

Albatros

05

Mei

2024

Noorwegen IFR/VFR

Fly in Twente

60 jaar VCS, 1 juni BBQ

Aerops ook in Frankrijk

2 x geslaagd

Zomeravondvliegen 21/06





EASA en FAA vliegmedische keuringen op Eindhoven Airport!

Voor een **EASA klasse 1/2** - CPL(A) PPL(A) LAPL of FAA **vliegmedische keuring** komt u naar Sky Medical Center op Eindhoven Airport. Ons vliegmedisch keuringscentrum is 10 jaar gespecialiseerd in de luchtvaartgeneeskunde.

Daarom een keuring bij Sky Medical Center...

- ✓ Afspraak maken kan via onze website, e-mail of telefoon
- ✓ Bij goedkeuring ontvangt u direct uw Medische Verklaring
- ✓ Scherpe tarieven
- ✓ Centrale ligging
- ✓ Gelegen naast de luchthaventerminal van Eindhoven Airport
- ✓ **Gratis parkeren** naast de deur
- ✓ Snel en veilig betalen met PIN en creditcard

Afspraak maken

Email ons via info@skymedicalcenter.com of neem via **+31 (0)40 235 0103** contact op met **Sky Medical Center** voor het maken van een afspraak. We plannen direct een vliegmedische keuring voor u in!

Redactie

Peter van de Zande

peterz@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Maasland 101, 5144 EV Waalwijk

Bestuur Vliegclub Seppe

André Oremus (voorzitter)

voorzitter@vliegclubseppe.nl

06 39605322

Maikel Hereijgers (secretaris)

secretaris@vliegclubseppe.nl

06 57343674

Peter van de Zande

(penningmeester)

penningmeester@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Bestuur Stichting

Vliegmaterieel Hoeven

Hans van Dijk (voorzitter)

voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl

06 51203238

René Laribij (secretaris)

secretaris-svh@vliegclubseppe.nl

06 50505574

Frank Oskamp (penningmeester)

penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl

06 21111533

Operations

Marcel Stevens

operations@vliegclubseppe.nl

06 45406416

Vertrouwenscontactpersoon

Godelieve Trimbos

VCS.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com

Bestuur Vlietschool VCS

Hans Philipse (voorzitter)

jlphilipse@planet.nl

06 11002176

Wim Janssen (penningm/secret)

stemowi3@gmx.com

06 11456828

Rudy Muller (lid)

rudymuller@hetnet.nl

06 51751514

Instructeurs

Jo van Sprang (HT)

LAPL, PPL, CPL, IR-SE, NQ, FI, SET-Ces-
sna, 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/exa-
mens

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(a), Aerobatic (a),
MEP (land), SEP (land), FI(a)-restricted

Brievbus_marco@gmx.com

06 17171824

Bob van der Weele

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

Jvanderweele1957@kpnmail.nl

06 25121137

Safety manager

Victor Kruis

safety@vliegclubseppe.nl

06 27082661

Barbeheer

Peter van de Zande

peterZ@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Vliegclub

Correspondentieadres

Margrietstraat 7

4744 AJ Bosschenhoofd

Bezoekadres

Past. V. Breugelstraat 93d,

4744 RC Bosschenhoofd

0165 202779

Website

www.vliegclubseppe.nl

Email

secretaris@vliegclubseppe.nl

Betalingen

Vliegclub Seppe (penningmeester)

NL72ABNA0462938069

SVH (penningmeester)

NL04RABO0123751225

Vlugschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

De Aero op Friedrichshafen vierde dit jaar haar jubileum editie, nm voor de 30^e maal vond de expositie plaats.

Lange tijd werd de expo om de twee jaar georganiseerd, maar alweer geruime tijd jaarlijks.

Ook Seppe is meestal goed vertegenwoordigd en het liefst gaan we er vliegend naar toe, de een VFR naar een van de veldjes in de buurt van Friedrichshafen en de ander weer IFR naar EDNY zelf.

We komen elkaar dan tegen op de beurs en vaak 's avonds ook in een restaurant waar er veel lol wordt beleefd.

Dat liep dit jaar allemaal anders, wat ook te zien is geweest aan het aantal bezoekers. De schuldige was met 1 vinger aan te wijzen: De abominabele slechte weersomstandigheden die het VFR vliegen haast onmogelijk maakte en ook veel IFR vluchten in de war schopte.

Enkele clubleden wilden de beurs niet missen en zijn toen met de auto gegaan; ze kwamen niet enthousiast terug. Files, files en slecht weer onderweg met zelfs sneeuw. Volgend jaar weer een herkansing met hopelijk beter vliegweer.

De eerste voorbereidingen voor de feestelijke BBQ op zaterdag 1 juni zijn in gang gezet. Het bestuur sponsort grotendeels de avond, zodat de eigen bijdrage beperkt blijft tot € 20 voor een all inclusive avond.

Het begint met het afblokken van de zaterdagavond in je agenda en daarna niet vergeten je aan te melden via de website.

Nadere berichtgeving volgt, maar aanmelden kan al. Dus doen, wordt best gezellig.

Voor we er erg in hebben, staat de TourdeFrans weer voor de deur. De commissie doet er alles aan om dit jaar een mooi reisprogramma op te tuigen.

Voor degenen die nog geen ervaring hebben met deze vliegweek organiseert de commissie een info avond op donderdag 30 mei. Natuurlijk zijn de meer ervarenen ook meer dan welkom.

De cover foto spreekt voor zich waarom je vaak over de boordradio hoort "request 20 degrees to the right, to avoid".

Het volgende nummer verschijnt medio juni 2024 en je kunt je bijdrage(n) zoals gewoonlijk kwijt bij de (peterz@vliegclubseppe.nl)

*Vriendelijke groet,
Peter Z*

VAN DE VOORZITTER



Zo langzamerhand belanden we nu echt in het voorjaar. We hebben wel moeten afzien, want wat viel dat weer tegen. Duidelijk ook te merken in het aantal gevlogen uren in april dat behoorlijk achterbleef bij de begroting. Op het moment van dit schrijven ziet de verwachting er een stuk beter uit. Laten we hopen dat we de aaneenschakeling van slechte vliegdagen nu achter ons ligt. Wat ook niet hielp met de uren, was het uitvallen van een lang weekend door het festival dat rondom Koningsdag de boel op stelten zette. Maar goed, ook dat ligt weer achter ons.

De tankplaats ziet er ineens anders uit. Zolang de voorraad strekt is er nog MoGas beschikbaar uit een tijdelijke opslagtank. AvGas (100LL) is verhuisd naar de tankwagen waar voorheen nog MoGas te vinden was. Uit de oude AvGas (100LL) pomp komt nu AvGas (94UL), brandstof zonder de toevoeging van tetraethyl lead.

Schieten we hiermee wat op? Voor onze clubkisten maakt het allemaal niet uit, omdat er wat betreft JetA1 niets verandert. De toestellen die niet vastzitten aan 100LL kunnen nu UL94 tanken in plaats van MoGas. Wel een stuk duurder. En voor de eigenaren van toestellen die nog niet van de 100LL af kunnen, verandert er ook niets, behalve dat die brandstof om de een of andere duistere reden nu een stuk duurder is geworden. De hoeveelheid uitgestoten tetraethyl blijft hetzelfde omdat, zij die dat konden, allang over waren op MoGas. Volgens de havenmeester op Midden-Zeeland komt daar waarschijnlijk ook UL94 beschikbaar. Wel blijven ze daar de andere brandstoffen gewoon aanbieden tegen dezelfde voorwaarden, zodat het daar een uitbreiding is van het aanbod. Kortom, soms zijn de aanvliegroutes van onze gewaardeerde Havendienst moeilijk te doorgronden. De toekomst zal leren wat het effect is van de verandering.

Voor nu wens ik iedereen een zonnig voorjaar toe met heel veel heerlijke en veilige vliegreuen.

Andre Oremus
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

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



ALSIM AL250 SEP & MEP

EASA APPROVED,
FNTF II



REDBIRD FMX SEP

FAA APPROVED,
AATD, FULL MOTION

HET PPL EXAMEN

Het voelt als monumental task done. Het einde van een intense avonturenfilm, waarin ancient puzzels zijn opgelost, gevaren zijn overwonnen en heftige omstandigheden zijn getrotseerd. En tegelijk zo'n film waarvan je weet; het is nu even rustig, maar dit was pas deel 1, er gaat nog veel moois volgen om naar uit te kijken.

Wat eraan voorafging

En wat een bijzonder traject is het geweest. Het begon met de Try2Fly die ik van mijn vrouw (Stefanie) cadeau kreeg die ik op 29 oktober 2022 maakte met Bob (en Stefanie achterin). Bob zei daarna: "Ik kan het je 'zo' leren hoor." Tja, dat klonk toch wel verleidelijk en eigenlijk was ik ook al verkocht. Mijn redenatie: '-Ik heb hier op dit moment (jonge kids, eigen bedrijf) geen tijd voor... maar waarschijnlijk heb ik er nooit tijd voor... dan kan ik het maar beter gewoon doen.'- zorgde ervoor dat ik uiteindelijk op 9 april 2023 de intake vlucht maakte met Jo en vanaf daar ging het snel: Lessen met Bob, check met Theo, first solo, theorie examens tussendoor, meer lessen en solo, check met Jo, grote overland, wat barre tochten tussendoor, info avonden, profexamens met Theo en uiteindelijk het echte examen met Jo.

Het examen

Op 9 mei iets meer dan een jaar na de start, was het zover; ik was klaar voor het examen. Althans, dat zei men. In de voorbereidingen heb ik toch steeds het idee gehad; ik weet nog té weinig, ik kan nog méér doen, ik moet dít nog aanscherpen, dát kan nog beter. En eigenlijk is dat ook zo; we beginnen net, dus er is nog een wereld te leren.

Die 9e mei was Hemelvaartsdag! Ik ben zelf niet gelovig in die zin, maar tóch een bijzondere dag om een vliegexamen te doen. Het weer was goed, althans; weinig wind en een zonnetje. Maar 's ochtends mist en op het moment dat we de lucht in gingen, was het toch flink heilig op hoogte. "Mooi", zei Jo, "anders wordt het te makkelijk" 😊. Het plan was om naar Lille (LFQQ) te vliegen, via overhead Woensdrecht en Ursel. We waren overigens niet welkom op Lille (NOTAM: "VFR-training flights prohibited"). Ik denk dat ze wisten dat ik tegen m'n examen aan zat... Maar, het deerde ons niet; we gingen toch!

Mijn eerste waypoint was Dinteloord (konden we vanaf Stampersgat maar nét zien) om wat tijd in te bouwen om m'n ETO's in te vullen en Woensdrecht op te roepen. Maar... die zaten al op het terras. Zweefvliegtuigen hadden de CTR overgenomen, hoorden we van Dutch Mil. Dan maar een stukje om de baan heen sturen, geplande koers intercepten en door naar Terneuzen.

En dan een waarschuwing; het KNMI laat tegenwoordig wat steekjes vallen, dus kijk daarmee uit. Op deze relatief mooie 9e mei stond in de voorspelling namelijk niets over het noodweer dat wij tegenkwamen toen we vanaf Terneuzen België in wilden vliegen. Je kon het ook bijna niet zien. Jo zag het wel gelukkig. Het zorgde ervoor dat

we moesten uitwijken en we het mooie Lille dus wel konden vergeten. Midden-Zeeland gingen we op af!

Daar om het veld heen gevlogen richting het entry point. Maar... we hadden toch geen trek in gras op de banden. 'Laten we maar naar Steenberghe gaan', zei Jo. Heel goed, gaan we doen.

Puntje nog voor het klachtenboek: De eens zo betrouwbare Robin vertoonde toch ineens een hoop kuren. De arme kist kreeg te maken met een engine failure, een FADEC malfunction, raakte zelfs een paar keer in de stall, waarbij -heel gek- ineens ook nog het rudder vol de verkeerde kant op ging.

Afijn, met de kist in deze conditie leek het ons een verstandig idee om er een paar goede steile bochten achteraan te gooien. En dat zorgde er uiteindelijk voor dat we toch een noodlanding moesten gaan maken.

Gelukkig hebben we hier tijdens de opleiding veel over geleerd: "Het is belangrijk om een goed veld te kiezen". Maar wat zijn nu de eisen voor een goed veld? Dit is iets waar ik gaandeweg een theorie over ontwikkeld heb: Er lijkt iets magisch te zijn met boerenvelden. Het kan zijn dat ik telkens toevallig precies het goede veld heb gepakt, maar er zijn een aantal boerenvelden die een positieve invloed lijken uit te oefenen op het motorvermogen van de Robin. Er zit een soort onzichtbaar gebied rondom sommige boerenvelden en wat blijkt: Telkens als je daar invliegt -de grens ligt op ongeveer 500ft- komt het motorvermogen plots weer volledig terug! En dát is de reden dat ons geleerd wordt om een goed veld te kiezen.

Uiteindelijk zijn we teruggevlogen naar Seppe om daar te landen. Dat ging ook niet vanzelf; nóg een motorstoring, er was ook iets met de flaps aan de hand en de keer daarna waren alle instrumenten onzichtbaar geworden. Maar gelukkig gingen de landingen zelf redelijk goed.

Het blijft een ding, dat landen. Gedurende het traject zijn het er nu welgeteld 143 geweest. Soms was het een greaser en soms had het iets meer weg van een piano van een balkon. De balans trekt gelukkig steeds meer naar het eerste. En zoals vaker wordt gezegd: Het PPL is een license to learn. Dus zo kan ik blijven oefenen en verbeteren.

En dát is precies het plan.

Tot slot

Mijn dank gaat uit naar allereerst Bob, die mijn instructeur is geweest in weer en (héél veel) wind en een ster is in zelfvertrouwen kweken en praktisch nadenken over het vliegen. Ik heb ontzettend veel geleerd en het als een fantastische tijd ervaren.

En Theo, voor de tussentijdse progress check, het proefexamen en de mooie tour door de CTR van Eindhoven.



En natuurlijk Jo, voor zowel de intake, de progress check, als uiteraard dit examen.

Een hele mooie ervaring rijker.

Ik blijf dingen graag verder finetunen met jullie.

Verder dank aan iedereen die deze club mogelijk maakt. Ik zit er nu (pas) een jaar en heb al veel fantastische mensen mogen ontmoeten en zie de passie die er in de club zit. Heel mooi!



En nu, what's next?

Eerst ga ik een kleine Airline beginnen. De lijst met vrienden en familie, die sinds de start van het traject hebben aangegeven 'ik wil heel graag een keer mee!' is inmiddels aardig groot en groeiende. Ik kijk er naar uit om allereerst met m'n gezin en ook met m'n ouders tripjes te maken. Dat is wel het mooie aan dit traject; je gaat anders kijken naar afstanden. Veel plaatsen zijn ineens veel dichterbij. Thuis hebben we nu een kaart met cirkels erop; binnen 1u vliegen, binnen 2 en binnen 3u vliegen, waarop de kinderen al aan het kijken zijn of in ieder geval Disneyland daarbinnen valt.

Verder ga ik eerst maar eens gewoon veel vliegen en ervaring opdoen en daarna kijken we verder. Wie weet wat er op het pad komt.

Voor nu kijk ik al erg uit naar de tour in Frankrijk waar we met een aantal van 'de jongeren' ook een dagje heen willen gaan [jongeren = jong in de vliegers]. Lijkt me leuk om daar te vliegen!

Ik hoop alleen wel dat "PH-VSQ, request to Cross the CTR" toch gewoon vertaald als "PH-VSQ, Croissant?", want veel verder kom ik niet in het Frans.

Groet

Jorick Huizinga

WHAT HAPPENS AFTER THE 60'S.

Noteer 1 juni in je agenda! Dan vieren we namelijk een mijlpaal, die ons allen verbindt: het 60-jarig bestaan van onze geliefde Vliegclub Seppe! 🇳🇱
Een bijzonder moment om terug te kijken op al onze avonturen in de lucht, herinneringen op te halen en vooral om samen plezier te hebben. Daarom nodigen we je van harte uit om deel te nemen aan ons feestelijke jubileum op

Zaterdag 1 juni vanaf 17.30 uur.

Er staat een heerlijke top BBQ voor je klaar, vergezeld van gezellig entertainment en alle gelegenheid om de dansvloer onveilig te maken. Jong of oud, lang of kort, dik of dun, iedereen is welkom!

We geloven dat de echte magie van dit jubileumfeest wordt gevormd door de aanwezigheid van elk van jullie. Partners en kinderen zijn ook van harte welkom.

Om ervoor te zorgen dat iedereen optimaal kan genieten van deze feestelijke avond, vragen we een schappelijke bijdrage van 20 Euro per volwassene. Deze "all inclusive" bijdrage omvat niet alleen het heerlijke eten en drinken, maar ook de onvergetelijke ervaring die we samen zullen beleven. Voor de kinderen is de toegang gratis (natuurlijk alleen voor eigen kinderen 😊).

Je kunt je aanmelden via de website (www.vliegclubseppe.nl) of via de volgende link [Inschrijven 60 jr. VCS BBQ](#).

Voor vragen kun je terecht bij Peter van de Zande (peterZ@vliegclubseppe.nl) of 06.53719766).

Laten we op 1 juni samen toosten op nog eens 60 jaar vol avontuur, vriendschap en passie voor het vliegen!

Met vriendelijke groet,
Bestuur vliegclub Seppe



QUOTE EN TIP VAN DE MAAND



De Quote van een Pilot

An amazing day,
is just one flight away

ROBIN NELEN



SOCIE
TIP VAN DE
MAAND

ZOEK JE EEN
VLIEGMAATJE OF WEET
JE NIET ZEKER HOE
IEMAND ER UITZIET?
GA NAAR MENU EN KLIK
OP **LEDENLIJST**



Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



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

Aviation Medical Center Voor alle vliegmedische keuringen



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

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

DU PAIN DU VIN DU BOURSIN

Klinkt toch wel aantrekkelijk zo'n bekende spreuk van ons alom geliefde Frankrijk, of niet?

De spreuk is een opstap naar de uitnodiging om naar de info avond te komen over de TourdeFrans vliegweek.

De commissie TourdeFrans organiseert op **donderdag 30 mei om 20h30** een info avond over de komende vliegweek.

Deze info avond mag je zeker niet missen als je van plan bent zo'n uitdagende vliegweek mee te maken. Of je nu een beginnende vlieger bent, een jong gebrevetteerde, of een oude rot in het vliegwereldje, het maakt niet uit.

Ook maakt het niet uit of je nog nooit mee bent geweest, of misschien al wel heel vaak van de partij bent geweest.

Sluit gewoon vrijblijvend aan.

*Welkom namens de Commissie TourdeFrans
Gijs van Abeelen & Philip Musch.*



PS. Stuur een berichtje of je erbij bent, dan weten zij hoeveel stokbrood ze nodig hebben 😊.

gijs@vanabeelen.eu of philip_musch@hotmail.com



VLIEGEN NAAR DE UK

Er zijn nieuwe regels van kracht geworden om piloten, eigenaren en exploitanten van privévliegtuigen aansprakelijk te stellen voor boetes tot £ 10.000 als ze de Border Force niet vooraf online alle passagiersinformatie verstrekken voordat ze van of naar het VK vertrekken.



De nieuwe regels zijn op 6 april in werking getreden. Het ministerie van Binnenlandse Zaken zegt dat dit betekent dat de Border Force en de Politie zo potentiële veiligheidsbedreigingen beter kunnen identificeren, misdadrisico's kunnen voorkomen en het opsporen en de immigratiestatus beter kunnen controleren. Voorheen konden passagiersgegevens vooraf per e-mail worden doorgegeven.

Ook het aantal vliegvelden dat gebruikt kan worden als airport of entry wordt teruggebracht.

Volgens het ministerie van Binnenlandse Zaken is sinds 1 januari 2024 het aantal vliegvelden dat geautoriseerd is voor het afhandelen van internationale General Aviation-vluchten – meestal met betrekking tot privévliegtuigen – met 84% verminderd.

Deze nieuwe regelgeving die vanaf 6 april van kracht is, zal de grensbeveiliging verder versterken door het voor Border Force en de Politie gemakkelijker te maken om veiligheidscontroles uit te voeren op mensen die van en naar het VK vliegen op een privé- of ongeplande General Aviation vlucht.

Vanaf die datum moeten piloten en eigenaren van GA-vluchten achtenveertig uur tot uiterlijk twee uur voor vertrek vooraf online passagiersinformatie verstrekken, anders kan er een boete volgen tot maximaal £ 10.00.



Border Force

ALWEER 60 JAAR....

Op 1 juni aanstaande wordt middels een feest en een BBQ ons 60-jarige bestaan gevierd. En terecht!

Een periode van 60 hele jaren is een hele lange tijd. Leden van de begintijd zijn vaak niet eens meer onder ons. Treurig, maar ja, zo gaat het binnen een vereniging die al heel lang bestaat.

Nu ben ik er zelf één van de 'laatste lichten' en ken de club en hun leden pas van de laatste jaren. Geen idee wat er zich allemaal de eerste 55 jaren binnen Vliegclub Seppe heeft afgespeeld.

Nu zag ik opeens enkele weken geleden een stapel boeken liggen met als titel 'Van Wortel tot Vleugel - VCS 50 jaar'. Niemand was in het clubhuis te bekennen, dus ik heb een exemplaar in mijn vliegtas gestopt en mee naar huis genomen. Aansluitend ging ik een lange week naar Portugal en heb dit mooi geïllustreerde boek in mijn rolkoffertje gestopt. Elke dag heb ik daar -zittend in het zonnetje- genoten van alle verhalen die in dit prachtige boek staan.

Je krijgt op ludieke wijze een goede inkijk hoe alles ontstaan is, welke problemen de club heeft gekend en welke personen een grote bijdrage in de ontwikkeling van de vereniging hebben geleverd. Veel lachende gezichten, mooie clubreizen en gezellige feesten, maar ook minder leuke gebeurtenissen, er zijn namelijk best wel wat leden gecrasht in de afgelopen 60 jaren...



Dus kom lekker op 1 juni aanstaande het 60-jarig bestaan vieren op de club en wil je van tevoren iets meer weten of haar geschiedenis, dan kan ik dit boek zeker aanraden!

En trouwens.....ik heb het boek na lezen gewoon weer netjes teruggelegd in het clubgebouw, hoor ;-).

Groet
Marc Sytsema



COMM
PANION

CREATIVE MINDS

**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



VCS: ALLEEN FIXED WING?

Midden september 2023 ben ik gestopt met vliegen en hebben Hans Kuipers en ik de PH-CCL verkocht. Dan val je toch in een gat, je mist niet alleen het vliegen, maar ook de contacten met andere vliegers. Begin dit jaar begon ik erover te denken om eens nader kennis te maken met het vliegen op een helikopter. Ik heb niet de bedoeling om een brevet te halen, maar ik wil gewoon zien of je kunt leren om met een helikopter te vliegen en ook om de verschillen met een "normaal" (fixed wing) vliegtuig te ervaren.

(Emile (Boesenkool) noemt een helikopter een "aerodynamisch onverantwoord apparaat"....)



Maar goed het bloed kruipt waar het niet kan gaan. Via een tip op onze club-app kwam ik terecht bij Ryfas Helicopters op vliegveld Hilversum. Nick van der Meer is eigenaar van Ryfas en een heel erg enthousiaste vent. Dus gelijk de eerste keer maar een introductievlucht van een half uur gemaakt op een Hughes 269C (nu Schweizer). Daarna nog een paar introductievluchten gemaakt. Daarin legde Nick stap voor stap uit hoe een helikopter reageert op de verschillende control inputs. We hebben zelfs een paar autorotaties gedaan (noodprocedure als de motor uitvalt). Het blijkt dat, als je de procedures goed uitvoert, je dan nog steeds redelijk goed kunt landen.

Ik ben van plan om bij een officiële ATO een aantal lessen te gaan nemen, omdat ik toch wel gegrepen ben door de mogelijkheden en ook de complexiteit van een helikopter.

Vliegen op een helikopter is geen goedkope hobby, maar vreselijk leuk om te doen!

Groet
Gerrit Amsing

FIRST SOLO

Op 17 april heeft Esther Drescher voor het eerst in haar eentje het luchtruim gekozen. Zoals zij zelf zegt "een belevenis om nooit meer van je leven te vergeten".



Esther wordt opgeleid door Bob van der Weele.

Van harte gefeliciteerd Esther.

+++++++

GESLAAGD



Berenice van der Weele heeft op 29 april haar praktijkexamen afgelegd bij Jo van Sprang en..... natuurlijk geslaagd.

Van harte gefeliciteerd Berenice en nu gaan genieten van het briefje.



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@jlrjsdijkbv.nl

www.jlrjsdijkbv.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

LANDINGSGELDEN VIA AEROPS IN FR













Vanaf 15 april is het mogelijk op een aantal vliegvelden in de regio Parijs de landingsgelden af te rekenen via de app "Aerops".

Een betalings-app dat in Duitsland op veel velden al lange tijd in gebruik is.

Op dit moment doen 11 Franse vliegvelden hieraan mee en het is de bedoeling dat er nog meer zullen volgen.

Het gaat over de volgende velden bij Aerops aangesloten: Chavenay, Chelles, Coulommiers, Etampes, Issy-les-Moulineaux, Lognes, Meaux, Persan-Beaumont, Pontoise, Saint-Cyr l'Ecole en Paris-Saclay-Versailles.

Paris-Saclay-Versailles is de nieuwe naam voor het vliegveld Toussus-le-Noble.

 <p>Chavenay Département des Yvelines</p> <p>Informations</p>	 <p>Chelles Département de la Seine-et-Marne</p> <p>Informations</p>	 <p>Coulommiers Département de la Seine-et-Marne</p> <p>Informations</p>	 <p>Etampes Département de l'Essonne</p> <p>Informations</p>
 <p>Issy-Les-Moulineaux Paris 15ème arrondissement</p> <p>Informations</p>	 <p>Lognes Département de la Seine-et-Marne</p> <p>Informations</p>	 <p>Meaux Département de la Seine-et-Marne</p> <p>Informations</p>	 <p>Persan Département du Val d'Oise</p> <p>Informations</p>
 <p>Pontoise Département du Val d'Oise</p> <p>Informations</p>	 <p>Saint-Cyr Département des Yvelines</p> <p>Informations</p>	 <p>Paris-Saclay-Versailles (anciennement Toussus-Le-Noble) Département des Yvelines</p> <p>Informations</p>	 <p>Localiser les plateformes</p>



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

FLY IN TWENTE (EHTW)



Op Bevrijdingsdag organiseerde Vliegclub Twente een fly in vanwege het zestigjarig bestaan van de club.

Op het programma stonden enkele vliegdemostraties, er konden proefvluchten gemaakt worden en er was een static show.

Het Fokker Four team gaf in de loop van de dag ook nog een demonstratie.

Onze club was vertegenwoordigd met beide Robins en hebben Twente gebruikt als tussenstop om via Duitsland terug te vliegen naar Seppe.



TOUR DE FRANS 2024

We zijn er (bijna) klaar voor! De route staat in de steigers, de afspraken op Pontarlier zijn gemaakt en de kisten zijn geboekt. Van zondag 23 juni tot en met zaterdag 29 juni a.s. gaan we weer een ongekend vliegfeest tegemoet. In de vorige Albatros gaven we al inzicht in de dagindeling en de route. Natuurlijk is e.e.a. afhankelijk van METARS, TAF's en mogelijke NOTAMS. Vaak wijkt de route net af van wat er gepland is, maar één ding is zeker, we gaan weer veel (veilig) vliegen en een hoop lol beleven.



Zoals eerder geschreven, is er dit jaar gekozen voor de combinatie van “hoppen” langs onbekende velden (zondag t/m woensdag) en een vast “honk” in de vorm van het vliegveld Pontarlier (LFSP) waar we van woensdag t/m zaterdag verblijven. De donderdag en vrijdag staan er voor de liefhebbers twee prachtige tochten op het programma. Voor mensen die juist dat wat te veel van het goede vinden en de ervaring missen om in de bergen te vliegen, hebben we in samenwerking met de lokale vliegclub een Robin **met** vlieg instructeur (goed Engels sprekend) klaarstaan. Deze kan je inwijden in de belangrijke aspecten van het bergvliegen en kan eventueel ook de dagtocht meevliegen. En dit tegen een leuk scherp tarief. Dus ook als je met de auto naar Pontarlier wenst te komen, zijn er goede opties om te vliegen. Mocht je hier gebruik van willen maken, laat dat dan zo snel mogelijk weten, want de capaciteit is natuurlijk beperkt en deze Robin kunnen we alleen vasthouden als er concrete interesse is.

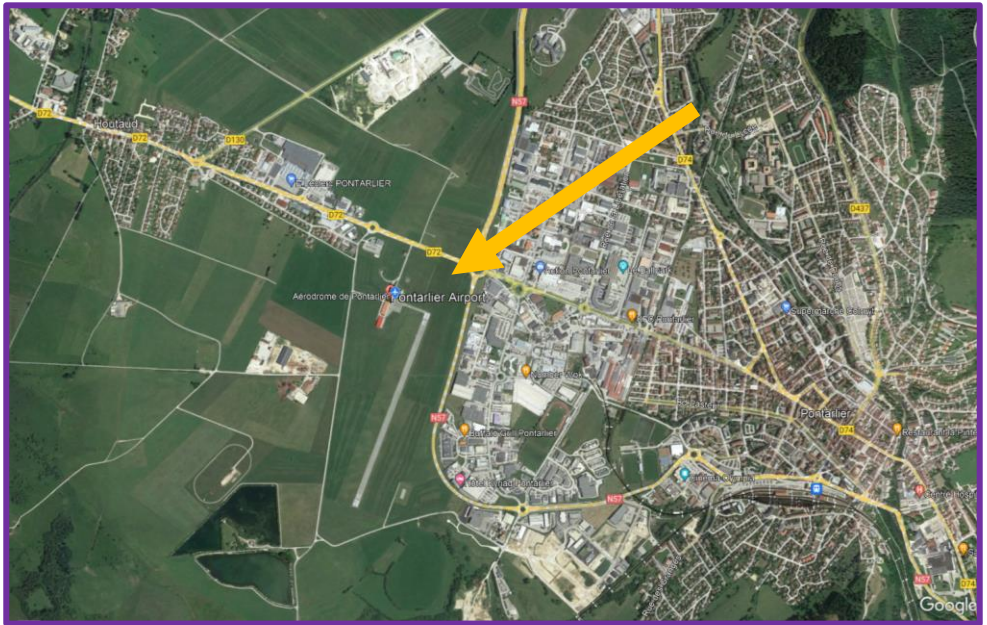
Vorige keer gaven we aan dat we in Pontarlier op verschillende manieren kunnen overnachten. Zo is er op het vliegveld een eenvoudige optie om te kamperen, maar er zijn lokaal genoeg hotels. Onze voorkeur heeft daarbij het Ibis Hotel. Je dient deze zelf te reserveren! Wacht daar niet te lang mee. Mocht dit hotel volgeboekt zijn, dan adviseren we de Ibis Budget of het mooiere Kyriad, maar deze is wel 20 minuten lopen.

Voor de andere hop locaties zullen we waarschijnlijk ook eenieder vragen zelf te boeken. Echter, daarvoor moeten we wel weten wie er meegaan. Op basis daarvan kunnen we een keuze maken voor de hotels, taxi's reserveren, restaurants boeken etc. etc. Je kunt via de club website in ieder geval nu al reserveren. We hebben al een aardige lijst van potentiële deelnemers en dat is geweldig, maar we merken ook dat sommigen nog wat twijfelen danwel vragen hebben.

Daarom gaan we op **30 mei a.s. om 20.30 uur** in ons clubgebouw een **informatie avond** organiseren. Daarin nemen we jullie mee langs de hoproute, geven we uitleg voor de keuze van Pontarlier, laten we de opties voor de donderdag en vrijdag zien en bespreken we andere plannen voor die week. Natuurlijk is er ook alle ruimte voor het stellen van vragen.

Het schiet nu dus aardig op en we verheugen ons op een week vliegplezier en clubgeest. Hans-Werner heeft zijn sigarendoos weer ingekocht, Maria gaat vast weer water bij de wijn doen en Ad heeft zijn bagage met gezellige sterke verhalen al weer klaar staan. Zo heeft een ieder zijn kenmerkende bijdrage aan deze lange club traditie en dat maakt dit evenement altijd weer bijzonder. Twijfel je nog? Kom dan lekker een glas wijn halen op 30 mei op Seppe!

Groet
Gijs & Philip



VAN DE HAVENDIENST

Langste dag vliegen 21 juni

- Op vrijdag 21 juni zijn weer een aantal vliegvelden in Nederland geopend tot het end of daylight, Ook Seppe – BIA – doet hieraan mee en er worden geen toeslagen op de landingsgelden in rekening gebracht.

Hoogvliegersdag 18 mei

- Op zaterdag 18 mei organiseert de Stichting Hoogvliegers een grote Hoogvliegersdag en deze keer is Seppe gastheer.

Vrouwen in de luchtvaart

- Van 31 mei t/m 02 juni is Nederland “gastvrouw” van de Federation of European Women Pilots en de meeting vindt plaats op Seppe. Op dit moment hebben al meer dan 20 vliegtuigen zich aangemeld om naar Seppe af te reizen.

Brandstof op Seppe

- Avgas tank je voortaan vanuit de mobiele truck.
- UL94 tank je via de vaste pomp (v/h avgas pomp).
- Voor Jet A1 verandert er niets.
- Mogas is niet langer beschikbaar.

+++++

GESLAAGD

Op 6 mei jl. is Erwin Jansen geslaagd als “Flight instructor”.

Knappe prestatie, want er wordt nogal wat verlangd van de kandidaat om als FI te mogen optreden.

***Van harte gefeliciteerd
Erwin.***





**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

VLIEGPLAN VRIJSTELLING



STAATSCOURANT

Recentelijk is in de Staatscourant een wijzigingsbesluit gepubliceerd m.b.t. het indienen van vliegplannen. Zie hieronder de letterlijke tekst.

“Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift van artikel 2 komt te luiden:

Aanwijzing gebieden, routes met vliegplanverplichting en uitzonderingen op vliegplanverplichting.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende: 2.

Geen vliegplan is vereist voor VFR-vluchten van of naar een staat binnen het Schengengebied, tenzij:

- a. de desbetreffende staat een vliegplanverplichting voor VFR-vluchten kent;
- b. de vlucht het luchtruim doorkruist van een staat buiten het Schengengebied;
- c. het indienen van een vliegplan verplicht is op grond van paragraaf SERA.4001, onderdeel b, subonderdelen 1, 3, 4 en 6, van verordening (EU) nr. 923/2012. ”

+++++

NIEUWE APPARATUUR ROBINS

In de loop van het najaar wordt begonnen met de vervanging van de apparatuur in de Robins.

Dit zal in fasen geschieden om zo min mogelijk last te hebben van niet beschikbaarheid.

Om de vliegers vertrouwd te maken met de nieuwe apparatuur zullen successievelijk de manuals op de website beschikbaar komen.

Deze zullen terug te vinden zijn onder de rubriek vloot en dan bij de verschillende toestellen.

Het manual van de air-traffic-display, van de Garmin G5 en van de GTN650xi zijn vanaf nu al te

downloaden.

Studeer ze!



LUCHTRUIM LILLE (FR) SECTOR

Wij vliegen vaak door het gebied rondom Lille, hetzij VFR, danwel IFR, wanneer we op weg zijn naar het zuiden of naar Calais of naar Le Touquet.

Vanaf 18 april zijn een aantal communicatie frequenties in deze sector gewijzigd.

Noteer ze op je kaart of in je navigatie formulieren.

Sector Lille is verdeeld in diverse gebieden:

QW van surface tot FL 115.

120.275 Lille approach voor het gecontroleerde luchtruim.

127.015 Lille info buiten gecontroleerd gebied.

QD: van surface tot FL 115.

122.060 Lille approach voor het gecontroleerd luchtruim gedeelte.

132.610 Lille info buiten gecontroleerd gebied.

QR: van surface tot FL 65.

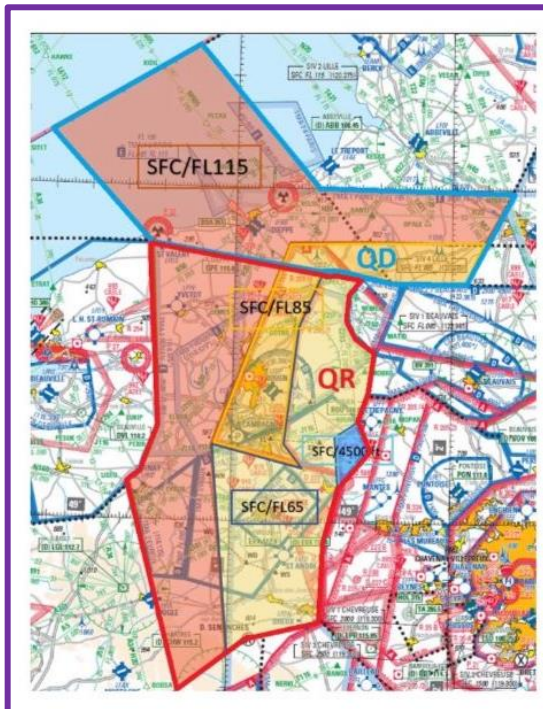
134.825 Lille approach voor gecontroleerd gedeelte TMA.

134.825 Lille info buiten gecontroleerd gebied

Flight info is niet beschikbaar op 127.015 en 132.610.

Om een entry clearance van gecontroleerd te krijgen gebruik je dus 120.275 of

122.060.



ZOMERAVONDVLIEGEN

Dit jaar de langste dag vliegen op de 21^e van de maand zelf.
Wie gaat er mee?



Vrijdag 21 juni 2024

Vliegveld Seppe is die avond weer tot sunset geopend en bij mooi weer maken we voorafgaand een overland tocht naar bijvoorbeeld Texel. Landingsgeld slechts € 14,99 per toestel en het restaurant zorgt ervoor dat je met een gevulde maag weer kunt vertrekken.

Laten we zorgen dat VCS goed vertegenwoordigd is.

Na afloop drinken we op Seppe, samen met de vliegers van Breda Aviation en van MCG225 een biertje of iets anders lekkers.



+++++

GESLAAGD

Op hemelvaartsag heeft Jorick Huizinga met goed gevolg zijn praktijkexamen afgelegd.

Joris was leerling van Bob van der Weele en Jo van Sprang heeft het examen afgenomen.

Van harte gefeliciteerd met deze bijzondere prestatie, want vorig jaar maart begonnen met lessen en nu al het brevet in de pocket!



NAAR HET ZUIDEN...OF TOCH NAAR HET NOORDEN?

Eigenlijk hadden we laatste week april/eerste week mei afgesproken om op familiebezoek te gaan in het zuiden van Frankrijk. Alleen het weer ontwikkelde zich zo, dat we het steeds somberder inzagen. Hier of daar een onweersbui schrikt ons niet af met de on-board weerradar. Maar een half land vol met onweersbuien te crossen, dat gaan we niet doen. De verwachting was ook niet één dag, maar meerdere dagen met slecht weer. Twee dagen voor het geplande vertrek waren de Engelse, Duitse en Franse meteodiensten het helemaal eens met elkaar. Dat wordt niks, de reis naar het zuiden gecancelled en uitgesteld.



Studerend op de weerkaarten was al wel opgevallen dat hoe slecht het in het zuiden ook was, zo veel beter was het naar het noorden. Voor heel Scandinavië was de verwachting kastelenweer voor de komende dagen. We hadden toch al het plan om te vliegen, weet je wat, we gaan Noorwegen verkennen. ForeFlight erbij, kaarten bestuderen, AIP en NOTAM's van Noorwegen uitpluizen en IFR-routes plannen. Nou is Noorwegen ietsje ingewikkelder als Frankrijk, want Noorwegen maakt geen deel uit van het Schengengebied. Dus een GenDec gemaakt via Gendec.eu voor de Nederlandse douane en via tollops@toll.no de Noorse douane ingeseind, dat we rond het middaguur op Alesund (ENAL) zouden arriveren. Volgens de AIP was het niet nodig om een parkeerplaats te reserveren. De IFR-route die ForeFlight voorstelde, zag er redelijk uit. Een route vanaf DOFMU over Schiphol, Den Helder, dan de Noordzee op om ergens bij Stavanger weer aan land te komen, FL270, gepland 2 uur 40 minuten en Eurocontrol goedgekeurd. Plan twee dagen tevoren ingediend en 'acknowledged'. Maar die mooie route werd de avond voor vertrek door Eurocontrol 'Suspended'. Da's lekker, daar gaat je mooie route. Het is ons wel vaker overkomen. De reden is meestal dat de militairen een stuk luchtruim claimen voor oefeningen. Enfin, ForeFlight er weer bij en Eurocontrol was deze keer zo vriendelijk een alternatieve route voor te stellen. Deze ging bij de Maasvlakte zo'n beetje meteen linksaf de zee op, dan naar het noorden en pas vlak bij Alesund kwam het land weer in zicht. Niets aan te doen, we hebben vaker lange stukken over het water gevlogen en hebben altijd

bootje en vesten bij ons. Je weet maar nooit, ook een turbine zou zo maar eens kunnen stoppen.



Bij vertrek op Seppe geen douanecontrole en konden we mooi op tijd weg. Het eerste stuk is altijd lekker druk met de radio. Van Seppe eerst Dutch Mill voor een IFR-opening, dan soms naar Rotterdam Approach, deze keer moesten we meteen naar Amsterdam approach, die je later weer doorzet naar radar. Al heel snel boven zee en een koers naar het noorden. Vrij vlot zagen we, nog in de klim naar FL270, de

bewolking toenemen. De verwachting was inderdaad dat 'occasional' een onweersbui kon ontstaan. Die bleek dus precies voor onze neus met een enorme vaart uit te bollen en te groeien, waarbij we al doorhadden dat FL270 niet genoeg zou zijn.

De inmiddels aangeschakelde weerradar gaf ook op 30 mijl voor ons een alarmerend donkerrood en paars gekleurd beeld. Op de radio hoorden we de nodige airliners vragen om 20 graden naar links of rechts uit te wijken 'for weather'. Ons leek het meest voor de hand liggen om te vragen 20 graden naar links uit te wijken (nog verder de zee op) om verschoond te blijven van dat geweld. We kregen meteen toestemming, wel met de vraag om zo snel mogelijk weer op onze route te gaan wanneer 'clear of weather' zijn. Dat viel even tegen, want we moesten een flink stuk door op deze koers naar het noordwesten. Ondertussen waren we overgezet naar 'Scottish', dat een groot gedeelte van de Noordzee beheerst. Ook die kwam meteen al met de vraag hoelang duurt het nog, inclusief waarom ze dat vroegen. Over 5 mijl zouden we in het door de militairen geclaimde gebied komen. Geen haar op mijn hoofd (ik heb er nog een paar) die eraan dacht om terug op koers te gaan en zo die onweersbui in te vliegen. Na een paar minuten kwam 'Scottish' met squawk 7700. Waarschijnlijk om aan te geven aan het mogelijke militaire verkeer, dat wij in feite in een emergency situatie zaten en niet anders konden dan het verboden gebied binnen te vliegen. 20 mijl verder waren we inderdaad 'clear of weather' en konden weer terugsteken naar onze oorspronkelijke route. We kregen ook weer een gewone squawk code en lieten het natuurgeweld achter ons.



De approach naar Alesund was een standaard GPS RNAV approach voor runway 04. Het was al erg rustig op de radio. Alesund approach zette ons over naar de tower;



'N604AJ established on the inbound track 04'. Geen antwoord. Pas na drie keer roepen werd de verkeersleider wakker. Zo klonk het in ieder geval. "Cleared to land runway 04".

Het grote general aviation platform was verlaten en we mochten parkeren waar we wilden, als het maar aan de rand was. Zogezegd, zo gedaan. Spullen uit het toestel en maar aan de wandel. Waar zou de uitgang zijn? Niemand te zien, nog maar een stukje doorlopen. Plots kwam er een dame met geel hesje, die ons vriendelijk wenkte. De douane bleek ook hier niet in ons geïnteresseerd te zijn. In de vertrek/aankomsthal aangekomen, verwachtten we eigenlijk dezelfde serene rust. Maar dat lag anders. Het was me een drukte van jewelste met incheckende passagiers, open winkeltjes en coffee shop. Wat bleek, de KLM vliegt 2x per dag op Alesund. Verder zijn er elke dag een flink aantal binnenlandse passagiersvluchten. We hadden net een rustig moment uitgezocht om te landen en waarschijnlijk de tower controller wakker gemaakt uit zijn middagdutje. Een auto was zo gehuurd en konden we op weg naar het hotel in het stadje.



Alesund is zeker een bezoek waard. Beetje jammer dat het 1 mei was en dus veel winkels en restaurants gesloten waren. In de middag hebben we de prachtige omgeving verkend. De wegen zijn prima en er zijn heel wat tunnels en ferry boten die je naar en langs de fjorden leiden. De bergen lagen nog bedekt onder een flinke laag sneeuw, watervallen waar je ook maar keek. En het is er in deze tijd al lekker lang licht.

Het plan was om de volgende middag naar Stavanger te vliegen en daar twee nachten te blijven. Het weer was nog steeds fantastisch, dus besloten we dat VFR te doen.



Die vlucht komt bij ons in het rijtje van allermooiste vluchten. Eén dingetje baarde ons wat zorgen, omdat er ten noorden van Stavanger een Sigmet was uitgegeven met turbulentie van GND tot FL100. Vlak voor ons vertrek werd die ingetrokken. Start op baan 04, right turnout, climb 2.000 ft. Al snel doemden de besneeuwde bergtoppen voor ons op. We klonnen naar 5.000 ft en werden overgezet naar Polaris (het Amsterdam info van Noorwegen) en vlogen over de sneeuw en de gletsjers en langs bergtoppen tussen de 6.000 en 8.000 ft. Fantastisch uitzicht over het besneeuwde binnenland van Noorwegen. Torque terug naar 550 pond, om met zo'n 150 knopen onze tocht te vervolgen. We draaiden boven bevroren meren, vlogen naar de halzen van de vele fjorden waar het water zijn weg naar zee vond. Een ongerept landschap met alleen zo nu en dan laag in een fjord een paar huisjes. Het midden van Noorwegen wordt bedekt door een enorme wit en blauw schitterende gletsjer. Wat een fantastisch uitzicht, wat een schoonheid. Na anderhalf uur of zo, kwamen we dichterbij Stavanger, ofwel Sola airport ENZV. Alles werd wat lager en we vroegen aan Sola approach om te mogen zakken naar 4.000 ft. Dat was geen goed idee. Toen we in de buurt van 4.000 ft kwamen bokte onze M600 als een wild paard. De oostelijke wind over de berggruggen gaf nog steeds hevige turbulentie. Terug naar 6.000 ft om in gladdelucht te komen.





Voor vertrek hadden we natuurlijk de VFR-procedures en waypoints van ENZV bestudeerd. Veel VFR-meldpunten, verplichte hoogtes etc. Het is een flinke luchthaven met twee, bijna haaks op elkaar staande banen van meer dan 2 km. Toen we in de buurt kwamen, zat er net een KLM-toestel in de approach, die om een VFR-nadering vroeg voor training. We meldden ons aan en kregen te horen dat we baan 36 konden verwachten. Meld je maar als je op baseleg zit. Dat ging dus heel soepeltjes, geen meldpunten, final 36, cleared to land.

Op Stavanger/Sola hadden we wel via "avinor.no" een parking moeten aanvragen. Het antwoord per email was expect GA-parking 13. Ook hier weer een enorm platform met slechts één Cessna 172. Zet maar ergens neer voorbij stand 47. Het was even wachten voordat de tankwagen kwam, want tsja, de KLM gaat voor. Er verscheen een vriendelijke kerel uit een hangaar, waar hij zo'n beetje in leek te wonen. Een enorme hoeveelheid half afgebouwde of afgemonteerde toestellen, overal gereedschap en onderdelen, wel een soort Super Cub die vliegbaar leek. Hij regelde een taxi voor ons en liet ons door het hek, niet ver van de lokale vliegclub. We kregen een telefoonnummer om te bellen als we er zaterdag weer in wilden. Tijd om Stavanger te verkennen.

Stavanger is de oliehoofdstad van Noorwegen. Een heel leuk en pittoresk plaatsje met gezellige straten met winkels, kleurrijke cafés en terrassen, een haven en natuurlijk een museum over de olie-industrie. Noorwegen is door de olie en gas een heel rijk land geworden. Dat is begonnen in 1969 toen het eerste olieveld gevonden werd. Reuze interessant om uitgelegd te krijgen wat dat voor gevolgen had voor Stavanger en voor Noorwegen. We zijn er twee nachten geweest en hebben onder andere een boottocht gemaakt in een razendsnelle Zodiac, die ons verder het fjord in bracht. Zo konden we de beroemde 'Preikestolen' ofwel de bidstoel van onderaf bekijken. De Preikestolen is een uitstekende rotspunt op 600 meter boven het water van de fjord en wordt jaarlijks door duizenden toeristen bezocht. Na een flinke hike kan je daarboven van het uitzicht genieten. Wij doen dat meestal op een andere manier.

Op zaterdag op tijd naar huis, want de verwachting voor het zuiden van Nederland was opnieuw onweer vanaf een uur of drie. Daarbij kwam dat we op tijd voor het Happy Hour terug wilden zijn. Betalen voor je vlucht gaat in Noorwegen heel simpel. Toestellen onder de 2.730 Kg hoeven nergens parkeergeld te betalen. We zaten goed met onze 2.723 Kg. Je betaalt wel voor de take-off. Dat reken je vooraf af eenvoudig via de avinor.no site voor een prijs waar je op Seppe niet kan landen.



Op een vliegveld van airside naar landside gaat meestal als een speer. Van een groot vliegveld van buiten naar binnen is meestal meer werk. Het telefoonnummer dat ik gekregen had, bleek een onbekend nummer te zijn. Ook hadden we de douane ingeseind over ons vertrek en aankomst. De formele weg is dan door de douane en security, meestal ergens bij een General Aviation deur of gebouw. Met de taxi vonden we inderdaad een GA-gebouw. Uitgestapt en ik kon de deur van het gebouw openen en naar binnen lopen. Binnen aangekomen, niemand. Wel terminals die aanstonden, jasses op de stoel, maar verder niemand. Ook kon ik zo de deur openen naar het platform, vreemd. Ik liep terug naar de buitendeur om Jacqueline en de bagage te halen, want we konden immers zo naar het platform. Oeps, de deur naar buiten zat nu in het slot en ik kon niet meer naar buiten en Jacqueline kon er niet in. Wel kon ik het platform op. Goede raad was duur. Via een business card, dat ik vond op een verlaten bureau, kon ik bellen met iemand die iets te maken had met de GA-terminal. Oh, ga dan maar het platform op, rechts is security en die helpen je wel verder. Ok, ik naar buiten naar security, niemand daar. Dan maar doorlopen naar de brandweer die iets verderop zat. Ja hoor, daar was volk en een vriendelijke brandweerman heeft ons verder geholpen door een groot hek open te maken en ons naar het toestel te brengen. Vreemd securitybeleid daar. Ondertussen landde alweer een KLM.

De terugvlucht was uneventful. Met twee uur waren we weer terug op Seppe. Wat een mooie tocht is dit geweest. Een aanrader dus, Noorwegen in het voorjaar, doen!

André & Jacky



INTRODUCTIE

Hoi allemaal.

Ik ben Willem van Zanten en sinds 2020 heb ik het zogenoemde 'vliegvirus'. In augustus 2023 heb ik mijn PPL behaald bij Breda Aviation en onlangs heb ik mijn NQ daar aan toe kunnen voegen.

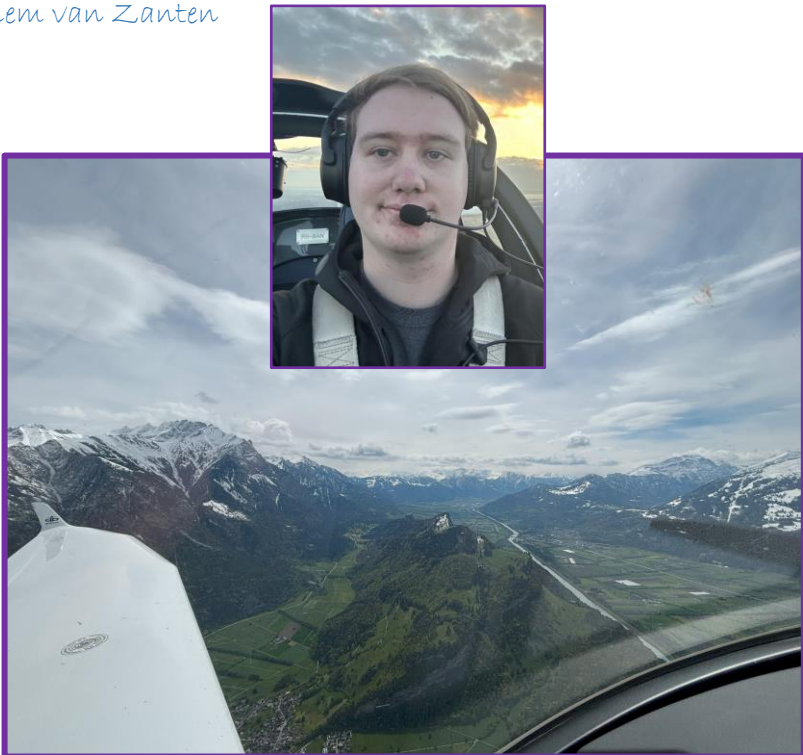
Ik ben in maart 2024 naar Amerika gegaan om daar ook ervaring op te doen en uren te bouwen, allemaal om uiteindelijk mijn passie waar te maken: mijn ATPL(A) halen en daarna de Business Aviation in.

Als ik niet in de lucht hang, werk ik bij Transavia op de IT-afdeling en dat doe ik al drie jaar. Jullie kunnen me regelmatig vinden op Seppe, waar ik graag mijn vliegskills aanscherp en klets met andere piloten/student piloten! Het is altijd leuk om nieuwe technieken te leren en te horen over de ervaringen van anderen.

Ik hoop veel van jullie te leren en misschien zelfs samen wat vluchten te maken. Tot snel op het vliegveld of in de lucht!

Groet

Willem van Zanten



END OF DAYLIGHT CASE

Van Amit Sen ontvingen we onderstaande bijdrage wat we kunnen scharen onder "lessons learned".

Een tijdje geleden overkwam mij iets bij een geplande vlucht, waarvan ik denk dat het anderen ook zou kunnen overkomen.

Ik had een lokale vlucht gepland en had daarvoor eerst in AeroPlus gekeken naar de beschikbaarheid van een kist, waarbij ik aan de hand van de in AeroPlus aangegeven daglichtperiode snel en makkelijk een toestel kon boeken.

Verder had ik de vlucht goed voorbereid, M&B, take-off en landing distances, fuel berekeningen en de route op kaart getekend.

De planning was om 30 minuten voor einde daglichtperiode terug te zijn.

Voordat ik vertrok heb ik nog even de laatste TAF, Metar en NOTAM bekeken en toen vertrok ik.

De vlucht was mooi, en de vliegomstandigheden waren erg goed. Toen ik terug kwam riep ik Seppe radio op.

Vreemd genoeg kwam er geen respons en ik zette de landing door op baan 24, waarbij ik uiteraard downwind, base en final meldde.

De landing was mooi, maar ik vroeg mij af waarom er geen respons kwam van Seppe radio. Het was toen 16:59 LT, 30 minuten voor einde daglichtperiode.

Bij het uitrollen, na de landing kwam Seppe radio opeens in de lucht en ik kreeg de mededeling dat ze vanaf 16:51 uur waren gesloten en dat ik 8 minuten te laat was binnengekomen.

De verwarring was compleet en ik vroeg of ik naar de toren kon komen om te weten wat er aan de hand was.

Nadat ik de kist in de hangaar had gezet, liep ik richting de toren.

In de toren werd mij vriendelijk uitgelegd dat einde daglichtperiode om 16:51 uur was en ik was geland om 16:59, uur dus 8 minuten na einde daglichtperiode en hij moest hier uiteraard melding van maken.

Ik kon mij niet voorstellen dat ik einde daglichtperiode verkeerd gelezen had in AeroPlus, daar had ik immers de kist op geboekt en gepland om 30 minuten eerder te landen!

Ik heb op dat moment meteen AeroPlus erbij gehaald en zag meteen dat het fout zat...in AeroPlus. Er stond einde daglichtperiode op 17:29 LT, die stond dus verkeerd, en niet zo'n klein beetje ook!!

Ik heb dit meteen uitgelegd aan de toren medewerker en hij had er alle begrip voor, maar AeroPlus was geen officieel kanaal voor het aangeven van de daglichtperiode.

Toen ik eenmaal thuis was, heb ik contact gezocht met onze safety manager en die heeft mij uitstekend geholpen om dit bij de instanties te melden. Daarvoor nogmaals heel erg bedankt!

Uiteraard is het moraal van het verhaal dat officiële kanalen gebruikt moeten worden voor vluchtvoorbereidingen, maar het heeft me wel aan het denken gezet.

Ik beseftte dat ik bijna alle informatie die ik voor de vlucht gebruik, via onofficiële kanalen krijg.

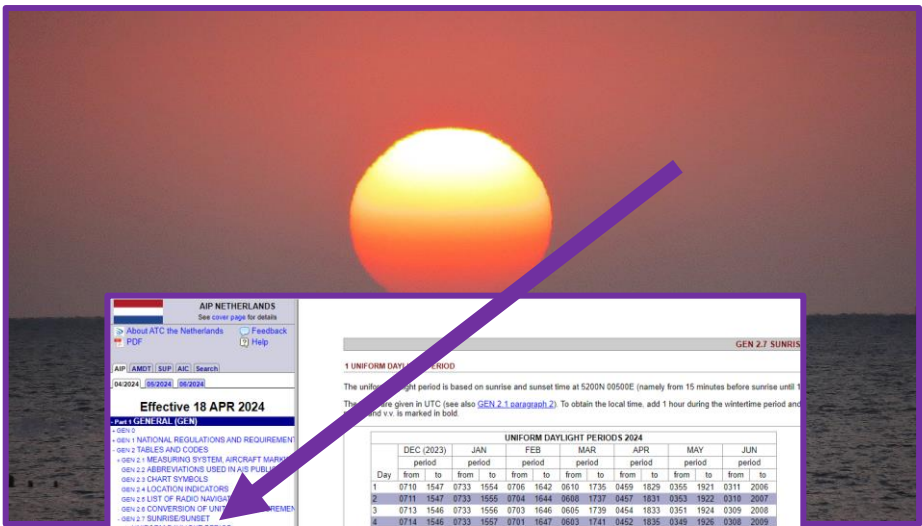
Ik gebruik Skydemon voor de TAF/Metar/NOTAM's en natuurlijk voor het navigeren tijdens de vlucht. Andere websites die ik gebruik zijn Metar-Taf.com en Windfinder.com.

Deze tools vergroten mijn situational awareness en vergroten daarmee de vliegveiligheid, maar het zijn geen van alle officiële bronnen.

Uiteraard zijn dit commerciële tools, waarbij ook iets fout kan gaan, maar de vraag is hoe waarschijnlijk dit is.

Het is in ieder geval stof om over na te denken en hoop dat ieder vlieger hier wat aan heeft.

Groetjes,
Amit Sen



AIP NETHERLANDS
See cover page for details
About ATC in the Netherlands Feedback PDF Help

AP: [AMDT] [SUP] [AIC] Search
042024 062024 062024

Effective 18 APR 2024

GEN 2.1 SUNRIS

1 UNIFORM DAYLIGHT PERIOD
The uniform daylight period is based on sunrise and sunset time at S20N 05050E (namely from 15 minutes before sunrise until 15 minutes after sunset) given in UTC (see also GEN 2.1 enaigraph.2). To obtain the local time, add 1 hour during the wintertime period and subtract 1 hour during the summertime period. Daylight v.v. is marked in bold.

UNIFORM DAYLIGHT PERIODS 2024

Day	DEC (2023)		JAN		FEB		MAR		APR		MAY		JUN	
	from	to	from	to	from	to	from	to	from	to	from	to	from	to
1	0710	1547	0733	1554	0706	1642	0610	1735	0459	1829	0365	1921	0311	2006
2	0711	1547	0733	1556	0704	1644	0608	1737	0467	1821	0363	1922	0316	2007
3	0713	1546	0733	1556	0703	1646	0605	1739	0454	1833	0351	1924	0309	2008
4	0714	1546	0733	1557	0701	1647	0603	1741	0452	1836	0349	1926	0308	2009
5	0716	1545	0732	1556	0659	1649	0601	1743	0450	1836	0347	1927	0308	2010
6	0717	1545	0732	1556	0656	1651	0559	1744	0448	1836	0346	1926	0307	2011
7	0718	1544	0732	1601	0656	1653	0557	1746	0445	1840	0344	1930	0307	2012
8	0719	1544	0731	1602	0654	1655	0554	1748	0443	1841	0342	1932	0306	2012
9	0720	1544	0731	1603	0652	1657	0552	1750	0441	1843	0340	1934	0306	2013
10	0722	1544	0730	1606	0651	1659	0550	1751	0439	1846	0338	1936	0306	2014
11	0723	1543	0730	1606	0649	1700	0547	1753	0436	1847	0337	1937	0305	2015
12	0724	1543	0729	1608	0647	1702	0545	1755	0434	1848	0335	1938	0305	2015
13	0725	1543	0728	1609	0645	1704	0543	1757	0432	1850	0334	1940	0305	2016
14	0726	1543	0727	1611	0643	1706	0541	1758	0430	1852	0332	1942	0305	2016
15	0726	1543	0727	1612	0641	1708	0538	1800	0428	1853	0331	1943	0304	2017
16	0727	1544	0726	1614	0639	1710	0536	1802	0425	1855	0329	1945	0304	2017
17	0728	1544	0725	1616	0637	1712	0534	1804	0423	1857	0328	1946	0304	2018
18	0729	1544	0724	1617	0636	1713	0531	1805	0421	1859	0326	1948	0304	2018
19	0729	1544	0723	1619	0633	1715	0529	1807	0419	1900	0325	1949	0303	2018
20	0730	1545	0722	1620	0631	1717	0527	1809	0417	1902	0324	1951	0303	2019
21	0731	1545	0721	1622	0629	1719	0524	1811	0415	1904	0322	1952	0303	2019
22	0731	1546	0719	1624	0627	1721	0522	1812	0413	1905	0321	1953	0303	2019
23	0732	1546	0718	1626	0625	1723	0520	1814	0410	1907	0320	1955	0303	2019
24	0732	1547	0717	1627	0623	1725	0517	1816	0408	1909	0319	1956	0303	2019
25	0732	1548	0716	1629	0621	1726	0515	1817	0406	1910	0317	1957	0303	2019
26	0733	1548	0714	1631	0619	1728	0513	1819	0404	1912	0316	1959	0303	2019
27	0733	1549	0713	1633	0616	1730	0511	1821	0402	1914	0315	2000	0307	2019
28	0733	1550	0712	1634	0614	1732	0508	1823	0400	1916	0314	2001	0306	2019
29	0733	1551	0710	1636	0612	1734	0506	1824	0398	1917	0313	2002	0303	2019
30	0733	1552	0709	1638		1736	0504	1826	0396	1919	0312	2004	0303	2019
31	0733	1553	0707	1640		1738	0501	1828		1921	0311	2005		

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Op 19 april heeft Carron Schilders uit Tilburg zich aangemeld als lid. Carron is bij EACM begonnen en gaat nu verder lessen op de Robins.
- Per 22 april verwelkomen we Alexander Arendsz uit Berkel-Enschot. Alexander vliegt zowel beroepsmatig als privé en is tevens bevoegd vlieginstruuteur.
- Willem van Zanten uit Bergen op Zoom is per 29 april lid geworden. PPL SEP en NQ staan op zijn brevet en Willem gaat op de clubtoestellen vliegen.
- Op 7 mei heeft Lars Oomen uit Etten-Leur zich aangemeld als clublid. Lars is sinds vorig gebrevetteerd en gaat op de Robin vliegen.

Allen hartelijk welkom bij Vliegclub Seppe.

AOPA vergadering

- Op zaterdag 25 mei (12.00 uur) houdt AOPA haar voorjaarsledenvergadering op Lelystad airport. Alle AOPA leden zijn van harte welkom, wel even via de website aanmelden.





IFR Experience

Heb je een PPL brevet en heb je altijd al eens willen ervaren hoe het is om een IFR vlucht te maken? Dan hebben we nu, speciaal voor gebrevetteerde vliegers, de **IFR Experience**.

Maak onder begeleiding van een instrument instructeur een IFR vlucht naar Rotterdam met alles erop en eraan in onze Tecnam P2010 met glass cockpit.

Hoe ziet de **IFR Experience** eruit?

- Een theorie avond van ongeveer 2 uur waarin wordt uitgelegd hoe je een IFR vluchtplan indient, welke afwegingen je moet maken m.b.t. het weer, de werking van de glass cockpit, uitleg over IFR procedures, een stukje herhaling basic instrument vliegen en alles wat verder ter tafel komt.
- Een les van 1 uur op onze nieuwe Garmin 1000 Flight Simulator waarin wij je de basis principes van de Garmin 1000 uitleggen.
- Een IFR vlucht in de Tecnam P2010 naar Rotterdam waar je een RNP/LPV gaat vliegen. Uiteraard doe je dit volledig op instrumenten en mag je pas 200 ft boven de baan naar buiten kijken.

De kosten voor deze **IFR experience** bedraagt € 1.095,- p.p.

(incl. toegang online leeromgeving, theorie, instructie, simulator en IFR vlucht, excl. landingen)

Inschrijven kan via:

E-mail : info@breda-aviation.nl

Tel. : 0165-318167



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

