

# Albatros

02  
febr  
2025

Tweemaal geslaagd

Simcenter Mike

ALV 28 maart 2025

Stoomvliegtuigen

Van de safety manager

Enquete



*Sky*   
MEDICAL CENTER  
EINDHOVEN AIRPORT



SKY MEDICAL CENTER  
LUCHTHAVENWEG 13  
5657 EA EINDHOVEN  
NEDERLAND  
+31 (0)40 235 0103  
[INFO@SKYMEDICALCENTER.COM](mailto:INFO@SKYMEDICALCENTER.COM)  
[WWW.SKYMEDICALCENTER.COM](http://WWW.SKYMEDICALCENTER.COM)



SCAN & PLAN

Medical Examination



EASA / FAA

---

## 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.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com](mailto:VCS.vertrouwenscontactpersoon@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

[Brievbus\\_marco@gmx.com](mailto:Brievbus_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

**Vlugschool (penningmeester)**

NL91INGB0000183943

---

# VAN DE REDACTIE

Beste lezer.



Een korte toelichting bij de cover foto is op zijn plaats. Zaterdag 1 februari was het eerste Happy Hour van dit jaar een feit.

Ook was het feest, want Esther Drescher was die dag voor haar PPL-examen geslaagd.

Haar kinderen waren niet te beroerd om te helpen bij het uitserveren van de nodige drankjes.

Hun enthousiasme en de trots op hun moeder straalde van de gezichten af.

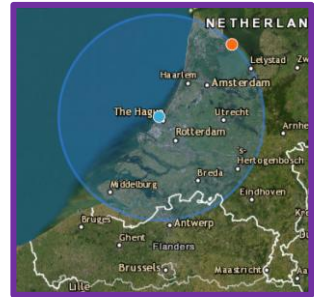
Enige dagen geleden kwam het "breaking news" binnen, dat het luchtruim tijdens de NATO-top in juni grotendeels gesloten wordt voor de General Aviation.

Via een AMVB – waartegen geen bezwaren mogelijk zijn – worden luchtruimbeperingen opgelegd van maandag 23 februari 15.00 uur LT tot donderdag 26 februari 12.00 uur LT.

In een cirkel van 50 nm rondom Den Haag, waar Seppe ook binnen valt, is in die periode geen GA mogelijk. De CTR van Eindhoven wordt gesloten voor GA verkeer.

VFR vluchten buiten UDP zijn ook verboden en er gelden vliegplanverplichtingen met 24 uur prior notice. Gelukkig gooien deze beperkingen geen roet in het eten voor de TourdeFrans organisatie, want zij vertrekken pas na de top.

We zullen het ermee moeten doen.



We hebben de laatste 4 maanden maar weinig plezier gehad van onze zonnepanelen op het clubgebouw.

Continue donker en miezerig weer waardoor er nauwelijks gevlogen kon worden, maar waar ook de zonnepanelen geen energie leverden.

Hopelijk hebben we het ergste achter de rug en gaan we een lange periode tegemoet met veel rendement. Want het betekent dat het dan ook prima vliegweer is. Dubbele score.

***In dit nummer vragen we speciaal aandacht om de enquête in te vullen.***

Het volgende nummer verschijnt medio maart 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



Op het moment dat ik dit schrijf, lijkt er eindelijk een einde gekomen te zijn aan een lange periode met mist, laaghangende bewolking, regen en andere vliegbeperkende verschijnselen. Nu maar hopen dat het weer van de afgelopen week zich een tijdje doorzet. Er staan nogal wat leerlingen te trappelen om hun opleiding door te zetten. Sommigen zijn al heel ver en zitten tegen hun examen aan. Binnenkort is onze vloot ook weer compleet dus kunnen we er weer helemaal tegen aan. Het laatste happy hour werd weer eens druk bezocht, het was ouderwets gezellig. Misschien ook wel, omdat onze penningmeester, geholpen door Nathalie, iedereen die het maar wilde, een bitterbal in de mond stak. De stroom aan gefrituurde lekkertjes leek niet te stoppen. En misschien ook wel omdat Esther die dag haar PPL binnensleepte met twee examinatoren in de kist. Het bleef in ieder geval nog lang onrustig op nummer 93d.

Als ik zo naar de activiteitenkalender kijk, staat er weer heel wat op het programma. Een van de grotere evenementen aan het begin van het jaar is de Aero in Friedrichshafen (9 – 12 april). Een beurs met alles wat er te koop en te doen is in Europa op het gebied van General Aviation. Van business jet tot zonnebril en alles wat ertussen zit. Heel veel aandacht ook voor de lichtere toestellen zoals Ultra Lights en LSA types. Voelt als een soort luilekkerland op vlieggebied. Je kan er zelf naar toe vliegen, op het vliegveld van de beurs je toestel parkeren of op een van de vliegveldjes in de buurt. Met de auto gaat het natuurlijk ook, maar het is wel een stukje rijden. In voorgaande jaren waren er altijd groepjes leden die de beurs gingen bezoeken. Ga je met een paar gelijkgestemden dan lijkt de autorit ook een stuk korter en nabeurs is er ook veel leuks te doen. Trek voor je bezoek wel tenminste een hele dag uit. Die tijd heb je zeker nodig om al het moois te bekijken en dan moet je nog flink doorstappen en niet te lang blijven praten met deze en gene. De beurs strekt zich uit over zo'n 9 enorme hallen en ook het terrein, grenzend aan het vliegveld, wordt als tentoonstellingsruimte gebruikt. Een aanrader dus. <https://www.aero-expo.com/>

*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

---

# LEDEN-ENQUETE VCS 2025



## Wat kunnen we beter doen?

***In de najaarsledenvergadering hebben we aangekondigd een enquête onder de leden te houden, want een goede vereniging kijkt met regelmaat terug of alle leden nog wel tevreden zijn en maakt dan weer plannen voor de toekomst.***

We houden de komende 4 weken een enquête onder alle leden van onze vliegclub. Het maakt niet uit of je al jaren lid bent, of dat je je pas hebt aangemeld, we zijn gewoon benieuwd naar je mening.

Via [bijgaande link](#) of via onderstaande QR code kom je terecht bij de enquête. Ga er een paar minuten voor zitten om te reageren op de stellingen (kan op je pc, iPad of telefoon).

De antwoorden zijn volledig anoniem, dus geen zorgen om de privacy.

Tijdens de Algemene ledenvergadering op 28 maart hopen we de eerste uitslagen te delen. De volledige uitslag zal in de april editie en op Socie na te lezen zijn.

Met jullie enthousiasme hopen we VCS nog adequater, professioneler en gezelliger te maken.

Al kan dat laatste bijna niet meer.....





---

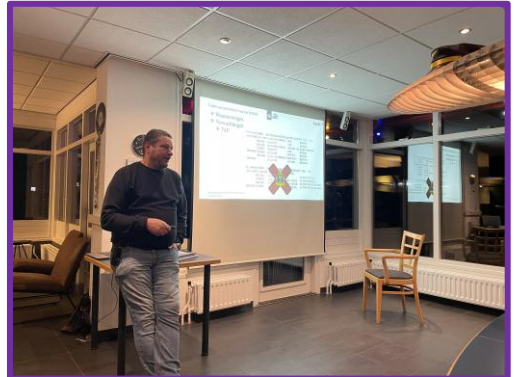
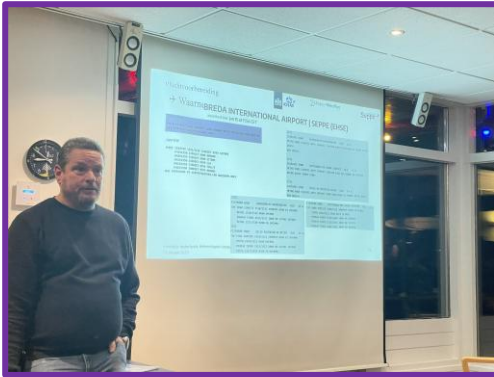
# KNMI THEMA-AVOND

**Rini Hoevenaren, meteo specialist, afdeling luchtvaart van het KNMI was op woensdag 22 januari te gast bij onze vliegclub.**

Het clubgebouw stroomde goed vol en alle gasten hebben waar voor hun geld gekregen.

De gastspreker hield 3 uur lang de volle aandacht van de leden en de onderwerpen, die hij behandelde waren leerzaam en gericht op de praktijk van ons hobbyvliegers. Een hand-out van de avond is geplaatst op de website en is voor iedereen te downloaden.

Dank aan de medewerking van het KNMI en speciaal aan de presentator Rini Hoevenaren.



**THE SKY IS  
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN  
#VISUALS #COPY  
#DIGITAL



COMPANION.NL

---

# IK ZOU NIET GAAN.....



## Inleiding

Als we matig weer hebben en het personeel op de toren ontraad je te gaan vliegen, ben je dan slim bezig om toch te gaan?

## veiligheids programma

### Eindelijk weer eens vliegen

Je kent dat wel, je hebt lang van tevoren al geboekt en net op het moment dat je wilde gaan vliegen, is het weer marginaal. Meestal zit je dan ook net tegen de zes-wekenregel aan, want onheil komt nou eenmaal nooit alleen.

## Vliegbaar of niet?

Dit overkwam onlangs een clublid die met zijn vliegmaat een tochtje wilde gaan maken. Nou is die vliegmaat (volgens zichzelf) zeer ervaren en een heel goede piloot, dus ondanks dat je eigenlijk zelf niet weg wilt gaan, was het volgens onze ace geen enkel probleem. Hij kon met 50 meter zicht nog wel vliegen.

Op de toren konden ze wel wat info geven: Hun systeem, dat gemiddelden van de vliegvelden in de buurt weergeeft, gaf een zicht van 2 km en een cloudbase van 200 voet aan. "Maar de METAR van Schiphol is CAVOK" werpt jouw collega tegen, "laten we gewoon even gaan kijken", ondanks dat de mensen op de toren de vlucht sterk ontraden. Maar ook zij weten dat het uiteindelijk de beslissing van de piloot is om wel of niet te gaan vliegen. Verbieden gaat immers niet.

## Wie is de PIC

Toch wel verstandig om dan goed te bedenken wie de pilot in command is. Als jouw naam in het boek staat, ben jij voor alles verantwoordelijk, ook al zit er een héél ervaren piloot naast je.

En dit geval kan bij uitstek een kwestie van goed CCRM zijn: Als één van beide piloten twijfels heeft, dien je daarnaar te luisteren en niet op basis van senioriteit of ervaring overheen te walsen. En het is ook goed af te spreken dat beiden een veto recht hebben. Of dat nou onderbouwd is of niet, als de één niet wil, gebeurt het niet, zonder vragen te stellen op het moment zelf. Op de grond kan er vervolgens over gediscussieerd worden.

## Hoe ging de vlucht?

Na het opstijgen verdween ons clubtoestel in de wolken, die inderdaad rond de 200-300 voet hingen, vlogen ze op maximaal 500 voet midden over Sint Willebrord en kwamen via een omweg weer terug op baan 24. Na de vlucht werden de heren verzocht om op de toren nog even na te praten en ook toen was onze held er niet van overtuigd dat er iets niet goed was gegaan. Het circuit was perfect gevolgd en ze konden de hele vlucht Seppe zien liggen. Pas na het zien van hun ADSB-track moesten ze toegeven dat dit niet een toonbeeld van goed vliegerschap was.

***Maar het ging prima!***

## Reactie Head of training

**Dit verhaal is niet voor de eerste keer dat het gebeurt met clubvliegers.**

Een VFR-vlieger die start met weinig zicht en een lage wolkenbasis brengt zich in een van de meest gevaarlijke situaties die zich tijdens het vliegen kunnen voordoen.

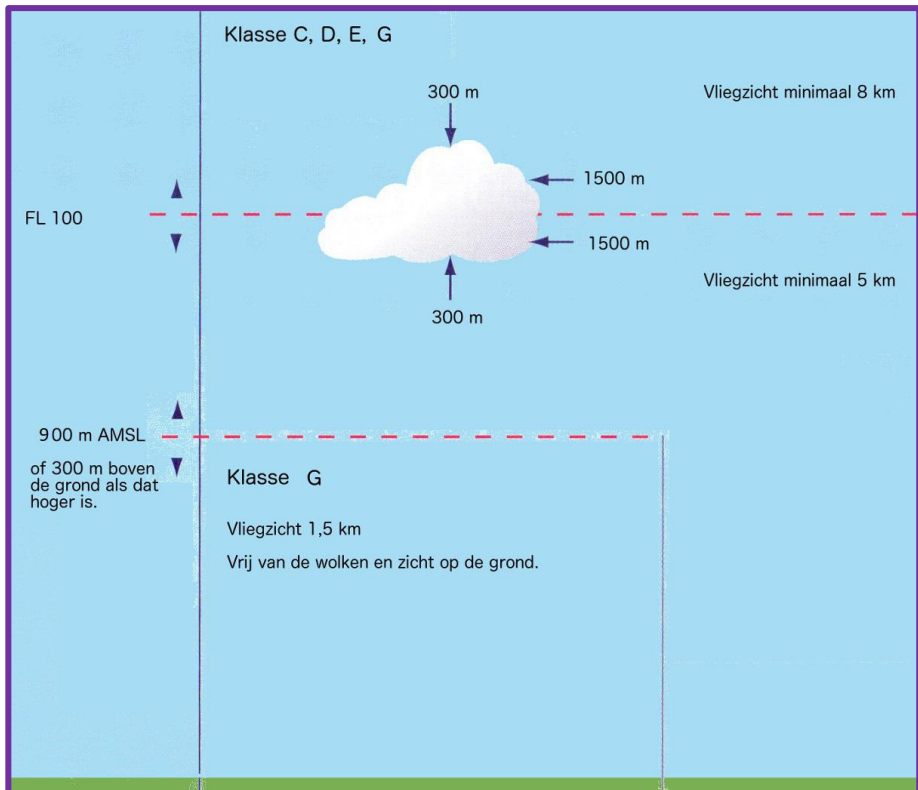
Als je op 2-3-400' de wolken invliegt, is er altijd een moment van schrik en desoriëntatie; full power, hoge neusstand en geen zicht.

Je moet op instrumenten overgaan naar een lichte daalvlucht om weer grondzicht te krijgen en een bocht om naar het circuit te gaan en als je iets op de grond ziet, het herkennen en je positie bepalen, vlak boven de grond en obstakels; ook voor een ervaren vlieger een hachelijke toestand waar elk jaar slachtoffers bij vallen.

De overgang van VMC naar IMC is altijd speciaal en is niet voor niets een verplicht item bij elke IF-profcheck.

**Ga niet vliegen als de wolken beneden circuit hoogte hangen!**

Jo van Sprang  
Head of training





---

# SIMCENTER MIKE

***En dan opeens: "Paf"... motorstoring en niet zo'n kleintje ook! Alle getrainde routines moeten nu vlot worden toegepast. Snelheid, hoogte, wind, positie, brandstof, radio en zo meer.***

***We zitten op zo'n 1.500 voet in de buurt van Nantes (LFRS) in Frankrijk. Het veld moet nog in zicht zijn, ergens links achter ons. Vijf minuten geleden stegen we op van baan 03, maar dat halen we nooit meer. Baan 21 is misschien een optie, er staat niet veel wind. We draaien in en krijgen de baan in zicht. Halen we dat? We zitten met vier man in de kist. Snelheid is nog een beetje hoog, dus kleppen erbij. Halen we het? Meer snelheid, flaren, flaren...! ... Flare dan! Net voor de baan landen we in het gras. Gelukkig, niets geraakt en iedereen is nog heel.***

## Realistisch

"Je had ook kunnen proberen te herstarten" is het droge commentaar vanaf het instructors control station achter de cockpit.

Met een rood hoofd en klamme handen komen we uit de gloednieuwe Alsim 250 flight simulator van Simcenter Mike in Moordrecht. Dit is zó realistisch. Maar ja, we hebben het hier ook over een volledig gecertificeerde FNTPII-simulator, een Flight and Navigation Procedures Trainer, niveau II.

Zo'n sim simuleert een generieke één- of tweemotorig vliegtuig tot in de kleinste details en kan geconfigureerd worden met analoge instrumenten of met een volledige glass cockpit.

Terecht denk je bij een vliegsimulator aan IFR-training, maar de Alsim is verrassend genoeg ook perfect te gebruiken voor VFR. Denk alleen al aan navigatieopdrachten, noodprocedures of unusual attitudes ofwel Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) zoals dat tegenwoordig in de grote luchtvaart getraind wordt.

En natuurlijk ook snel veranderende weersomstandigheden waardoor je opeens IMC bent. Je maakt het allemaal wel eens mee, maar liever eerst in de sim.

## Redbird

Het is in 2014 dat Rick van der Sluis, een gepassioneerde PPL'er, op de Aero in Friedrichshafen tegen een Redbird FMX aanloopt. De eerste full-motion FNTPII-simulator die, volgens de fabrikant, tegemoetkomt aan de steeds hogere eisen van moderne vliegscholen. Bovendien lekker compact en nog betaalbaar voor een kleine





---

onderneming. Van der Sluis heeft in Moordrecht nog een bedrijfspand dat van zijn vader is geweest en daar is ruimte genoeg.

Full motion maakt het trainen natuurlijk een stuk realistischer. Een idee rijpt. Reporting point Mike op één van de VFR aankomst- en vertekrouten van Rotterdam (EHRD) is vernoemd naar Moordrecht: "Simcenter Mike" is geboren.

Toch duurt het nog tot 2017 voordat Redbird de FMX aflevert en installeert. Daar staat 'ie dan mooi te wezen, maar, wil je erop trainen in plaats van spelen, dan moet het apparaat EASA goedgekeurd zijn. Volgens Redbird is dat het geval, maar dat blijkt voor het beste NL-jongetje van de klas niet vanzelfsprekend.

Wil je als aanbieder van flight simulation training aan de slag, dan hoef je geen DTO of ATO te zijn, maar wel moet het apparaat gecertificeerd worden, én als organisatie moet je ook door ILT geaccepteerd worden. Werk aan de winkel dus.

## Regelgeving

'Gelukkig' is alles in de luchtvaart goed geregeld. Tot in de verste puntjes. Er is in de uitgebreide EASA-regelgeving dus ook een Subpart FSTD (Flight Simulation Training Device), met de vereisten voor simulator organisaties en de kwalificering van simulators.

Als organisatie, ook al doe het in je eentje, moet je de 'competent authority', in ons geval IlenT, kunnen aantonen dat je een fatsoenlijk 'management system' hebt en dat je de capaciteit hebt om de werking en de eigenschappen van zo'n simulator blijvend te waarborgen. En dat alles natuurlijk volgens voorschriften die weer ergens anders in het oerwoud te vinden moeten zijn.

Om het 'gemakkelijk' te maken zijn er enorm veel regels met verplichtingen, maar ook uitgebreide informatie hoe het eventueel óók kan, de AMC's, 'alternative means of compliance' en dan nog gedetailleerde uitleg als 'guidance material'. Kom daar maar eens uit. Maar, ter geruststelling, vroeger was het nog veel erger...

## Compliance

Er komt dus een 'Compliance Manual' waarin je laat zien dat je het allemaal aankunt en een 'Procedures Manual' waarin je beschrijft hoe er met de sim gewerkt zal gaan worden.

In zo'n 'Compliance Manual' komt eerst een verklaring dat je aan de EASA-voorschriften voldoet en dat je van plan bent om daaraan te blijven voldoen. Belangrijk is dat je goed definieert hoe het handboek (manual) in elkaar zit en vooral hoe je met veranderingen zal omgaan. 'Management of Change' met het daaraan verbonden 'Risk Management'.

Elke verandering, of je die nu zelf wilt of dat de regelgeving verandert, moet immers doorwrocht en verantwoord geïmplementeerd worden.

Ja, ook voor een simulator, denk daar niet te licht over. Van der Sluis permitteerde zich in het manual wel een relativerende opmerking, zo van: "als we in de sim crashen wordt het tijd voor een koffiepauze". Dat mocht van de inspectie blijven staan, maar blijf wel serieus was de boodschap.

---

## Alsim 250

De kwalificatie van de Redbird verloopt stroef. De Amerikaanse fabrikant heeft moeite om alle gegevens te leveren in een format dat IlenT graag ziet. De IlenT inspecteur die de sim komt beoordelen heeft toch wat bedenkingen of de schermen wel voldoende de realiteit weergeven en zo nog een paar details. Kortom, de kwalificatie blijft hangen.

Rick van der Sluis wil verder en bestelt een tweede FNPT II trainer, een Franse Alsim 250. Die is niet full-motion zoals de Redbird, maar vergis je niet, als de vlieger een 30° bocht maakt, wil je je echt wel vasthouden.

De Alsim is een static simulator, maar hoe weet je dan of je geland bent of niet?

Daar is iets op gevonden: de Bum Kicker. In de stoelen zit een mechanisme en die geeft je een precieze schop onder de kont als je virtueel de baan raakt. Het ding is zelfs zo geavanceerd dat je de runway lights voelt als je met je voorwiel precies het midden houdt. Kaboem kaboem, je kent het wel.



## Certificatie

De kwalificatie van de Alsim gaat vlotter. De eigen boekwerken worden bijgewerkt en het geheel gaat een paar keer heen en weer tot zowel IlenT als Van der Sluis tevreden zijn. Alles is nu nauwkeurig en correct beschreven tot en met de kleinste details aan toe.

IlenT komt met twee man de prestaties van de Alsim beoordelen. Het vliegen gaat uiterst realistisch en een paar kleine zaken moet nog verbeterd worden. Zo blijkt de PAPI op één van de voorgeprogrammeerde velden vier wit aan te geven als je vier rood zou verwachten. Het blijkt met een software update snel verholpen te kunnen worden.

Aan de hoofdinspecteur nu de schone taak om alles formeel af te stempelen. Alsim heeft vier volle ordners aan specificaties meegeleverd en die mogen pagina voor pagina worden afgestempeld.

De certificatie is een feit.

---

Dat betekent dat training op de Alsim nu formeel als trainingsuren in je logboek bijgeschreven mogen worden. Maar er is nog veel werk aan de winkel. Contacten met vliegscholen worden gelegd, demo's geregeld en programma's voor instructeurs geschreven om met het control station om te kunnen gaan. Daarop kunnen ze volledig los met wind en zicht, met storingen en uitval van van alles en nog wat. En dat zowel voor een één- als voor een tweemotorige kist.

Dus, als het weer echt te slecht is om de lucht in te gaan, kan je in Moordrecht het slechtste weer kiezen om toch te trainen. Zonder brokken en koffie toe.

*Simcenter Mike BV*





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)



# GESLAAGD I

Erwin Janssen heeft op 06 februari zijn nieuwe brevet van ILenT mogen ontvangen. Is dit bijzonder? Zeker, want Erwin heeft er zijn FI (flight instructor) rating bijgeschreven gekregen.

In december had hij zijn ATPL-theorie al afgerond.

Erwin gaat nu eerst naar Malaga vliegen, om daar wat te werken, een weekje te vliegen en dan terug naar NL. Een reisverslag volgt later.

Erwin gefeliciteerd!

Naam kandidaat: Jansen, E.W. (Erik)  
Geboortedatum: 25 maart 1973  
Vlugschool: 6328US Orbis Groundschool B.V.  
Brevet: Verklaring theorie t.b.v. een ATPL(A)

Geachte heer,  
Op 16 december 2024 heeft u alle theorie-examens behaald t.b.v. het bewijs van bevoegdheid ATPL(A). Hieronder vindt u een overzicht van de resultaten per vak.

Examen datum	Examen vak	Score
28-10-2024	ATPLA ASP	85 %
29-01-2024	ATPLA COM	91 %
18-03-2024	ATPLA FPM	80 %
18-03-2024	ATPLA GRNAV	83 %
07-02-2024	ATPLA HPL	92 %
28-02-2024	ATPLA INS	80 %
28-02-2024	ATPLA LAW	86 %
	ATPLA MB	83 %
	ATPLA METED	89 %
	ATPLA OPS	76 %
	ATPLA PER	81 %
	ATPLA POF	78 %
	ATPLA RNAV + PBN	85 %

INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, namens deze, de algemeen directeur van het waargelidsbewijsen.  
TARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, namens deze, de algemeen meesal Bureau Rijvaardigheidsbewijsen.  
er CBR divisie CCV  
geacht conform FCL 025 en AMC1 FCL025(a)(2) - EU Verordening 1176/2011, Part FCL / Results in FCL 025 and AMC1 FCL025(a)(2) - EU Regulation 1176/2011, Part FCL

XII Ratings, certificates and privileges		
Class/Type/IR	Valid Until	Remarks and Restrictions
SEP (land)	31/03/2025	
Instructors FI(A)	31/07/2027	SP-SE, PPL, Restricted, LAPL

# GESLAAGD II

Op zaterdag 1 februari is Esther Drescher-van der Steen geslaagd voor haar praktijk-examen PPL.

Eindelijk, na lang wachten door het vele slechte weer, kon het examen doorgaan.

Met 2 examinatoren aan boord (Jo van Sprang werd gecheckt door een senior examinar) en Esther werd opgeleid door Bob van der Weele.

Esther gefeliciteerd!





# HARRY DE LOUW HORECA

**DÉ TOTAALLEVERANCIER VOOR  
DE HORECA, SPORT- EN BEDRIJFSKANTINES!**

TAPINSTALLATIES / VERHUUR

•  
EVENEMENTEN VERZORGING

•  
BIER & FRIS, WIJN & GEDESTILLEERD

•  
KOFFIE & THEE, SOEP & BROODJES

•  
ZOETWAREN, CHIPS & NOTEN

•  
DIEPVRIES, SAUZEN & VETTEN

•  
DISPOSABLES, HYGIËNE PRODUCTEN

ENERGIEWEG 16  
WAALWIJK

TEL. 0416 332517

INFO@HARRYDELOUW.NL  
WWW.HARRYDELOUW.NL



# SEASON OPENER 2025



Afgelopen jaar was Seppe al de locatie waar het vliegseizoen werd afgetrapt en dat was de organisatie goed bevallen.

Dus ook vindt dit jaar de aftrap vanaf Seppe plaats.

Details komen binnenkort via de organisatoren (AOPA, KNVvL en sponsors Ministerie I&W en LVNL) beschikbaar.

Het wordt een dagprogramma (10.00 uur tot 16.00 uur) met een goed lunchbuffet tegen democratische prijzen

De BIA Safety meeting van 2025 wordt daarom doorgeschoven naar het najaar.

*Breda International Airport*  
*Jan Voeten*



---

# MOTORSTORING IN THAILAND?

*Een motorstoring hoeft in Thailand geen probleem te zijn.*

*Er is altijd wel een sleepdienst paraat, die je naar de maintenance brengt.*



*En mocht je een safety piloot nodig hebben, dan is Jack 24/24 beschikbaar.*



---

# AERO 2025

**Zelf naar de Aero vliegen in 2025?**

***Dat kan, de slotvrijgave start binnenkort.***



Wie dit jaar zelf naar de Aero wil vliegen kan zich vanaf nu al registreren om later voor een slot in aanmerking te komen.

De Aero vindt plaats van 9 t/m 12 april waarbij de slotregeling van vorig jaar in 2025 verbeterd wordt om een eerlijkere verdeling van de beschikbare capaciteit te waarborgen.

Je kunt je registreren via [www.aero-slot.de/besucher](http://www.aero-slot.de/besucher).

De boekingsbevestigingen volgen blokgewijs vanaf 5 maart a.s.

Een slotboeking is bindend en er wordt een vergoeding in rekening gebracht.

Het landings- en parkeergeld wordt later apart in rekening gebracht.

Je kunt ook vliegend zonder slot naar de beurs komen via alternatieve vliegvelden in de buurt van de beurs.

- Zweefvliegveld Markdorf voor UL-vliegtuigen (veld is PPR via [www.SGF-Markdorf.de](http://www.SGF-Markdorf.de)).
- Vliegveld Mengen (EDTM) met shuttle service.
- Vliegveld Leutkirch (EDNL) met shuttle service.
- Vliegveld Konstanz (EDTZ) met Katamaran verbinding.
- Vliegveld Biberach (EDMB) met treinverbinding naar het vliegveld.





## 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@jlrjdsdijkbv.nl](mailto:info@jlrjdsdijkbv.nl)  
[www.jlrjdsdijkbv.nl](http://www.jlrjdsdijkbv.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



---

# MAGIE VAN HET VLIEGEN

Er is iets magisch aan vliegen. Het moment dat de wielen loskomen van de grond en je opstijgt naar de blauwe oneindigheid, weg van de dagelijkse beslommeringen, is onbeschrijfelijk.

Maar zoals elke piloot weet, is vliegen niet altijd een kwestie van 'gewoon opstappen en gaan'. Soms zijn er andere prioriteiten die zich opdringen, en soms zijn de toestellen simpelweg niet beschikbaar.

Dat kan vervelend zijn, maar misschien is het ook een excuus om even met beide benen op de grond te blijven staan.

Mijn werk in cybersecurity is geen 9-tot-5-baan. Het vraagt om voortdurende alertheid, snel schakelen en anticiperen op bedreigingen die zich in een fractie van een seconde kunnen manifesteren. Net als in de cockpit moet je voorbereid zijn op het onverwachte. Maar terwijl ik me volledig stort op bits en bytes, betrap ik mezelf er regelmatig op dat mijn blik naar boven dwaalt. Is het al vliegbaar? Zijn de wolken gunstig? Hoe staat de wind? Zelfs in de meest hectische werkmomenten blijft die drang om te vliegen sluimeren.

Toch biedt de onbeschikbaarheid van een toestel ook een ander perspectief. Het dwingt me om geduldig te zijn, om de tijd op de grond te benutten. Om het vliegen niet als vanzelfsprekend te beschouwen, maar als iets waarnaar ik uitkijk en van geniet zodra het weer kan. Maar na een tijdje begint het toch te kriebelen. De roep van de lucht wordt sterker, de behoefte om op te stijgen



groeit. En op het moment dat ik eindelijk weer in de cockpit zit, voel ik het weer: de vrijheid, de controle, de passie. Alles valt weer op zijn plek.

Misschien is dat de essentie van vliegen en van werken in cybersecurity: het evenwicht vinden tussen geduld en actie, tussen wachten en handelen, tussen de grond en de lucht. Want uiteindelijk, of het nu in de digitale wereld of boven de wolken is, blijft het een kwestie van de juiste timing.

Groet

Jean Paul Sablerolle

# 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**



---

# TOURDEFRANS 2025

***Tja, we merken het al; niet alleen heerst er een griepvirus maar ook het Tour-deFrans virus heeft weer de kop op gestoken! Van verschillende kanten kregen we vragen over de data, de route, de kisten etc etc.***

***Jullie zijn er vroeg bij dit jaar.***

Voor Gijs en ondergetekende was het aanleiding wakker te worden uit onze winterslaap en aan de gang te gaan. Eerste probleem dat daarbij opdoemde was natuurlijk het definitieve vertrek van onze Peter.

Hij had zich bij de editie van 2024 al behoorlijk naar een holding pattern gemanoeuvreerd, maar het is nu echt een "full stop" geworden. In de loop der jaren is de TourdeFrans uitgegroeid tot het ultieme club evenement en verheugen veel leden zich al heel lang van tevoren hierop.

Na het vertrek van Peter, is het goede nieuws, dat we de commissie toch weer snel op oorlogssterkte konden brengen.

Jorick Huizinga vloog de vorige editie voor de eerste keer mee en is zo enthousiast geraakt, dat hij nu ook tot de commissie is toegetreden. Gijs, Jorick en ik hebben inmiddels al de eerste meetings gehad en we bruisen van ideeën!

## Allereerst de datum

Zoals het er nu naar uitziet vertrekken we op zaterdag 28 juni en vliegen we vrijdag 4 juli weer terug. Ja, dat is anders dan anders en heeft er mee te maken dat Seppe op zaterdag 5 juli a.s. gesloten is. Om niet vanwege slechte weersomstandigheden pas op maandag te moeten thuiskomen, hebben we dus gekozen om iets eerder te vertrekken.

Een andere vraag die een aantal van jullie hadden, is of we weer naar Pontarlier zouden gaan. Hoewel de officiële toestemming van het bestuur van de lokale vliegclub nog niet binnen is, ziet het er wel naar uit dat we weer enige dagen ons basiskamp op Pontarlier gaan inrichten.



---

Ook plannen we voorafgaande onze aankomst op Pontarlier een mooie trip. Daarover later meer, maar het gaat weer een prachtige route worden.

Op Pontarlier verblijven we dus waarschijnlijk opnieuw een paar dagen. Van daaruit plannen we Alpen-vluchten en voor de liefhebbers landingen op de meest bijzondere vliegvelden van Europa. Ook gaan we regelmatig uiteten en misschien dat we ook nog een avond van de BBQ op het veld kunnen gaan genieten. Dit jaar laten we in elke restaurant Hans-Werner de wijnen uitkiezen en zetten we Maria dicht bij die flessen, maar ver weg van de waterkaraffen, Want die dame richt elk jaar weer onherstelbare schade aan in de Frans-Nederlandse culturele relatie.

Ook beloof ik dat ik niet meer zal rijden met de huurbus. Ook Hertz autoverhuur zal met deze geste erg blij zijn. De man die mij vorig jaar het hardste toelachte, zal de honneurs nu waarnemen. Alexander, vergeet je je rijbewijs niet mee te nemen?

## Inschrijven

Zin om mee te gaan? Je kunt je nu al via de website opgeven! De clubkisten zijn gereserveerd en ja, we proberen ook op Pontarlier een Franse Robin te regelen met instructeur. William is er helaas niet meer bij, maar we gaan kijken of we dit anders kunnen oplossen zodat ook de niet gebrevetteerde vlieger een hele vette ervaring kan opdoen.

Want wie wil er niet op een veld opstijgen waarbij je na 30 NM vliegen volledig in de Alpen zit? Kortom, schrijf je in!

Binnenkort gaat de commissie zich verder buigen over de route, accommodaties, restaurants, indelingen, fuel availability en nog wat andere gezellige aspecten van een weekje ultiem vliegplezier. Ook in de volgende Albatros zullen we jullie weer op de hoogte houden.

Voor vragen etc. kunnen jullie natuurlijk bij ons terecht!



*Un Salut de  
Gijs, Jorick en Philip*



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)





**AANNEMER OP  
ALLE TERREINEN  
VAN DE BOUW**



**AL 40 JAAR DE SPECIALIST IN NIEUWBOUW, VERBOUW EN RENOVATIE**



📞 0184-642346

✉ info@kreukniet.nl

🌐 www.kreukniet.nl

📍 Polderweg oost 28  
2973 AN Molenaarsgraaf

**Wij bouwen zoals een goede vlieger  
betaamt: betrouwbaar, precies en veilig.**

**Neem vrijblijvend contact met ons op.**



---

# THE BESLER STEAM PLANE

## ***Not As Insane As You Might Think.***

The steam engine, foundation of the industrial age. It isn't wrong to say that steam engines basically created the modern world of today, or at least laid the tracks for it. Steam engines provided the power source for so much of the industrial age that even with the perfection of the internal combustion engine, steam refused to go away and found itself used for a surprisingly long time. Indeed, because nuclear powerplants are basically steam turbines with added glow-in-the-dark elements, steam is still very much a feature in propulsive technology.

But to return to the original, more conventional steam engine, their long usage and the corresponding familiarity with steam power meant that it was often used in vehicles where it was ill-advised.

Ever heard of the K-class submarines? If not, check out the [excellent video by Drachinifel](#) on them, but the long and the short of it is that even submarines at various times had attempts to sandwich steam engines into them, with all the horrors that entailed. Steam engines were powerful, yes, but they tended to be bulky and heavy, needing boilers and massive quantities of water to provide the steam that gave them their oomph.

So, fitting them into submarines wasn't a very good idea, despite some of the advantages they could offer.

But in an aeroplane? You'd have to be an utter lunatic to try to fit a steam engine into an aircraft, right?

Meet the Besler Steam Plane.



In fact, there were a number of attempts to use steam power for aircraft propulsion over the years, going all the way back to 1842! Indeed, in 1874 the [Du Temple monoplane](#), powered by a steam engine, made a short hop with a pilot, though this isn't really considered the first true flight because the aircraft got a run up down a slope to get airborne and basically carried on going downhill.

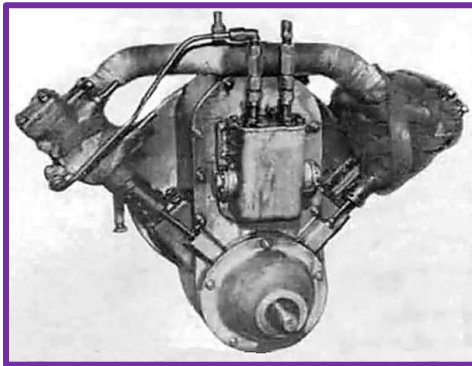
So as far as I am aware the Besler is the first, and possibly only, steam-powered aircraft that was capable of proper independent flight, though to be fair the builders

---

had some significant advantages over their predecessors, primarily in that aircraft were an everyday item by the time they were working on the issue.

In 1932 George and William Besler, two brothers from Iowa, managed to obtain a number of steam engines and patents from the recently defunct **Doble Steam Car Company**. This concern had been working on building small, high-powered and comparatively light weight steam engines for about thirty years mainly for fitting in, well, cars, and so the Besler boys thought they could use some of this expertise and technology and apply it to an aircraft.

They took a standard **Travel Air 2000**, a common and popular two-seat biplane design of the time, removed its piston engine and replaced it with a Doble-built steam one. This was a two-cylinder V-type that was oil-fired and used a flash boiler – where the water was boiled off in a proverbial flash – to create high pressure steam to power the aircraft, generating a respectable 150hp.



And the engine itself wasn't too heavy at all, coming in at around 180lb (c.82kg). But all the ancillary stuff that goes along with a steam engine – boiler, pumps, condensers and let's not forget, the water – meant that all in weight for the powerplant was closer to 500lbs (227kgs). This made it a good 100lbs heavier than the **Curtiss OX-5** V-8 it replaced, and this meant that the aircraft was reportedly overweight.



---

Additionally, it took five minutes for the aircraft to get up to pressure before it could fly.

But for all that, the Besler Steam had some definite advantages.

First taking to the skies on the 12th of April 1933, the aircraft was reported to be amazingly quiet. The pilot and his passenger were said to be quite capable of carrying out a conversation while airborne, while from an altitude of 200 feet (c.60m) they were able to conduct a shouted conversation with the watchers on the ground.

Additionally, the engine was capable of going into instant reverse with a pull of switch. This isn't using a propellor reverser as is used conventionally; the entire engine could go straight into reverse.

The Besler brothers, flying their brainchild, demonstrated this several times, causing the aircraft to stop dead in a distance of one hundred feet. This was particularly appreciated by observers who recognized that the common method of stopping aircraft at the time, applying wheel brakes, could cause the aircraft to tip over onto its nose. But by reversing the engine thrust the Besler would stop perfectly solidly and with no issues whatsoever.

The Besler's carried a number of test and demonstration flights with their remarkable aircraft, and certainly much interest was sparked when news of the program hit the headlines. Aeronautic engineers wondered if perhaps steam offered the prospect of pushing aircraft up to higher altitudes than then-possible, something the newfangled aero superchargers that were being developed were promising to do for internal combustion engines, but which a steam engine might do naturally.

However, despite the hype, the Besler and steam-powered aircraft generally fell by the wayside. Now I may be wrong with this, as steam engines really aren't my thing, but as I understand it one key problem was that the Besler engine would condense out the water it used for steam, but doesn't seem to have able to reuse it, limiting flight time to around fifteen minutes.

The Besler brothers made noise about engineering a solution, but that never seems to have come to pass, and so their rather remarkable aircraft faded into history.

However, though the plane has gone a copy of the engine still survives at

**[the National Air and Space Museum in Washington DC.](#)**

Groet

Carron Schilders

---

# MEDEDELINGEN

## Nieuwe leden

- Vanaf 20 januari is Bart Boer uit Barendrecht lid geworden. Bart gaat eerst zijn theorie halen en vanaf de zomer beginnen aan de praktijkopleiding.
- Aanmelding op 6 februari van Fabio Severini uit Hemiksem (B) als geassocieerd lid. Is tevens lid van MGC225.

Allen van harte welkom bij Vliegclub Seppe

## Agenda

- 01 maart Happy Hour
- 05 maart AOPA-ledenvergadering (EHHV)
- 08 maart TourdeJour
- 28 maart ledenvergadering VCS en SVH



# De beste vliegschool van Nederland



## OPLEIDINGEN

- Private Pilot Licence (LAPL/PPL)
- Commercial Pilot Licence (CPL)
- Airline Transport Pilot Licence (ATPL)
- Instrument Rating (IR SE / ME)
- Competency Based Instrument Rating (CB-IR)
- Night Rating (NR)
- Flight Instructor (FI / IRI / CRI-ME)
- Flight Instructor Refresher Course (FIRC)
- Flight Examiner (FE / IRE / FIE)

## TRAININGEN

- Advanced Flight Training (AFT)
- IFR experience
- Multi Pilot Concept – General Aviation (MPC-GA)

## CLASS RATINGS

- Single Engine Piston (SEP)
- Multi Engine Piston (MEP)

## DIVERSEN

- Profchecks en examens
- AoC voor FI's
- FAA Bi-Annual
- Conversie training naar EASA



Bredasebaan 3 | 4744 RZ Bosschenhoofd  
info@breda-aviation.nl | +31 (0) 165 - 31 81 67 | www.breda-aviation.nl



# Welkom op Texel International Airport



**zon, zee & strand - goedkope touch & go's - huurfietsen**



**lammetjes - ecomare - 18 holes - vliegveldrestaurant**

**FRIENDSHIP IS PART OF OUR BUSINESS!**



**TEXEL AIRPORT** N.V.

**WWW.TEXELAIRPORT.NL**

