# de Albatros

10 Nov 2026


**Ledenvergadering 26/11**

**Natura 2000**

**Wil ik nog wel naar Luik?**

**Horen en gehoord worden**

**Kerstborrel 19 december**

**Papierwinkel UK vlucht**




Sky
MEDICAL CENTER
EINDHOVEN AIRPORT



SCAN & PLAN

Medical Examination

CERTIFICATE

EASA / FAA

SKY MEDICAL CENTER
LUCHTHAVENWEG 13
5657 EA EINDHOVEN
NEDERLAND
+31 (0)40 235 0103
INFO@SKYMEDICALCENTER.COM
WWW.SKYMEDICALCENTER.COM

## 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/secr)**
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

**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.

Op de cover een foto van vader en zoon Kisters (en moeder als fotografe) op een zondag familievluchtje naar Balen-Keiheuvel.

Onze Vliegclub is het hele jaar met allerlei activiteiten flink in beweging geweest en ook de maand december staat niet stil.
De ene keer met vliegactiviteiten en op andere momenten weer met sociale evenementen die op de kalender staan.
Dat brengt me op het Happy Hour van afgelopen zaterdag 7 november.
Geen vol clubgebouw, dat hoeft ook niet, maar gewoon een flinke groep gezellige mensen die zich op Seppe thuis voelen. Ondanks het mistige weer die zaterdag namen die echte clubleden de moeite om naar de club te komen.
Ben je niet geweest, omdat je je geremd voelt terecht te komen bij een geïsoleerd groepje oudgedienden, dan is dat ten onrechte een verkeerd beeld.
Vraag maar andere leden die ook ooit voor de eerste keer een beetje bleu binnenkwamen hoe het hen is vergaan. Ze werden hartelijk ontvangen en meteen in de groep opgenomen. Natuurlijk moet er vanuit jezelf ook een beetje initiatief komen.
Zaterdag 5 december is er een herkansing, de laatste van dit jaar.

Nu we het over decembermaand hebben, er staan die maand nog een paar activiteiten op het programma naast dat vaste Happy Hour.
Op zaterdag 19 december houden we de jaarlijkse Kerstborrel, een evenement waar we de partners ook graag bij betrekken en…….de hapjes en drankjes worden je aangeboden door het clubbestuur.

Natuurlijk als afsluiter van het jaar, ijs en weder dienende, het oudjaar uitvliegen met een korte navigatievlucht met lunch naar een veld niet te ver van Seppe.
Noteer de activiteiten in je agenda, want lid zijn van een Vliegclub betekent ook, dat je gebruik mag maken wat er door het jaar heen te bieden valt.
Tot slot, kom volgende week **donderdag 26 november** naar de gecombineerde najaarsledenvergadering van VCS en SVH. Laat je stem niet verloren gaan, want er staan belangrijke besluiten op de agenda.
Voor 2027 hebben we ook al diverse “winter” activiteiten in de planning staan, maar daarover later meer. Eerst 2026 maar eens tot een goed einde zien te brengen.

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

Vriendelijke groet,
Peter Z.

# VAN DE VOORZITTER



## Eén Europa, maar waar vind ik de regels?

Als ik terugkijk op de jaren dat ik vlieg, is er nogal wat veranderd.
Vroeger navigeerden we met een papieren kaart die doorgaans jaarlijks werd vernieuwd. Je tekende je route uit, controleerde de luchtruimindeling en bereidde je vlucht zorgvuldig voor.
Tegenwoordig gebruiken we vrijwel allemaal programma's zoals SkyDemon en zijn de meeste vliegtuigen voorzien van diverse GPS-systemen. Een geweldige ontwikkeling die het plannen en uitvoeren van een vlucht een stuk eenvoudiger heeft gemaakt.
De elektronische kaarten worden regelmatig bijgewerkt, luchtruimbeperkingen zijn overzichtelijk zichtbaar en je krijgt zelfs een waarschuwing wanneer je een bepaald gebied dreigt binnen te vliegen.
Tegelijkertijd schuilt hierin ook een risico. Omdat het allemaal zo gemakkelijk werkt, bestaat de kans dat we onze vluchten minder zorgvuldig voorbereiden en te veel vertrouwen op wat het scherm ons vertelt.
Aan de ene kant is vliegen dus eenvoudiger geworden, maar aan de andere kant is de hoeveelheid regelgeving, luchtruimbeperkingen en uitzonderingen juist enorm toegenomen.
We hebben een Europees vliegbrevet, Europese regelgeving en een organisatie als EASA die alles zoveel mogelijk probeert te harmoniseren.
Maar zodra je een buitenlandse vlucht voorbereidt, blijkt Europa toch een stuk minder uniform dan je zou verwachten. Ieder land heeft zijn eigen luchtruimindeling, procedures en aanvullende voorschriften.
Daarbij krijgen we te maken met gecontroleerd luchtruim, militaire gebieden, TMZ's, RMZ's, tijdelijke beperkingen, etc, etc.
Natuurlijk zijn daar vaak goede redenen voor, maar het maakt een eenvoudige VFR-vlucht over de grens er niet gemakkelijker op.
Een goed voorbeeld is een vlucht naar Zwitserland. Hoewel Zwitserland deel uitmaakt van het Schengengebied, behoort het niet tot de Europese douane-unie. Je krijgt daardoor te maken met aparte douaneregels. Niet ieder vliegveld mag zomaar internationale vluchten ontvangen en afhankelijk van het vliegveld gelden verschillende aanmeldprocedures, formulieren en termijnen.
Soms moet je vooraf toestemming aanvragen (PPR), een douaneaangifte indienen of rekening houden met specifieke lokale beperkingen. En wat op het ene vliegveld mogelijk is, hoeft op een ander veld niet toegestaan te zijn.
Ook een vlucht naar Engeland kent zijn administratieve uitdagingen en dan maakt het ook nog uit naar welk deel van Engeland je vliegt. De Kanaaleilanden hebben weer hun eigen procedures en formulieren.

Maar misschien is het grootste probleem nog wel: **waar vind je al die informatie?**
Je zou verwachten dat alle relevante voorschriften overzichtelijk in de AIP's staan, maar dat blijkt lang niet altijd het geval. Voor bepaalde verplichtingen moet je op websites

van douane- of immigratiediensten kijken, terwijl andere informatie uitsluitend op de website van het betreffende vliegveld of vliegclub staat. En dan moet je ook nog controleren of die informatie actueel is.
Het gevolg is dat je soms meer tijd kwijt bent aan het uitzoeken van administratieve verplichtingen dan aan de eigenlijke vluchtvoorbereiding. En dat kan toch niet de bedoeling zijn?
Dat dit probleem breder leeft, blijkt ook uit publicaties van AOPA en EASA. Beide organisaties besteden aandacht aan de complexiteit van het Europese luchtruim en de verschillen tussen nationale voorschriften.
Toch ontbreekt een centraal informatiepunt waar je voor een internationale vlucht alle relevante verplichtingen kunt terugvinden. Van luchtruimbeperkingen tot douaneformaliteiten en lokale vliegveldprocedures.
Ik ben niet tegen regelgeving. We moeten ons luchtruim veilig met elkaar kunnen delen. Maar regelgeving moet wel proportioneel, begrijpelijk en praktisch uitvoerbaar zijn. En als we verplicht zijn om al die regels te kennen, moeten ze ook eenvoudig te vinden zijn.

Gelukkig zijn er organisaties als AOPA en de KNVvL die onze belangen vertegenwoordigen.  De vraag is alleen in hoeverre deze organisaties hier voldoende invloed op uit kunnen oefenen. Als we niet opletten, wordt recreatief vliegen steeds ingewikkelder en duurder, terwijl de vrijheid om daadwerkelijk ergens naartoe te vliegen steeds verder wordt beperkt
En juist die vrijheid is voor velen van ons een belangrijke reden geweest om ooit te beginnen met vliegen. Zelf een route plannen, een weekendje naar Frankrijk of Engeland, samen met andere clubleden een mooie tocht maken. Dat zijn toch de dingen die onze hobby zo bijzonder maken.

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 APROVED,
AATD, FULL MOTION

# EEN ERVARING RIJKER

***Vrijdag 25 september hadden Gerrit en ik afgesproken om een IF-training te doen met de PH-USN naar Den Helder. De PPR hadden we de dag ervoor al geregeld. Het was een mooie, zonnige dag; het kon simpelweg niet beter. Nadat we het vliegtuig hadden nagekeken, bleek dat we voldoende brandstof hadden voor de heen- en terugvlucht. De afspraak was dat ik de heenweg zou vliegen en Gerrit de terugweg. Het plan was om op Den Helder eerst een RNP-approach te vliegen, daarna een ILS en af te sluiten met nog een RNP. Vervolgens zouden we een broodje eten, wat drinken en weer huiswaarts gaan.***

En route verliep alles naar verwachting. We luisterden de ATIS uit en kregen toestemming voor de RNP-approach, gevolgd door vectors voor de ILS. Maar toen...
Den Helder Tower vroeg of we de transponder wilden herstarten, omdat ze ons niet meer zagen.
Wat we ook probeerden: de transponder deed niets meer. Hierdoor waren we verplicht de holding in te gaan om daarna via de *full procedure* te eindigen met een *full stop*. En daar stonden we dan op Den Helder. Zonder werkende transponder mochten we niet meer vertrekken, dus dat betekende: Met de trein naar huis.
Natuurlijk wilden enkele techneuten ter plaatse nog kijken of ze het konden repareren, maar dat mocht helaas niet baten. Het werd een reis met de taxi en een treinrit waarbij we drie keer moesten overstappen. Gelukkig was mijn vrouw zo lief om ons op te halen en naar Seppe te brengen, waar onze auto's stonden.
Jack Hoogewerff kwam daarna op het idee om clublid Rudy Muller te vragen of we zijn handheld transponder mochten lenen. Dat was geen probleem. Robin zou hem programmeren, zodat we hem maandagochtend konden ophalen.

## Maandag.

Onderweg pikte ik de transponder op. Daarna ging ik samen met James in onze PH-SES op weg naar Den Helder. Helaas werkte het weer niet mee, waardoor we moesten besluiten om de USN pas op dinsdag op te halen.

## Dinsdag.

De weersverwachting was goed. In de ochtend hing er wel nog wat mist, maar het klaarde snel op. Bij Pampus luisterden we de ATIS uit, maar Den Helder bleek helaas potdicht te zitten. Er zat niets anders op: Omdraaien en terug naar Seppe. Eenmaal op Seppe bekeken we het weer opnieuw en toen bleek Den Helder ineens CAVOK te zijn. Voor de zekerheid belden we even en jawel: het was inmiddels prima weer. Dus snel tanken en weer op pad! Dit keer kwamen we met prachtig weer aan op Den Helder. James vloog met de PH-SES terug naar Seppe en ik maakte de PH-USN gereed. De leentransponder deed zijn werk, dus ik kreeg toestemming om te vertrekken.

## Woensdag.

Ik had met Hangar One (onderhoudsbedrijf) op Teuge afgesproken dat ik langs zou komen, zodat zij direct konden kijken wat er aan de hand was en eventueel een reservetransponder konden inbouwen. Ongeveer drie maanden geleden had Hangar One

namelijk nog ADS-B in de USN gebouwd. Na een plezierige vlucht en een prima landing taxiede ik naar de hangar. Etienne zou de zaak nakijken en verhelpen. Hij kwam aanlopen met een meetapparaat om het signaal van de transponder op te pikken. Niets natuurlijk. Hij ging op onderzoek uit en stelde toen de beste vraag van de dag: "Waar is de antenne eigenlijk?"
Dat was inderdaad dé vraag. De antenne bleek te zijn afgebroken! Ergens tijdens de ILS-approach op Den Helder was de transponder uitgevallen. De antenne is daar dus spontaan afgebroken en hopelijk niet op iemands hoofd beland. Gelukkig was er een nieuwe antenne op voorraad, die vakkundig door Etienne werd geïnstalleerd. Daarna bleek alles weer perfect te werken. Volgens Dutch Mil waren we weer prima zichtbaar, inclusief onze hoogte.
Achteraf gezien was op Den Helder niemand op het idee gekomen om naar de antenne te kijken. Het probleem had daar anders gemakkelijk tijdelijk opgelost kunnen worden met een simpel stukje staaldraad als noodantenne. Weer een ervaring rijker!



Hans Philipse

# KOMT HERFST, KOM(T) SNERT

Het wordt weer tijd voor een vlaagje snertweer op Vliegveld Hoogeveen en wel op zaterdag 21 en zondag 22 november as. De bemanning van elk bezoekend vliegtuig is welkom bij Brasserie De Spotter voor een gratis kop erwtensoep met een snee roggebrood en katenspek.




AIRLEIN MEDICAL
VLIEGMEDISCHE KEURINGEN
AIRLEIN MEDICAL
VLIEGMEDISCHE KEURINGEN KLASSE 1, 2 EN LAPL
Direct achter de havendienst op EHHV
Gekeurd door artsen die zelf ook vliegen
Persoonlijke aandacht en rechtstreeks contact
Centraal gelegen op vliegveld Hilversum
Korte wachttijden, snel een afspraak
Maak zelf snel online een afspraak!
Noodweg 49
1213 PW Hilversum
+31 6 3863 9103
info@airleinmedical.nl
www.airleinmedical.nl

# Aankomst Sint op Seppe 2026













# BRANDSTOFPRIJZEN EHSE

***In tegenstelling tot hetgeen we gehoopt hadden, zijn de brandstofprijzen op Seppe toch weer gestegen.***

Daarom heeft de SVH de brandstoftoeslag per 26 oktober moeten verhogen met € 2,50 per incl. b.t.w.




De actuele prijzen zijn nu:
Voor Avgas 100LL blijft de literprijs hetzelfde: € 2,94 ex BTW.

Voor Avgas UL94 gaat de literprijs van € 2,48 naar € 2,62 ex BTW.

Voor Jet A1 gaat de literprijs van € 2,57 naar € 2,63 ex BTW.

Havendienst
Breda International Airport



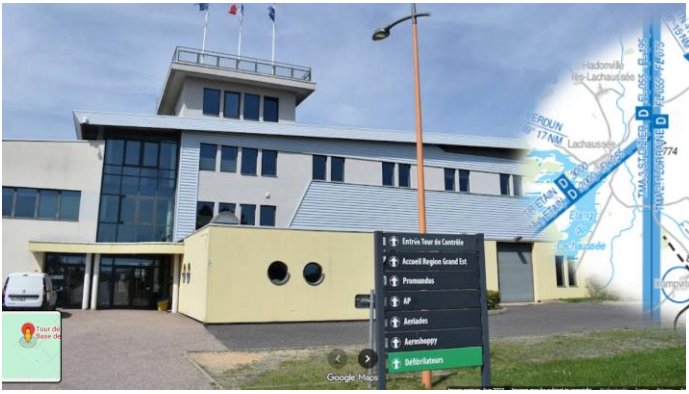
# BESTEMMING VAN DE MAAND

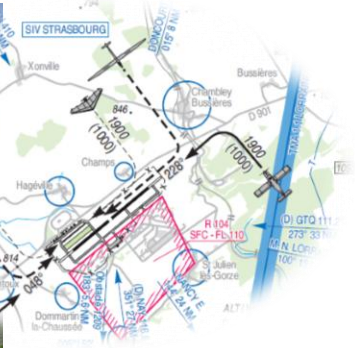
## *Chambley LFJY*

Chambley, voluit Chambley Planetáir Aerodrome is een civiel vliegveld wat ongever 20 km ten westen van de stad Metz (F) ligt.
Het is langdurig in gebruik geweest als militaire basis voor de Amerikaanse luchtmacht, maar zij zijn al lang geleden vertrokken.
De hangars en infrastructuur bestaan nog steeds en zijn ontwikkeld als bedrijventrrein.
Het is geen bestemming om er voor de mooie omgeving naar toe te vliegen, dan wordt je teleurgesteld, want het ligt in de middle of nowhere.
Wat trekt je dan wel aan om er naartoe te gaan? Een lange runway, ideaal om t/g te oefenen, night VFR, RNP approaches trainen. Geen landingsgelden en alle soorten fuel beschikbaar.
Op het vliegveld ligt ook een auto circuit waar cursussen gegeven worden in het racen. Leuk intermezzo.
Op het vliegveld vindt ook ieder jaar de Europese kampioenschappen ballonvaren plaats.
Een bestemming zonder goed restaurant is geen bestemming wordt altijd gezegd.
Het restaurant la Carlingue a Mémé heeft een goede reputatie en is ook in de winter geopend (lunch 11h30-14h00). In de zomer gelden ruimere openingstijden.

### Enkele kenmerken

- Ligging GTQ 273° - 33, 111.250 freq., altitude 866'
- Afstand vanaf Seppe 160 nm, koers direct 171°
- Concrete runway .2095 x 45 m, 035R RH en 23 LH, circuit 1890'
- Freq 120.405 A/A French only, Lorraine app 119.125, Atis 136.580 Lorraine
- Er is Avgas, UL91 en Jet A1 met Total card of creditcard. Tel. 0033.329893010
- Er zijn geen landingsgelden verschuldigd
- Vliegclub les Ailes Mosellanes, tel. 0033.960398423
- Www.chambleyplanetair.com



Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



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

Aviation Medical Center
Voor alle vliegmedische keuringen



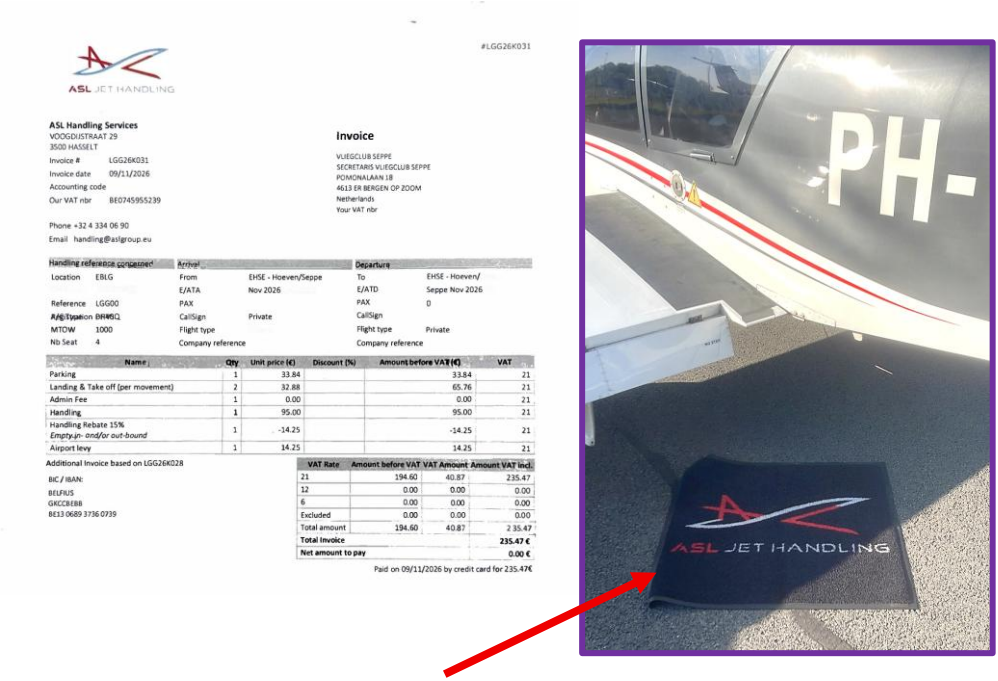

Voor de leden gelden gereduceerde tarieven!
Neem contact met ons op voor de speciale tarieven op het gratis nummer: 0800-4212121

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

# HET MOET WEL LEUK BLIJVEN

***Waar zal ik deze keer eens naartoe vliegen vraagt een clublid zich af?***
***Hij heeft een vrije maandagmorgen en de weersvooruitzichten zijn top.***
***Hij kiest voor Luik (EBLG) en bereidt de vlucht zorgvuldig voor.***

Hij belt met ASL Jet Handling op Luik om te informeren naar de landingsgelden. De landing op zichzelf is niet extreem hoog, maar handling is wel verplicht. Hij krijgt geen exact bedrag te horen, dat hoort hij wel na de landing, maar die zijn redelijk, aldus de handling agent.
Na een mooie landing volgt een vriendelijke ontvangst met lekkere koffie en natuurlijk de factuur.
Dat werd even schrikken. De piloot mocht maar liefst € 235,47 inclusief b.t.w. aftikken.
Iedereen is het erover eens dat dit soort bedragen in geen enkele verhouding staan tot de geleverde prestatie.
Waarom dit verhaaltje? Gewoon om je te waarschuwen voor deze dure bestemmingen en de manier van werken. Er zijn veel leukere alternatieven te bedenken.



#LGG26K031

ASL JET HANDLING

**ASL Handling Services**
VOOGDIJSTRAAT 29
3500 HASSELT
Invoice # LGG26K031
Invoice date 09/11/2026
Accounting code
Our VAT nbr BE0745955239

Phone +32 4 334 06 90
Email handling@aslgroup.eu

**Invoice**

VLIEGCLUB SEPPE
SECRETARIS VLIEGCLUB SEPPE
POMONALAAN 18
4613 ER BERGEN OP ZOOM
Netherlands
Your VAT nbr

| Handling reference concerned | | Arrival | | Departure | |
|---|---|---|---|---|---|
| Location | EBLG | From | EHSE - Hoeven/Seppe | To | EHSE - Hoeven/ |
| | | E/ATA | Nov 2026 | E/ATD | Seppe Nov 2026 |
| Reference | LGG00 | PAX | | PAX | 0 |
| A/C Type/on | PH-BBQ | CallSign | Private | CallSign | |
| MTOW | 1000 | Flight type | | Flight type | Private |
| Nb Seat | 4 | Company reference | | Company reference | |

| Name | Qty | Unit price (€) | Discount (%) | Amount before VAT (€) | VAT |
|---|---|---|---|---|---|
| Parking | 1 | 33.84 | | 33.84 | 21 |
| Landing & Take off (per movement) | 2 | 32.88 | | 65.76 | 21 |
| Admin Fee | 1 | 0.00 | | 0.00 | 21 |
| Handling | 1 | 95.00 | | 95.00 | 21 |
| Handling Rebate 15% *Empty-in- and/or out-bound* | 1 | -14.25 | | -14.25 | 21 |
| Airport levy | 1 | 14.25 | | 14.25 | 21 |

Additional Invoice based on LGG26K028

BIC / IBAN:
BELFIUS
GKCCBEBB
BE13 0689 3736 0739

| VAT Rate | Amount before VAT | VAT Amount | Amount VAT incl. |
|---|---|---|---|
| 21 | 194.60 | 40.87 | 235.47 |
| 12 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 6 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Excluded | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| Total amount | 194.60 | 40.87 | 2 35.47 |
| **Total invoice** | | | **235.47 €** |
| **Net amount to pay** | | | **0.00 €** |

Paid on 09/11/2026 by credit card for 235.47€



***De rode loper wordt dan weer wel voor je uitgerold.***



# 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

ENERGIEWEG 16
WAALWIJK

TEL. 0416 332517

INFO@HARRYDELOUW.NL
WWW.HARRYDELOUW.NL

# HOREN EN GEHOORD WORDEN

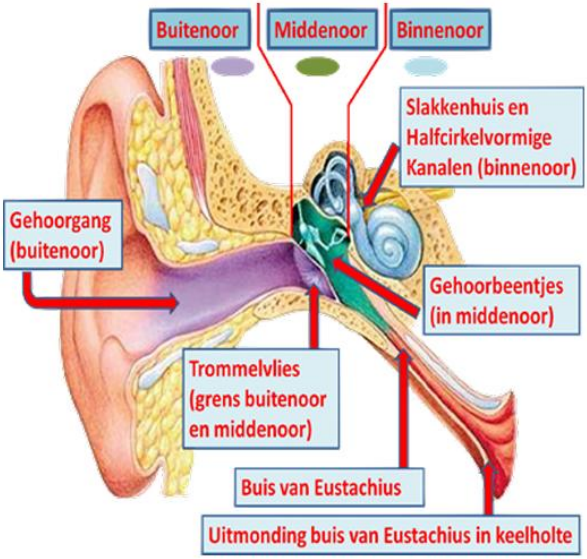
***Waarom goed horen meer is dan alleen geluid waarnemen.***
***"Say again?" Iedereen heeft dit weleens over de radio gehoord (of zelf gezegd).***




Als de radio wat onduidelijk klinkt, de motor lawaai maakt, iemand naast je praat en je ondertussen bezig bent met navigeren, hoor je wel het geluid maar is het soms lastig om ook te verstaan wat er gezegd wordt. We staan er eigenlijk maar weinig bij stil hoe belangrijk ons gehoor is tijdens het vliegen.
Zien krijgt in de cockpit natuurlijk veel aandacht. Maar niet alle informatie in de cockpit komt via onze ogen binnen.
Radioverkeer, het geluid van de motor, de stall warning, stemmen van je passagiers: Allemaal informatie die via je oren binnenkomt. Horen is niet hetzelfde als verstaan
Het oor zit prachtig in elkaar. Geluidsgolven worden via de buitenste gehoorgang naar het trommelvlies geleid. Via de gehoorbeentjes bereiken de trillingen het binnenoor, waar ze worden omgezet in elektrische signalen die via de gehoorzenuw naar de hersenen gaan.

Maar daar stopt het niet. Onze hersenen moeten nu uit al die geluiden selecteren wat belangrijk is. Dat is precies wat het gehoor van een vlieger op de proef stelt: Niet alleen een geluid kunnen waarnemen, maar spraak kunnen onderscheiden van achtergrondgeluid. Horen in het dagelijks leven Juist wanneer er veel achtergrondgeluid is, wordt duidelijk hoeveel reserve ons gehoor eigenlijk heeft. Een beginnende gehoorvermindering valt daarom vaak niet op tijdens een rustig gesprek, maar juist in een restaurant, op een feestje of tijdens een vergadering.
Ook een piep na een concert of een avond met harde muziek is een herkenbaar voorbeeld. Vaak verdwijnt die piep gelukkig weer, maar zo'n tijdelijke piep is wel een teken dat je oren flink zijn blootgesteld aan geluid.
Het mooie – en verraderlijke – van ons gehoor is dat je beschadiging niet altijd direct merkt. Je kunt jarenlang denken dat je prima hoort, terwijl je gehoor langzaam achteruitgaat. Misschien zet je de televisie iets harder, vraag je in een rumoerige omgeving wat vaker "wat zeg je?", of merk je dat je in een restaurant vooral degene naast je goed kunt verstaan als je hem aankijkt. En dan blijkt bij een gehoortest ineens dat er toch een duidelijke dip in het audiogram zit. Een druk restaurant is daarmee eigenlijk ook een kleine gehoortest. Kun je iemand verstaan terwijl er om je heen van alles gebeurt? Dan doet je gehoor meer dan alleen geluid waarnemen: Je hersenen zijn voortdurend bezig relevante spraak uit de achtergrond te filteren. Precies die vaardigheid heb je ook nodig in de cockpit. Oude vliegtuigen en de klassieke gehoordip Wie regelmatig met klassieke of oudere vliegtuigen vliegt, kent het verschil waarschijnlijk. Een moderne

cockpit is vaak relatief goed geïsoleerd, terwijl in een oudere kist het geluidsniveau heel anders kan zijn.
Urenlang vliegen in zo'n omgeving betekent een flinke hoeveelheid lawaai. De Fokker Friendship was hier een bekend voorbeeld van. Bij langdurige blootstelling aan geluid kunnen de gevoelige haarcellen in het binnenoor beschadigd raken. Die herstellen zich daarna niet meer.




Het gehoorverlies ontstaat meestal geleidelijk en daardoor valt het vaak pas laat op. Een bekend patroon bij lawaai gerelateerde gehoorschade is de zgn. 'lawaaidip' in het gehoor rond 4000 Hz. Dat is een bekende vroege aanwijzing voor lawaaibeschadiging. Interessant genoeg kan iemand zo'n dip al op het audiogram hebben zonder in het dagelijks leven het gevoel te hebben dat hij slechthorend is. En daar zit voor een vlieger precies het probleem. Je kunt in een stille omgeving nog prima een gesprek voeren, maar in een cockpit wordt het steeds lastiger om spraak uit de achtergrond te filteren. De cockpit is geen stille omgeving Een vliegtuig produceert voortdurend geluid. Motor, propeller, luchtstroming, ventilatie en apparatuur vormen samen een achtergrond waartegen je de radio en gesprekken moet verstaan. Een goede headset is daarom niet alleen comfortabel. Het is ook een belangrijk hulpmiddel om het gehoor te beschermen en tegelijkertijd de communicatie verstaanbaar te houden. Maar een headset maakt een beschadigd gehoor natuurlijk niet ongedaan. Ook tinnitus – een piep, ruis of suis in het oor – kan een rol spelen. Zeker wanneer dit constant aanwezig is, kan het lastiger worden om andere geluiden te onderscheiden.

Hoe zit het met de vliegmedische keuring? Bij iedere medische keuring wordt het gehoor beoordeeld. Voor een LAPL en klasse 2 zonder instrument-rating gebeurt dit in de praktijk door te beoordelen of de vlieger normale conversatiespraak correct kan

verstaan: Met ieder oor afzonderlijk, op een afstand van 2 meter en met de rug naar de keuringsarts. Voor een klasse 2 waarbij een instrument-rating wordt toegevoegd, is een toonaudiogram onderdeel van de keuring. Bij de initiële keuring mag het gehoorverlies niet meer bedragen dan 35dB bij 500, 1000 en 2000Hz en 50dB bij 3000Hz, in ieder oor afzonderlijk. Een audiogram is belangrijk, maar uiteindelijk gaat het ook om de vraag of iemand in de praktijk veilig kan functioneren in de cockpit.
Want wat als het audiogram inmiddels nét buiten de norm valt? Een dip betekent niet automatisch: einde vliegbrevet Bij een vlieger die al een medisch certificaat heeft en bij een herkeuring meer gehoorverlies blijkt te hebben dan de genoemde waarden, kan worden gekeken naar het functionele gehoor.
De EASA-regels bieden ruimte om te beoordelen of de vlieger in de praktijk voldoende kan horen en verstaan. Een spraakverstaanbaarheidstest of een functionele gehoortest in de cockpit kan daarbij behulpzaam zijn. In Nederland kan daarvoor onder andere een “verklaring gehoor” worden gevraagd, maar kijk ook buiten de cockpit.
De zogenaamde Medical Flight Test voor Functional hearing assessment/Speech discrimination test. Daarmee wordt aangetoond dat de vlieger, ondanks de afwijkende audiometrische waarden, in de praktijk voldoende spraak kan verstaan om veilig te kunnen vliegen. Een dergelijke verklaring kan worden afgegeven door een vlieginstructeur of examinator. Een audiogram vertelt dus een belangrijk deel van het verhaal, maar uiteindelijk gaat het erom of je in de praktijk de informatie kunt horen die je nodig hebt.
Bescherm wat je hebt.



Het goede nieuws is dat we ons gehoor voor een groot deel kunnen beschermen. Gebruik een goede headset en wees extra alert op lawaaiblootstelling in oudere vliegtuigen. Zeker wanneer je regelmatig langere vluchten maakt met een toestel dat veel geluid produceert, is gehoorbescherming geen overbodige luxe. Een concert, een festival, een avond in een lawaaiige kroeg of zelfs regelmatig werken met harde machines draagt allemaal bij aan de totale hoeveelheid geluid waaraan je oren worden blootgesteld. En luister naar je oren. Een piep na het vliegen of een concert, een dof gevoel in je oren, moeite om gesprekken in een restaurant te volgen of het steeds vaker moeten vragen om iets te herhalen, zijn signalen om serieus te nemen, omdat eenmaal ontstane lawaaischade meestal niet meer terug te draaien is.

Vriendelijke groet
Marjolein Deege

# DE COCKPIT

VOOR EEN HAPJE EN EEN DRANKJE







BREDA INTERNATIONAL AIRPORT

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

# NATURA 2000

***Graag deel ik met jullie wat mij een dezer dagen is overkomen zodat iedere vlieger er zijn voordeel mee kan doen.***

Vrijdagochtend 6 november kreeg ik bezoek van 3 medewerkers van de Omgevingsdienst Provincie Zuid-Holland, omdat ik door een Natura 2000 gebied zou zijn gevlogen. Het liep uiteindelijk allemaal met een waarschuwing af. Tip is wel om de Natura 2000 gebieden even te checken als je gaat vliegen op https://www.natura2000.nl/gebieden. Lastig daarbij is dat het gebied waar ik doorheen vloog niet op de standaard LVNL 1:500.000 kaart staat.
Het is enkel te vinden op de Natura 2000 website, maar dan zonder vlieghoogte, of op de LVNL-website voor VFR-charts https://vfrchart.lvnl.nl, maar dan moet je inzoomen naar een andere schaal dan 1:500.000 en ook daar staat de hoogte niet bij.
De medewerkers van de Omgevingsdienst wisten mij te vertellen dat de minimumhoogte 1.000 ft AGL is in verband met vogelconcentraties.
Bijgevoegd een afbeelding van het gebied waar het om ging in de buurt van Strijen.

Tot slot, het beste is natuurlijk boven Natura 2000 gebieden niet onder de 1000'AGL te vliegen.
Dan genieten niet alleen de dieren, maar wij ook des te meer.
Doe er je voordeel mee…

Groet
Erwin Janssen




***Het AIP zegt:***

## 2.2 Minimum flight altitude

To avoid disturbing sensitive fauna, pilots are strongly advised not to cross areas with sensitive fauna below 1000 FT AGL. The areas with large flocks of birds and/or seals are depicted on the Fauna flight restrictions - index chart and on aerodrome visual approach charts. In paragraph 3 all locations of these areas are listed by name, including the season and the minimum altitude to cross these areas.

## 3 Areas with sensitive fauna

Pilots are strongly advised not to cross sensitive fauna areas below 1000 FT AGL, unless otherwise stated in the table below.

| | | |
|---|---|---|
| 41 | Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving | W |
| 42 | Oudeland van Strijen | W |
| 43 | Polder Zeevang | W |

J.L. R G.W.W.

**J.L. RIJSDIJK B.V.**

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA*-FSC gecertificeerd



Voor al uw:
Grondverzet
Verhardingen
Rioleringen
Damwanden & Beschoeiingen
Bagger- en maaiwerkzaamheden
Gladheidsbestrijding

Krommeweg 20
3343 LB Hendrik-Ido-Ambacht
Tel.:078-6195503
E-mail: info@jlrijsdijkbv.nl
www.jlrijsdijkbv.nl

**J.C. RIJSDIJK Transport B.V.**



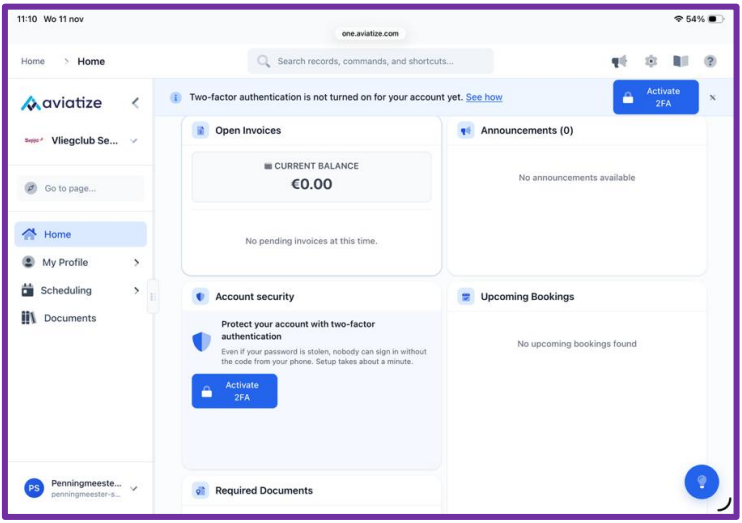
Verhuur Cessna 172 N202 PY
Voor inlichtingen: 078 - 6195503



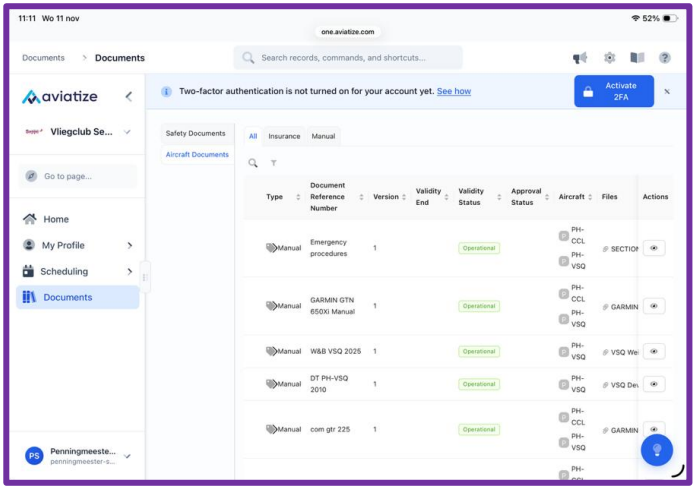
# UPDATE AVIATIZE!

We zijn alweer een tijdje gewend aan Aviatize. Het programma breidt langzaam uit met steeds meer mogelijkheden.
Zo staat, in het kader van de vliegopleidingen van onze SOO, naast de PPL Syllabus nu tevens de Night Rating Syllabus erin.
Ook deze winter gaan een aantal leden de Cursus Night Rating volgen en de vorderingen kunnen nu digitaal in Aviatize worden bijgehouden. Makkelijk en inzichtelijk vanuit elke plaats op aarde (mits toegang tot Aviatize) voor zowel de instructeur als de student.
Ook zijn we langzaam de bibliotheek van Aviatize aan het aanvullen met allerlei handige documenten.
De manuals van verschillende Avionica, De Weight & Balance van de Robins, de Deviatie Tabellen, de handboeken, Statuten en Reglement SVH etc.
Hieronder ziet u verschillende printscreens die u naar de documenten helpen. De documenten zijn ook te downloaden. Eigenlijk niet per se nodig, want ze zijn te allen tijde in Aviatize beschikbaar.

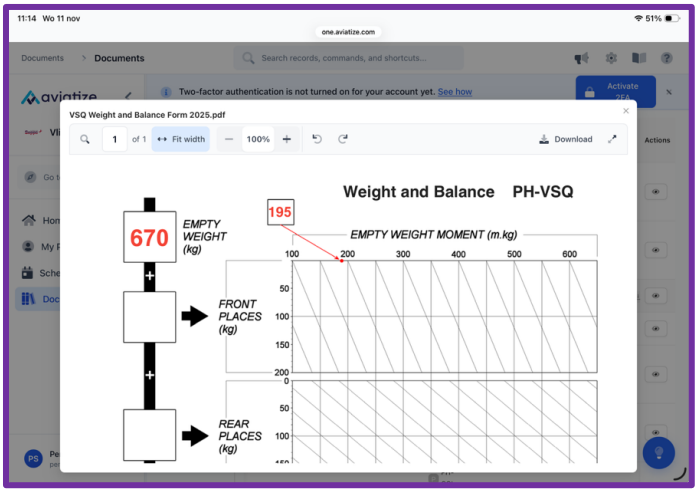
Als u Aviatize opent ziet u het begin scherm “Home”.




Links ziet u onder “Home” de “Documents”. Als u de cursor daarop plaatst ziet u de documenten lijst. In dit geval “Aircraft Documents”.




U ziet het “Type Documents”, een omschrijving, voor welk “Aircraft” het document van toepassing is en onder “Files” ziet u het document zelf. U kunt dat document selecteren door met uw muisknop op het document te klikken. Onderstaand als voorbeeld de Weight & Balance van de VSQ.




Rechtsboven het document ziet u “Download”. Door daarop te klikken kunt u het document downloaden.
Simpel en makkelijk.
In de aankomende tijd breiden we de bibliotheek verder uit.
Mocht u een document missen stuur dan een Email naar:
Penningmeester-SVH@vliegclubseppe.nl met het verzoek en het document wat u wilt toevoegen.
Wel zo makkelijk alles bij elkaar!

Frank Oskamp

# 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

VLIEGEND MUSEUM SEPPE

deze advertentie is mogelijk gemaakt door:

**Beheermaatschappij Van Andel Raamsdonksveer**

# GENDEC & GAR

***Een toertochtje organiseren in de maand november is altijd een uitdaging. Ik had het idee om van 11 t/m 13 november een tocht uit te zetten met de USN en SES richting Denemarken. Liefhebbers genoeg om met de 2 toestellen te gaan.***

Maar de uitdaging was iets te veel, slecht weer, dus op zoek wat nog wel kon in deze dagen. Naar het noorden, regen, naar het oosten, regen, het zuiden dan?
Mist.. Vreemd genoeg zag het richting het westen naar Engeland er goed uit.
Vertrekken op de woensdag mocht ook niet lukken, te veel regen. Wel een ideale dag om samen met Jack heel veel papierwerk te verzetten voor GENDEC en GAR omdat de UK geen schengengebied is. En voor zij die Jack een beetje kennen, bijna 2 uur nagenoeg nutteloos papierwerk invullen voor 2 dagen vliegen bracht deze ochtend op vrolijk gemopper…. maar wel gelukt.
Ik geef nu wel toe dat dit digitale papierwerk veel werk is om een tocht naar de Britse eilanden te maken, wetend dat dit hele verhaal ook weer op de terugweg moet worden ingevuld.

## We kunnen gaan.

Donderdag, de dag van vertrek, begon met mooi weer, maar we moesten wachten op de Marechaussee en precies het moment nadat onze paspoorten waren gecheckt, begon het te regenen. Gelukkig maar even en niet veel later zaten we in de lucht.

Het zicht was gelukkig goed en op 1500 ft nog steeds onder het wolkendek. De route ging via COA langs de kust tot Duinkerken, naar DVR VOR voor de oversteek en een stukje landinwaarts naar EGSX, North Weald, vlak bij Epping wat noordwest van Londen ligt (rondweg M25). Oostende en Kortrijk werkte vrolijk mee om ons toestemming te geven voor crossing CTR en het weer werd vanaf de kust alleen maar zonniger. Londen info werkte ook mee en een stukje rond Stanford ging prima af met enkel uitluisteren met de juiste squawk.



North Weald is een groot veld, een landingsbaan van 1800 meter en helemaal ingericht voor General Aviation, maar wel op zijn Brits. Landingsgeld 15 pond en overnachting 10 pond en betaling via de website. Ook een avontuur wat niet lukt met een mobieltje. Met een Uber in 10 minuten naar het dorp Epping gegaan, Hans had daar een hotel gevonden, maar bij aankomst bleek daar slechts 1 kamer beschikbaar te zijn. Foutje booking.com. De kroeg erbij was gezellig en het biertje smaakte prima. Er was ook wat eten te bestellen dat buiten besteld moest worden om binnen op te eten en eigenlijk weet ik nog steeds niet wat het nu was. Iets van een gebakje met gehakt of zo… voedsel.



Verder in het dorp was nog een ander hotel waar Hans en ik voor de overnachting terecht konden en waar ook nog een goed restaurant bij zat. Gezellig, lekker warm en met een biertje (of 2..) wederom het favoriete werk achter de laptop het landingsgeld, de GAR en GENDEC mogen regelen, werk waar Jack zo vrolijk van wordt. Mopperen hoort erbij en klagen over het al of niet vallen van het kabinet in Den Haag is maar kort, hier heeft iedereen wel eenzelfde gedachte over.
GENDEC invullen, dan heb je een lang verhaal.
Lekker kunnen eten en geweldig kunnen slapen naast een drukke weg die ook werkelijk heel de nacht druk bleef. Rond 8 uur in de ochtend was het wat stiller, eindelijk iedereen op het werk daar, vermoeden wij.
Gerrit had in zijn ochtendwandeling een plek gevonden om een echt Engels ontbijt te nuttigen waar op mijn persoontje na, goed gebruik van werd gemaakt. Een croissantje gaat in de ochtend er beter in dan vette worst met eieren, bonen en bacon. Ik was hierin alleen….
Met de Uber weer naar het veld en voorbereidingen getroffen voor de weg naar huis. Tanken ging, enkel 100LL aanwezig, het kostte allen wat meer tijd dan gehoopt maar ruim op tijd om volgens GAR, GENDEC en vliegplan te mogen vertrekken. Al dat papierwerk toch.



Eenzelfde route als op de heenweg met wederom in Engeland prachtig weer en vlak bij Nederland duidelijk aanwezige lokale buien dat bij noordwestenwind supermooi afsteekt bij de vergezichten eromheen. Wat regen in de zon erbij, wat je van tijd tot tijd de indruk geeft tussen de regenboog zelf door te vliegen. Alleen hierom is het de moeite om zelf te leren vliegen.
Terug op Seppe werden we ontvangen door een Marechaussee commissie die enkel ons paspoort wilde zien. In het clubgebouw nog een drankje genomen en onze mini toertocht zit er weer op.



Vliegen naar Engeland is leuk, de route is moo,i maar ik heb enkel de heenweg gevlogen wat 2 uur vliegen was, maar het papierwerk heeft mij 3 uur gekost. Niet erg voor een keer en omdat het een hobby is, maar het is een serieuze drempel om er naar toe te vliegen.

Groet van team Airwings: Jack Hoogewerff, Hans van Nordennen, Gerrit Michielsen en Wim Janssen

# KERSTBORREL ZATERDAG 19 DEC

Het bestuur nodigt alle leden/donateurs met partners uit voor de enige echte VCS-kerstborrel op:



**Zaterdag 19 december vanaf 16.00 uur**

Een gezellig clubevenement in kerstsfeer om een beetje terug te kijken, maar vooral om vooruit te kijken naar 2027, want na het plannen, komt het vliegen vanzelf.

Dit jaar worden ook de solo tankers aan de solisten van 2026 uitgereikt.

De hapjes en drankjes worden u aangeboden door het clubbestuur.
Wel graag aanmelden, zodat we de catering op orde hebben.

Aanmelden kan via de volgende link: Aanmelden Kerstborrel 2026 of via de QR-code.

++++++++++

# ACTIVITEITENKALENDER 2027

***2027 komt snel dichterbij en de eventcommissie is gestart met de voorbereiding van de nieuwe activiteitenkalender.***

**Activiteitenkalender**

Sommige zaken staan al vast, zoals de 2 halfjaarlijkse ledenvergaderingen, enkele themavonden, de mosselavond, de TourdeFrans, de Aero op Friedrichshafen etc.

Heb je voor 2027 zelf al bepaalde (club)activiteiten in de planning, geef ze dan door aan peterZ@vliegclubseppe.nl, dan neemt hij ze op in de (website)kalender.

We proberen ook voor 2027 weer een mooi en gevarieerd programma op te tuigen.

TRANSAL
AERO SERVICES

Tel:+31(0)113614370
www.transalaero.com
info@transalaero.com

**Maintenance, repair, respray, refurbishing**

**Zeeland Airport (EHMZ)**

ROBIN AIRCRAFT

**Robin Aircraft Distributor Benelux**

Continental Motors

**Centurion Service Center**

Beechcraft | Cessna
TEXTRON AVIATION
AUTHORIZED SERVICE FACILITY

**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@ontdekkracht.nl - www.ontdekkracht.nl

# LIDMAATSCHAP 2027

Mocht er een reden zijn om je lidmaatschap volgend jaar niet te willen continueren, of te willen omzetten naar donateurschap, doe dit dan in ieder geval voor 1 december.
Want bij niet tijdige opzegging is de reguliere contributie voor het komende jaar verschuldigd.




Gr. penningmeester VCS

# WINTERTIJD UTC + 1 UUR

***Op zondag 25 oktober zijn we overgeschakeld van zomertijd naar wintertijd.***

Dit verandert niet alleen onze tijd van UTC + 2 naar UTC + 1, maar heeft vooral invloed op de daglichtperiodes waarin we VFR zonder NQ mogen vliegen.

Ter ondersteuning op de volgende pagina de Uniforme daglichtperiodes voor de komende 3 maanden. Stop het in je vliegtas, je weet maar nooit.

# OUDJAARVLIEGEN 31/12

***Vooraankondiging oudjaar uitvliegen op 31 december naar……?***

Zaterdag 31 december is het weer zover dat we proberen het jaar vliegend uit te luiden.
Het is ieder jaar weer de vraag “gaat het door, of wordt het toch weer niks door het winterweer”?
We zien het wel.

Zoals het er nu bijstaat vliegen we het jaar uit naar Midden-Zeeland EHMZ.
Fly Coffee&Lunchbar op het ons zo vertrouwde vliegveld Balen-Keiheuvel is die dag helaas gesloten.

Houd de website in de gaten, want daar melden we het laatste nieuws over het oudjaarvliegen. Aanmelden, zoals gewoonlijk via de website. Gebruik van een clubtoestel dien je zelf te reserveren.

# SUNRISE AND SUNSET 2026

| | OCT | | NOV | | DEC | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Day | SR | SS | SR | SS | SR | SS |
| 1 | 0541 | 1718 | 0635 | 1612 | 0725 | 1532 |
| 2 | 0542 | 1715 | 0637 | 1610 | 0727 | 1531 |
| 3 | 0544 | 1713 | 0638 | 1608 | 0728 | 1531 |
| 4 | 0546 | 1711 | 0640 | 1606 | 0730 | 1530 |
| 5 | 0547 | 1708 | 0642 | 1605 | 0731 | 1530 |
| 6 | 0549 | 1706 | 0644 | 1603 | 0732 | 1529 |
| 7 | 0551 | 1704 | 0646 | 1601 | 0733 | 1529 |
| 8 | 0553 | 1702 | 0647 | 1600 | 0735 | 1529 |
| 9 | 0554 | 1659 | 0649 | 1558 | 0736 | 1529 |
| 10 | 0556 | 1657 | 0651 | 1556 | 0737 | 1528 |
| 11 | 0558 | 1655 | 0653 | 1555 | 0738 | 1528 |
| 12 | 0559 | 1653 | 0654 | 1553 | 0739 | 1528 |
| 13 | 0601 | 1651 | 0656 | 1552 | 0740 | 1528 |
| 14 | 0603 | 1648 | 0658 | 1550 | 0741 | 1528 |
| 15 | 0605 | 1646 | 0700 | 1549 | 0742 | 1529 |
| 16 | 0606 | 1644 | 0701 | 1548 | 0742 | 1529 |
| 17 | 0608 | 1642 | 0703 | 1546 | 0743 | 1529 |
| 18 | 0610 | 1640 | 0705 | 1545 | 0744 | 1529 |
| 19 | 0612 | 1638 | 0707 | 1544 | 0745 | 1530 |
| 20 | 0613 | 1635 | 0708 | 1542 | 0745 | 1530 |
| 21 | 0615 | 1633 | 0710 | 1541 | 0746 | 1531 |
| 22 | 0617 | 1631 | 0712 | 1540 | 0746 | 1531 |
| 23 | 0619 | 1629 | 0713 | 1539 | 0747 | 1532 |
| 24 | 0620 | 1627 | 0715 | 1538 | 0747 | 1532 |
| 25 | 0622 | 1625 | 0716 | 1537 | 0747 | 1533 |
| 26 | 0624 | 1623 | 0718 | 1536 | 0748 | 1534 |
| 27 | 0626 | 1621 | 0720 | 1535 | 0748 | 1535 |
| 28 | 0628 | 1619 | 0721 | 1534 | 0748 | 1536 |
| 29 | 0629 | 1617 | 0723 | 1534 | 0748 | 1536 |
| 30 | 0631 | 1615 | 0724 | 1533 | 0748 | 1537 |
| 31 | 0633 | 1614 | | | 0748 | 1538 |

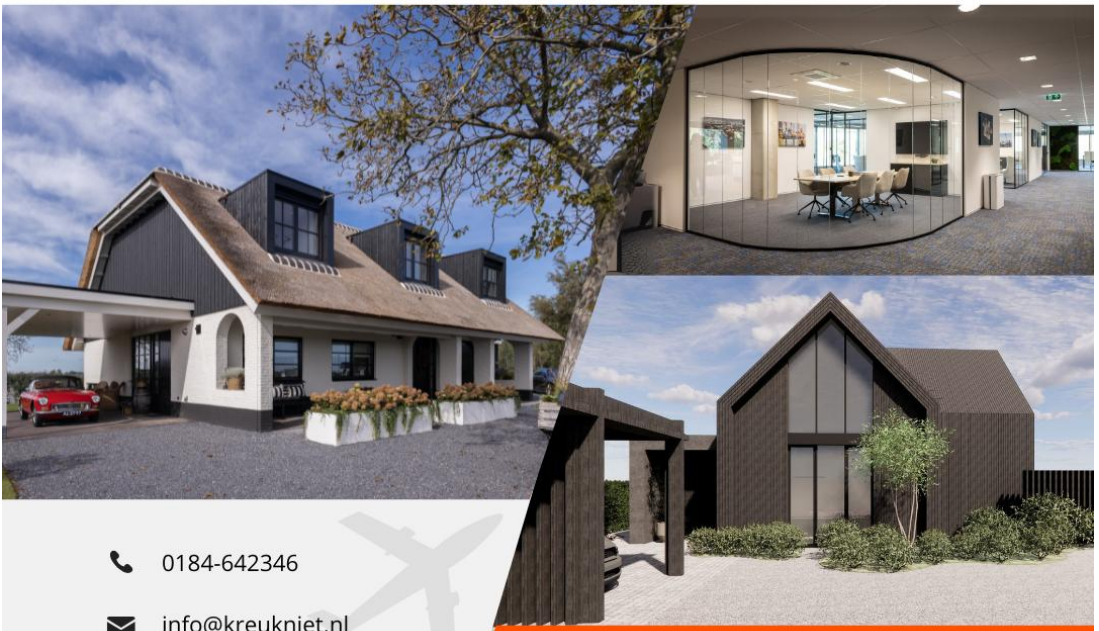
KREUKNIET BOUW

RIHADO TIMMERFABRIEK

# 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.**

# ALGEMENE LEDENVERGADERING




***Datum: donderdag 26 november 2026 om 20.00 uur***
***Locatie: clubgebouw VCS***

**Agenda ALV**

1. Opening door de voorzitter
2. Berichten van verhindering en presentielijst
3. Notulen vorige ALV van vrijdag 27 maart 2026
4. Ingekomen stukken
5. Mededelingen van het bestuur
6. Begroting 2027
7. (Her)verkiezing Secretaris
8. Stand van zaken bar/(vlieg)events commissies
9. Vliegschool SOO/ATO
10. Rondvraag en sluiting

Na een korte pauze volgt de deelnemers vergadering van het vliegmaterieel SVH

**Agenda SVH-deelnemersvergadering**

1. Opening door de voorzitter
2. Ingekomen stukken
3. Notulen deelnemersvergadering (27-03-2026)
4. De financiën (jaarcijfers)
5. Aviatize
6. Operations, mededelingen over de vloot
7. Bestuurlijke zaken
8. Wat verder ter tafel komt
9. Rondvraag
10. Sluiting door de voorzitter

# MEDEDELINGEN

## Nieuwe leden

- Op 14 oktober Mohameed Hag Mousa uit Delft. Zet zijn praktijkopleiding voort op de Club Robins
- Op 3 november Rodi Vlasveld uit Kapellen (B). Rodi gaat gebruikmaken van de club Robins voor zijn praktijkopleiding.

Allen welkom bij Vliegclub Seppe

.

## Activiteiten

- Za en zo 21 en 22 november snert weekend EHHO
- Donderdag 26 november algemene ledenvergadering
- Zaterdag 5 december Happy Hour
- Zaterdag 19 december Kerstborrel
- Donderdag 31 december oudjaar uitvliegen
- Vrijdag 1 januari vliegveld gesloten

haven huis RESTAURANT

BARGO RESTAURANT

# De beste vliegschool van Nederland

BREDA AVIATION

**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