

Albatros

06

Juni

2025

N31BP welkom op Seppe

Verzekeringen

Grote driehoek

Aerobatic rating

Demo Belmont op Seppe

Gevaar van lierkabels



Sky



MEDICAL CENTER

EINDHOVEN AIRPORT



SKY MEDICAL CENTER
LUCHTHAVENWEG 13
5657 EA EINDHOVEN
NEDERLAND
+31 (0)40 235 0103
INFO@SKYMEDICALCENTER.COM
WWW.SKYMEDICALCENTER.COM



SCAN & PLAN

Medical Examination



EASA / FAA

Redactie

Peter van de Zande

Peterz@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Maasland 101, 5144 EV Waalwijk

Bestuur Vliegclub Seppe

André Oremus (voorzitter)

voorzitter@vliegclubseppe.nl

06 39605322

Maikel Hereijgers (secretaris)

Secretaris@vliegclubseppe.nl

06 57343674

Peter van de Zande

(penningmeester)

Penningmeester@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Bestuur Stichting Vliegmaterieel Hoeven

Wil Kisters (voorzitter)

voorzitter-svh@vliegclubseppe.nl

06 24640603

Jasper Baijens (secretaris)

Secretaris-svh@vliegclubseppe.nl

06 41655401

Frank Oskamp (penningmeester)

penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl

06 21111533

Operations

Ad Akkermans

operations@vliegclubseppe.nl

06 51224719

Vertrouwenscontactpersoon

Godelieve Trimbos

VCS.vertrouwenscontactpersoon@gmail.com

Bestuur Vliegschool VCS

Hans Philipse (voorzitter)

Jlphilipse@planet.nl

06 11002176

Wim Janssen (penningm/secret)

stemowi3@gmx.com

06 11456828

Rudy Muller (lid)

rudymuller@hetnet.nl

06 51751514

Website

www.vliegclubseppe.nl

Email

Secretaris@vliegclubseppe.nl

Instructeurs

Jo van Sprang (HT)

LAPL, PPL, CPL, IR-SE, NQ, FI, SET-Cessna, Aerobatics, BT.

Examiner: profchecks/examens

Javansprang16@gmail.com

06 53595091

Martin van der Laan

LAPL, PPL, CPL, IR, BT, Aerobatics, ST, FI, NQ, Examiner: profchecks/examens

martinvdlaan@outlook.com

0034.662576304

Theo van Sprang

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

Vansprang747@hotmail.com

06 48314801

Gerard Ververs

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

gerardververs@gmail.com

06 51417463

Emile Boesenkool

CPL, PPL, LAPL, IR SE FI met FCL 945 bevoegdheid SEP-verlengingen en NQ

Emile.boesenkool@me.com

06 25533361

Marco Ritfeld

CPL (a), IR (a), NQ(a), Aerobatic (a), MEP (land), SEP (land), FI(a)-restricted

Brievenbus_marco@gmx.com

06 17171824

Bob van der Weele

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

Jvanderweele1957@kpnmail.nl

06 25121137

Erwin Jansen

LAPL, PPL, SEP, FI (restricted)

erwin.jansen@erikwilliamjansen.nl

06 27066204.

Joris Roelofs

FI, CPL, IR, MEP, SEP, GC/night

jfroelofs@gmail.com

06 24281200

Safety manager

Victor Kruis

safety@vliegclubseppe.nl

06 27082661

Barbeheer

Peter van de Zande

peterZ@vliegclubseppe.nl

06 53719766

Vliegclub

Correspondentieadres

Margrietstraat 7

4744 AJ Bosschenhoofd

Bezoekadres

Past. V. Breugelstraat 93d,

4744 RC Bosschenhoofd

0165 202779

Betalingen

Vliegclub Seppe (penningmeester)

NL72ABNA0462938069

SVH (penningmeester)

NL04RABO0123751225

Vliegschool (penningmeester)

NL91INGB0000183943

VAN DE REDACTIE



Beste lezer.

De tijd tikt maar door en de vele vliegclubactiviteiten schieten voorbij. Voor we het in de gaten hebben, zijn al die leuke vliegutjes en grondactiviteiten deze zomer weer gepasseerd.

Ik kreeg zelfs nu al bericht dat de Aero Friedrichshafen volgend jaar gehouden wordt van 22 t/m 25 april 2026.

Als we de weersvoorspellingen mogen geloven, blijft het komende tijd mooi vliegweer en dat zijn goede voortekenen voor het zomeravondvliegen, de Tourdejour en niet te vergeten de TourdeFrans die eraan komt.

De TourdeFrans commissie onder leiding van Gijs van Abeelen, Jorick Huizinga en Philip Musch zijn goed bezig.

Ze hebben een prachtig rondje Frankrijk (incl. een hopje naar Jersey) bedacht en strijken daarna voor een paar dagen neer op Pontarlier. Het belooft daar druk te worden. Minimaal 10 vliegtuigen hebben zich al aangemeld en er komen ook nog wat leden met de auto om vanaf Pontarlier te gaan vliegen op de Robins.

Doet me weer denken aan de gouden tijden op Bourg en Bresse waar het ook altijd een komen gaan was van (club)vliegtuigen en passerende bezoekers.

In het zomernummer zullen de vliegverhalen wel loskomen.

Onze "grondvrijwilligers" zitten ook niet stil. Jack Heijboer heeft het terras een grote schoonmaakbeurt gegeven, Ad Akkermans heeft de nieuwe pc's geïnstalleerd en de programma's overgezet, Duncan Smits is nog bezig met de Mesh wifi routers te installeren. Niet te vergeten de inspanningen van Frank Oskamp om Aviatize stabiel draaiend te krijgen en Jacqueline Tinga die bezig is de leerlingenadministratie in Aviatize te implementeren.

Dan heb ik het nog niet over de SVH-vrijwilligers die op de meest onmogelijke tijden klaar staan om onze clubtoestellen vliegend te houden. Klasse!

Waar zouden we zonder al deze vrijwilligers zijn en dan hebben we ook nog een aantal "stille" leden die op de achtergrond telkens hun steentjes bijdragen.

Het is ook weer gelukt een Albatros in elkaar te draaien en dat lukt alleen maar doordat de leden hun stukjes aanleveren of met de nodige tips te komen.

Onze 227 leden kunnen blij zijn met zo'n club.

Het volgende nummer verschijnt medio juli 2025 en je kunt je bijdrage(n) zoals gewoonlijk kwijt bij de redactie (peterz@vliegclubseppe.nl)

Vriendelijke groet,
Peter Z

VAN DE VOORZITTER



Nog even en de Tour de Frans gaat weer van start. Ik moet zeggen dat ik onder de indruk ben van de voorbereiding en de communicatie die aan de tour voorafgaat. Het belooft weer een heel avontuur te worden met mooie bestemmingen en tussenstops om in het basiskamp Pontarlier te komen. Vanuit Pontarlier zijn weer mooi dagtrips te maken. Je kan de Zwitserse bergen verkennen of bij wat minder weer al die leuke Franse vliegvelden in de buurt aandoen. Laten we hopen dat de weergoden ons goed gezind zijn. Trouwens met een beetje flexibiliteit in de planning kan je al snel om het weer heen plannen. Iedereen vast veel vliegplezier toegewenst.

Als je alweer heel wat jaren vaak IFR vliegt, vergeet je soms wat een voordelen het heeft om zowel VFR als IFR te kunnen genieten van onze hobby. In het verleden hebben we een aantal malen het enthousiasme aan kunnen wakkeren om leden te bewegen dat ze een IFR-opleiding gingen volgen. In de loop der jaren zijn door aangepaste EASA-regels de examenregels meer realistisch geworden. In het verleden werd in Europa altijd gedacht dat piloten die voor een IFR-opleiding gingen wel altijd beroepspiloten op airliners zouden zijn. In de VS en zeker ook in de UK werd daar heel anders over gedacht. De opleiding was daar altijd meer praktisch gericht, minder zware theoretische opleiding, alles onder het motto 'een IFR-piloot is veiliger piloot'. EASA is zich daar nu ook van bewust en zo ontstonden vereenvoudigingen in de IFR-theorie en ontstonden de Enroute en Basis Instrument Ratings. De Enroute is alweer verdwenen en zijn nu de BIR en volledige IR overgebleven. De weg naar een BIR is wat eenvoudiger (en goedkoper) dan de weg naar een volledige IR. Als je daar al behoefte aan hebt, want de BIR legt je eigenlijk alleen beperkingen op in de minima die je mag hanteren om een approach te vliegen. Maar ja, wie gaat er nu, als je net je IR hebt, tot de laagste minima een approach vliegen? Dan ben je ook een beetje van de BIR gerukt. Brengt me tot waar zou je dat nou allemaal voor doen. Ik ben er zelf van overtuigd dat het IR leertraject je een betere en veiliger vlieger maakt. Ik weet wel, er zijn nu natuurlijk VFR-vliegers die al (vinden dat ze) super steengoed zijn. Maar dat geldt niet voor ons allemaal. Voor mijzelf was er een duidelijke verbetering en een toename van zelfvertrouwen terwijl je je beter bewust wordt van wat je persoonlijke minima zijn. Het is ook weer een uitdaging. Je wordt gedwongen preciezer en met meer discipline te vliegen, de navigatie en de radio beter te beheersen. Kortom een nieuwe uitdaging nadat je de nodige VFR-ervaring hebt opgedaan. Wat het je ook brengt, is meer flexibiliteit. Wanneer het weer eens wat minder is, schiet je niet meteen in de stress. Vaak kan je de bestemming met een IFR-vluchtplan wel bereiken. Natuurlijk zijn er serieuze grenzen te stellen door de beperkende capaciteiten van het vliegtuig (bijvoorbeeld geen de-icing) maar vooral ook van jezelf. Wanneer er belangstelling voor is, kunnen we misschien in het najaar weer eens een IFR-thema avond organiseren met meer info over het IFR vliegen zelf en de opleidingsmogelijkheden.

André 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

HOE VERZEKERD VLIEGEN WIJ?

Met de zelfverzekerdheid zit het bij piloten vaak wel goed, maar hoe verzekerd vliegen wij nu eigenlijk waar het gaat om financiële aansprakelijkheid? Die vraag komt links en rechts op de club nogal eens voorbij. We hebben voor jullie daarom even een en ander op een rijtje gezet.

De beide Robins zijn verzekerd bij Driessen & Rappange Verzekeringen.



Voor leden van de Vliegclub betekent de verzekering het volgende:

1. Cascoverzekering
 - De twee vliegtuigen van de club zijn beiden verzekerd tot een totaalbedrag van €140.000,-.
 - Dit dekt schade aan de toestellen zelf, bijvoorbeeld door een ongeval.
 - Er geldt een eigen risico van €2.200,- per gebeurtenis. Dit betekent dat bij schade de club dit bedrag zelf moet betalen, voordat de verzekering de rest vergoedt.
2. WA-verzekering (Wettelijke Aansprakelijkheid)
 - De WA-verzekering dekt schade aan derden, bijvoorbeeld als een toestel schade veroorzaakt aan andermans eigendommen.
 - Ook zijn de drie passagiers in het toestel verzekerd voor eventuele schade of letsels die zij oplopen tijdens een vlucht.
 - De WA-verzekering dekt tot een maximum van € 5.000.000, - en betreft zowel materiele schade als letselschade die derden of passagiers kunnen oplopen.
 - Ziektekosten voor de passagiers worden vergoed vanuit de eigen ziektekostenverzekering. Eventuele andere schade van de passagiers, zoals smartengeld, schade aan persoonlijke eigendommen, verlies van verdien capaciteit, zal verhaald kunnen worden op de WA-verzekering van het vliegtuig.

En de vlieger?

De ziekenhuiskosten van de vlieger zal net als voor de passagiers vergoed worden door de ziektekostenverzekeraar via de basisverzekering en de eventuele aanvullende verzekering (minus het eigen risico). Overige schade die de vlieger heeft, valt niet onder de aansprakelijkheidsdekking. Dat is bij een autoverzekering overigens niet anders.



Verlies van inkomen

Gedurende het herstel na het ongeval kan er mogelijk niet worden gewerkt. Mensen in loondienst krijgen het loon de eerste twee jaar doorbetaald wanneer zij arbeidsongeschikt zijn. Hoeveel loon je krijgt doorbetaald is CAO-afhankelijk. Ben je na die twee jaar nog steeds arbeidsongeschikt kom je in aanmerking voor een WIA-uitkering. Wanneer iemand zelfstandige is doet die persoon er verstandig aan een arbeidsongeschiktheidsverzekering af te sluiten.

Kort gezegd, de verzekering zorgt ervoor dat zowel de vliegtuigen als de aansprakelijkheid naar derden goed gedekt zijn, met een vast eigen risico voor materiële schade aan de toestellen.

Tot slot

Controleer bij je ziektekostenverzekering of luchtsporten onder de dekking vallen en bij een eventuele levensverzekering of er een uitsluitingsclausule is opgenomen voor extreme sporten waar het motorvliegen soms onder wordt geschaard.

Jasper Baijens
Bestuur SVH

+++++

FIRST SOLO

Op maandag 26 mei jl. voerde Alessandro Saraceni zijn eerste solo vlucht vanaf Seppe uit.

Een belevenis die je nooit meer vergeet.

Alessandro is leerling van Bob van der Wee.

Gefeliciteerd en nu doorstomen naar het brevet.



COMM PANION

CREATIVE MINDS

**THE SKY IS
THE LIMIT**

#CONCEPT #DESIGN
#VISUALS #COPY
#DIGITAL



COMMPANION.NL

BESTEMMING VAN DE MAAND

Grimbergen EBGB

Grimbergen is nog een ouderwets gezellig Belgisch groen veldje wat op een kleine 40 nm ten zuiden van Seppe ligt.

Wat is er nu zo bijzonder aan om naar toe te vliegen?

Om te beginnen ligt het veld op slechts 4,5 nm van Brussels International (EBBR) en is er voor de GA vliegers een hap uit de CTR gehaald. Dit vereist extra discipline om zeker geen ruzie te krijgen met de verkeersleiders van de nationale luchthaven. 100' te hoog of enkele tienden van een mijl te dichtbij, ze zien het en hangen meteen aan de telefoon.

Dit hoeft je zeker niet af te schrikken, maar dwingt je wel om nauwgezet te navigeren. Grimbergen is herkenbaar aan zijn betonnen ronde hangars waar je versteld van staat hoeveel toestellen er gestald zijn. Zeker even binnenkijken.

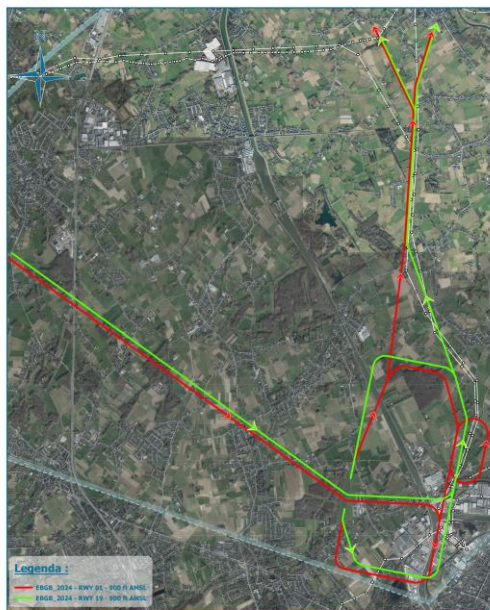


FPM MOBILITY AND TRANSPORT
BELGIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

EBGB — GRIMBERGEN / Lint
AANPASSING CIRCUITS 2025

Enkele kenmerken

- ✓ Gras 01 RH en 19 LH, 615 m, elevation 69'
- ✓ Entrypoint Londi 900', verplicht melden
- ✓ Overhead joinen 900'
- ✓ Apron asfalt
- ✓ PPR per telefoon
- ✓ Openingstijden 07.00-SS
- ✓ Freq. 119.505 Grimbergen radio
- ✓ Landingsgelden € 10,-- plus € 5,50 buitenlandtax
- ✓ Tel. Vliegclub +32.22537070 of +32.475709381
- ✓ Info@rvg.be
- ✓ Restaurant/Brasserie op het veld, ongecompliceerd en gezellig terras. Tel. +32.23065098



mobilit.be

0 500 1.000 2.000 3.000 Meters

be

THE UPSIDE DOWN



Wie bekend is met de Netflix-serie 'Stranger Things' weet dat met bovenstaande titel een angstaanjagende, alternatieve dimensie vol gevaren wordt bedoeld. Dit is een beschrijving die waarschijnlijk voor veel mensen (en piloten?) ook opgaat als ze hieraan denken in de context van het aerobatic vliegen. Voor mij was dat in het begin, eerlijk gezegd, wel zo.

Wat eraan voorafging

Het is januari 2024 en ik had me voorgenomen mijn vlieg skills uit te breiden met Aerobatic training. Toen ik in de jaren negentig nog aan zweefvliegen deed, maakte ik wel eens met iemand een looping, een wing-over of een vrille, maar dat was al lang geleden. Ik vroeg me af of ik dat nog steeds zou kunnen, of leuk zou vinden. Daarnaast was ik nieuwsgierig naar bepaalde manoeuvres: Hoe zou het zijn om inverted te vliegen, hoe vlieg je nu eigenlijk een barrel-roll en wat is een reversed Cuban eight? Het leek me niet alleen leuk om dit te kunnen, maar het is in het algemeen zonder meer goed voor je vliegvaardigheden, omdat je een toestel ook onder bijzondere omstandigheden leert beheersen.

Zogezegd, zo gedaan. Ik kwam uit bij TTC, een vliegschool op Seppe die UPR-training¹ voor verkeersvliegers en selectievluchten voor de Koninklijke Luchtmacht verzorgde. Helaas heb ik de training hier niet kunnen afronden omdat, zoals bekend, het bedrijf onlangs failliet is gegaan.

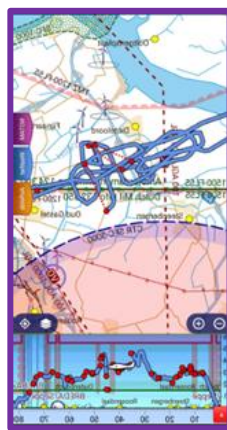
Aerobatic rating

Wat is er nodig om een aerobatic rating te behalen? EASA Part FCL.800 bepaalt dat je ten minste 5 uur aerobatic training moet hebben gehad. Er is geen theorie-examen aan verbonden. Theorie is echter wel bij iedere vliegschool vast onderdeel van de training. Deze wordt verwerkt bij de briefing voor iedere vlucht. Het gaat daarbij om aerodynamica (Vn-diagram, rolling g's), fysiologische aspecten (hoe reageert je

¹ Upset Prevention and Recovery Training gericht op het voorkomen en herstellen van ongewenste vliegsituaties. Voor commerciële piloten is de training sinds 2019 een vereiste.

lichaam op G-krachten en hoe kun je daarmee omgaan) en veiligheidsprocedures (bail-out, herkennen en herstellen van ongewone vliegstanden). Wil je je aerobatic rating halen, dien je minstens 30 PIC-uren te hebben gemaakt na het behalen van je brevet. Het is niet vastgelegd welke manoeuvres je moet beheersen, dat verschilt een beetje per vliegschool, maar de meest voorkomende zijn: Loops, rolls, Cuban eight, spins, Immelmann en stall turns (hammerhead). Je rating blijft altijd geldig, maar het is natuurlijk raadzaam om regelmatig aerobatic te blijven trainen om je vaardigheden bij te houden.

Bij TTC heb ik een aantal vluchten op de Slingsby T-67 Firefly gemaakt. Als gezegd, ik moest wel weer even wennen aan de bijzondere vliegstanden, met name bij de incipient spins (beginfase van een spin) waarbij de kist bijna inverted rolt. Het vertrouwen in het vliegtuig moet ook groeien. Het tollen en buitelen vraagt ook wat van je evenwichtsorgaan. Ik heb de instructeur dan ook, zeker tijdens de eerste lessen, geregeld moeten vragen, 'kunnen we even gewoon rechttuit?' om bij te komen. Het spuugzakje heb ik gelukkig nooit hoeven gebruiken, hooguit een keer in de aanslag gehad.



De trainingsvluchten zijn behoorlijk intensief en duren dan ook max. drie kwartier tot een uur.

Twee stappen naar voren, één stap naar achter

Door het slechte weer in de eerste maanden van 2024, beperkte beschikbaarheid van de instructeurs bij TTC, die vaak ook nog actief zijn in de grote luchtvaart en het feit dat klanten als luchtvaartmaatschappijen en de KLu voorrang hadden, lag de vliegfrequentie vrij laag op ca 1x per maand. Dat is eigenlijk te laag om goed progressie te kunnen maken. Iedere vlucht ben je dan weer een deel kwijt aan herhaling van de vorige les.

Van Slingsby naar Mudry

Toen het faillissement van TTC bekend werd, betekende het dat ik op zoek moest naar een andere vliegschool, liefst in de buurt waar ik verder zou kunnen met mijn lessen. Dat viel nog niet mee, want zoveel aanbod is er niet en de vliegscholen die ik

vond, hadden niet direct tijd. Via via kwam ik uiteindelijk uit bij Hendrik-Jan van Overvest op Hilversum. Hendrik-Jan is verkeersvlieger geweest bij Transavia en heeft ook nog NF-5 gevlogen. Hij is bovendien meervoudig Nederlands kampioen aerobatic vliegen. Bijzonder eervol om van zo iemand les te mogen krijgen! Hetzelfde geldt overigens voor de instructeurs van TTC, zeer ervaren (voormalige) jachtvliegers en/of verkeersvliegers.

Dat lesgeven gebeurde natuurlijk op een ander vliegtuig dan de Slingsby, namelijk de Mudry CAP-10B. Dit is een tweezits aerobatic trainer voor het eerst gebouwd in 1970 en waarvan de productie pas eindigde in 2007. Het is Robin Aircraft die de CAP-10C NG, de doorontwikkelde versie van de B-variant, produceert. Leuk weetje: de CAP-10B wordt al tientallen jaren gebruikt als lesvliegtuig door de Franse luchtmacht en marine. In een artikel in een luchtvaartmagazine uit 1983 las ik over de CAP-10B: *'The airplane is an opiate. Fly it once, you will want to fly it again and again.'*² Ik kan inmiddels beamen dat dat klopt...

Waar de Slingsby met zijn hoge aspect-ratio in de verte een beetje doet denken aan een motorzwever, kenmerkt de CAP-10B zich door korte ronde vleugels en verhoudingsgewijs grote ailerons waardoor de roll rate een stuk hoger is.

In tegenstelling tot de Slingsby hoeft je in de CAP-10 niet of nauwelijks snelheid aan te duiken om een manoeuvre te maken wat een trainingsvlucht efficiënter maakt. Tijdens take-off en landing is het wel opletten want de CAP-10 is een staartwielvliegtuig en dat is toch echt anders dan een kist met een neuswiel. Nadat je de diverse manoeuvres separaat hebt geoefend, ga je er een aantal achter elkaar aan doen, een sequence vliegen. Dat is heel tof om te doen. De valkuil hierbij is dat je te gefixeerd bent op het vliegen van de reeks waardoor je je minder van je omgeving bewust bent.

Zo zei mijn instructeur eens bovenin een barrel roll: 'abort en recover', maar ik was te veel bezig met het vliegen van de reeks manoeuvres die ik zou vliegen en negeerde de instructie dan ook volkomen. In de luchtvaart is dit ook wel bekend onder het startle and surprise-effect: zo gefocust en daardoor verrast dat je er niet naar handelt.



² 'Making the connection', M. Lacagnina, AOPA, p. 55-60, juli 1983.



Mudry CAP-10B

Zeer leerzaam! Maar naarmate je het vaker doet, gaat dat beter, doe je je crosschecks consequenter, ook ondersteboven. Als je in die positie vliegt met een te hoge snelheid en je wil nog een halve loop maken, betekent dat de nodige risico's voor overspeed, te veel hoogteverlies en hoge G-krachten.

Dansen in de lucht

Met een mengeling van spanning en adrenaline klim je tussen de wolken door naar 5.000, 6.000ft. Daar aangekomen level je af, doe je je HASELL-checks³, geniet je nog even van het uitzicht tussen de gelaagde bewolking waar je je tussen bevindt en begin je aan een reeks van manoeuvres. Bijvoorbeeld een clover leaf, loop, aileron roll, een stall turn, Cuban eight en weer een aileron roll. Bij het optrekken drukt een onzichtbare hand je in je stoel om je er bovenin, als je lang genoeg ondersteboven bent, weer uit te trekken. Dan duik je weer naar beneden, de aarde komt met een paar honderd kilometer per uur op je af en weer laat je de G-krachten toenemen door uit de duik op te trekken voor een volledige rol om de langsas. Vervolgens trek je de stick naar achter en ga je als een raket verticaal naar boven. De snelheid en het geluid nemen af, je geeft vol rudder naar links en rechts aileron. Het oneindige blauw maakt plaats voor gemêleerd groen doorsneden met spoorlijnen, wegen en kanalen. De neus is nu omlaag gericht, je draait om je langsas en er ontstaat een groenige draaikolk waar je aan ontsnapt door het vliegtuig weer horizontaal te leggen. Tijdens het optrekken flits je door een paar wolkenflarden om vervolgens vlak boven een wolk weer af te levelen voor de volgende figuur. Het is een samenspel van snelheid, techniek en coördinatie. Het is als dansen in de lucht. Het is de ultieme vrijheid in drie dimensies.

Wanneer je vervolgens weer geland bent, de motor hebt uitgezet en de canopy opent, valt de stilte over je heen. Van binnen tolt het nog een beetje en het duurt nog lang voor de adrenaline is afgenomen tot het normale niveau. In de auto op weg naar huis is het moeilijk om de grijns van je gezicht te halen.

³ Pre-aerobatic checks: Height, Airframe, Security, Engine, Location, Lookout.

Tot slot

Afgezien van de kick om deze figuren te vliegen, is het goed voor je stick-and-rudder skills én je leert omgaan met ongebruikelijke vliegtuigstanden. Dit vergroot ook je vermogen om een vliegtuig veilig te herstellen in een noodsituatie. Het is een intense manier van vliegen, in een alternatieve dimensie dan enkel die van straight and level, hooguit in het begin wat angstaanjagend en de gevaren leer je juist beter te herkennen en te beheersen.

Graag gebruik ik dit plekje in ons clubblad om de instructeurs met wie ik regelmatig heb gevlogen te bedanken (voor hun geduld haha) voor de fijne lessen en de mooie ervaringen: Chris Bijdevaate, Kees de Kok en Hendrik-Jan van Overvest.

Wil je meer informatie over het behalen van je aerobatic rating, weet mij dan te vinden.

Jasper Baijens



Foto: Frank Crebas



**Driessen & Rappange
Verzekeringen**

Voor vliegers met oog voor detail!



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

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

VAN CAMPING NAAR COCKPIT

Mijn eerste grote solo overland

Zaterdag 31 mei was het zo-
ver: Mijn grote solo overland.
Een vlucht die, naast je first
solo echt voelt als een mijl-
paal in je PPL-opleiding. De
route liep van Seppe naar
Teuge, daarna naar Lelystad
en via een mooie slinger
weer terug naar huis. Twee
jaar geleden begon ik met
een Try2Fly-les met Bob. En
nu zat ik daar ineens alleen
in de cockpit van de CCL met



drie legs voor de boeg en een hoofd vol tracks en checklists.

De voorbereiding begon al een paar weken eerder. Samen met Theo vloog ik de route een keer om te oefenen. Navigeren ging goed, radio ook. Maar mijn landingen? Die leken ineens uit het niets nergens meer op. Gelukkig bleef Theo de rust zelve: Engeligeduld en een paar rake tips. Een eerste poging om de solo te vliegen, moest ik uitstellen vanwege stevige windvlagen en kans op CB's, technisch mocht het, maar het leek ons verstandiger van niet. De week daarna zag het er beter uit. Ik was eigenlijk op vakantie en zat met mijn vrouw en vrienden op de camping in Lierop toen ik het bericht las dat de CCL grounded was vanwege een FADEC storing. Shit... maar gelukkig kwam de dag erna snel het bericht dat de CCL weer was vrijgegeven en toen de TAFs voor zaterdag perfect waren, was het duidelijk: Dat wordt vliegen.

De vlucht

Ik had m'n navlogs al voorbereid, de kaart ingetekend, SkyDemon ingesteld en alles mee naar de camping genomen. Op de dag zelf nog even de wind invullen, briefing met Bob doen, samen tanken en klaar voor vertrek. Behalve... m'n horloge vergeten. Gelukkig stond SkyDemon al aan op m'n telefoon. Dutch Mil gaf me bijna direct na vertrek al traffic info - ik had het gelukkig meteen in zicht - en voelde langzaam de stress wegtrekken. De landing op Teuge ging soepel en op de toren herkenden ze me zelfs nog van eerder: "Heb je het Teugse toch weer gevonden?" Heerlijk moment. Op naar Lelystad. ATIS uitgeluisterd, Tower aangeropen. Ik struikelde even over het NATO-alfabet, maar ze snapten me meteen. Het was druk. In de right hand downwind voor baan 23 kreeg ik de vraag: "P-CL, can you make it short?" Prima - met Theo heb ik steile approaches genoeg geoefend. Keurig bij S3 eraf gedraaid en achter de marshaller aan naar apron D. Of... dat dacht ik. Binnen vroeg de medewerker waarom ik de aanwijzingen niet helemaal gevolgd had. Blijkbaar had ik nét niet ver genoeg

doorgerold. Ach, ik glimlachte: "Sorry, student pilot." Ze konden er gelukkig wel om lachen.

Na een broodje meldde ik me bij Delivery voor een startup clearance. Taxiën naar S1 ging vlot, maar de run-up area was ramvol. Geen plek om er veilig tussen te komen, dus ik wachtte op de taxiway. Tower vroeg of ik echt niet kon, maar ik gaf aan: "Unable". Even later kon ik alsnog door. Ready for departure? Jazeker. "Line up behind the preceding aircraft and expedite." Gas erop en weg.

De derde en laatste leg ging kalm. Vreemde rust eigenlijk, die laatste stretch terug naar Seppe. Alles liep, alles klopte.

Het mooiste moment? Dat besef, op 2000 voet: Ik doe dit gewoon. Alleen. Niemand naast me. Ze laten me dit écht in m'n eentje doen. En het gaat goed. Ik keek naar de vleugel - dat blijft iets magisch. Ondanks alle kennis blijft het een wonder dat je vliegt. Terug op Seppe stond Bob me op te wachten. Peter kwam ook langs voor een felicitatie en een foto. Dat vond ik ontzettend tof. Want laten we eerlijk zijn, buiten de vliegclub snappen maar weinig mensen echt wat dit betekent.



Groet
Tom Wetjens

+++++

REMOVE BEFORE FLIGHT

Sommige vliegers hebben niet genoeg aan één checklist.

Oh neen, ze dragen ook nog wat fysieke check items bij zich.

Zekerheid voor alles.





**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



Lierkabels kunnen dodelijk zijn

Naar aanleiding van een stijging in het aantal meldingen van overvliegers van actieve lierlocaties, deelt het ABL in dit informatieblad een analyse van de casus.

Lierkabels: waar worden ze gebruikt in Nederland?

In Nederland zijn er 25 zweefvlieglocaties en meer dan 40 paraglider- en deltavliegerlocaties. Op vrijwel al deze locaties wordt een lier gebruikt om zweefvliegtuigen de lucht in te brengen. Daarbij wordt een zweefvliegtuig aan een kunststof of stalen kabel omhoog gelierd. Hierbij bereikt het zweefvliegtuig in 20 tot 30 seconden een hoogte van zo'n 1000 tot wel 2000 voet. Zodra het vliegtuig heeft ontkoppeld, valt de kabel aan een parachute naar beneden en wordt deze verder ingelieerd. De meeste paragliders en delta's kunnen met de lieren tot 1500 ft worden gelierd. Bij Hoek in Zeeland is dat 3000 ft. De lierlocaties zijn vermeld in het Nederlandse AIP. Hier staat per locatie tot welke hoogte gelierd kan worden.

Voorvallen Een aantal voorvallen die bij het ABL zijn gemeld, laten zien dat het overvliegen van zweefvlieg- en paraglider/ deltavlieger locaties door de gemotoriseerde luchtvaart een hardnekkig probleem blijft. In de afgelopen 2 jaar (2023 en 2024) zijn bijna 70 meldingen gemaakt. Twee-derde van de voorvallen vonden plaats bij 9 van de locaties in Nederland:

- | | | |
|-------------|---------------|------------|
| ✓ Axel | ✓ Gilze-Rijen | ✓ Noordkop |
| ✓ Castricum | ✓ Langeveld | ✓ Salland |
| ✓ De Voorst | ✓ Lemelerveld | ✓ Terlet |

Gevaren voor de gemotoriseerde luchtvaart

In de meldingen van vliegers die over lierlocaties hebben gevlogen, lezen we dat de meeste vliegers zich "van geen kwaad bewust" zijn en in meerdere gevallen geen zweefvliegtuig of lier hebben gezien. Echter zijn er weinig meldingen van vliegers van gemotoriseerde vliegtuigen die beseffen dat het kruisen van een actieve lierlocatie gevaarlijk is. De voorvallen die bekend zijn bij de luchtvaartautoriteit van de ILT hebben niet geleid tot een botsing of loss of control maar gaan over verlies van veilige separatie en bijna-botsingen. Lieractiviteiten zijn wel vaker gestaakt totdat het gemotoriseerde toestel de lierlocatie heeft verlaten. Het vliegen nabij een actief vliegerterrein waar gelierd wordt, kent meerdere gevaren:

- Verlies van separatie of (bijna)botsing met een zweefvliegtuig tijdens de lierstart Tijdens een lierstart wint een toestel zo'n 1000 tot 2000 voet aan hoogte en dat in zo'n

20 tot 30 seconden tijd. Het vliegtuig gaat dus onder een behoorlijke hoek omhoog. Dat betekent dat je als piloot van het motorvliegtuig het startende zweefvliegtuig waarschijnlijk niet ziet; deze komt uit een onverwachte hoek en klimt behoorlijk snel. Ook de piloot van het zweefvliegtuig heeft door de hoge neusstand tijdens de lierstart geen zicht op eventueel passerend motorverkeer. De kans op verlies van separatie of een (bijna)botsing is daardoor groot.

- Kans op botsing met de lierkabel Gedurende de lierstart en vlak daarna hangt de lierkabel in de lucht. Deze kabel is honderden meters lang en ongeveer 5 millimeter dik. De kabel is nauwelijks onzichtbaar als je erop afvliegt. De kabel is gemaakt van staal of kunststof. Een botsing met de kabel kan leiden tot zeer grote schade en verlies van controle.



- AIRPROX of botsing met lokaal vliegverkeer gelierde vliegtuigen zijn afhankelijk van thermiek om in de lucht te blijven. Anders dan motorvliegers zullen ze daarom na de start in eerste instantie dicht bij het vliegveld blijven. Nabij deze locaties kan je daarom ook buiten het circuit veel vliegtuigen verwachten. Hierdoor is er een relatief grote kans op verlies van separatie of een (bijna)botsing met lokaal vliegverkeer.

Factoren en mogelijke oorzaken

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de voorvallen bekeken en komt tot de volgende conclusies over aanwezige factoren en mogelijke oorzaken.

- Beperkte zichtbaarheid en bekendheid Er zijn 10 zweefvlieglocaties die niet op een vliegveld voor motorverkeer of (voormalige) militaire basis met verharde baan liggen. Hierdoor zijn deze locaties veel moeilijker te herkennen vanuit de lucht - de grasbaan valt soms nauwelijks op in het landschap - en bovendien zijn deze velden minder bekend bij piloten van motorvliegtuigen. Ook op de kaart zijn deze velden minder goed zichtbaar doordat er geen ATZ's meer zijn. Op 8 van deze locaties is melding gemaakt van overvliegend motorverkeer. Het vermoeden is daarom dat het gebrek aan zichtbaarheid en bekendheid een rol speelt.

- Luchtruim en veel gevlogen routes Enkele lierlocaties liggen op veel gevlogen routes. De zweefvliegveld Noordkop bijvoorbeeld ligt vrijwel in het verlengde van de corridor van en naar Texel. Zweefvliegvelden Castricum en Langeveld liggen langs de kust. Verkeer dat langs de kust vliegt en vrij wil blijven van de Schiphol CTR komt al snel langs deze velden.



- Luchtruim militaire bases Een aantal locaties ligt in een CTR/RMZ van een militaire basis. Er zijn meerdere voorvallen waarbij piloten na een bevestiging van Dutch MIL dat de CTR niet actief was, de RMZ doorkruisten en onbedoeld over of vlakbij zweefvliegactiviteiten vlogen. De piloten waren in de veronderstelling dat Dutch MIL

hiervoor zou waarschuwen. De piloten waren echter zelf verantwoordelijk voor separatie met ander verkeer.

- Bekendheid met digitale navigatie Diverse piloten gebruiken digitale navigatiemiddelen. Het komt voor dat piloten niet volledig bekend zijn met de werking van hun applicatie. Ze weten bijvoorbeeld niet welke informatie wel of juist niet wordt weergegeven of zijn niet volledig bekend met de betekenis van symbolen. Hierdoor is het voorgekomen dat piloten een lichterlocatie niet als zodanig hadden herkend en hun vlucht over of vlak langs een lichterlocatie hadden gepland.

Just culture

Het ABL verwerkt veiligheidsmeldingen. Deze meldingen worden gebruikt voor statistiek en om trends te signaleren. Soms volgt naar aanleiding van een melding onderzoek door de ILT Luchtvaartautoriteit of het Openbaar Ministerie (OM). De ILT-Luchtvaartautoriteit geeft graag een beeld hoe zij in dit kader met meldingen van motorverkeer nabij lichterlocaties omgaat. Een belangrijk uitgangspunt bij het behandelen van veiligheidsproblemen in de luchtvaart is just culture. Het melden van voorvallen en het leren daarvan staat voorop. Dat betekent niet dat elk gedrag acceptabel is. Opzet of grove nalatigheid worden niet getolereerd. Als uit een melding blijkt dat er mogelijk sprake is van opzet of grove nalatigheid dan is het ABL verplicht om de melding te delen met het OM. Concreet deelt het ABL een melding in elk geval met het OM als het vliegen nabij een lichterlocatie leidt tot het afbreken van een lichterstart of een uitwijkmanoeuvre om een botsing tussen lokale vliegverkeer en motorvliegtuig te voorkomen. Het OM besluit vervolgens of zij een onderzoek instelt naar het voorval of niet. Ook in het geval van een onderzoek blijft just culture een belangrijk uitgangspunt. Ook als piloot kan je bijdragen aan een just culture door melding te maken van gevaarlijke situaties en te leren van gemaakte fouten.

Overwegingen tijdens vluchtvoorbereiding en -uitvoering

Wat kunt u als piloot doen om (bijna-)ongevallen te voorkomen? Van belang is een goede vluchtvoorbereiding. Aandachtspunten daarbij zijn onder andere de volgende:

- Controleer op de VFR kaart waar vliegactiviteiten plaatsvinden. Zweefvliegvelden zijn met een G aangeven, delta/schermvliegvelden met een S. Let op, deze activiteiten kunnen zowel op velden met gemotoriseerd verkeer en op militaire bases plaatsvinden als daarbuiten. Gebruikt u digitale navigatiemiddelen? Zorg dat u bekend bent met de werking en weergave ervan. In digitale applicaties kunnen andere symbolen worden gebruikt en mogelijk is de lichterhoogte niet aangegeven.
- Raadpleeg het AIP waar andere vliegactiviteiten zijn (ENR 5.5 Aerial Sporting and Recreational Activities).
- Raadpleeg NOTAM's.
- Houd voldoende horizontale en verticale afstand ten opzichte van lichterlocaties. Vliegtuigen kunnen worden opgelierd tot een hoogte van 2.500 voet. Deze hoogtes staan per veld in de AIP ENR 5.5. Houd in horizontale afstand rekening met circuits rond zweefvliegterreinen.

-
- Houd rekening met vliegactiviteiten gedurende de gehele daglichtperiode. Lierlocaties kunnen alle dagen actief zijn en gedurende de hele daglichtperiode of een deel daarvan. Er zijn diverse clubs die bijvoorbeeld (ook) in de avonduren actief zijn.
 - Wilt u om welke reden dan ook over of nabij een lierlocatie vliegen? Neem dan tijdig (radio)contact op met de vliegclub en stem uw intenties af. De frequenties staan in het AIP ENR 5.5 (Aerial Sporting and Recreational Activities);
 - Houd ook binnen een CTR of RMZ-rekening met vliegactiviteiten. Een aantal lierlocaties ligt binnen een CTR/RMZ. Een klaring om een CTR te doorkruisen of de bevestiging dat een CTR niet actief is, wil niet zeggen dat er geen (zweef)vliegactiviteiten zijn. U bent zelf verantwoordelijk om binnen de CTR of RMZ voor separatie te zorgen met ander (VFR) luchtverkeer.
 - Meld voorvallen bij het ABL. Mocht u in een gevaarlijke situatie komen, meldt dit dan naderhand bij het Analysebureau luchtvaartvoorvallen. Het wordt gebruikt om de situatie te analyseren. Op basis van dit soort gegevens kunnen we samen werken aan een veilige luchtvaartsector. Overige gebieden In dit artikel is gefocust op zweefvlieglocaties. Er zijn andere activiteiten die plaats vinden buiten gecontroleerd luchtruim waarbij overvliegen ook kan leiden tot onveilige situaties. In het AIP zijn de volgende sportactiviteiten vermeld:
 - MLA vliegen;
 - Zweefvliegen;
 - Hanggliders en paragliders;
 - Parachutespringen en
 - Ballonvaart.

Voor parachutespringen gelden op de lier na vergelijkbare gevaren. Vallende parachutisten zijn kwetsbaar in de lucht en hebben beperkte mogelijkheden om botsingen te voorkomen. Van de 22 parajump locaties in Nederland wordt er gesprongen tot hoogtes boven de 10 000 voet. In 2023 en 2024 heeft het ABL 10 meldingen ontvangen van het doorkruisen van actieve paradropzones. Naast het AIP en NOTAMs, vliegers zijn geadviseerd om uit te luisteren op de vermelde VHF-frequenties voor een "1-minute" oproep. Dit wordt een minuut vooraf aan het springen gegeven.

Het belang van melden

Dit is een artikel geschreven door de ILT-Luchtvaartautoriteit in samenwerking met KNVvL en is bedoeld als informatie voor luchtruimgebruikers. Het is ook aan LVNL aangeboden voor hun interne safety promotion doeleinden. Elk voorval in de luchtvaart dat de veiligheid in gevaar kan brengen, is belangrijk om te melden. Professionals die in luchtvaart werken zijn dit zelfs verplicht. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport registreert en analyseert de meldingen. Conclusies die getrokken worden op basis van de analyses van het ABL en de adviezen die daaruit volgen zijn bedoeld als richtlijn. Huidige wet- en regelgeving blijft gelden.

Dit is een publicatie van Ilent (www.ilent.nl).



J.L. RIJSDIJK B.V.

Aannemingsbedrijf G.W.W.

ISO 9001-VCA*-FSC gecertificeerd



Voor al uw:

Grondverzet

Verhardingen

Rioleringen

Damwanden & Beschoeiingen

Bagger- en maaiwerkzaamheden

Gladheidsbestrijding

Krommeweg 20
3343 LB Hendrik-Ido-Ambacht

Tel.: 078-6195503

E-mail: info@jlrijdsdijkbv.nl

www.jlrijdsdijkbv.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

SAINT MALO

Met dit prachtige voorjaarsweer krijg je vanzelf de kriebels om erop uit te trekken, of te vliegen. In dit geval werd het Saint Malo. Dit ligt aan de Bretonse kust, eigenlijk pal west van Parijs. Met de auto doe je daar 7,5 uur over, dus niet echt een weekendje-weg bestemming. Tenzij je gaat vliegen....

Na vertrek op tijd vanaf Seppe, een eerste tussenstop op een klein vliegveldje met de onwaarschijnlijke naam: Eu Mers Le Treport. Dit veld ligt op een paar honderd meter van de Normandische kust en de nadering is heel gaaf. Het wordt dan ook duidelijk waarom de invasie in Normandië zo'n moeilijke klus was.

De kust staat als een enorme muur voor je als je van zee komt. Het vliegveld ligt op 328 voet, dus reken maar dat de kust daar 100 m loodrecht omhooggaat!

Zoals zo vaak in Frankrijk, helemaal niemand op het vliegveld, dus na een kleine plaspauze, weer verder.

Vlak voor Saint Malo zijn we nog even een rondje rond de abdij van Mont Saint Michel gevlogen.

Zeker vanuit de lucht, bij zonnig weer, een bijzondere plek. Uiteindelijk kwamen we bij het (gecontroleerde) vliegveld van Saint Malo aan. Enorm uitgebreid, met zelfs 2 landingsbanen. Het bleek dat Ryanair hier tot Covid een dagelijkse dienst had met Portsmouth. Tja, en als die stoppen, dan krijg je dus zo'n trieste bedoening, enorme



parkings, terminals en alles helemaal leeg...En zelfs een taxi konden we alleen krijgen door een van de pompiers te vragen. Hij kende wel iemand...

Het vliegveld bij Saint Malo heet overigens Dinard en dat is ook de zusterplaats van



Saint Malo



Saint Malo en met een veerboot kun je in 10 minuten naar de overkant. Ik kan niet zeggen welke plaats leuker is, Saint Malo heeft meer horeca, meer historische punten, en mooiere views (sunset), Dinard is goed voorzien voor de chique, veel exclusieve winkels, een casino en een enorm groot strand. Nou ja, groot strand, bij eb, want het verschil tussen eb en vloed is hier gemiddeld 10 meter! De Gaulle liet hier dan ook een getijdencentrale bouwen, die nog steeds ca 200.000 gezinnen van stroom voorziet. En dat werkt altijd, hé, en dat vanaf 1966! Die Fransen toch.

Verder is Saint Malo een prachtige stad met veel leuke horeca (wij aten daar in Brasserie Café de Oveste, een topper), mooi geconserveerd en mooie uitzichten. De enorme getijdenverschillen geven een speciale dynamiek. Qua uitstraling lijkt het wel op Guernsey, ook de rotspartijen, de kleur van de zee (die hier Smaragdkust heet).

De volgende morgen leek het weer in te storten en zijn we rustig weer terug gevlogen. En eenmaal terug thuis, realiseer je je weer eens hoe bijzonder het toch is dat je in 2 dagen zoveel kunt reizen, zien en beleven.

Nog enkele vlieg bijzonderheden:

Vliegvelden zoals Eu Mers Le Tréport, gebruiken radiofrequentie 123,500. Dit is een kanaal, waar air to air gechat kan worden. Dat dien je je te realiseren vóórdat je het veld nadert.

In dit geval ligt bijv. Berck Sur Mer heel dichtbij en als je op final voor 05 hoort dat iemand anders op "courte final" voor zero six meldt, schrik je je toch een hoedje. En in deze gebieden, aan de Atlantische kust zijn 2 weerfenomenen berucht: Zeemist, die heel plots kan opduiken en ongemeld harde wind. Zorg dus dat je je kist kunt vastmaken. Wij hadden perfecte grondankers (dank je Jack...).

Groet

Jaap Smieman

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

ZOMERAVONDVLIEGEN

Ook dit jaar zijn een aantal vliegvelden tot sunset geopend op vrijdag 20 juni. Voor de een is Midden-Zeeland favoriet en de ander vindt het weer prachtig om een rondje Texel te doen om bij terugkeer de zon langzaam in de Noordzee te zien wegzakken.

Ook ons eigen Seppe is die vrijdag tot laat geopend, dus als het weer het toelaat, ga zeker vliegen. In tegenstelling tot andere jaren wordt er niet voor een centraal geregelde bestemming gekozen, maar laten we het aan de vliegers zelf over wat hun favoriete bestemming wordt.

Wat wel centraal geregeld wordt, is de gezellige borrel bij terugkomst in het clubgebouw.

EHSE Seppe

Tijdens het langste dag vliegen is Seppe geopend tot einde UDP en wordt er voor de vliegers (en thuisblijvers) een lekker menuutje bereid onder het mom van "De Havenmeester kookt".

- ❖ Aspergesoep € 2,50
- ❖ Asperges op Vlaamse wijze € 10,00
- ❖ Vers fruit van het land € 2,50

Wel even van tevoren aanmelden via events@breda-airport.eu.

De
Langste
Dag



20 juni 2025

Breda – Seppe EHSE

DE HAVENMEESTER KOOKT
(de havenmeester en zijn team koken zelf)
VERS VAN HET LAND

het menu

Aspergesoep €2.50

Asperges op Vlaamse wijze € 10,-

Fruit vers van het land (met slagroom) € 2.50



U bent van harte welkom op het museumplein van SEPPE.
De keuken is geopend van 15:00 LT tot einde UDP



Tel: +31(0)113614370

www.transalaero.com

info@transalaero.com

Maintenance, repair, respray, refurbishing

Zeeland Airport (EHMZ)



Robin Aircraft Distributor Benelux



Centurion Service Center



Cessna Authorized Service Facility

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

ONTDEK KRACHT
accountants & adviseurs

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

DE BELMONT DW 200 OP BIA

In de zoektocht naar een toestel om uit te rusten met 'eigen' avionica is Rudy Muller in contact gekomen met Bob Teernstra in Drachten die de vertegenwoordiging van de Belmont DW200 heeft in Benelux. En omdat Bob dit toestel meer wil promoten, had hij een rondje rond de Nederlandse velden gepland, behalve Seppe.

Dus dat was dan snel geregeld en kwam kort na de AERO Friedrichshafen naar Seppe toe om een aantal geïnteresseerden tegen een kleine vergoeding met het toestel te laten vliegen. De uitnodiging werd verder verspreid via Jan Voeten naar de diverse organisaties op het veld. Als eerste op de lijst Hans Kuipers die graag hieronder zijn ervaring deelt. In totaal maakten er 7 personen een testvlucht waarvan 5 leden van VCS.

Volgend op de uitnodiging begin mei 2025 van Jan Voeten en later ook die van Peter van de Zande om een introductie vlucht te kunnen maken op de Belmont DW 200, gelijk maar een afspraak gemaakt met Belmont Aviation voor een kort tripje.

Op zaterdagmiddag 17 mei werd deze mooie MLA door Bob Teernstra vanuit Drachten ingevlogen.

Bob is de eigenaar van Belmont Aviation en de vlieger/instructeur die de komende tijd langs verschillende vliegvelden gaat om dit toestel te introduceren.

Het vliegtuig

De Belmonts komen uit Letland en deze Belmont DW 200 is een tweezits volledig metalen laagdekker met naast elkaar geplaatste stoelen in een ruime cockpit, 122 cm breed. Het ontwerp van de Belmont heeft zijn oorsprong in Tsjechië en heeft ook wat Piper invloeden. Het landingsgestel bestaat uit een vast landingsgestel met een bestuurbaar neuswiel.

Het is standaard uitgerust met een viertaktmotor Rotax 912 ULS met 100 pk en heeft, op de grond, een verstelbare driebladige composiet propeller

De wingspan is 8.45 m, de lengte 6.13 m en heeft een vleugeloppervlak van 10.4 m² Leeggewicht 365 kg en de MTOW is 600 kg.

De tankinhoud 120 liter voor Mogas en de kruissnelheid is zo'n 185km/u (100kt).

De cockpit heeft een makkelijk naar voren schuivende cockpitkap met aan beide kanten ook praktische instelbare ventilatie en geeft een mooi en duidelijk overzicht van de navigatie en communicatieapparatuur.

Deze demo uitvoering, de PH-0D2, heeft o.a. een duidelijke Garmin G3X, radio's met 8,33 kHz spacing, transponder, ELT enz. enz. en de voor vliegers de bekende zekeringen en schakelaars.

Echter er zijn vele nav. en com. apparatuur opties te leveren, zie de tekst van Rudy Muller verderop. Rudy overweegt om voor hemzelf een "custom made" uitvoering te kopen en Rudy kennende komt daar dan "the state of the art" in zijn kist.



Op de middenconsole, die omhoog doorloopt tot onder het 'dashboard' zit o.a. de fuel selector, de throttle in combinatie met de wat kleinere hendel voor de hydraulisch remmen. Verder de elektrische bediening voor de 3 standen flaps, de 'parking brake' en propeller instelling (pitch en rpm).

Rechts van deze console zie je dan nog de aanduiding :

To activate parachute, "Pull Handle".

Inderdaad ... de kist heeft ook een parachute.

Als laatste, maar zeker ook belangrijk, de stick, mooie forse greep met aan de voorkant transmitting button en bovenop o.a. de elektrische trimmers, de elevator trim en wing trim. Mooi ergonomisch ontwerp en makkelijke bediening met wijsvinger en duim.

Tijd om de lucht in te gaan

Na een korte briefing en inspectie samen met Bob rondom het toestel en zittend in het toestel, was het even omschakelen na jaren met alleen op Jet A 1 te vliegen nu weer even rekening houden met wat specifieke mogas checks.

Zo van die 'O ja', momentjes zoals je dat gewend was bij o.a. de Piper Warrior.

Primer/choke voor de start, controle carburateur voorverwarmer (CVV) en magneten check, deze laatste check niet met de contactsleutel maar met 2 aparte schakelaars.

Zelf vond ik het een leuke en leerzame ervaring, mocht de RT doen, gelijk maar taxiën en de take-off met 'close' control bij Bob.

De RPM was door Bob al ingesteld op de grond en tijdens de start en het vliegen was het zaak om de manifold pressure in het groen te houden.

Uitklimmen naar Echo, het circuit uit en wat rondvliegen, klimmen/dalen en met wat bochtwerk, zo'n beetje zuidoost van het veld.

Het (kleine lichte) toestel is wel gevoelig, zeker bij wat turbulentie die we onderweg hadden, maar daar wen je snel aan, blijven anticiperen op wat kan komen.

Deed me denken aan mijn eerste trainingsvluchten, lang geleden bij de RAC op de 2 pers. Piper PA -38 Tomahawk.

Wel goed in de gaten houden dat de Garmin G3X de snelheid in NM aangeeft en het analoge klokje in KM/U.

Flap standen pas gebruiken wanneer je de 'snelheidsmeter' in het "wit" ziet. De landing ging redelijk goed voor zo'n eerste keer.

Na de touch down even wat laten uitlopen en dan met de topjes van de wijs- en middelvinger gaan remmen, dat was ook een bijzondere ervaring.

Het was een leuk kort tripje en als je nog redelijk jong bent, zeker de moeite waard om erin te investeren. Ready to fly vanaf € 129.500,00 exclusief tax.

Rudy zelf

Het idee van Rudy is om dit toestel te laten uitrusten met de uAvionix Avionica waaronder de AV30, HSI, AV20 en TailbeaconX Mode S+ADS-B transponder, autopilot. Belmont wil de tail aanpassen zodat de transponder en beaconlicht daar dan ook als standaard optie geïnstalleerd kan worden.

Als aanvulling wordt deze avionica dan geïntegreerd met het Schochman AI Glass Cockpit systeem. Dat zou er dan zoals hieronder uit komen te zien. Eerst de financiering gedurende dit jaar op orde krijgen en in overleg met Bob Teernstra en Belmont de juiste keuzes voor de uitrusting definitief maken.



Het was een bijzonder mooie testvliegday en met dank aan VCS voor het faciliteren van de clubruimte.

Groet
Hans Kuipers en
Rudy Muller





De Langste Dag

Vrijdag 20 juni 2025

EHAL: Ameland

AD open tot 22.00 LT
Gratis koffie
Aanmelden 051 95 54 030
of info@ehal.nl

EHBD: Budel-Kempen

AD open tot 22.00 LT
50% korting tussen 18.00-22.00
Normale kaart Brasserie
'De Coockpit'
Aanmelden 0495 697 949

EHDR: Drachten

AD open tot 22.00 LT
Overland 25% korting na 18.00 LT
Gratis koffie met Friese lekkernij.
Aanmelden via PPR op
www.ehdr.aero



EHGG: Groningen-Eelde

Restaurant tot 20.00 LT.
AD open tot 23.00 LT
Overland na 16.00 LT € 10
Bij warme drank: appeltaart € 3.
Bij 2 drankjes: 5 bitterballen € 3,50
Aanmelden niet nodig

**LIVE
MUSIC**

EHHO: Hoogeveen

AD open tot 22.00 LT
Normaal landingsgeld
Broodje "Spotter" (pikante pulled
spare ribs met Jamballa saus en
gedroogd uitje) € 6,95
Aanmelden niet nodig

EHHV: Hilversum

AD open tot UDP
Overland (visiting aircraft)
na 17.00 LT € 10.
Midzomerhap € 17,50
of 'a la carte'
Aanmelden 035 57 71 209



EHLE: Lelystad

AD open tot 22.00 LT
Overland ≤ 3000 kg 15.30-21.00 LT
voor slechts € 5
Alleen geldig bij directe betaling
aan de balie.
Gratis koffie & lekkers van de barista
Aanmelden niet nodig



EHMZ: Midden Zeeland

AD Open tot 22.19 LT
Mosselen of Zeeuwse biefstuk
€ 27,50 p.p. incl. overlandlanding
Aanmelden voor 18/6
per info@vliegveldzeeland.nl



EHOW: Oostwold

AD open tot Sunset
Overland € 25, MLA € 14,00
Groningse Mosterdsoep en/of
koffie met Poffert beide € 5,00
Aanmelden 0597551490 of
office@oostwold-airport.nl

EHSE: Seppe-Breda

AD open tot einde UDP
Overland vanaf 15.00 LT € 10.
- Aspergesoep € 2,50
- Asperges op Vlaamse wijze € 10
- Aardbeien (met slagroom) € 2,50
Aanmelden t/m 20 juni
events@breda-airport.eu

EHST: Stadskanaal

AD open tot Sunset
Landingsgeld incl. T&G € 10.
Snacks
Aanmelden 059 94 54 344 of
info@ehst.nl



EHTE: Teuge

AD open tot 22.00 LT
Overland 50% korting na 17.00 LT
Restaurant Take Off burger
+ frites + consumptie € 22,50
Aanmelden niet nodig

EHTW: Twente

AD open 17.00 - 22.00 LT
Overland ≤ 2.000 kg € 15
Koffie/Thee met Krentenwegge
en Bolletje Roomijs Gratis
Aanmelden niet nodig

EHTX: Texel

AD open tot 22.00 LT
Overland vanaf 17.00 € 14,99
(Vega)Saté met nasi € 17,50
Aanmelden www.texelairport.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.

BELMONT DW 200 CLASSIC OP SEPPE

Seppe, 17 mei – Op een zonovergoten zaterdag landde er een bijzondere gast op vliegveld Seppe: de Belmont DW 200 Classic. Deze moderne microlight (MLA) werd gepresenteerd door een vertegenwoordiger van Belmont, die geïnteresseerde vliegers de kans gaf om kennis te maken met dit toestel. De aankondiging werd eerder gedeeld in de "What's Seppe"-groep door Peter van de Zande.

Momenteel zijn er slechts twee exemplaren van de DW 200 actief in Nederland: de PH-0D2, die op Seppe te bewonderen was, en de PH-0D6, in gebruik bij een vlieg-school in Drachten.

Eerste indruk: strak en stijlvol

Na een korte kennismaking met de Belmont-piloot en een check naar mijn vliegervaring, was het tijd om in te stappen.



De cockpit verrast met een standaard lederen interieur, incl. een met leer bekleed dashboard – een luxe uitstraling die je niet vaak ziet in deze klasse. Ondanks het compacte formaat biedt de cockpit voldoende ruimte, zelfs voor langere piloten. Het instappen vereist enige handigheid: één voet moet op het zitvlak geplaatst worden vanwege de beperkte ruimte door de naar voor schuivende canopy.

Klaar voor vertrek

Met de vierpunts gordels vastgeklit en de canopy gesloten, werd de 100 pk sterke Rotax-motor gestart. De DW 200 is uitgerust met een driebladige constant speed propeller en een Garmin-display dat naast de standaard vluchtinformatie ook motorgegevens toont. Opvallend is de combinatie van digitale en analoge instrumenten, waarbij de snelheidsweergave in zowel in kt (Garmin) als km/h (analoog) voor enige verwarring kan zorgen. De snelheden voor flap-instellingen zijn nog niet geprogrammeerd in de Garmin zoals we dat kennen in onze Robins, waardoor je terug moet grijpen op de analoge meter die wel aangeeft wanneer er flaps geselecteerd kunnen worden. Aan de rechterzijde is een grote iPad met SkyDemon geïnstalleerd, maar deze is lastig af te lezen vanuit de linkerstoel.

Taxiën en opstijgen

Het taxiën verloopt soepel en direct. Het remsysteem is niet zoals je dat bij de Robin of Aquila bent gewend: in plaats van voetpedalen wordt er geremd met een hendel in de middenconsole, wat zorgt voor een gelijke verdeling van de remkracht over beide hoofdwielen – altijd rechtuit remmen dus.

Na de run-up checks worden de elektrisch bedienbare flaps op stand 1 gezet (van de vier beschikbare standen) en draaien we de baan op. Dankzij het lage gewicht (max. 600 kg) accelereert de DW 200 snel en is de take-off binnen enkele seconden een feit. De klim verloopt met een indrukwekkende klimsnelheid van max. 1000 voet per minuut, al vereist de hoge neusstand wel enige gewenning.

In de lucht

Op kruishoogte (1500 ft) wordt het motorvermogen teruggeschroefd, door middel van de gashandel (manifold pressure) en draaien we het maximale aantal toeren terug. De kruissnelheid ligt tussen de 180 en 220 km/h. Het toestel voelt lichtvoetig maar stabiel aan. Ondanks wat turbulentie blijft het vliegen comfortabel. Trimmen gaat eenvoudig via knopjes op de stuurknuppel – een intuïtieve en prettige bediening.

Na enkele bochten is het alweer tijd om terug te keren. Het blijkt lastig om snelheid uit het toestel te halen, iets wat waarschijnlijk met gewenning te maken heeft. De landing verloopt echter vlekkeloos – waar de co-piloot alleen heeft meegevoeld.

Afwerking en praktische details

Na de landing volgt een korte walk-around. De afwerking van de DW 200 is zowel van binnen als van buiten keurig verzorgd. De metallic lak springt in het oog en het aluminium frame maakt kleine reparaties eenvoudig, als bijvoorbeeld een paaltje wordt geraakt 😊. Achter de stoelen en in de vleugels is voldoende bagageruimte aanwezig, ideaal voor een meerdaagse tochten. De vleugels herbergen ook twee brandstoftanks van elk 60 liter, wat combinatie van het laag verbruik een behoorlijke actieradius geeft. Daarnaast is het toestel voorzien van een parachute!

Voor wie nog een stapje verder wil, is er de DW 210 RG met intrekbare landingsgestel. Let wel: Wie met een PPL op een MLA wil vliegen, moet eerst vijf uur instructie volgen – een opmerkelijke regel.

Rest mij Jan Voeten nog te bedanken voor het initiatief om Belmont naar Seppe te halen.

Voor meer informatie:

✉ info@belmontaviation.com

☎ +31 06 23197278

🌐 www.belmontaviation.com.

Vriendelijke groet
Henrik Nuijten



INTRODUCTIE

Hallo allemaal,

Sinds kort ben ik lid van Vliegclub Seppe. Ik kijk ernaar uit om hier niet alleen vliegen te maken en mijn PPL te behalen, maar ook om andere vliegeniers te ontmoeten.

Ik ben getrouwd met Deborah en samen hebben we vier kinderen: Damaris (15), Lukas (13), Juda (9) en Nathan (6). In het dagelijks leven ben ik ondernemer en directeur van een techbedrijf dat werkt aan de arbeidsmarkt van de toekomst. Daarnaast ben ik politiek actief als raadslid in de gemeente Molenlanden.

Op dit moment neem ik een korte sabbatical van drie maanden. Even afstand van de hectiek van het werk om op te laden voor de volgende fase van het bedrijf. Die tijd gebruik ik bewust om meer met mijn gezin te zijn én om een flinke stap te zetten in de PPL-opleiding.

Als kleine jongen droomde ik ervan om straaljagerpiloot te worden. Het liep wat anders, maar de wens om te vliegen is altijd gebleven. Niet alleen voor het plezier, maar misschien ook om er in de tweede helft van mijn werkzame leven ergens ter wereld van betekenis mee te zijn.

Ik hoop de komende tijd veel te leren, volop te genieten van het vliegen en, als het even kan, ook actief betrokken te zijn bij de club.

Tot ziens op het veld, in het clubhuis of in de lucht!

Vliegende groet,

Pieter Jacob Leenman



LICHTSIGNALEN OP VLEGVELDEN

Kent u ze nog uit het hoofd, de lichtsignalen die vanaf de toren afgevuurd kunnen worden?

Neen, misschien dan handig om een keer op te frissen of nog beter, stop een kopie bij de checklist in je vliegtuig.

Je weet maar nooit.

Aerodrome to aircraft communication			
Light signal displayed	Meaning if in flight	Meaning if on the ground	
 Steady red	Give way to other aircraft and continue circling	Stop	
 Steady green	Clear to land	Clear for take-off	
  Red flashes	Do not land: aerodrome not available for landing	Move clear of landing area	
  Green flashes	Return for landing. Clearance to land will be given in due course	Clear to taxi	
  White flashes	Land at this aerodrome and proceed to apron, clearance to land will be given in due course	Return to starting point on the aerodrome	
 Red pyrotechnic	Notwithstanding any previous instructions, do not land for the time being	-	

+++++



MEDEDELINGEN

Nieuwe leden

- Per 21 mei Vincent Jongedijk uit Oosterhout.
Is al gebrevetteerd (PPL SEP) sinds 1992.
- Per 24 mei Clausen Callum Uit Sprundel.
Wil zijn PPL via de club behalen.
- Per 15 mei Laurens Hoezen uit Breda.
Gaaf zijn praktijkopleiding volgen op de Robin.
- Per 31 mei Pieter Jacob Leenman uit Nieuw-Lekkerland.
Gaaf zijn praktijkopleiding volgen op de Robin.

Allen van harte welkom bij vliegclub Seppe.

Agenda

- Zaterdag 14 juni Happy Hour special
- Vrijdag 20 juni zomeravondvliegen
- Zaterdag 21 juni Tourdejour
- Zaterdag 28 juni t/m vrijdag 04 juli TourdeFrans



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

