

Albatros

09

okt

2024

Naar Oshkosh met de M600

Glass cockpit trainingen

Zakentrip naar Tsjechië

Goof Bakker wijsheden

Afscheid DDA

ETA nodig naar de UK





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

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

Vliegschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Een korte toelichting op de cover foto is op zijn plaats.

Hans Philipse is op dit moment in Utah in de States aan het vliegen op het startwiel toestel wat op de cover staat. Hij staat hier bij een tankstation om na het tanken ook meteen maar een broodje hamburger mee te nemen. Daar kunnen we in Europa alleen maar over dromen.

In het volgende nummer doet hij verder verslag van zijn vliegavontuur.

Ik spring misschien van de hak op de tak, maar het zijn zomaar wat items die me afgelopen maand zijn bijgebleven of me ergens aan herinnerden.

Zoals een telefoongesprek met Frank van Ierssel die mij opbeurde, terwijl hij zelf van een ernstig infarct aan het revalideren is. Klasse, wat een respect voor hem en vooral voor zijn optimisme en doorzettingsvermogen. Sterkte Frank!

12 oktober vierde Martin Vermunt, erelid van onze vliegclub, zijn 86^e verjaardag. Nog altijd scherp van geest en regelmatig te vinden op Seppe. Als ik het goed heb gezien, is hij thans het oudste lid van VCS en scheelt hij 65 jaar met onze jongste leden.

Iedereen kent wel SkyDemon en ik kan me zo even geen gebrevetteerden voor de geest halen, die geen gebruik maken van SkyDemon.

SkyDemon bestaat in oktober 15 jaar en is nog steeds bezig features te bedenken, die het vliegen veiliger en eenvoudiger maakt. Gratulations Rob & Hannah Hart!

De algemene najaarsledenvergadering komt eraan, vrijdag 29 november, en dat herinnert mij eraan dat André Oremus, onze voorzitter, aangegeven heeft een keer te willen stoppen. We hebben nog wel wat tijd, maar kandidaten die André t.z.t. willen opvolgen kunnen zich al melden. Grote voordeel voor de kandidaat, je wordt perfect ingewerkt. Wie meldt zich?

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

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

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Beste clubleden,

Afgelopen zaterdag woonde ik de algemene ledenvergadering bij van AOPA. Enerzijds als privé-lid, anderzijds als vertegenwoordiger van de VCS. Soms word je daar niet echt vrolijk van als je al die bedreigingen hoort die op de General Aviation afkomen.

Denk maar eens aan de beperkingen die Schiphol wil opleggen aan de GA. Hetzelfde geldt voor Eindhoven. Op Lelystad is men nog steeds onzeker over de toekomst, zeker nu Defensie er ook een oogje op heeft laten vallen.

Een luchtruim dat alleen maar ingewikkelder wordt en steeds weer stukjes van onze ruimte afsnoept. Om dan nog maar te zwijgen van het dreigende verbod op TEL, de toevoeging in AvGas waar de letters LL voor staan.

Een toevoeging die nog steeds noodzakelijk is voor de wat zwaardere Lycoming en Continental motoren.

Mogelijk kan het gerekt worden tot 2035. Zeker is dat niet. Ook de voortgang bij EASA over de invoering van ADS-B of een ADS-B 'light' is niet om over naar huis te schrijven. Terwijl juist dit het aantal mid-air collisions zou kunnen terugbrengen.

Gelukkig was er ook positief nieuws.

Het aantal airspace infringements is eindelijk wat aan het afnemen. De listening squawks 7020 en 7010 lijken echt te helpen. De dreiging voor de kleine luchtvaart op Rotterdam lijkt voor nu bezworen, omdat er nu goed overleg is en de huidige directie juist ook deze vorm van luchtvaart wil behouden. Het is dan ook maar goed, dat we een AOPA hebben die onze GA-belangen verdedigt op heel veel verschillende fronten. Misschien is soms hun (vrijwilligers-) werk te onzichtbaar.

Mogelijk moeten ze dat nog wat meer uitventen.

Feit is dat ze samen met de KNVvL de belangen van de luchtsporten behartigen naar de overheid en andere organisaties die van invloed zijn op ons GA-welzijn. Mijn oproep is; word lid van AOPA, laat je stem tellen! Hoe meer leden en vertegenwoordigingen, des te meer er naar AOPA geluisterd wordt. Je krijgt in ieder geval een prachtig glossy maandblad thuis gestuurd.

Wat je ook krijgt is een crew-card die enorm handig is op de grotere vliegvelden om door alle controles te komen.

Inschrijf link:

<https://www.aopa.nl/index.php?page=Inschrijfformulier&sid=1>

*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

DIFFERENCE TRAINING

Difference training is in EASA termen de vereiste training als je in dezelfde klasse of type vliegtuig een andere versie wilt vliegen. Binnen de SEP-klasse zijn een aantal versies genoemd zoals de rating om alleen met beeldschermen te mogen vliegen.

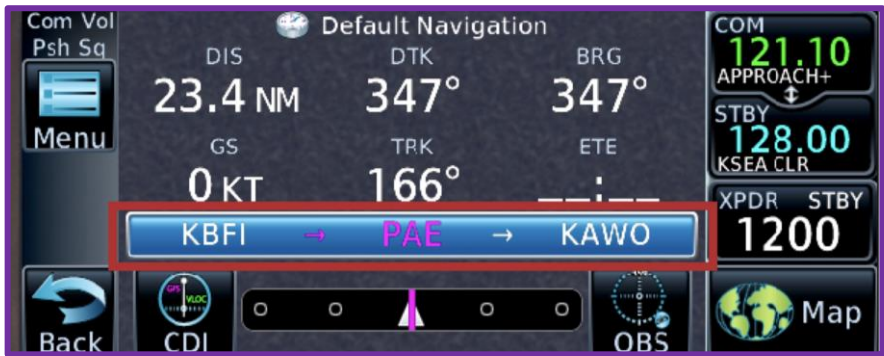
Vorige maand heb ik iets van de Garmin G5 schermen laten zien en nu van de GTN650xi. André zal die tijdens de briefings uitvoerig behandelen en ook de Traffic AT1 voorbij laten komen.



De GTN650xi komt in de plaats van de Garmin 430, die niet meer door Garmin wordt ondersteund. Het apparaat heeft VHF comm, VOR/ILS en natuurlijk een GPS. Bediening gaat via middels touchscreen of via knoppen bediening. Het apparaat heeft enorm veel gebruiksmogelijkheden, maar in eerste instantie beperken we ons tot het VFR vliegen en tijdens de praktijktraining enkele basis mogelijkheden oefenen:

- Selecteren van frequenties middels touchscreen en knoppen.
- Direct to (waypoint, airfield, etc.)
- Nearest (wpt, airfield, etc.)
- Flight plan via waypoints invoeren
- OBS koers naar een waypoint; je kunt een koers (zoals bij een VOR een radiaal) instellen om een waypoint aan te vliegen
- Interactie GTN650 versus HSI; wat je op de GTN650 instelt, zie je op de G5 HSI (zie afbeelding 2)





Afb. 3. Navigatieoverzicht met de ingestelde desired track en de gevlogen track en bearing naar het geselecteerde waypoint.

We adviseren je voor de briefing avonden onderstaande items te bestuderen:

- YouTube: Garmin GTN series familiarization GTN650xi
- Garmin G 5 familiarization
- Manuals: Garmin GTN650xi pilot friendly manual (short guide)
- Op de VCS-site het Garmin G5 manual
- Air traffic Display manual

Er zijn ook nog veel andere YouTube filmpjes op internet te vinden.
Het AFCS en het autopilot chapter kun je overslaan.

Veel plezier met de voorbereiding.

Jo van Sprang
Head of training

**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMPANION.NL

UITWISSELING DATA ILENT EN LVNL

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILEnT) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gaan voortaan registraties delen van luchtvaartuigen die een luchtruimschending hebben begaan in het Nederlandse luchtruim. Doel is het terugdringen van het hoge aantal schendingen door de general aviation (kleine luchtvaart).

De samenwerking tussen LVNL en de ILEnT maakt het voor ILEnT nu ook mogelijk om luchtruimschendingen te onderzoeken en waar nodig actie te ondernemen. Na een luchtruimschending onderzoekt LVNL de oorzaak en wanneer mogelijk, interviewt ook de gezagvoerder (PIC). De inspectie zal de eigenaren van de betrokken luchtvaartuigen, zoals geregistreerd in het luchtvaartregister aanschrijven. Op verzoek kan de ILEnT aanvullende informatie, zoals radarplots van LVNL ontvangen. Deze samenwerking is onderdeel van de Taskforce airspace infringements, waarin de ILEnT, LVNL, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Militaire Luchtvaartautoriteit, Commando Luchtstrijdkrachten van Defensie en vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart samenwerken.



Veiligheidsbewustzijn verhogen

Door zowel de vlieger als de eigenaar van het luchtvaartuig te benaderen en te informeren over het voorval, willen de ILEnT en LVNL het veiligheidsbewustzijn op het gebied van luchtruimschendingen verhogen en het aantal (ernstige) luchtruimschendingen verlagen. Maar bij vermoeden van opzet, grove nalatigheid en/of herhaling kan de ILEnT handhavend optreden. De ILEnT en LVNL evalueren de (impact van de) samenwerking jaarlijks.

Samenwerkingsovereenkomst

In de samenwerkingsovereenkomst staat welke gegevens worden uitgewisseld, hoe de gegevensuitwisseling plaatsvindt, hoe de gegevens gaan worden gebruikt, hoe de gegevens worden opgeslagen en hoe er eventueel wordt gehandhaafd. Ook hoe het zorgvuldig omgaan met de gegevens is gewaarborgd, is in de overeenkomst opgenomen.

Tijdelijk gebied met beperkingen

Recentelijk stelde de ILEnT een tijdelijk gebied met beperkingen (TGB) in voor het grootste deel van het luchtruim onder de Schiphol TMA-1 om luchtruimschendingen tegen te gaan. Het instellen van deze TGB is in de Taskforce tot stand gekomen en verplicht piloten die dit gebied binnen vliegen, de transpondercode 7020 te voeren en continu de radiofrequentie 124.300 MHz van Amsterdam Information uit te luisteren.

ZOEK JE EEN VLEGVELD VOOR EEN NIET TE VER NAVIGATIEVLUCHTJE?



Vlieg dan eens naar het vliegveld Goetsenhoven (EBTN) in België, waar je te gast bent bij de Koninklijke Vliegclub de Wouw.

Goetsenhoven is een van de eerste militaire luchtvaart vliegvelden van België. Tot 1996 was het een actieve basis om militaire vliegers op te leiden. Nu is het nog actief als trainingsbasis voor de 1^e wing (Bevekom). Machetti's van de luchtmacht komen er nog regelmatig en de Federale politie komt er met hun heli's.

In het weekend wordt het veld gebruikt door motorvliegclub "de Wouw" (5 eigen toestellen), door de ULM vliegclub en door de lokale zweefvliegclub. Niet "home based" vliegers zijn er ook van harte welkom in de weekenden en op officiële vakantie- en feestdagen, maar wel strikt PPR (tel. +32.16812278).

Het landingsgeld bedraagt € 5,00.

Rechterhand circuits voor de banen 06/24 en 17/35, circuithoogte 1250'msl, radiofrequentie 125.380.

Houdt bij de nadering rekening met lierstarts door de zweefclub, het veld mag niet lager dan 2000' overvlogen worden en tijdens een lierstart mag je geen radiocontact maken.

Dit doet men om een piloot van een gelierd zweefvliegtuig ruimte te geven een "emergency" te declareren ingeval van problemen tijdens de start.

Alle belangrijke gegevens zijn terug te vinden op de website <https://dewouw.net>



Koninklijke Vliegclub
De Wouw
Sectie Motorvliegen



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

HOW TO GET AN FAA RESTR. LICENSE

Eind vorig jaar is de beslissing gevallen dat onze Piper Arrow PH-SPF verkocht zou worden. Na decennia trouwe dienst, gestationeerd op EHSE, was het moment daar dat de investering in een nieuwe motor én nieuwe avionica een “brug te ver” was geworden. Daarmee kwam meteen de vraag op “en nu?”....

De wens om te blijven vliegen (zowel VFR als IFR) en reizen te blijven maken, was sterk. De mogelijkheid die Gijs van Abeelen bood om samen te vliegen op zijn rijkelijk uitgeruste Piper Saratoga N5328E was dan ook een no-brainer...

Dus uitgecheckt, profchecks gedaan en vervolgens het traject ingegaan om de (noodzakelijke) FAA-erkenning, om ten volle gebruik te mogen maken van een N-geregistreerde kist, te behalen.

In een ver verleden was dat een voornamelijk administratief traject wat per post afgehandeld kon worden, maar al geruime tijd is een gang naar de VS niet meer te omzeilen. Als je een instrument rating wil bijschrijven, zit er ook nog een FAA kennistest aan vast.

Het vereist wel enige vastbijtenheid om je door het oerwoud van formulieren en bureaucratie heen te werken.



Federal Aviation Administration

Het begint met het aanmaken van een dossier op de website van de FAA:

<https://iacra.faa.gov>.

Lees de invulinstructies goed, want het aantal opties is enorm en zodra je een verkeerde optie kiest, ben je af en mag je opnieuw beginnen.

Denk vooraf goed na in welke Amerikaanse plaats je t.z.t. je afspraak met een FAA-inspecteur wilt hebben, want dat moet je hier al kiezen. Als je dat allemaal goed hebt gedaan, zal de FAA een “letter of verification” opvragen bij KIWA om te checken of de opgegeven gegevens van je brevet en je medical overeenkomen.

Indien dit zo is, kun je de afspraak met de inspecteur gaan plannen. Dat duurt een uurtje en is een Paarse Krokodil van formaat.

Let op! Tussen je aanvraag, de afgegeven “letter of verification” en het bezoek aan de FAA mag er niets veranderen. Dus ook de datum van je laatste medical of je laatste verlenging SEP moeten identiek zijn aan de aanvraag. Anders ben je af en kun je overnieuw beginnen.

Dan de instrument-rating. Je moet een zgn. “Knowledge test Instrument Rating Foreign Pilots via BASA” afleggen.

Dat kan je boeken via de test-site (www.psiexams.com). Ook daar is het aantal keuzes enorm. Kies en betaal het juiste examen, anders ben je af en kun je opnieuw beginnen. Je kunt je examen een dag voor je bezoek aan de FAA afleggen, maar niet erna.

Het aantal PSI-testlocaties is beperkter dan het aantal FAA FDO's, dus ook hier puzzelen waar en wanneer je dat wilt doen om het op elkaar aan te laten sluiten.

De theorie is niet heel moeilijk, maar je moet er wel even voor gaan zitten. Airlaw en indeling van het Amerikaanse luchtruim verschillen echt van de EU.

Hun kaartjes zijn wat anders en ze gebruiken andere eenheden (bijv. InHg i.p.v. HPa voor luchtdruk en SM i.p.v. KM's voor horizontaal zicht). Zonder aanvullende cursus vooraf haal je de test waarschijnlijk niet.

Cursusprogramma online (www.gleim.com) is een prima optie.

Wanneer je alles goed plant, geeft een bezoek van 2 à 3 dagen aan de VS voldoende ruimte om terug te keren met een "Temporary Airman Certificate" én een bijgeschreven IR.

Het enige wat dan nog rest is een "Bi-annual Flight Review" die je moet vliegen met een FAA gecertificeerde CFI, maar die hebben we op Seppe.

Groet

Andy van Veen

+++++

(NIEUWE) METEO APP

De Duitse Wetterdienst heeft nu ook een app geïntroduceerd om actuele meteo info te raadplegen.

Warnwetter

Tot op heden kon je het weer van de DWD (Deutsche Wetter Dienst) via hun website (na ingelogd te zijn) raadplegen. Een prima site met heel veel informatie om je vluchten te plannen.

Het grote nadeel; je moet online zijn om via de pc de nodige info op te vragen.

Recentelijk heeft DWD een app gelanceerd "warnwetter". Er zijn geen abonnementskosten verschuldigd, wel een eenmalige fee van € 2,49 om de app te installeren.

Na de aankoop komen automatisch 2 kaarten van Duitsland, waarschuwingen en kaarten met waarschuwingen in beeld. Je kunt ook de lange termijnplanning bekijken.

Je krijgt een melding wanneer een waarschuwing actief is. Bijvoorbeeld: Het naderende slechte vliegweer rond 10 oktober door de restanten van de voormalige orkaan "Kirk" werden middels een You Tube filmpje uitgelegd.

Best een handig hulpmiddel voor een goede vluchtvoorbereiding, temeer omdat wij vaak het Duitse luchtruim opzoeken.





**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

ZAKENREISJE NAAR TSJECHIË

Dat wij deze herfst naar Tsjechië moesten gaan vanwege een software update + training bij een klant in Moravië was lang bekend en ook, dat ik daarvoor ons eigen vliegtuig wilde gebruiken. Het is immers een mooie combinatie van snel naar diep in de „Wallachei” liggende plekken kunnen reizen, vliegreuen maken en dit ook nog belastingvrij.

Alleen wanneer dit zou kunnen plaatsvinden, was niet alleen afhankelijk van onze eigen agenda, maar ook die van de klant en die van onze zakenpartner in Tsjechië, die er tijd voor vrij moest maken.

Afijn, eind augustus eindelijk een datum kunnen prikken: Medio september, let's go!

Toen de datum van vertrek naderde, werd het doorgaan van de trip steeds onzekerder. Het weekeinde daarvoor werd rampzalig weer voorspeld en het werd nog erger, want het zou over de hele regio van het zuidelijke Polen t/m Oostenrijk trekken met noodweer en zware overstromingen. Normaliter zou het dus afbellen geblazen zijn, maar tot onze grote verbazing was juist deze streek helemaal niet betrokken bij het slechte weer en de fabriek zou ons graag willen verwelkomen.



Op woensdag na het genoemde weekeinde werd matig, maar vliegbaar weer voorspeld, het noodweer trok naar het zuidoosten weg en in het noorden was het prima VFR-weer.

Wij wilden naar Moravska Trebova, een klein historisch stadje halverwege tussen Brno (het voormalige Brünn) en Pardubice. Allebei hebben ze een klein vliegveld met lijnverkeer met IFR-naderingen en alle voorzieningen. Vanwege de locatie van onze zakenpartner in Slovakije hebben wij voor Brno gekozen en dat verliep allemaal prima. Met de Cirrus kan dat nu zonder tussenstop, maar de wind in deze bijzondere weersituatie zat ons niet mee, we hadden 25 tot 30 knopen uit het oosten! Al met al dus 3,5 uur gevlogen en naast de tegenwind werkte een raadselachtige route uit Brussel ook niet mee. Eastbound wilde men ons persé over Oostenrijk zien vliegen en pas het laatste stuk northbound naar Brno, geen compromis mogelijk.



De nadering zelf was een no-brainer, vanwege de oostenwind straight in. Brno is een klein, modern vliegveld met alle voorzieningen, wel is handling verplicht, maar niet duur. Onze zakenpartner verwachtte ons al en binnen iets meer dan een uur waren wij op onze bestemming beland. De klant is een heel grote Duitse Tier One, OEM (Original

Equipment Manufacturers), die daar na de val van de muur een zeer grote,

topmoderne plant had neergezet. In zijn Duitse plants heerste paniek, hier wordt geïnvesteerd!

Zoals dat vaak gebeurt, liep onze planning bij aankomst al in het honderd. Het systeem bleek defect te zijn en voor de training moesten wij heel wat trucjes verzinnen. Een grote schakelkast met het vliegtuig mee terugnemen, is dan helaas weer niet mogelijk, die kwam dan een week later per vrachtwagen. Wel was onze storingsanalyse ter plekke en de training de volgende ochtend een succes.

Ook de avond in een kleine brouwerij in het stadje mag genoemd worden; onze zakenpartner is nog vrij nieuw in ons netwerk en de bemiddeling tussen de volken werkt met een biertje toch soepeler...

Het eten was stevig en schandig goedkoop, ik herinner me niet meer alle details, maar voor de overbakken uiensoep wilden ze 2,08 Euro hebben.



De volgende dag werden wij na onze training in de fabriek meteen naar Brno vervoerd en het vertrek van het vliegveld lukte zonder problemen. Met een directe route naar het westen vielen we met onze neus in de boter, nog geen 24 uur later!



Praha radar gaf ons directe en shortcuts naar wens, ook de wind zat nu mee. Wel kwamen we in het noordwesten op het Duitse gedeelte van onze route dik onder de CB's te zitten; ook alle airliners vroegen continu om uitwijk „to avoid“.

Desalniettemin hebben wij onze bestemming Bonn/Hangelar binnen 2,5 uur bereikt en zijn zonder enige belemmering in de avondzon geland.

Conclusie? Tsjechië is een modern en vriendelijk land en of ze onze spullen daar kopen of thuis maakt mij niet uit, als ze maar blijven kopen....

m.fr.gr

Hans Werner Mueller





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

UIT DE KOKER VAN DE SVH

**Beste Leden SVH, Beste Robin vliegers.
Het bestuur van de SVH brengt graag de volgende zaken onder de aandacht:**



Boekingsadvies

Zoals jullie allen waarschijnlijk weten, gaan de Robins vanaf 4 november één voor één naar de Fa. Lambert in Kortrijk om de nieuwe avionica te laten installeren.

Per kist duurt het inbouwen tussen de drie en vier weken. Dat houdt in, dat er vanaf 4 november tot ongeveer iets voor Kerst telkens maar 1 Robin beschikbaar is. Wij willen alle leden vragen om bij het boeken hier rekening mee te houden. Wanneer je een vlucht boekt, boek dan zoveel mogelijk de tijd dat je het vliegtuig echt wilt gebruiken. Vlieg je een uur, boek dan 5 kwartier. Kom op tijd en zorg dat je vluchtvoorbereiding klaar is, wanneer je boekingstijd ingaat, dan wordt de gereserveerde tijd zo effectief mogelijk benut. Soms lukt dat niet helemaal, omdat er bijv. getankt moet worden. Vandaar dat we ook adviseren om tussen twee vluchten een kwartier reservetijd in te bouwen voor o.a. het tanken en het invullen van het logboek.

M.a.w. de komende maanden aub strak plannen.

Ook een kist voor een aantal uren boeken en dan maar 1,5 uur vliegen, is wellicht iets wat in dit kader bekeken moet worden of dat wel echt nodig is. Wanneer we gezamenlijk hier aandacht aan schenken, dan kan iedereen zo veel mogelijk vliegen.

Motormanagement

Nog een ander punt wat extra aandacht behoeft.

We hebben de afgelopen tijd meer onderhoudskosten aan de kisten gehad dan normaal. Eén daarvan was het vervangen van de exhaust bij de VSQ, zeg maar het uitlaatsysteem.

Deze was gescheurd. De waarschijnlijke oorzaak kan je nooit helemaal achterhalen, maar Transal gaf wel een element aan waar we aandacht voor vragen.

Een koude motor dient goed opgewarmd te worden alvorens airborne te gaan. Dat staat ook expliciet vermeld in de checklist. We gaan ervan uit dat niemand met een rood led lampje de lucht in gaat. Maar ook op de grond is het goed om rekening mee te houden, dat een hoog toerental bij een koude motor niet goed is. Wacht even geduldig tot de instrumenten aangeven dat alles goed warm is. Met name de exhaust krijgt het zwaar te verduren als er te snel te grote temperatuurwisselingen optreden. Ook is het van belang – na de landing – om de motor minimaal 1 tot 2 minuten idle te laten lopen voordat je de motor uitzet. Ook dit staat in de checklist, om de motor en de uitlaat te sparen. Dus ook hier geldt even wat geduld!

Niemand is bij gebaat extra onderhoudskosten, wat de uurprijs alleen maar verhoogt.

Glass cockpit info avond

Tot slot: kom zeker naar één van de glass cockpit instructie avonden. In de Robin stappen met de nieuwe configuratie zonder voorkennis is gewoon niet handig. Mocht geen van de avonden uitkomen en wil je toch niet zomaar in de Robin stappen, maak dan een extra afspraak met een instructeur die je wegwijst in het gebruik van de nieuwe avionica. Volg je wel de theoretische instructie en daarna de praktijk instructie, dan volgt de aantekening "glass cockpit" in je logboek. Mooi meegenomen!!

Tot op één van de avonden, 23, 25 of 30 oktober!

Namens het SVH-bestuur
Frank Oskamp

+++++++

ALGEMENE LEDENVERGADERING

Staat vrijdag 29 november al in je agenda?

Dan houden we de najaarsledenvergadering van VCS, maar ook die van de SVH.

Vrijdag 29 november 2023
Aanvang 20.00 uur
Clubgebouw



Aansluitend vindt de deelnemersvergadering plaats van de SVH, de stichting die ons vliegmaterieel beheert.

De agenda en de financiële stukken worden binnenkort naar de leden toegestuurd.

+++++++

HAPPY HOUR

Het Happy Hour van oktober is er door allerlei omstandigheden een beetje bij ingeschoten. Sorry. Niet getreurd, want de eerste zaterdag van november, de 2e dus, gaan we er weer vol voor.

Het wordt een echt Happy Hour, dus 2 voor de prijs van 1 tussen 16:00 en 18:00 uur.

Tot 2 november.



VLIEGEN NAAR DE UK IN 2025

Het Verenigd Koninkrijk heeft weer iets bedacht om als Brexit land het vliegen van en naar de UK complexer te maken.

Er komt weer een regeltje bij, dat je moet afvinken om het Kanaal te kunnen oversteken.



Border Force

ETA

De regelgeving om het Verenigd Koninkrijk te kunnen binnenvliegen wordt in het voorjaar van 2025 verder aangescherpt.

Europese vliegers (en ook passagiers) dienen vanaf 2 april 2025 in het bezit te zijn van een zogenaamde "ETA" (Electronic Travel Autorisation).

Je kunt vanaf 5 maart volgend jaar zelf een ETA aanmaken.

De kosten van een ETA bedragen £ 10,--.

Op de website www.Gov.uk/electronictravelautorisation kun je de meeste informatie terugvinden.

Binnenkort komt er een "app" beschikbaar (UK ETA app).

+++++



DDA, EINDE VAN 80 JAAR TIJDPERK

Onlangs kreeg ik een bericht op mijn smartphone van Eduard Klap. "Alex! Er is een annulering, dus een ticket voor de DDA vlucht op 29 september is vrijgekomen. Grijp je kans nu, want dit is het allerlaatste ticket dat ooit nog verkocht zal worden!"

Binnen tien minuten had ik het felbegeerde ticket bemachtigd, zonder te controleren of ik op die datum wel vrij was. Enthousiast als een kind berichtte ik Eduard dat het ticket in mijn bezit was, in de hoop dat hij als piloot op de vlucht zou zitten. Hoewel hij niets kon garanderen (het blijft luchtvaart), zou hij zijn best doen.



De DDA is een iconische naam in de Nederlandse luchtvaart. Deze vrijwillige organisatie heeft zich sinds 1982 met hart en ziel gewijd aan het luchtwaardig houden van historische vliegtuigen. Ondanks hun succes komt er nu een eind aan dit tijdperk, niet vanwege gebrek aan interesse, maar door stijgende kosten, verzekeringskwesaties, de inflexibiliteit van Schiphol met betrekking tot vluchten zonder slot en het probleem van het vinden van een nieuwe hangar. Een jammerlijke beslissing, maar ik ben blij dat ik nog een laatste keer mee mag.

De dag van de vlucht nadert, maar het weer baart mij zorgen. Typisch herfstachtig weer heerst in het Nederlandse luchtruim. Na een "sportieve" landing op Schiphol, trotseer ik de horizontale regen naar mijn auto, met een blik op Schiphol-Oost, hoopvol voor beter weer. Het zou jammer zijn als de vlucht geannuleerd moet worden. Op 29 september klaart het weer gelukkig op. Met een heldere blauwe lucht en nauwelijks wind is het bijna perfect weer voor de vlucht.

Bij binnenkomst in de General Aviation Terminal, een plek die meer aanvoelt als een lounge voor zakenjet-eigenaren, komt Eduard met een brede glimlach op me af. Eduard "Matta" Klap en ik kennen elkaar al bijna twintig jaar. Onze eerste ontmoeting was toen hij gezagvoerder was op de B747-400 van de "Blauwe Vliegclub". Zijn carrière in de luchtvaart begon in de jaren tachtig bij de Koninklijke Luchtmacht, waarna hij bij KLM werkte tot aan zijn pensioen. Gezien hij nog wat energie over had, maakte hij extra vliegreizen bij Cargolux.

In de tussentijd werd hij gevraagd om de toenmalige Flight Operations Manager van de DDA te assisteren. Deze kans kon hij natuurlijk niet laten lopen en begon met veel enthousiasme aan deze taak.

Zodanig zelfs dat de FOM besloot, na een korte periode, alle verantwoordelijkheden aan Eduard over te dragen en te genieten van zijn vrije tijd.

De pre flight

Op een gegeven moment worden alle passagiers voor de vlucht bij elkaar geroepen. Eduard en zijn copiloot geven hier een introductie over wat er zal gebeuren en vertellen in het kort de geschiedenis van de PH-PBA. Mijn kennis over dit toestel is vrij beperkt, dus goed luisteren is verstandig.

Het vliegtuig werd in 1944 als C-47 geleverd aan de Army Air Forces (later de USAF in 1947) en gebruikt om parachutisten te droppen tijdens D-Day (Mission Boston) en Operation Market Garden. Alleen al deze geschiedenis maakt het toestel bijzonder. Na de Tweede Wereldoorlog werd het vliegtuig eigendom van Prins Bernhard en diende het als het eerste regeringsvliegtuig van Nederland. Er is uiteraard nog veel meer te vertellen over de PH-PBA, maar dat zou dit verhaal onnodig lang maken. Zoals bij een echte vlucht worden instapkaarten met naam en stoelnummer uitgedeeld. Na een veiligheidscontrole gaat men per bus naar het platform, waar de PH-PBA stralend in de zon staat te glimmen.

Het is moeilijk mijn enthousiasme te beheersen en als een schaduw volg ik Eduard tijdens de walk around. Er zijn genoeg vragen die ik wil stellen, maar daar is geen tijd voor. Na een leuke fotoshoot gaat iedereen aan boord.

De vlucht

Mijn stoel is 2-C, aan het gangpad. Geweldig! Dan kan ik door af en toe mijn nek te strekken de hele tijd in de cockpit kijken. Na een reeks grondige checks worden de motoren gestart. De twee Pratt & Whitney R 1830-92 motoren van 1200 pk slaan direct aan. Na nog wat checks taxiën we eindelijk naar baan 22. Als ik kijk naar alle handelingen die uitgevoerd worden, lijkt taxiën behoorlijk ingewikkeld.

De steward doet zijn praatje en deelt muntjes en kots zakjes uit. Sommige passagiers kijken met bezorgdheid naar de kots zakjes, maar ik stop de mijne weg als een leuk souvenir.

En dan eindelijk de run-up! De P&W-motoren van de PH-PBA beschikken niet over FADEC, dus er is een lange lijst die gevolgd moet worden. Het lawaai is indrukwekkend en ik geniet elke keer wanneer de pitch van de propellers wordt getest. Een prachtig geluid.

Alles werkt naar behoren, dankzij de professionele inzet van de vrijwilligers.

Het moment is daar. Eduard en zijn team lijnen het vliegtuig op baan 22 en starten de take-off. Alles verloopt soepel; de staart komt omhoog en kort daarna zijn we in de lucht. Het landingsgestel wordt ingeklapt en, net als bij het taxiën, vergt ook dit een aantal handelingen. Eduard heeft ze geteld: In totaal zijn het er 16!

De vlucht van 30 minuten neemt ons mee op een toeristische route. Na de take-off klimmen we tot duizend voet richting punt V. Bij Vinkeveen gaat de route richting het Muiderslot, Fort Pampus, de Zaanse Schans en de havens van Amsterdam, met als bonus twee "threesixties" boven de stad.

Een mooie route, maar na al die jaren weet ik wel hoe Fort Pampus vanuit de lucht eruit ziet. Dus kies ik ervoor de cabine te verkennen. Wat me opvalt, is hoe netjes en schoon alles is. Hier is duidelijk veel aandacht aan besteed. De rekken achter de cockpit fungeren als het E&E-compartiment en alles is daar open en bloot te bewonderen. Het is geweldig om te zien hoe oude elektronica samen met nieuwe technologie is gemonteerd.



De meeste passagiers zitten met hun neus tegen het raam, klaar om foto's van het Hollandse landschap te maken met hun smartphones. Ik wacht geduldig tot de laatste nieuwsgierigen de krappe cockpit uitgang hebben verlaten en neem mijn plek in. Vanaf nu blijf ik hier zitten.

Met veel enthousiasme wordt me alles uitgelegd over het functioneren van de PH-PBA. Wat opvalt is de eenvoud en degelijkheid van het vliegtuig. Het lawaai van de motoren maakt het gesprek soms lastig, maar na 30 jaar Boeing te hebben gevlogen, voelt het vertrouwd om alles twee keer te moeten herhalen.

Ondertussen vliegen we over het IJ. Ruim voor Ruigoord draaien we terug naar het oosten, aangezien baan 18R en 18C worden gebruikt voor binnenkomend verkeer. Het is niet de bedoeling dat wij de verkeersleiding van Schiphol gaan irriteren.

Met een rechterbocht vliegen we tussen het Centraal Station, met "AMSTERDAM" op het dak en het Muziekgebouw, waar nog geen twee weken geleden het VNV Gala plaatsvond. Tijdens mijn vliegcarrière ben ik ontelbare keren op baan 22 geland, maar rondjes boven de stad draaien, is een nieuwe ervaring voor mij. Met een linkerbocht, gevolgd door een rechterbocht, is alles kraakhelder te zien. Wat een prachtig weer en wat een geweldige ervaring!

Eduard en zijn team maken zich klaar voor de landing. Het landingsgestel gaat omhoog (met alle 16 handelingen, maar dan in omgekeerde volgorde), gevolgd door de flaps, de props en de bijbehorende landingschecklist. Op vijfhonderd voet bedank ik Eduard met een knik, neem plaats in mijn stoel en maak mijn gordel vast.

Een zoefje van een landing en terwijl de snelheid afneemt, zakt de staart. Het blijft een beetje vreemd voor me, aangezien ik niet vaak op een taildragger heb gevlogen.

Het afscheid

We taxiën in, parkeren het toestel en de motoren worden uitgezet. Dat was het dan. De certificaten met naam worden uitgedeeld en de deur van het vliegtuig gaat open. Na Eduard en zijn team hartelijk te hebben bedankt, stap ik met een grote grijns van boord.

Op het zonovergoten platform kijk ik nog een keer naar de PH-PBA en kom tot de conclusie dat het toch een prachtig vliegtuig is.



Groet
Alessandro (Alex) Martens



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.



EAA AIRVENTURE OSHKOSH, FEEST!

Ieder jaar, in de laatste week van juli, organiseert de Experimental Aircraft Association EAA (de Amerikaanse NVAV) het vliegfeest op Wittman Regional Airport Oshkosh of kortweg Oshkosh. Eerder in de Albatros zijn er verhalen over geschreven door leden die daar geweest zijn. Altijd verhalen in superlatieven. Het duurt een week, er komen zo'n 15.000 vliegtuigen invliegen, 650.000 bezoekers, vele tientallen seminars en workshops, elk bedrijf dat iets te bieden heeft op het gebied van General Aviation heeft, is vertegenwoordigd, elke dag een airshow, een camping dat meer op een flink dorp lijkt dan op een camping. Eigenlijk is het niet goed te beschrijven. Je moet er gewoon geweest zijn om Oshkosh te beleven. Wel een waarschuwing, als je eenmaal Oshkosh hebt beleefd is iedere andere fly-in of airshow klein bier geworden.



Appleton USA eindbestemming.

Voor mij was het de vierde keer dat ik het Mekka van de GA mocht bezoeken.

Deze keer zou wel extra bijzonder zijn, omdat we er zelf naar toe zouden vliegen. Dat vergt natuurlijk wel de nodige voorbereiding.

Twee keer eerder zijn we vanuit Amerika naar Nederland gevlogen. Dat was beide keren met een ervaren ferry pilot als coach. Vanzelfsprekend leer je daarvan en je krijgt heel wat adviezen en tips mee. Met het opgebouwde zelfvertrouwen zijn we eerder naar IJsland op- en neergevlogen en zo weer de nodige ervaring opgedaan.

Nu was het doel zelf naar de Verenigde Staten te vliegen via de bekende grootcirkelroute, IJsland, Groenland, Canada. Al heel snel werd ons duidelijk, dat het misschien niet het aller slimste idee was om ook daadwerkelijk op Oshkosh te landen.

De aanvliegeroute is op zijn zachtst uitgedrukt hectisch te noemen. In die week is Oshkosh tower 'The busiest tower in the world'. IFR-slots voor een meer gecontroleerde nadering zijn heel beperkt te krijgen. De grootste uitdaging, zo werd ons verteld, is het taxiën en parkeren voor de Piper M600.

Je weet nooit tevoren waar je naartoe gedirigeerd wordt. Naast de twee verharde landingsbanen is het terrein op veel plaatsen een echt knollenveld en in combinatie met de stortregens, die je daar van tijd tot tijd kan verwachten en de bijna 3000 Kg zware Piper misschien niet zo'n heel goed plan. Van diverse kanten kwam het advies om

naar Appleton te vliegen. Appleton Int. Airport ligt op 20 autominuten van Oshkosh en heeft een enorm verhard platform waar ze gedurende Oshkosh zo'n duizend toestellen kunnen herbergen. Heel veel wat zwaardere toestellen gaan dan ook naar Appleton. Het vliegveld en zijn FBO zijn er helemaal op ingericht om tijdens AirVenture de wat zwaardere en grotere toestellen op te vangen. Appleton werd dus het doel. De voorbereidingen konden starten.

De voorbereiding.

IJsland kenden we al een beetje. Het ligt buiten Schengen dus GenDec's zijn vereist. Ook op Egelsstadir airport, dat onze eerste stop zou worden, is het verplicht een handling agent te benaderen die zaakjes voor je regelt. En ja dat kost je wel wat geld, maar dat werd goedgemaakt door de lage brandstofkosten. Minder dan de helft dan we hier gewend zijn. Ook Groenland, deels nog bestuurd door Denemarken, GenDec en de aangewezen airport handling agent. Ook hier, 'doe de tanks maar lekker vol'. Canada is wat ingewikkelder. Alle inzittenden hebben in ieder geval een zogenaamde ETA (Electronic Travel Approval) nodig, net zoals alle andere reizigers naar Canada. Daarnaast moet je een speciaal nummer van de Border Police draaien, maximaal 48 uur en minimaal 2 uur tevoren. Via de telefoon moet je vervolgens allerlei gegevens doorgeven, paspoortnummers, namen, het waarom, vliegtuiggegevens etc. Je zit zo 20 minuten aan de lijn, zo bleek later. Airport of entry in Canada zou Iqaluit zijn in het hoge noorden van Canada. Ook daar een handling agent benaderd, die voor brandstof zorgt en je naar het hotel brengt. Amerika is weer anders. Ze kennen daar het e-APIS systeem, een internet toepassing. Tevoren moet je daar een account aanmaken en allerlei gegevens invoeren over de reizigers en het toestel. Vervolgens moet je je voor vertrek aanmelden op het systeem en weer van alles invullen over de voorgenomen vlucht. Ga er maar even voor zitten, vooral als je een niet zo snelle internetverbinding hebt in Groenland. Je mag alleen bepaalde airports of entry aanvliegen. Elk vliegveld kan weer een eigen lokale procedure hebben. Nadat je per e-mail een Permission to Land hebt ontvangen van e-APIS moet je minimaal twee uur voor aankomst de lokale Customs Office bellen met je geschatte aankomsttijd +/- 20 minuten en om eventuele aanvullende instructies te ontvangen. En o ja, je moet ook nog een belastingsticker hebben. Te plakken op het vliegtuig zodanig, dat als de deur open is de officer het in één oogopslag kan zien. Te bestellen, natuurlijk via internet en wordt afgeleverd op je huisadres in Nederland. Het kost een paar dollar, geldig voor een kalenderjaar, maar de boete als je het niet hebt, is wel een paar dollar meer. Veel hiervan kan je dus thuis voorbereiden. Alleen het weer, NOTAMs, IFR-routes etc. kunnen natuurlijk pas vlak voor vertrek.

Jacqueline had de reisvoorbereidingen qua hotels, gidsen, huurauto's, bezienwaardigheden op zich genomen, plus een dubbelcheck op mijn vluchtvoorbereiding. Het toeristische deel is een hele wetenschap aan het worden, omdat je als vlieger nooit zeker weet dat je op een bepaalde dag er ook daadwerkelijk zult zijn. Ingebouwde flexibiliteit is hierbij het toverwoord. Vooral in streken waar de hotels continu volgeboekt zijn, is dat geen sinecure.

IJsland.

Ferry pilots hebben als doel om zo snel en goedkoop mogelijk een vliegtuig van A naar B te brengen. Natuurlijk zijn wij geen ferry piloten en willen we graag van de gelegenheid gebruik maken om ook lekker de toerist uit te hangen. Met de eerste trip naar IJsland hadden we de zuidkant van het eiland verkend. Nu hadden we het plan om de oost- en noordzijde van het prachtige eiland te verkennen. Egelstadir in het noordoosten van IJsland zou de eerste stop worden. De afstand Seppe – Egelstadir (BIEG) is 1056 NM. De range van de M600 is ruim voldoende om deze afstand binnen 4 uur te overbruggen, mits de wind niet te veel op de kop is. IJsland is zo'n beetje de geboorteplaats van de depressies waar Nederland wat later mee geconfronteerd wordt. De straalstroom en ligging en pad van het lagedrukgebied is bepalend voor de hoeveelheid en richting van de wind die je kan verwachten.

Op onze vertrekdatum 7 juli leek het allemaal mee te vallen met de verwachte tegenwind. Uitwijk zou Wick in noord Schotland kunnen zijn of desnoods de Faeröer eilanden. Alhoewel een ferry piloot ons op het hart drukte de Faeröer alleen te gebruiken als het echt moet. Het weer en vooral de wind kan daar verraderlijk zijn.

Op die zondag 7 juli zaten we in het toestel keurig op tijd, wat nauw en warm in onze overlevingspakken, druk met de checklist en hadden juist de motor gestart. Natuurlijk netjes een GenDec ingediend, maar tot op dat moment nog niets gehoord van een douanecontrole, tot het ogenblik dat we een radiocheck deden. "Ja de heren van de douane staan hier en willen jullie controleren". Dat was super vervelend natuurlijk. Een turboprop weer stoppen en kort daarna weer opstarten, is iets dat je niet wil in verband met de hoogoplopende turbinetemperatuur bij de volgende start. En met die pakken aan eruit kruipen, terug de warme zon in, vluchtplan delayen, lokte al helemaal niet.





Hadden ze zich niet wat eerder kunnen melden? Enfin, we weten niet wat de dienstdoend havenmeester allemaal over ons gezegd heeft, maar een paar minuten later kregen we de zegen om te mogen vertrekken. Wel met de opmerking dat we bij terugkomst wel degelijk goed gecheckt zouden worden. De vlucht naar Egelstadir op FL280 was routine. Natuurlijk vanaf Hoek van Holland tot de bestemming alleen maar koud water onder je. Het weer was prima en de wind als verwacht. De agent op Egelstadir stond al op ons te wachten op het platform en de brandstoftruck stond net als een douanebeambte ook al klaar voor ons. Erg druk is het niet op het veld. Een aantal nationale vluchten per dag van Iceland Air en ook onze KLM vliegt een paar maal per week naar Egelstadir.

We zijn een kleine week in het noordoosten geweest. We hadden een auto gehuurd waarmee we de best grote afstanden tussen de diverse bezienswaardigheden konden overbruggen. Bij veel van die bezienswaardigheden begint de pret niet op het parkeerterrein.

Vaak moet je nog heel wat kilometertjes hiken om op de plaats van bestemming te komen. Dat is trouwens helemaal geen straf, want de natuur is op al die plaatsen overweldigend mooi.

Groenland.

Op vrijdag de 12^{de} de trip naar Ilulisat (BGJN) aan de westkust van Groenland. Wij waren daar een keer eerder geweest met het overvliegen van een Cirrus, maar hadden toen alleen de late middag en avond om ons te vergapen aan de stroom ijsbergen die afbreken van de ijskap en daar de oceaan indrijven.

We hadden ons toen al voorgenomen om nog een keer, maar dan wat langer, daar terug te komen.

De vlucht is 906 NM, eerst nog een stuk over IJsland, dan over het water naar de oostkust van Groenland, de ijskap over naar de westzijde. Al snel zaten we in de

verwachte bewolking en hebben tot de helft van de ijskap alleen maar bewolking gezien. Toen de bewolking brak, kregen we een ongelimiteerd uitzicht op al dat ijs. Je moet wel goed kijken, omdat het bijna onmogelijk is om bij gebroken bewolking te onderscheiden wat is ijs en wat is een wolk.



Daarbij moet je je ook realiseren dat die ijskap op sommige plaatsen 13.000 ft hoog is. Onderweg werden we ook nog even flink wakker geschud. Na een half uur vliegen kwam plots een foutmelding dat AHRS1 (Attitude Heading Reference System) geen magnetische heading meer aangaf. Nou hebben we gelukkig ook nog AHRS2 en die gaf vrolijk de (hopelijk) juiste koers aan. Toch niet zo lekker als je dan nog een ijskapje moet crossen.

Emergency checklist erbij en de stappen gevolgd om een AHRS weer bij de les te krijgen. En ja hoor het werkte weer....voor een minuut of vijf. Even later begaf AHRS2 het ook. Beide heading indicaties pal noord, met foutmelding, terwijl we toch echt naar het westen vlogen.

GPS integrity getest en daar was niks mis mee. We bleven de GPS-track volgen en toen weer wat later ook de magnetische heading in het stand-alone standby instrument er de brui aangaf, werd toch wel duidelijk dat er iets aan de hand moest zijn met de detectie van het magnetisch veld. En dat laatste werd ook later bevestigd door een engineer van Garmin. We vlogen op dat moment op 68.5 graden noorderbreedte. We wisten dat in het Garmin manual staat dat de G1000 en G3000 niet boven de 70 graden gebruikt kan worden. Het waarom staat er alleen niet bij. Door de magnetische inclinatie en de relatief grote hoogte waarop je vliegt wordt het steeds moeilijker om het magnetisch veld betrouwbaar te detecteren. Ook een bolkompas draait daar alleen maar vrolijk in rondjes.

Later in de vlucht vlogen we iets zuidelijker en alle magnetische problemen waren als sneeuw voor de zon verdwenen. Ja er zijn AHRS die hier geen of veel minder last van hebben, maar die zijn twee nullen duurder dan die van ons.

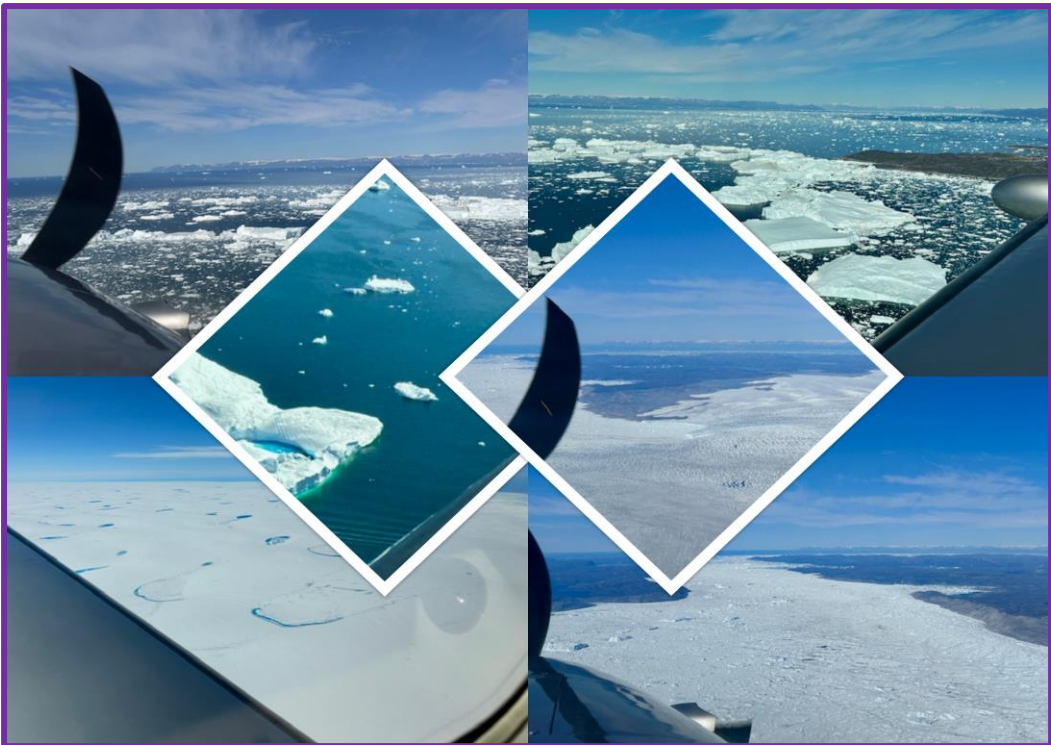
Het was tijd om Ilulissat op te roepen. De daling hadden we al mogen inzetten en het schouwspel dat zich aan ons



vertoonde, was zo onbeschrijflijk mooi dat het nauwelijks te beschrijven is. Ilulissat ligt aan een grote baai, de zogenaamde Disko baai. Hier duwt die enorme ijskap zijn ijs als een gigantische gletsjer de zee in. Het beweegt, zo werd ons verteld, met 40 meter per dag. Het resultaat is een enorme hoeveelheid ijsbergen, van groot tot klein, die onder een blauwe hemel de oceaan in drijven. We vroegen IFR te cancelen en permissie om VFR over dit natuurwonder te vliegen en wat rondjes te draaien. Iceland Air was nog 100 NM uit en had er ook geen probleem mee. Ilulissat airport heeft net als Seppe een baan van 800 meter, wel met een GPS-approach, maar die hadden we met dit mooie weer niet nodig. Wel zijn ze drukdoende de landingsbaan te verlengen naar 2.200 meter. Het is een belangrijke toeristische trekpleister aan het worden en business is business. In 2026 zou het allemaal klaar moeten zijn en verwachten ze rechtstreekse vluchten vanuit Denemarken en Canada. Het dorpje Ilulissat zal dan nooit meer hetzelfde zijn. Gelukkig is het nu nog niet zover. De dagen in Ilulissat hebben we gesleten met wandeltochten, walvissen spotten en met een boottocht naar een noordelijker geboorteplaats van ijsbergen.

In het november nummer volgt deel II van deze expeditie.

Andre & Jacky



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

AAN DE BAR

Vroeger, toen alles beter was, hadden piloten een A2/A1-Pretbrevet (zonder radio) en een serieuze vlieg hobby.

Dat betekende onder meer dat het hele weekend in het teken stond van het vliegen. Het was way of life. Elke cent werd ervoor opzijgelegd.

Elke vrije minuut werd eraan besteed.

De vliegers kwamen (niet zelden met vrouw en kinderen) naar Teuge, Hilversum of Seppe. Ze maakten één of meer vluchten met gelijkgestemden. Na afloop werd er uitgebreid gedineerd en geborreld met de para's en de zwevers.

En dan wankelden de piloten om half twee richting hun BMW 316.

Tegenwoordig hebben vliegmannen niet één, maar zes hobby's.

Met een geruite pet meerijden in de MGB-rally. Achttien holes lopen op de golfbaan, Noordzeevissen en een puzzelrit uitzetten met de Harley club. En door het jaar heen dan ook nog diepzeeduiken, snowboarden en kitesurfen. Plus een stedentrip en een intercontinentale vakantie. Dat alles moet gecombineerd worden met een bezoek aan verjaardagsfeestjes/pretparken/tuincentra met vrouw of vriendin en nakomelingen uit de eerste of de tweede leg.

Gevolg: De vliegers rennen precies een kwartier voor de gehuurde tijd de club-hangar binnen, graaien de vliegtas uit de kast, vingeren een paars lijntje op hun iPad in Sky-Demon en vliegen vervolgens naar EHXY om daar een hamburger weg te bunkeren. Bij terugkomst vullen ze het logboek (fout) in en spurten, op hun horloge kijkend, naar hun Tesla.



EN DAN HOOR JE OVERAL: DE VliegCLUB IS NIET GEZELLIG MEER!

Vervolgens wordt voor 15.000 euro de clubruimte opgeleukt. En krijgen de barkeeper en de kok ervanlangs. Kwaliteit, kwantiteit, netheid, stiptheid. En gezelligheid, dus. Terwijl de arme sukkels net financieel herstellende zijn van covid en worstelen met een kelderende terrasomzet door de klimaatcrisis.

Jawel, geacht bestuur, dát is in een notendop het ware drama. De teloorgang van het clubgevoel. Wordt ook ondervonden in de kroegen/kantines van maneges, jachthavens, golfbanen en (zo hoorde ik laatst) zelfs hockeyclubs.

Daarom, u kunt een Ierse Pub laten nabouwen op uw vliegveld en dan Tom Cruise inhuren als barkeeper en Jamie Oliver als kok, maar ik zou éérst even naar de leden kijken.

*Groet, Goof Bakker, luchtvaartpublicist
(Dank aan PGV).*

FIRST SOLO

Duncan Smits heeft op zaterdag 14 september zijn eerste solovlucht vanaf Seppe gemaakt.

Duncan is leerling van Bob van der Weele en stoomt nu door naar zijn praktijkexamen.

Hartelijk gefeliciteerd Duncan!



+++++

ACTIVITEITENKALENDER 2025

2025 lijkt nog ver weg, maar dient zich eerder aan dan we soms willen geloven. De eventcommissie sart binnenkort met de voorbereiding van de activiteitenkalender 2025.

Activiteitenkalender

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

Heb je voor 2025 zelf al bepaalde (club)activiteiten in de planning, geef ze dan door aan peterZ@vliegclubseppe.nl, dan neemt hij ze op in de kalender.

We proberen ook voor 2025 weer een mooi en gevarieerd programma op te tuigen.



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

MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Joris Felsbourg uit Brouwershaven heeft zich per 9 september aangemeld als geassocieerd lid.
Joris is gebrevetteerd en gaat vliegen op de motorzwever bij MGC225.
- Op 11 oktober heeft Joris van de Vaart uit Moergestel zich aangemeld.
Joris gaat lessen op de Robins gaat voor zijn SEP, NQ en IR.

Welkom bij Vliegclub Seppe





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

