

Albatros

08

sept

2024

PH-AER home build Sling Tsi

Luchtdoop PH-OMG

VFR naar Gdansk en Oxford

Glass Cockpit Robins

Europa tour PH-USN

Emergency Response Plan





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

Ad Akkermans

operations@vliegclubseppe.nl

06 51224719

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

Brievenbus_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

Vliegschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Wat kan er in één maand toch veel gebeuren, gelukkig bijna allemaal positief. Al wil ik toch even stilstaan bij het persoonlijke leed wat de familie van Ierssel op dit moment doormaakt. Van de ene op de andere dag, geheel onverwacht, werd Frank van Ierssel getroffen door een ernstig infarct. Hopelijk keert het tij ten goede en gaat het stap voor stap vooruit.

De redactie wenst Frank een spoedig herstel toe en zijn familie veel sterkte.

Ik sprak al over het goede nieuws, 2 luchtdopen binnen één maand van nagenoeg gelijkwaardige toestellen, de PH-AER en de PH-OMG, die gebroederlijk tegenover elkaar in hangar 8 staan te pronken.

Loop er eens langs en bewonder deze beauty's.

Verderop in deze editie lees je het bouwverhaal met foto's.

Er is in deze nazomer best veel gevlogen en Jaap Smiemans heeft zijn best gedaan van 2 trips verslag te doen.

Ook een mooi reisverhaal van Hans Philipse, van een Europa trip met de PH-USN.

Helaas worden de inspanningen van Jacky de Bruijn voor de 3^e maal niet beloond.

Het lukt haar gewoon niet de driedaagse Touring Flyer richting Odense praktisch geregeld te krijgen.

Deze keer was het zeer matige weer opnieuw de boosdoener.

Of ze nog voor een 4^e poging gaat, zal de tijd leren.

11 en 12 oktober staat de laatste tweedaagse Touring Flyer van dit jaar op de kalender. Hopelijk wordt de event commissie beloond met voldoende aanmeldingen en mooi vliegweer.

Noteer ook alvast de datum van de Algemene najaarsledenvergadering in je agenda:

Vrijdag 29 november, aanvang 20.00 uur.

De redactie wenst alle lezers een genoeglijk halfuurtje en mogelijke inspiratie om regelmatig het luchtruim te kiezen.

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

Vriendelijke groet,

Peter Z

VAN DE VOORZITTER



75 jaar is een hele leeftijd. Ik kan dat uit zeer betrouwbare bron bevestigen. Het was mooi zoals het vliegveld zijn verjaardag heeft gevierd. Dan wordt weer eens duidelijk, dat er behalve een paar hardnekkige klagers, er ook duizenden zijn die ons vliegveld en onze activiteiten een warm hart toedragen. Wat mij opviel is, dat er ook heel veel jeugd op het veld aanwezig was. Ik weet niet hoe bij jullie het vliegvirus heeft toegeslagen, maar bij mij gebeurde dat toen ik een jaar of vier was. Op het oude vliegveld Ypenburg bij Den Haag werd een open dag gehouden. Met mijn vader en opa stond ik dicht bij die bijna magische vliegmachines. Ik herinner me nog steeds die geur van olie en leer toen we heel even in, wat later bleek, een DC3 Dakota mochten zitten. Zou het sommige kinderen het afgelopen weekend ook zo vergaan zijn? Ik hoop het van harte. Dat de toekomst van het vliegen een heel andere gedaante zou kunnen krijgen, werd gepresenteerd in een mini-seminar ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan, georganiseerd door de Forumgroep. Er werd een presentatie gegeven door Broekema Aviation, dat een beeld schiep van ontwikkelingen en een nieuwe vorm van luchtmobiliteit gedreven door elektrisch en hybride aangedreven drones, e-VTOL's, e-STOL's, Air Taxi's etc. en elektrisch/hybride vliegtuigen voor de korte afstand. Juist door deze ontwikkelingen lijken de huidige wijdverspreide kleine luchthavens in Europa van steeds groter strategisch belang te worden. Interessant was, dat nu ook eens gekeken werd naar de voordelen van vervoer door de lucht en naar de nadelen van traditionele vervoersmiddelen. Meestal gaat de aandacht alleen maar uit naar de nadelen van het luchtvervoer, terwijl alle voordelen daarvan vergeten worden. Provinciale en gemeentelijke vertegenwoordigers waren ook aanwezig en ik hoop dat ze het belang van zo'n kleine luchthaven als Seppe nu toch wat anders weten in te schatten.

Stef Have had eerder aangegeven welke visie hij heeft met de ontwikkeling van het vliegveld. Een visie die goed aansluit bij de ontwikkelingen, die we in de komende jaren zullen zien. Over 25 jaar zal het 100-jarig bestaan van het veld gevierd worden. Het veld zal er zeker anders uitzien dan dat het vandaag de dag doet. Hoeveel anders is natuurlijk de grote vraag. Zal het allemaal zo snel gaan veranderen als dat sommige sprekers deden voorkomen? Als ik 25 jaar terugkijk, is er toch ook heel wat hetzelfde gebeven. Soms denk ik stiekem gelukkig maar. Dat het gaat veranderen is zeker, alleen het wanneer is de onbekende. Het goede nieuws is, dat er een visie op ontwikkelingen naar de toekomst is. Blijven hangen in het oude is alleen maar voeding voor achteruitgang.

Ik hoop dat sommige van de kinderen die op de open dag aanwezig waren stevig het vliegvirus hebben opgelopen en straks hun bijdrage gaan leveren aan het ontwikkelen van de luchtvaart en van ons mooie Seppe.

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

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

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



ALSIM AL250 SEP & MEP

EASA FNTPII APPROVED &
FAA AATD APPROVED



REDBIRD FMX SEP

FAA APPROVED,
AATD, FULL MOTION

ROBIN INSTRUMENTEN CONVERSIE- BRIEFING

In onze Robins zullen de volgende instrumenten worden vervangen door nieuwe apparatuur.

- Kunstmatige horizon wordt vervangen door G5 Primary Flight Display (PFD)
- Koerstol wordt vervangen door de G5 Horizontal Situation Indicator (HSI)
- De oude GPS wordt vervangen door de GTN 650xi (650)
- Toegevoegd wordt de ATD traffic display (traffic)
- Transponders worden ADSB broadcasted

De manuals zijn terug te vinden op de website onder de rubriek "vliegtuigen".



De PFD heeft als basis nog steeds de kunstmatige horizon. Daarnaast zijn er 20 andere functies te zien waarvan sommige nieuw zijn en anderen ook op andere instrumenten te zien zijn.

In het manual zijn deze functies terug te vinden. Lees dit manual s.v.p. door ter voorbereiding, dan kun je de briefing veel beter volgen.

Er zijn ook You Tube filmpjes te vinden waarop deze instrumenten

uitgelegd worden.

Het gedeelte AFCS in het manual behandelt de koppeling met een stuurautomaat, maar die hebben we niet, dat scheelt dus 100 bladzijden leeswerk.

De basis van de HSI is de koerstol die zelfstandig op noord oriënteert. Daarnaast omvat de HSI nog 12 andere functies waaronder de wind-vector die het vliegtuig ondervindt en de VOR/ILS (groen) en GPS (magenta) naald die vroeger op een apart instrument zat.



Het traffic display is nieuw, hieronder twee mogelijke presentaties.

Het instrument geeft info van ADSB-transponders, FLARM (zweefvliegtuigen en soms UAV, drones). Wat betreft mode S-vliegtuigen in de buurt: Er wordt een indicatie gegeven, dat er nabij een mode S transponder actief is, inclusief de relatieve hoogte t.o.v. je eigen hoogte.

Alleen de richting waar de mode S zich bevindt kan niet worden aangegeven.



Informatie over de GTN 650xi volgt in de volgende Albatros.

Jo van Sprang
Head of Training

+++++

"GLASS COCKPIT" AANTEKENING



EASA heeft voor de SEP vliegtuigen een onderverdeling gemaakt waarvoor een extra aantekening in je logboek door een instructeur is vereist.

Deze aantekeningen zijn vereist wanneer een SEP vliegtuig bijv. een intrekbaar landingsgestel of een verstelbare propeller of een drukcabine heeft.

Dit geldt ook voor het vliegen met "glass cockpit" d.w.z. de presentatie van de vlieg-instrumenten en navigatie op schermen.

Onze Robins krijgen deze schermen in de vorm van een Primary Flight Display (PFD), een Horizontal Situation Indicator (HSI) en een navigatie GTN650xi instrument ter vervanging van de oude kunstmatige horizon, de koerstol en de oude Garmin 430 GPS.

De andere instrumenten, zoals de snelheidsmeter en de hoogtemeter blijven in de vliegtuigen zitten, we zijn dus hybride oud en nieuw.

Daarbij wordt alle "oude" informatie ook op de schermen gepresenteerd, plus nog nieuwe informatie. (Zie ook het artikel conversietraining in dit blad).

Om goed met deze instrumenten om te kunnen gaan en een "glass cockpit" aantekening te krijgen, moet je het volgende programma doorlopen:

- Bijwonen van een avond conversiebriefing.
- Met een instructeur in het vliegtuig de diverse instrumenten doornemen.
- Ten minste één vlucht maken waarbij je alleen op de schermen moet vliegen. (De oude snelheids- en hoogtemeters zullen worden afgeplakt. Gebruik daarbij ook de Garmin 650 GPS. (Enkel het VFR programma @).
- Aantekening in je logboek.

Om effectief te kunnen oefenen, is het absoluut belangrijk vertrouwd te geraken middels de G5 en de Traffic manual, deze zijn zeer toegankelijk. Van de G5 manual kun je het AFCS-gedeelte over auto flight overslaan.

De G650 manual is nogal complex, omdat er enorm veel mogelijkheden zijn.

Er zijn veel You Tube filmpjes van G5 en G650, probeer er zoveel mogelijk te zien.

Ook een minder goed filmpje kan toch interessante info geven en je hebt meer inzicht tijdens de praktische training.

@Minimum vereisten:

- VFR G650 Comm. en VOR/ILS frequenties kunnen instellen d.m.v. touchscreen en knoppen.
- Gebruik van de "direct to" functie.
- Instellen en afvliegen van een vluchtplan m.b.t. HSI.
- Gebruik van "nearest" functies.

*Jo van Sprang,
Head of training*



SOCIE
TIP VAN DE MAAND

HEB JE TOEVALLIG EEN OUDE HEADSET OF KNEEBOARD LIGGEN WAAR JE TOCH NIKS MEER MEE DOET? ZET 'M DAN OP MARKTPLAATS OP SOCIE VOOR ANDERE LEDEN

+++++

ENGLAND, WE LOVE YOU (BUT NOT THE WEATHER...)

Voor motorrijders en vliegers is Engeland een geweldig land. Iedereen is behulpzaam en ze lijken allemaal familie of vrienden te hebben, die ook motoren of vliegen. Reden om weer er weer eens heen te gaan.

Vliegtijd vanuit Seppe met de PH-KBT is krap een uurtje, wij kozen voor Oxford als bestemming en dat is ook maar 1:30 uur. Helaas bleek het spreekwoordelijke Engelse weer daar anders over te denken en kwamen we plotseling in Cambridge te staan. Bij vertrek was een klein frontje zichtbaar, waarvan we dachten dat het wel zou zijn uitgedoofd wanneer we daar zouden aankomen. En inderdaad, alle METAR's en TAF's gaven aan dat het 'schoon' was'. Helaas, die fijne miezerreggen, die zien de radars niet, maar zorgen ervoor dat jij zelf dus niets meer ziet.

Vandaar de uitwijk naar Cambridge, samen met nog 4 andere vliegtuigen, die daar ook waren gestrand. Zelfs lokale vliegers waren verrast teruggekomen, overvallen door het weer. Omdat we 'diverted due to weather' waren, was geen landingsgeld (i.p.v. 40 GBP) verschuldigd. Overigens, vlak voor we Cambridge airport zagen, kreeg ik het verzoek om even uit te wijken, er was een C130 Hercules in de approach, die voorrang had. Het weer werd heel snel slecht, dus ik had daar niet zo'n zin in. Na 3/4



rondje op 1000 voet gedraaid te hebben, zag ik (gelukkig) de Hercules op final, daarvoor kon ik het veld ook vinden. Vlak voor final werd mij nog gezegd dat ik, vanwege de turbulentie door de C130 wel 5 Nm afstand moest houden. Maar ja, wat is 5 Nm, wanneer je draait, je snelheid omlaag gaat etc.

Mijn inschatting dat ca. 2 minuten genoeg moest zijn, kwam gelukkig uit, geen enkele wake gevoeld. Wel blij dat we aan de grond stonden!

Taxi naar Cambridge genomen, want het bleef de rest van de dag miezeren en verder niet vliegbaar. Nathalie stelde voor om in "Jesus College" te overnachten.

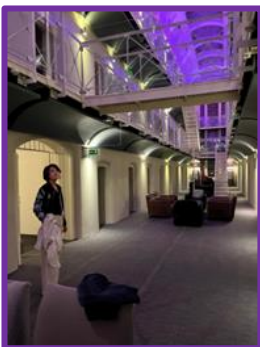
Enigszins sceptisch, maar vooruit. Dat bleek een schot in de roos. Als deel van het College (natuurlijk gelegen aan Jesus Lane...) was er een prima guest house. 's Morgens ontbijt in dezelfde eetzaal waar Harry Potter heeft gezeten. Verboden om foto's te maken! Het hele complex was zo geweldig authentiek, je waant je er in een Inspector Morse scene. En groot!

Volgende morgen naar Oxford kunnen vliegen. Vergelijkbare sfeer, alleen kleiner en veel drukker. Nathalie had weer een leuk hotel uitgekozen, de gevangenis! Malmaison genaamd.



Ondanks alle weersvoorspellingen bleef het constant zwaarbewolkt i.p.v. zonnig en blauwe lucht. Ook op de terugweg, we waren blij halverwege de Noordzee eindelijk geen bewolking meer te hebben.

Deze keer toch weer bewezen: Je eigen zintuigen blijven de belangrijkste instrumenten wanneer het gaat om weersomstandigheden beoordelen. Je kunt 10 weerkaarten en appjes bekijken, allemaal kunnen ze je zeggen dat het prachtig weer is, maar als je zo'n miezer regengordijn tegenkomt, heb je daar niets aan en zul je moeten wijken.



Groet
Jaap
&
Nathalie





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

MAIDEN FLIGHT PH-OMG

Na een periode van 3 jaar bouwen, is het dan zover. De maiden flight staat op de planning! Een korte terugblik op de bouwtijd laat me inzien dat het een bijzonder proces was. Van de levering van kratten waar alle onderdelen in zaten, tot de hoogtepunten die gevierd mochten worden. Voor het eerst een vleugel dicht, de canopy op de fuselage monteren, het moment waarop de PH-OMG op haar eigen wielen stond en ga zo maar door.



Natuurlijk niet enkel mooie momenten, ook slapeloze nachten waarin ik lag te piekeren hoe een uitdaging van het bouwen van een toestel te lijf te gaan. Lang wachten op nieuwe onderdelen (welke ik zelf stuk gemaakt had) en de openstaande punten, na een intensieve keuring oplossen, maakten het een rollercoaster van emoties. Met als klap op de vuurpijl de aanstaande maiden flight op 29 augustus jl. Ik had al ervaren hoe Marc en Erwin met de PH-AER de eerste vlucht hadden beleefd, maar dat maakte het voor mij niet minder spannend.

Een gedegen voorbereiding met de 'testpiloot' Peter en volledig in focus, gingen we voor de eerste maal airborne. Geheel volgens het programma maakten we het eerste uur vol boven het veld.

De vele testen leerden ons dat het merendeel in orde was. Nog een keer de AOA kalibratie uitvoeren en finetunen van de elevator trim (op short final geen trim mogelijkheid meer om de stick force weg te trimmen) waren de 'major' items uit de eerste vlucht.

In de middag nog een uitvoerige check op de grond gedaan. Alle inspectie klepjes weer open, motor en slangen controleren op lekkages en de boel weer opbouwen voor de tweede vlucht de dag erop.



Gelukkig had mijn testpilot Peter weer tijd voor de volgende vlucht. Je kunt je voorstellen dat het erg prettig is om deze serieuze testen met tweeën uit te voeren!

Het testen van de auto pilot en het opzoeken van belasting van het airframe waren de voornaamste items tijdens de tweede testfase. Het was Peter die door zijn achtergrond als luchtmacht instructeur en testpilot deze onderdelen voor zijn rekening nam.

De eerste G kracht belasting test ging voortreffelijk. Vx climbs en steep descends verliepen dan ook zonder enig probleem. De motor liep als een zonnetje en de prestaties waren indrukwekkend.

Inmiddels hebben we ook testen met MTOW achter de rug en staan er meer dan 10 vlieguren op de teller. Natuurlijk nog een (kort) lijstje met "things to do", maar wat een heerlijk gevoel om met dit vliegtuig te mogen vliegen. Direct op het rudder, stabiel in turns en makkelijk uit te trimmen. Kortom; Een genot om mee te vliegen.

Ik kijk er naar uit om na de 25 uur beurt wat langere internationale reizen te gaan maken. Dromen uit te laten komen en te genieten van vliegen, in plaats van uren maken in de bouwhal. Alhoewel het ook alweer begint te kriebelen om te gaan bouwen!

Huib van Engelen



EMERGENCY RESPONSE PLAN

Introductie en doel

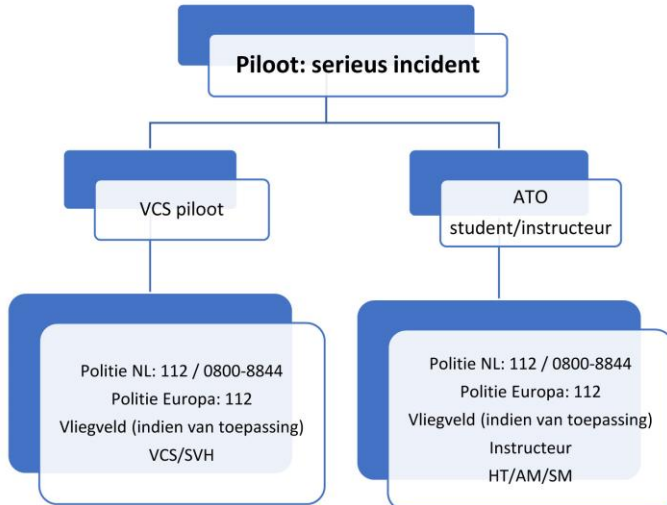
Het doel van dit Emergency Response Plan is de acties vast te leggen in het geval van een serieus incident met een clubkist. Ook de verantwoordelijkheden van de staf van zowel club als ATO, en SVH staan in dit document.

Onder een **serieus incident** verstaan we een gebeurtenis waarbij **persoonlijke verwondingen** zijn opgelopen of **structurele schade is ontstaan aan een vliegtuig** van de SVH.

Dit ERP kan ook door clubleden worden gebruikt als richtlijn bij een incident met een privétoestel.

De allerbelangrijkste regel is: gebruik je gezonde verstand.

Omdat ieder incident stressvol en hectisch is, is dit document geschreven als richtlijn. Er zijn situaties denkbaar waarin het raadzaam of noodzakelijk is om af te wijken van deze richtlijnen.



Verantwoordelijkheden van de staf van de ATO, VCS en SVH

Als een piloot een serieus incident rapporteert kan ieder lid van de staf van de VCS en de SVH het ERP activeren. De HT, AM, en SM kunnen dit ook.

Als het ERP is geactiveerd neemt de voorzitter van de VCS de leiding. Als hij/zij **niet** beschikbaar is kan de leiding ook overgenomen worden door een van deze functionarissen:

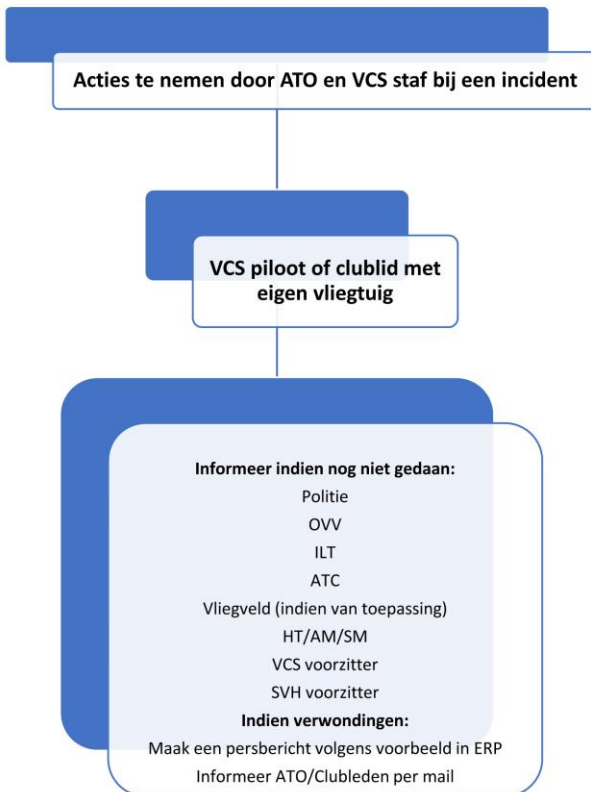
HT ATO

AM ATO

SM ATO

Secretaris VCS

Als de voorzitter van de VCS weer beschikbaar is, kan deze indien gewenst de leiding weer overnemen.



Belangrijke telefoonnummers

In appendix D (klachtenboek vliegtas) vindt u telefoonnummers van de ATO-staf en de bestuursleden van Vliegclub Seppe (VCS) en Stichting Vliegmaterieel Hoeven (SVH).

Voorbeelden van persberichten voor het ANP:

Persbericht: situatie onduidelijk of voorzorgslanding/noodlanding met onbekende persoonlijke omstandigheden:

*Op [datum, tijd] is er een luchtvaartuig bestuurd door een lid van onze vliegclub buiten het vliegveld geland. De reden voor deze landing is vooralsnog onbekend. De toestand van de betrokkenen is tevens onbekend.
Bestuur Vliegclub Seppe.*

Persbericht: ongeluk met persoonlijk letsel:

*Het ongeval met het luchtvaartuig bestuurd door een lid van onze vliegclub dat op [datum, tijd] is voorgevallen heeft onze club hard getroffen. Ons medeleven gaat uit naar alle betrokken personen. Over de oorzaak van dit ongeval valt op dit moment niets te zeggen. Wij werken samen met de onderzoeksdiensten van de overheid om de oorzaak vast te stellen.
Bestuur Vliegclub Seppe.*

Stopzetten van het ERP

Wanneer de situatie weer onder controle is, kunnen de voorzitter van de VCS of een staflid ATO het ERP stopzetten. Het stopzetten van het ERP wordt gemeld aan de stafleden van VCS, SVH en ATO.

Opslag van het ERP

Ieder vliegtuig van de SVH heeft een recente versie van het ERP aan boord. Een digitale kopie is ook opgeslagen in de Google Drive folder "ATO safety".

Training

Ieder jaar zal een (live of online) training plaatsvinden in het gebruik van het ERP. Dit vindt plaats met de stafleden van de ATO, VCS en SVH.

Afkortingen

ATO	Approved Training Organisation
ERP	Emergency Response Plan
VCS	Vliegclub Seppe
SVH	Stichting Vliegmaterieel Hoeven
ELT	Emergency Location Transmitter
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
ATC	Air Traffic Control
HT	Head of Training Vliegclub Seppe
SM	Safety Manager Vliegclub Seppe
SVH	Stichting Vliegmaterieel Hoeven
ANP	Algemeen Nederlands Persbureau

Belangrijk

Dit document is geregistreerd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Veranderingen achteraf maken dit document non-compliant. Veranderingen aan dit document moeten vooraf gemeld worden aan de betrokken autoriteiten volgens de officiële procedures.

-----[END OF DOCUMENT]-----

INGEZONDEN BRIEF

Beste leden,

Recentelijk heeft Marcel via WhatsApp in onze Seppe-groep aangegeven dat hij, vanwege een intern verschil van mening, zijn taken als operations manager heeft neergelegd. Dit bericht heeft ons allen geraakt, omdat erachter een frustratie schuilt waar menig vrijwilliger binnen onze club mee te maken kan hebben. Vrijwilligerswerk vraagt veel van ons allen en soms loopt de druk hoog op. Dit moment is daarom een passend moment om stil te staan bij en onze diepe waardering uit te spreken voor iedereen die zich met hart en ziel inzet voor onze vliegclub.

Ode aan onze Vrijwilligers

In de stille uren van de ochtend, als de mist nog laag hangt en de eerste zonnestralen onze baan verlichten, zijn zij er al. Zonder hen zou onze vliegclub niet zijn wat het is: een plek van passie, verbondenheid en vrijheid. Onze vrijwilligers – de ware helden van het luchtruim – zetten zich dag in, dag uit, met hart en ziel in voor ons allen. Jullie zijn de wind onder onze vleugels, de kracht die ons doet opstijgen. Dankzij jullie toewijding, jullie onuitputtelijke energie, kunnen wij het luchtruim verkennen en onze dromen najagen. Of het nu gaat om het onderhoud van onze toestellen, het begeleiden van nieuwe leden, of het organiseren van evenementen – jullie staan altijd klaar, zonder te aarzelen.

Jullie werk is onbetaalbaar, niet alleen in uren, maar vooral in de liefde en toewijding die jullie elke dag opnieuw laten zien. Jullie maken het mogelijk dat onze club niet zomaar een plek is waar we samenkomen, maar een tweede thuis, waar we samen lachen, leren en vliegen.

Namens alle leden van onze vliegclub, willen wij jullie vanuit de grond van ons hart bedanken. Jullie zijn de ware helden van onze vereniging en we kunnen jullie nooit genoeg waarderen voor alles wat jullie doen. Laten we samen blijven vliegen, wetende dat we altijd op elkaar kunnen rekenen – zowel op de grond als in de lucht. Met diepe dankbaarheid en bewondering,

Eén van de leden (m.b.v. Chat GPT)



RONDJE EUROPA MET DE PH-USN

Maandag 26 augustus vertrokken mijn schoonzoon Igny en ik voor het derde achtereenvolgende jaar (het begint langzaam een traditie te worden) voor een weekje vliegen met de PH-USN.

Een rondje Europa leek ons wel leuk, waarbij de nadruk lag op landen in het oosten van Europa. Deze landen liggen buiten de eendaagse vliegtochten en bezoeken we dus nooit. Een ambitieus plan, omdat we met onze dames (oma, dochter, 2 kleindochters) hadden afgesproken, dat we vrijdag 30 augustus weer thuis zouden zijn. Om deze deadline te halen zou elke dag vliegen noodzakelijk zijn, waarbij alleen voor Lucca meer tijd kon worden ingeruimd.



De geplande route

Maandag van Seppe via Maagdenburg naar Trencin in Slowakije Tijd: 5:30 uur.

Dinsdag Trencin via Pecs Hongarije naar Portoroz in Slovenië Tijd: 4uur.

Woensdag Portoroz via Lido Venetië naar Lucca in Italië Tijd: 2:30m uur.

Donderdag Lucca via Gap Taillard Frankrijk naar Lahr in Duitsland Tijd: 4:55 uur.

Vrijdag Lahr via Koblenz naar Seppe in NL (andere route genomen) Tijd: 2:45 uur.

Maandag 26 augustus vertrokken we 's ochtends van Seppe met prima weer. Het was gelukkig nog koel, de USN had voldoende Avgas en ik zou dit stuk vliegen. Het is eigenlijk een rechte lijn en m.b.v. de autopilot was het een rustig begin van onze reis.

De prijs van de Avgas viel me voor Duitse begrippen tegen, € 3.03 de liter.

Met Trencin in Slowakije was helaas, ondanks vele pogingen per email en telefoon, geen contact geweest, waardoor landen en aanwezigheid van Avgas een vraag bleef.

De weersvoorspelling naar Trencin zorgde voor twijfels, wolkenopbouw, mogelijk onweer en natuurlijk kwamen er bergen aan. Een uitdagende combinatie samen met het gegeven dat er mogelijk niet geland kon worden en/of er Avgas aanwezig zou zijn.

We besloten te gaan met in ons achterhoofd, dat terugkeren naar Maagdenburg mogelijk was en er waren wat andere velden in de omgeving als backup.

De wolkenbasis zakte en de bergen leken te groeien, maar met wat kunst en vliegwerk geholpen door SkyDemon bereikten we het vliegveld van Trencin. Radiocontact leverde volledige stilte op. Landen op een baan van 2000 meter gaat altijd. Het vliegveld zag er verlaten en verlopen uit, maar in de hangaars stonden de duurste één- en twee motorige GA vliegtuigen. Verstopt in een gebouw vonden we een iemand van de vlieschool, die ons wel Avgas wilde verkopen. We mochten parkeren naast de pomp en de volgende dag om 9:00 uur konden we tanken.

Igny zorgt op onze trips altijd voor de overnachting en dat is nooit een hotel. Veel is er niet te huur in Trencin, maar hij had een appartement gevonden. Helaas bleek dit appartement maar één twee persoons bed te hebben, maar de bank bleek een slaapbank.

Het stadje Trencin is zeker de moeite waard. Het is een zeer oude stad met een prachtig kasteel, een beroemde synagoge enz. Veel te beleven, waaronder een leuk oud centrum met een groot plein waar het leven zich 's avonds afspeelt. Een keuze uit de restaurants en bars om de inwendige mens te verblijden, was niet eenvoudig.

Dinsdag 27 augustus. Hoewel alles met handen, voeten, Google Translate en veel goede wil was afgesproken, zat de man inderdaad klaar om Avgas te leveren. De tankinstallatie zag er zeer oud uit, maar werkte prima. We tankten ruim 100 liter tegen de vooraf afgesproken prijs van € 3,- de liter. Ik trok mijn creditcard, maar dat was de bedoeling niet. Cash afrekenen ruim € 300,-. Zoveel geld had ik niet bij me. In de Shopping Mall op 5 minuten lopen, is een cash automaat werd gezegd. Geluk-



is Igný heel snel met zijn telefoon en constateerde, dat het een dik half uur lopen was. Een leerling-vlieger kwam net aanlopen en bood ons hulp. Hij sprak Engels en was een nuttige tolk. We werden met de auto naar de Mall gereden en daar kwamen zelfs € 100,- flappen uit de automaat.

De reis ging verder naar Pecs in Hongarije. Het platteland van Hongarije is wat saai en daarom was de route langs Budapest en de Donau gelegd. ATC van Budapest accepteerde de route en we kwamen bezweet aan op Pecs, een veld vergelijkbaar met Rotterdam. Alles ging heel efficiënt, landingsgeld betalen, Avgas tanken en afrekenen. We konden zo weer weg. Een toiletgang vonden we wel nuttig, maar dan moesten we het hoofdgebouw in en langs de security ging dat lang duren. Security had begrip en liet ons even naar het toilet gaan.

Gebruik het damestoilet ook maar, nog even roken mannen? Dat vroeg de security. We stapten opgelucht in het vliegtuig, even 10 minuten wachten, want er steeg net een jet op, maar daarna richting Adriatische zee. Bosnië-Herzegovina doorvliegen

leek ons geen probleem. Tenslotte was er geen landing in Bosnië-Herzegovina gepland. ATC Hongarije dacht daar anders over en ging overleggen of er ruimte was om ons door te laten. Gelukkig ging het gesmeerd dankzij voortreffelijke Engelstalige ATC begeleiding.

Onze route was langs de Adriatische kust naar Portoroz in Slovenië. Een prachtige kust en ATC was wederom zeer behulpzaam.

Het vliegveld van Portoroz ligt pal aan de kust met uitzicht op de baai. De landing was op baan 33 vanaf de landzijde. Een circuit is er niet, de toren geeft je instructies. Vanaf het land zie je het vliegveld niet liggen, maar als je eenmaal de berg voorbij bent, is de baan zichtbaar en is een snelle daling wel gewenst. Een prachtig veld om aan te vliegen.

Na de landing wilden we gelijk tanken en we zagen het tankstation. Natuurlijk de marshaller volgen, maar die reed het tankstation voorbij! De toren beval ons echter de marshaller te blijven volgen. We stonden nog niet geparkeerd of de tankwagen kwam voorrijden. Die ongeduldige Nederlanders toch. De afhandeling was fantastisch.



Igny had een B&B gevonden in Juki (Kroatië), maar hij had zich vergist in de afstand om er te komen. Gelukkig was de verhuurster bereid om ons te komen ophalen en de volgende dag weer terug te brengen. Ook een ontbijt kon geregeld worden. Zo geschiedde.

Avondeten was lastiger. Gelukkig was de buurvrouw de lokale taxichauffeuse van het dorpje en zij wilde ons wel naar Piran brengen voor € 30. Eigenlijk vonden we dat wat duur, maar we werden allebei wel getraakteerd op een warm broodje gevuld met hazelnootpasta tijdens de rit en er was trouwens geen andere optie!



Piran heeft een lange, brede boulevard. Vanuit de boulevard stap je zo de zee in en na de duik loop je naar de restaurants en bars voor eten en drinken. Niet afdrogen, lekker gaan zitten. De zon en warmte doen de rest.

Woensdag 28 augustus. Deze dag hadden we ingeruimd om Venetië te bezoeken. We vertrokken vroeg uit Portoroz om over te steken naar Lido Venetië. Het was prachtig weer zodat we genoten van de vergezichten. Het oude Venetië zagen we al liggen en Igny vroeg toestemming om over het oude Venetië te vliegen. Er overheen mocht niet, maar wel aan de oostkant langs vliegen onder de 1500 Ft. Een prachtig gezicht waar we ruim de tijd voor namen. Na de landing werden we verwelkomd door 2 dames aan een tafel. Die wilden ons paspoort zien. De ene dame las je naam op en de andere dame noteerde je naam in een schrift. Veelal werd het paspoort aan de schrijvende dame gegeven! De douane wilde ons ook nog zien, alhoewel Italië een Schengenland is. Mij werd gevraagd hoeveel geld ik bij me had, want ik mocht niet meer dan € 10.000,- invoeren. Over mijn achtergebleven zwarte koffertje in het vliegtuig mocht ik van Igny niets zeggen. Je maakt geen grappen met de Italiaanse douane.

Het Film Festival van Venetië was de oorzaak van de verscherpte controle. Even op en neer wippen met de boot naar Venetië was geen optie die dag. Alles druk en bezet.

Op naar Lucca. In de buurt van Lucca werd later in de middag onweer voorspeld, maar we zijn ruim voor het onweer geland. Igny had zichzelf deze keer overtroffen. Een appartement in de oude stad van Lucca met 2 slaapkamers, badkamer, woonkamer en keuken. Allemaal voorzien van airco. Beter is niet mogelijk. De stad Lucca is een genoeg om te bezoeken, flaneren in de smalle straatjes, wat eten en drinken op de pleinen en natuurlijk tijd om mooie Italiaanse cadeaus voor de dames uit te zoeken.



Donderdag 29 augustus. Aan dit deel van de reis was minder aandacht besteed, omdat we wilden kunnen kiezen welke route naar huis we konden nemen. We volgden de kust van Italië naar Nice, daarna via de oostkant van Frankrijk langs de Alpen naar Gap Taillard. Gap Taillard is een prachtig veld gelegen tussen de bergen. Hoewel de toren niet bezet is tijdens lunchtijd, wordt het veld gebruikt door GA vliegers, valschermspringers en zwevers, die allen tegelijk op het veld actief zijn.

De volgende stop was Lahr in Duitsland. De route ging via Zwitserland. We genoten van het uitzicht over het meer van Geneve, de bergen en het meer van Neuchatel. De Rijn werd afgevlogen en daar ligt Lahr aan. Een groot veld met prima service, maar verder niets te beleven.

Lahr is een oud, maar klein stadje met een grote regionale functie. Het appartement in de binnenstad was goed en we konden zo het leukste deel van Lahr inlopen. In

Duitsland moet je een stevige maaltijd tot je nemen. Kalkoen-cordon-blue en natuurlijk spätzle, alles overgoten met een stevige saus, weggespoeld met halve liters bier. Het smaakte ons prima. We hoorden muziek dat afkomstig bleek van een zanger met gitaar op een plein. Veel mensen zaten en stonden te luisteren, te praten met elkaar en een drankje te drinken dat verkocht werd aan een stalletje. Alles even rustig en in een aangename sfeer.

Vrijdag 30 september. Elke keer weer blijkt de laatste vliegdag de moeilijkste te zijn. De route was in eerste instantie gepland via Koblenz naar Seppe. Het weer die kant op voorspelde laaghangende bewolking, mogelijk met onweer. Frankrijk was wat beter, maar ook daar werd slecht weer voorspeld in de middag. We besloten die route toch te nemen. De endurance met volle tanks is 5 uur, uitwijken of doorvliegen naar Seppe behoorde allemaal tot de mogelijkheden. De eerste stop naar Sedan Douzy werd door Igny gevlogen. Het eerste stuk van de vlucht ging probleemloos, maar in de buurt van Sedan Douzy gaf SkyDemon slecht weer aan. Het weer onderweg verslechterde duidelijk en we zagen de buien zich opbouwen. ATC Paris waarschuwde ons voor een squall line ten westen van ons. Een lange donkere wolk waar we beter niet heen konden vliegen. Er zat niets anders op dan België in te vliegen en Brussels te vragen een route via Luik naar Seppe te accepteren. Brussels Info was heel behulpzaam en accepteerde ons voorstel. Het wolkendek begon zich onder ons te sluiten, maar wij vlogen nog steeds VMC met weinig grondzicht. SkyDemon gaf aan dat Seppe goed was, dus zijn we doorgevlogen.

Igny en ik hebben genoten van het vliegen in het oosten van Europa. ATC is altijd behulpzaam in het Engels, terwijl in Duitsland men onderling Duits spreekt, in Slowakije Slowaaks, in Hongarije Hongaars, in Slovenië Sloveens, in Italië Italiaans, in Frankrijk Frans en in Nederland ENGELS!

Hans Philipse





**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

GDANSKGDANSKGDANSKGDANSK >>

Sommigen gaan naar de Noordpool voor te gekke plaatjes en mooie belevenissen, anderen naar de Zuidpool. Wij gingen naar de Oostpool, n.l. Gdansk, oftewel Danzig zoals de Duitsers en veel Nederlanders zeggen.

Met de auto rij je er gauw een 12 tot 13 uur over de 1150 km, wij gingen uiteraard met onze Cessna en waren na 3,5 uur vliegen op de prachtige luchthaven van Gdansk.



En daar begon onze verbazing, die 2 dagen aanhield. Zoals velen, hebben wij ook vooroordelen en in het geval van Polen denk je aan Oostblok toestanden met slechte wegen, beetje treurige mensen, enigszins onverzorgd, etc.

Het tegendeel bleek: De wegen zijn prima, de gemiddelde Pool in Gdansk is beter gekleed dan de Nederlander, Belg of Duitser, is erg vlijtig, houdt van lekker eten en drinken en in de stad vind je de ene na de andere leuke horecazaak.



Alles hypermodern en trendy.

Dan de stad. Waarschijnlijk, omdat Polen nog erg kerkelijk is, zijn alle kerken fantastisch onderhouden. Maar ook alle historische gevels, het station, het stadhuis, noem maar op, alles tiptop. Ook de nieuwbouw, wow, prachtige moderne architectuur, je hebt Valencia, maar Gdansk kan zo meedoen!

En wat ook opvalt: iedereen werkt in Polen, maar ook nog efficiënt. Dus geen hangende security mannetjes, die geen zin hebben, nee, behulpzaam en lekker vlot.

En dan culinair: Nathalie had voor zaterdagavond een leuk restaurant gevonden. Was wel meer dan een half uur met Uber, maar men had wel een Michelin aanbeveling. Dat maakten ze helemaal waar, ook de prijs! Het bleek dat we in het plaatsje Sopot waren beland, en dat is zo ongeveer het Bloemendaal van Polen..... (of Blaricum).

2 dagen genieten van een mooie stad en geen enkele dissonant, geen zwervers, geen junks. Een klein minpuntje: je kunt niet overal met Engels terecht. Ook al denken de Polen van wel. En het Pools, daar begrijp je helemaal niets van. Wij onthielden: "Gin Koeien". Dan begon iedereen meteen te lachen, en betekent, hoop ik, "dankjewel".



De terugweg had ik gepland via het vliegveld van Peenemünde. Ik dacht dat iedereen wel wist dat dat de plaats was waar in WO II de Duitsers hun rakettechnologie (V1 en V2 vliegende bommen) ontwikkeld hebben onder

leiding van Wernher von Braun. Maar dat blijkt dus niet zo te zijn. Anyway, Peenemünde is waarschijnlijk sinds 1945 niet meer onderhouden, het vliegveld is erbarmelijk en de sfeer is ronduit deprimerend. Er staat nog een oude V1 bom, er zit nog een oude baas op de toren, die ze waarschijnlijk zijn vergeten te vertellen dat de oorlog voorbij is.....Vanwege de historie wilde ik er heen, maar het is eigenlijk niets.



Vanuit Peenemünde naar Nordhorn-Lingen, exact 2 uur vliegen en vandaar in een uurtje naar Seppe en door naar huis. Ontzettend veel gevlogen in 3 dagen, maar wat een leuke trip!

Groet
Jaap & Nathalie



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

VAN DE SVH

Al geruime tijd zijn er strubbelingen met het AeroPlus systeem. Niet alleen ligt het systeem er zo af en toe uit, maar ook de ondersteuning vanuit de provider is niet wat wij ervan verwachten. Het bestuur van SVH, in samenwerking met het bestuur van de vliegclub en de vliegschool, zijn op zoek gegaan naar alternatieven.



Aviatize

We hebben dat gevonden in het programma "Aviatize" van het gelijknamige bedrijf Aviatize. U kunt het programma bekijken op hun website: www.aviatize.com.

Niet alleen kan het programma AeroPlus vervangen, maar het bezit ook een module voor de vliegschool. In plaats van het handmatig bijhouden van de vliegprestaties van de leerlingen, gaat het in Aviatize allemaal digitaal. Dat levert meer gemak op, maar is ook veel zekerder in het bewaren van de gegevens.

Tevens is voor zowel de instructeur als de leerling zijn/haar syllabus digitaal bereikbaar. Als het gaat om het boeken van een vliegtuig, het registreren van de vlucht en meerdere zaken die we nu in AeroPlus doen, is Aviatize in onze ogen een gebruiksvriendelijk tool.

We willen ook gebruik blijven maken van het betalen via opwaardering van het saldo.

We zijn op het moment het systeem in een testomgeving aan het opzetten.

De SVH werkt administratief met het boekhoudsysteem Exact Online en er moet dus een koppeling met dat systeem opgezet worden. Dat neemt tijd in beslag en mag geen fouten bezitten.

We hopen over een maand een testomgeving gereed te hebben, waarbij we kunnen testen op het juist verwerken van de gegevens.

Vervolgens zullen we een datum bepalen om op het nieuwe systeem over te gaan.

Dat moment is nog niet bekend en hangt af van de testresultaten. We hopen echter wel dat e.e.a. nog dit jaar zal plaatsvinden.

Voorafgaand zullen we onze leden in staat stellen om met het programma kennis te maken.

We komen daar later op terug.

Voor zover de informatie, we houden u op de hoogte van de vorderingen.

Groet bestuur SVH

René Laribij

Glass cockpit theorie avond

Woensdag 23 oktober

Vrijdag 25 oktober

Woensdag 30 oktober

Er wordt een theorie avond georganiseerd om alle vliegers vertrouwd te maken met de nieuwe “glass cockpit” instrumenten in de Robins.

Niet verplicht, maar wel ten zeerste aangeraden.

U heeft de keuze uit 3 datums.

Daarna is het mogelijk met een van de instructeurs een trainingsvlucht te maken met als beloning een rating aantekening op je brevet/logboek.

Er zijn geen kosten aan verbonden.

Aanmelden via de website is wel noodzakelijk.

Welkom zijn alle leden, wel of geen SVH lid.

Aanvang telkens 19:30 uur, locatie clubgebouw.



VAN DUIZENDEN POPNAGELS NAAR EEN VLEGEND APPARAAT

De afgelopen jaren stonden voor ons, Erwin van der Waal en ondergetekende, in het teken van een bijzonder project: De bouw van onze eigen Sling TSi, een vierzitter, die we zelf in elkaar hebben gezet. Deze droom, die begon met het ophalen van kisten vol onderdelen in Friesland in februari 2022, kwam op 7 augustus jongstleden tot een hoogtepunt met de eerste succesvolle vlucht vanaf baan 24 op vliegveld Seppe.



De Start: Materialen ophalen en eerste stappen

Nadat wij beiden in 2020 ons PPL-brevet bij Breda Aviation hadden gehaald, gingen we vliegtuigen huren om mooie tochten te kunnen maken. Soms gezamenlijk maar vaker nog ieder met een andere vliegmaat. Maar grappig genoeg groeide bij ons beiden een soort verlangen om zelf een toestel te bezitten en werd menig avond gevuld met het zoeken van mogelijke 'koopjes' op het internet. Aan het einde van 2021 bleken we samen op hetzelfde spoor te zitten om wellicht een vliegtuig te gaan bouwen en hadden we zelfs hetzelfde type vliegtuig op het oog: de prachtige Sling TSi uit Zuid-Afrika.

Na een intensieve mail correspondentie tussen ons beiden, waren we er snel uit en werd door ons een gezamenlijke BV (Aero Ventures) gestart en de bestelling geplaatst bij de toenmalige Nederlandse distributeur van Sling: Frisian Air.

In februari 2022 was het zover: De eerste stap in het bouwproces werd gezet toen we eigenhandig de kisten met materialen voor de Sling TSi ophaalden in Friesland. Deze

kisten, vol met zorgvuldig verpakte onderdelen, vormden het begin van een uitdagend en intensief avontuur.

Enmaal in onze gehuurde oude loods (zonder sanitair, verwarming en stromend water) in Oosterhout aangekomen, begonnen we direct met de bouw. Vanuit de Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers (NVAV) werd Jack Hoogwerff aangewezen als onze bouwbegeleider. Na een complete inventarisatie van alle onderdelen (een proces dat al snel 2 werkdagen in beslag neemt) was duidelijk welke onderdelen nog ontbraken en moesten worden nageleverd vanuit Zuid-Afrika.

We hadden besloten om de Quick Build route te volgen, hetgeen betekent dat een deel (ongeveer 49% van het werk) gedaan is door de fabriek in Johannesburg en de romp en de vleugels al voor een deel in elkaar zijn gezet. De rest moest door ons gebeuren, dus gingen we druk aan de slag met aluminium bewerking, popnagels trekken en heel veel boren en schuren.



Het bouwproces in Oosterhout



Het bouwen van onze Sling TSi vergde geduld, precisie en een grote hoeveelheid manuren. In de loods in Oosterhout hebben we gedurende de gehele bouw een vaste dag per week besteed aan het opbouwen van het toestel en vaak kwam daar nog een dag in het weekend bij. Maar we hebben niet alles zelf hoeven doen en kregen onverwachts hulp van diverse clubleden bij de bouw. Met name Jack

Heijboer is heel vaak geweest en heeft zich volledig gestort op de composiet delen zoals de cowling en wheelpants. Daarbij kwam zijn ervaring met zijn eigen Europa enorm goed van pas.

In de tussentijd was bij IL&T ook al ons gewenste callsign 'PH-AER' gereserveerd (uiteraard refererend naar AERo Ventures en een knipoog naar 'AIR'). Gelijktijdig hebben we met de hulp van Evoke Aircraft Design het kleurenschema en de belijning bedacht, op papier leek het een spectaculair toestel te worden, heel benieuwd hoe het in de praktijk eruit zou komen te zien.

Een belangrijk onderdeel van het vliegtuig, het instrumentenpaneel, werd geleverd door Midwest Panel Builders in Amerika. Dit paneel, speciaal ontworpen en

aangepast aan onze wensen, vormt het hart van de cockpit en zorgt ervoor dat we uitgerust zouden worden met de nieuwste technologieën om onze vluchten veilig en efficiënt te maken. De keuze viel al snel op Garmin (niet goedkoop, maar nog redelijk goed leverbaar op dat moment) waarbij we uiteindelijk kozen voor twee G3X touch systemen voor zowel de piloot als co-piloot, een G5 als back up PFD en een GMC 507 Auto Pilot. Nadat we definitief de configuratie besloten hadden, kregen we het visuele ontwerp en na goedkeuring daarvan hoefden we 'slechts' 5 maanden te wachten op de komst van ons instrumentenpaneel...., maar in de tussentijd waren er genoeg andere zaken te doen. En het was trouwens lang niet zo erg als de levering van onze Airmaster propeller, want daar moesten we maar liefst 14 maanden (!) op wachten. Zou dat onze vertragende factor worden?

Een andere loods in Oosterhout

Na bijna een jaar in de koude oude hal te hebben gewerkt, konden we eindelijk verhuizen naar een gloednieuwe loods aan de andere kant van Oosterhout. Met de hulp van diverse vrienden hebben we toen alles verhuisd naar ons nieuwe onderkomen mét modern sanitair, stromend water, schitterende Ledverlichting en zelf een grote heater! Wat een verschil, dat bouwt toch even wat prettiger. Op deze locatie zou de kist afgebouwd worden totdat hij naar de spuiter en uiteindelijk naar Seppe kon zodat de vleugels erop gezet konden worden.

Een opvallend feit is, dat naar mate de bouw vordert, de ruimte om iets te installeren steeds kleiner wordt. Het vergt vaak redelijk veel creativiteit en bovenal lenigheid om ergens goed bij te komen en op een juiste wijze te monteren. En je dan niet realiserende dat je het waarschijnlijk een maand later het weer uit elkaar moet halen, omdat er nog iets anders eerst moet gebeuren. Een beetje doorzettingsvermogen is een niet onaardige karaktereigenschap voor een amateur vliegtuigbouwer ;-)

Maar zodra de Rotax 915 iS, het instrumenten panel en een deel van de bekleding wordt geleverd, begint het bouwproces wel heel erg interessant te worden. Beetje bij beetje krijgt 'Jolene' (de koosnaam van onze kist: 'Your beauty is beyond compare') haar vormen en begint ze steeds meer op een modern vliegtuig te lijken. En alsof we al niet enthousiast genoeg waren, zorgden deze vorderingen ervoor dat we nog enthousiaster doorbouwden, stel je toch eens voor als ze écht vliegt straks...

Laatste werkzaamheden op Vliegveld Seppe

Toen het grootste deel van de bouw was voltooid, was het tijd om de kist en alle losse onderdelen te transporteren naar KD Straal- en Spuitservices in Oudenbosch. Daar hebben we ruim een maand lang -onder nauwgezette supervisie van Kees, Ricky en Mike- de gehele kist tot tweemaal toe volledig gladgeschuurd, geplamuurd en afgeplakt. Toen Jolene in de grondlak was gespoten, kreeg ze voor het eerst een 'gezicht' en na de finale basiskleur, was het geen lapjeskat meer, maar een prachtige doch vleugellose machine.

Voordat de PH-AER naar Seppe gebracht kon worden, moest ze eerst nog naar Reclamebeesten in Etten-Leur om haar uiteindelijke kleuren, striping en call-sign

aangemeten te krijgen. Een bijzonder gewaarwording om een idee in je hoofd later tot werkelijkheid te zien worden.

Nu was het tijd voor Jolene's laatste ritje over de openbare weg. Eindelijk kon de PH-AER naar Hangaar 8 op Breda International Airport. Hier hebben we de vleugels aan de romp bevestigd, de motor afgesteld en de laatste inspecties uitgevoerd. Na een tweetal uitgebreide inspecties door Michiel Bouwens van de NVAV ontvingen we binnen enkele weken later het felbegeerde Bewijs van Luchtwaardigheid van IL&T en was de PH-AER volledig klaar was voor haar eerste vlucht.

De eerste vlucht

Op 7 augustus was het grote moment daar. Onder begeleiding van instructeur/examinator Carsten Oremus steeg Jolene voor het eerst van baan 24 op. Het was een ongelooflijk moment; het vliegtuig reageerde perfect en de vlucht verliep zonder problemen.



Na deze eerste succesvolle vluchten voerden we samen nog diverse testvluchten uit, die allemaal even succesvol waren en waarbij er geen noemenswaardige problemen naar boven kwamen. Een week later ging de PH-AER zelfs al de Belgische grens over en ook daar veel enthousiaste reacties op deze nieuwe Nederlandse aanwinst.

In hindsight

Het bouwen van onze eigen Sling TSi was een onvergetelijke ervaring. Vanaf het moment dat we de kisten met onderdelen ophaalden in Friesland tot de eerste succesvolle vlucht vanaf Seppe.

We kijken terug op een prachtig avontuur dat ons niet alleen een eigen vliegtuig heeft opgeleverd, maar ook een schat aan kennis en ervaring. De vele uren werk in de loods in Oosterhout hebben hun vruchten afgeworpen en nu genieten we van het vliegen in onze eigen Sling TSi, een toestel dat we met trots zelf hebben gebouwd.

We zullen er heel veel mooie tochten mee gaan maken en heel stille-tjes horen wij onze echtgenoten denken:

***'Jolene, Jolene, Jolene, Jolene
I'm begging of you please don't
take my man!'***

Marc Sytsema



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

75 JAAR VLEGVELD SEPPE

In het laatste weekend van augustus vierden we het 75-jarig bestaan van ons Vliegveld.

De fly in met een keur aan activiteiten zoals static displays van vliegtuigen, klassieke auto's en diverse stands van luchtvaart gerelateerde organisaties werden door de landside bezoekers druk bezocht.

Jammer genoeg bleef het aantal airside bezoekers achter bij de verwachtingen; hadden er best wel wat meer mogen zijn. Daarbij hadden we ook nog concurrentie van de open dag op Eindhoven airport van EAMC waar 70 toestellen naar toe koersten.

Het weer was 2 dagen Cavok., goed getimed van de organisatie.

Al met al twee dagen volop vertier en gezelligheid op Breda International airport.



VAN DE SAFETY MANAGER



**veiligheids
programma**

Onderstaand een bericht van de Havendienst, welke we graag met onze vliegers willen delen. Speciaal wordt aandacht gevraagd voor het onderdeel circuit vliegen.

Na het tragische ongeval van 31 juli jl., waarbij we geconfronteerd werden met het verlies van een mede-vlieger, zijn we weer letterlijk en figuurlijk de weg omhoog aan het vinden.

Graag willen we iedereen bedanken voor de steunbetuigingen en blijken van medeleven.

We willen ook graag onze bewondering uitspreken voor het professionele en zeer empathische optreden van Breda Aviation, richting hun personeel, hun klanten en hun omgeving.

In de pers is soms professioneel en integer bericht, met helaas ook tendentieuze en zelfs opruiende berichtgeving door sommige media, om onze gemeenschap in een onterecht verkeerd daglicht te plaatsen omwille van de "kijkcijfers".

De gevolgen daarvan uiteten zich vervolgens weer in een wat hoger aantal meldingen, doordat een dergelijk incident in combinatie met de berichtgeving, tot een zekere onrust leidt in de omgeving. Plus wat opportunisme in de lokale en regionale politiek om aandacht te krijgen.

Daarmee willen we u ook meteen vragen om uw eigen handelen weer wat aan te scherpen, als het gaat om overvliegen van bebouwde kommen. Met 31 juli nog vers in het geheugen van de omgeving, houdt u zich aan de procedures en afspraken die zijn gemaakt:

Circuitvliegen niet buiten het daarvoor aangewezen gebied;

Sluit niet aan op het circuit door onnodig over de bebouwde kom van Rucphen te vliegen, maar vlieg erlangs;

Volg de Departure 24 procedure;

Verlaat het circuit via de verplichte exit-points en,

Handhaaf radio discipline met correcte meldingen en -waar van toepassing- het gebruik van prefixen als Helikopter, Gyrocopter en SOLO.

Maar bovenal: (vlieg)veiligheid heeft voorrang op alle bovenstaande punten.

Victor Kruis, Safety manager



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

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)



Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

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

ONTDEK KRACHT
accountants & adviseurs

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

MOSSELAVOND

De eerste zaterdag van september is de gebruikelijke datum van onze Mosselavond. Door privéverplichtingen van de mosselman moesten we uitwijken naar de laatste zaterdag van augustus.

Deze aanpassing was op zich niet erg, ware het niet dat deze datum samenviel met het 75-jarig bestaan van het Vliegveld.

Voordeel was, dat men het bezoek aan de festiviteiten kon combineren met de mosselavond. Nadeel was, dat er een aantal leden verplichtingen hadden bij de activiteiten en dus verstek moesten laten gaan.

De gezelligheid was er niet minder om en de kwaliteit van de mosselen was zoals altijd uitstekend.

Lange tijd werden de mosselen geserveerd in plastic bakjes, vorig jaar voor het eerst in groene mosselpannetjes en dit jaar in de enige echte zwarte mosselpannetjes.

Dan smaken ze toch beter, al is dat misschien een illusie.



De aanwezige kinderen konden genieten van een hartige "plate" van restaurant de Cockpit.

Dank aan Nathalie Jennes, die voor de eerste maal de bar bestierde en het tappen van de biertjes ging haar goed af en niemand klaagde over de hoeveelheid cc in de wijnglazen 😊

We hebben de Mosselman voor volgend jaar al vastgelegd; zaterdag 6 september 2025.

Voor een sfeerimpressie, zie de fotoreportage elders in het blad, of kijk eens op de "Socie" app waar alle foto's zijn terug te vinden.

Groet

Barcommissie VCS



IFR TRAINING OP WEEZE (EDLV)

Niederrhein airport nodigt Nederlandse vliegers van harte uit trainingsvluchten te maken op hun vliegveld. Net over de grens met Duitsland faciliteren zij verschillende soorten IFR-procedures (ILS, RNP, NDB/DME) om te trainen.



Zij kennen geen geluidsbeperkende regels voor VFR/IFR vluchten en het belangrijkste is, dat ze echt lage landingsgelden hebben! Daar bovenop krijgen vliegscholen nog eens 50% korting op de toch al lage landingsrechten! (Bijvoorbeeld: landingsgeld voor een P28A inclusief de korting: ongeveer 3€). Registratie voor de korting is mogelijk via de luchthavenmanager: edlvops@airport-weeze.com.

Zorg ervoor dat de registratie van het vliegtuig, het factuuradres en uw e-mailadres voor contact wordt doorgegeven. Ze zijn een heel jong team van luchtverkeersleiders in de toren, die proberen de beste service te bieden en te voldoen aan allerlei trainingsverzoeken voor zover dit inpasbaar is.

Er gaan geruchten over dure administratiekosten bij Niederrhein.

Wanneer men het vliegtuig wil parkeren en uitstappen, is handling inderdaad verplicht en Solid Handling zal in dat geval uitstekende service bieden voor ongeveer 30€ voor een SEP vliegtuig. Dit is alleen van toepassing wanneer er daadwerkelijk geparkeerd wordt.

Voor een simpele touch and go of zelfs een bemanningswissel/kleine stop op een taxibaan is de afhandeling natuurlijk niet verplicht en betaalt men alleen de landingsrechten.

Samenvattend

Vluchten zijn mogelijk van maandag t/m vrijdag van 8u tot 22u lokaal, in het weekend 8u-20u lokaal.

Geen beperkingen voor VFR-vluchten.

Maximaal twee IFR-naderingen/vertrekken van hetzelfde vliegtuig in het Nederlandse luchtruim per uur. (Als je meer dan twee opeenvolgende IFR-naderingen per uur wilt uitvoeren, annuleer je gewoon IFR-overhead de drempel van RWY 27, vlieg je VFR verder om in het Duitse luchtruim te blijven en pik je IFR weer op).

Op Weeze zijn ze gewend aan deze procedures.

Houdt er rekening mee dat je formeel een trainingsslot moet aanvragen bij Langen ACC Supervisor op de dag van de vlucht, als je van plan bent om meer dan één IFR-nadering uit te voeren. Meestal wordt het verzoek ingewilligd.

*Hartelijk welkom namens Nikolas Kehr
Tower Controller, +49 157 73151796*

MEDEDELINGEN

Van de bar

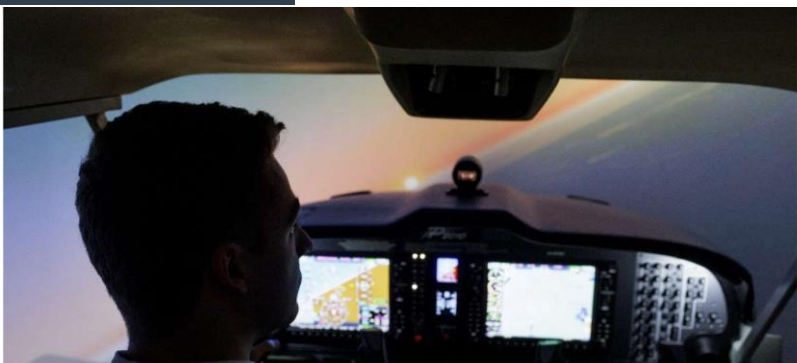
- Nieuw in het assortiment "Ginger Beer".
Verfrissend en ook nog alcoholvrij. Probeer het maar eens.



Van de vlietschool

- Bij de vlietschool zijn we bezig geweest onze ADL (Allowable Defficiency List) te actualiseren. Een ADL is een overzicht van storingen waar je wel, niet of onder bepaalde voorwaarden mag vliegen. Dit houdt in dat er niet alleen duidelijkheid is in welke gevallen onze studenten wel of niet solo mogen vliegen, maar er ook duidelijkheid is wanneer je wel niet kunt vliegen voor alle gebrevetteerde vliegers. De lijst is toegevoegd aan de vliegtas en kan je vinden in het klachtenboek vóór de pagina waar je een klacht meldt. Raadpleeg dus de lijst bij technische klachten en handel er vervolgens naar. De lijst is ook terug te vinden in AeroPlus, bij documenten.

Jacqueline namens het ATO-Frank namens de SVH



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

