

# Albatros

11  
dec  
2024

Verslag ALV November

Go around

Luchthavenreglement

Kerstborrel

Back country vliegen USA

PH-VSQ met glass cockpit





## 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](mailto: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](mailto:peterz@vliegclubseppe.nl)

06 53719766

Maasland 101, 5144 EV Waalwijk

## Bestuur Vliegclub Seppe

**André Oremus (voorzitter)**

[voorzitter@vliegclubseppe.nl](mailto:voorzitter@vliegclubseppe.nl)

06 39605322

**Maikel Hereijgers (secretaris)**

[secretaris@vliegclubseppe.nl](mailto:secretaris@vliegclubseppe.nl)

06 57343674

**Peter van de Zande**

**(penningmeester)**

[penningmeester@vliegclubseppe.nl](mailto:penningmeester@vliegclubseppe.nl)

06 53719766

## Bestuur Stichting

### Vliegmaterieel Hoeven

**Hans van Dijk (voorzitter)**

[voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl](mailto:voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl)

06 51203238

**Jasper Baijens (secretaris)**

[secretaris-svh@vliegclubseppe.nl](mailto:secretaris-svh@vliegclubseppe.nl)

06 41655401

**Frank Oskamp (penningmeester)**

[penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl](mailto:penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl)

06 21111533

## Operations

**Ad Akkermans**

[operations@vliegclubseppe.nl](mailto:operations@vliegclubseppe.nl)

06 51224719

## Vertrouwenscontactpersoon

Godelieve Trimbos

[VCS.vertrouwenscontactper-](mailto:VCS.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com)

[soon@gmail.com](mailto:soon@gmail.com)

## Bestuur Vlietschool VCS

**Hans Philipse (voorzitter)**

[jlphilipse@planet.nl](mailto:jlphilipse@planet.nl)

06 11002176

**Wim Janssen (penningm/secret)**

[stemowi3@gmx.com](mailto:stemowi3@gmx.com)

06 11456828

**Rudy Muller (lid)**

[rudymuller@hetnet.nl](mailto: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](mailto: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](mailto:martinvdlaan@outlook.com)

0034.662576304

**Theo van Sprang**

LAPL, PPL, CPL, IR-SE/ME, FI, BT, NQ,  
FCL945 bevoegd SEP-verlengingen

[vansprang747@hotmail.com](mailto:vansprang747@hotmail.com)

06 48314801

**Gerard Ververs**

LAPL, PPL, CPL, FI, IR-SE, NQ, FCL945,  
bevoegd SEP-verlengingen, examiner:  
profchecks/examens

[gerardververs@gmail.com](mailto: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](mailto: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](mailto:Brievenbus_marco@gmx.com)

06 17171824

**Bob van der Weele**

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

[Jvanderweele1957@kpnmail.nl](mailto:Jvanderweele1957@kpnmail.nl)

06 25121137

**Safety manager**

**Victor Kruis**

[safety@vliegclubseppe.nl](mailto:safety@vliegclubseppe.nl)

06 27082661

**Barbeheer**

**Peter van de Zande**

[peterZ@vliegclubseppe.nl](mailto: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](http://www.vliegclubseppe.nl)

**Email**

[secretaris@vliegclubseppe.nl](mailto:secretaris@vliegclubseppe.nl)

**Betalingen**

**Vliegclub Seppe (penningmeester)**

NL72ABNA0462938069

**SVH (penningmeester)**

NL04RABO0123751225

**Vliegschool (penningmeester)**

NL91INGB0000183943

---

# VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

Wat was ik aangenaam verrast toen ik een filmpje binnenkreeg met alleen maar welgemeende gezondheidswensen van zoveel clubvrienden.

Dit is een van de betere geneesmiddelen, die men zich kan wensen om te krijgen. Gelukkig gaat het weer goed met mij en ik hoop begin januari de club weer onrustig te kunnen maken.

Van horen zeggen, heb ik vernomen dat het appreciatiediner vorige week geslaagd was.

De vrijwilligers verdienen het in het zonnetje gezet te worden.

Enkele impressie foto's vind je elders in het blad. Oh ja, ze zijn ook terug te zien op de Socie app.

Ook van horen zeggen, wist men te vertellen dat de traditionele Kerstborrel afgelopen zaterdag (14 december) gezellig was.

De hapjes van de Hapfabriek gingen erin als koek en alle dozen waren na afloop leeg. Ook werden die avond enkele solisten in zonnetje gezet en als "dank" mochten ze met hun instructeur strijden wie als eerste de beker met bier in één teug leeg kon krijgen.

Het jaarlijks terugkerend december klusje is geklaard, ja de kerstboom is opgetuigd en het clubgebouw ademt wederom een warme kerstsfeer uit. Dank aan de vrijwilligers, die daar hun vrije tijd voor opgeofferd hebben.

Voor u ligt alweer het laatste nummer van dit jaar; de tijd is letterlijk en figuurlijk voorbijgevlogen en we kunnen terugkijken op veel mooie vliegmomenten, ondanks dat slecht weer vaak roet in het eten heeft gegooid.

Hopelijk kan het eindejaar vliegen op 31 december doorgaan, zodat 2025 vliegend afgesloten kan worden.

Zou het überhaupt geen vliegweer zijn, kom dan toch even naar Seppe om op de "toren" oliebollen of een kop erwtensoep te eten. Altijd weer gezellig en vooral lekker.

Tot slot wenst de redactie alle lezers vreugdevolle feestdagen, een spetterende jaarwisseling en veel mooie vliegreizen in goede gezondheid in 2025.

Het volgende nummer verschijnt medio januari 2025 en je kunt je bijdrage(n) zoals gewoonlijk kwijt bij de ([peterz@vliegclubseppe.nl](mailto:peterz@vliegclubseppe.nl))

*Vriendelijke groet,*  
Peter Z



---

# VAN DE VOORZITTER



Beste clubleden,

Eindelijk was het dan zover. Afgelopen maandag 16/12 is de vernieuwde VSQ van Kortrijk naar Seppe teruggevlogen. Nu nog een beetje beter weer en we kunnen eindelijk aan de gang met het leren 'glass cockpit vliegen'. De nieuwe apparatuur gaat helpen om nog nauwkeuriger en veiliger te kunnen vliegen. Voor veel vliegers is het nieuwe panel een hele uitdaging, maar wel een hele leuke uitdaging om ook dit weer onder de knie te krijgen. We hebben nu eenmaal een hobby waar de ontwikkelingen op het gebied van navigatie en ondersteunende avionica zich razendsnel blijven ontwikkelen. Of misschien beter gezegd, met de ontwikkeling van de software in de avionica. Was het ook maar zo met de ontwikkeling van de vliegtuigmotoren. Een heel groot deel van de GA-vloot vliegt nog steeds met motoren die in, of vlak na de tweede wereldoorlog, ontwikkeld zijn. Natuurlijk zijn die motoren in de loop der jaren wel wat aangepast, maar de principes zijn nog steeds hetzelfde. Naast een gashendel, een mixture die handmatig bediend moet worden, een propverstelling, carburateur voorverwarming, lastig te starten enz. Niet te vergelijken met een moderne motor zoals we die in onze auto vinden. Eigenlijk zijn onze Robin's, ook wat betreft de motoren, best modern. Deze dieselmotoren kwamen aan het einde van de jaren 90 op de markt en hebben ons in ieder geval bevrijd van het verplichte gebruik van AvGas 100LL en zijn een stuk eenvoudiger te bedienen. Kortom we mogen best trots zijn op onze toestellen.

Ook op onze club mogen we best trots zijn. Een week of twee geleden kwamen alle vrijwilligers van de club bijeen voor het zogenaamde appreciatie diner. Eigenlijk een soort traditie, want zo lang als ik in het bestuur zit (en da's best (te) lang) was er altijd eenmaal per jaar zo'n diner. Het is altijd bedoeld als vorm van dankbaarheid van de VCS-leden naar de vrijwilligers die zich inzetten voor het wel en wee van de club. Met twee stichtingsbesturen, ATO, clubbestuur, bar en events heb je het over zo'n 20 m/v. Taken in de club zijn breed verdeeld over deze groep mensen en dat is een groot goed. Dit is zoveel beter dan wanneer je een heel klein clubje mensen hebt die de dienst uitmaakt in een vereniging. Iedere vorm van dictatoriaal gedrag wordt meteen de kop ingedrukt. Beleid en besluit worden breed gedragen en als er eens verschil van mening is dan nemen we gewoon wat meer tijd om tot eensgezindheid te komen.

Zoals ik al zei een club om trots op te zijn. Ik ben het in ieder geval.

*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

---

# SINTERKLAAS OP SEPPE

*Traditiegetrouw komt Sinterklaas eind november in Nederland (Seppe) aan per vliegtuig.*

*Dit trekt altijd veel ouders met hun kroost naar Seppe en je ziet allemaal spannende gezichten of de Sint wel veilig zal landen.*

## Mooie traditie.

Omdat hij uit het verre Spanje moet komen, moest het een vliegveld zijn met "customs", want de vele pakjes moesten wel eerst door de douane geloofdst worden.





---

COMM  
PANION

CREATIVE MINDS

**THE SKY IS  
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN  
#VISUALS #COPY  
#DIGITAL



COMPANION.NL

---

# VRIJWILLIGERSAVOND

**10 december stond in het teken van de vele vrijwilligers, die onze vliegclub draaiende houden.**

**Het bestuur liet haar waardering voor deze vrijwilligers blijken door hen een "appreciatiediner" aan te bieden bij restaurant Bunga Melati in Alphen.**

Dat werd op hun beurt weer bijzonder gewaardeerd, want alle aanwezige vrijwilligers genoten van een gezellig diner met bijpassende drankjes.

Vliegclubbestuur, bedankt voor deze leuke geste.



+++++

## ADVERTEREN IN 2025

**Ook in 2025 is het mogelijk een repeterende advertentie in de Albatros te plaatsen. Wisselende lay-outs zijn geen probleem.**

**Plaats je liever een banner op de website, dan behoort dat eveneens tot de mogelijkheden.**



Neem met ons contact op en we bespreken de verschillende varianten.

Voor de prijs hoeft je bedrijf het niet te laten en wij als vereniging zijn er blij mee.

*De redactie*

# CRM THEMA-AVOND

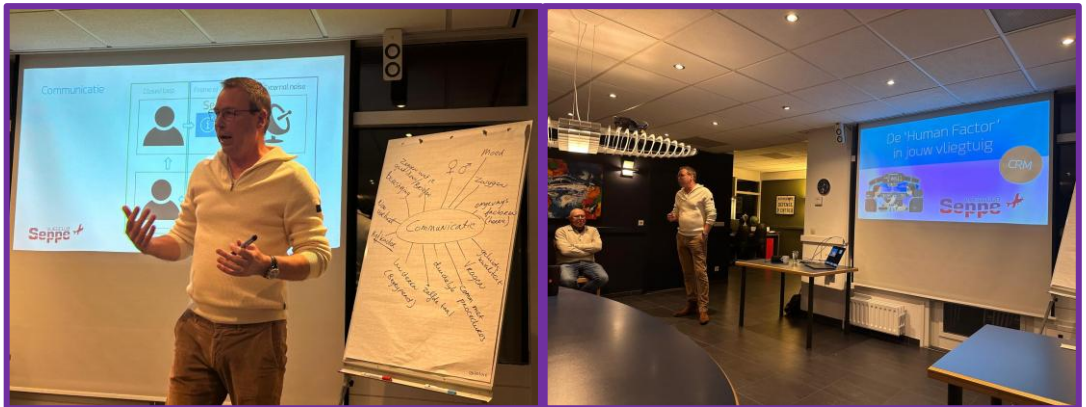
**Op dinsdag 3 december presenteerde KLM vlieger en tevens clublid Marc Lathouwers een thema-avond met als onderwerp "De human factor in jouw cockpit".**

Marc ging in op de essentiële rol van menselijke factoren in de luchtvaart en hoe effectieve samenwerking binnen het cockpitteam in kleinere vliegtuigen een directe impact kan hebben op de veiligheid.

De aanwezigen hingen aan de lippen van Marc; je kon een speld horen vallen en na afloop was iedereen het over eens, dat het een heel leerzame avond was geweest.

Marc heeft toegezegd begin volgend jaar deze avond nog een keer te herhalen voor degenen die de "vlucht" hebben gemist.

Marc bedankt!



---

# INTRODUCTIE

Als beginnend sportvlieger en aspirant lid wil ik mij graag aan u voorstellen. Mijn naam is Stefan de Korte, 36 jaar. Woonachtig in het mooie Breda samen met mijn vrouw Jolien. Van origine ben ik Zeeuw en zoals dat wel vaker gaat vanwege studie en de liefde in Noord-Brabant neergestreken. Inmiddels is het echt mijn thuis geworden, hier ga ik niet meer weg. Desondanks mis ik soms de zee wat toch een typisch dingetje blijft. Recentelijk heb ik mijn specialistenopleiding tot klinisch psycholoog – psychotherapeut afgerond. Ik kan u zeggen, dat was een eneroverende maar behoorlijk intensieve periode. In het verlengde hiervan trakteer ik mijzelf daarom op een sabbatical waarbij de vrijgekomen ruimte meer tijd laat ontstaan voor andere waardevolle dingen des levens; zoals herstel, bezinning en bovenal hervonden verbinding met dierbaren.

In het voorbijrijden van en naar mijn werk kom ik op dagelijkse basis langs het vliegveld bij Bosschenhoofd. Daarmee werd ook het verlangen de afgelopen vier jaar weer aangewakkerd om op een dag zelf een kist van de baan te doen opstijgen om zo het onbevangen en weidse gevoel te mogen ervaren dat vliegen vergezeld. Toen ik als kleine jongen met mijn vader door de polder fietste van Walcheren naar Zuid-Beveland gingen wij natuurlijk ook met enige regelmaat vliegtuigen kijken bij Midden-Zeeland. Wellicht was het zaadje daar al gepland. Misschien is het een sterke drang naar meer vrijheid of letterlijk meer overzicht? Wie zal het zeggen, de menselijke geest laat zich eenmaal moeilijk lezen.

Dat het verlangen niet minder is geworden, blijkt echter een feit.



## ***'Dan toch maar aanmelden zeker? Maar hoe gaat dat eigenlijk in zijn werk?'***

Ondanks plaatsvervangende spanning die vliegplannen kennelijk oproepen in mijn omgeving, had Jolien steunend als zij is, een proefvlucht cadeau gedaan voor mijn verjaardag: 'Misschien dat het verlangen daarna iets gestild zou zijn, toch?'. Dat was iets te vluchtig gedacht, voor mij bleek het doorslaggevend om de droom van de grond te krijgen. 'Nu alleen mijn vrouw nog even overtuigen...komt goed joh!' Dat laatste was misschien ook iets te makkelijk gedacht... Is daar ook nog het incident op weg naar mijn werk nabij de A58. Uitermate onfortuinlijk op zoveel niveaus. In de weken daarna heb ik mijzelf meermaals achter de oren gekrabd. Conclusie: Een prachtige hobby en weinig vergevingsgezind wanneer het echt misgaat. En toch opnieuw kwam het verlangen terug. Inmiddels hebben wij ons beiden kunnen verzekeren van de veiligheid die de leden van Vliegclub Seppe zich laten voorstaan. Zoals voor velen wellicht bekend staat op moment van schrijven, na een middagje of twee met Jo van Sprang, een studiekapper in de kast.

*'Ready for take-off!'*  
Groet, Stefan



Driessen & Rappange  
Verzekeringen

Voor vliegers met oog voor detail!



[www.driessenrappange.nl/luchtvaart](http://www.driessenrappange.nl/luchtvaart) | 020 - 531 23 45 | [info@driessenrappange.nl](mailto: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](mailto:info@aviationmedical.com) - [www.aviationmedical.com](http://www.aviationmedical.com)

---

# BACK COUNTRY VLIEGEN IN AMERIKA

*In dit artikel volgt deel II van het vliegen van Hans Philipse in de States.*

## Enkele dagen Idaho bekijken

### Zondag: McCall

Neil had mij overtuigd om naast Utah ook in Idaho te vliegen. Het is een heel ander landschap met bergen en veel bebossing. Het is een gebied waar kamperen en het outdoor leven veel wordt beoefend. De C170b is helaas niet meer bruikbaar, waardoor we verder gaan met de C182. De C182 is ook met een stol kit uitgerust en kleine bushbanden, maar is lang niet zo indrukwekkend als de C170b. Gelukkig heb ik veel uren op een C182 gevlogen, dus de conversie naar dit toestel is zo gebeurd. Weer even opletten op de snelheden en gedrag.

Na de lunch vertrekken we naar McCall (U70) in Idaho op 4748 ft. Van hieruit gaan we vele velden in Idaho aandoen. Het landschap is minder spectaculair, maar zeker de moeite waard om overheen te vliegen.

We volgen eerst een stuk de Snake River, een soort canyon in het landschap en bereiken daarna de beboste bergen die reiken tot 9000 ft. Bosbranden komen hier vaak voor en ook wij zien grote branden in de verte. Opvallend is hoeveel rook die de branden veroorzaken. Hele valleien liggen in de rook. Er worden notams uitgegeven met restricted areas van de branden. We zien vijf blusvliegtuigen hun lading lossen. Het lijkt een druppel op een gloeiende plaat.

De nadering van McCall is prachtig. Je vliegt in de bergen een brede vallei in met aan het einde een meer. Vlak voor het meer ligt het vliegveld, dat je over het meer moet aanvliegen. Een leuke nadering met als luxe een 1311 meter lange en 18 meter brede asfalt runway.

Dit vliegveld heeft een regionale functie. Brandblusvliegtuigen en helikopters vertrekken hier vandaan, maar ook de kleine vliegtuigen die backcountry gaan vliegen.

Na de landing wordt de motor van de C182 van een deken voorzien. Volgens Neil kan het koud worden deze nacht en dan wordt de motor te koud om de volgende ochtend te kunnen starten. Dus inpakken en de volgende dag eerst met een kachel warm stoken. Daarna de propeller nog een paar keer draaien en starten maar.



---

## Maandag: Een dag in de backcountry

De vlucht gaat eerst naar het verste vliegveld en daarna zakken we terug naar McCall en onderweg doen we verschillende vliegvelden aan.

Het is een bergachtig gebied, dus we beginnen eerst hoog wat een mooi schouwspel oplevert. In de valleien ligt nog wat mist, soms rook van de branden, maar de toppen steken overal steeds bovenuit.

We naderen onze eerste bestemming van de dag: Fish Lake, op 5646 Ft. De opmerkingen bij dit vliegveld zijn:



- go-around from final not possible
- departing with tailwind is extremely hazardous
- large game frequently on the runway
- do not taxi beyond cones at end of the runway

De naam Fish Lake geeft al aan dat het veld bij een meer ligt. Welnu, de runway begint net na het meer, zodat je over het meer moet aanvliegen. De runway eindigt in een bos met bergen. Dus geen go-around. Het grootste probleem zit hem echter in het meer. Dat is kouder dan de omgeving en de lucht boven het meer zorgt ervoor dat je net na opstijgen iets zal zakken. Als je tailwind hebt, beland je zeker in het water. Het verhaal gaat dat er al 8 vliegtuigen in het meer terecht gekomen zijn.



Het is een dag zonder tailwind, het zicht op de baan is prima en het vliegtuig reageert goed, dus: Landen maar! We letten goed op onze snelheid. We willen niet het negende vliegtuig worden.

Natuurlijk uitstappen en rondlopen, waarbij we tegen een soort postbus aanlopen. Bij inspectie blijken er 2 beren sprays in te zitten. Op meerdere plekken wordt voor beren gewaarschuwd, maar gelukkig hebben wij de spray niet nodig.

Op de radio horen we dat de noodfrequentie wordt gebruikt. Een ander toestel in de buurt is al aan het zoeken. We maken ook nog een extra rondje, zien een klein brandje en besluiten er laag en langzaam overheen te vliegen. Het blijkt niets te zijn, dus we vliegen door naar Elk City.

De runway van Elk City heeft een bocht, waardoor er geen zicht is op de gehele baan. Een treshold is ook niet aangegeven. Elevatie 4097 ft. Lengte runway 2800 ft. Een circuit is bij de vliegvelden meestal niet beschreven, maar 1000 ft boven de grond wordt wel aangehouden. We vliegen over de spaarzame huizen naar baan14 en landen voor de bocht. Leuk om in de landing van richting te veranderen, het blijkt vrij natuurlijk te gaan. Landingsgelden worden in Amerika vrijwel nooit gevraagd en betaald. Op dit vliegveld staat een postbus met opschrift "donations for airport maintenance". Als Europeaan doe je daar natuurlijk landingsgeld in.

Dan door naar Orogrande. Dat is een vliegveld met een aparte uitdaging; 20 tot 30 meter hoge bomen omringen het veld aan alle kanten. Dus op de centerline blijven om uitstekende punten van de bomen te vermijden. De hoge bomen staan ook aan het begin van de baan, die 2887 ft lang is. Het is zaak het vliegtuig net over de



---

bomen te sturen, snel te laten vallen en vooral zorgen dat de snelheid niet oploopt. Neil zit op het puntje van zijn stoel om in te grijpen als ik van de centerline zou afwijken. Dat ben ik niet van plan en we komen veilig tot stilstand. De moeilijkheid is ook nog dat dit veld in een nauwe vallei ligt, zodat je bij het circuit vliegen goed moet oppletten waar het veld is gebleven. Ook hier weer even rondlopen om de benen te strekken.

Vliegen over de bergen blijft leuk, maar er zijn minder plaatsen om even te landen. Hier moet steeds een runway zijn vrijgemaakt. Soms is er bij een buitenhuis een runway aangelegd. In Idaho is vliegen meer bedoeld om ergens te komen en daar te kamperen. Men schiet wat wild of gaat vissen. Daarna moet de barbecue aan om de vangst klaar te maken voor consumptie. Kampvuur erbij en .....

Wij schieten of vangen niets en besluiten terug te gaan naar McCall met het comfortabele hotel. De C182 krijgt zijn jas weer aan voor de nacht.

### **Dinsdag: Smiley Creek**

Op de laatste vliegdag staat Smiley Creek op het programma. waar vaak fly in's worden gehouden. Op het veld zijn kampeerfaciliteiten, zoals douches en elektriciteit aanwezig. Net zoals op campings.

Even buiten het vliegveld zie ik voor het eerst een bar/restaurant. We gebruiken er de lunch.

Het vertrek van het rustige achterland naar het drukke Salt Lake City is onvermijdelijk.

### **Debriefing**

Nadat we alles hebben opgeruimd gaan Neil en ik nog even rustig zitten voor een laatste gesprek. We hebben beiden heel veel plezier gehad.

Het weer is alleen maar mooi geweest, wat zeer ongebruikelijk is. Behoudens het staartwiel van de C170 is er niets kapotgegaan. We zijn nergens gestrand.

Het was nooit gevaarlijk en dat was allemaal te danken aan de voorbereiding van Neil.

Dankjewel Neil voor de heerlijke tijd. Je enthousiasme, vriendschap en je kundigheid tijdens het vliegen hebben mij een fantastisch vliegavontuur bezorgd.



*Hans Philipse*

### **Addendum.**

Safety pilot: Neil Amonson.  
Email: [info@absoluteflight.com](mailto:info@absoluteflight.com)  
Phone: 001 - 650-318-8228  
Website: [www.absoluteflight.com](http://www.absoluteflight.com)  
Locatie: South Valley Regional Airport (U42)  
7365 South 4450 West  
West Jordan, UT 84084

---

De volgende landingen en meer zijn te zien op You Tube:

Hidden Splendor  
Happy Canyon  
Smiley Creek  
Fish Lake  
Mineral Canyon  
Cedar Mountain

- Landingen en vliegvelden worden niet geteld. Dus wat moet je in je logboek schrijven?
- We vlogen steeds tussen 4000 en 10000 ft. AOPA waarschuwt hier veelvuldig voor de gevaren van high density altitude.
- Fore Flight is de preferente navigatie hulp.

+++++

***Hans Philipse heeft waarschijnlijk een onuitwisbare indruk achtergelaten bij zijn safety piloot.***

***Neil Amonson heeft zijn belevenissen met Hans ook op papier gezet en wordt integraal weergegeven.***

## **A Second Wind By Neil Amonson.**

In late 2023 I received an email from the Netherlands from a Dutch pilot (Hans) looking to do some backcountry flying. We exchanged a few messages then both of us got busy, and it wasn't until about six months later that a plan began to come together. Hans set his sights on traveling to Utah the month of October 2024 which is historically a great month for flying weather. Airline tickets were booked, the calendar was set, and fingers were crossed.

Hans was able to fly direct from Amsterdam straight into Salt Lake City, one of the benefits of the international airport we have here in town. As luck would have it, Hans arrived in the middle of one of the best high-pressure systems of the entire fall. For his nine-day trip, there was no scheduled wind or rain in the forecast. Something that even here in Utah is generally unheard of for that long of a time period. We met on a Monday morning at South Valley Regional Airport and I learned little more about Hans's background and flying goals. For example, I learned he is 75 years old, has been flying for over 30 years, owns two airplanes back in Europe, and is a retired pharmacist. His flying goals included having FUN, progressing in his tailwheel experience, and learning what backcountry flying is all about.

We wasted no time in knocking out the some basic ground training and taking to the skies. The low hanging fruit of backcountry flying surrounds Salt Lake City. We have an abundance of dirt strips with beautiful scenery to build stick and rudder skills.

---

Hans had received his tailwheel endorsement in a Piper Supercub in Holland that summer. So he showed up tailwheel current and ready to tame our steed, a 1953' 180hp Cessna 170B on oversized bush tires. One of Han's specific requests was a visit to the Bonneville Salt Flats, a popular tourist destination and location of "Speed Week" each year. Most people spend 2 hours driving each way from Salt Lake City and back to get a glimpse of the famous salt flats.

However, our bush plane was able to make the trip in about 45 minutes. We stopped along the way to land at a truck stop in Delle, UT that happens to have its own gravel runway. You can land and taxi up to the fuel pumps for gas! A little-known treat at the Delle gas station is their handmade brisket sandwiches.



Made with fresh BBQ and grilled onions, it's a staple of my visits there. We took sandwiches to go and ate our lunch on the Salt Flats enjoying the expansive views. Hans particularly enjoyed the sensation of landing on a 7 mile long, 1 mile wide smooth salt runway.

Another one of Han's requests was to do some star watching, and I knew just the place. On Cedar Mountain there is a special runway up at 7,500' MSL on top of a tall bluff in the middle of nowhere that would be the perfect place with no light pollution



to watch some stars. Only one catch, to truly do the best star watching, I recommend we spend the night out there! Over the years I have grown very fond of airplane camping. To me it is the pinnacle of backcountry flying. To not only land your plane in remote places, but to spend the night there. I asked Hans if something like this

---

sounded interesting to him, and he said while it had been many years since he had camped, he would like to try it again! To spend the night under the stars camped out under an airplane wing is something even most pilots from the US have not experienced, so I was extra proud of Hans for wanting to try it out. After waking up, we made some coffee and enjoyed a breakfast of cheese and croissants. We took off into calm winds and cool air and continued our journey south towards the iconic red rock town of Moab, UT. Hans was unable to contain his excitement as the scenery turned into the classic cliffs and rock towers commonly associated with views of the Grand Canyon. This was the good stuff that he flew all the way over here for! We stopped at a variety of airstrips that day, with "Hidden Splendor" being the most well known in the pilot community. Hidden Splendor is possibly the most unique approach in the lower 48 with calm winds allowing an approach where you are literally flying your final inside a canyon with vertical walls on each side of the airplane.



The canyon walls open up to a 1900' x 30' runway with amazing 360 degree views. The rest of the day was spent visiting some other unique and special airstrips around the southern Utah area. The geography is full of amazing colors and textures, and the only thing better than flying over the terrain, is landing and getting to see it up close. That night we stayed in a hotel before flying back to Salt Lake City. Salt Lake City is great for a number of reasons, one of which is its prime location in the center of the best backcountry flying outside of Alaska. With Moab just a couple hours to the south, and the famous flying of the Idaho backcountry a few hours to the north, we are in the middle of the bullseye. Having already flown south, the next

logical direction to explore was north to Idaho. Many parts of the US were hit particularly hard with forest fires this summer, and Idaho was no exception. Many of the fires were still smoldering (a safe distance away) during our trip, and it lended to some real smokey mountain views. after our night under the stars in Moab, we decided to treat ourselves to a stay at the Shore Lodge in McCall Idaho.

The views of the lake were amazing, and the McCall airport is located just a short flight from some of the most popular backcountry strips in Idaho. The first morning we set our sights on Fish Lake, a well-known backcountry strip on the north end of the state. It has a reputation for being unforgiving on hot and windy days, but this morning had cool temps and no wind, so we lucked out. This runway can only be landed one direction, and due to the high terrain the direction you land, you only get one chance to make a safe landing once committed on short final. We did a couple passes over the runway to ensure it was suitable for landing, then Hans made a

---

perfect touchdown on the 2600' runway. As you can see from the mountains in the background of the Fish Lake runway, you would not want to take off that direction since the terrain rises faster than the climb rate of most airplanes. Luckily the other direction has you taking off over a gorgeous lake with only small rises in terrain to clear. We landed at 6 different backcountry runways that morning as we worked our way back to the McCall airport. Each runway offered a unique challenge and as Hans put it, "This is real backcountry flying!" Some of the variety of fun challenges we faced in Idaho were curved runways, one-way runways, narrow runways, no-go around runways, and runways that you could not see until turning on final approach. After another relaxing night at the Shore Lodge it was time to head back south to Salt Lake City, but not before one more pit stop.



Our last morning we flew from McCall To Smiley Creek which is just north of Sun Valley. The Sawtooth Wilderness Area was showing its teeth off to our west as we made our approach into the high altitude Smiley Creek grass runway located up at 7,200' above sea level. After making a superb landing on the 5,000' Smiley Creek grass strip, Hans and I walked over to the nearby restaurant for brunch. It was a quiet off-season morning and we were the only pilots there that day. We spent our meal chatting about the variety of airstrips we had visited and how lucky we were with the weather having been so nice. The next stretch of flying would be the last of his trip. He left the next morning to head back to the Netherlands.

A few note worthy things about Hans is that he truly loves flying, I'm not sure I have met a more passionate aviator! We flew for 27.5 hours over 9 days, and never once did he ask me to fly for him.

He was like a one man autopilot! I was impressed at his level of energy, excellent communication skills, and laid back positive attitude.

We shared many wonderful conversations over the course of his visit. I'm thankful that aviation can connect me with so many wonderful individuals from around the globe. Hans arrived as a client, but left as a friend. I hope when I am 75, I am chasing my dreams just like Hans is.

He is an inspiration to us all.

Regards  
Neil Amanson



**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

# KERSTBORREL 2024



# KERSTBORREL 2024





---

# GESLAAGD



Op zaterdag 23 november jl. is Elizabeth Esseling geslaagd voor haar praktijkexamen PPL SEP.

Carsten Oremus nam het examen af en Elizabeth is opgeleid door haar instructeur Bob van der Weele.

Allen gefeliciteerd met dit mooie resultaat.

+++++++

## UIT DE SVH KOKER

Om in AeroPlus je saldo op te waarderen, maak je een bedrag over naar het rekeningnummer van de SVH. Ik zie vervolgens allerlei verschillende omschrijvingen. Dat leidt ertoe dat niet altijd door de bank wordt herkend, dat het om een opwaardering van een persoon gaat. Het dringende verzoek is om de volgende omschrijving te maken wanneer je je saldo opwaardeert:

*"opwaarderen saldo AeroPlus + "naam".*

Bij "naam" uiteraard je eigen naam invullen: bijv: "opwaarderen saldo AeroPlus Piet Pietersen".

Dus geen lidnummers of andere zaken, hou het simpel. Niks meer dan bovenstaande. Op die wijze herkent het systeem wat het moet doen.

*Frank Oskamp, penningmeester SVH*

# PH-VSQ WELKOM TERUG OP SEPPE

*De PH-VSQ is sinds 16 december weer terug op Seppe en volledig inzetbaar. Het vliegtuig is nu IFR approved en voorzien van de nodige glass cockpit instrumenten.*

Na het Kerstreces gaat de PH-CCL naar Kortrijk voor dezelfde metamorfose.





## J.L. RIJSDIJK B.V.

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA<sup>+</sup>-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@lrijdsdijkbv.nl](mailto:info@lrijdsdijkbv.nl)  
[www.lrijdsdijkbv.nl](http://www.lrijdsdijkbv.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](http://aeroskill.nl)

---

# ALGEMENE LEDENVERGADERING

**Voor alle afwezigen een beknopt verslag van de algemene ledenvergadering op 29 november jl., alsmede een verslag van de deelnemersvergadering van de SVH. De notulen worden in een later stadium per mail toegezonden.**



De vergadering wordt geopend door de voorzitter, oplezen berichten van verhindering door de secretaris, een hele lijst dit keer. Notulen worden ongewijzigd vastgesteld.

Dan komen de mededelingen van het bestuur.

- Er kan teruggekeken worden op een mooi jubileumjaar, 60 jaar VCS, met een geslaagd feest begin juni.
- We tellen op dit moment 215 leden, nog nooit zo hoog geweest. Voor 2025 wordt gerekend op iets meer dan 200 leden.
- Zorg puntje. Wellicht zal de club het cashflow probleem bij de SVH mee moeten oplossen. Gelukkig zijn hier in de voorjaarsledenvergadering al duidelijke afspraken over gemaakt. Heeft allemaal te maken met de glass cockpit investeringen.
- Er komt een nieuwe, meer stabiele, internetaansluiting met een vast IP-adres.
- Aandacht voor diverse thema-avonden in dec en jan. (CRM en meteo).

Herverkiezing voor 2 jaar secretaris Maikel Hereijgers (met applaus).

Toelichting financiële situatie en begroting 2025 vliegclub door Jacqueline de Bruijn namens PeterZ en dat deed ze helder en bondig.

De club staat er financieel gezond bij, er is een goede verhouding tussen inkomsten en uitgaven en er zijn voldoende reserves.

Stand van zaken bar en vliegevents. Lia heeft haar barbesognes met een gerust hart over kunnen dragen aan diverse jongere leden zolang Peter er niet is en dat gaat prima. Dank aan de vrijwilligers. Punt van aandacht is het schrijven van de consumpties. Gaat vaak per ongeluk mis.

## **Vliegevents:**

Ad Akkermans aan het woord. Slechts 1 event en de TourdeFrans zijn doorgedaan. Grootste boosdoener het slechte weer het gehele jaar door.

Er zal een enquête (Marc Sytsema) op poten gezet worden om meer gerichte vliegactiviteiten te plannen, zeker nu we veel nieuwe en jongere leden hebben.

## **Vliagschool.**

---

Jo van Sprang spreekt namens Jacqueline Tinga.

- Er zijn dit jaar 4 (kleine) incidenten geweest, allemaal op Seppe, terwijl er niemand een ABL heeft ingediend. Dit is een wettelijke verplichting. We kunnen er alleen maar van leren.
- Advies bij baan 06 je downwindchecks te doen vóór het bereiken van het entrypoint, dat maakt het korte downwind stukje een stuk minder complex.
- In de voorjaarsvergadering worden de safety items nader besproken door safety manager Victor.
- Tip. Bestudeer niet alleen de Notam van de bestemmingen, maar zeker ook van je veld van vertrek (Seppe).
- Vliegopleiding. We hebben het meeste aantal ingeschreven leerlingen ooit, helaas zijn ze niet allemaal actief aan het lessen. De inactieven worden door de HOT benaderd om hun intenties in beeld te krijgen
- Dit jaar zijn er al een respectabel aantal geslaagden en solisten en er is gelukkig geen tekort aan instructeurs.
- Tip. Plan je brevet verlenging tijdig en wacht niet tot de verloopdatum. Je mag 3 maanden voor het einde een trainingsvlucht maken en je kunt er weer 2 jaar na de verloopdatum tegen aan.
- Audit ILenT. Zal in het voorjaar van 2025 gebeuren.
- Leerlingenbestand zal in 2025 gedigitaliseerd worden via Aviatize.
- Conversie glass Cockpit. Er wordt naar gestreefd de familiarisatie vluchten uiterlijk 1e kwartaal afgerond te hebben.

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

Pauze.



---

## Deelnemersvergadering SVH.

Gebruikelijke opening, oplezen berichten van verhindering, geen ingekomen stukken. De notulen van de voorjaarsvergadering worden geaccordeerd.

Frank Oskamp bespreekt de financiën van de SVH.

- Er volgt een heldere uitleg over het aantal gevlogen vliegreuren in relatie tot de begroting en over de financiële status van de SVH en hoe men denkt hoe 2025 eruit komt te zien.
- De SVH is tevreden over het aantal betalende deelnemers dit jaar en is positief over de prognose voor volgend jaar.
- Helaas zijn er een minder aantal uren gevlogen, waarvoor het weer de grootste boosdoener is geweest en voor een klein gedeelte door onvoorzien onderhoud.
- Aandacht wordt gevraagd om ruim de tijd te nemen voor het warmdraaien en afkoelen van de dieselmotoren, bespaart dure kapotte uitlaten.

- 
- De vaste jaarbijdrage blijft komend jaar hetzelfde en de uurprijs voor de zui-vere vliegtijd wordt in 2025 verhoogd naar € 210 inclusief b.t.w. We kunnen met trots stellen dat we nog steeds een vliegclub zijn met de laagste tarie-ven en op hele mooie toestellen vliegen.
  - De verwachting is dat de VSQ in de 2e week van december terug is en dat de CCL pas na het kerstreces naar Kortrijk gaat voor de conversie. Dan heb-ben we in de kerstperiode de beschikking over 2 toestellen.

### **Operations.**

Ad praat iedereen bij over een aantal praktische zaken m.b.t het gebruik van de club-toestellen.

- De door EASA opleverde beperkingen zijn opgeheven.
- De nieuwe brandstofmeter in de CCL is ook defect en moet vervangen wor-den.
- Graag de laatste vlieger van de dag zijn verantwoordelijkheid nemen om het toestel schoon te maken, inclusief de canopy. Goed voorbeeld doet goed volgen.
- Gebruik zuignappen op de canopy die geen sporen achterlaten.
- De toestellen zullen door vrijwilligers een paar maal per jaar grondig schoongemaakt en gepoetst worden. Planning volgt.
- Gebruik vooral schoon water, is altijd in de hangaar voorhanden.
- Vul je vliegueren na de vlucht meteen in Aeroplus in, dat voorkomt onnodige foutmeldingen.

Omzetting van Aeroplus naar Aviatize loopt wat vertraging op. Tests worden begin december gemaakt. Streven is nog steeds per 1 januari over te gaan.

René Laribij neemt na 12 jaar afscheid als secretaris van de SVH. Onder luid applaus en de overhandiging van een presentje wordt René bedankt voor zijn goede werk. Jasper Baijens, helaas verhinderd, volgt René op.

### **Rondvraag.**

Robin Nelen vraagt om alles aan te grijpen om de protocollen omtrent het gebruik van de toestellen bij de niet aanwezigen over te brengen.

Sluiting van de vergadering en de tap is geopend.



# 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**

---

# VRIJDAGAVOND 15 NOVEMBER 2024

## Blue Angels

Sinterklaas is nog onderweg met zijn stoomboot naar Nederland en het kabinet balanceert op het randje van de afgrond. Op het moment van schrijven heeft de goedheiligman al voet aan wal gezet in ons land en heeft kabinet Schoof de eerste crisis overleefd.

Tegen 19:00 uur kom ik het parkeerterrein op rijden.

Het is nog donker in het clubgebouw en het is even zoeken naar de lichtschakelaars. Normaal gesproken kom ik hier namelijk alleen maar tijdens de daglichtperiode.

Met behulp van de instructies van Peter (van de Zande) wordt de laptop op de beamer aangesloten.

Dan het scherm omlaag en de beamer kan aan. Ik kan nèt bij de aan/uitknop zonder op een stoel te hoeven gaan staan.

Gelukkig verschijnt het opstartscherm al snel in beeld. Da's geregeld.

Nu moeten de tafels en stoelen nog worden verplaatst en vervolgens is het wachten op de eerste bezoek(st)er.

Hopelijk komt iedereen die zich aangemeld ook daadwerkelijk opdagen.

Gelukkig blijf ik niet lang alleen. Vanaf 19:30 uur komt iedereen langzaam maar zeker binnengedruppeld en al snel hebben we een leuk clubje bij elkaar. Ook Jo van Sprang, die zich niet heeft aangemeld, komt kijken.

Nadat ik iedereen, die dat wilde, van een drankje heb voorzien, kunnen we net na achten aan het hoofdprogramma van de avond beginnen: *de documentaire over The Blue Angels*.

In deze, anderhalf uur durende documentaire krijgen we te zien wat er allemaal bij komt kijken.

Van de achtergronden van de piloten en hun intensieve training tot het daadwerkelijke moment dat de eerste show wordt gegeven.

En natuurlijk niet te vergeten het enorme team dat ervoor zorgt dat alles op rolletjes verloopt. Zes piloten staan in de schijnwerpers, maar ondertussen zijn er binnen de organisatie ruim 100 personen op de achtergrond bezig om alles in goede banen te leiden.

Maandenlang zijn ze bijna dag en nacht met elkaar opgescheept.

Alles om maar een spectaculaire vliegshow neer te kunnen zetten.





---

De documentaire was, in mijn ogen, leuk en interessant, maar hebben we er iets van kunnen leren?

Jazeker! Als je het écht wilt, kun je met grote snelheid op 30 centimeter afstand van elkaar vliegen.

En een drukpak is handig tijdens de G-krachtentraining.

Maar bovenal was het een avondje ontspanning.

Helaas kon er geen IMAX-ervaring worden gerealiseerd, maar al met al was het een geslaagde avond.

En extra leuk was het voor mij om, als leerling, wat nieuwe mensen te zien en te spreken, wat bij een grotere bijeenkomst als een ledenvergadering etc., vaak niet zo snel gebeurt.

Wordt vervolgd?

Geen idee. Ik kan voldoende vliegtuig gerelateerde films bedenken, maar of daar ook interesse voor is om deze op de club te gaan bekijken...?

Groet

Pedro van Beers

**Bravo voor 't initiatief!**

+++++


## NIEUWS UIT TEXEL

Vanaf 1 januari zal het restaurant “de Vlijt” op vliegveld Texel (EHTX) geëxploiteerd gaan worden door de professionals van restaurant Kooger uit Cocksdoorp.

Het restaurant zal gaan draaien onder de naam “restaurant Kooger” met de mooie gerechten en goede service die je bij Kooger gewend bent.

Het team nodigt je graag uit een keer langs te komen en een plekje reserveren kan nu al.

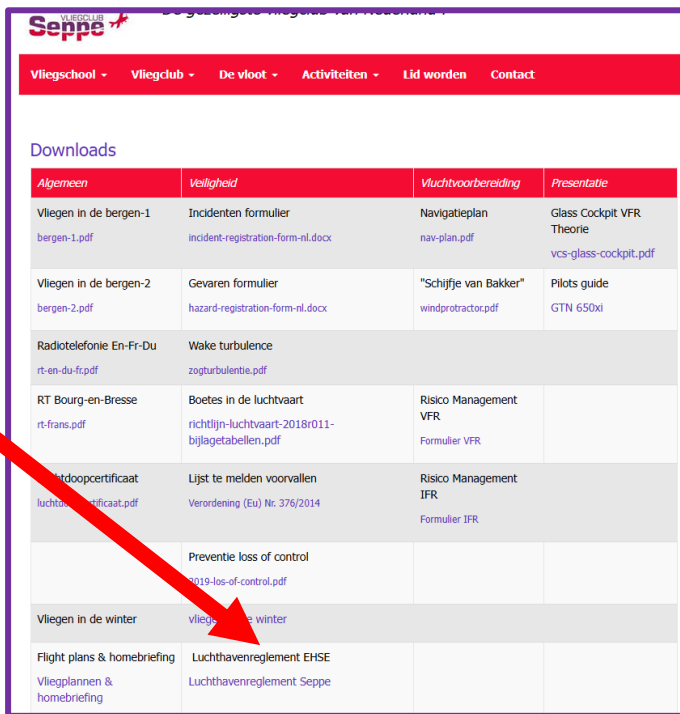
 [www.koogerrestaurant.nl](http://www.koogerrestaurant.nl)

 0222-311233



# LUCHTHAVENREGLEMENT

De nieuwste versie van het luchthavenreglement van Breda International Airport, ons eigen Seppe, is te raadplegen via de website onder "downloads".  
De moeite waard om eens door te lezen.

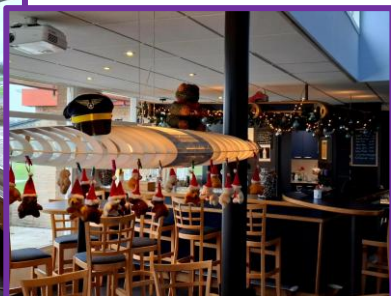


The screenshot shows the website for Vliegclub Seppe. The navigation bar includes: Vliegschool, Vliegclub, De vloot, Activiteiten, Lid worden, and Contact. The 'Downloads' section contains a table with the following content:

Algemeen	Veiligheid	Vluchtvoorbereiding	Presentatie
Vliegen in de bergen-1 <a href="#">bergen-1.pdf</a>	Incidenten formulier <a href="#">incident-registration-form-nl.docx</a>	Navigatieplan <a href="#">nav-plan.pdf</a>	Glass Cockpit VFR Theorie <a href="#">vcs-glass-cockpit.pdf</a>
Vliegen in de bergen-2 <a href="#">bergen-2.pdf</a>	Gevaren formulier <a href="#">hazard-registration-form-nl.docx</a>	"Schijfje van Bakker" <a href="#">windprotractor.pdf</a>	Pilots guide GTN 650xi
Radiotelefonie En-Fr-Du <a href="#">rt-en-du-fr.pdf</a>	Wake turbulence <a href="#">zogturbulentie.pdf</a>		
RT Bourg-en-Bresse <a href="#">rt-frans.pdf</a>	Boetes in de luchtvaart richtlijn-luchtvaart-2018r011- bijlagentabellen.pdf	Risico Management VFR Formulier VFR	
Luchtvaartcertificaat <a href="#">luchtvaartcertificaat.pdf</a>	Lijst te melden voorvallen Verordening (Eu) Nr. 376/2014	Risico Management IFR Formulier IFR	
	Preventie loss of control <a href="#">2019-loss-of-control.pdf</a>		
Vliegen in de winter <a href="#">vliegen-in-de-winter</a>			
Flight plans & homebriefing Vliegplannen & homebriefing	Luchthavenreglement EHE Luchthavenreglement Seppe		

+++++

## KERSTSFEER IN HET CLUBGEBOUW





Tel: +31(0)113614370

[www.transalaero.com](http://www.transalaero.com)

[info@transalaero.com](mailto: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](mailto:info@ontdekkraft.nl) - [www.ontdekkraft.nl](http://www.ontdekkraft.nl)



---

# GO AROUND; SAFETY FIRST



## ***Safety First: De kunst van een tijdige en juiste Go Around.***

Het uitvoeren van een *go around* is een cruciale vaardigheid in het arsenaal van elke piloot. Het is een beslissing die vaak wordt onderschat, maar die levens kan redden, schade kan voorkomen en uiteindelijk de veiligheid van iedereen in de lucht en op de grond waarborgt. In dit artikel bespreken we niet alleen waarom een *go around* essentieel is, maar ook waarom het correct uitvoeren ervan even belangrijk is, vooral in een hobby- en club-context zoals de onze.

## **Stabiele nadering: de sleutel tot veiligheid**

Een stabiele nadering is een basisvoorwaarde voor een veilige landing. Dit betekent dat je snelheid, dalhoek en koers onder controle hebt en consistent moet blijven tijdens de laatste fase van de vlucht.

Merk je tijdens de nadering dat een van deze elementen significant afwijkt, aarzel dan niet: **kies voor een *go around*!**

Hoewel een *go around* extra brandstof verbruikt en wellicht wat tijd en geld kost voor jou (en je passagiers), is deze niet te vergelijken met de impact binnen onze vliegclub als er een ongeval voordoet. Een beschadigd toestel betekent vaak weken of maanden zonder dat vliegtuig. Dit heeft een domino-effect: minder toestellen beschikbaar voor training, vertraagde opleidingen en frustratie voor andere clubleden die geen toestel kunnen huren voor een pleziervlucht.

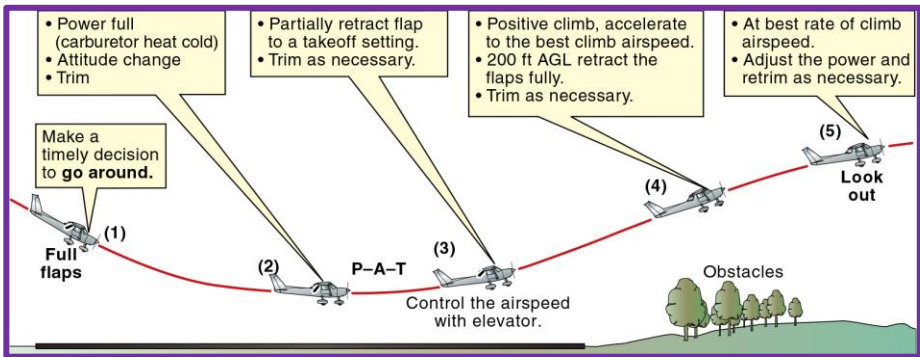
## ***Geen go around tijdens de landing***

Een ander, misschien minder besproken aspect is het moment waarop een *go around* niet langer een optie is. Dit speelde recent een rol bij een ongeval met een vliegtuig in de algemene luchtvaart, waarbij een piloot tijdens de landing, terwijl hij/zij al van de baan afweek, alsnog probeerde op te stijgen. Dit leidde tot verlies van controle en

aanzienlijke schade aan het vliegtuig. Volgens het verslag van het DGVL ging het over een piloot in opleiding die met een solovlucht bezig was.

Zolang het toestel geen contact maakt met de landingsbaan, is de regel heel simpel: een *go around* is altijd een optie. Zorg dat je eerst het vermogen instelt op maximale kracht (dat zorgt automatisch al voor een hogere neusstand) en daarna pas een klimhoek instelt. Vervolgens is het belangrijk om zo veel mogelijk boven de as van de baan te blijven terwijl je terug naar een veilige hoogte klimt.

Zodra je met de wielen contact maakt met de baan, bestaat er helaas geen simpele regel voor het punt waarop een *go around* (technisch gezien is dat een *aborted landing*) geen optie meer is. Het vergt ervaring en airmanship om dit te herkennen, en dan nog zijn er verschillende factoren zoals wind, ondergrond, persoonlijke limieten e.a. die deze beslissing kunnen beïnvloeden.



Maar in dit artikel proberen we een aantal aanknopingspunten op te lijsten die kunnen helpen in het maken van die beslissing.

1. **Richting.** Als het toestel significant is afgeweken t.o.v. van de centerline van de landingsbaan, is een *go around* geen optie meer. Het vermogen terug op maximale kracht zetten zal ervoor zorgen dat de situatie verergert en het toestel moeilijk controleerbaar wordt.
2. **Afstand tot de threshold.** Als de afstand tot het einde van de landingsbaan te klein is geworden in combinatie met een lage snelheid van het toestel, is opstijgen geen optie meer. We doen performance calculations voor onze vlucht net omwille van deze reden. Er moet voldoende afstand zijn (ground roll) om veilig over de threshold van de baan te geraken. Het risico bestaat dat je aan hoge snelheid tegen het einde van de baan botst of dat het landingsgestel blijft hangen aan obstakels (bijvoorbeeld ILS-antennes of hekwerken).
3. **Stuiteren.** Het is ons allemaal al eens overkomen op een of ander moment dat het vliegtuig na contact met de landingsbaan begint te stuiteren. Dit wijst op een te hoge snelheid bij het landen. In dit geval moet de *go around* onmiddellijk ingezet worden, want het toestel heeft genoeg snelheid (wat net de oorzaak van de situatie is). Toch blijven doorgaan met het landen kan resulteren in een harde landing op het neuswiel of verlies van controle.

---

Kort samengevat: zodra je beslist dat een *go around* (*aborted landing*) geen optie meer is, committeer je je aan de landing. Probeer niet alsnog op te stijgen, zelfs niet als je van de baan dreigt te raken. In dat geval is de focus op het minimaliseren van schade de beste aanpak: blijf op de grond, probeer de richting van het toestel te corrigeren en de snelheid te reduceren, en zorg ervoor dat de impact beperkt blijft.

Wat kan jij doen?

1. **Train op *go around*-procedures.** Vraag je instructeur om extra aandacht aan dit onderwerp te besteden, boek eens een aantal extra lessen of oefen zelf tijdens een pleziervlucht. Het moet een reflex worden die je in elke situatie veilig kunt uitvoeren.
2. **Blijf kalm en objectief.** Een fout in de nadering betekent niet dat je faalt, maar dat je de juiste beslissing neemt om terug te gaan en het opnieuw te proberen. Het is het risico niet waard om een paar euro's te proberen besparen.
3. **Ken je limieten.** Weet wanneer je een *go around* moet initiëren en wanneer het te laat is om dat veilig te doen.
4. **Externe druk.** Een typisch voorbeeld van externe druk is tijdsdruk. Laat je niet opjagen en voorzie altijd voldoende tijd voor de vlucht, waarbij je rekening houdt met een mogelijke *go around*.

Een *go around* is geen teken van zwakte; het is een bewijs van je bekwaamheid en je toewijding aan veiligheid. Bespreek deze onderwerpen met je medepiloten en je instructeurs. Samen maken we vliegen veiliger en houden we onze toestellen in topconditie.

## Many safe landings!

De redactie bedankt de auteur van bovenstaand artikel, Sven Billiau van Noordzee vliegclub Oostende (B) voor zijn toestemming om de inhoud te delen.

Bronvermelding: <https://www.nzvc.be/approach>.

+++++

# NIEUWJAARRECEPTIE 5 JANUARI '25

Zet de datum van de nieuwjaarreceptie alvast in je agenda.

## Zondag 05 januari 2025 vanaf 16:00 uur.

We toasten dan op het nieuwe (vlieg)jaar met de hoop op veel veilige en gezonde vliegreizen terug te kunnen kijken op het einde van het jaar.

Natuurlijk ontbreekt de speech van de voorzitter niet en een smakelijk buffet inclusief drankjes wordt u aangeboden door het bestuur.



De officiële uitnodiging volgt nog.

---

# MEDEDELINGEN

## Nieuwe leden

- Op 20 november aanmelding als geassocieerd lid van Piet Luijken uit Amstelveen.  
Piet is vooral een bekende bij het vliegend Museum.
- Op 2 december aanmelding als geassocieerd lid van Leo Molenberg uit Bergschenhoek.  
Leo is ook lid van MCG225 en in opleiding op de super Dimona.
- Op 4 december aanmelding van Gerardo Flores uit Nieuwkerk aan de IJssel.  
Gerardo wil via onze club zijn opleiding PPL gaan volgen.

Allen welkom bij Vliegclub Seppe

## Agenda

- 31 december oudjaarsvliegen
- 5 januari Nieuwjaarsreceptie
- 22 januari thema-avond meteo KNMI
- 5 februari Glass cockpit theorie avond







## ***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](mailto: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**

