwereld is hij een bekende en gerenommeerde trainer, maar ik had hem nog nooit persoonlijk ontmoet. Het gesprek was goed en we gingen naar huis met twee RT-cursussen: een VFR-RT voor mij en voor mijn vrouw Esther de IFR-RT.



Eenmaal thuis duurde het nog even voordat de cursus zou beginnen. De theorie bereidde ik 's avonds aan de keukentafel voor en het praktische gedeelte deed ik via de computer. In een discordgroep oefenden we samen met andere cursisten de verschillende radioprocedures. In het begin voelde het best vreemd om achter een beeldscherm te zeggen: "Eindhoven Tower, goedemiddag." Toch wende dat verrassend snel. Na een aantal oefensessies behaalde ik op 8 juni mijn RT-certificaat. Toen bleef er eigenlijk nog maar één belangrijke vraag over: Wanneer ga ik het nu voor het eerst in de praktijk brengen?

Die kans kwam tijdens de Fly-in op Eindhoven Airport op zondag 30 augustus. Ik vlieg wel eens vaker mee met mijn vrouw en zit dan naast haar als passagier. Ik kijk mee, geef iets aan waar nodig en geniet van de vlucht. Dit keer hadden we de taken duidelijk verdeeld: Zij vloog en ik zou de volledige radiocommunicatie verzorgen. Voor mijn eerste live RT koos ik dus niet direct het rustigste vliegveld uit, maar soms moet je het gewoon doen!

Al vóór vertrek bleek dat het weer niet helemaal wilde meewerken. Boven Seppe hing een laag wolkendek, waardoor we onze departure nog even uitstelden en wachtten op betere VFR-condities. We hadden het gezellig, konden alles nog eens rustig doornemen en vertrokken uiteindelijk op een gunstiger moment. Vanuit ons vliegtuig zagen we verschillende toestellen vertrekken.

Eenmaal in de lucht begon voor mij het echte werk. Vanaf dat moment volgde alles elkaar in hoog tempo op: Vertrek vanaf EHSE; contact met Dutch Mil Info; ik luisterde de ATIS uit op 126.030, schreef de informatie op en meldde ons vervolgens na een frequency change aan bij Eindhoven Tower op 131.005 terwijl wij afvlogen op TANGO. Het ene radiocontact was nog niet afgerond of het volgende kwam alweer binnen. Voor mijn gevoel stond alles op dubbele snelheid. Ergens tussen OSCAR en downwind ging het even mis. Ik kreeg zoveel informatie tegelijk dat ik de readback niet meer volledig voor elkaar kreeg. Ik hield mijn twee handen vragend omhoog, keek Esther aan,

wees naar de radio en gelukkig begreep ze direct wat ik bedoelde. Zij nam het over, waardoor ik een paar seconden kreeg om mezelf te herpakken. Daarna vond ik het ritme gelukkig weer terug: Eerst goed luisteren, positie en hoogte bepalen en daarna pas de readback geven.

Ons wachten op EHSE bleek achteraf een prima beslissing. Daardoor konden wij via de noordelijke route vrijwel rechtstreeks en zonder holding te vliegen, landen op baan 21. Aan de zuidkant van het veld was het een stuk drukker met binnenvliegend verkeer. Toen wij op final vlogen, stond er een Ryanair-toestel klaar om op te lijnen. Toch mochten wij met ons kleine vliegtuig eerst landen. Dat zo'n groot toestel netjes op ons stond te wachten, vond ik eerlijk gezegd een prachtig moment! Na de landing verlieten we de baan bij Romeo 4 en gingen we op zoek naar de marshaller die ons naar onze parkeerplaats bracht.



Eenmaal op de grond bleek de Fly-in absoluut de moeite waard. De locatie was prachtig en het programma overtrof onze verwachtingen. We kregen onder andere een rondleiding door een actieve Hercules en konden de grote tankvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht zien staan. We werden in historische legervoertuigen over het terrein vervoerd en maakten kennis met verschillende leden en de voorzitter van Vliegclub

Eindhoven.

Ook voor de terugvlucht kreeg ik nog een mooie aanvulling op deze eerste RT-praktijkervaring. Op EHEH kregen we een intersection take-off op runway 21 vanaf Romeo 4. Vanaf hier hadden we nog steeds 2000 meter runway voor ons!

Terugkijkend ben ik vooral trots dat mijn eerste live RT goed verlopen is. Het was een prachtige ervaring op een bijzondere locatie. Natuurlijk ging niet alles direct perfect en op sommige momenten

kwam er ontzettend veel informatie tegelijk binnen. Ik was dan ook blij dat ik niet óók nog het vliegtuig hoefde te besturen!

Harry Drescher

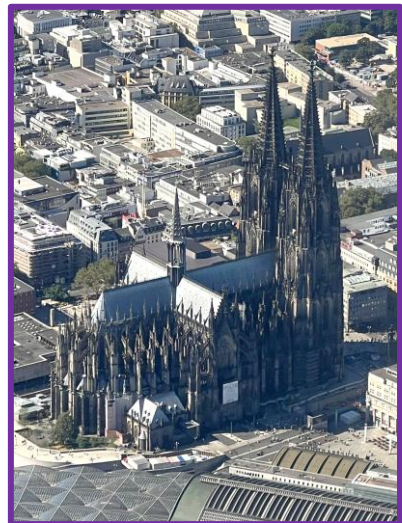


TOURDEJOUR DAGVLUCHT (KÖLN)



Na een weekje van intensieve vluchtvoorbereiding troffen we elkaar op zaterdagmorgen op een zonnig Seppe om met 3 toestellen en 7 personen te vertrekken naar onze bestemming Keulen. Ik had het geluk te mogen instappen bij Henrik, waarschijnlijk de jongste en ik waarschijnlijk de oudste deelnemer, met daar tussenin Bénédicte als enige vrouw van het hele gezelschap. Henrik omschreef prachtig de bezetting van de toestellen met onder andere bij de PH CCL, Henrik (PIC), Martin (reactivering PPL), Bénédicte (student pilot). Ik beschouw mezelf momenteel ook maar als student pilot met in gedachte "Je bent nooit te oud om wat te leren". En geleerd heb ik dan ook van deze vliegtocht, o.a. dat je een oudere vliegkaart met daarop veel gekleurde lijntjes van eerder gemaakte tochten beter niet meer kunt gebruiken in de huidige tijd van alle elektronische vlieg- en navigatieapparatuur. Gelukkig mocht ik van Henrik gedurende de vlucht aan de knopjes van die moderne apparatuur draaien. Mijn oude vliegkaart is nu een museumstuk geworden die ik zorgvuldig ga bewaren voor de toekomst. Over de toekomst gesproken, brengt mij dat op een weliswaar vrije vertaling van een Duits Hörspiel met daarin de uitspraak "Mit 88 Jahren, da fängt das Flieger-Leben an". Dat past prima bij mij omdat ik mijn brevet weer actief probeer te krijgen.

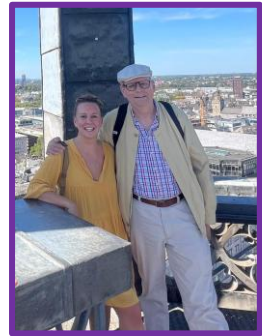
Onderweg naar Seppe hoorde ik op de radio een liedje van Reinard Mey (1974) "Über den Wolken". In de verdere tekst van dat





lied staat: "Über den Wolken Muss die Freiheit wohl grenzenlos sein". Nou wolken hebben wij onderweg naar Keulen niet gezien, want we vertrokken vanaf Seppe onder een staalblauwe hemel. Met een paar goede ogen kon je na take-off ver over de grens de Dom van Keulen (tot midden 1800 het hoogste en grootste gebouw ter wereld) al zien. Gijs en Paul hebben er een rondje omheen gevlogen om het van bovenaf te bekijken.

Wij hadden dus de tijd om naast het vliegen ons ook te richten op het landschap wat zich onder ons ontplooidde. Wat daarbij vooral opvalt zijn de omvangrijke ontgravingen voor de winning van Braunkohle die in Tagebau met reusachtige machines uit de grond wordt gehaald. Zelfs tot op grote diepte en waarvoor al diverse kleinere dorpen (Gemeinschaften) van de kaart zijn verdwenen. Of er met de vele regeltjes in de luchtvaart nog sprake is van vrijheid is nog maar de vraag maar wij genoten in elk geval van die ander Vrijheid te mogen en kunnen vliegen. Daarbij hielp het ons dat we bij Langen alleen maar hoefden mee te luisteren en niet deel te nemen aan al het gebabbel over de radio. De meeste communicatie was dan ook in het Duits met af en toe een beetje Engels. Na ruim een uurtje vliegen kwamen we aan op Bonn Hangelar alwaar we werden ontvangen door ons clublid Hans Werner Müller en een van zijn charmante dochters. Haar herkende ik nog een van de eerste vliegekampen in Bourg en Bresse.



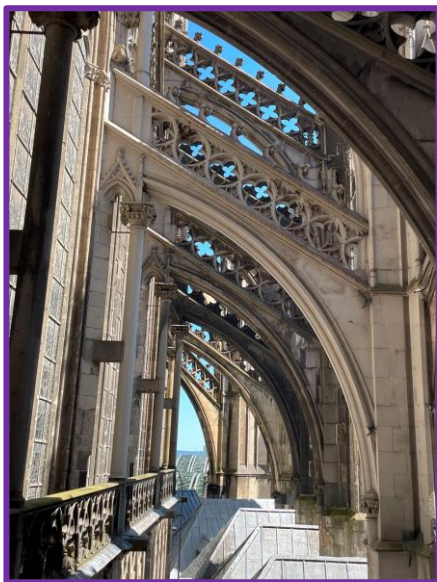
Zij was toen nog maar een klein meisje en is inmiddels opgegroeid tot een volwassen vrouw die speciaal vanuit haar woonplaats Kleve was gekomen om ons samen met haar vader naar Köln te brengen. En natuurlijk ook om haar vader weer even te ontmoeten.

Vanwege de tijd mochten we nog snel een drankje nemen op een bomvol terras met bezoekers, naar ik aanneem, uit vrijwel de hele wereld. We bekeken daarna, onder leiding van een enthousiaste gids de Dom van binnen en buiten. Aan dit historische en grote bouwwerk worden jaarlijks vele miljoenen besteed aan onderhoud waarvan de kosten niet, zoals in Duits-

land gebruikelijk, uit de opbrengst van de Kirchensteuer worden betaald. Het onderhoud en behoud van dit Unesco-werelderfgoed kost inmiddels rond de € 50.000,00 per dag. Daarbij zijn sommige beglazingen vervangen door gekleurd glas die daardoor veel weg hebben van een kunstwerk van Mondriaan.



Voor de geologen onder ons, de Kölner Dom is vrijwel geheel gebouwd uit vulkanisch gesteente afkomstig uit het nabijgelegen Siebengebirge. Inmiddels is dat beschermd natuurgebied. Wat vooral opvalt zijn de reusachtige steunberen en luchtbogen die nodig zijn om de spatkrachten van de op de muren rustende gewelven en kappen op te



vangen en af te voeren naar de fundering. De omvang daarvan werd destijds proefondervindelijk vastgesteld. Zelfs met onze moderne computers is het niet of nauwelijks mogelijk daarvoor een nauwkeurige berekening te maken. Na de rondwandeling met nauwe doorgangetjes en smalle draaitrappen mochten we met de lift weer afdalen naar de begane grond voor een wandeling naar het Brauhaus voor een gezamenlijke lunch. Onderweg kregen we van Hans nog uitleg over enkele bijzonderheden waar we aan voorbijkwamen. Hij stelde dat dit slechts een minuscule deel was van al hetgeen er in Keulen te zien en te doen is. Intussen hadden we allemaal zoveel dorst en honger gekregen dat de lunch werd uitgebreid tot een combinatie van lunch en diner. Gerrit had een aardige dame overgehaald om een foto te maken van ons gezelschap.

Het Hamchen dat Paul op zijn bord kreeg deed mij weer denken aan een andere meerdaagse gezamenlijke vliegtocht die we ooit maakte. Toen bekeken we een andere kathedraal n.l. de Cathédrale Notre-Dame de Reims. Waarmee gezegd kan worden dat "Fliegen verbindet". Door de ruim anderhalf uur durende rondleiding en de verrukkelijk maaltijd waren we allemaal wel aan wat rust toe. Die kregen we enigszins tijdens de terugtocht naar het vliegveld van Bonn Hangelar in de taxi of bij Hans in de auto. Al kon Hans het niet laten om Gijs en mij te vertellen over de vele dingen die Keulen nog te bieden heeft en waarvoor we zeker terug moeten komen. Aangekomen op het vliegveld namen we afscheid van Hans, van zijn dochter hadden we dat al in Keulen gedaan. Zo konden we ons weer



richten op de terugvlucht naar Seppe die vrijwel vlekkeloos verliep. Al kon ik bij Eindhoven het reportingpoint Mike even niet vinden, maar dat bleek gewoon het midden van de baan te zijn. Hoe simpel kan het soms in de luchtvaart al niet zijn. Regeltjes zijn er dus niet altijd om het ons moeilijk te maken, maar ook om ons te helpen veilig te vliegen. Van Oost naar West bij Eindhoven gewoon van Echo de snelweg volgen naar het midden van de baan. Daar kun je veilig oversteken zonder overlast voor het aankomende en vertrekkende verkeer. Een goed leermoment van de dag en voor een volgende trip. Nog eens bleek dus dat mijn oude vliegkaart echt rijp was voor het museum. Aan het einde van deze lange dag kwamen we weer aan op Seppe waar we nog even een drankje namen alvorens moe maar voldaan naar huis te vertrekken. Helaas kwamen we Wim en Gerrit niet meer tegen. Ik memoreer hier nog even de uitspraken van de andere deelnemers zoals, geslaagde tour, leuk en gezellig, geschiedenis en cultuur, bewondering, fantastisch, mooi en soortgelijke superlatieven. Zoals Hans ons al vertelde, er is veel meer te zien in Keulen en moeten we zeker terugkomen voor de rest. Ik neem aan dat ik niet alleen voor mezelf spreek als ik zeg, zeker doen, dank aan Hans onze voortreffelijke gastheer en ook aan zijn prachtige dochter. En niet te vergeten dank aan de organisatie die de voorbereiding van deze voortreffelijke dag op zich had genomen. Mijn persoonlijke dank gaat ook uit naar Henrik met wie ik mee mocht vliegen en naar Bénédictie die genoeg nam met een plaats op de achterbank.

Onderweg naar huis hoorde ik Nicole het liedje "Ein bisschen Friede" zingen wat ik wel een goede afsluiting van de dag vond en wat ik iedereen wens. Terwijl ik dit schrijf klinkt op de achtergrond uit de radio "Take a Parachute" wat ik toch maar niet doe. Ik blijf zolang het kan toch maar liever vliegen en als ik het zelf niet meer kan of mag, hoop ik bij de VCS altijd nog wel iemand te zullen vinden die mij zo af en toe een keer-tje mee wil nemen, Zo mogelijk ben ik er volgende keer weer bij.

M.Fr.Gr.

Martín Vermunt



THE SKY IS THE LIMIT

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

CLUBTOUR 4/4: SEPPE - KANAALEILANDEN



DATUM: 16 t/m 18 okt 2026

KANAALEILANDEN - GUERNSEY, JERSEY & ALDERNEY
ECHT EILANDVLIEGEN OP ZIJN BEST

DEZE CLUBTOUR IS EEN DROOM VOOR ELKE GA-PILOOT: MEERDERE ZEE-OVERSTEKEN, KORTE LEGS EN ECHTE ISLAND HOPPING. JE VLIEGT LANGS DE SPECTACULAIRE NORMANDISCHE KUST MET HAAR KLIFFEN EN LANDT OP DRIE TOTAAL VERSCHILLENDE EILANDEN, ELK MET EEN EIGEN KARAKTER EN SFEER.

NAVIGATIE, AFWISSELING EN ADEMBENEMEND UITZICHT - PUUR Vliegplezier

SCAN EN
MELD JE AAN!



BESTEMMING VAN DE MAAND

Sedan Douzy LFSJ

Sedan-Douzy, een vliegveldje aan de noordgrens van Frankrijk, is voor veel vliegers een onbekende bestemming. Waarom weten we eigenlijk niet en zover vliegen is het niet. Het vliegveld zelf is er eentje zoals er honderden in Frankrijk zijn, eenvoudig van opzet, weinig activiteiten op het veld zelf, maar vanwege de omgeving de moeite waard om er naartoe te vliegen. Om er te komen kun je westelijk van de CTR van Brussel vliegen en passeer je Waterloo of linksom. Wanneer je de oost route neemt, kom je ook nog over het veld van Namen. Na de landing zijn er 2 opties, je loopt naar het dorpje Douzy waar in het centrum het hotel/restaurant Le Coeur d'Or zit. Hier kun je alle dagen goed kunt lunchen (behalve op zaterdag) met een betaalbaar dagmenu. Tel. +33.324267007. www.hotel-coeurdor.com. Maar veel leuker is vanuit het vliegveld te voet rechtsaf te slaan om na een kleine 10 minuten bij het Lac de Douzy aan te komen. Een recreatieplas met camping en restaurant. In de zomer geopend tot eind oktober. Niet vergeten je zwemspullen mee te nemen. <https://douzy.com>. Tel. +33.6644687433



Enkele kenmerken

- Ligging 251° - 44nm DIK VOR 113.800, altitude 513'
- Afstand vanaf Seppe 115 nm, koers direct 166°
- Concrete runway .800x30m, 08L RH en 26R LH, circuit 1500'
- Grasbaan alleen voor homebased vliegtuigen
- Er zijn geen landingsgelden verschuldigd
- Vanaf de grasbaan kan gelierd worden
- Air to air op 123.500
- Tanken is niet mogelijk.
- Dichtstbijzijnd is Charleville-Mézières.
- Tel. +33.6 88199924.





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

FIRST SOLO LAURENS

Op woensdag 26 augustus onder een avondzonnetje heeft Laurens Hoezen zijn first solo gevlogen.

Voor iedere vlieger een onvergetelijk moment.

Erwin Jansen heeft hem op dit niveau gebracht. Van harte gefeliciteerd Laurens.



+++++

RV FLY IN KREMS (LOAG)

Jack Hoogewerff en zijn copiloot zijn op vrijdag 14 augustus naar Krems LOAG in Oostenrijk gevlogen. Een veld vlakbij Linz. Vliegtijd met de PH-SES, een RV12, 06h03. Geweldige prestatie van piloten en toestel.

Ze waren ook nog van alle deelnemers degenen die de grootste afstand hebben gevlogen om naar de fly in te komen. Ze werden daarvoor tijdens deze fly-in beloond met wijn en een oorkonde voor de langste vlucht naar Krems.

De terugvlucht op zondag, wederom met tegenwind, duurde 06h12.

Wat was het landingsbiertje lekker hoorden we achter de schermen



INTRODUCTIE

Sinds kort ben ik lid van Vliegclub Seppe, dus leek het mij een goed moment om mezelf even voor te stellen.

Mijn naam is Leonid, ik ben 38 jaar oud en ik woon in Barendrecht. In het dagelijks leven werk ik als Manager Operations bij Mammoet en ik ben verantwoordelijk voor speciale Transport en Heavylift projecten. De luchtvaart heeft me eigenlijk al langere tijd gefascineerd. Wat begon als interesse in vliegtuigen en vliegen, groeide uiteindelijk uit tot de wens om zelf in de cockpit te zitten.

Na mijn eerste vliegervaring was ik eigenlijk meteen verkocht. Het is verbazingwekkend hoe de wereld verandert vanuit vogelperspectief, vooral wanneer je zweethanden hebt en het vliegtuig een compleet andere kant op vliegt dan je eigenlijk van plan was.

Tegelijkertijd vind ik juist het praktische en technische aspect van vliegen erg interessant: navigeren, het vliegtuig goed leren kennen en steeds zelfstandiger worden.

Bij Vliegclub Seppe wil ik vooral veel vliegervaring opdoen, mijn vaardigheden verder ontwikkelen, het PPL-brevet halen en natuurlijk genieten van het vliegen. En minstens zo belangrijk: ik hoop hier veel leuke mensen te leren kennen en mooie vliegverhalen te verzamelen.

Ik ben dus nog nieuw binnen de club, maar hopelijk zal dat niet lang meer zo blijven.

Als je me op Seppe tegenkomt, spreek me vooral aan — ik maak graag kennis!

Ik kijk ernaar uit om jullie allemaal te ontmoeten!

Hartelijke groet

Leonid Sinelnikov





HARRY DE LOUW HORECA

DÉ TOTAALLEVERANCIER VOOR
DE HORECA, SPORT- EN BEDRIJFSKANTINES!

TAPINSTALLATIES / VERHUUR

•
EVENEMENTEN VERZORGING

•
BIER & FRIS, WIJN & GEDESTILLEERD

•
KOFFIE & THEE, SOEP & BROODJES

•
ZOETWAREN, CHIPS & NOTEN

•
DIEPVRIES, SAUZEN & VETTEN

•
DISPOSABLES, HYGIËNE PRODUCTEN

TEXEL FLY-IN 2026



De familie de Bruijn had ook dit jaar weer alles uit de kast gehaald om de jaarlijkse Fly-in tot een succes te maken.

Veel zaken kunnen ze naar hun hand zetten, behalve het weer natuurlijk. Het zag er niet slecht uit, behalve een stevige noord/westenwind, die toch een aantal aanmelders deed besluiten maar niet naar het eiland te vliegen. Begrijpelijk en verstandig zo redeneert men op Texel, want veiligheid staat bovenaan het lijstje.

Professionele verkeersleiding van Schiphol leidde het aankomende- en vertrekkende verkeer in goede banen zodat alle vliegers Texel zonder stress konden aan- en afvliegen. De banen 03 en 30 waren gecombineerd in gebruik.

Ze telden dit weekend totaal 113 aankomende vliegtuigen, waarvan er een 17tal al op vrijdag waren aangekomen om met hun tentje onder de vleugel te kamperen.

Dat is toch het ultieme gevoel van vrijheid wat wij als vliegers genieten.

Veel bezoekers kwamen vanzelfsprekend uit Nederland, maar ze kwamen ook uit Duitsland, België en Frankrijk en ook Zweden was vertegenwoordigd met een drietal vliegtuigen. Ons eigen Seppe was dit jaar goed vertegenwoordigd met o.a. de PH-KBT, de PH-SES, de N2092PY, de PH-PAJ en nog 6 toestellen in formatie van het Vliegend Museum.

De bezoekers konden zaterdagmiddag nog genieten van 3 Yak-52 vliegtuigen die een mooie demonstratie gaven.

Op de grond was er genoeg te beleven zoals het bewonderen van verschillende vliegtuigen, een Black Wing 635RG, verschillende Diamond types, 2 Piper M700 Fury's, waaronder die van André/Jacqueline met hun 7-bladige prop.



De familie de Bruijn kijkt terug op een geslaagd weekend zonder incidenten, veel blij gezichten, nieuwe contacten en met volop energie om volgend jaar opnieuw een Fly-in te organiseren.



N.B. Dank aan Berend Jan Floor van Air Online.nl die de foto's beschikbaar stelde.

+++++

INTRODUCTIE

Hallo, mijn naam is Kevin Hoogendoorn, 36 jaar en ik woon in Breda. Geen vrouw of kinderen, maar wel een broer die tijdelijk is ingetrokken en een neefje die om de week blijft logeren.

Na het afronden van mijn vliegtuigtechnicus opleiding in Woensdrecht ben ik in 2010 op Seppe beland. Heb destijds gekozen voor een modulaire beroeps pilotenopleiding bij Seppe Air Service en was in begin van 2013 de trotse bezitter van CPL, MEP, IR & frozen ATPL.

Ik was klaar voor de markt, maar de markt niet voor mij. Bij gebrek aan posities in de grote luchtvaart heb ik destijds mijn pijlen gezet op General Aviation waar ik als Ferry, Skydive, Flight instructor & privé piloot enorm veel plezier, ervaring en goeie verhalen heb opgedaan.

In 2019 heb ik eindelijk een plekje weten te bemachtigen als FO op de B737 bij TUI België en heb daarna tot einde vorig jaar voor Corendon gevlogen.

Ik ben niet alleen gewoon lid van vliegclub Seppe, maar als bevoegd FI geef ik met plezier instructie aan leerlingen van de Vliegclub.

Met vriendelijke groet

Kevin Hoogendoorn

hoogendoorn.kevin@gmail.com

+31 6 22 56 85 24



DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



PASTOOR VAN BREUGELSTRAAT 93A

WWW.DE-COCKPIT.NL

TDF 2026: CHEMISTRY & PERSPECTIVE

Deel 2. 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 5

Vandaag worden we vroeg wakker in onze tent op het veld van Pontarlier. Prachtig wakker worden zo, met een heel dun laagje grondmist en zonsopgang over de kisten.

Henk zou met de auto naar Pontarlier komen, maar is halverwege in Duitsland 'gestrand' en niet fit-to-fly. Waar de groep vandaag een ronde maakt door de Franse Alpen, besluiten wij met de VSQ-crew om Henk vandaag op te zoeken in Duitsland (Freiburg), waarna hij weer naar huis rijdt. Henk was op pad met zijn prachtige Porsche GT4, waarmee hij de afgelopen dagen door de gave



bergweggetjes van Zuid-Duitsland heeft getourd. We ontmoetten Henk op het veld in Freiburg, waar hij voor lunch heeft gezorgd.

Het is bijna 40 graden buiten en zinderend heet op het asfalt bij de tankplaats. Wanneer we de VSQ getankt hebben en Esther naar binnen is om te betalen, kijken Daan en ik naar de plek waar we de VSQ moeten parkeren. Zo'n 150m waarvan zeker de helft over hoog gras gaat, wat niet geheel vlak loopt, en we voorbij 3 kisten een bocht moeten maken... Ik maak aanstalten om in te stappen, maar Daan zegt; *"Denk je dat we 'm erheen kunnen slepen?"*. We besluiten er een challenge van te maken om 'te kijken of het ons lukt'... We bespreken de strategie: We moeten vooral momentum houden. Als we stilvallen, lukt het zeker niet meer... Het is wel een afstand zeg... Goed, handrem eraf, trekstang erin, we maken ons mentaal klaar... GO! Als 2 idioten rennen we met de VSQ achter ons aan over het asfalt om genoeg snelheid te hebben voordat we op het gras komen. Eenmaal in het gras is het meteen zwaar en loopt de snelheid eruit, maar we kunnen niet stilvallen, dus met al onze effort pushen we door. De snelheid loopt gestaag terug en we zijn helemaal leeg. Nog een stukje verder en we blijven gaan. Een kist voorbij, twee kisten voorbij en uit alle macht voorbij de derde. Met onze laatste krachten maken we de bocht en parkeren we de VSQ. Gelukt. Higgend en puffend staan we even te tollen en na een grote high five lopen we naar de toren. Zo, tijd voor lunch.

Leuk dat we Henk op deze manier toch nog even kunnen zien deze week! We lunchen uitgebreid, wisselen verhalen uit, bewonderen zijn GT4 en haar prachtige geluid nog even en vliegen dan weer terug naar Pontarlier.



Op de terugweg naar Pontarlier vlieg ik en had ik de route zo gepland dat we over het meer komen, waar we in 2024 een huisje hadden. Goed moment om een low pass te maken! We lijnen op voor het langwerpige meer en vliegen tussen het dal laag over het meer. Heel gaaf!



De rest van de dag hadden we gepland om met Robin (die zich niet helemaal ok voelde) naar datzelfde meer te rijden om lekker te zwemmen. Het koelt heerlijk af. Daar waren we aan toe! Robin begint weer te stralen en gaat zichtbaar naar de 100% toe.

DAG 6

Vandaag is een hele bijzondere dag. We maken een ronde door Zwitserland en doen 5 velden aan (Ecuwillens - Gstaad Saanen - St. Stephan - Les Eplatures – Pontarlier).

Met de VSQ-crew wisselen we vandaag af als P2 bij Gijs, zodat Riph de hele dag achterin de VSQ met ons mee kan. Riph is met zijn Jaguar naar Pontarlier gereden om nog een paar dagen de sfeer van de TdF mee te pakken. Gisteren was hij met Gijs mee en vandaag met ons. Het is even puzzelen qua crew-samenstellingen op ieder veld, omdat alle douanepapieren en PPR's moeten aansluiten.

Daan en Esther vertrekken voor leg 1 met Riph en ik mag de radio doen bij Gijs, Brigitte en Maria naar Ecuwillens. Geweldig om in de Saratoga mee te vliegen; groot, snel en toch behendig en geschikt voor relatief korte banen. Én een fijne ervaring om met Gijs te vliegen. Bijkomend voordeel... de kist van 'koel-koning' Gijs, voorzien is van airco!



Ik vlieg vervolgens met Esther en Riph naar Gstaad/Saanen. Het circuit van Gstaad lijkt qua vorm op het (race)circuit van Monza. Het stuk met de knik is downwind en dan volgt een 180° bocht naar base (het lange rechte stuk), waarin je niet heel veel kunt dalen i.v.m. de elevation en de huizen en dan een vrij kort stuk final. We moe-

ten op ieder punt op de juiste hoogte en snelheid zitten. Gelukkig hebben we dit vooraf gezien in een filmpje en hebben dat in ons hoofd geprent. We zitten spot-on en het gaat letterlijk van een (over de) leien dakjes van de huizen en hotels in het circuit. We komen precies goed uit op final en maken een mooie landing.



Dit was gaaf. En een mooi gebied en een prachtig veld weer!

Next is St. Stephan, waar Esther ons naar toe vliegt. Een speciale approach, waar we ook weer lekker uitkomen. Deze is bijzonder omdat je 3x op de zendknop moet drukken om slagbomen dicht te laten gaan naast het veld, omdat er een weg over de baan heen loopt.

Eenmaal geland, krijgen we een follow-me car naar de mooiste parking van de Tour. Een soort James Bond setting tussen de hoge bomen, waar we de Saratoga en de RLB al zien staan, echt schitterend.

Met de lunch horen we dat Wil onverhoopt eerder naar huis moet. Robert, Robin en Wil vliegen met OO-ICE van Pontarlier terug naar Seppe om Wil naar huis te brengen. Een mooi gebaar.

De volgende leg gaat naar Les Eplatures en stap ik weer bij Gijs in. We taxiën met z'n 3en (Saratoga, VSQ, RLB) weg op St. Stephan. Wij voorop in de Saratoga. We drukken 3x op de radio om de slagbomen voor 2:30min te sluiten. Halverwege de taxibaan komen we echter een hek tegen, dus keren we om. De andere kisten wachten op ons aan het begin van de taxibaan. Wij draaien de baan op om te back tracken. Ik druk nog een keer op de radio om de slagboomtijd met 2:30min te extenden en zie dat er inmiddels al even een auto voor de slagboom stilstaat... Nadat we de 1.7km gebacktracked hebben, draaien we om, klaar voor vertrek... Oh nee, toch niet, want we hebben de before takeoff checks nog niet gedaan. Dat doen we op de baan. Ik druk nog een keer om de slagbomen te extenden en dan kunnen we weg. Nadat wij airborne zijn draait de VSQ de baan op en extend de slagboomsluiting wederom. Na hun take-off moet ook de RLB nog komen, waarop auto -die inmiddels al bijna 10min voor de slagboom staat- besluit om toch maar om te keren. De slagbomen zijn later die dag weer opengegaan.

Eenmaal terug op Pontarlier belooft het een memorabele avond te worden, waarin alles klopt, alles samenkomt. Net buiten het clubhuis kom ik de lokale voorzitter tegen met wat familie. Hij vertelt vol trots dat zijn zoon nu aan het vliegen is met een instructeur, hij het zelf nog niet weet, maar zometeen zijn first solo gaat doen!

Direct komt bij mezelf dat speciale gevoel van toen weer naar boven; die gezonde spanning, het gevoel van ultieme vrijheid en het pure genieten van iedere seconde. De setting is ook schitterend. De zon kleurt al een beetje goud, het golden hour komt eraan. Ondertussen parkeren wij de kisten in formatie op de baan voor de eettafel, want vandaag gaan we met z'n allen BBQ'en op het veld. Het is een prachtig beeld.

Ik ben in gesprek met de andere instructeur, die ik eergisteren sprak over de low pass over het meer. Met een big smile vertelt hij; *"Ik was gisteren aan het zeilen op het meer... en toen kwam er een vliegtuig heel laag over en ik wist wie dat was!"* Hij vond het prachtig, maar was te laat met filmen. *"Next time!"*



Ondertussen horen we dat Robert en Robin op Seppe Wil hebben afgezet en zelf van Seppe meteen weer terugvliegen naar Pontarlier om tóch de BBQ mee te maken. Wat een trip! Maar wat zou het leuk zijn als ze nog kunnen aansluiten.

Even later zien we de zoon van de voorzitter landen met de instructeur. En inderdaad, de instructeur stapt uit. De spanning en trots stijgt bij de familie en bij ons. We leven volledig mee in het bijzondere moment. Het licht is prachtig, het circuit ziet er goed uit en ook de landing doet hij netjes. We onthalen de kist en solist met z'n allen met applaus, gejoel en emotie, wat gaaf voor hem en de familie. Het is feest! Hij krijgt een grote emmer water over zich heen, krijgt felicitaties en de champagne wordt erbij gehaald voor iedereen.

Het wordt een gezellige boel en wij nodigen de hele familie uit voor onze BBQ. En... ze schuiven gezellig aan! Wat een bijzondere avond, een mix van vliegclubs, samen BBQ'en met de kisten opgelijnd en écht wat te vieren.

Even later gaat de instructeur nog een keer de lucht in met een jonge meid die haar second solo gaat doen. Ze maken meteen na take-off een scherpe bocht en gaan in een low turn precies over de eettafels

heen. De goud oranje zon weerkaatst ervan af. Wat een gaaf beeld en wat een mooie toevoeging aan deze toch al memorabele avond.

Ook zij maakt uiteindelijk een mooie solo landing en we halen haar wederom met luid applaus binnen. En ook zij krijgt een emmer water over zich heen. Het feest is compleet.



Ondertussen houden we de radar in de gaten om te zien hoever de ICE is. Ze zijn er al bijna!

Precies wanneer de BBQ echt over gaat op kwaliteit (Philip, Ronald en Gijs hebben goed boodschappen gedaan), komt de ICE binnen voor de landing. Wát een moment, dat deze 2 (Robert en Robin) 'even' heen en weer zijn gevlogen tussen Pontarlier en Seppe om Wil af te zetten. We halen ze als helden binnen en het dak gaat eraf. En ze kunnen meteen aansluiten aan een lekkere BBQ en koud drinken.

Het is ontzettend gezellig en er komen mooie speeches en leuke cadeaus voorbij om de avond compleet te maken. En als afsluiter maken Brigitte, Maria en Esther nog een geïmproviseerd dessert op de BBQ, heerlijk.

Met de vliegclub op Pontarlier hadden we de bonding niet beter kunnen treffen.





DAG 7

Op vrijdag vliegen we weer naar huis en willen we op tijd terug zijn op Seppe. Doel is een tussenstop in Noord-Frankrijk. Maar, eenmaal in de lucht en een stuk onderweg naar het Noorden, blijken we alle restricted areas, die in een omgekeerde U-vorm rondom Pontarlier liggen, niet te mogen crossen. We



kunnen alleen maar terugkeren en helemaal om de gebieden heen vliegen. Het kost ons alles bij elkaar zo'n 30-45min extra en een hele hoop radioverkeer. Na 1.5u vliegen en 15 radiozenders verder, besluiten we dat we het qua tijd niet gaan redden om nog te stoppen en vliegen in 1 keer door naar Seppe.

Daan landt ons na 3:05u weer veilig op Seppe en we druipten smeltend de kist uit van de hitte. We zijn weer thuis!

Wat een geweldige editie was dit. De eerste keer in 2024 kon niet overtroffen worden... Vorig jaar was het hoogtepunt, maar kon niet meer beter worden... En toch was dit jaar nóg mooier. Dit kan niet meer overtroffen worden...

VOLGEND JAAR

Als ik zie wat de TourdeFrans bij mensen doet, dan gun je iedere vlieger om dit mee te maken. Maar hoe breng je dit over?

Tijd voor een reclameblokje:

Is vliegen je passie? Wil je daar meer van, meer leren en zoek je naar uitdaging? Dan is dit je kans! Bergen, bijzondere approaches, andere ATC, speciale gebieden, hoogte (10.000ft+), grote weersverschillen, density altitude (temperatuurverschillen), W&B en veranderende omstandigheden. Alles wat je geleerd hebt komt hier écht in praktijk. De voorbereidingstijd is vaak kort, maar daardoor heel effectief. Je leert 'quick on your feet' te zijn.

En daarnaast; de indrukken. Wat je hier in een week meemaakt is niet te beschrijven. Een unieke ervaring in een compleet andere wereld. Kortom: Je brevet halen... dit is waar je het voor doet :)

Qua kosten?

Die vraag heb ik meerdere keren gehad: Reken -met een crew van 3 en een tent- op 3 hotelovernachtingen (kan prima onder de 100 euro per nacht met ontbijt), en +/- 7 á 8 vliegreizen pp. Landingen zijn vaak goedkoop of gratis en verder zijn het restaurantkosten. En het belangrijkste: Die 8 vliegreizen zijn uren die qua vliegervaring, kennis en avontuur driedubbel tellen. Dus ook vanuit 'investerings'perspectief; meer dan waard!

Qua kisten?

Dankzij de crews van de OO-ICE de afgelopen 2 jaar, die heel goed voor de ICE hebben gezorgd, hebben we een goede band opgebouwd met Brussels Aviation School (BAS) op Namur. Als het nodig is, kunnen we zeer waarschijnlijk nóg een extra Robin daar huren. Kortom: Mocht je eraan denken om volgend jaar mee te gaan, wees welkom!

Qua tijd? De data zijn ook al bekend: De Tour de Frans 2027 zal vertrekken op zaterdag 26 juni, en we komen terug op vrijdag 2 juli.

Ik kijk er al naar uit!

Salut Jorick Huizinga





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 inlichtingen: 078 - 6195503

**There is excitement
on the horizon**



**MASTENBROEK
AEROSKILL**

aeroskill.nl

WIND EN GUSTS

Variable winden kunnen een anders normale landing in zeer korte tijd veranderen in een moeilijke situatie. De windsnelheid verandert, de vliegsnelheid van het vliegtuig varieert en de werkdruk neemt toe. Dit gebeurt tijdens een fase van de vlucht waarin de hoogte en vliegsnelheid laag zijn en er weinig tijd is om afwijkingen te corrigeren. Je dient daarom de omstandigheden te beoordelen en je eigen limieten te kennen voordat je de nadering inzet.

Variable wind en gusts - Waar trek je de grens?

Wat zijn gusts?

Een windrapport van:

290 graden, 12 knopen, met windstoten tot 25 knopen (METAR 29012G25KT)

Dit betekent dat de gemiddelde windsnelheid 12 knopen is, terwijl de sterkste windstoten 25 knopen bedragen. Het verschil tussen de gemiddelde windsnelheid en de windstoten is 13 knopen. Dit wordt vaak de gustfactor genoemd.

Windvlagen kunnen snelle veranderingen in de aangegeven lichtsnelheid en liftkracht veroorzaken. Tijdens de nadering kan het vliegtuig eerst een toename van de tegenwind ervaren en vervolgens plotseling een deel van die tegenwind verliezen. Dit kan leiden tot een snelle afname van de lichtsnelheid.

Als je vliegsnelheid al laag is, kun je je onaangenaam dicht bij de overtreksnelheid terecht komen en op lage hoogte is er weinig tijd en nagenoeg geen ruimte om te herstellen.

Snelheid aanpassen?

Voor sommige vliegtuigtypes en -operaties kan het gepast zijn om een deel van de gustfactor bij de normale approach speed op te tellen. Een veelgebruikte methode is om de helft van het verschil tussen de gemiddelde windsnelheid en de gust toe te voegen.

In het bovenstaande voorbeeld zou de helft van de gust ongeveer 6 knopen zijn.

Dit is geen algemene regel die voor alle vliegtuigen geldt. Je Pilot's Operating Handbook (POH) wijst je de weg.

Het is belangrijk om een bewuste en weloverwogen aanpak te hanteren bij het aanpassen van de landingssnelheid. Het willekeurig verhogen van de landingssnelheid verbetert de veiligheid niet per se. Bij sommige vliegtuigtypes kan het de veiligheidsmarges zelfs verkleinen en in het ergste geval bijdragen aan een ongeval.

Een te hoge naderingssnelheid kan leiden tot:

- Vergrote landingsafstand
- Verhoogd risico op stuiteren of landen in een verkeerde configuratie.
- Verminderde of verloren stuurcontrole
- Verhoogde belasting op het landingsgestel
- Verminderde veiligheidsmarges op korte of natte start- en landingsbanen.

Het doel is niet om de nadering zo snel mogelijk uit te voeren. Het doel is om de juiste vliegsnelheid aan te houden met voldoende veiligheidsmarges onder de heersende omstandigheden.

Tegenwind, een uitdaging?

Men zou gemakkelijk kunnen aannemen dat de wind geen probleem vormt zolang deze maar in lijn ligt met de runway. Dat is echter niet altijd het geval.

Een sterke en wisselende headwind kan het moeilijk maken om een stabiele vliegsnelheid en nadering aan te houden. Tijdens de landing kan het vliegtuig stijgen, dalen of zijwaarts afwijken naarmate de wind verandert.

Na de landing kunnen sterke windvlagen de richtingscontrole eveneens bemoeilijken.

Lokale omstandigheden kunnen de situatie verergeren. Terrein, gebouwen, bomen en hangars kunnen turbulentie veroorzaken en aanzienlijke variaties in windrichting en -snelheid vlak boven de grond teweegbrengen.

De gerapporteerde wind geeft daarom niet altijd een volledig beeld.



Gebruik PAVE vóór de vlucht.

PAVE is een eenvoudige methode om uw risicobeoordeling vóór de vlucht te structureren.

Piloot

Beoordeel je eigen ervaring en geschiktheid om te vliegen.

- Wanneer heb je voor het laatst gevlogen in harde wind of met rukwinden?
- Heb je onlangs nog geoefend met landen bij zijwind?
- Heb je ervaring met het vliegen met dit type vliegtuig onder deze omstandigheden?
- Ben je uitgerust en voorbereid?
- Heb je duidelijke persoonlijke grenzen gesteld?

Een limiet die passend was toen je frequent vloog, is mogelijk niet meer geschikt na een langere periode waarin je weinig vliegt.

Vliegtuig

- Houd rekening met de kenmerken en beperkingen van het vliegtuig.
- Wat staat er in het AFM- of POH-rapport?
- Wat is de maximaal aangetoonde crosswind limiet?
- Hoe reageert het vliegtuig op turbulentie en windstoten?
- Beschik je over voldoende zeggenschapsbevoegdheid?
- Hoe beïnvloeden gewicht en zwaartepunt de vliegeigenschappen van een vliegtuig?
- Hoeveel landingsbaanlengte heb je nodig als je een hogere naderingssnelheid gebruikt?

De maximaal aangetoonde zijwindcomponent is niet per se een operationele limiet. Evenmin is het een garantie dat je de omstandigheden aankunt.

Omgeving

Bekijk het complete weer- en vliegveldbeeld.

- Wat is de gemiddelde windsnelheid?
- Hoe sterk zijn de windstoten?
- Wat is de zijwindcomponent?
- Wordt er windschering of turbulentie voorspeld of gerapporteerd?
- Zou het terrein of gebouwen de wind kunnen beïnvloeden?
- Is de landingsbaan nat, glad, kort of smal?
- Is er een andere landingsbaan of vliegveld beschikbaar met gunstigere omstandigheden?
- Hoe zullen de weersomstandigheden zich naar verwachting ontwikkelen?

Wees extra voorzichtig als de windstoten toenemen, de windrichting sterk verandert of de omstandigheden je grenzen opzoeken.

Externe druk

- Denk na over wat je besluitvorming kan beïnvloeden.
- Heb je passagiers die verwachten hun bestemming te bereiken?
- Is het vliegtuig later op de dag door iemand anders geboekt?
- Wil je naar huis voordat het weer verslechtert?
- Voel je druk omdat er andere piloten vliegen?
- Ben je bang dat het annuleren van de vlucht als een mislukking kan worden gezien?

Externe druk kan lastig te herkennen zijn, omdat het vaak praktische overwegingen lijken te zijn. Toch kunnen ze ertoe leiden dat je kleinere veiligheidsmarges accepteert dan je anders zou doen.

Stel je grenzen vast vóór de vlucht.

Persoonlijke grenzen moeten specifiek zijn. Dit maakt het makkelijker om een weloverwogen beslissing te nemen wanneer de werkdruk toeneemt.

Je kunt bijvoorbeeld persoonlijke limieten instellen voor:

- Maximale gemiddelde wind
- Maximale windsnelheid
- Maximale gust
- Maximale crosswindcomponent
- Minimale landingsbaanlengte
- Vereiste voor een droog of stevig landingsbaanoppervlak.
- Daglichtoperaties
- Wanneer ga je met een instructeur vliegen?

Het is mogelijk dat je je eigen limieten nog wat aanscherpt door bijv. je beperkte ervaring, je onbekendheid met het vliegveld, turbulentie, smalle/korte baan, weinig ervaring met een vliegtuigtype etc.

Maak een plan.

Voordat je met het vliegen begint, maak een plan van welke landingsbaan je gaat gebruiken, met welke snelheid, wanneer een go around en hoeveel keer maximaal voor ik ga uitwijken, hoeveel brandstof heb ik nodig voor een alternatie?

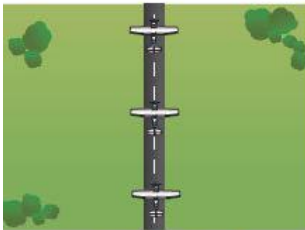
Meet je zeker niet met andere piloten, die misschien wel gaan vliegen, terwijl jezelf twijfelt of je binnen je eigen limieten zit. Die andere piloot kan meer ervaring hebben, maar het kan ook zijn, dat die piloot nu juist de verkeerde beslissing neemt.

Het getuigt van goed vliegerschap wanneer je tegen jezelf "neen" kunt en durft te zeggen.

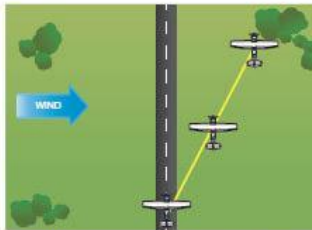
Het kan zelfs je leven (en van je passagiers) redden.

Neen zeggen dwingt meer respect af, dan met een hoop bravoure toch te gaan vliegen.

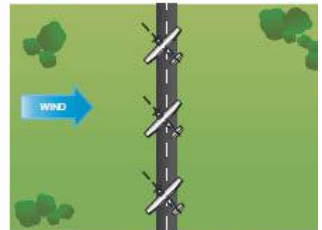
Trek je eigen plan is het devies.



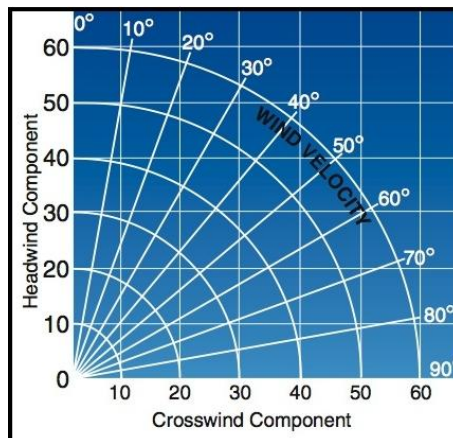
No Wind - No Drift



With any wind, the airplane drifts downwind unless corrected.



With proper correction, airplane stays on intended course.



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

VELANCE AVIATION CLUB

Velance is ontstaan vanuit een eenvoudige gedachte: Nederland kent ontzettend veel enthousiaste piloten, vliegclubs, toestellen en mooie initiatieven, maar een groot deel daarvan blijft logischerwijs binnen de eigen club, homebase of vaste kring. Daardoor kennen piloten die misschien maar enkele tientallen kilometers van elkaar vandaan vliegen elkaar vaak helemaal niet.

Met Velance wil men die verschillende werelden dichter bij elkaar brengen.



De doelstelling van Velance

Ze bouwen aan een landelijke Aviation community waarin piloten van verschillende vliegvelden en clubs elkaar makkelijker kunnen vinden en leren kennen. Hiervoor hebben ze een complete online memberomgeving ontwikkeld waarin leden andere piloten kunnen ontdekken, vliegplannen en kennis kunnen delen, homebases en bestemmingen kunnen verkennen en nieuwe mogelijkheden rondom toestellen en samen vliegen kunnen vinden.

Het uitgangspunt is nadrukkelijk niet om bestaande vliegclubs te vervangen. Integendeel: Vliegclubs vormen juist de basis van de Nederlandse general aviation. Velance wil daar een extra laag aan toevoegen door piloten over clubs, vliegvelden en homebases heen met elkaar te verbinden.

Iemand die bijvoorbeeld vanuit Seppe vliegt, komt zo makkelijker in contact met piloten uit Hilversum, Teuge, Lelystad, Eelde of andere velden. Dat kan leiden tot nieuwe vliegcontacten, het uitwisselen van ervaringen en kennis, samen een vlucht plannen of simpelweg het ontdekken van nieuwe bestemmingen en mogelijkheden.

De organisatie staat momenteel nog aan het begin en verwelkomt hun eerste members. Het doel is om Velance stap voor stap uit te bouwen tot een brede community voor de Nederlandse vliegwereld. Naarmate de community groeit willen ze vanuit Velance daarnaast ook gezamenlijke fly-outs organiseren, zodat contacten die online ontstaan uiteindelijk ook leiden tot samen vliegen en mooie ervaringen buiten de eigen thuisbasis.

Aanmelden en deelnemen aan Velance is volledig kosteloos.

Meer informatie over Velance en de mogelijkheid om je aan te melden is te vinden via www.velanceclub.com.

Voor vragen of voor meer info kun je terecht bij Faber Valkering van de Velance Aviation Club.

Met vriendelijke groet,

Faber Valkering,

contact@velanceclub.com +31 6 1539 4122



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

NAAR HET LAND VAN PAPRIKA, GOU-LASH EN TOKAJI WIJN

Aangezien een jeugdvriend van mij ruim een jaar geleden voor een paar jaar naar Boedapest is verhuisd, werd het tijd om hem eens te gaan bezoeken in één van de mooiste hoofdsteden van Europa.

Op woensdag 5 augustus vertrokken we rond 10 uur helemaal volgetankt met onze Jolene (PH-AER) richting zuidoost Duitsland. Het was al rond de 28° en het zou de komende dagen alleen maar warmer worden. De eerste leg liep naar Coburg-Brandensteynsebene (EDQC) een prachtig veld op ruim 2 uur vliegen van Seppe. Via de Gilze CTR en een Whiskey-Oscar-Threshold 21-Victor-Echo-route door de Eindhoven CTR vlogen we snel naar de oosterburen. Wat een verademing is Langen Info toch altijd, heel correct en na het oproepen is het gelijk: 'PH-AER identified, on your way to EDQC?'. Een bevestiging is voldoende en na een QNH en een squawk kunnen we weer verder. Ook de overdracht van de ene Langen Info-collega naar de andere gaat supersoepel.

Coburg is een fantastisch vliegveld op 1.472 ft hoogte met een asfaltbaan van 632 meter (RW12/30). De baan heeft een kleine upslope vanuit RW30 en een PAPI. Wij kregen RW30 met een prachtige nadering met een dal voor de baan en een kasteel (Veste Coburg) aan het einde van de baan!



Na een korte babbel met de vriendelijke havenmeester en het betalen van het landingsgeld (€10) en wat liters AVGAS eten we even een broodje op de houten picknicktafel van het veld en genieten we van de zon en het mooie uitzicht. Na een uurtje klimmen we weer in de Jolene en vliegen via RW30 naar het oosten.

We nemen afscheid van Langen en melden ons bij Praha Information. Altijd weer leuk om Tsjechisch over de radio te horen. Iets minder dan een uurtje na take-off zien we Plzen opdoemen en naderen de stad vanuit het noordwesten. Voor Plzen heb je de keuze uit twee vliegvelden: Plzen/Liné (LKLN) met een betonbaan van 1.450 meter of Letkov (LKPL) een grasbaan van 700 meter. Letkov ligt dicht bij het centrum, is

goedkoper en er zit een hele sympathieke vliegclub. Via de mail was het contact erg plezierig. Er zou niemand op de toren aanwezig zijn, maar landen was geen probleem. Ook het seinenvierkant was niet operationeel, het was puur een kwestie van zelf bepalen in de lucht en dat air-to-air mededelen. In de mail had Petr me geadviseerd RW08 te kiezen en op final kom ik erachter dat we te hoog zitten en door een wat tailwind besluit ik go-around te gaan en nog een rondje van de zaak te maken. De baan moet een grasbaan zijn, maar er is geen enkel groen grassprietje te bekennen. Alles is geel, keihard en zanderig. Na een fijne landing, parkeer ik de Sling op de plek die mij per mail was aangewezen voor de overnachting. Op de parkeerplek waren mooie betonnen grondankers in de grond, dus Jolene was binnen de kortste keren vastgesnoerd en afgesloten. Snel een Bolt (veel groter in Oost-Europa dan Uber) geregeld en binnen 10 minuten waren we voor 10 Euro in het centrum bij onze Airbnb-locatie.



Al jaren wilde ik een keer de fabriekstour bij Pilsner Urquell doen en dit was de uitgelezen kans. We konden alleen nog maar kaarten krijgen voor de laatste tour van de dag, maar deze was wel in het Tsjechisch. Gelukkig is dat voor ons beiden geen probleem en hebben we tijdens de ruim anderhalf uur durende rondtour het prachtige complex gezien én uiteraard een heerlijk ongefilterd Pilsner Urquell biertje in de natte en koude (wat een genot bij 34°!) kelders (in totaal 9 km lang) van de Tsjechische uitvinder van het goudgele pils/lager (in 1842) gedronken.



Daarna een heerlijk bord goulash gegeten in de stad, die heel gezellig is en totaal niet meer lijkt op de vieze industriestad uit de communistische tijd. In de avond nog gekeken naar de weersverwachting voor de volgende dag en die was niet veelbelovend. Het zou zo maar eens het eindpunt van onze reis kunnen worden, want er werden allerlei onweersbuien voorspeld. Maar eerst een nachtje slapen in dé Škoda stad van Tsjechië.

De volgende dag bleek mijn vrees bewaarheid. De geplande route via Slowakije was sowieso een no-go. Dik rood op Windy. Na wat heen en weer zoeken tussen de diverse apps was er mogelijk een heel klein 'window' via Oostenrijk rond een uur of 11. Dus rustig ontbeten en daarna rond 10 uur met de Bolt naar het vliegveld.

In de nacht had het blijkbaar goed geregend (Sahara-zand?) want Jolene was niet meer op haar paasbest. De lucht begon gelukkig wat open te breken, dus het toestel maar gereed gemaakt voor vertrek. Gezien de wind en de downslope gekozen voor RW26. Om 11:00 uur LT besloten we de gok te wagen en koers te zetten naar Boedapest. Echter tijdens take-off komen we in een flinke kuil/greppeltje terecht en begint onze Sling TSi te stuiteren als een gek. Onze airspeed is echter nog geen 35 knopen, dus nog lang niet in de buurt van de benodigde roteer-snelheid en dus gas weg en hopen dat het stuiteren snel stopt. Met het hart in mijn keel en een extra dosis adrenaline komt Jolene gelukkig weer tot rust. Met de schrik in mijn lijf besluit ik om op te stijgen vanaf de baan waar we ook op binnen zijn gekomen en waarvan ik zeker weet dat het begin een stuk minder hobbelig is dan RW26 blijkbaar. Middels een short field take-off van baan 08 klimmen we snel omhoog en zetten we koers naar het zuidoosten. Achteraf gezien had ik natuurlijk even het toestel moeten parkeren en uitzetten en moeten checken of er geen schade was aan het toestel. Maar ja, achteraf...gelukkig zat het voorwiel nog gewoon stevig aan de romp en vloog ze zoals altijd.

Na een half uurtje door Tsjechische luchtruim melden we ons aan bij Wien Information en beginnen met klimmen, want de grond komt steeds meer naar ons toe. Maar tijdens het klimmen over de bergen begint het weer zoals verwacht te betrekken en zie ik overal grote buien opdoemen. Rondom Wenen zijn veel verschillende luchtruimen waar je goed rekening mee moet houden en soms is het een beetje schipperen



tussen de hoogte (MSA) voor de bergen en de maximale hoogte van de diverse TMA's. Op een gegeven moment zitten we in een flinke bui en twijfel ik even of we wel moeten doorgaan. Maar zoals Carsten me geleerd heeft tijdens de opleiding...,als je nog door een bui heen kunt kijken, dan is het prima. Zo niet, dan omkeren. Ik meende telkens er nog een beetje doorheen te kunnen kijken, dus hebben we de reis voortgezet. En dit bleek prima uit te pakken, want in de verte zagen we al veel beter

weer aan de horizon. Terwijl we ten zuiden van Wenen vliegen, zien we de stad in de verte en lacht de zon ons weer tegemoet. Een uur later naderen we via de Pér TIZ Boedapest en landen op Budaörs Airfield (LHBS). Een mooi groen veld met een grasbaan van 980 meter. Ook hier was het groene gras totaal verdwenen, hetgeen niet heel gek was, want de lokale temperatuur was slechts 43 graden in de schaduw...



Het Hongaarse veld heeft een verzameling met allerlei oorlogstuig uit de Koude Oorlog. Van een soort Oost-Europese 'SCUT-raketten', jeeps, motoren, tanks tot zelfs drie Russische MIG's. Voor de verwaarloosde terminal staat een Li-2 van Malev (de vroegere nationale Hongaarse vliegtuigmaatschappij). Dit is de enige nog werkende Li-2 ter wereld. Het lijkt sterk op een DC-3, maar is in de Sovjet-Unie onder licentie gebouwd (zie: <https://tinyurl.com/3pyrwupk>).



Door het feit dat er al geen maanden een druppel was gevallen in Hongarije was de grond op het vliegveld net beton. Dus bij 43° was het best even zweten om ons prachtige verankeringsysteem (The Claw) goed in de grond genageld te krijgen, maar hij stond uiteindelijk als een huis. Daarna weer met de Bolt naar de prachtige stad met de Donau.

Boedapest (aan de ene oever Buda en aan de andere oever Pest) is een machtige stad met voor iedereen wat wils. Cultuur, heerlijke restaurants, prachtige gebouwen (vooral het Parlementsgebouw), overal spelende muzikanten, winkels, de Donau en gezellige terrasjes. Echt een aanrader als je een leuke steden-trip zoekt. Uiteraard hadden wij het superluxe met een prachtig penthouse aan de rand van Boedapest en een goede vriend als lokale gids die ons alle mooie plekken heeft laten zien en ons uitgebreid verteld heeft over de boeiende



geschiedenis van het Hongaarse volk de afgelopen eeuwen.

Na drie heerlijke dagen was het weer tijd om verder te gaan. Dus vanuit Budaörs werd koers gezet naar het noordwesten en deze keer was de Slowaakse route helemaal CAVOK, maar door de warmte was er wel veel turbulentie waardoor we zelfs twee keer met onze hoofden tegen het plafond aan zaten. Maar Slávka geeft geen kik en valt zelfs na enige tijd kort in slaap. Na een prachtige tocht landen we na ruim 2 uur op Havlíčkův Brod (LKHB). Het groene veld ligt op zo'n 1.500 ft en heeft een grasbaan van 800 meter. De lokale vliegclub is super sympathiek en het veld kenden we al van onze eerdere tocht naar Tsjechië met de VSQ en Henrik Nuijten. Havlíčkův Brod is een mooi historisch stadje in de Boheems-Moravische Hooglanden en ligt in de vallei van de rivier de Sázava.



De moeder van Slávka woont in Pelhřimov en het vliegveld ligt op zo'n 30 minuten met de auto. Tijdens twee dagen hebben we gezellig de schoonfamilie bezocht, lekker gegeten en flink gewandeld. En ja, ook nu weer hebben we ons overgegeven aan het heerlijke Tsjechische (donkere!) bier.

Op dinsdag 11 augustus lijkt de weersverwachting goed en besluiten we weer naar Nederland te gaan. Op het vliegveld komen we erachter dat ze Jolene via een soort Testis-tactiek ergens tussen de diverse Tsjechische kisten netjes binnen in de hangaar hebben gezet. Geen landingsgeld en slechts 4 Euro per nacht. Er is doordeweeks niemand op de toren, maar landen is nooit een probleem, gewoon even de vliegclub contacten. Echt een prima vliegveld voor een stop of overnachting. Ze hebben er zelfs Morgans. En mocht je willen golfen, dan kan dat ook, want pal naast de baan ligt een kleine golfbaan, je landt bijna op hole 5.

De terugreis gaat via Bayreuth (EDQD) naar Koblenz (EDRK) om de reis heerlijk af te sluiten bij het Griekse restaurant Delphi. Het terras is zoals altijd volledig afgeladen, maar Slávka weet met haar charmes toch een tafeltje buiten te bemachtigen. Ongeveer na anderhalf uur stijgen we weer op -met een buik vol heerlijke gyros- richting Seppe, waar we na een uur en vijftien minuten landen op baan 06 waar onze oudste staat te wachten.

Een prachtige ronde (ruim 12 vliegreuren) door Europa kwam tot een einde en gaven we Jolene maar eens een forse poetsbeurt en een dikke knuffel, want ze heeft ons geen enkel moment in de steek gelaten. Wat een genot is het toch om een eigen toestel te bezitten. Geen enkel moment spijt van de koop en bouw van dit toestel, want je kunt heerlijk veel bagage meenemen, niks is onbereikbaar en die auto-pilot is toch wel een enorme luxe op dit soort Europese tripjes. We gaan snel nadenken wat de volgende trip gaat worden.

Vliegers groet
Marc Sytsema.



+++++

KASSA TERMINAL

Het komt af en toe voor dat de kassa terminal, waar de consumpties op aangeslagen worden, ons in steek laat. Dat komt meestal door een stroomonderbreking, soms door verkeerd gebruik of door een software probleempje.

Bemerk je dat, geef dat dan door aan de penningmeester (06.53719766), maar ga vooral niet zelf proberen het apparaat weer aan de gang te krijgen. De kans op schade is groter dan dat je de juiste opstartprocedure gebruikt. Op dit moment zijn we bezig om ook vanuit huis de terminal te kunnen herstarten. Er wordt ook een back up accu tussengeplaatst om de stroomstoringen te kunnen tackelen.

Werkt de kassa een keer niet, er liggen voldoende barbonnen waarop je de gebruikte consumpties kunt noteren. Bij vertrek deponeer je de bon in de brievenbus van de keukendeur. De penningmeester verwerkt deze wel een keer in zijn administratie.

Met dank
Barcommissie





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.

MOSSELAVOND 2026

Voorafgaand aan de mosselavond maak ik altijd me weer druk of er wel voldoende aanmeldingen zullen komen voor dit jaarlijkse festijn.

En ieder jaar opnieuw blijkt dit gewoon nergens voor nodig te zijn, want al lopen de aanmeldingen in het begin niet storm, in de laatste week voorafgaand komt de ene na de andere binnen.

Zo ook dit jaar weer.

Toch was het nog even spannend, want de Mosselman zat met personeelsproblemen; hij zelf was verhinderd, zijn broer, die hem zou vervangen, moest onverwachts afhaken; uiteindelijk ook weer goed gekomen door het inzetten van een echte Yersekenaar die een perfecte gastheer bleek te zijn.

Ondanks de uitstekende weersvooruitzichten hadden we de tafels toch maar binnen gedekt, want het zou al vroeg in de avond sterk afkoelen. Ook dat liep weer anders dan gepland; het bleef gewoon lekker terrasweer. Binnen 5 minuten werden een aantal tafels buiten ingedekt en de gasten verdeeld over binnen en buiten. Seppe vliegers zijn niet alleen flexibel in de lucht maar ook op de grond.



Youri, de vervanger van Peter Blok, had topkwaliteit zandvrije mosselen uit Yerseke meegebracht en de niet-mosseleeters konden genieten van een mooi bordje eten van de Cockpit; alles warm en vers opgediend.

Dank aan Duncan, die de bar draaide en speciale dank aan Anne, die samen met haar moeder de panetjes uitserveerde en de tafels afruimden. En dat allemaal zonder te hoeven vragen. Top.

Oh ja, de volgende Mosselavond ligt al vast en staat ook bij de Mosselman in zijn agenda: Zaterdag 4 september 2027.



MOSSELAVOND 2026



SMULLEN & FUN

PH-CCL KOERIERSDIENST NAAR OSLO!

In het laatste weekend van augustus zijn Erwin Jansen, Wil Kisters en Robert Hermans met de PH CCL op een leuke trip naar Oslo, Noorwegen geweest. Aanleiding was een bezoek aan Sem, Erwin's zoon, die op dit moment in Oslo studeert. Erwin had een audio mengtafel voor Sem bij zich, een prima reden om samen deze koeriersvlucht te maken.

Basis vliegplan was om op vrijdag van Seppe via Helgoland naar Oslo te vliegen, op zaterdag Sem op te zoeken en verder te gaan naar de Noorse fjorden en dan op zondag weer terug naar Seppe. Zoals zo vaak dacht het weer daar anders over, er was een groot onweersgebied voerspeld boven Denemarken/Jutland. We kozen daarom voor een oostelijke route naar Kopenhagen, oostelijk van het onweer.

Vrijdagochtend, Seppe naar Roskilde/Kopenhagen (EKRK)

Wil vliegt de eerste leg. De lucht is rustig, het zicht is goed en de bewolking zit hoog genoeg. Met een stevige rugwind cruisen we met ongeveer 140kts groundspeed richting Groningen, Bremen, Kiel naar Kopenhagen. We doen er ongeveer 3 uur over, met de gebruikelijke prima verkeersservice van Langen Info en van Copenhagen Info. Roskilde is een fijn General Aviation veld, pakweg 30 km west van Kopenhagen. Na de landing werden we netjes begeleid naar de Jet A1 tank. Alles prima, tot we na het tanken weer startten en een knipperende Fadec B waarschuwing kregen. Conform de checklist opnieuw gestart en Fadec test proces gedaan, maar de knipperende lamp werd nu een niet knipperende rode lamp. Zo kunnen we niet verder. Gelukkig konden we snel schakelen met Ad Akkermans, die ter plekke service organiseerde bij een lokaal onderhoudsbedrijf. Daar werden we prima geholpen, de Fadec storing werd uitgelezen en gereset, de motor werd opnieuw gestart en getest en de foutmelding was weg. Het papierwerk en de formele vrijgave werd gedaan, en we mochten weer verder. Soms zit het mee.

Vrijdagmiddag, Roskilde (EKRK) naar Oslo Kjeller (ENKJ)

Door de motorproblemen op Roskilde liepen we ca 2 uur achter op ons schema. We wisten dat het slechte weer zich in de loop van de middag verder naar het noordoosten richting onze route zou verplaatsen. We vertrokken rond 15h00 met goed zicht, maar met lage bewolking. Erwin vliegt deze leg, zodat we ook de optie hadden om eventueel van VFR naar IFR over te schakelen. En we hadden een plan met tussenliggende velden, om te landen, indien het weer echt te slecht zou worden. Na ongeveer een uur vliegen, bij Gotenburg/Zweden, werden de condities snel slechter. Stevige buien, slecht zicht en lage bewolking op de route naar het noorden. We besluiten om uit te wijken en te landen op het General Aviation veld Göteborg Save (ESGP). Helaas kregen we van de verkeersleider het bericht dat ESGP dicht was en dat we alleen op Göteborg Landvetter (ESGG) terecht konden. Landvetter is het tweede grootste vliegveld van Zweden, een veld dat we daarom liever hadden vermeden. Maar nu hadden we geen keus meer. We werden gestuurd naar een holding point west van het vliegveld, waar we pakweg 20 minuten rondjes gedraaid hebben tot we aan de beurt waren om te landen. Na de landing werden we door Landvetter Ground

op een afgelegen parkeerplek gezet en kregen we het advies om één van de lokale handlingbedrijven in te huren voor verdere afhandeling. Alle vier handlingbedrijven gebeld, niet één was beschikbaar om ons te helpen.



Terug naar Landvetter Ground, die, nadat we pakweg 1,5 uur hadden zitten wachten, een enorme bus hebben ingezet om ons op te pikken en af te zetten bij de terminal. Later hebben we uiteindelijk een handlingbedrijf gevonden om ons de volgende ochtend te helpen met transport naar de PH CCL en met het leveren van Jet A1.

's Avonds Göteborg in. Er is veel te doen door een concert in het voetbalstadion van de Swedish House Maffia. Dat concert werd uiteindelijk afgelast vanwege het slechte weer, het onweerde continu. We hebben genoten van een prima diner en gingen op tijd terug naar het hotel.

Zaterdag ochtend, Göteborg (ESGG) naar Oslo Kjeller (ENKJ)

Na wat zoeken, vinden we het kantoor van het handlingbedrijf dat ons verder helpt op Landvetter airport. Ze helpen ons vriendelijk, brengen ons naar de geparkeerde PH CCL en een grote tankauto komt ons Jet A1 brengen. Om pakweg 10h00 kunnen we weer verder voor het resterende stuk van ongeveer 1 uur naar Oslo. Erwin vliegt deze leg. De bewolking is laag, maar op ongeveer 1500' tot 2000' is het goed te doen. Om ongeveer 11h15 landen we op Oslo Kjeller, een gecombineerd GA/militair veld ten oosten van Oslo. We worden gelijk vriendelijk ontvangen door leden van de Oslo Flying Club, die in een clubbarak aan het wachten zijn tot het weer beter wordt voor trainingsvluchten. Erwin had op voorhand een BP-tank pas aangevraagd, maar die was niet op tijd gekomen. Daarom lukte het niet om Jet A1 te tanken.



We werden vriendelijk door een lid van de vliegclub naar het lokale treinstation gebracht, waarna we de trein naar Oslo centrum namen.

Oslo is prachtig. De stad was in rep en roer vanwege het overlijden van Koning Harald. Tienduizenden Noren verzamelen zich in het centrum voor een laatste groet bij het paleis. Families met kinderen, met bloemen.



Heel indrukwekkend. We hebben Oslo verder verkend en wat musea bezocht. Sem was blij met zijn mengtafel en we zijn 's avonds samen wat gaan eten en drinken.

Zondagmiddag, Oslo Kjeller (ENKJ) naar Aalborg (EKYT)

Vanwege het slechtere weer hebben we besloten om de terugvlucht naar zondagmiddag uit te stellen. Een lagedrukgebied zou 's ochtends van Denemarken/Jutland naar het oosten verplaatsen.

Op Kjeller airport werden we wederom vriendelijk ontvangen door de lokale vliegclub. Die hebben ons ook nog geholpen met Jet A1 door het BP-pasje van een clublid te mogen gebruiken. Na het tanken, konden we rond 14h30 vertrekken. Robert was PIC voor deze leg. Het plan was om de oversteek over de Noordzee van Zweden naar Jutland op 10.000' te maken, zodat eventuele risico's beperkt werden. Helaas dwong de lagere bewolking ons toch om steeds verder te dalen, maar het was nog steeds goed te doen. Na ruim 2 uur vliegen kwamen we op Aalborg (EKYT) aan, een regionale luchthaven op Jutland. Daar kregen we weer Jet A1 en konden we een snelle maaltijd verorberen.

We liepen tegen wat problemen aan bij het maken van ons vliegplan van Aalborg naar Groningen – Homebriefing gaf ons steeds een foutmelding. Dat heeft ons pakweg 30 minuten vertraging opgeleverd, waardoor we wat gehaast aan de vlucht naar Groningen begonnen. Gehaast, omdat we in de AIP gezien hadden dat Groningen om 22h00 It zou sluiten.

Deze night-VFR leg werd kundig gevlogen door Wil. Het blijft toch altijd weer een sensatie om tijdens het vliegen de zon onder te zien gaan, de dashboardverlichting te dimmen en de lichtjes buiten te zien. Een prachtige vlucht, op pakweg 1500ft onder de wolken. In de buurt van Emden de Groningen ATIS uitgeluisterd, gedag gezegd

aan Langen info en daarna Groningen opgeroepen, met een ETA van ongeveer 21h.45. Helaas geen reactie van Groningen. Dutch Mil opgeroepen, die meldde dat Groningen op deze zondag vanaf 21h00 gesloten was. In onze gehaaste voorbereiding hadden we de Notam over het hoofd gezien.

Onze alternate was Münster-Osnabrück (EDDG), dus koers verlegd en terug naar Langen Info. Na pakweg 45 minuten arriveerden we daar met een prachtige nachtlanding.

Münster is een prettig regionaal vliegveld, open 7*24h, dus altijd een goede uitwijkhaven. Vriendelijk en goed georganiseerd. En goedkoop, Eur 15,-- voor landing, parking, start en handling. Probeer dat maar eens in Rotterdam.



Maandagochtend Münster (EDDG) naar Seppe (EHSE)

's Ochtends ontbeten op het vliegveld en een vliegplan gemaakt voor de laatste leg terug naar Seppe. Het weer in Münster was goed, maar de verwachting was dat er maandagmiddag slecht weer vanuit zuidwesten over Nederland zou trekken. Er was zelfs een code geel afgegeven voor de middag. We hebben de KNMI gebeld voor meer informatie en besloten om vanaf 10h00 te vliegen met een aantal uitwijkpunten, eerst Stadtlohn, daarna Teuge en daarna Seppe. Weer JetA1 getankt, vanuit een grote BP-tankauto. Vertrek om 10h00 met Robert als PIC. De track die we moesten vliegen ging met slechter weer naar het zuiden en naar het noorden. Rond 11h.30 terug op Seppe.

Lessons learned

Wat is het leuk om zo'n trip te maken met clubvrienden. Je vult elkaar aan en de werkdruk is goed te verdelen. Dat maakt het zeker eenvoudiger om je plan aan te passen, om een uitwijk te maken indien nodig. Zeker als het weer niet optimaal is, is dat een groot voordeel.

Vluchtvoorbereiding is uiteraard van vitaal belang, maar niet alles gaat zoals je tevoren denkt. We zijn twee keer verrast door gesloten velden, waardoor we moesten uitwijken. Je bent behoorlijk wat tijd kwijt met administratie, het weer begrijpen, regelen van brandstof, vliegplannen indienen en handling.

Tja, alles terugkijkend, is dit niet de efficiëntste manier om als koerier een mengpaneel naar Oslo te brengen. Het was een stuk goedkoper geweest om lokaal een nieuw mengpaneel te kopen, of om dat ding per post te versturen. Maar dat is wel veel minder leuk!

Groeten

Robert Hermans

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Op 1 augustus Kevin Hoogendoorn uit Breda. Is gebrevetteerd en is tevens FI.
- Op 1 augustus John Crielaard uit Sleeuwijk. Is gebrevetteerd en is tevens FI.
- Op 9 augustus Leonid Sinelnikov uit Barendrecht. Leonid gaat lessen op de Robins en heeft al kennis gemaakt tijdens de mosselavond.
- Op 12 augustus Jesse Jazzar uit Den Haag. Jesse is gebrevetteerd sinds ruim een jaar.

Allen welkom bij Vliegclub Seppe

Geslaagd

- Op 26 augustus heeft Laurens Hoezen zijn first solo vanaf Seppe gevlogen.

Van harte gefeliciteerd!

Activiteiten

- Vrijdag 18 september t/m zondag 20 september driedaagse vliegtocht naar Praag
- Zaterdag 3 oktober Happy Hour
- Vrijdag 16 oktober t/m zondag 18 oktober 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

