

Port Betaald



Magazine voor ACHA clubleden

NOTACHAM



september/oktober 2025



P. 08 ACHA ZOMERFEEST

P. 12 VLIEGEN MET EEN POWERVROUW

P. 20 BLOEDDRUKSTRESS BIJ DE KEURING

Aviation Medical Center Voor alle vliegmedische keuringen



Voor de leden van de VCS gelden speciaal gereduceerde tarieven!
Neem contact met ons op voor de speciale tarieven op het gratis nummer: 085 - 022 011 8

Aviation Medical Center - Karspeldreef 8, 1101 CJ Amsterdam - info@aviationmedical.com - www.aviationmedical.com

VALKERING & CO.

REAL ESTATE



Een vooruitstrevend en professioneel
makelaarskantoor gespecialiseerd in business-
en investeringsvastgoed

WWW.VALKERING.CO

020 644 22 20



INHOUDSOPGAVE

Jaargang 79 nummer 05-2025

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

Bericht van het ACHA Bestuur 06

ACHA Zomerfeest en Zilveren Vleugel 08

Onze Van's RV7 10

Vliegen met een Powervrouw 12

Een verhaal met een staartje 13

Spitfire op herhaling 14

Vliegen boven Budapest 16

Mijn eerste buitenlandse avontuur 18

Bloeddrukstress bij de keuring 20

Nieuwe ACHA leden 22

Gevaren van drones 25

Weet u dat? 26

Maarten's Memories 28

Onze club en onze leden 29



**Driessen & Rappange
Verzekeringen**

**Voor vliegers met
oog voor detail!**



www.driessenrappange.nl/luchtvaart

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



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 035-6563717

Gabe Spalburg 06-13001084

Victor van Wees 06-54645618

KOPIJ

Mailen vóór de 10^e 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, ops@vliegclubHilversum.nl.



PH-DON



PH-JBC



PH-SKC



PH-MFT



PH-SKM



BESTUUR, COMMISSIES, OPERATIONS EN VLIEGSCHOOL

Bestuur

Voorzitter/secretaris
Penning meester
Bestuursleden

Leden

Ineke van der Meule
Ben Vlasman
Roeland ten Holder
Bert Kuijper

bestuur@vliegclubhilversum.nl

ineke@vliegclubhilversum.nl
penningmeester@vliegclubhilversum.nl
roeland@vliegclubhilversum.nl
bert@vliegclubhilversum.nl

Commissie

Archief

Bar

Clubvluchten &
evenementen
Gebouwen

NotACHAm
Operations

Leden

Mariëlle Lugard,
Roeland ten Holder
Max Heldring, Gerard ten Nuyl,
Lex Uiterwijk
Rob Cordes, Mariëlle Lugard
Leander Petit
Willem Bennink, Hans van Doorn,
Krish Tjikoeri en Matthieu Valkering
Zie colofon
Stefanie van Altena, Hans Bergsma,

emailadres

archief@vliegclubHilversum.nl

bar@vliegclubHilversum.nl
evenementen@vliegclubHilversum.nl

gebouwen@vliegclubHilversum.nl

ops@vliegclubHilversum.nl

Vertrouwenspersoon
Vlootcommissie
VMS

Mariëlle Lugard
Bert Kuijper, Jeroen Schouten
Madelon Pol (voorzitter)
Jeroen van den Berg,
Richard Branderhorst,
Robert van Hees,
Frank Olberts en Gabe Spalburg

marielle.lugard@gmail.com
vlootzaken@vliegclubHilversum.nl
vms@vliegclubHilversum.nl

Website en IT

Roeland ten Holder
Gabe Spalburg, Quant Koese

website@vliegclubHilversum.nl

Zilveren Vleugel

Mieke Abels, Erik Meynders
en Sjoerd Schotanus

zilverenvleugel@vliegclubHilversum.nl

Vliegschool

Accountable Manager
Head of Training
Safety Manager
Compliance
Monitoring Manager

Approved Training Organisation

Ineke van der Meule
Dion Polman
Madelon Pol
Dion Polman

ineke@vliegclubhilversum.nl
ht@vliegclubhilversum.nl
safetymanager@vliegclubhilversum.nl
cmm@vliegclubhilversum.nl

Kijk voor telefoonnummers op het leden gedeelte van onze website.

Van de voorzitter



Ineke van der Meule

De zomer lijkt een beetje voorbij. Het weer is onstabiel aan het worden en dat hebben we gemerkt tijdens het zomerfeest op zaterdag 13 september. Bij de start van het feest kwam de regen met bakken uit de lucht. Maar gelukkig mocht dat de pret niet drukken.

Het zomerfeest werd druk bezocht. Er waren bijna 100 mensen aanwezig. De sfeer was meer dan goed. Dat was mede te danken aan de band van Coen Potters 'Archie en de Bunkers' die swingende melodieën ten gehore bracht. Het eten en drinken vond gretig aftrek. En gelukkig werd het wat later op de avond droog, zodat er ook genoten kon worden van ons terras.

Natuurlijk werd aandacht besteed aan de leden die afgelopen jaar hun brevet hebben behaald. En werd de uitslag bekend gemaakt van de Zilveren Vleugel. Dank is hier op z'n plaats aan alle leden die dit feest mogelijk hebben gemaakt. Daar hoort gelijk de volgende oproep bij: **wie o wie wil zitting nemen in de clubvluchten & evenementen commissie?** Als we deze en andere evenementen en clubvluchten willen blijven realiseren dan is aanvulling van deze commissie echt noodzakelijk.

Toekomst vliegveld Hilversum

In de vorige Notacham werd een oproep gedaan aan leden om zitting te nemen in de verschillende projectgroepen die door het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum worden ingesteld. Gelukkig heeft zich een aantal leden beschikbaar gesteld.

In het zgn 'duurzaamheidsplatform' dat zich richt op het verduurzamen van alle eigendommen en activiteiten op en rondom het veld, wordt de ACHA vertegenwoordigd door Bert Kuijper. Matthieu Valkering denkt voor ons mee in de projectgroep die zich richt op 'investeringen en innovatie'. En jullie voorzitter neemt zitting in de groep die ondersteuning biedt bij juridische aangelegenheden. Daarnaast denkt een aantal leden, die expertise hebben op de verschillende thema's met het bestuur en deze vertegenwoordigers mee.

Maar ook hier is een oproep op z'n plaats: leden met goede ideeën voor de toekomst meld je bij het bestuur. Alle input is welkom.

Winterperiode

Ook deze winter zullen er weer een Katana en een Cessna bij Wings over Holland op Lelystad worden ondergebracht. Naar verwachting vanaf 1 november a.s.. Dit biedt leden gelijk de gelegenheid om hun Night VFR te behalen. De afspraken voor het gebruik zullen nagenoeg gelijk zijn aan die van vorig jaar.

Algemene Leden Vergadering (ALV)

De ALV zal dit najaar plaatsvinden op vrijdag 14 november in ons clubgebouw. Aanvang om 20.00 uur. Na afloop biedt, zoals gebruikelijk, het bestuur een drankje aan. De agenda zal t.z.t. via een mail to all en via de website bekend worden gemaakt.

Op de agenda staan in ieder geval, naast de vaste agendapunten, de begroting 2026 en vlootvervanging, de toekomst van het vliegveld en de herbenoeming van de voorzitter en een lid van het bestuur ACHA.

Bij herbenoeming van bestuursleden, staat het alle leden vrij zich verkiesbaar te stellen.

Informatie hierover is te vinden in artikel 13 van de statuten.

Bericht van het ACHA bestuur

Toekomst Vliegveld Hilversum

Het bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum heeft het bestuur ACHA gevraagd naar zijn visie en verwachtingen voor de toekomst van Vliegveld Hilversum. Een aantal leden was, samen met het bestuur ACHA, bereid hierover na te denken. Uitgangspunt is om gezamenlijk te zorgen voor een toekomstbestendig, veilig en aantrekkelijk vliegveld dat bijdraagt aan de luchtvaart in Nederland en waarde toevoegt voor alle gebruikers en bezoekers.

De volgende ideeën zijn doorgestuurd naar het bestuur van SVH. Deze punten zijn voornamelijk gestoeld op eerdere toezeggingen van het bestuur SVH en op de verplichtingen die voortvloeien uit de statuten SVH. Het bestuur ACHA heeft aangegeven, uiteraard, bereid en gemotiveerd te zijn om actief bij te dragen aan de uitwerking en realisatie van onderstaande voorstellen, omdat het bestuur ACHA deze punten niet als wensen, maar als noozakelijke voorwaarden zien om het veld toekomstbestendig te maken en aantrekkelijk te houden voor huidige en nieuwe generaties vliegers en bezoekers. Het bestuur ACHA roept leden die mee willen denken over de toekomst van het vliegveld op om zich te melden.

1. Infrastructuur en veiligheid van het veld

Een goed functionerend vliegveld begint bij betrouwbare infrastructuur.

Wij stellen daarom voor:

- Renovatie van start- en landingsbanen met degelijke drainage over de volledige lengte. Overweeg hierbij het aantal banen te reduceren en de twee meest windgunstige banen structureel te verbeteren, zodat het veld ook in natte en winterse omstandigheden operationeel blijft.
- Verbetering van de verharde delen (taxibanen en platformen) door een toplaag aan te brengen die schade aan vliegtuigen bij het taxiën voorkomt. Deze verbetering is essentieel voor veiligheid, continuïteit en reputatie van het vliegveld.



2. Personeelsbeleid en gastvrijheid

De kwaliteit van onze havenmeesters bepaalt in hoge mate de ervaring van bezoekers en gebruikers.

Wij pleiten voor:

- (Assistent)havenmeesters die servicegericht en oplossingsgericht handelen en meedenken met gebruikers.
- Strikte naleving van geldende wet- en regelgeving, zonder zelfgemaakte regels.
- Actieve inzet om EHHV aantrekkelijk te maken voor bezoekende piloten, kijkers en andere bezoekers.

Een professioneel en gastvrij team is cruciaal voor het imago van het vliegveld.

3. Juridische structuur en governance

De huidige structuur sluit onvoldoende aan op de eisen en dynamiek van deze tijd.

Wij adviseren:

- Herziening van de statuten van SVH: o.a. beperking van zittingstermijnen, invoering van bindende voordrachten door leden en meer invloed voor gebruikers bij besluitvorming.
- Modernisering en harmonisatie van contracten zodat deze recht doen aan de positie van gebruikers en op elkaar aansluiten.
- Stimuleren van open en transparante communicatie tussen bestuur en gebruikers, en onderling tussen gebruikers.

Dit creëert draagvlak, vertrouwen en slagkracht.

4. Hangarruimte en faciliteiten

Een toekomstbestendig veld vraagt om passende infrastructuur voor gebruikers:

- Voldoende, goed uitgeruste hangarruimte voor (leden van) ACHA en overige gebruikers.
- Betere facilitaire voorzieningen.
- Een openbare wachtlijst voor transparantie en eerlijke toewijzing.
- Zonnepanelen op hangars voor een duurzame en betrouwbare energievoorziening. Hiermee versterken we zowel de capaciteit als de duurzaamheid van het veld.



Vliegveld Hilversum

• RESTAURANT •

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

ACHA Zomerfeest en Zilveren Vleugel



Victor van Wees

Zaterdag 13 september hebben we weer een bijzondere feestavond beleefd met een mannetje/vrouwtje of 100 in en rondom ons clubgebouw en terrein op vliegveld Hilversum.

Het mindere weer (storm regen en kou) heeft er niet voor gezorgd dat onze leden ondanks de inschrijving zijn weggebleven; ze zijn allemaal geweest!

De organisatie van de avond was dus uitstekend in elkaar gezet en ondanks dat we door de regen begonnen met binnen de opening en de belangrijkste plichtplegingen hebben kunnen doen, was het een gezellige boel.

De opening werd verricht door onze voorzitter Ineke Van de Meulen, die in haar openings toespraak vooral vermeldde dat het de club voor de wind gaat zowel met de financiën als de aanwas van nieuwe en jongere leden., zodat de verhouding jong, middelbaar en grijs een acceptabel gemiddelde heeft bereikt, waardoor de club gewaarborgd blijft van een gezonde en voorspoedige toekomst.

Ook sprak zij haar grote waardering uit voor hen die als vrijwilliger/ster veel voor de club doen maar uitte ook bezorgdheid en deed een dringend beroep op mensen of die ook als vrijwilliger zich willen aanmelden.

Speciale dank ging uit naar Mariëlle Lugard en Max Heldring. Vooral Mariëlle heeft afgelopen seizoen alle gaten in deze organisatie heeft weten te dichten en vrijwilligers gevonden om daarmee te helpen. Gouden vleugel wat mij betreft.

Aansluitend hebben 4 kandidaten die hun vlieg brevet hebben gekregen of vernieuwd hun clubwing verkregen, drie virtueel want deze waren niet aanwezig maar Laurens Zandbergen kreeg hem opgespeld door zijn belangrijkste instructeur Jeroen van den Berg.

Daarna ook binnen uitgereikt werden de zilveren vleugels voor de beste van de 6 deelnemende equipes in de wedstrijd die hiervoor was uitgeschreven, georganiseerd en uitgezet door Sjoerd Schotanus met zijn team, die alle



deelnemers deed 'linedansen' maar dan in de lucht, ingewikkelder dan je denkt met een zeer krappe tijd van uitvoeren.

Toen barstte het feest los tegelijk met die gigantische stortbui die niet alleen het terrein onderwater zette maar ook het clubgebouw begon binnen te stromen! Kordaat als ze is sprintte toen Ineke naar voren (op High Heels) en sloot de deuren van het pand voor er watersnood binnenshuis ontstond!

Zowel de catering die voor een uitstekende barbecue hebben gezorgd als de band Archie & the Bunkers die zichzelf had aangeboden om het feest op te luisteren, konden na het schuilen voor de stortbuien toch een perfect optreden verzorgen, geweldig gewoon tegen de regen en wind in! Niks uit- of afstel... sterk spel allemaal! Het was nog lang onrustig aan de bar!

Op naar het volgende jaarfeest! Met veel dank aan de organisatoren en helpers.



Onze
Van's RV7

PH-PLP

Stefanie
van Altena



Omdat ik vanuit Ops geen mededelingen had, zat er een gat in ons clubblad. Of ik misschien een verhaaltje wilde schrijven over ons vliegtuig. Bij deze.

Na mijn vlucht met Victor van Wees naar EHMZ, stond ik onze dame nog te poetsen. Mijn buurman opende zijn hangardeur en zei tegen zijn vliegtuig "dag moppie". Hij schrok een beetje want hij had mij nog niet gezien en verontschuldigde zich naar mij. "Oh, je zal wel denken". "Nee hoor, gelukkig ben ik niet de enige malloot die tegen zijn/haar vliegtuig praat".

Het is erg, maar waar. Ik ben telkens weer blij om het vliegtuig te zien. Ik vind haar ontzettend mooi en stoer om te zien. Als ik haar dan zo zie staan, krijg ik kriebels in mijn buik.

Wat maakt nou dat eenieder zo verliefd is op zijn/haar eigen RV. Want ik heb nog niemand gesproken die na het vliegen van een RV iets had van "mhaw". Nou, ze is snel; ze kruist ongeveer 130 kts bij 2250 rpm. Maar ze kan ook langzaam: stall speeds is iets van 47 kts. Ze reageert daarnaast ook super gevoelig en direct. Wat in het begin super lastig is om hoogte te houden. Één keer niezen en je zit 200 ft hoger. Ze klimt als een malle: 1500-2000 ft per minuut. Echt waar, is niet gelogen.

En je kan aerobatics met haar doen waarbij ze +6 en -3 G kan hebben. Alhoewel we ons verre van die negatieve G houden, vanwege de carburateur. Daarbij is het een rot gevoel. Daarnaast rolt ze ook nog een keer snel. Plus, als kers op de taart, is het een interessant vliegtuig voor vakantietripjes. Met volle tanks (150 liter) en 45 kg bagage kan je zeker 4 uur vliegen; echter dat redt mijn blaas niet. In onze RV ligt voorin een 180 pk Lycoming motor die geleend ongeveer 27 liter per uur verbruikt.

De prop is 3-bladig en fixed pitch van het merk Catto. Dit is een CNC gesneden houten prop met een kunststof laag erover. Super stabiel en trillingvrij. Doordat het 3 bladen zijn, is de diameter 2 inch kleiner dan de 2 bladige versie en daarmee heb je ook een grote 'ground clearance'.



In het begin is het best een hele kluit om netjes te vliegen en dan met name het landen.

Ze heet niet voor niks MissBehave (alhoewel ik het vaak heb over de PLoP). Ten eerste het feit dat het een staartwielvliegtuig is. Dat vraagt nou eenmaal wat meer van je 'skills' dan een vliegtuig met een neuswiel. Ten tweede, het gebrek aan gedegen vering maakt dat ze je naar in je kont kan bijten. En ze is snel, waardoor je goed vooruit moet werken. Eerder over naar een volgende frequentie, eerder oproepen en je checks hebben gedaan. Want voor je het weet, ren je achter de feiten aan.

Letterlijk. Snelheid kwijtraken duurt ook wat langer, dus daar moet je ook echt rekening mee houden. Als je met 130 kts komt aanjakkeren en je wil met 80 kts op downwind zitten dan moet je daar wel even over nadenken en een goed plan hebben. Ik hoor Harry nog vragen "wat is je plan?".

Voor degene die niet weet wat een Van's is. Het is een experimenteel zelfbouw vliegtuig ontworpen door de Amerikaan Richard Vangrunsven. Hij is in 1972 begonnen met de RV3 (éénzitter) waarbij er telkens een opvolger of nieuw type bijkwam.

Uiteindelijk is er een RV4 bijgekomen (tandem 2-zitter), de RV6 side-by-side is opgevolgd door de RV7.

De RV8 is een dikke versie van de RV4. Waarbij de RV14, je voelt 'm aankomen, weer een dikke versie van de RV7 is. En dan heb je ertussen nog de RV9, RV10 en RV12 maar dat zijn alleen maar x-country machines (of klinkt dat wat oneerbiedig?) maar ze zijn vast ook fantastisch. De nieuwste telg in de Van's familie is de RV15.

Dat is een staartwiel hoogdekker waarbij je naast elkaar zit. Zo cool. Bij de meeste types kan je kiezen of je een neus- of staartwielversie wilt hebben. Met uitzondering van de hoogdekker, de 10 en 12. Maar neem het niet alleen van mij aan, neem vooral eens een kijkje op hun site. Om te watertanden: www.vansaircraft.com. En wie weet is dit wel een start van een nieuw avontuur om jouw eigen kist te bouwen?

Het is een van de meest 'goedkope' manier om een gloednieuw vliegtuig te bemachtigen. Je kan natuurlijk er ook eentje kopen. Echter helaas is de wet in oktober 2021 veranderd waardoor het niet meer mogelijk is om een reeds afgebouwd vliegtuig te importeren. Of het moet al een PH registratie hebben. Maar voorlopig is de PLP in ieder geval niet te koop. Jammer hè?



Vliegen met een Powervrouw



Victor van Wees

Met onze vaste ops-kracht Stefanie mocht ik mee in hun eigen toestel: een VANS RV7 (staartwielversie). Ze had een oproep gedaan in de app groep 'vliegmaatjes' voor een passagier op de vlucht naar EHMZ waar ze naar toe wilde.

Ik reageerde snel genoeg en kon zowaar mee. Hun PH-PLP (met de bijnaam MissBehave) is een prachtig en snel vliegtuig dat ook nog eens geschikt is voor aerobatics. Onlangs is het hele instrumentenpaneel vernieuwd waarbij er 2 Garmin G5's, JP EDM 830 en Garmin GPS 175 zijn toegevoegd waardoor er nu IFR mee gevlogen kan worden.

In het vliegtuig viel het me op dat je nauwelijks over de neus naar voren kan kijken. Volgens Stefanie omdat de rechterstoel een heel dun

kussen heeft. Haar man vindt dat prettiger want die zit altijd rechts. Ook als hij alleen vliegt. Ondanks dat zij hoger zat was het alsnog nodig om zigzaggend te taxiën vanwege het beperkte uitzicht naar voren zoals over het algemeen gedaan wordt in staartwielvliegtuigen.

Het weer was super en we hebben genoten van de vlucht. De lunch was zoals altijd fantastisch op Midden Zeeland (vroeger ook wel bekend als Arnemuiden International) wat het altijd weer een geliefde bestemming maakt.

Ook de terugvlucht was weer een genot. Terug op stal moest er natuurlijk eerst ge-poetst worden. Ik kijk terug op een heerlijk vlucht. Het was genieten en gezellig.



Een verhaal met een staartje



Robin van Hesse

Het begon als een gewone lijnvlucht van Riga naar Tel Aviv, nog voordat de situatie in die regio escaleerde. In het voorste vrachtruim bevond zich een bijzondere passagier: een grote hond.

Dit compartiment is het enige deel van het ruim dat verwarmd wordt en daardoor geschikt is voor dieren. Om de reis wat comfortabeler te maken, had de hond een lichte verdoving gekregen. Dit wordt enkel gedaan bij extreem angstige of agressieve honden.

Tijdens de vlucht kregen we te maken met wat turbulentie. Voor de meeste passagiers niet meer dan een lichte schok, maar voor de hond in zijn kenneel bleek het behoorlijk stressvol te zijn.

Bij aankomst in Tel Aviv vroeg de coördinator me om even mee naar buiten te komen om mij iets te laten zien. Terwijl het personeel bezig was met het uitladen van de vracht, zag ik plots iets dat mijn aandacht trok: onze viervoeter, maar dan niet zoals verwacht. De hond stond buiten zijn kenneel, hij zat onder het bloed en zag er duidelijk overstuurd uit.

Blijkbaar had hij in zijn stress de achterkant van zijn plastic kenneel volledig doorgebeten en was hij uit zijn kooi ontsnapt.

Niet alleen had hij zichzelf verwond, hij had ook zijn frustratie botgevierd op andere vracht, waaronder kartonnen dozen die nu overal verspreid lagen.

Het dier was duidelijk nog niet gekalmeerd en rustig meekomen zat er voorlopig niet in. Gelukkig kon er snel een dierenarts worden opgetrommeld. Deze wist de hond te kalmeren en later te behandelen aan zijn verwondingen. Gelukkig bleek hij niet ernstig gewond; hij kon wel tegen een stootje.

Dit avontuur had natuurlijk ook gevolgen voor onze terugvlucht. Het vrachtruim moest eerst grondig worden schoongemaakt, wat voor enige vertraging zorgde. Dit incident laat maar weer zien dat vertragingen niet alleen ontstaan door slecht weer, technische problemen of passagiers, maar soms ook door harige passagiers met een sterke wil.



Spitfire op Herhaling



Victor van Wees

Spitfire Bijeenkomst en herhaling van een eerdere (stormy night) lezing op 17 september 2025 Door Jeroen van den Berg en voorgedragen door John Raaijmakers

Begin '24 had de evenementen commissie van de club een lezing georganiseerd waarvan deel 1 door de toen plotseling opgekomen voorjaarsstorm ontaardde in een uiterst gezellige en boeiende lezing maar voor een klein aantal geïnteresseerden die de moeite hadden genomen om het barre weer te trotseren.

Het tweede deel werd een stuk beter bezocht later in hetzelfde jaar en bij deze gelegenheid wordt beloofd dat een extra bijeenkomst zou komen voor hen die de eerste gemist hadden.

denis en ontstaan van de Supermarine Spitfire hoe die 'Spit' een dominante rol kon spelen in het overwinnen van de Duitse overmacht in ww2, en door de impact die bereikt werd door de overwinning in de Battle of Britain in 1940 Waardoor de luchtmacht, wat ze ook probeerden, het onderspit moesten delven.

Deel 2 ging geheel over een groepje Hollanders die besloten een spit aan te kopen en werkelijk vliegbaar te houden door de wereld af te zoeken om een geschikt exemplaar te vinden. Dat is dus gelukt maar toen die eindelijk vliegwaardig was, eindigde de lol door bij nadering van vliegveld Hilversum door een motorstoring bij de nood landing door het landingsgestel zakte en in een graanveld crashte met slechts een krasje aan de vinger van een van de inzittenden die probeerde de Canopy opnieuw te openen. Hij stond er al naast.

Tot op dit moment is ie nog niet luchtwaardig, hoofdzakelijk door het eeuwige zoeken naar bruikbare originele onderdelen. Bijna klaar dus! De bijeenkomst van 17 september j.l. was een uitstekend gedocumenteerde opsomming van authentieke filmpjes en oprakeling van geschiedkundige zaken over personen, gebeurtenissen en data die ik zonder twee boekjes vol te schrijven niet volledig kan weergeven. Het publiek bestond nu uit zeer geïnteresseerde mensen en clubleden waarvan er velen die Spitfire Foundation een warm hart toedragen en deelnemer zijn geworden of al waren.



Belangrijkste feiten: Dhr. Mitchel was bij Supermarine aangenomen om vliegtuigen te construeren en bouwen om bij de beroemde snelheidsraces te winnen dan wel het snelste wedstrijdvliegtuig te bezitten. De snelste vliegtuigen rond 1900-1911 waren watervliegtuigen met floates. Tweemaal werd de beroemde Schneider Trophy gewonnen maar voor de derde poging en verbeteringen was het geld op! Uiteindelijk heeft de puisant rijke dame Fancy Lucy Houston uit eigen knip 100.000 pond geschonken om door te kunnen gaan met ontwikkelen. Inmiddels was er voldoende animo om meer vliegtuigen af te nemen van de Supermarine fabriek (USA).

Medio 1930 kreeg men in Engeland door dat de duitse oorlogsindustrie wel heel erg veel oorlogstuig aan het fabriceren was ondermeer vliegtuigen, dat men besloot mr. Spit Dhr. Mitchel te vragen om mee te denken en doen om een oorlogs machine te bouwen. Inmiddels waren de ontwikkelingen met de Spit zo veelbelovend dat men besloot om onder de naam Vickers in het VK de productie van de supermarine over te nemen.

Er zijn in eerste instantie verschillende prototypes uitgekomen van de Mark 5 waarna er gedurende ww2 veel zijn gebouwd en verloren zijn gegaan in de strijd.

Later zijn er nog vele wijzigingen geweest waarmee zelfs Nederland een squadron werd gevormd, het 222e dat op Leeuwarden was gevestigd en nu onder dezelfde naam de F 35's onder haar hoede heeft.

Details werden op deze avond en aan de bar erna ruim besproken en van vochtige spoeling voorzien. Wederom een leuke bijeenkomst op de vliegclub Met dank aan Mariëlle Lugard.





E FLIGHT
ACADEMY

**Welkom bij de vlietschool
van de toekomst**

Onze hypermoderne elektrische vliegtuigen, geavanceerde simulatoren en digitale opleidingsystemen wachten op je. Of je nu een beginnend piloot of een toekomstige vlieg-instructeur bent, wij hebben de perfecte opleiding. Kom langs voor een proefles en een inspirerend gesprek. We zijn 7 dagen per week open. Meer dan 60 e-piloten gingen je al voor. CU op Teuge!



FI Flight Instructor
(+Night)
100% elektrisch

CPL Commercial
Pilot
Licence

IR Instrument
Rating
tot 75% simulator

**E-Convertie
Night Rating**
100% elektrisch

WWW.EFLIGHT.NL • 055 203 2230 • BOARDING@EFLIGHT.NL • ATO: NL-ATO-249/1 • DE ZANDEN 167 TEUGE

Vliegen boven Budapest



Arend Jan Buzepol

Mijn zoon Maxime van 12 is een fervent waterpolo speler. Deze zomer werd vanuit de oude club van zijn Hongaarse coach een trainingskamp van twee weken georganiseerd op Margit Sziget, een groot eiland in de Donau midden in Budapest.

Gezien we Hongarije zelf ook nog nooit hadden bezocht besloten wij onze vakantie daar omheen te plannen. Mijn vrouw moest de laatste week weer naar huis voor werk en omdat Maxime de hele dag in het water werd afgebeeld, moest ik noodgedwongen wat vertier zoeken...

En dat begon al goed met een bezoekje aan het Aeropark Aviation Museum (<https://aeropark.hu/en/>) bij het vliegveld van Budapest. In dit openluchtmuseum staat een mooie verzameling oud-Malev Tupolevs, Yakolevs en Ilyusins. Ik was een van de weinige bezoekers op een hete doordeweekse dag waardoor ik in zowel de YAK-40E als de Let L-410UVP-E8A een privé rondleiding kreeg van oud-vliegers die daar vrijwilligerswerk deden.

Tot mijn verbazing bleek dat vrijwel alles het nog deed op deze kisten! Zelfs de beruchte Russische rubberen ventilatoren in de cockpits zorgden nog voor verkoeling in de hitte.

Daarna heb ik koers gezet naar het Rep Tár Aviation Museum in Szolnok (<https://www.reptar.hu/en>). Ruim anderhalf uur rijden vanuit Budapest naar het zuidoosten kan je hier zowat alle types zien die dienst hebben gedaan in de Hongaarse Luchtmacht, waaronder een aantal zeldzame exemplaren. Voor een paar florint meer mag je ook in de cockpit van een Mig-21 trainer plaatsnemen. Er staan zeker 4 Mi-24 aanvalshelikopters in de meest prachtige demo beschilderingen.

En dan het echte vliegen. Vanuit Nederland had ik al contact gezocht met een vliegschool in de buurt van Budapest. Bij CAVOK Aviation Training (<https://www.cavok.hu/>) in Gödölö wilde ik graag een uurtje met instructeur vliegen op een Viper SD4.



Men was daar heel behulpzaam en enthousiast om een Hollander een mooi vluchtje te bezorgen. Helaas niet op de Viper, maar op een Poolse Aero AT-3 met registratie HA-NAN, wat ook een heel leuk kistje is met een Rotax onder de motorkap.

Het veld LHGD heeft 1 grasbaan (13/31), heeft een TORA van 1300 en LDA van 950 meter en ligt op 715ft. De hangars bestaan uit permanente tenten en brandstof halen ze uit een pompwagen die op een speciale plek staat.

Omdat de elevator van de AT-3 uit 1 stuk bestaat, is er een 'hapje' uit het richtingsroer genomen waardoor deze een stuk minder effectief is dan wat ik ben gewend op onze Cessna's. Dit zorgt voor een interessante take-off met vol voeten op het roer.

Na take-off zetten we koers naar het westen om via de Hungaroring (waar een weekend eerder nog geracet werd) ten noordwesten van Budapest uit te komen. Hierdoor bleven we net buiten de CTR van de internationale luchthaven van Budapest. Langs de rand van de CTR gingen we vervolgens koers zuid, via het eiland waar het Sziget festival op dat moment plaatsvond, naar Margit Sziget om even naar Maxime te zwaaien. Op de terugweg was er nog tijd voor wat oefeningen en spelen met dit geweldige kistje dat erg licht is in de controls.

De touch & go's waren wat meer werk, omdat de AT-3 de neiging heeft om erg snel hoogte te verliezen zodra de toeren er afgaan en natuurlijk vanwege het kleine roertje bij de doorstart. Na afloop ben ik met een grijs van oor tot oor weer teruggereden naar Budapest. Een prachtige ervaring in weer eens wat anders dan een C172!

Het hoeft eigenlijk niet vermeld te worden dat ik aan het eind van de dag niet heel goed de verhalen van zoonlief heb meegekregen...



Aircraft Maintenance Netherlands

Uw groene onderhoudsbedrijf



- › 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

Mijn eerste buitenlandse avontuur



Laurens Zandbergen

Zes uur vliegen, drie velden, nul schnitzels.

Afgelopen april heb ik mijn PPL gehaald bij de ACHA in Hilversum. Sindsdien heb ik al verschillende vluchten als pilot in command met passagiers gemaakt. Toch bleef er één ding knagen: ik was nog niet de grens over geweest. Tijd dus voor de volgende stap, een échte buitenlandtrip.

Bij het plannen ging ik op zoek naar een bestemming die uitdagend én leuk zou zijn. Omdat ik eilanden altijd iets bijzonders vind hebben, viel mijn oog al snel op Sylt.

Dit Duitse Waddeneiland was voor mij onbekend terrein, maar werd mij regelmatig aangeraden. En wat is er nu mooier dan je eerste buitenlandavontuur combineren met een eilandhop?

De route werd: Hilversum – Wangerooge – Sylt – Leer-Papenburg – Hilversum. Met een overnachting op Sylt en een tussenstop op Wangerooge voor de lunch. De schnitzels in Leer-Papenburg schijnen volgens de reviews op SkyDemon zeer goed te zijn, dus dat leek me een mooie afsluiter voor de terugweg.

Zondagochtend 24 augustus, 08:30Z. Het weer in Nederland was uitstekend, maar de METAR's van Sylt beloofden stevige wind: 20 knopen, gusting, recht over de baan. Gelukkig lag RWY 32 daar ideaal voor wind uit 310, dus ik voelde me er prima bij.

Met mijn verloofde naast me kloten we vanuit Hilversum op richting het noorden. Onderweg passeerden we wat buien en wolkenvelden, maar alles goed te omzeilen. Naarmate de kust dichterbij kwam, klaarde het weer op en werd de horizon steeds uitnodigender.

De landing op Wangerooge ging soepel. Een leuk detail: het vliegveld sluit daar 's middags gewoon twee uurtjes, "Mittagspause" heel Duits. Voor ons geen probleem, want wij kwamen precies op lunchtijd aan. Na een soepje en een korte wandeling door het dorp was het tijd om verder te gaan.



Vanaf Wangerooge volgden we de kustlijn en maakten korte oversteken van eiland naar eiland. Een prachtige route en bovendien fijn voor het gevoel van veiligheid: altijd land in zicht.

De nadering naar Sylt voelde meteen wat serieuzer, gecontroleerd veld, een landingsbaan van twee kilometer lang, en een stevige dwars wind. We kregen “number two, direct base” en niet veel later zette ik de landing in. Met die 20 knopen wind was het best werken, maar alle training betaalde zich uit. Een veilige landing, taxiën naar de GAT, en de kist parkeren.

Nog even tanken, spullen uitladen en daar stond al een shuttle klaar om ons naar het hotel te brengen. Het voelde bijna alsof we met een private jet waren aangekomen.

Sylt zelf bleek een prachtige bestemming: eindeloze stranden, duinen en een gezellig stadje. We dineerden uitgebreid, sliepen goed, en genoten de volgende ochtend van wat winkelen en rondstruinen. Tegen de middag keerden we terug naar de luchthaven.

De omstandigheden waren inmiddels verbeterd: 15 knopen wind, gunstig recht in de baan. Vanaf RWY 32 maakten we een lange taxi die meer deed denken aan een autoweg dan een taxibaan. Bij de take-off waren we dankzij de flinke headwind al na minder dan een kwart van de baan airborne.

Een bocht naar het zuiden gaf ons nog een fantastisch uitzicht langs de hele westkust van Sylt. Zo'n moment dat je denkt: dáárvoor doe ik dit.

De volgende stop was Leer-Papenburg. Alles verliep vlot, de landing was keurig en toen kwam de deceptie. Het restaurant waar de veelbelovende schnitzels te krijgen zouden zijn, bleek op maandag gesloten. Geen schnitzel dus, wel een colaatje en wat tijd om het logboek bij te werken.

Daarna het laatste stuk: terug naar Hilversum. Het voelde heerlijk vertrouwd om de Nederlandse velden weer in zicht te krijgen. Een nette landing op home base en daar stond de teller: zes vliegrepen in twee dagen, drie buitenlandse velden, en mijn eerste échte buitenlandervaring als PPL'er.



FRIENDSHIP IS PART OF OUR BUSINESS!

WWW.TEXELAIRPORT.NL

Bloeddrukstress bij de keuring?



Marjolein Deege

Aero Medical Examiner

Hoge bloeddruk komt vaker voor dan je denkt – óók bij piloten. Vaak voel je er niks van, maar bij een keuring wordt er wel goed op gelet. Niet omdat je dan meteen je medical kwijt bent, maar omdat het risico's met zich meebrengt waar je in de lucht geen last van wilt krijgen.

Wat zegt de regelgeving?

Binnen de EASA Part-MED regelgeving geldt dat een vlieger fit to fly kan worden verklaard zolang de bloeddruk goed onder controle is – met of zonder medicatie – en er geen schade is ontstaan aan organen zoals hart, nieren, ogen of hersenen. De aanwezigheid van hypertensie op zich is dus geen reden tot afkeuring, mits het risico goed beheerst wordt.

Een incidenteel hoge meting tijdens de keuring is niet ongewoon. Veel piloten ervaren stress in deze setting, wat de bloeddruk tijdelijk kan verhogen (“wittejasshypertensie”). In zulke gevallen wordt vaak gevraagd om thuismetingen:

Op een gestructureerde manier, minimaal vier dagen lang, tweemaal 's ochtends en tweemaal 's avonds. Een overzicht van die metingen geeft een betrouwbaarder beeld dan een momentopname in de spreekkamer.

Bij een structureel verhoogde bloeddruk boven de 160/95 mmHg wordt geadviseerd om dit te laten beoordelen door de huisarts. De beslissing om al dan niet te starten met medicatie is maatwerk en hangt af van meerdere risicofactoren, zoals roken, cholesterolwaarden, leeftijd en familiegeschiedenis. De bloeddrukwaarde zelf is slechts één onderdeel van het totaalbeeld.

Waarom is hypertensie een zorg in de luchtvaartgeneeskunde?

De zorg rondom hoge bloeddruk richt zich niet zozeer op het getal zelf, maar op de risico's op langere termijn. Hypertensie is een belangrijke risicofactor voor hartinfarcten, beroertes, hartritmestoornissen en nierschade.

Het grootste risico uit luchtvaartgeneeskundig perspectief is het optreden van plotselinge cardiovasculaire gebeurtenissen tijdens het vliegen. Daarom is het essentieel dat de bloeddruk stabiel blijft en het risico op complicaties medisch acceptabel wordt geacht.

Gebruik van medicatie

De meeste bloeddrukverlagende middelen zijn toegestaan binnen de luchtvaartgeneeskunde. Veelgebruikte groepen zijn ACE-remmers, calciumantagonisten, thiazidediuretica (al heeft dit niet de voorkeur) en – in bepaalde gevallen – bètablokkers.

Voorwaarde is dat de medicatie goed verdragen wordt, geen bijwerkingen geeft die de vliegveiligheid beïnvloeden (zoals duizeligheid of slaperigheid), en de bloeddruk stabiel is.

Na de start of aanpassing van medicatie geldt een observatieperiode van minimaal 2 weken, waarin de vlieger grounded blijft. Tijdens deze periode wordt beoordeeld of het middel effectief is en of er geen onacceptabele bijwerkingen optreden.

Wat kun je zelf als vlieger doen?

Een gezonde levensstijl blijft de basis. De volgende adviezen zijn niet nieuw, maar blijven relevant: Beperk de zoutinname, streef naar een gezond gewicht, zorg voor voldoende dagelijkse lichaamsbeweging, voorkom langdurige stress, stop met roken en wees terughoudend met alcohol.

Ogenscheinlijk kleine gewoonten kunnen soms een onverwacht groot effect hebben. Zo heb ik piloten meegemaakt met fors verhoogde bloeddrukwaardes tijdens de keuring, die na het stoppen met het dagelijks gebruik van zoethoutthee of drop – beide bekend om hun bloeddrukverhogende effect – weer binnen normale grenzen vielen.

Daarnaast zijn er ook een paar tactische aandachtspunten die kunnen helpen om tijdens de keuring een betrouwbare bloeddrukmeting te verkrijgen:

- Zorg dat je op tijd aanwezig bent, zodat je niet gehaast of gestrest binnenkomt.
- Vermijd in de uren voorafgaand aan de keuring stimulerende middelen zoals koffie, energiedrankjes en nicotine.

- Vul het potje voor de urinecontrole vóór de bloeddrukmeting – een volle blaas kan de bloeddruk tijdelijk verhogen.
- En tijdens de meting zelf: Blijf stil zitten, zorg dat je elleboog rust op de tafel en praat niet, om een zo stabiel mogelijke meting te garanderen. Daarnaast is het te overwegen om te investeren in een betrouwbare thuisbloeddrukmeter. Daarmee krijg je inzicht in je eigen waardes en kun je samen met je arts beter sturen op behandeling en preventie. Op de website van de Nederlandse Hartstichting zijn richtlijnen te vinden voor de aanschaf van betrouwbare meters.

Tot slot

Hoge bloeddruk hoeft geen belemmering te zijn voor het behouden van je medische certificaat, zolang deze op een verantwoorde manier onder controle wordt gehouden. De vliegmedische beoordeling kijkt niet alleen naar het moment van keuren, maar naar het bredere risicoprofiel van de vlieger.

Als AME is het mijn rol om samen met de vlieger te zorgen voor een medisch verantwoorde afweging. Vliegveiligheid begint bij fitheid. Het vroegtijdig herkennen en behandelen van hoge bloeddruk is daarin een belangrijk onderdeel.



Nieuw ACHA lid Tom Hogervorst



Hallo allemaal, graag stel ik mij even voor. Ik ben lid geworden omdat ik het “zelf vliegen” toch wel mis. Het begon bij mij met zweefvliegen, daarna volgde de P3C Orion van de Marine Luchtvaart Dienst, de Boeing 747 van Martinair, en snel daarna de Fokker 50 en Boeing 777/787 van KLM. Hoewel dat heel leuk is, let ik nu vooral veel op een Autopilot..

Ik heb inmiddels de eerste lesvluchten van Eric en Norman achter de rug en wat leuk was dat! Tot snel op Hilversum!

Nieuw ACHA lid Merel Schumacher



Hoi allemaal, mijn naam is Merel, ik ben 27 jaar oud en woonachtig in Utrecht. Na 4 jaar bij een grote energie-maatschappij te hebben gewerkt heb ik dit jaar besloten het roer om te gooien en iets te gaan doen waar ik veel meer energie van krijg: vliegen! Afgelopen juni heb ik mijn PPL in Malaga behaald. Hier vloog ik op de Tecnam p2008, een onvergetelijke ervaring rondom de Costa del

Sol en bergen van Granada. De Spaanse zon ga ik zeker missen, de Spaanse voertaal op de ongecontroleerde velden echter niet haha. Dit najaar start ik bij Transavia in de opleiding tot piloot op de a320. Omdat dit in het begin veel theorie zal zijn kijk ik ernaar uit bij ACHA m'n vliegskills te onderhouden en ook lijkt het me erg leuk om andere clubleden te ontmoeten. Tot snel!

Nieuw ACHA lid Maurits van Binsbergen



Hallo allemaal, mijn naam is Maurits, ik ben 26 jaar en ben onlangs lid geworden van de ACHA. Ik werk als arts in Amsterdam en ben altijd al gefascineerd geweest van vliegtuigen en het vliegen.

Ik was op zoek naar een leuke en kleine club om het vliegen te leren, waarna ik bij de ACHA terecht ben gekomen dankzij een collega die recent zijn PPL bij de ACHA heeft behaald.

Ik kijk erg uit naar de lessen en ben blij dat ik een leuke club heb gevonden dichtbij huis!

Nieuw ACHA lid Maceo Armando



Mijn naam is Maceo (maar eenieder noemt mij Mees). Ik ben 30 jaar oud, geboren en getogen in Amsterdam, waar ik nu ook woon met mijn vrouw en onze twee kinderen: Edgar (9) en Lea (2). Tijdens mijn studie IBMS aan de HvA ben ik de horeca ingerold. Wat begon achter de bar, groeide langzaam uit tot een eigen horecazaak. Toen onze dochter werd geboren, heb ik er echter voor gekozen de horeca achter mij te laten en mijn grootste passie te volgen: sporten. Sport is mijn levenslange rode draad en ook meteen mijn grootste hobby.

Momenteel begeleid ik als zelfstandig ondernemer allerlei mensen in hun reis naar de gezondste, sterkste versie van zichzelf, iets wat ik met ontzettend veel plezier doe. Naast sporten hou ik van varen, vissen, lezen, koken en vooral van reizen met mijn gezin. Mijn kinderdroom was altijd om te kunnen vliegen. Na mijn eerste vliegles, cadeau van mijn vrouw voor mijn verjaardag, wist ik het zeker: dit wil ik vaker doen! Ik vond het fijn mijzelf kort aan u voor te kunnen stellen en ik hoop u snel te ontmoeten, aan de bar of in de lucht!

Nieuw ACHA lid Randy Oldenburger



Hi allemaal! Mijn naam is Randy, ik ben 30 jaar en woon in Amsterdam samen met mijn vriend Lars. Eind juli ben ik geslaagd voor mijn PPL en heb mij toen meteen aangemeld bij ACHA. Mijn skilltest was bijzonder: mijn opa mocht namelijk mee achterin. Zowel voor hem als voor mij was dat heel gaaf! Hij is namelijk al 87, dus hoe mooi om dit nog samen mee te maken.

De interesse voor vliegen heb ik, zoals jullie begrijpen, van hem. Vroeger nam hij mijn zus, broertje en mij regelmatig mee voor een vlucht over de kop van Noord-Holland, en dan specifiek over Warmenhuizen, waar wij vandaan komen.

Verder kort iets over mijn achtergrond: na de middelbare school heb ik selectie gedaan bij de luchtmacht. Helaas ben ik bij de laatste medische keuring afgekeurd, waardoor dit avontuur op de valreep niet doorging. Toen was het een tijdje de vraag: wat ga ik dan doen met mijn leven? Uiteindelijk heb ik ervoor gekozen om een 'normaal' diploma te halen en ben ik gaan studeren. Na mijn studie ben ik in de sportmarketing beland, waar ik 5 jaar met veel plezier heb gewerkt. Afgelopen februari ben ik begonnen bij KWF Kankerbestrijding als projectcoördinator, een super waardevolle baan!

Ik kijk ernaar uit jullie te ontmoeten!

Nieuw ACHA lid Katharina van Eijk



Mijn naam is Katharina van Eijk, ik ben 17 jaar en woon in Heemstede. Ik ben tweetalig opgevoed (mijn vader is Nederlands en mijn moeder is Ests) en heb onlangs mijn havo-diploma behaald op het Haarlemmermeer Lyceum tweetalig. Momenteel volg ik het vwo, omdat ik graag het maximale uit mezelf wil halen. In mijn vrije tijd doe ik aan boogschieten. Daarnaast heb ik een grote passie voor sterrenkunde.

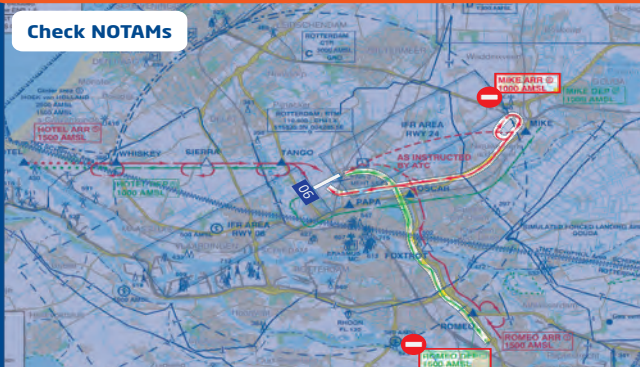
Mijn liefde voor luchtvaart begon al vroeg. Als kind stond ik vaak met mijn ouders bij de Polderbaan om vliegtuigen te spotten. Maar echt beslissend was de keer dat ik mee mocht met een helikoptervlucht. Vanaf dit moment wist ik het zeker: ik wil leren vliegen. Ik ben bij de ACHA terechtgekomen dankzij een piloot uit onze kennissenkring. Zij begon haar carrière hier, en haar verhaal liet mij zien dat dromen werkelijkheid kunnen worden. Nu ben ik klaar om mijn eigen pad in de lucht te volgen en begin ik aan de PPL-opleiding.



Wees goed voorbereid!

**Vanaf 1 juli:
MIKE-arrival & ROMEO-departure
baan 06 geschorst**

Check NOTAMS



VFR vliegen in de Rotterdam CTR

- See and avoid
- Traffic info
- Traffic avoidance advise on request

Gervaren van drones



Peter van Hesse

Wat zijn de gevaren van drones voor de kleine luchtvaart?

Drones worden steeds vaker toepast ook in Nederland en gelukkig meestal voor vreedzame doeleinden. Maar drones kunnen aanzienlijke gevaren vormen voor de kleine luchtvaart, zoals sportvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en andere lichte luchtvaartuigen.

Hier zijn de belangrijkste risico's:

1. Botsingsgevaar

Beperkte zichtbaarheid:

Drones zijn klein en moeilijk te zien vanuit de cockpit van een klein vliegtuig.

Hoge snelheden:

Een botsing met een drone op kruissnelheid kan ernstige schade veroorzaken aan b.v. de propeller, het raam of de motor.

Lage hoogte:

Kleine luchtvaartuigen vliegen vaak op lage hoogtes, net als drones. Dit verhoogt de kans op een ontmoeting.

2. Verlies van controle

Bij een botsing kan een drone kritieke onderdelen van een vliegtuig beschadigen, zoals: Besturingsoppervlakken (roeren, rolroeren) Instrumenten of communicatieapparatuur. Motorinlaat bij helikopters of ultralights.

3. Verstoring van communicatie of navigatie

Sommige drones kunnen elektronische storing veroorzaken (elektromagnetische interferentie), die communicatie- of navigatiesystemen beïnvloeden.

4. Ongeautoriseerd vliegen in gecontroleerd luchtruim

Drones worden soms gebruikt door recreatieve of onervaren gebruikers die zich niet aan luchtvaartregels houden.

Dit leidt tot conflicten in luchtruimen rond luchthavens of oefengebieden van kleine luchtvaartscholen.

5. Moeilijkheden bij noodlandingen

Drones kunnen zich bevinden boven gebieden die normaal geschikt zijn voor noodlandingen van kleine vliegtuigen, zoals velden of open gebieden, en zo een veilige landing bemoeilijken.

Maatregelen ter preventie

Strikte regelgeving over waar en hoe drones mogen vliegen (bijv. geofencing).

Educatie van dronepiloten over luchtruimclassificaties en luchtvaartveiligheid.

Technologie zoals ADS-B of detectiesystemen voor het waarnemen van drones rond vliegvelden.

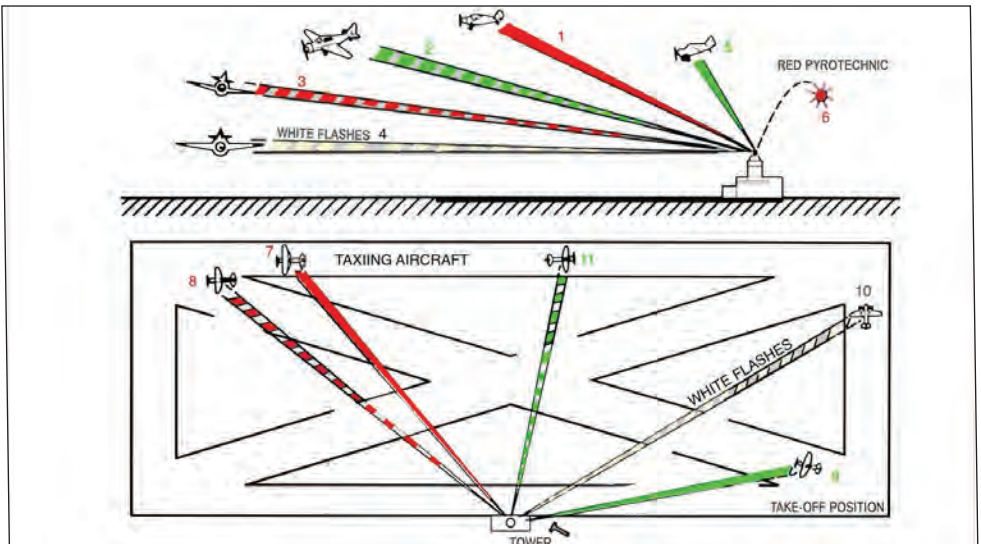


Weet u dat?

Jeroen van den Berg

In de vorige “Weet u dat?” vloog u op een “niet-club kist”, want u vloog op een IFR vliegplan. Uw tweezijdige radio verbinding ging verloren, u vloog IMC en selecteerde 7600 in de transponder. Na een aantal minuten verbeterde de weersomstandigheden en geraakte u solide in VMC condities, u besloot VFR verder te gaan naar een geschikt en dichtbij gelegen vliegveld, u maakt dit kenbaar door op dat moment 7601 in de transponder te zetten.

Aangekomen bij uw geschikte vliegveld dient u rekening te houden met de mogelijkheid dat de toren u met lichtsignalen informatie wenst over te brengen. Kunt u de juiste betekenis bij de lichtsignalen plaatsen?



(image edited from SERA Appendix 1, 3.1 Light and pyrotechnic signals)

- A. Land at this aerodrome and proceed to apron
- B. Cleared to taxi
- C. Return to starting point on the aerodrome
- D. Notwithstanding any previous instructions, do not land for the time being.
- E. Cleared to land
- F. Aerodrome unsafe, do not land
- G. Return for landing
- H. Give way to other traffic and continue circling
- I. Stop
- J. Cleared for take-off.
- K. Taxi clear of landing area in use

Oplossing:

1	H	6	D
2	G	7	I
3	F	8	K
4	A	9	J
5	E	10	C
		11	B



"DWARF" De Vliedschool



RPL MLA - Class Rating MLA
 PPL-SEP
 LAPL-SEP + TMG
 LAPL(S) TMG

"DWARF" Vliedschool 035-5772120 Vliegveld Hilversum www.dwarf.nl



KLASSE 2 EN LAPL KEURINGEN
 KLASSE 1 EN 3 HERKEURINGEN

BIJ AIRLEIN MEDICAL OP VLEGVELD HILVERSUM

MARJOLEIN DEEGE ☎ 06-38639103
 NOODWEG 49 1213 PW HILVERSUM
 INFO@AIRLEINMEDICAL.NL
 WWW.AIRLEINMEDICAL.NL

MAARTEN'S MEMORIES

Maarten Driessen



Kist in de brand

Met een Piper Cub (tweezitter vliegtuigje bestaande uit metalen buizen en omspannen met linnen en dus extreem brandbaar!) vloog ik van Hilversum naar Texel. Als havenmeester op Texel was de vader van Ed de Bruin (en dus de grootvader van Mike) nog de baas.

Het betreffende vliegtuig was niet voorzien van een startmotor en moest dus met de hand worden aangeslagen. Dit is een enigszins gevaarlijke bezigheid, zeker als men hierin niet bedreven is. De 'oude heer' De Bruin wist goed hoe hij dit doen moest.

De terugreis zou aanvangen. Ik verzocht mijn passagier in de voorste stoel plaats te nemen (dit is in dit type vliegtuig de passagiersplaats). Zelf klom ik achter in de kist.

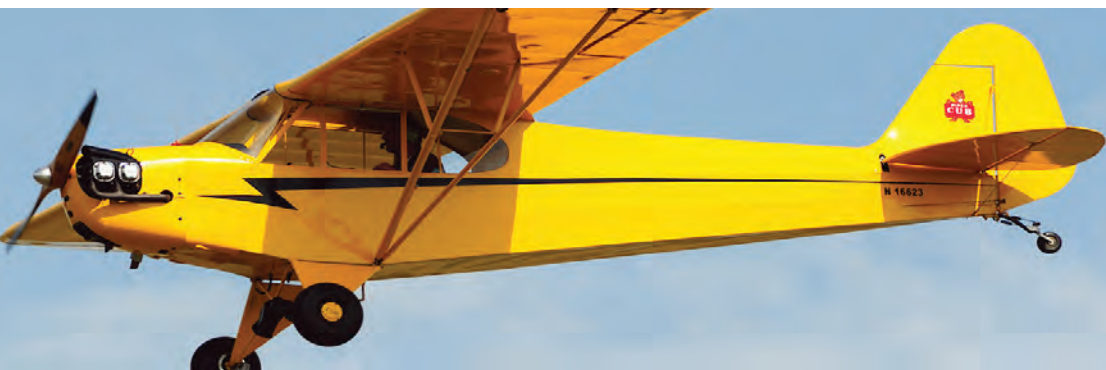
Pa de Bruin plaatste een brandblusser aan de rechter kant van de motor direct naast de openstaande toegangsdeur van de kist, welke deur open bleef. De startprocedure kon beginnen. Ik spoot de motor in met wat extra benzine en Pa de Bruin startte met het rondslingeren van de propeller. De motor sloeg niet direct aan. Dus nog een keer. Nu sloeg de motor wel aan, maar Pa de Bruin schreeuwde "BRAND !!" Onder de motorbeplating schoten vlammen uit.

Ik sprong direct uit de kist en riep tegen mijn passagier: "NU ERUIT !!" of woorden van gelijke strekking. Pa de Bruin pakte de brandblusser en bluste direct de vlammen die uit de motorruimte kwamen. Ik stond inmiddels op veilige afstand van de kist.

Tot verbazing van De Bruin en mijzelf zat de passagier nog steeds in de voorste stoel in de kist, vlak achter de motor die zojuist vlam had gevat en daarna door De Bruin was geblust. Laconiek en geheel onbewust van de problematiek, vroeg de passagier waarom ik het vliegtuig verlaten had: "Was er wat aan de hand??"

Na enig overleg werd besloten dat het vliegtuig eerst door een techneut zou worden geïnspecteerd alvorens weer voor vluchten te worden vrijgegeven. De Bruin bracht ons naar de boot naar Den Helder. Na een langdurende treinreis en een kortdurende taxirit, konden wij ieder onze auto's van vliegveld Hilversum weer naar huis brengen.

Na inspectie bleek de kist vliegbaar en dus haalde ik die de navolgende week, probleemloos, terug van Texel naar Hilversum.





VRIJWILLIGERSBORREL

Op **zondag 30 november a.s.** worden alle vrijwilligers persoonlijk door het bestuur uitgenodigd voor een drankje en een hapje. Op deze wijze wil het bestuur alle vrijwilligers in het zonnetje zetten en bedanken voor hun bijdrage aan onze club. Alleen dankzij onze vrijwilligers kunnen we de club draaiende te houden. Deze bijeenkomst vindt uiteraard plaats in ons clubhuis **van 15.30 tot 17.30 uur.**



Onze club & onze leden

Totaal aantal leden 341
 waarvan 32 begunstigers,
 1 lid van verdienste: Mariëlle Lugard.

Nieuwe leden:

Paul Andrade-Tartas
 Marceo Armando Cairo
 Katharina van Eijk
 Tim Hogervorst
 Sebastian Le Chat
 Nick van de Mortel
 Randy Oldenburger
 Alex Oleksil
 Edgar du Perron
 Merel Schumacher
 René Timmerman

First solo:

Nitin Kumar





Simcenter Mike

Simcenter Mike B.V.

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 de volledige IR is dat zelfs
35 van de 50 uur.

Simcenter Mike is de gecertificeerde trainings-
faciliteit in de randstad voor privévliegers,
vliegclubs en vliegclubs.



ALSIM AL250 SEP & MEP

EASA FNTPII APPROVED &
FAA AATD APPROVED



REDBIRD FMX SEP

FAA APPROVED,
AATD, FULL MOTION