

Albatros

09
Okt
2026

VSQ Munster-Osnabrueck

Happy Hour special

Algemene ledenvergadering

Martin Vermunt 88 alive

SET vliegen

Noordkaap in sight



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

John Crielaard
PPL, FI (restr), SEP, NQ, MLA, Aerobatics

John.crielaard@gmail.com

06 28569452

VAN DE REDACTIE

Beste lezer.



Heb je de foto op de cover goed bekeken?

Deze is genomen op het vliegveld Munster-Osnabrück toen 2 clubleden een leuke dagtocht achter de rug hadden en deze afsloten met een retour nachtvlucht in de buurt van het veld.

Zo'n foto bewijst maar weer eens hoe bevoorrecht wij zijn om zo vrij als een vogel door het luchtruim te mogen kruisen. Als je eenmaal in Duitsland bent, mag je vliegplannen indienen, maar het moet niet. Wat een vrijheid.

We sluipen langzaam naar het einde van het jaar, wat betekent dat we ook zo weer in een nieuw jaar zitten.

Zelfs de eerste activiteit staat al op de kalender, de TourdeFrans 2027 van 26 juni t/m 2 juli.

Heb je nu zelf activiteiten te melden, dan nemen we die vanzelfsprekend op in de nieuwe kalender.

Zo beraden we ons ook op het opnieuw organiseren van bepaalde winter thema-avonden.

Laat horen welke thema's je aanspreken, wat zeker geldt voor de veel nieuwe leden die we de afgelopen tijd hebben verwelkomd. Wij gaan er dan zeker mee aan de slag.

Zaterdag 3 oktober, normaal gesproken een standaard happy hour, maar deze keer met een extra feestelijk tintje. Waarom? We feliciteerden Martin Vermunt met zijn 88^e verjaardag en het vernieuwen van zijn (verlopen) brevet.

Martin hoeft je over het vliegen niets meer te leren, dat kan hij als de beste. Als ik met zijn eigen woorden spreek "ik moet nog wel even wennen aan het exit van papieren kaarten en het vliegen met bijv. SkyDemon".

Was weer een bijzonder geslaagde zaterdagmiddag.



De datum van de najaarsledenvergadering staat natuurlijke al in je agenda. Zo niet, blok dan vrijdag 27 november vanaf 20:00 uur af in je agenda. Je bent niet voor niets lid van een vereniging en dan moet je zeker je stemrecht benutten.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z.

VAN DE VOORZITTER

Het overkomt je sneller dan je denkt

Het is alweer heel wat jaren geleden. Ik had nog niet zo lang mijn vliegbrevet en wilde samen met mijn vrouw een weekendje naar Parijs. Met kleine kinderen thuis en een drukke baan was het niet eenvoudig om daar tijd voor vrij te maken. Maar uiteindelijk was het gelukt. De kinderen gingen naar opa en oma, het hotel was geboekt en we hadden er allebei zin in.



Een paar dagen voor vertrek had ik de vlucht voorbereid. De weersverwachtingen waren redelijk, maar zeker niet geweldig. Toch voelde ik enige druk om te gaan. We hadden het immers gepland, ik had het mijn vrouw beloofd en alles was geregeld.

Op vrijdagochtend moest ik vanwege de drukte op het werk nog even aan de slag. 's Middags zouden we vertrekken. Onderweg naar Seppe keek ik meerdere keren benodigd naar de lucht. De bewolking begon behoorlijk op te bouwen. Eenmaal op het vliegveld bekeek ik nogmaals de TAF's en METAR's. Het zou toch allemaal wel moeten lukken, hield ik mezelf voor.

Vol goede moed vertrokken we. De route liep via NIK en vervolgens via AFI richting het zuiden. Ik had een vlieghoogte van 1.500 ft gepland, maar al snel dwong de bewolking mij om wat lager te gaan vliegen. Eerst naar 1.200 ft en even later zelfs naar 1.000 ft. De geplande route kon ik niet meer volgen omdat de bewolking daar te laag hing.

Op dat moment besloot ik een bocht van 180 graden te maken en terug te vliegen naar het betere weer. Eigenlijk een prima beslissing. Maar ja, we wilden toch graag naar Parijs. Dus draaide ik opnieuw 180 graden en zag in de verte lichtere plekken onder de bewolking door. Ik had geleerd dat dit vaak duidt op beter weer en dat bleek aanvankelijk ook te kloppen.

Maar achter die lichtere plekken werd het plotseling weer donkerder. Voordat ik er erg in had, vloog ik midden in de bewolking.

En dan gaat het ineens heel snel.

Binnen enkele seconden was ik mijn oriëntatie kwijt. Wat is boven? Wat is onder? Hoe kom ik hier weer uit? Je weet theoretisch wat je moet doen, maar de werkelijkheid is toch heel anders. Zeker als je nog maar weinig vliegervaring hebt.

Daar komt bij dat je niet alleen in het vliegtuig zit. Naast je zit je vrouw, voor wie je je verantwoordelijk voelt. De stress loopt razendsnel op en het vermogen om rustig en logisch na te denken neemt merkbaar af.

Ik wist dat ik terug moest naar het betere weer en dus opnieuw een bocht van 180 graden moest maken. Maar als beginnend VFR-vlieger ben je niet getraind om onder deze omstandigheden op instrumenten te vliegen. Wat in theorie eenvoudig lijkt, blijkt in de praktijk ineens een enorme uitdaging.

Tijdens die bocht kreeg ik plotseling weer zicht op de grond. Ik schrok behoorlijk van hoe laag ik inmiddels vloog. Ik zat immers al op 1.000 ft en was in de bocht waarschijnlijk nog verder gezakt.

Tegelijkertijd was ik opgelucht. Ik had weer grondzicht en daarmee mijn visuele referentie terug. Ik zette de GPS op direct Seppe en vloog op 1.000 ft terug. Al snel verbeterde het weer en konden we weer normaal VFR vliegen.

Die vlucht staat tot op de dag van vandaag in mijn geheugen gegrift.

Het was ook een belangrijke reden om later mijn IFR-opleiding te gaan volgen. Overigens heb ik nog een vergelijkbare ervaring meegemaakt, maar toen zaten ook onze kinderen in het vliegtuig. Je kunt je voorstellen dat de stress dan nog een stuk groter is. Misschien vertel ik dat verhaal een volgende keer.

Waarom vertel ik dit?

Omdat ik ervan overtuigd ben dat zoiets veel meer vliegers kan overkomen dan we misschien denken. Niemand vertrekt met het idee om zichzelf en zijn passagiers in gevaar te brengen. Toch kun je door een opeenstapeling van omstandigheden en beslissingen ongemerkt in een levensgevaarlijke situatie terechtkomen.

Een ongeval heeft zelden één enkele oorzaak. Vaak is het een keten van kleine gebeurtenissen, verkeerde inschattingen en menselijke emoties.

Als ik nu terugkijk, zie ik meerdere momenten waarop ik een andere beslissing had moeten nemen. Misschien had ik vanwege het weer helemaal niet moeten vertrekken. Misschien had ik bij de eerste twijfel al moeten omkeren. En toen ik eenmaal die eerste bocht van 180 graden had gemaakt, had ik die beslissing vooral niet meer moeten terughraaien.

Maar de wens om toch op onze bestemming te komen, woog op dat moment kennelijk zwaarder dan mijn gezonde verstand. In de luchtvaart noemen we dat ook wel *get-there-itis*: de neiging om koste wat kost de geplande bestemming te willen bereiken. Onbedoeld als VFR-vlieger in IMC terechtkomen, ook wel *inadvertent IMC* genoemd, is een van de gevaarlijkste situaties waarin je als VFR-piloot terecht kunt komen. Zonder voldoende training en ervaring kan ruimtelijke desoriëntatie razendsnel optreden, met alle gevolgen van dien.

En vergis je niet: ook met een IFR-bevoegdheid is vliegen in IMC niet iets wat je zomaar even doet. Een goede opleiding, voldoende actuele ervaring en regelmatig oefenen blijven essentieel.

Wat ik vooral heb geleerd, is dat goed vliegerschap niet alleen gaat over hoe goed je een vliegtuig kunt besturen. Het gaat misschien nog wel meer over het vermogen om op tijd de juiste beslissing te nemen. Ook als die beslissing betekent dat je een langverwacht weekendje Parijs moet afzeggen.

Want uiteindelijk is er maar één bestemming die echt belangrijk is: weer veilig op de grond staan.

*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

NIGHT VFR VLIEGEN

Verlichting is je beste vriend tijdens nachtvluchten is een slogan waar veel in zit. Goede verlichting is essentieel tijdens nachtvluchten. Een verlichte landingsbaan biedt belangrijke visuele referentiepunten tijdens de nadering en landing. Toch kun je nog steeds misleid worden door het zogenaamde "zwarte gat-effect". Een nadering in het donker met weinig of geen visuele referentiepunten rond de landingsbaan kan de illusie wekken dat je lager vliegt dan de bedoeling is. Besteed daarom extra aandacht aan je vlieghoogte en je naderingsprofiel.

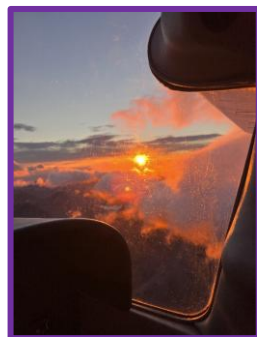
Als je de landingsbaanverlichting plotseling uit het zicht verliest, ga er dan niet van uit dat er een stroomstoring is. Geef vol gas en corrigeer de klimsnelheid. Hopelijk verschijnt de landingsbaanverlichting weer boven het terrein tussen je positie en de landingsbaan.

Je hebt licht nodig om lucht van terrein te kunnen onderscheiden. Het gevaar van Controlled flights into terrain (CFIT) is 's nachts vele malen groter dan overdag, omdat veel van de visuele referentiepunten waarop je normaal vertrouwt, dan niet meer te zien zijn.

Bij volledige duisternis kunnen mist en wolken extreem moeilijk te detecteren zijn voordat je al in IMC (Instrument Meteorological Conditions) bent beland. Ook hier is licht je beste vriend. Maanlicht, grondverlichting en andere lichtbronnen kunnen wolken en beperkt zicht gemakkelijker herkenbaar maken. Steden en dorpen verlichten wolken vaak van onderaf, waardoor ze duidelijk zichtbaar zijn. Je kunt er echter van uitgaan dat er ook wolken op dezelfde hoogte zijn waar geen verlichting van onderaf is. Als bliksem grote wolken voor je verlicht, heb je in ieder geval een duidelijke indicatie gekregen van waar je niet moet vliegen.

Ook duisternis kan je zintuigen misleiden. Zonder externe visuele referentiepunten kan het evenwichtsorgaan onder andere versnelling interpreteren als een klim. Dit is een bekende illusie van ruimtelijke desoriëntatie. Zichtbare externe referentiepunten zijn het beste middel tegen dergelijke misvattingen.

Obstakels, vogels, drones en andere vliegtuigen zijn 's nachts ook moeilijker te detecteren. Vliegtuigverlichting kan cruciaal zijn om ander luchtverkeer tijdig te kunnen waarnemen.



Nachtelijke VFR-vluchten vereisen ruime veiligheidsmarges.

VFR-vluchten 's nachts brengen een aantal extra risico's met zich mee. Als je over de juiste ratings beschikt en in staat bent om volgens instrumentenvliegregels te vliegen, is IFR in veel situaties wellicht de betere optie.

Als vliegen op IFR geen optie is, moet je zoveel mogelijk gebruikmaken van daglicht en schemering. Nacht betekent niet per se volledige duisternis - en licht is je beste vriend.

In de luchtvaartregelgeving wordt de nacht gedefinieerd aan de hand van het einde van de avondlijke burgerlijke schemering en het begin van de ochtendlijke burgerlijke schemering. In Noorwegen bijvoorbeeld wordt dit bepaald door de positie van de zon, die 6 graden onder de horizon moet staan.

Hans Edvard Sunde, CAA Noorwegen

Heruitgegeven met toestemming van de EASA Community General Aviation in het belang van safety in de lucht.

+++++

EEN REIS NAAR DE NOORDKAAP EN FINLAND

Terwijl Zuid-, Oost- en West-Europa zuchtten onder een hittegolf, bleef er voor ons maar één logische windstreek over: het koele noorden. Het klopte, ons weer varieerde van 9 tot 18 graden. We hebben zelfs een keer de verwarming in het vliegtuig aangezet. Scandinavië hadden we in eerdere tochten al gedaan zodat Finland, een land dat je in de kleine luchtvaart maar zelden voorbij ziet komen, een leuke uitdaging voor ons zou zijn.



De briefing: AI versus het oude handwerk

We lieten de route plannen door AI op basis van het volgende eisenpakket:

- Toestel: Eenmotorig, type Van's Aircraft RV-10 de PH-USN.
- Route: Van Breda Airport (EHSE) naar Finland en terug.

- Velden: GA velden
- Overnachtingen: In de stad, inclusief sightseeing.
- Brandstof: Strikt Avgas 100LL noodzakelijk.
- Restrictie: Geen route via de Baltische staten.

De interactieve discussie met AI om de route te verfijnen was leerzaam, maar het nauwkeurige navigatiewerk bleef toch handwerk.

De Finse realiteit: Verlaten velden en dure brandstof

In Finland is het mogelijk een *seasonal card* voor een bepaalde periode op voorhand te kopen. Voor een RV-10 (max. 1200 kg) kost dit € 168,- per maand. Hiermee mag je op vrijwel alle Finse velden onbeperkt landen en parkeren gedurende die tijd. Bij aankomst hoeft je niet langs de toren; je zet het toestel vast en gaat weg. In de praktijk bleek op bijna alle velden — behalve Rovaniemi — de toren onbemand. We landden, parkeerden en vertrokken weer zonder dat iemand ons controleerde, maar we hadden de card thuis al gekocht en vonden dat terecht om het Finse luchtvaartstelsel in stand te houden.

Brandstof was de uitdaging. Avgas 100LL is in Finland schaars, maar het staat wel goed aangegeven in SkyDemon en in de AIP van Finland. Tanken gaat altijd met een automaat en je creditcard wordt je beste vriend. Een bon krijg je soms achteraf via de mail, mits je erom vraagt. De prijs is even slikken: waar we in Nederland al richting de € 3,- per liter gaan, betaal je in Finland nergens minder dan € 3,75 per liter en vaak nog meer.

Maandag 10 augustus

EHSE (Seppe)-EDXR (Rendsburg)-ESSL (Linköping): 621 Nm, vliegtijd 4:35 uur.

Bij de TMA van Nordholz liep de communicatie stroef. Langen Radar was onbereikbaar, zodat we overgingen naar Nordholz Twr, die ons toestemming gaf de TMA te crossen zonder de verplichte 4460 als squawk. Eenmaal terug bij Langen kregen we de wind van voren: vliegen zonder de juiste squawk in die TMA kon écht niet. Na onze uitgebreide uitleg sloot de verkeersleider af: "Ik zal Nordholz hierop aanspreken, want zo moet het niet."



Tijdens de tankstop in Rendsburg pakten donkere wolken zich samen. Na een paar rondjes zoeken naar een gat in de bewolking, adviseerde Langen ons te landen en het front uit te zitten. Een goed advies: een uur later vlogen we onder een strakblauwe hemel probleemloos door naar Linköping. Het veld was onbemand, de 1200 meter lange baan was volledig voor ons.

Ik sloot het vliegplan via SkyDemon, maar dat bericht bereikte ATC Stockholm niet. Tijdens het vastzetten van de USN rinkelde de telefoon, Sweden info vroeg of we veilig aan de grond stonden, anders werd

de Search and Rescue opgetuigd. De gehele verdere trip hebben we gebruik gemaakt van SkyDemon voor het verzenden en sluiten van onze vliegplannen. Dit probleem is niet meer opgetreden.

Dinsdag 11 augustus

De route moest worden aangepast. ESSL (Linköping)–ESND (Sveg)– ESNL (Lycksele)–EFRO (Rovaniemi): 626 Nm, vliegtijd 5:10 uur

Het oorspronkelijke plan was richting Helsinki te gaan, de stad een halve dag bezoeken en daarna naar het noorden te vliegen. Het weer liet dat niet toe vanwege lage bewolking en onweer. We besloten de route om te gooien en vlogen via de Zweedse oostkust naar het noorden richting Rovaniemi. Een vliegday, die mede door het uur tijdsverschil laat zou eindigen. Onderweg zagen we het lieflijke landschap van Zweden met donkergroene meren en leuke huisjes veranderen in een steeds grauwer landschap. In het Zweedse Lycksele werd het spannend bij de pomp. De sleutel van de tankauto-maat zat in een cijferkluisje. De lokale vliegers kennen die code, maar niemand was in de buurt. De beheerder was pas te bereiken na een paar keer proberen. Hij gaf ons de code, op voorwaarde dat we onze gegevens direct via WhatsApp zouden doorsturen. Vertrouwen moet je nooit beschamen, dus werd de rekening diezelfde avond nog vol-
daan.

We landden pas laat op het grote veld Rovaniemi. De marshaller vroeg om een betaling, maar nam natuurlijk genoeg met onze seasonal card. De beveiliging begeleidde ons naar de uitgang en gaf een telefoonnummer voor de volgende ochtend, zodat we het vliegveld weer op konden. Rovaniemi is de officiële thuisbasis van de Kerstman. We slo-
ten de dag af met een praatgrage taxichauffeur, die ons het huis van de kerstman aanwees. We overnachtten in een appartement complex, dat half afgebouwd was. Het was kruip door sluip door naar het appartement. We vonden een klein restaurant Roka Street Food dat een uitstekend rendiermenu had.



Woensdag 12 augustus

Zomaar naar de Noordkaap

EFRO (Rovaniemi)–EFIV (Ivalo)–ENHV (Honningsvåg)–EFKS (Kuusamo): 585 Nm, 4:30 uur

Helsinki bezoeken was definitief van de baan als we vrijdag weer thuis wilden zijn. Maar tot onze verrassing was het weer richting de Noordkaap perfect: CAVOK. Het besluit was snel genomen: we gaan ervoor!

Brandstofmanagement werd essentieel. De USN heeft een endurance van zo'n 5 uur. Eerst tanken op Ivalo. Na de landing kregen we opdracht even te wachten met taxiën, omdat er een helikopter ging vertrekken. De helikopter vertrok en de toren riep om "Tower is closed!" Met enige hulp hebben we de benzinepomp gevonden. Alvorens

naar Honningsvåg te vliegen de toren gebeld voor een laatste weer update. Prima weer, was het antwoord.

De vlucht naar de Noordkaap was mooi. De Finse meren en naaldbomen maakten plaats voor kleine Noorse fjorden. De verwachting was hoog, tot we in de laatste 10 minuten plotseling in zware bewolking en regen terechtkwamen. De toren van Honningsvåg meldde dat het weer op het veld goed was, maar waarschuwde voor een constante wind van 25 knopen, wel redelijk op de baan.

Dankzij de *terrain warning* op onze Garmin en op SkyDemon vlogen we er veilig doorheen. Daar lag de Noordkaap! We maakten natuurlijk een *low pass* om de rotspunt met de iconische aardbol en foto's maken om het vast te leggen. Daarna richting Honningsvåg voor de landing. Het circuit was uitdagend. Het vliegveld ligt in een baai en het circuit vlieg je over het water. Op *base leg* van baan 26 is het goed opletten, dat je niet door de wind de baan voorbijvliegt. Zoveel ruimte is er niet. Ik moest flink vermogen bijzetten om de wind te overwinnen. Men had alle beschikbare baanverlichting op



volle sterkte aan viel ons op.

De landing verliep goed en

de USN stond even later veilig aan de grond. Trots keken we elkaar aan; we hadden het gehaald. We hadden voor de landing de mogelijkheid van een Go Around en de onmogelijkheid tot landen door gesproken. Het was niet nodig.

Bij het uitstappen moesten we de deuren stevig vasthouden tegen de storm. Na het sluiten van het vliegplan volgde een snelle boterham en een sanitaire stop. Landingsgeld hoefden we hier niet te betalen; in plaats daarvan kregen we een kop koffie van de havendienst. Fantastisch!

Langs de Russische grens

De vlucht naar Kuusamo voerde ons strak langs de Russisch-Finse grens. We vlogen vlak langs een restricted area van 2 Nm breed, die langs de gehele Fins grens geldt. Hoewel we ons hadden voorbereid op mogelijke GPS-jamming door de Russen, merkten we er gelukkig helemaal niets van. Helsinki Info begeleidde ons kalm en niemand leek zich ergens druk om te maken.

De hele vlucht vanaf Ivalo kende een strakke tijdsplanning met een berekende reserve van ruim een uur. Bij het tanken in Kuusamo bleek de berekening te kloppen: we hadden nog exact 60 minuten brandstof aan boord, maar met Kuusamo in zicht kwam wel de melding "low fuel" en dat voelde niet fijn.

In Kuusamo was de toren alweer gesloten. Eenmaal aan de grond bleek een vriendelijke instructeur bezig met touch-and-go's. Hij wees ons de uitgang en liet zijn leerling ons netjes naar het hotel brengen. Dat was Holiday Club Kuusamo een prachtig buitensportresort in *the middle of nowhere*, waar we uitstekend konden eten.

Donderdag 13 augustus

EFKS (Kuusamo)–EFSA (Savonlinna)–EFNU (Nummela)–EFMA (Mariehamn)–ESSW (Västervik, 714 Nm, 5:50 uur

De volgende ochtend stonden we voor een dichte poort in Kuusamo. Een beveiligder liet ons binnen en hield ons scherp in de gaten tot we het luchtruim kozen. De route naar Savonlinna ging opnieuw langs de Russische grens over een spectaculair lappendeken van duizenden meren en dichte bossen. Savonlinna zelf was verlaten: een landingsbaan van 2.300 meter, maar geen mens te bekennen tot in de verre omgeving.

Na een snelle tankstop vlogen we door naar Nummela. De Pilot Notes in SkyDemon gaven het advies om bij aankomst havenmeester 'Tom' te bellen. Tom nam op vanuit zijn sleepvliegtuig en kwam na zijn landing direct naar ons toe om te helpen bij het tanken. Tijdens het tanken kwam er een man op een elektrische step aanrijden die ons in vloeiend Nederlands aansprak; hij had jarenlang in Terneuzen gewerkt en greep elke kans aan om zijn Nederlands te onderhouden. Op onze vraag waar het toilet was, wees hij lachend naar de honderden bomen rondom het veld.

De route ging verder naar het prachtige Mariehamn, vliegend over een adembemennende archipel van talloze eilanden. Mariehamn vliegveld was gesloten en er was nergens een levende ziel te bekennen. We stopten hier alleen voor pilot wissel en om de benen te strekken. Net toen we bij de *threshold* stonden voor onze *run-up*, kwam over de radio: "*To all stations: Tower is open. Make yourself known!*" We kregen direct toestemming voor vertrek richting Zweden.

Onze eindbestemming van de dag was Västervik, een veld dat volledig ingeklemd ligt tussen restricted areas. Zweden info gaf toestemming om de areas in te vliegen. Havenmeester Ralph ving ons uitstekend op. Het veld was in rep en roer voor een historisch militair festival, compleet met oude legervoertuigen en re-enactors in historische uniformen. We vonden hier voor het eerst een echt toilet — al moesten we



dat wel delen met iedereen op het festivalterrein.

In Västervik sliepen we in hotel Fängelset, een oude stadsgevangenis uit 1871 die tot 2007 in gebruik was geweest. Je overnachtte er in kamers die vroeger de gevangencellen waren. Zonder airco, maar mét een grote ventilator was het prima te doen. De stad zelf bleek een sfeervol, gemoedelijk pareltje aan het water. We gingen eten bij Resto Smugglaren. Een zwetende ober, afkomstig uit California, blies ons omver met zijn oberkunsten. “allright you don’t speak swedish so this is the menu”. Daarna ratelt hij het menu geschreven in het Zweeds in het Engels voor ons op en geeft meteen aan wat me moeten nemen. De garnalencocktail was de beste die we ooit gegeten hebben en het lokale bier smaakte uitstekend.

Vrijdag 14 augustus In een rechte streep naar huis



ESSW (Västervik)–EDXR (Rendsburg)–EHSE (Seppe): 560 Nm, 4:25 uur
De taxichauffeur in Västervik geloofde eerst niet dat er lokaal een vliegveld was en wilde ons bijna naar Stockholm rijden. Het hek van het vliegveld was gesloten en we kenden de code niet voor het openen ervan. Gelukkig waren er veel mensen op het veld die de poort voor ons wilde openen. We tekenden de kortste route om te vliegen

en trokken een rechte lijn naar Rendsburg. Hoewel we hiermee dwars door de TMA's van diverse grote luchthavens kruisten, kregen we van elke verkeersleiding meteen toestemming om op 5.000 voet door te vliegen.

Na een vlotte tankbeurt in Rendsburg zetten we koers naar Nederland, waar het inmiddels goed warm was. Zonder airco aan boord zochten we de koelte op FL60 (6.000 voet) waar het met 18 graden heerlijk toeven was. In de loop van de voormiddag zetten we de USN weer veilig aan de grond op Seppe.

Onze gedachten over deze trip:

- **Zelfvoorzienend zijn is belangrijk:** Op de onbemande vliegvelden is geen horeca of stromend water. Neem altijd voldoende eten en drinken mee.
- **Flexibele velden:** Bijna alle vliegvelden waren onbemand, maar wel volledig operationeel. Het is dus air to air communicatie, helaas vaak in de eigen taal. De velden die we uitgezocht hadden, waren voorzien van een werkende Avgas pomp met creditcard functie. Op de runway wordt via borden langs de kant aangegeven hoeveel de afstand er nog over is tot einde runway.
- **GA verkeer.** We hebben nauwelijks GA verkeer gezien of gehoord. Zeker in het noordelijker deel van zowel Zweden als Finland. Zowel Zweden als Finland info gaven aan commerciële vliegtuigen voor ons onbegrijpelijke hoogtes door. Klim naar FL 500 was de meest vreemde.
- **BTW.** Zweden kent geen BTW op de Avgas.

- **Infrastructuur:** De radiodekking van Zweden en Helsinki Info is feilloos en het internetbereik is zelfs op 3.000 voet nog perfect.
- **Het logboek:** In 5 dagen tijd vlogen we 3.056 Nm in 24 uur en 30 minuten vliegtijd.

Hans Philipse



COMM
PANION

CREATIVE MINDS

THE SKY IS THE LIMIT

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

Nooit te oud om.....



Deze slogan is in alle opzichten van toepassing op een van onze clubleden. Over wie hebben we het? Over Martin Vermunt, clublid sinds 1968, dus al meer dan 58 jaar lid. Martin heeft tot een aantal jaren terug zowat iedere week nog actief gevlogen bij onze club en ook bij ENPC veel para droppings gedaan. Hij is niet voor niets erelid geworden bij zijn 50-jarig lidmaatschap. Door omstandigheden is het actieve vliegen een aantal jaren geleden een keer gestopt, maar zijn betrokkenheid bij de club was zeker niet aan corrosie onderhevig. Toch bleef het bij Martin kriebelen en voor zijn fysieke en geestelijke gesteldheid hoeft hij het vliegen niet te laten. Na een paar keer meegegaan te zijn met clubtochten heeft hij de stoute schoenen aangetrokken en zich eerst laten keuren. Medical meteen teruggekregen. Eerst met Erwin Janssen een trainingsschema opgezet en de eerste les gedaan, daarna met Gerard Ververs de lessen gevlogen en afgelopen zondag 27 september bij Martin van der Laan op Marc en Baroeul zijn praktijkexamen gedaan. Martin is met een big smile en een geldig brevet terug naar Nederland gereden en bedankt het opleidings-team voor hun inzet en het voortreffelijke opleidingstraject.

Hoe oud is Martin ook alweer? Het is bijna niet te geloven, maar hij is vorige week 88 geworden!

Martin, van harte gefeliciteerd en wij wensen je nog veel mooie vliegmomenten.



Aftekenen brevet examiner

BESTEMMING VAN DE MAAND

Nancy-Essey LFSN



Nancy-Essey is eigenlijk niet meer de goede benaming, want het vliegveld heet tegenwoordig Aeropole Grand Nancy Tomblaine (SkyDemon gebruikt nog wel Nancy-Essey). Het vliegveld ligt zo-wat pal in de stad waardoor het centrum met zijn historisch Place Stanislas, lopend bereikbaar is. Je kunt natuurlijk ook een Uber/Taxi nemen of de bus (weekend gratis). Nancy Essey was vroeger het hoofdvliegveld van de stad, maar door de opening van

Metz/Nancy Lorraine LFLJ in 1991 is het nu veel meer een GA veld geworden.

Je kunt er rechtstreeks naar toe vliegen, maar een tussenstop Saint Hubert bijvoorbeeld maakt het alleen maar leuker.

Op het vliegveld zit een goed restaurant Les Têtes Brulées wat 7 dagen per week geopend is. In het weekend is reserveren een must. Tel. +31.83307228.

www.restolestetesbrulees.com.



*Restaurant
Les Têtes Brulées*

Het vliegveld is zowel VFR als IFR aanvliegbaar. Voor de instrumentvliegers is er de RNP 03 en een circle to land 21.



Enkele kenmerken

- Ligging EPL 014° - 23 113.000 of GTQ 226° - 26 111.25, altitude 757'
- Afstand vanaf Seppe 184 nm, koers direct 157°
- Concrete runway .1600X40,, 03 RH en 21 LH, circuit 1800'
- Freq 119.605, Lorraine app 127.250
- Er is Avgas en Jet A1 met Total card of via de brandweer
- Betaling landingsgelden via Aerops
- Er is maintenance op het veld: Sarl54Aero
- Tel. +33.383215690 of operations@aeroport-nancy-tombaline.fr
- www.nancy.aeroport.fr



**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

BRANDWEER SCHIPHOL

Als vlieger maak je soms bewust of onbewust een voorstelling van hoe het er bij de brandweer op Schiphol nu eigenlijk aan toegaat? Is het na een alarmering alleen maar een brandje blussen, of komt er meer bij kijken? Samen met enkele bestuursleden van AOPA en een aantal oudgedienden van de Martinair Aeroclub had ik het genoeg om op maandag 21 september in de keuken van de brandweer van Schiphol te mogen kijken.



Fire Brigade and handling crisis - Amsterdam Airport Schiphol

Na een hartelijke ontvangst met koffie en een voorstelrondje opende Robert-Jan Ooteman (hoofd brandweer crisis & safety training) de presentatie. Gaandeweg kreeg je meer en meer respect wat zijn teams in geval van calamiteiten voor ons betekenen. Door en door zijn ze getraind en worden dagelijks bijgeschoold om current te blijven. Op dit moment vragen niet alleen de elektrische opladers die passagiers bij zich hebben extra aandacht, maar ook de meer en meer elektrische voertuigen die op Schiphol rijden. Dat vereist een heel andere aanpak van bestrijding dan de reguliere brandhaarden. Hun diensten gaan 24 uur op en 24/48 uur af.

Bij een (crash) call, of dat nu overdag of midden in de nacht is, is de aanrijtijd naar de locatie vanaf de melding tot de aankomst maximaal 3 minuten. Om deze aanrijtijd te kunnen garanderen zijn er 3 posten van waaruit vertrokken kan worden. Gemiddeld doet een brandweerman er 45 seconden over om vanuit zijn slaap op te staan en bij de crashtender te komen en zich in het pak te hijsen. Door een druk op de knop aan de achterzijde van de crashtender gaan de deuren open en worden de motoren automatisch gestart.

Als ik zou willen, kan ik nog een paar bladzijden vullen met het beschrijven van hun werkzaamheden, teambuilding, opleiding, nazorg enz. enz.

René Verjans (Strategic Advisor Crisis management), al meer dan 25 jaar werkzaam op Schiphol, leidde ons door de organisatiestructuur, hoe de samenwerking met andere korpsen verloopt, wie



voor wat verantwoordelijk is en vooral wat er bij zo'n organisatie komt kijken waar je als buitenstaander geen notie van hebt.

Petje af voor al die mensen die met vaak veel gevaar voor eigen leven over onze veiligheid waken.

Uiteraard mochten we de oefenlocatie uitgebreid bekijken en ook al het materiaal waarmee ze werken en we sloten af met uitgebreid napraten en een lunch.

Als herinnering mochten we een prachtige "coin met beeltenissen" van de Fire Brigade in ontvangst nemen.

Equipment Fire Brigade in OPS



9 Operational crashtenders
2 Fire engines
1 Hagglund
1 Assistance truck
1 Rescue vehicle
1 Command cars AFO
1 Ordonnance



Groet
PeterZ



**DÉ TOTAALLEVERANCIER VOOR
DE HORECA, SPORT- EN BEDRIJFSKANTINES!**

TAPINSTALLATIES / VERHUUR

•
EVENEMENTEN VERZORGING

•
BIER & FRIS, WIJN & GEDESTILLEERD

•
KOFFIE & THEE, SOEP & BROODJES

•
ZOETWAREN, CHIPS & NOTEN

•
DIEPVRIES, SAUZEN & VETTEN

•
DISPOSABLES, HYGIËNE PRODUCTEN

ENERGIEWEG 16
WAALWIJK

TEL. 0416 332517

INFO@HARRYDELOUW.NL
WWW.HARRYDELOUW.NL

GEEN PRAAG MAAR AMELAND



Wat een vooruitzicht, een tour- vliegtocht naar Praag. De Gouden Stad met de honderden torens, cultuur, historie en de vele culinaire geneugten die het kan bieden. En dan ineens het bericht dat het niet doorgaat vanwege alle mogelijke excuses.

En dan komt er een berichtje van Wil Kisters, misschien een kort tripje plannen, waarop ik reageerde dat Ameland wellicht een prima optie is. Dus plannen we dat en spreken af voor de zaterdag. Als ik die morgen wakker wordt, zie ik alleen maar lage wolken en hoor buiten de stormachtige wind in de kruinen van de bomen voor mijn balkon. Toch maar naar Seppe om te zien wat de dag ons zou brengen. Na zorgvuldige bestudering van alle beschikbare meteogegevens en een telefoontje naar Ameland besloten we onderweg te gaan naar de Parel van de Waddenzee zoals Ameland al jaren bekend staat. Ameland vergelijken met Praag lijkt misschien wat ver gezocht maar ook daar vind je cultuur, historie en kun je lekker eten en torens zijn er ook, o.a. de vuurtoren en die heeft Praag nou mooi niet. En natuurlijk is er de rust die Ameland biedt. Met een landoppervlakte van circa 60 vierkante kilometer en bijna vier keer zoveel water en nog geen 4.000 inwoners is er genoeg te beleven voor niet alleen een dagtochtje. Nadat we ons vliegplan hadden gemaakt en de PH-CCL getankt, gingen we onderweg met de wind in de rug en de eerste wolken op circa 1500 voet. En dan maar kijken wat je onderweg zoal tegenkomt, want dat vertelt SkyDemon nou net niet. Als eerste b.v. de Moerdijkbruggen. De oudste van deze drie bruggen verbindt Brabant al meer dan honderd jaar met de noordelijke provincies en dan te bedenken dat die oude pijlers ook de in de zeventigerjaren een vernieuwde, bredere en zwaardere brug konden dragen. Verderop kwamen we langs het kasteel Haarzuilen met zijn mooi aangelegde tuinen wat zeker een bezoek waard is als het een keer geen goed vliegweer is. Iets verder vertelde SkyDemon dat we dicht bij het point Victor waren. Lang geleden het begin om de CTR van Schiphol VFR binnen te mogen vliegen, een gebied dat meer als een soort taartpunt in die CTR is gelegen. Vervolgens naar Pampus, een VOR/DME baken maar iets verderop ook een heel oud kustmatig forteiland in de Stelling van Amsterdam. Met

nog steeds bewolking op 1500 voet over het water naar Hoorn/Enkhuizen waarbij we uitkijken naar een replica van de Batavia die van Lelystad naar Amsterdam gesleept zou worden. Helaas hebben we die niet gezien, maar in de tachtiger jaren hebben we bij een clubvliegtochtje naar Lelystad de aanbouw mogen bewonderen. Dit was destijds een leer- en werkgelegenheidsbouwproject van 1985 tot circa 1995. Met nog steeds een stevig windje van 35 knopen vlogen we door naar Stavoren. Wie de Sage van het vrouwtje kent, zal weten dat de wind in een gierende storm overging als ze haar rug boog. Door naar Harlingen om de corridor naar Ameland binnen te vliegen en ons af te melden bij Dutch Mil. Na, onderweg naar de vuurtoren, nog even naar de zeehondjes op de zandbank te hebben gekeken, konden we meteen aansluiten op downwind voor landing op baan 26. We mochten backtracken op de runway en de vriendelijke nieuwe assistent havenmeester raadde ons aan de meest linker of rechterkant van de taxibaan te gebruiken, omdat het midden nogal hobbelig was. Eenmaal op de toren aangekomen bleek dat, sinds ik daar de laatste keer dienstdeed, de tijd stilgestaan te hebben en er nauwelijks iets veranderd te zijn. Hoewel het lijkt dat op Ameland alles stil staat blijkt dit niet zo te zijn, op onze wandeling van het vliegveld naar Ballum zagen we dat, net als in de rest van Nederland, de kerk leeg is komen te staan. De kerk in Ballum, een Rijksmonument, staat nu te koop voor € 590.000,00.

Helaas hadden we niet al te veel tijd om de rest van Ameland te bewonderen maar na een korte wandeling mochten we wel genieten van een van de culinaire mogelijkheden die het eiland te bieden heeft. En op de terugweg naar het vliegveld moest Wil natuurlijk voor het thuisfront nog even een Nobeltje kopen waarvan de aanwezigen op Seppe, bij onze terugkomst, mochten proeven. Na genoten te hebben van onze voortreffelijke lunch hebben we ons voorbereid op



En dat voor iemand die niet van mosselen houdt

de terugvlucht waarbij we de keuze hadden tussen de omgekeerde route van de heenweg, terug langs de kust of door de andere corridor over land. Wij kozen voor deze route. Die corridors brengen je trouwens perfect naar het vliegveld en in omgekeerde richting vlieg je zo de wijde wereld weer in. Met nog steeds een wind van 30 à 35 knopen leerde SkyDemon ons dat we er wel wat langer over zouden doen dan op de heenweg. Natuurlijk was dat voor ons geen probleem, want dan konden we langer genieten van wat Nederland van boven zoal te bieden heeft. Zo vlogen we nog even over het vliegveld van Drachten waar helemaal niets te doen was. Jammer dat dit voormalige vliegveld van Philips zo weinig in beeld is want het is dichtbij de stad. In 2024 heeft de gemeente Smallingerland besloten dat het vliegveld levensvatbaar is waarna de asfaltbaan is vernieuwd en daardoor klaar voor de toekomst. Met een matige groundspeed van circa 85 knopen kwamen we in de buurt van Steenwijk waar zowaar een matig zonnetje de plassen bescheen waar surfers en zeilers genoten van de nog steeds stevige wind. De wolkenbasis lag hier en verder op de route nog steeds rond de 1500 voet en

het vliegzicht was ver genoeg om te kunnen genieten van alles wat traag onder ons voorbijkwam. SkyDemon vertelde ons intussen ook nog even dat er binnen 20Nm wel drie vliegvelden lagen waar we naar konden uitwijken. Intussen genoten we van het uitzicht en passeerden we Kampen, Harderwijk, Amersfoort Zeist en op de achtergrond de voormalige luchtmachtbasis Soesterberg. Over al deze plaatsen valt genoeg te vertellen maar vooral de vliegers die al wat langer meegaan zullen zich de vliegbasis Soesterberg nog wel herinneren omdat je daar voor je vlieg medische keuring naar toe moest. Al genietend van de omgeving en af en toe al wat meer zon in de buurt van de Biesbosch, naderden we Seppe waar actief gevlogen werd zoals we op de radio konden horen. We namen nog even afscheid van Dutch Mil en meldden ons bij Seppe voor de landing op baan 24. Ook al hebben we Praag moeten missen wij genoten van deze prachtige mooie vliegday.

Martin Vermunt en Wil Kisters

+++++

INTRODUCTIE

Mijn naam is Joeri en sinds kort ben ik lid van Vliegclub Seppe. 40 jaar geleden ben ik geboren in België en daar opgegroeid, nu woon ik alweer lang in Nederland. Ik ben via Amsterdam en Uithoorn 5 jaar geleden neergestreken in Lage Zwaluwe.

Vliegen speelt eigenlijk al mijn hele leven een grote rol. Op mijn veertiende begon ik met zweefvliegen en op mijn zestiende haalde ik in België mijn PPL. Na de middelbare school ben ik naar de KLM Flight Academy gegaan om van vliegen mijn beroep te maken. Bij KLM begon ik op de rechterstoel van de Fokker 70/100, een paar jaar later kreeg ik er een streep bij en inmiddels vlieg ik weer als copiloot op de Boeing 777/787. Na 20 jaar KLM in combinatie met een gezin met 2 jonge jongens en alle drukte die dit met zich meebrengt merkte ik dat de passie voor het vliegen, die er eigenlijk altijd is geweest, een beetje naar de achtergrond is gezakt.

Daarom begon het weer te kriebelen om het kleine vliegen op te pakken. Gewoon zelf vliegen, naar buiten kijken, een leuke route bedenken en ergens op een klein veldje landen. Eigenlijk weer een beetje terug naar waar het allemaal begon.

Mijn SEP-rating is sinds 2008 verlopen, dus ik ga eerst weer even aan de bak! Daarna hoop ik regelmatig vanaf Seppe te vliegen en vooral het plezier in het vliegen weer wat meer terug te vinden.

Ik kijk er ook naar uit om de mensen binnen de club te leren kennen en verhalen te delen.

Tot snel! Joeri



DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE



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

HET LANDINGSVOUCHER

Het Landingsvoucherboekje is een uniek initiatief dat bedoeld is om meer bekendheid en meer verkeer op de deelnemende vliegvelden te brengen. Voor de vlieger is het grote voordeel dat je voor relatief weinig geld op veel vliegvelden kunt landen. Al meer dan 20 jaar verschijnt er iedere jaar een nieuwe editie. Je koopt het boekje en je kan daarmee de vouchers gebruiken om gratis te landen op deelnemende vliegvelden. Een win win situatie voor de piloten en de vliegvelden.



Het boekje - Hoe het werkt:

- Het boekje bevat ca 80 vouchers van verschillende vliegvelden in Duitsland. Ook enkele vliegvelden uit Nederland, Denemarken en Oostenrijk doen mee. Per vliegveld krijg je 3 vouchers.
- Na aankomst toon je de voucher en je landingsgeld is betaald.
- Ongeacht hoe vaak je de vouchers gebruikt, betaal aan het begin van het seizoen een eenmalig bedrag van € 89,90, prijspeil 2026.
- Voor meer informatie klik de volgende link aan: Landegut.de.



+++++

LEDENVERGADERING 27 NOVEMBER



Voor aankondiging van de najaarsledenvergadering van Vliegclub Seppe en deelnemersvergadering van de SVH.

- Datum: vrijdag 27 november
- Aanvang: 20.00 uur

Agenda en notulen volgen per mail.

Houdt je agenda vrij en laat je stem niet verloren gaan.



J.L. RIJSDIJK B.V.

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA*-FSC gecertificeerd



Voor al uw:

Grondverzet

Verhardingen

Rioleringen

Damwanden & Beschoeiingen

Bagger- en maaierwerkzaamheden

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

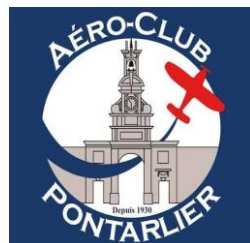
NOG ÉÉN KEER TOURDEFrans

Inmiddels zijn we ruim 3 maanden verder. In de afgelopen Albatrossen is er genoeg geschreven over de prachtige TourdeFrans 2026.



En het was inderdaad een prachtige editie! Natuurlijk roepen we dat elk jaar opnieuw, maar de keuze voor prachtige velden was deze ronde wel erg bijzonder. Daarnaast was er een mooie mix van gezelligheid, respect en verbondenheid. Met als meest bijzondere voorbeeld van verbondenheid en teamgeest de ferry flight voor Wil, die onverhoopt terug moest naar Seppe, door Robert en Robin. Geweldig hoe zij bij terugkomst op Pontarlier door iedereen op het tarmac ontvangen werden. Teamspirit in optima forma.

Ook werden (eindelijk) de banden met de lokale vliegclub en hun bestuur aangehaald. Het mondde uit in een bijzondere BBQ-avond op het veld met veel drank en hele mooie en soms ook emotionele toespraken. Voor mij persoonlijk was dat eigenlijk het hoogtepunt. Ja, natuurlijk waren Gstaad, St. Stephan of Venetië geweldig om te landen, maar de vele speeches vol met emotie van o.a. Robin, Esther, Gijs en Riph waren toch de mooiste "landing" na een kleine week door de Alpen gecroost te hebben. En laat ik ook niet onvermeld dat de aanwezigheid van onze Duitse afvaardiging bestaande uit Hans-Werner en Manuel toch ook altijd heel bijzonder en vooral "gemütlich" is.



We vlogen erg veel en misschien iets te veel en dat met extreem hoge temperaturen. Zo waren we in Venetië en in Milaan, maar waren we er ook alweer weg voordat we er erg in hadden. Het was goed dat we nog (in de hele vroege ochtend) een klein fitness-programma georganiseerd hadden, anders hadden we het San Marcoplein helemaal niet gezien. Iets meer tijd in een dergelijke stad is een aandachtspunt voor volgend jaar zodat Maria die brandende creditcard bij Gucci en Prada kan laten afkoelen en de andere deelnemers wat tijd hebben om af te koelen in een zwembad of in zee.

Dankzij de bijdrage van de deelnemers en mede door de financiële hulp van ons bestuur waren we in staat een mooie geste te doen aan de Vliegclub Pontarlier en hebben we d.m.v. deze bijdragen hen 2 picknick tafels kunnen schenken. Dat werd zeer gewaardeerd. Kortom, we zijn volgend jaar weer welkom en er is inderdaad al een datum. Zoals het nu ernaar uitziet kun je **26 juni t/m 2 juli 2027** alvast in de agenda zetten.

Misschien dat we nog een dagje moeten schuiven mocht Seppe weer verhuurd zijn, maar deze week ligt nu vast. Inmiddels hebben we een uitgebreid netwerk aan kisten waardoor we desnoods met 4 Robins die kant uit kunnen gaan! Ook hebben we al mooie ideeën over een nieuw programma. Het is natuurlijk nog ver weg maar de Tourdirectie is alweer aan het nadenken over de volgende ronde. PeterZ heeft inmiddels de agenda voor 2027 "live" gezet en dat betekent dus dat je je nu al kunt aanmelden in e-Captain! Tot de 26^e juni!

De Tourdirectie

Gijs, Jorick en Philip

+++++

INTRODUCTIE



Mag ik me even voorstellen: John Crielaard, geboren in 1993.

Vader van 2 zoons die graag mee vliegen en een vriendin die ik nog nooit zo ver heb gekregen.

Al zo lang ik me kan herinneren, heb ik last van het vliegvirus. Echter pas in 2002 ooit in een vliegtuig gezeten, met een proefles vanaf Teuge.

In 2005 de selectie voor vlieger bij de luchtmacht begonnen en in

2006 gestart aan de KMA.

Na een kleine 50 uur PC-7 werd ik toegewezen aan de F16, maar helaas door omstandigheden in de organisatie moeten stoppen, terwijl mijn koffers gepakt stonden.

Bij Seppe Air Service (nu Breda Aviation) mijn CPL gehaald en ben meteen voor Defensie gaan vliegen bij TTC en AEC.

Vanaf 2016 ben ik meer in de simulatie-ontwikkeling gekomen wat ik al snel als militair weer deed. Nú werk ik op Gilze Rijen als simulator ontwikkelaar.

Qua vliegen houd ik van vluchten waar meer te doen is dan alleen sturen. Bijvoorbeeld formatievliegen en alles wat daarbij komt kijken.

Het lesgeven lijkt in de familie te zitten en ik ben dus ook met groot plezier instructeur. Ik kijk er naar uit om het bij de club goed op te pakken!

Groeten,

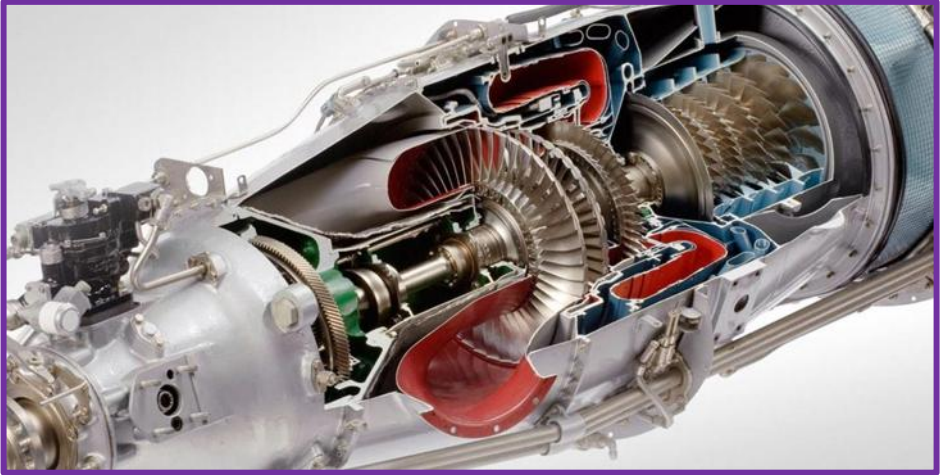
John Crielaard



SINGLE ENGINE TURBINE (SET)

VLIEGEN, ANDERS?

Is het anders, dat vliegen met een Single Engine Turbine ten opzichte van een Single Engine Piston? Dat vroegen we ons een paar jaar geleden af toen we de overstap wilden maken van onze Single Engine Piston (SEP) Cirrus SR22T naar de Piper M600.



De Cirrus is natuurlijk ook een vliegtuig dat heel capabel is. Het plafond van de SR22T is zelfs FL250 en dat van de M600 FL300, 'slechts' 5.000ft meer. Maar door de drukcabine in de Piper is er geen zuurstoftoevoer via cannula's of maskers meer nodig, behalve dan tijdens een emergency. Ja, de range en kruissnelheid lagen natuurlijk ook veel hoger met de turboprop. Voor ons belangrijke bestemmingen zouden we nu zonder tussenstop kunnen bereiken. Zou dat echt zoveel verschil uitmaken?

In 2021 deden we onze eerste training in theorie en praktijk in Florida bij Legacy Flight Training. Een opleidingscentrum dat nauw verbonden is met Piper en tegen de fabriek aan ligt. De theoretische opleiding ging best diep. Niet alleen de geheimen van de PT6 turboprop werden uit de doeken gedaan, maar ook de werking van het hydraulische systeem van het intrekbare landingsgestel, de werking van de drukcabine, het elektrische systeem en natuurlijk het G3000 systeem van Garmin.

Het FAA-praktijkgedeelte werd voor de helft in de simulator afgewikkeld en de rest boven het (meestal) zonnige Florida. In de SIM oefen je vooral de procedures en noodsituaties. In de praktijk voel je pas echt de kracht van de motor en het gedrag van het vliegtuig. Het voelde allemaal meer robuust en zwaarder aan, maar ook stabiel en tegelijk alles veel sneller. Bij de start voel je de versnelling van de korte sprint het lucht ruim in. Klimmen gaat met ruim 2.000 ft/min en voor je het weet, ben je op de gewenste hoogte. Ga je VFR en niet erg hoog, dan snel de power lever terug, anders race je met 200kts door het luchtruim waar je nooit alleen bent. Het landen bleek erg mee

te vallen. De naderingssnelheid is weliswaar een paar knopen meer dan dat we met de Cirrus gewend waren, nu 85 kts over de drempel tegen 79 kts met de Cirrus, maar dat bleek eenvoudiger dan we eerst dachten. Een week training, inclusief een zogenaamde high altitude endorsement (complex aircraft hadden we al), theorie-examen, aftekenen door een FAA-instructeur en voor de FAA was de formele kous daarmee af.

Alleen ben je als Europees ingezetene er dan nog lang niet. Alweer een aantal jaren geldt dat wanneer je in Europa woont en op een niet-EASA geregistreerd toestel vliegt, je ook moet voldoen aan alle Europese eisen qua licentie en ratings. Dit hield in dat we een EASA-class rating SET en (toen nog) een PA46/M600 type rating moesten halen. Dus eerst weer de boeken in en examen doen voor het papiertje High Performance Aircraft (HPA). Daarin leer je vooral hoe de systemen van een 737 en Airbus in elkaar zitten. Daarna bij een ATO de SET syllabus/training volbrengen gevolgd door een examenvlucht met een EASA-examinator. Klaar is Kees. Wel even elk jaar een IFR-profcheck, om de twee jaar een SET-profcheck en vergeet niet om de twee jaar je SEP te verlengen evenals je FAA SE. Je blijft er lekker scherp door zullen we maar zeggen.



Het was nu de hoogste tijd om het toestel echt te leren kennen. De M600/M700 is niet in de eerste plaats gemaakt om VFR, lokaal, wat rondjes te vliegen. Het is toch vooral een IFR-reistoestel voor de wat grotere afstanden. De range is enorm. Van Seppe naar Marrakesh of Seppe naar Kreta of zo is haalbaar met de verplichte IFR-reserve. Bij het vliegen over grotere afstanden ga je bijna altijd door verschillende weersystemen heen. Het komt eigenlijk nooit voor dat het

over, zeg 1200 NM, hetzelfde weer is. Je gaat dus anders naar het weer kijken. Je vliegt hoog dus de wind wordt een nog belangrijker item. Op 28.000 ft kan het zomaar 100 kts 'waaien' en als dat op je neus staat is het toch wel een dingetje om rekening mee te houden. Verder vragen CB's en onweersbuien nog steeds het nodige respect. In de Europese zomer lopen de toppen van een onweersbui ver door tussen de 30 en 40 duizend voet. In de winter is dat een stuk minder en liggen de toppen een stuk lager. SIGMET's voor Clear Air Turbulence, vaak bij grote veranderingen van windrichting of windkracht, dicht bij de jet stream, zijn er ook om goed in de gaten te houden. Bij veel wind en het overvliegen op hoogte van de Alpen of Pyreneeën kunnen er mountain waves ontstaan die als aparte categorie worden aangegeven. Over de radio krijg je vaak meldingen van de commerciële luchtvaart over de mate van turbulentie. Of ze vragen aan ATC of er meldingen bekend zijn. In zo'n geval trekken we de veiligheidsriemen ook nog wat verder aan. Het weer onder de 10.000 ft is minder interessant,

behalve natuurlijk op de plaatsen van vertrek en aankomst en bij een mogelijke uitwijk-situatie.

Het toestel is uitgerust met drie verschillende systemen om het weer tijdens de vlucht



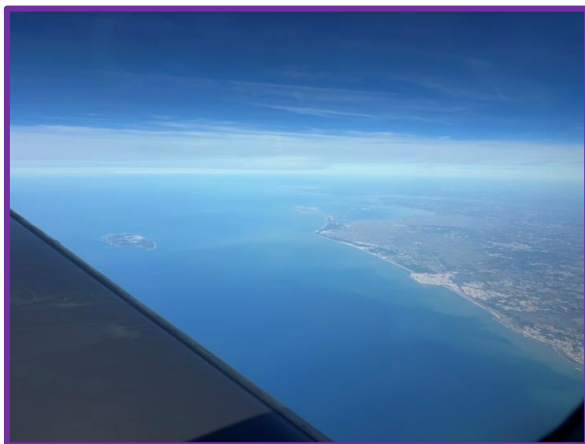
in de gaten te houden. In de eerste plaats is er 'Global Connect'. Via een Iridium satellietverbinding kan het weer op de route worden opgehaald. Het geeft informatie over neerslaggebieden, de meest actuele windverwachting op verschillende hoogten, cloud to earth lightning en hoogte van wolke toppen. Verder kan je METAR's, TAF's en SIG-METS opvragen. Dat laatste is heel handig om tijdens de vlucht geïnformeerd te worden over de weersontwikkeling op je bestemming en uitwijk. Er is wel een hele grote 'maar' met dit systeem. De informatie die je krijgt is altijd tussen de 10 en 25 minuten oud. Het weer dat je ziet is er geweest. Toch is het heel bruikbaar om te zien hoe het weer zich ontwikkelt, welke kant het opdrijft, neemt het toe of juist af. Het is niet bedoeld om tussen de onweersbuien te laveren want dan kom je bedrogen uit. Overigens is het in Noord-Amerika mogelijk om de weersinformatie ook via ADS-B gratis binnen te krijgen of via Sirius XM een satellietstelsel dat alleen in Amerika beschikbaar is. Met Global Connect heb je ook de beschikking over een telefoonverbinding via de satelliet en je kan sms- en email berichten verzenden en ontvangen.

Het tweede systeem is een zogenaamde stormscope. Het detecteert elektrische ontladingen en geeft de plaats en intensiteit weer op de MFD. Het is niet erg precies qua mogelijke locatie, maar is wel real time en het attendeert je onmiddellijk op dreigende convectie. Ook dit systeem is niet bedoeld om tussen de donderbuien door te laveren. Het geeft je een indicatie waar ongeveer het gevaar zit en wat de intensiteit is.

Het derde systeem is de aanwezige weerradar. De weerradar meet de intensiteit van de neerslag in een gebied van ongeveer +/- 45 graden recht voor je en geeft dat in kleur-coderingen weer op de display. Kan tegenwoordig ook met vrij grote mate van zekerheid de verwachte turbulentie aangeven en zelfs of het regen, hagel of sneeuw is. Het is een real time weergave. Door het met verstand van zaken en de nodige

voorzichtigheid te gebruiken ben je in staat veilig door een gebied met mogelijke CB's en onweersbuien te vliegen. 'Verstand van zaken' betekent alweer een training en vooral ervaring opdoen op momenten dat de buien met je eigen ogen goed zichtbaar zijn. De moderne radarsystemen met automatische 'de-cluttering' en 'tilt-setting' zijn wel veel eenvoudiger te bedienen en te interpreteren dan de systemen van vroeger met hun kleine wazige groene schermpjes en handmatige tilt-setting.

In de Cirrus hadden we geen weerradar en vlogen we alleen op 25.000 ft als het echt moest vanwege het weer. Je zuurstofvoorziening is op zo'n hoogte wel erg kritisch geworden en eerlijk gezegd ook niet erg comfortabel. Het praten wordt lastiger en met een zuurstofsaturatiemeter is het zaak om steeds je zuurstofsaturatie van je bloed in de gaten te houden. Met passagiers wordt



het nog ingewikkelder. Met echt slecht weer zit je vaak toch nog in de bewolking en ook dat is niet zo verstandig wanneer je geen weerradar hebt. Een meer comfortabele hoogte met de SR22 turbo was zo'n 18.000 ft. Zuurstof is wat minder kritisch en ook de motor voelt zich een stuk prettiger dan op 25.000 ft. Met de Cirrus was de normale kruissnelheid zo'n 185 kts op die hoogtes. Sinds april 2025 met nu, de M700, is de kruissnelheid 300 kts en de range meer dan het dubbele van de SR22T.

Hoe je aankijkt tegen de Weight and Balance is ook best anders. In de Cirrus wist je op zeker moment wel uit je hoofd hoe de grenzen lagen. Vooral het totale gewicht bepaalde meestal de rode lijn, tenzij je extreem ging laden in de bagageruimte. Alle stoelen en de laadruimte lagen vrij dicht bij elkaar en het effect op de 'Balance' was beperkt. Met de Piper ligt dat echt anders. Immers het is een veel langer 6-persoons toestel met een flinke laadruimte achterin waarbij de afstanden tot het zwaartepunt veel groter zijn. Je moet dus wel even nadenken en een W&B sheet maken die echt klopt om te bepalen wie je op welke stoel zet om binnen de W&B envelop te blijven en hoeveel bagage je meeneemt. Meer aandacht gaat ook uit naar de hoeveelheid brandstof die je tankt. Met de Cirrus was het al gauw doe maar vol, als je maar niet over het totale gewicht ging. De M600/700 heeft twee vleugeltanks waar totaal bijna 1000 liter in gaat. Gelet op de reikwijdte van het toestel heb je dat echt niet nodig om naar bijvoorbeeld zuid Frankrijk te vliegen. De helft is genoeg en dat scheelt wel zo'n 400 kg payload.

Tenslotte nog iets over een voorziening die je niet aantreft in SEP-toestellen. De auto throttle (AT) kan voor de vlieger volledig automatisch de hoeveelheid vermogen van de motor regelen. Twee keuzes zijn hierin mogelijk. Of je stelt handmatig in wat de snelheid moet zijn van het vliegtuig of je koppelt het aan een voorgeprogrammeerd profiel

dat is opgeslagen in het Flight Management Systeem (FMS). Bij de start is het een heel prettig systeem om snel vol vermogen te hebben tijdens de take-off rol en de initiële klim. Wanneer je in een turboprop handmatig de power lever bedient tijdens de start heb je wel even iets om mee op te passen. Bij een zuigermotor is het simpel, gashendel helemaal naar voren tot de stop en gaan. Bij een turboprop ligt dat genuanceerder. Je beweegt de hendel naar voren, het duurt heel even voor de turbine reageert en je moet oppassen dat je de hendel niet te ver naar voren beweegt om de motor binnen de grenzen van maximale torque (1840 ft-lb) te houden. Het laatste deel van de beweging van de hendel heb je later nodig wanneer je hoogte gewonnen hebt. Het is dus opletten, met één oog op de runway en rotatiesnelheid en het andere oog op de torque meter met zijn rode lijn. Met de AT wordt het een stuk simpeler. Bij de start, 'arm' de AT, tenen op de remmen, beweeg de power lever naar voren en bij 700 ft-lb neemt de AT het over en beweegt zelfstandig de hendel tot aan de rode lijn en je laat de remmen los. Tijdens de vlucht beschermt de AT-logica je ook om binnen de rode lijnen te blijven van torque, compressor rotatiesnelheid en turbine temperatuur. In de eerste twee minuten van de klim is het maximaal toegestaan vermogen en 10 graden pitch up. Daarna hetgeen dat je hebt voorgeprogrammeerd in het FMS of handmatig hebt ingesteld. Los van dat alles geldt dat wanneer je over de Vmo (maximale IAS) dreigt te gaan de AT automatisch ingrijpt en het vermogen terugbrengt. Dreig je te langzaam te gaan, onder de 85 kts, dan grijpt de AT in juist door meer vermogen te geven. Tijdens de kruisvlucht wordt automatische de optimale waarde ingesteld op basis van kruisprofiel, kruishoogte en buitentemperatuur. Wat een luxe als je er eenmaal aan gewend bent. Geen gedoe met mixture setting, LOP of ROP, propeller RPM. Alles met één hendel die zich ook nog eens automatisch beweegt wanneer je dat wilt.

Natuurlijk is er nog veel meer te vertellen over de G3000, elektrische en hydraulische systemen en over de werking van de drukkabine. Om nog maar te zwijgen over 'Auto Land', het autonome landing systeem in geval van 'pilot incapacitation'. Alleen over de landing nog even het volgende.

De landing met de M600/700 is aan de ene kant rechttoe rechtaan. Eigenlijk, vonden wij, eenvoudiger, zeker met crosswind, als met de Cirrus. De neiging tot bouncen is minimaal en het handelen van crosswind voelt als eenvoudiger. De uitdaging ligt in het managen van de snelheid tijdens de approach. Ook het wel heel krappe circuit van Seppe heeft zo zijn eigen uitdagingen. Op downwind is je snelheid minimaal 95 kts. Een normaal base leg kan je vergeten met die snelheid. Voor het draaien naar base, landingsgestel 3x groen en full flaps. Het is dan op zijn best een niet al te scherpe bocht naar final. Nog uitdagender wanneer de wind schuin vanuit het zuiden komt en je naar het noorden wordt weggezet.

Bij aankomst op een grotere drukke luchthaven vindt ATC het heel prettig wanneer je op kunt vliegen met de grote jongens. Snelheden van 200 of zelf 250 kts en dalen met bijvoorbeeld 2000 ft/min zijn goed te doen. Laatste stukje naar de final approach fix met 145 kts, prima. Gear down en flaps naar de eerste stand. Snelheid aanhouden tot 4 DME voor de drempel, geen probleem, tot daar bijna als een 737. Vervolgens snelheid terug naar 105 kts, op 500 ft en runway in sight full flaps, op het glijpad blijven en snelheid rustig afbouwen tot 85 kts boven de drempel. Snelheid met wat vermogen op de

motor terug naar iets onder de 80 kts en landen. Wel iets anders dus dan de hele approach vliegen met Vref, meestal 1,3x Vso.

Zoals al opgemerkt, landen op Seppe vergt een andere energie managementtechniek. In de daling breng je de snelheid al terug naar maximaal 145 kts. Er zit meestal ander verkeer met hele verschillende snelheden. Bij het naderen van ZULU gear down, eerste stand flaps en snelheid op tijd terug naar maximaal 95 kts. Nu oppassen, want zodra je snelheid minder wordt en de AT-logic 'denkt' dat je met een paar seconden in de buurt van 85 kts komt dan schakelt de AT zelfstandig in en voert de power op. Voor je het weet zit je dik nose up en over de 110 kts. Dat willen we dus niet. Easy does it. Voor het draaien naar base, full flaps, snelheid houden op die 95 kts. Draaien naar final en pas onder de 200 ft snelheid verder terug naar 85 kts. Onder de 200 ft grijpt de AT niet meer in. Rustig snelheid terug naar net iets onder de 80 kts en landen. Enfin het landen zelf mag dan wel eenvoudiger zijn, zeker met crosswind, alleen het managen van je energie vraagt wel wat oefening. 400 meter is ruim voldoende om het toestel neer te zetten, ongeveer gelijk aan de Cirrus. Het gebruik van bèta/reverse van de propeller is nauwelijks nodig, maar geeft wel altijd een mooi geluid.

Al met al een hele reeks van 'anders' dan wat we gewend waren. Wel super interessant en uitdagend om door het hele proces te gaan en nieuwe technieken je eigen te maken. Inmiddels zijn we zo'n 700 SET uren verder en hebben we de machine leren waar-deren op zijn karakter en bruikbaarheid.

André Oremus



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

HOE ZIT HET MET DE CLUBTOCHTEN?

In het verleden hoefde er maar een eendaagse of meerdaagse clubtocht te worden aangekondigd of de inschrijffijst liep al snel vol. Vluchtplannen werden gesmeed, hotels geboekt en er werd vooraf veel gepraat over het te verwachten weer en wat we op de bestemmingen konden verwachten. Tegenwoordig lijkt de belangstelling voor eendaagse en meerdaagse clubtochten achter te blijven, ondank de inspanningen van de reiscommissie die telkens alles uit de kast haalt om er interessante trips van te maken.



Waar zit hem dat in vraag ik mij wel eens af?

Een eerste verklaring zou kunnen zijn dat de tijden veranderen. Veel leden hebben een volle agenda. Werk, gezin, (klein)kinderen, sport en andere hobby's concurreren allemaal om dezelfde vrije dagen. Een eendaagse vlucht naar een gezellige bestemming is natuurlijk eenvoudiger in te passen dan een tocht van meerdere dagen. En toch blijven die ook achter.

Ook de kosten spelen mogelijk een rol. Brandstofprijzen, landingsgelden, hotels en horecakosten zijn de afgelopen tijd flink gestegen. Een meerdaagse tocht blijft een fantastische ervaring, maar vraagt tegenwoordig wel een grotere investering dan vroeger. Daarnaast zie ik dat veel vliegers hun eigen netwerk hebben opgebouwd. Via WhatsApp-groepen en informele contacten zijn de clubtochten misschien wat kleiner geworden. Ik weet het eigenlijk niet, want de enquête van een tijdje terug gaf een heel ander beeld.

Het weer is natuurlijk altijd een rode draad bij meerdaagse tochten, maar de commissie regelt het altijd zo, dat er geen kosten verschuldigd bij een "no go" vanwege het weer. Dus daar kan het eigenlijk ook niet aan liggen.

Maar misschien ligt de belangrijkste reden wel ergens anders. Nieuwe leden kennen de meerdaagse clubtochten vaak alleen van de verhalen. Zij hebben nog niet ervaren hoe bijzonder het is om samen naar een buitenlandse bestemming te vliegen, onderweg nieuwe vliegvelden te ontdekken en 's avonds tijdens een gezamenlijk diner de vliegavonturen van die dag uit te wisselen gelardeerd met veel lol.

Misschien is het daarom tijd om ons niet alleen maar af te vragen waarom de belangstelling afneemt, maar vooral hoe we het enthousiasme weer kunnen aanwakkeren. Want wie ooit heeft meegemaakt hoe een gezelschap clubgenoten na een prachtige vlucht gezamenlijk op een terras neerstrijkt, weet dat een meerdaagse clubtocht veel meer is dan alleen vliegen. Het is kameraadschap, avontuur en plezier, precies de ingrediënten die het vliegen in clubverband zo bijzonder maken.

Nieuwe leden, laat je wensen horen aan de commissie, want we zijn toch een club mét en voor elkaar!

Wie weet is de volgende clubtocht wel het begin van een nieuwe traditie. De lucht ligt immers nog steeds voor ons open.

Groeten van een "ervaren" en "enthousiaste" deelnemer



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

VFR VLIEGEN VAN GROEN VELD NAAR GROEN VELD IN BUITENLAND



AOPA NETHERLANDS

Volgens SERA.4001(b)(5) moet voor een vlucht waarbij een landsgrens wordt overschreden in principe een vliegplan (Flight Plan, FPL) worden ingediend.

Een aantal Europese landen heeft echter gebruikgemaakt van de mogelijkheid om voor bepaalde VFR-vluchten een uitzondering op deze regel te publiceren. Op voor- spraak van oa AOPA valt Nederland daar nu ook onder. Soms kan het lastig zijn om te bepalen voor welke landen een vliegplan verplicht is en voor welke niet.

Hoewel het altijd verstandig is om de actuele regelgeving zelf nog te controleren, hebben de onderstaande landen een uitzondering gepubliceerd voor VFR-vluchten van een ongecontroleerd vliegveld in het ene Schengenland naar een ongecontro- leerd vliegveld in een ander Schengenland. Let daarbij op dat de overige in SERA.4001 genoemde situaties waarin een vliegplan verplicht is, onverminderd van kracht blijven, zoals IFR-vluchten, nachtvluchten, vluchten door gecontroleerd lucht- ruim en vluchten door specifiek aangewezen gebieden.

Landen waar géén vliegplan nodig is voor Schengen-Schengen VFR-vluchten naar ongecontroleerde velden

- | | |
|--------------|-------------|
| • Nederland | • Duitsland |
| • Oostenrijk | • Hongarije |
| • België | • Roemenië |
| • Luxemburg | • Slowakije |
| • Tsjechië | |

Deze landen hebben expliciet een uitzondering opgenomen voor Schengen-VFR- vluchten die uitsluitend in ongecontroleerd luchtruim plaatsvinden.

Belangrijke nuance

Ook wanneer een land geen vliegplan verlangt, kunnen nog steeds andere verplich- tingen gelden, zoals:

- Douane- of immigratieformaliteiten (GENDEC, PNR, eAPIS e.d.);
- Voorafgaande melding aan de luchthavenexploitant;

- PPR (Prior Permission Required);
- Een vrijwillig vliegplan voor SAR-doeleinden (Search and Rescue).

Daarom altijd zelf nog even de informatie in AIP ENR 1.10 van het bestemmingsland controleren.

Wanneer wél een vliegplan indienen?

Voor vluchten naar onder meer Frankrijk, Denemarken, Zwitserland, Italië, Spanje, Portugal, Slovenië, Kroatië, Polen, Zweden en Noorwegen blijft het indienen van een vliegplan in de meeste gevallen noodzakelijk bij het overschrijden van de landsgrens. Tot slot: het indienen van een vliegplan via bijvoorbeeld SkyDemon of ForeFlight is tegenwoordig eenvoudig. Bovendien biedt een vliegplan voordelen op het gebied van vluchtbewaking en Search and Rescue. Ook wanneer het niet verplicht is, kan het daarom een verstandige keuze zijn.

Kort samengevat

Geen vliegplan nodig betekent niet automatisch geen verplichtingen. Controleer altijd de AIP van het land van bestemming en beoordeel of jouw vlucht daadwerkelijk binnen de voorwaarden van de uitzondering valt. Voor meer informatie klik op de volgende link: [meer informatie](#). Let op de disclaimers.

Met dank aan AOPA NL voor het overnemen van dit artikel.





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.

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Op 16 september Joeri Renders uit Lage-Zwaluwe. Is gebrevetteerd en gaat op de Robins vliegen.
- Op 20 september Jaap IJsselstein uit Ridderkerk. Is gebrevetteerd en gaat op de Robins vliegen.
- Op 24 september Erwin Porte uit Bergen aan Zee als geassocieerd lid. Is tevens lid van MCG225.
- Op 5 oktober Tristan Triest uit Eindhoven als geassocieerd lid. Is gebrevetteerd en vliegt bij MCG225
- Op 7 oktober Maximiliaan Gerlach uit Zevenbergen als geassocieerd lid. Is tevens lid van MCG225.

Allen welkom bij Vliegclub Seppe

Gefeliciteerd

- Op 06 oktober blies Corry van Andel maar liefst 80 kaarsjes uit en is nog steeds actief (mee)vlieger op de N213GC.
- Op 12 oktober vierde Martin Vermunt zijn 88e verjaardag. Elders in het blad wordt hij gememoreerd.

Beiden van harte gefeliciteerd!

Activiteiten

- Vrijdag 16 oktober t/m zondag 18 oktober driedaagse vliegtocht naar de Kanaaleilanden.
- Zaterdag 7 november Happy Hour
- Vrijdag 27 november algemene ledenvergadering
- Zaterdag 19 december Kerstborrel



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

