Magazine voor ACHA clubleden

Port Betaald postnl

NOTACHAM

AEROCLUB ACHA HILVERSUM-AMSTERDAM

Januari/Februari 2026

P. 08 WEET U DAT?

P. 14 LEZING PH-COR

P. 22 MAF JUNGLEPILOOT IN SURINAME

NOTACHAM jaargang 80 - 2026. Officiële uitgave van de AeroClub Hilversum-Amsterdam
Noodweg 43a, 1213 PW Hilversum - www.vliegclubHilversum.nl

VALKERING & CO.

REAL ESTATE

NVM

Een vooruitstrevend en professioneel makelaarskantoor gespecialiseerd in business- en investeringsvastgoed

WWW.VALKERING.CO
020 644 22 20

INHOUDSOPGAVE

Jaargang 80 nummer 01-2026
De NotACHAm is het clubblad van de AeroClub Hilversum-Amsterdam (ACHA)
NotACHAm's zijn ook altijd vindbaar op www.vliegclubHilversum.nl

Colofon 03

Bestuur, Commissies, Operations en Vliegschool 04

Van de Voorzitter 05

Evenementen en Clubvluchten 06

ACHA vrijwilligersborrel 07

Weet u dat? 08

Nieuw ACHA leden 10

Welkomshower op Guernsey 12

Lezing PH-COR 14

Van de barcommissie 16

TGB voor BVLOS vluchten Polities Twente 17

Hartzaken in de cockpit 18

ACHA nieuwjaarborrel 21

MAF junglepiloot in Suriname 22

Line Dance voor beginners 26

Piper Seminole Diesel 27

Maarten's Memories 28

Thee-/koffie agenda 29

Onze club en onze leden 29

DWARF

De enige vliegschool op EHHV die ook gespecialiseerd is in MLA opleidingen en verhuur van MLA vliegtuigen.

Mail: info@dwarf.nl
Telefoon: 035-5772120

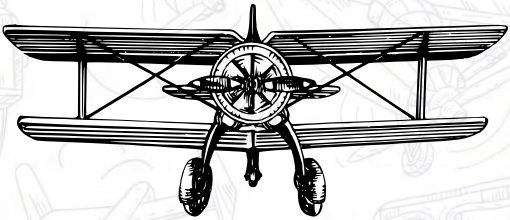
Aircraft Maintenance Netherlands

Uw groene onderhoudsbedrijf

AMN
AIRCRAFT MAINTENANCE NETHERLANDS

- Part 145 onderhoud, alle inspecties, pitot-static en avionics tests
- Part M, CAMO + management
- Avionics shop: off. dealer Trig, Garmin, Aspen, Becker, Artex
- Ook structural repairs en U.S.-registered aircraft
- Spare parts en vliegtuigverkoop
- AOG-services 24/7

Tel. 055 323 21 74 | info@amnetherlands.nl | www.amnetherlands.nl | De Zanden 105B, 7395 PG Teuge



Vliegveld Hilversum

• RESTAURANT •

Dagelijks geopend vanaf 10:00
voor lunch, diner en borrel

COLOFON

NotACHAm is het officiële clubblad van de
AeroClub Hilversum Amsterdam (ACHA)
www.vliegclubHilversum.nl
website@vliegclubHilversum.nl

NotACHAm verschijnt 6 keer per jaar.
Redactie - NotACHAm@vliegclubHilversum.nl

Peter van Hesse	06-55216603
Mariëlle Lugard	06-47658121
Gabe Spalburg	06-13001084
Victor van Wees	06-54645618

KOPIJ

Mailen vóór de 10e van de maand aan:
NotACHAm@vliegclubHilversum.nl
De NotACHAm is ook te vinden op de website als PDF bestand:
www.vliegclubHilversum.nl/leden/commissies/notacham/

ONZE CLUBTOESTELLEN

Onze vloot bestaat uit drie Cessna 172's (vier-zitters) en twee Diamond DV20 Katana's (twee-zitters). Elk vliegtuig is uitgerust met o.a. een mode S transponder, 8,33 KHZ radio en een ELT zodat er overal in Europa mee gevlogen mag worden. Tevens beschikt ieder vliegtuig over dubbele Garmin G5's en daarmee over een digitale 'Attitude Indicator' en ' Horizontal Situation Indicator'.
Leden kunnen 24/7 een reserveringsaanvraag doen via ons AVRAS systeem.
Operations is open van 10:00 uur tot 17:00 uur, 035-5771300, ops@vliegclubHilversum.nl.

BESTUUR, COMMISSIES, OPERATIONS EN VLIEGSCHOOL

Bestuur	**Leden**	**bestuur@vliegclubhilversum.nl**
Voorzitter/secretaris	Ineke van der Meule	ineke@vliegclubhilversum.nl
Penningmeester	Ben Vlasman	penningmeester@vliegclubhilversum.nl
Bestuursleden	Roeland ten Holder	roeland@vliegclubhilversum.nl
	Bert Kuijper	bert@vliegclubhlversum.nl

Commissie	**Leden**	**emailadres**
Archief	Mariëlle Lugard, Roeland ten Holder	archief@vliegclubhilversum.nl
Bar	Max Heldring. Gerard ten Nuyl, Lex Uiterwijk	bar@vliegclubhilversum.nl
Clubvluchten & evenementen	Rob Cordes, Mariëlle Lugard, Egbert Pol, Kurtis Grims	evenementen@vliegclubhilversum.nl
Gebouwen	Ineke van der Meule, Krish Tjikoeri, Hans van Doorn, Matthieu Valkering	gebouwen@vliegclubhilversum.nl
NotACHAm	Zie colofon	
Operations	Stefanie van Altena, Hans Bergsma, Jos Breurs, Arend-Jan Buzepol, Hans van Doorn, Max Heldring, Bram Kamstra, Mariëlle Lugard, Erik Meynders, Berend Reichman, Noura Riffi Ollite, Sjoerd Schotanus, Philip Smallbone, Samir Soliman, Francisca Soonieus, Simone Bijlo	ops@vliegclubhilversum.nl
Vertrouwenspersoon	Mariëlle Lugard	marielle.lugard@gmail.com
Vlootcommissie	Bert Kuijper, Jeroen Schouten	vlootzaken@vliegclubhilversum.nl
VMS	Madelon Pol Jeroen van den Berg, Richard Branderhorst, Robert van Hees, Philip Smallbone Frank Olberts en Gabe Spalburg	vms@vliegclubhilversum.nl
Website en IT	Roeland ten Holder Gabe Spalburg, Quant Koese	website@vliegclubhilversum.nl
Zilveren Vleugel	Erik Meynders en Sjoerd Schotanus	zilverenvleugel@vliegclubhilversum.nl

Vliegschool	**Approved Training Organisation**	
Accountable Manager	Ineke van der Meule	ineke@vliegclubhilversum.nl
Head of Training	Dion Polman	ht@vliegclubhilversum.nl
Safety Manager	Madelon Pol	safetymanager@vliegclubhilversum.nl
Compliance Monitoring Manager	Dion Polman	cmm@vliegclubhilversum.nl

Kijk voor telefoonnummers op het leden gedeelte van onze website.

Van de voorzitter

Ineke van der Meule

Nu deze Notacham 'op de mat valt' is de eerste maand van het nieuwe jaar alweer voorbij. Zo ook alle nieuwjaarsborrels en recepties. Waarschijnlijk zijn veel van de goede voornemens inmiddels gesneuveld en neemt het leven weer zijn gewone gang. Voor zover dat kan in deze politiek onstabiele wereld.

Op 12 november j.l. vond een audit van de vliegschool plaats door ILenT. Aanvankelijk waren de bevindingen van IlenT eind van die dag positief. Helaas bleek vervolgens dat we EHLE, waar onze nacht VFR opleiding gedaan wordt, ook als leslocatie hadden moeten aanvragen en in de boeken van onze vliegschool hadden moeten opnemen.

Met onmiddellijke ingang moesten alle lessen vanaf EHLE worden stopgezet. Na dit bericht is direct de aanvraagprocedure gestart. Gelukkig werkten de medewerkers van ILenT goed mee. De toestemming om de lessen vanaf EHLE weer op te pakken kwam binnen enkele weken. Vervolgens zijn alle boekwerken van onze vliegschool conform de bevindingen van de audit aangepast en voor de Kerst naar ILenT opgestuurd.

Toekomst vliegveld Hilversum

Op vrijdag 9 januari j.l. zou dean eindelijk de langverwachte bijeenkomst plaatsvinden van het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH) met de gebruikers van het veld over de toekomst van EHHV. Helaas was het weer dit keer spelbreker. Vanwege de vele sneeuw die begin januari uit de lucht kwam vallen, werd de bijeenkomst, door het bestuur van de SVH uitgesteld. Het blijft dus nog even afwachten wat de plannen van de SVH met betrekking tot de toekomst zijn.

Website ACHA en AVRAS

Het bestuur is samen met Ops bezig met de verdere digitalisering van alle procedures. Ook wordt gewerkt aan een digitaal sleutelsysteem, waardoor het ophalen bij en wegbrengen van de sleutel naar de havendienst verleden tijd wordt. Veranderingen in procedures en documenten worden vooral via de website bekend gemaakt. Daarnaast is er een speciale Whatsapp aangemaakt 'ACHA Announcements' waarop bestuur, ATO/MT en de Opser van dienst mededelingen die op dat moment van belang zijn plaatsen. Reageren op mededelingen in deze app is niet mogelijk

Dringend verzoek aan alle leden: check regelmatig de website van de ACHA en neem deel aan de 'ACHA Announcements' app. Tevens wil ik erop aandringen dat leden die een vliegtuig reserveren in AVRAS waar een geel puntje bij staat, de informatie die bij een dergelijke reservering hoort goed lezen.

Tot slot

Hoewel een beetje laat, wens ik alle leden een mooi, maar vooral gezond 2026.

Evenementen en Clubvluchten

Van de commissies

Op **zaterdag 28 februari** willen we een bezoek brengen aan een op ware grote nagebouwde Lancaster. Hier zit uiteraard een heel verhaal achter, kijk hiervoor eens op **https://stichtinglancaster-r5512.nl** Geïnteresseerden kunnen zich hiervoor opgeven bij **evenementen@vliegclubhilversum.nl**

In maart worden, indien de winter net zo nat wordt en slecht vliegweer biedt als in voorgaande jaren, in het **weekend van 14/15 maar**t weer de jaarlijkse **90 dagen checks** gehouden zodat iedereen current het nieuwe vliegseizoen in kan gaan.

Op woensdag **11 maart om 20.00 LT** houdt René Verjans een presentatie over de crisisorganisatie en de brandweer op Schiphol. René is sinds een jaar of 18 lid van de ACHA en vliegt op de Katana. Hij werkt inmiddels een kleine 24 jaar op Schiphol als adviseur op het gebied van crisisbeheersing en maakt deel uit van Brandweer Schiphol.

De presentatie gaat over het werk van brandweer Schiphol en hoe de crisisorganisatie op Schiphol functioneert. Aan bod komt o.a. hoe wordt gewerkt bij vliegtuig alarmen en wanneer en hoe de crisisorganisatie opschaalt. Ook wordt ingegaan op wat de crisisorganisatie van Schiphol inhoudt.

Rusty Pilot briefing, Woensdag 25 maart 20:00 LT
Is jouw kennis nog op peil? Aan het begin van het nieuwe vliegseizoen komt PPL-theorie specialist Arie Nijman van Blubird een verkorte versie van zijn Rusty Pilot briefing geven op de club. Voor alle vliegers die wel een opfrisser kunnen gebruiken over vluchtvoorbereiding, procedures, recente regelgeving en alles wat voor een veilige vlucht van belang is.

Woensdag 15 APRIL 20:00 LT: Just Culture presentatie door de ILT en het Openbaar Ministerie {OM} De presentatie over Just Culture wordt gegeven door het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL)van de ILT en het Openbaar Ministerie.

ABL: Het ABL ontvangt meldingen, voert een eerste veiligheids- en gedragsbeoordeling uit en bespreekt opvallende of risicovolle voorvallen in het interne casusoverleg. Op basis van Just Culture-principes wordt bepaald of een casus binnen het veiligheidsmanagement van de organisatie kan worden opgelost, of dat sprake is van gedrag dat “over de lijn” gaat. In dat laatste geval volgt escalatie naar ILT-Toezicht of het OM (in dat laatste geval is er sprake van een vermoeden van opzet of grove nalatigheid), terwijl overige casussen worden meegenomen in het toezicht op de leerlussen binnen het SMS van de organisatie. Aan de hand van een aantal herkenbare casussen wordt zichtbaar dat menselijk handelen altijd in context moet worden beoordeeld.

OM: Just Culture is geen vrijbrief of immuniteit, maar een rechtvaardige beoordeling van gedrag en een bescherming tot op zekere hoogte om het melden, leren en verbeteren te stimuleren.

Het OM houdt hiermee zodanig rekening in het beleid en de praktijk, dat het algemeen belang (de samenleving) wordt gediend. Dat neemt niet weg dat het OM daarbij ook afhankelijk is van voldoende context, zowel over de voorvallen zelf, als over de opvolging die daaraan is gegeven. Daarop gaat het OM in tijdens een interactieve presentatie aan de hand van verschillende concrete casussen.

Ook in 2026 willen wij weer de traditionele **HEMELVAARTVLUCHT houden (13/14 t/m17 mei).** Wij ontvangen hiervoor graag jullie suggesties voor een interessante bestemming. Uiteraard wordt het ook op prijs gesteld als je wilt helpen dit te organiseren, al is dat geen must.

Voor alle activiteiten geldt: volg de agenda op de website voor actuele informatie!

ACHA vrijwilligersborrel

Victor van Wees

'Gelukkig hebben we de foto's nog'. Want we waren met zoveel mensen, de hapjes en drankjes waren er al snel doorheen.

Op zondagmiddag 30 november waren er toch wel weer zo'n 30 mensen aanwezig om een drupje en vorkje mee te prikken in onze gezellige bar van de vliegclub, die overigens zonder vrijwilligers zoals Max, Gerard en Lex nooit open zou zijn gegaan!

Onze belangrijkste vrijwilligster van de club, Ineke, opende met een gezellig dankpraatje iedereen die door het jaar heen voor onze club klaarstond en -staat om in de nodige club behoeften te voorzien en waar nooit door iemand moeilijk over gedaan wordt. Tenslotte, zonder deze vrouwen en mannen zou de club niet zo florerend zijn!

Onze voorzitter had een dringend verzoek om na te denken over wie er nog meer vrijwilliger zou willen worden want dat is hard nodig om alles goed te laten verlopen.

De komende maanden staan in het teken van het praten met het bestuur van het vliegveld en haar gebruikers over ons vliegveld Hilversum, waarbij kennis en vaardigheden hard nodig zijn om het bestuur te ondersteunen.

Dus; leen je skills uit aan de club…
dan komen we tot grote hoogten.

Weet u dat?

Jeroen van den Berg

U gaat een Cessna 172 tanken op vliegveld Hilversum.
Een aantal stellingen:

1. U mag uw passagiers meenemen naar uw toestel als u het toestel opstart op de lijn en deze naar de brandstofpomp taxiet, tijdens het tanken kunt u uw passagiers aan boord laten zitten. Deze stelling is:

- **Juist,**

Zo kunt u de passagiers in alle rust briefen op de lijn, helpen met instappen en helpen met omdoen van de veiligheidsriemen en het inpluggen van de headsets. Door de passagiers in het toestel te laten zitten met hun riemen vast, voorkomt u dat passagiers “aan de wandel” gaan en wellicht onbedoeld in de weg gaan lopen van ander verkeer, het is meestal vrij druk in de buurt van de brandstofpomp.

- **Onjuist:**

Passagiers kunnen voor afleiding zorgen, u wilt uw hoofd er goed bij hebben als u gaat tanken. U laat derhalve uw passagiers achter bij het clubgebouw en haalt ze pas op nadat u hebt getankt. Bovendien is het niet toegestaan om mensen aan boord van een toestel te hebben zitten dat wordt bijgetankt.

2. Voordat u gaat tanken, zorgt u er voor dat eventuele statische elektrische lading afgevoerd kan worden door het aanbrengen van de aardekabel.
Deze stelling is:

- **Juist**

Men gebruikt daarvoor 1 van de 2 kabels die op een rol zit, tussen pomp 4 en 3 in.

- **Onjuist**

De klem van deze kabel is te krachtig en kan schade aanbrengen aan onze vliegtuigen op de posities waar men deze klem bevestigd.

3.Na het tanken is de juiste positie voor het trapje

A

B

C

4. Nadat u heeft getankt, controleert u of er in de tank water is door te gaan drainen. U ziet een bolletje onderin het drain buisje, u bent van mening dat dit water is. De juiste stelling over wat nu te doen betreft:
• U kunt het kleine beetje brandstof dat u gedraind heeft met een gerust hart weer terug doen in de tank, vergeet u niet de tankdop daarna weer goed dicht te doen?
• U kunt het kleine beetje brandstof dat u gedraind heeft met een zwier over het platform bij de pomp “uitstrooien” omdat er onder dit platform een opvang voorziening is die schadelijke vloeistoffen zoals brandstof en olie opvangt.
• U leegt het drainbuisje in de daarvoor bedoelde verzamel container/jerrycan.

Antwoorden:

1. Onjuist

2. Juist
Bevestigt u de klem aan een metalen deel van het vliegtuig zodat de eventuele statische lading die op de vliegtuighuid zit veilig kan worden afgevoerd en er geen risico tot vonkvorming meer bestaat.

3. Foto C.
Met de plaatsing van het ingeklapte trapje met de beugel om de paal heen wordt voorkomen dat het trapje weggeblazen kan worden door een helikopter die komt tanken.

4. U deponeert uw brandstof met daarin het beetje water inderdaad in deze container omdat u anders een milieu delict pleegt!:

De papieren prop laat wel vloeistof door de container in en voorkomt tegelijkertijd het ontsnappen van brandstof dampen.

Nieuw ACHA lid
David van Asperen

Hi allemaal, mijn naam is David, 26 jaar, geboren en getogen in Friesland. In 2020, tijdens mijn bachelor geschiedenis in Groningen, ben ik gaan vliegen bij de NNAC in Eelde. Sinds 2024, woon ik in Amsterdam. Ik ben bijna afgestudeerd in een MSc in Management aan Nyenrode Business Universiteit (Ja, sinds een aantal jaar ook gevestigd op de Keizersgracht).

De afstand naar Groningen is niet meer te overbruggen. Zo ben ik bij ACHA terecht gekomen. Over lid worden hoefde ik niet lang na te denken. Vanuit Groningen ben ik een paar keer op Hilversum geland en heb ik altijd genoten van de sfeer op de club en het veld. Ik kijk ernaar uit om jullie te ontmoeten. Tot op de club!

Nieuw ACHA lid
Michal Wencel

My name is Michal, originally from Poland, and I recently joined Aero Club Hilversum-Amsterdam.
I have been flying since the age of 16, starting with gliders and later continuing my aviation journey on airplanes.
Flying has been a constant passion throughout my life, even during periods when I was less active in the cockpit.
Recently, I renewed my PPL licence and am now enjoying being back in active flying, while continuing my aviation path towards ATPL. My plan is to fly regularly at Hilversum and, during the summer months, tow gliders in Poland. I'm very much looking forward to flying from EHHV, meeting fellow members, and becoming an active part of the ACHA community.

Nieuw ACHA lid
Tony Garcia

Antonio (Tony) Garcia is a Los Angeles–born Amsterdammer who has lived in the Netherlands for over 35 years. An alumnus of UC San Diego and UCLA, he has been involved in the Dutch business world and the aviation sector for the past three decades. He is the father of two sons and a proud grandfather, and also spends time in Austria.

Tony has a strong passion for the outdoors and flying; he is an active paraglider pilot who enjoys being in the air as well as outdoors, and looks forward to flying, learning, and sharing experiences with fellow club members while contributing to a safe and welcoming flying community.

Nieuw ACHA lid
Frank Moorman

Mijn vlieg-roots liggen bij de Luchtmacht. In 1980 ben ik begonnen met de opleiding tot jachtvlieger en op 26 februari 1982 kreeg ik, nog net 19 jaar oud, mijn wings opgespeld. Ik heb de NF5 en de F16 mogen vliegen, maar heb ook flink wat uren op de BE33 Beechcraft Bonanza gemaakt. Ik werd instructeur en de Vlieger Instructeurs Opleiding (VIO) was toen onderdeel van het KLu detachement bij de RLS op Eelde. Voor mijn "eerste 100 uur instructie" werd ik voor een korte periode bij de Selectie Vlieg Opleiding (SVO), onderdeel van KLU detachement, gedetacheerd. Vervolgens terug naar Gilze-Rijen waar inmiddels de NF5 opleiding heengegaan was. Ook op de F16 heb ik instructie mogen geven. In 1991 ben ik, net als veel van mijn collega's, overgestapt naar de burgerluchtvaart (KLM). In dezelfde periode zijn we verhuisd van Leeuwarden naar Nieuw-Loosdrecht waar Ria, mijn lief, en ik nog steeds wonen. We zijn hier ook in 1991 getrouwd en hebben twee inmiddels uitgevlogen kids. Bij mijn instructeursexamen (VIO) zat een RLS gecommitteerde. Daardoor had ik ook mijn VO (FI) aantekening. Toen ik overstapte naar de KLM had ik ineens een B3, VO, IFR. RT. VO staat voor Vlieg Onderricht en het B3 is tegenwoordig een CPL.

Ik heb vijf jaar vlieginstructie bij de overburen gegeven, dat toen nog BenAir heette. Bij de KLM heb diverse vliegtuigen mogen vliegen en was ook al snel gezagvoerder B737. Niet omdat ik zo goed was, haha, maar omdat de carrièregang snel ging. Alles gaat op senioriteit, dus als je aan de beurt bent en je een volgende stap wilt maken… en dat wilde ik graag. En ook bij de KLM heb ik de kans gekregen om op diverse typen instructie geven. Een prachtige combinatie met regulier lijnvliegen. Het werd een druk leven met een peuter, een baby en veel van huis zijn. Vandaar dat ik toen, rond 1997 gestopt ben met de Kleine Luchtvaart. In mijn vrije tijd wilde in de focus op het gezin leggen. Na hoog, laag, hard, ver, oud en heel modern gevlogen te hebben, zocht ik iets elementairs om te vliegen. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan en medio 2008 ben ik begonnen met paramotorvliegen. Dat doe ik nog steeds met veel plezier en daarvoor ben ik ook actief bij de KNVvL

In 2020 ben ik op ruim 58 jarige leeftijd, na mijn laatste landing op de B787-10, met pensioen gegaan. Veel tijd dus, maar dat vullen we o.a. ook in met lange zeiltochten. Daar genieten we enorm van. Maar ja, eens vlieger… Het begon weer te kriebelen en ik was een paar jaar terug al eens bij de ACHA geweest om een presentatie te geven. De sfeer, gezelligheid, professionaliteit, open houding, etc trokken me toen al. Zo kom ik dus weer terug bij de ACHA om mooie vluchten te kunnen gaan maken en te genieten van "bar-talk". Als vlieger ben je nooit uitgeleerd. Beschouw me dus niet als "ervaren", maar als een leergierig clublid dat veel te leren heeft. Veel is immers weer nieuw voor me. Op het moment dat ik dit schrijf moet mijn hernieuwde kennismaking met de C172 nog maken. Bij de ACHA ben ik gelukkig in goede handen.

Welkomshower op Guernsey

Robin van Hesse

Guernsey Airport (GCI) ligt op een unieke plek in Europa. Het eiland Guernsey behoort tot de Britse Kroon, maar ligt geografisch dichter bij Frankrijk dan bij het Verenigd Koninkrijk. Als onderdeel van de Kanaaleilanden bevindt de luchthaven zich letterlijk en figuurlijk op een kruispunt van culturen, luchtverkeersregels en weersinvloeden. Voor piloten en luchtverkeersleiders is dit een fascinerende, maar soms ook veeleisende bestemming.

De vlucht van Gran Canaria (LPA) naar Guernsey duurt ongeveer vier uur en voert langs verschillende luchtruimen. Wat begint als een ontspannen cruise boven Zuid-Europa, eindigt vaak in een operationeel uitdagende nadering. Guernsey staat bekend om zijn wisselvallige weer: lage bewolking, mistbanken die vanaf zee binnenrollen en stevige dwarswinden zijn geen uitzondering. Vooral de combinatie van Atlantische weersystemen en de open ligging van het eiland kan zorgen voor snelle veranderingen in zicht en windrichting.

Voor onze bemanning had deze vlucht nog een extra lading: het was de allereerste vlucht van ons bedrijf naar Guernsey. Waar wij normaal opereren vanaf banen van ongeveer 2,5 kilometer, moesten we het hier doen met minder dan 1.500 meter — om precies te zijn 1.463 meter. Met een jet is dat een duidelijke beperking. Guernsey wordt doorgaans bediend door kleinere turboprops; jetoperaties zijn hier allesbehalve standaard.

De beperkte baanlengte vroeg om aangepaste procedures. Voor de landing selecteerden we autobrake HI, een instelling die normaal gesproken uitsluitend wordt gebruikt bij noodlandingen en vrijwel nooit nodig is tijdens reguliere vluchten. Het gebruik hiervan onderstreepte hoe serieus we de korte baan namen. In de praktijk bleek deze instelling, mede dankzij het lage gewicht van onze ferryvlucht - leeg, met uitsluitend bemanning aan boord - ruimschoots voldoende. Het afremmen was zeer krachtig en zelfs harder dan verwacht. We hadden uiteindelijk extra vermogen nodig om naar de eerste afslag te taxiëen.

De aankomst zelf kreeg een bijzonder warm en symbolisch karakter. Bij het verlaten van de baan werden we verwelkomd met een waterkanonsaluut, ter gelegenheid van onze eerste landing op het eiland. Op het platform stonden vervolgens de directeur van de luchthaven en het hoofd communicatie klaar om ons persoonlijk te begroeten.

Met lokale Guernsey fudge in de hand en een uitnodiging voor een fotoshoot voor de lokale krant. Na een snelle turnaround was het tijd voor de terugvlucht. Omdat de towbar typespecifiek is, hadden wij onze eigen exemplaar meegenomen, die na gebruik op Guernsey achterblijft voor volgende vluchten.

Dit onderstreept hoe ongebruikelijk het is dat een jet hier gedurende langere tijd opereert en hoeveel logistieke voorbereiding daarbij komt kijken.

Ook bij ons vertrek weken we af van onze gebruikelijke configuratie. In plaats van flap 2 kozen we voor flap 4, om sneller lift te genereren en zo de benodigde startrol te verkorten.

Deze configuratie paste perfect bij de omstandigheden en de beschikbare baanlengte.

Zes weken lang vliegt ons bedrijf vanaf het Canarische eiland heen en weer tussen Las Palmas (LPA) en Guernsey (GCI). In die periode voeren wij chartervluchten uit voor de Channel Islands Tourism Board.

Lezing PH-COR

Victor van Wees

17 december 2025
Lezing PH-COR door Wim Staargaarnd

Gedurfd plan om hoe dan ook voor weinig te kunnen gaan vliegen…

Cor Dijkman -Dulkes; timmerman, ontwerper, bouwer en vlieger, kortom Nederlands Luchtvaartpionier van het eerste uur.
Nederlanders verdienen in techniek, handelsgeest en ongebreidelde voortvarendheid wereldwijd de toppositie als rasechte luchtvaartpioniers tot de dag van vandaag om er maar een paar te noemen: Fokker, Koolhoven, Pander en ga zo maar door…

Het hele verhaal
Sportvliegtuig bouwen in een schuur in Beverwijk. Zo begon deze story met twee broers die een houtbedrijf runden in die buurt en hevig onder de indruk waren van de luchtvaart en zich meteen ook al zagen vliegen in een eigengebouwd ‘sport’-vliegtuigje.
Hout, daar waren ze los op en de ruimte was er om te beginnen aan dit avontuur.
Nee, ze hadden niet die Spruce Goose in het hoofd want daar was Nederland veel te klein voor en ze wilden ook meer dan eens vliegen en niet daar in de kist in de Goose Bay laten liggen, nee daar moest mee worden gevlogen.

De werkruimte
Al snel was de schuur achter het huis toch te klein om verder te kunnen en werd een plan geopperd om op het erf een grotere bouwschuur te plannen, iets dat Cor helemaal zag zitten en na plaatsbepaling alvast een betonnen vloer had laten leggen. Hiermee begon ook de wrijving van broer Henk want die zag meer in uitbreiding van de hout voorraad en werkplaats uitbreiding dan alleen maar voor het bouwen van een (hobby) vliegtuigje.

Ontwerp en bouw
Het was Cor die zich verdiept had in de constructie en hij maakte samen met zijn broer bouwtekeningen die voorzagen in een houten constructie van het vliegtuigje met gebruikma king van technische gegevens die toen actueel en beschikbaar waren. Onderstel en motor waren een nieuwe wereld voor hen want die moesten van andere materalen, metaal dus.

De motor
In die tijd rond de jaren 60 van de vorige eeuw was hout een veel gebruikt bouwmateriaal en redelijk verkrijgbaar. Maar een motor was dat niet meteen; hij moest eenvoudig qua vorm en omvang zijn, krachtig genoeg om dat geplande kistje in de lucht te krijgen en te houden. Het oog viel op de 2 cylinder luchtgekoelde Daffodil automotor van nauwelijks 30 pk en van Nederlands fabrikaat!

De bouwperiekelen
Het bouwen van zo'n vliegtuig was ten tijde van het fabriceren van die eerste PH-COR niet zo heel goed gereguleerd en de bouwers gingen hun gang met alles bouwen en assembleren wat ze hadden bedacht en op het oog sterk genoeg was om in hun ogen veilig genoeg het luchtruim te kiezen… Af en toe wilde men toch wel sterktes uitproberen en zo geschiedde het dat de beide vleugels door middel van vaten met water werden belast als sterktetest, die slaagden natuurlijk voor dat vliegtuig.
Later na het oprichten van de vereniging voor zelfbouw vliegtuigen, de NVAV, werden de plannen, sterkte berekeningen en materialen voorgeschreven op vliegtuigkwaliteit, terwijl elke montage van onderdelen in de assemblage gecontroleerd moest worden, waardoor het meteen niet meer zo goedkoop werd om een bouwpakket de lucht in te krijgen.

De Testvlucht
Op het strand van Wijk aan Zee (onder de rook van Beverwijk) werd de eerste maiden vlucht van het gereedgekomen vliegtuigje op vliegwaardigheid uitgeprobeerd en zowaar, het vloog! Cor had geen vliegervaring of brevet, maar Jaap van Ham, eigenaar van een transportbedrijf en lid van de vliegclub Rotterdam hadden dus nu een vliegtuigje zonder een formeel Bewijs van Luchtwaardigheid, BvL, geen ervaring met deze kist maar kreeg later wel een enorme hoeveelheid publiciteit!

Helaas zonder papieren of vergunning, waagde deze Jaap met dit eerste PH-COR bouwsel de vlucht van het strand helemaal naar Rotterdam, waar op dat moment (hoe toevallig) een nieuwe hangaar feestelijk werd geopend en er dus vele genodigden aanwezig waren, om vervolgens met grote verbazing de PH-COR zagen binnenkomen met een perfecte landing, want jaap was een bevlogen vlieger bij die club.

Met verve werd de luchtvaartpolitie voor het lapje gehouden door als excuus de smoes dat op het strand landen en starten door de drukte niet veilig meer zou zijn. Uiteindelijk resulteerde dit in een veel bezochte Rechtszaak in het gerecht in Haarlem.

Wonderlijke uitspraak:
Het oordeel van de rechter luidde niet zoals verwacht werd een boete of verbod maar de rechter kwam tot een wonderlijke uitspraak: hij feliciteerde de luchtpiraat Cor en de vlieger Jaap met de geweldige prestatie, maar omdat dit vliegtuig volgens de regels niet vliegwaardig was mocht er niet verder mee worden gevlogen.

Er werd niet bij de pakken neergezeten en onmiddellijk werden nieuwe plannen gesmeed om nu samen met studenten in de luchtvaarttechniek de oude hobbels te slechten dat was het moment dat Wim Staargaard (toen HTS-er) zijn intrede deed en dit uiteindelijk de start was om het volgende vliegbare PH-Cor vliegtuig volgens de regels en de juiste inspectie momenten weer opnieuw een nu wel luchtwaardige kist in de lucht te krijgen.

Daarvoor werd een driemanschap bedacht waarmee inderdaad een luchtwaardig vliegtuig kon worden vervaardigd waarin de verteller van dit verhaal de theoretische aanvulling was en vliegtuigtechniek studeerde aan de Delftse technische Universiteit.

De naam die men voor dit gelegenheidstrio had bedacht was "Flying Trio DijkhaStar"
Met als deelnemers: Cor Dijkman-Dulkes, Jaap van Ham en Wim Staargaard.
Wim is nog de laatst levende van dit avontuur.

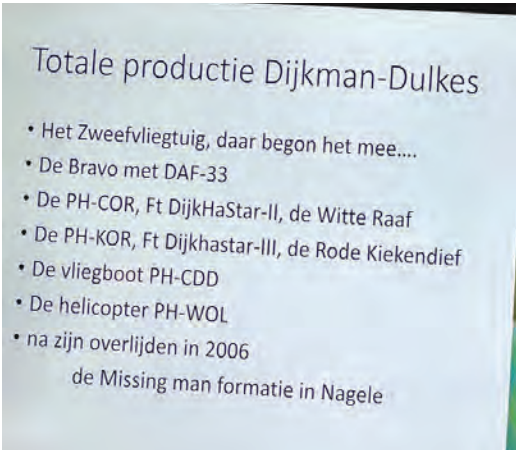
De nieuwe productie:
Er werd een geheel nieuw ontwerp gemaakt gebaseerd op goedgekeurde technisch plannen en constructies door de dienst Rijksluchtvaart inspectie met interesse gevolgd door De directeur Rijksluchtvaartdienst de heer ing. Wolleswinkel, aan wie we veel dank verschuldigd zijn om zijn welwillende medewerking voor de eerste proefvluchten en later het verlenen van het r-BvL van eerst de witte PH-COR in het nieuwe ontwerp en later de rode versie met registratie PH-KOR.

Was de witte meer een prototype, met de focus op het verkrijgen van het BvL. De rode had betere vliegeigenschappen, een sterkere motor en een intrekbaar onderstel. Later bouwde Cor nog een vliegboot en een gyrocopter, maar deze bleven “voor de lol” zonder te vliegen.

Museumstukken
De witte versie PH-COR hangt tegenwoordig op vliegveld Texel in hun museum, De rode versie PH-KOR was verkocht en uit het zicht verdwenen. Het was een interessante lezing, vooral voor hen die van deze bouw afwisten en de commotie daaromheen zelf in die tijd hadden vernomen en gevolgd.

Voor de nieuwe generaties is het een stimulans en bewijs dat wij als Nederland hier iets in presteren kunnen en dat moeten we toch veel meer gaan doen met z’n allen!

Veel dank aan Wim Staargaard die zo te horen nog steeds zelf trots is en mag zijn!



Van de barcommissie
Max Heldring

De barbezetting loopt goed en iedereen is goed ingewerkt. In principe heeft iedereen een keer per 3 maanden bardienst en dat is net genoeg om current te blijven.

De barcommissie heeft ook het onderhoud van de koffiemachine op zich genomen. In principe niet erg ingewikkeld, maar bij drukke vliegdagen wordt er veel koffie gedronken en loopt de koffie afvalbak snel vol en stopt de machine.

Daarom de oproep aan gebruikers de bak regelmatig te legen en ook de vloeistofbak even om te spoelen.

Voor wie is die oproep:
- Vrijwilligers op ops
- Bardienst medewerkers die dienst hebben
- Commissieleden die aanwezig zijn (ook bestuursleden!)

Wanneer er clubactiviteiten zijn, maar er geen bardienst medewerker aanwezig is dan is de ijskast naast de koffiemachine een mooi initiatief. De ijskast wordt regelmatig aangevuld en bevat alcoholische en non-alcoholische drankjes.

Betalen kunt u dan met behulp van een QR code aan de zijkant. Er is altijd wel iemand aanwezig die weet hoe het werkt. Er wordt hier wel een beroep gedaan op de eerlijkheid van de gebruikers.

Ik wens u mede namens de barcommissie veel gezelligheid wanneer u van de bar gebruik maakt.

TGB voor BVLOS vluchten Politie Twente

De KNVvL heeft kennisgenomen van het voornemen om een potentieel nieuw drone gebied in het oosten van het land te ontwikkelen. De KNVvL onderkent vanzelfsprekend de voordelen en het maatschappelijke belang van dit initiatief. Maar zij ziet tegelijkertijd dat er wederom gekozen wordt voor de vorm van een TGB (Tijdelijk Gebied met Beperkingen) voor een groot gebied van maar liefst 700 vierkante kilometer, waarbij er zeer grote restricties ontstaan voor de overige luchtruimgebruikers.

Visie van de KNVvL

De volgende stap om meer BVLOS drones (Beyond Visual Line of Sight) in het luchtruim te kunnen toestaan is implementatie van elektronische middelen en procedures die de separatie tussen onbemand en bemand luchtverkeer bewerkstelligen. De ontwikkeling hiervan is in de vorm van U-space en i-Conspicuity in volle gang en heeft een hoge prioriteit bij de Europese luchtvaart autoriteit EASA. Ook bij andere lidstaten, maar ook daarbuiten zoals de VS, wordt uitgebreid getest. Opnieuw een TGB introduceren sluit andere luchtruimgebruikers uit of beperkt deze in grote mate.

Dat is verre van proportioneel. Nederland is al zo klein en heeft al flinke uitdagingen om het luchtruim te verdelen. Het luchtruim nog verder opknippen en eenzijdig voor een partij beperken is niet de juiste weg.

Wat de KNVvL betreft moet de volle focus en alle inzet zijn gericht op de elektronische oplossingen die er op korte termijn aan lijken te komen of zelfs al beschikbaar zijn. De KNVvL werkt hierin graag mee en zal substantieel een bijdrage leveren. Dit is de enige reële route naar een oplossing, waarbij niemand uitgesloten hoeft te worden en het vrije luchtruim voor iedereen beschikbaar blijft.

Hartzaken in de cockpit

Marjolein Deege

Aero Medical Examiner

Vliegen vraagt niet alleen om een goed vliegtuig, maar ook om een goed functionerende piloot. Een goed werkend hart hoort daar bij — al is dat niet altijd zo vanzelfsprekend als het lijkt. Met Valentijnsdag in aantocht is het hart een mooi onderwerp om eens wat verder bij stil te staan.

Veel hartaandoeningen ontwikkelen zich langzaam en geven pas laat klachten, terwijl ze onder stress of inspanning wél een rol kunnen spelen. Daarom is het hart een vast aandachtspunt bij de medische keuring voor vliegers.

De meeste vliegers komen tijdens een keuring niet voor verrassingen te staan, maar soms roept een meting, een hartfilmpje of een opmerking van de arts vragen op.

Begrip van wat er wordt beoordeeld en waarom, helpt om die onduidelijkheid weg te nemen en om bewuste keuzes te maken voor je eigen gezondheid en vliegveiligheid.

Veelvoorkomende hartaandoeningen

Problemen met de kransslagaders

Aandoeningen van de kransslagaders (coronaire hartziekten) ontstaan meestal geleidelijk door vernauwingen in de bloedvaten die de hartspier van zuurstof voorzien. Dit proces kan jarenlang ongemerkt verlopen. Sommige mensen krijgen klachten zoals pijn of druk op de borst bij inspanning, anderen merken pas iets wanneer er sprake is van een hartinfarct – of zelfs helemaal niet.

Voor het vliegen is vooral van belang hoe groot de kans is dat het hart tijdens of vlak na inspanning problemen krijgt. Factoren zoals leeftijd, roken, suikerziekte, een hoog cholesterol en erfelijke belasting spelen hierbij een rol. Bij de keuring wordt daarom niet alleen naar eventuele klachten gekeken, maar ook naar deze risicofactoren en naar eerdere onderzoeken of behandelingen.

Hartritmestoornissen

Hartritmestoornissen komen relatief vaak voor en variëren in ernst. Veel mensen hebben wel eens een extra hartslag of korte momenten van onregelmatig ritme, zonder dat dit gevaarlijk is. Andere ritmestoornissen, zoals boezemfibrilleren, kunnen leiden tot een onregelmatige hartslag, verminderde inspanningstolerantie of duizeligheid.

Voor vliegers is vooral van belang of een ritmestoornis klachten geeft en of deze stabiel is. Ritmestoornissen die gepaard gaan met flauwvallen of plotselinge duizeligheid vormen een duidelijk risico in de cockpit. Daarom wordt bij ritmestoornissen vaak aanvullend onderzoek gedaan, bijvoorbeeld met een 24-uurs ECG (Holter) of is een aanvullende beoordeling door een cardioloog nodig.

Geleidingsstoornissen

Naast het hartritme zelf kan ook de elektrische geleiding in het hart vertraagd of onderbroken zijn. Dit wordt vaak ontdekt op een hartfilmpje (ECG), zonder dat je hier iets van hoeft te merken. Lichtere vormen zijn meestal onschuldig, maar ernstige geleidingsstoornissen

kunnen leiden tot een te trage hartslag en klachten zoals vermoeidheid, duizeligheid of flauwvallen.Bij de keuring wordt beoordeeld of het om een onschuldige bevinding gaat of om iets dat verder onderzocht moet worden. De combinatie van ECG bevindingen en klachten is hierbij belangrijk.

Structurele hartafwijkingen en hartkleplijden

Structurele afwijkingen van het hart, zoals problemen met de hartkleppen of een verdikte hartspier, kunnen aangeboren zijn of zich later in het leven ontwikkelen. Lichte vormen geven vaak weinig klachten en worden soms bij toeval ontdekt. Ernstigere vormen kunnen leiden tot kortademigheid, verminderde belastbaarheid of hartritmestoornissen.

Tijdens het vliegen kan het hart extra worden belast, bijvoorbeeld door stress of fysieke inspanning. Daarom is het belangrijk dat deze aandoeningen stabiel zijn en goed gevolgd worden. Vaak is hierbij een echo van het hart nodig.

De rol van het ECG bij keuringen

Een belangrijk hulpmiddel bij het beoordelen van het hart is het elektrocardiogram (ECG), oftewel het hartfilmpje. Hiermee worden het hartritme en de elektrische geleiding beoordeeld en kunnen aanwijzingen worden gevonden voor eerdere hartschade of ritmestoornissen.

Bij een LAPL medical is een ECG niet standaard verplicht bij de keuring. Bij de initële keuring wordt ook vaak geen ECG gemaakt, tenzij daar een duidelijke aanleiding voor is, zoals klachten, een afwijking bij lichamelijk onderzoek of een relevante voorgeschiedenis. Ook bij herkeuringen geldt dat een ECG alleen wordt gemaakt als dit medisch noodzakelijk is.

Bij een Klasse 2 medical zijn de regels concreter. Bij de eerste afgifte van een Klasse 2 medical wordt altijd een ECG gemaakt.Tot de leeftijd van 40 jaar is daarna meestal geen periodiek ECG verplicht, tenzij er klachten of risicofactoren zijn. Bij de eerste keuring na het 40e jaar en het 50e jaar wordt weer een nieuw ECG gemaakt.

Vanaf 50 jaar gebeurt dit om de twee jaar. Deze leeftijdsgrenzen zijn bedoeld om veranderingen tijdig op te sporen, ook als een vlieger (nog) geen klachten heeft. Als het nodig is, kan altijd besloten worden om vaker een ECG te maken.

Wat zegt de regelgeving?

De Europese regelgeving voor vliegerkeuringen is vastgelegd in EASA Part MED. Het uitgangspunt is niet het uitsluiten van iedereen met een aandoening, maar het beperken van het risico op plotselinge uitval tijdens het vliegen. Daarbij wordt gekeken naar stabiliteit, kans op acute gebeurtenissen en de functionele belastbaarheid van de vlieger.

Dit betekent dat veel hartaandoeningen, als ze goed gecontroleerd en stabiel zijn, geen belemmering hoeven te zijn voor het vliegen. Soms zijn periodiek aanvullende onderzoeken nodig of worden er beperkingen in de vorm van tijdelijke unfitheid of een safety pilot opgelegd.

Aanvullende CVRM-controles

Naast het ECG is binnen EASA Part-MED sinds vorig jaar extra aandacht gekomen voor cardiovasculair risicomanagement (CVRM). Dit betekent dat bij de medische keuring niet alleen wordt gekeken naar het hart op dat moment, maar ook naar risicofactoren die de kans op hart- en vaatziekten in de toekomst vergroten. Daarbij gaat het onder andere om bloeddruk, cholesterolwaardes, roken, lichaamsgewicht, diabetes, leeftijd en een familiegeschiedenis met hart- en vaatziekten.

Voor houders van een LAPL- of Klasse 2-medical geldt dat deze CVRM-beoordeling periodiek moet plaatsvinden. Tussen het 40e en 60e levensjaar gebeurt dit eens per vijf jaar. Vanaf de leeftijd van 60 jaar wordt deze beoordeling eens per twee jaar herhaald. De exacte invulling kan per vlieger verschillen en is afhankelijk van het individuele risicoprofiel.

Om dit risico zo objectief mogelijk in te schatten, wordt meestal gebruik gemaakt van een passende cardiovasculaire risicocalculator. Deze combineert meerdere factoren tot een geschatte kans op een cardiovasculaire gebeurtenis binnen een bepaalde periode, bijvoorbeeld in de komende tien jaar.

Deze manier van risicobeoordeling sluit aan bij wat in de reguliere zorg, bijvoorbeeld bij de huisarts, gebruikelijk is. Het doel is niet om vliegers met een verhoogd risico automatisch te beperken, maar om vroegtijdig inzicht te krijgen in mogelijke risico's, zodat tijdig passende adviezen, leefstijlmaatregelen of verdere follow-up kunnen worden ingezet en de kans op onverwachte hartproblemen tijdens het vliegen zo klein mogelijk blijft.

Wanneer moet je zelf aan de bel trekken?

Niet alle hartproblemen worden tijdens een routinekeuring ontdekt. Daarom is het belangrijk dat vliegers zelf alert zijn op signalen.

Klachten zoals pijn of druk op de borst, onverklaarbare kortademigheid, hartkloppingen, duizeligheid of een moment van bijna flauwvallen zijn altijd reden om contact op te nemen met je arts. Ook een duidelijke afname van het inspanningsvermogen of een plotseling slecht herstel na inspanning verdient aandacht.

Daarnaast is het verstandig om laagdrempelig advies te vragen over eventuele consequenties voor je medical bij een sterke verandering in gezondheid, bijvoorbeeld na een ziekenhuisopname, nieuw gestarte hartmedicatie of een doorgemaakte infectie die hartklachten gaf. Vliegen terwijl er twijfels zijn over de eigen fitheid is nooit verstandig.

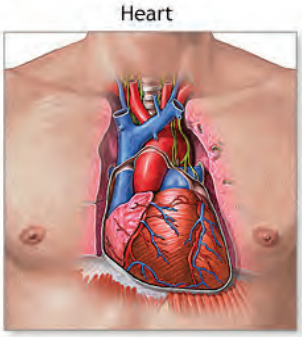
Adviezen ter voorbereiding op de keuring

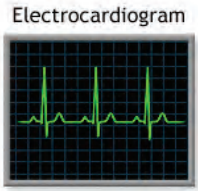
Een goede voorbereiding maakt de medische keuring vaak eenvoudiger en prettiger. Noem eventuele klachten, ook als je denkt dat ze onschuldig zijn. Neem, indien van toepassing, recente brieven van de cardioloog of uitslagen van onderzoeken mee. Dit voorkomt vertraging en onnodige aanvullende vragen.

Zorg dat je weet welke medicijnen je gebruikt en in welke dosering. Meld ook recente wijzigingen. Probeer uitgerust naar de keuring te komen en vermijd zware inspanning, cafeïne of nicotine vlak voor de afspraak, omdat deze de bloeddruk en hartslag kunnen beïnvloeden.

Tot slot

Het hart is een belangrijk onderdeel van de vliegmedische keuring en verdient, zeker op latere leeftijd, wat extra aandacht. De keuring biedt een gelegenheid om daar even bij stil te staan en inzicht te krijgen in de eigen gezondheid. Niet als beperking, maar als ondersteuning om nog lange tijd veilig en met plezier te blijven vliegen.





ACHA nieuwjaarsborrel

Victor van Wees

Nadat op 11 januari onze nieuwjaarsborrel door sneeuw, ijsel en gladheid werd afgelast en verschoven naar zondagmiddag 18 januari, bleken toch nog zo'n 40 leden van de club de rit naar vliegveld Hilversum de moeite waard te vinden om daar in ons clubhuis elkaar de hand te schudden of zelfs te omhelzen in een welgemeende poging elkaar een super club-vliegjaar te wensen.

Zoals gebruikelijk werd deze nieuwjaarsbijeenkomst geopend door een van de bestuursleden en de eer viel ditmaal te beurt aan onze penningmeester Ben Vlasman die deze taak terdege had voorbereid en zich deze taak met de klasse van een heuse performer kweet!

Na een kort betoog dat het de club voor de wind gaat riep Ben de mensen op toch maar zoveel mogelijk zich te bedenken en of zij zich als vrijwilliger misschien meer voor hun club zouden willen doen. Ook had hij al bedacht welke bestemmingen dit jaar als bestemming voor wel twee clubvluchten konden dienen en noemden daarbij Moskou en wellicht Groenland als vooral spannend om te doen, waarmee hij de lachers op zijn hand kreeg.

Met dank weer aan onze barbezetting van o.m. Max Heldring en familieleden. De gratis drankjes werden aangevuld met meerdere overheerlijke schalen snacks en de borrelnootjes niet te vergeten. Het einde van dit gezellige samenzijn werd traditioneel ingeluid door Ineke die de barbel nog net kon bereiken om de laatste ronde aan te kondigen.

MAF junglepiloot in Suriname

David van der Beek

Een dag in het leven van..een MAF junglepiloot in Suriname

Het is maandagochtend. Samen met collegapiloot Joop ben ik in gesprek met bezoeker Noel uit de VS. Hij is van het hoofdkantoor van Mission Aviation Fellowship (MAF) in de VS en heeft als opdracht om op MAF-bases over de hele wereld een nieuw vluchtboekings- en registratieprogramma te implementeren. Samen met het nieuwe programma krijgen wij EFBs: Electronic Flight Bags. Ik heb mijn persoonlijke tablet al uitgepakt. De hoes voelt stevig aan en het scherm heeft een mooie, matte screenprotector.

We doen nu nog heel veel op papier, maar straks wordt bijna alles elektronisch. Dit wordt leuk! En als wij straks onze EFB certificatie hebben van de luchtvaartautoriteiten, zijn wij – behalve de nationale carrier SLM – de enige hier in Suriname.

Met Noel lopen we door de instellingen heen: klopt de climb performance? Hoe lang duurt eigenlijk onze klim naar FL065? En wat is het gemiddelde verbruik van onze 3 kisten? We pakken oude navlogs erbij en vergelijken onze data. Natuurlijk staat een deel van deze data ook in de POH (Section 5 – Performance) van onze GippsAero GA8 Airvan, maar wij vliegen ze 'Lean of Peak', dus het brandstofverbruik ligt bij ons aanzienlijk lager.

In het systeem plannen we een vlucht als test. Hm, het totale verbruik ligt nog lang niet in de buurt van de werkelijkheid, dus we moeten nog even verder sleutelen aan de instellingen. Ik geniet hiervan: in mijn vorige baan was ik analytisch onderzoeker bij een bedrijf in de chemie, en dit is net als toen lekker puzzelen om iets goed werkend te krijgen.

Na de lunch ga ik even alleen aan de slag om de performance getallen goed in het systeem te zetten. Het is deels op basis van inschattingen maar als we op den duur meer data hebben kunnen we de getallen finetunen. Terwijl ik druk zit te puzzelen komt Trifosia, onze frontdeskcollega binnen. Er is een medevac! Of ik die vlucht wil doen... natuurlijk!

Er moet een patient worden opgehaald op Djoemoe. Hoewel een ‘medical evacuation’ of ‘medevac’ serieuze business is ¬- je weet tenslotte nooit hoe ernstig de patient er aan toe is - kan ik een grijns niet onderdrukken: weer vliegen!

Bij het vliegen ligt mijn hart. Iedere keer als ik in een van onze Airvans boven Suriname zit, geniet ik van dit werk. Op een praktische manier mijn medemens helpen, gedreven vanuit mijn liefde voor God. En ook nog eens het beste uitzicht dat je maar kunt wensen.

Maar het is nu even aanpoten. Terwijl wij wachten op bevestiging van de medevac ga ik snel aan de slag met de preflight-checks van onze PZ-NMA: olie, brandstof, elektrische systemen en de walk-around. Ik heb het hier bij MAF al tientallen keren gedaan, maar nu wil ik geen tijd verliezen. Daarna volgt het flightplan: vliegveld Zorg en Hoop in Paramaribo ligt in Class B airspace, dus dat is een must. Na een kwartier ben ik klaar en is het wachten op de begeleider van Medische Zending.

Ik heb ruim voldoende brandstof aan boord; ik verwacht te landen met nog anderhalf uur in de tanks, dus dat komt wel goed. Het daglicht en het weer kunnen wel een uitdaging worden. Het is inmiddels half drie ‘s middags en wij moeten erop plannen om uiterlijk drie kwartier voor zonsondergang terug te zijn op onze basis. Dat betekent: niet later dan over een half uur opstijgen.

Daarnaast kan het weer zich snel ontwikkelen hier in de tropen. We zitten aan het eind van de droge tijd en in de afgelopen dagen heeft het al flink geonweerd in de namiddag. Voorlopig is het zonnig, maar ik houd rekening met buien.

Bij MAF hanteren we het principe van de “three commodities of flight”. Die “three commodities” zijn weather, daylight, fuel. Bij het vliegen mogen we maar op één van deze drie gebieden de grens opzoeken.

In een operationele organisatie zoals de onze weten we dat het soms niet mogelijk is om de veiligheidsmarge altijd heel ruim te houden, en daarom staan we onszelf toe om – indien nodig – op één van de genoemde gebieden de marge te verminderen. Maar natuurlijk wel binnen de grenzen van het veilig vliegen.

Even later komt het bericht dat er geen begeleider is op de heenweg, maar dat de verpleegkundige op Djoemoe samen met de patient terugkomt. Dat betekent: onmiddelijk aan boord gaan en vliegen. Mijn collega Gordon van ‘ground ops’ gaat mee. We stijgen op en klimmen naar Flightlevel 65.

Daar komen we inderdaad tussen de Towering Cumulus terecht en ik vraag aan de verkeersleiding om FL085. Dat geeft ons iets meer marge met de bewolking.

Na wat heen en weer manoeuvreren lukt het ons om ertussendoor te vliegen en dan ligt de horizon open.

Djoemoe is een uur vliegen vanaf Paramaribo. In de daling zien we alweer buien hangen, hoewel klein en geïsoleerd. De baan ligt er goed bij: 740 m lang, een paar procent up-slope en het gras is gemaaid. Ik ben er vorige week nog geweest met passagiers. De landing is boterzacht en we rollen uit naar het eind van de baan, waar de verpleegkundige met de patient plús een hoop dorpsbewoners al staan te wachten.

De man op de brancard heeft zware verwondingen aan zijn hoofd en ledematen: er was een ongeluk met een kettingzaag tijdens het hout kappen in het bos. Net als we hem door de ruime cargodeur naar binnen willen tillen begint het te regenen. Hm, dat had ik kunnen zien aankomen, maar heb er in het circuit niet zo goed op gelet.

Hoe dan ook, het maakt niet uit want we willen toch zo vlot mogelijk weer de lucht in. We werken hard door en na 20 minuten gaan de deuren dicht voor vertrek. Ik doe de checks, inclusief abort briefing en een korte engine run-up. We gebruiken hier bij MAF Suriname een flip checklist voor take-off en landing. We taxiën naar runway 06 en stijgen op.

De lucht is opmerkelijk stabiel: er is nauwelijks turbulentie. Dit is meestal het geval na een bui, maar in stilte dank ik God voor deze goede omstandigheden.

Het is voor de patient wel zo prettig. Mensen klagen hier niet snel over pijn, maar toch wil ik de tocht zo gladjes mogelijk laten verlopen. We melden ons aan bij Paramaribo Control en geven onze aankomst- en vertrektijden door. We vlogen al op FL075, maar we krijgen nu ook de formele klaring. Dat laatste is hoe we hier in Suriname werken: in het zuiden is er nauwelijks radio-ontvangst van Control, dus regelen we als de piloten de separatie onderling op de frequentie. En als we weer binnen bereik van Control komen, dragen we de ver antwoordelijkheid voor de separatie weer over. Het is een soort gecombineer VFR-IFR operatie hier, totaal anders dan in Europa.

Met nog 50 mijl te gaan zien we boven Parmaribo een gigantische onweersbui hangen: die moet minstens 25000 voet hoog zijn. Op onze stormscope zien we de ontladingen al. We hebben nog een half uur te gaan voordat we daar zijn en de beste kans om erlangs te kunnen is aan de ‘upwind side’, dus wijken we naar het oosten uit. Ik vraag om een klaring voor 6 mijl ‘right of track’ en krijg die.

Inmiddels zitten we op de torenfrequentie van J.A.Pengel Airport, ook bekend als ‘Vliegveld Zanderij’, en ik hoor dat de KLM-vlucht naar Amsterdam zich meldt voor vertrek. We zitten zometeen recht in zijn pad, en de KLM crew krijgt de bijzondere klaring: klim tot 3000 voet, en na de rivier vrij om verder te klimmen. Ook dit vind ik een mooi aspect van het vliegen hier in Suriname: het kleinere en het grotere verkeer zit samen op één frequentie, en de verkeersleiding leidt dat veilig maar vooral heel pragmatisch langs elkaar.

We hebben de daling naar Paramaribo ingezet en vinden onze weg naar de stad. Het wordt donker, mede vanwege de grote CB die nu in het westen hangt. Hij is dus inderdaad voorbijgegaan maar de baan is nog kletsnat. Ik kies voor een landing vanuit het oosten: weliswaar hebben we een paar knopen op de staart, maar dan we hoeven niet door de regen te vliegen. We landen om vijf voor half zes, een uur voor zonsondergang. Mooi op tijd dus!

Bij de MAF-hangar aangekomen wordt de patient overgebracht in de ambulance die daarna met loeiende sirene naar het ziekenhuis rijdt. Terwijl ik mijn post-flight checks doe, maakt onze ground-crew het vliegtuig weer klaar voor de volgende vlucht. Voldaan en dankbaar kijk ik terug op de dag.

Wil je meer te weten komen over onze missie, volg ons dan op Instagram of Facebook (@bekenflyingmission). Aanmelden voor onze nieuwsbrief of doneren is mogelijk op onze website (www.bekenflyingmission.nl).

Onlangs waren twee andere MAF-gezinnen en wij te zien in de TV-serie “Junglepiloten” van de EO **(www.eo.nl/junglepiloten**). Kijken kan nog steeds via NPO Start **(https://npo.nl/start/serie/junglepiloten-verhalen-van-hoop/)**

Line Dance voor beginners

Peter van hesse

Het was voorjaar geworden en we kregen weer de kriebels om een weekendje met onze bromvlieg uit te vliegen. Na overleg met Meteo Schiphol werd het Kent in Engeland waar we al vaker waren geweest en waar je niet snel uitgekeken raakt.

Vanaf Vliegveld Hilversum was dat zo'n twee uur vliegen via Dordrecht en Vlissingen, langs de Belgische kust naar Calais en dan het Kanaal over naar Manston Airport in Kent. We hadden vooraf al een auto gehuurd dus moesten we alleen nog even een hotel zoeken en dan konden we genieten van ons verblijf.

Dat bleek echter moeilijker dan gedacht, kennelijk had iedereen het voorjaar in het hoofd, want in Manston was nergens een hotelkamer vrij. Dan maar door naar Ramsgate, zo moeilijk kon het toch niet zijn? Maar ook daar nergens een hotelkamer te vinden, alles was bezet of geboekt.

De volgende mogelijkheid langs de kust werd Sandwich, bekend van de Earl of Sandwich, die zijn brood dubbelvouwde om met één hand te kunnen eten. Mooi verhaal, maar ook hier helaas geen hotelkamer te boeken. We werden er moedeloos van.

Na een vergeefse zoektocht in Deal en Dover kwamen we in Folkestone terecht, waar de kanaaltunnel begint. Gelukkig konden we daar in hotel Grand Burstin toch nog een laatste kamer vinden. Het was een groot, wit en imposant hotel aan de haven, dat duidelijk al vele jaren bestond.

Het was al donker geworden en we hadden nog niet gegeten, dus gingen de Fish en Chips met een pint bier er goed in. Bij terugkomst in het hotel hoorden wij gezellig muziek uit de grote zaal komen en kwamen wij midden in een Country Music en Dance Weekend terecht waarvoor het hele hotel was volgeboekt. Op die ene kamer van ons na dus.

Iedereen was gekleed in Country en Western kleding en wij mochten getuigen zijn van de line dance wedstrijd, het hoogtepunt van de avond. Met begeleiding van een countryband met zanger werden de punten verdeeld en de kampioenen gehuldigd.

Een toevallige belevenis, waar wij helemaal niet op gerekend hadden maar die achteraf de moeite van het omrijden meer dan waard was!

Piper Seminole Diesel

Peter van Hesse

Vliegtuigen met dieselmaandrijving waren vaak een probleem vanweg het grote gewicht van de motoren en zijn nauwelijks succesvol geweest. Maar de techniek staat niet stil en Piper ontwikkelde de diesel aangedreven Piper Seminole DX-tweemotorige trainer die sinds kort op de Amerikaanse opleidingsmarkt beschikbaar is.

Piper Aircraft maakte onlangs bekend dat het zijn eerste Amerikaanse bestelling heeft ontvangen voor de nieuwe diesel aangedreven Seminole DX. Skyborne Airline Academy, gevestigd op Vero Beach Airport in Florida, bestelde vijf van deze tweemotorige trainingsvliegtuigen, kort na de introductie van het toestel in juli 2025.

De Seminole DX is uitgerust met de DeltaHawk DHK4A180 compressie-ontstekingsmotor en Garmin G1000 NXi-avionica, en is ontworpen om een lager brandstofverbruik en gemo derniseerde vluchtsystemen te bieden voor opleidingsdoeleinden.De Piper Seminole DX zorgt voor een 35 procent lager brandstofverbruik ten opzichte van traditionele modellen die op avgas vliegen, samen met een 32 procent hogere stijgsnelheid op één motor en een 70 procent hogere éénmotorige plafondhoogte.

Piper Aircraft levert al andere diesel aangedreven eenmotorige modellen voor de markt van instapvliegtuigen en trainingsvliegtuigen, waaronder de Piper Archer DX en DXL.

De keuze van Skyborne voor de Seminole DX weerspiegelt hun vooruitstrevende benadering en hun toewijding aan uitmuntendheid in vlieg opleidingen," zei Ron Gunnarson, hoofd verkoop en kwaliteit bij Piper, in een verklaring.

"Naarmate we in de VS blijven groeien, zullen deze vliegtuigen een cruciale rol spelen om ervoor te zorgen dat we blijvend voldoen aan de hoge standaarden die onze studenten verwachten," aldus Lee Woodward, CEO van Skyborne.

Met deze bestelling is Skyborne de eerste Amerikaanse exploitant die de Seminole DX in zijn opleidingsprogramma opneemt. Skyborne heeft al een langdurige relatie met Piper, maar heeft de afgelopen jaren ook belangstelling getoond voor andere nieuwe, op duurzaamheid gerichte vliegtuigontwerpen.

MAARTEN'S MEMORIES

Maarten Driessen

Landingsgestel-strut

Het was nog in de dagen dat je als handbagage eigenlijk ieder soort goederen in een lijnvliegtuig kon meenemen. De navolgende situatie speelde zich af in deze periode.

Een van de vliegtuigen die onder mijn verantwoordelijkheid viel; en waarvoor ik meestal optrad als 'hulpkracht' en als verantwoordelijk vlieger, was gestrand met een technisch probleem aan één van de hoofdlandingspoten. Het vliegtuig was tijdens de landing op Abijan (hoofdstad van Ivoorkust) door het hoofdlandingsgestel gezakt.

Technisch onderzoek wees uit dat in feite niets was beschadigd, doch dat het zuigermechanisme dat voor afdemping van het hoofdlandingsgestel diende, lek was gegaan. Ter plekke kon dit niet worden gerepareerd. Het onderdeel dat vervangen moest worden is een stalen buissysteem, waarin olie en een zuiger. Het totale apparaat is circa 60 cm lang; en het geheel weegt ruim vijf kg.

Besloten werd dat ik per lijndienst naar Abijan zou vliegen, met in mijn handbagage het betreffende onderdeel. In Abijan was een techneut beschikbaar die de zaak zou kunnen repareren en monteren.

Daarna zou ik de kist meenemen naar Nederland voor regulier onderhoud.

Aldus geschiedde: Met onder mijn arm een kleine tas privéspullen en een grote plastic zak, waarin ons onderdeel, vloog ik per airliner via Milaan naar Abijan. Geen enkel probleem!! Niemand was geïnteresseerd in het apparaat dat nog het meeste leek op een kleine bazooka. . . .

Aldaar aangekomen: door de douane, of wat daarvoor doorgaat. Het ene probleem na het andere. Uiteindelijk accepteerde men dat het een vliegtuigonderdeel was en dát mocht belastingvrij worden ingevoerd.

De beschikbare techneut monteerde het onderdeel. Wij raakten met elkaar in gesprek. Het bleekt dat hij een Engelsman was die zijn land was 'ontvlucht' wegens een belastingschuld naast het feit dat zijn ex-echtgenote hem 'op zijn nek zat'. Hij was zeer ongelukkig met zijn verblijf in Ivoorkust.

De man informeerde wanneer ik zou terug vliegen, via welke route en of hij – eventueel – mee zou kunnen, zonder het land officieel te verlaten . . . Ik stemde toe hem mee te nemen als boordwerktuigkundige (of zoiets), mits hij op de afgesproken tijd gereed zou staan. Tevens meldde ik hem dat mijn eerste landing in Europa in Sevilla (Spanje) zou zijn en dat hij van daar af maar moest zien hoe hij in Engeland kwam. Ik zou dan doorvliegen naar Maastricht.

Datum en tijd van vertrek: Niet alleen híj stond startgereed, maar ook een zwarte schone jonge dame naast hem. Hij was even vergeten te vertellen dat die bij hem hoorde en ook mee moest. . . . . .
Ach, we hadden nog twaalf lege stoelen over, dus waarom niet een stewardess erbij?

Probleemloos bereikten wij Sevilla. Zij beiden gingen hunsweegs, na mij uitgebreid te hebben bedankt. Van hen heb ik nooit meer iets vernomen. Ik hoop dat het hen goed gaat. Het restant van de vlucht naar Maastricht verliep normaal.

Thee/Koffie Agenda en activiteiten Mariëlle Lugard

- Wij vertrekken in wintertijd om 12.00 LT en bij zomertijd om 13.00 uur LT
- Vergeet niet zélf tijdig, bij voorkeur minimaal één week van te voren, een toestel te reserveren.
- De vluchtleider is anderhalf uur van te voren aanwezig. Dan wordt onder het genot van een kop koffie/thee de bestemming, route e.d. besproken.
- Let op het uur wachttijd bij vluchten naar het buitenland en gecontroleerde velden!
- Vanwege de afstand of een programma op de plaats van bestemming kan op een andere tijd dan de standaardtijd vertrokken worden. De vluchtleider informeert de deelnemers hierover.
- Clubvluchten gaan alleen door onder CAVOK condities.

Meedoen met clubvluchten?
Meld u aan als u een plaats over hebt, een maatje zoekt of een plaatsje zoekt. De organisatoren helpen graag een handje.

Heeft u nog leuke suggesties, ontdekte u ergens een leuk veldje, met aardige mensen, goed restaurant of een interessant museum?: Laat het ons weten!

Mocht u vragen hebben of zich willen aanmelden, mail dan naar:
evenementen@vliegclubhilversum.nl

of bel met:

Rob Cordes	06-24382614
Mariëlle Lugard	06-47658121
Bert (motortour)	06-21547450

Datum	Veld	Nm	Actie	Tijd	Bijzonderheden
Februari					
Za 07	EHHV	000	Simone	16.30 LT	Nieuwe Ledenborrel
Za 28	Amsterdam	040	Marielle	n.t.b.	Bezoek Lancaster
Maart					
Wo 11	EHHV	000	Marielle	20.00 LT	Brandweer Schiphol
14/15	EHHV	000	Flight Instr.	variabel	90 dagen checks
Wo 25	EHHV	000	Madelon	20.00 LT	Rusty Pilot briefing
April					
Woe 15	EHHV	000	Madelon	20.00 LT	Just Culture ILT/OM

Onze club & onze leden

Totaal aantal leden 322
waarvan 31 begunstigers,
1 lid van verdienste: Mariëlle Lugard.

Nieuwe leden:
David van Asperen uit Amsterdam
Frank Moorman uit Nieuw-Loosdreht
Eklavya Dahiya uit Rotterdam

Geslaagd PPL(A)
Leran Day
Ruben Hekster

Night VFR
Bram Kamstra

Driessen & Rappange
Verzekeringen

Voor vliegers met
oog voor detail!

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