



Beste Leden,

De kerstperiode ligt inmiddels achter ons en het nieuwe jaar is begonnen.

Allereerst wensen wij iedereen een **gezond, gelukkig en vooral vliegzaam 2026**. We hopen er samen weer een prachtig vliegjaar van te maken.

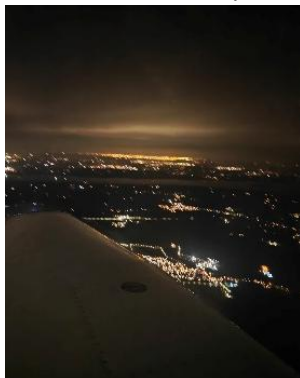
Met trots presenteren wij hierbij de **tweede uitgave van Wingtips**, de nieuwsbrief van Aeroclub Maritime — **voor én door leden**.

Om die laatste belofte waar te blijven maken, kunnen we uw hulp goed gebruiken. Heeft u een leuke, bijzondere of leerzame ervaring, of een mooie foto met een kort verhaal? Stuur deze dan gerust naar **wingtips@aeroclubmaritime.nl**.

Ondertussen mogen we genieten van prachtig winters weer. Dat vliegen ook in deze omstandigheden mogelijk is, wordt mooi geïllustreerd door de **foto van de maand** in deze editie.

Wij wensen u veel leesplezier bij deze tweede uitgave van *Wingtips*.

Martin Keuzenkamp



Wist u dat:

- Het NQ seizoen in volle gang is.
- Er al meerdere leden hun Night Qualification behaald hebben.
- 16 december de drukste dag van het jaar was op EHLE met meer dan 500 vliegbewegingen.
- ACM die dag al 31 vliegbewegingen had.
- We iemand hebben die regelmatig onze gezamenlijke ruimte schoonmaakt.
- Schoonmaken iets anders is dan opruimen.
- Dus gebruikte bekertjes moet je ZELF opruimen.

Simulator korting

Nieuw lid bij onze club is William Hölzel. Naast lid is William ook "inval" instructeur en zal bij voldoende cursisten ook een vaste lesdag krijgen. Maar William is ook Directeur/eigenaar van Avanti Aviation. En Avanti heeft in Hoofddorp op dit moment 3 simulators staan. In de volledig



functionele 737NG simulator en een F16 simulator kan je eens een andere vlieg ervaring opdoen. Onder begeleiding van een instructeur kan je daar een mooie vlucht maken met een 737 naar Londen of een missie met een F16. Of met een

Cessna 172 met G1000, BIF oefeningen doen.

En het mooiste is dat je als ACM lid **25% korting** krijgt bij een online boeking. Enige wat je moet doen is de kortingscode **ACM2026** gebruiken, en je ACM lidnummer opgeven in het notitie veld.

Je kan een simulator vlucht boeken op <https://avanti-aviation.nl>.



In deze nieuwsbrief:

- Simulator korting
- Theorie opfrissen
- Van onze FSO
- Rare Ollanders
- Foto van de maand
- Van het bestuur
- Even voorstellen: Robin Schipper
- Uit de oude doos



On Flight Level

In deze vaste rubriek behandelen we leerzame onderwerpen. Dat kunnen ervaringen zijn, opvallende safety meldingen maar ook het opfrissen van onze theoretische kennis.

In deze uitgave een stukje theorie, een knipoog van onze safety Officer en een ervaring van twee vliegers die naar Zwartberg gingen.

Theorie

Ooit toen we ons brevet haalden moesten we ook theorie leren. Maar sommige onderwerpen veranderen. En kennis verwatert. In dit stukje is het de bedoeling om een “oh ja” momentje te maken of “dat zoek ik even op” momentje. We geven dus niet de antwoorden maar willen je motiveren zelf te informatie op te zoeken.

AIRLAW – Special VFR

Het is er de tijd van het jaar voor, “Special VFR”. Maar is onze kennis nog helemaal up to date. Zo zijn er per 1 mei 2025 wat kleine wijzigingen aangebracht. Hierna volgen wat vragen die je zou moeten weten over Special VFR.



- Welke weer minima gelden voor Special VFR?
- Gaat het bij Special VFR over vlieg zicht of grond zicht?
- Hoe zit het met scheiding van verkeer in luchtruim klasse C?
- En luchtruim klasse D
- En scheiding van verkeer tijdens Special VFR?
- Wie mag Special VFR afkondigen?
- Hoeveel toestellen met Special VFR clearance mogen in een CTR?
- Is er ook Special VFR mogelijk tijdens Night VFR vliegen?

De meeste antwoorden kan je terugvinden in de EASA Easy Access Rules for standard European Rules of the Air (SERA) in de annex Rules of the Air Section 5 en via het AIP. Voor SERA kan je deze link gebruiken.

[Standardised European Rules of the Air \(SERA\)](#)

De antwoorden op de vragen vind je ook in de volgende uitgaven van de nieuwsbrief. Stuur je antwoorden naar wingtips@aeroclubmaritime.nl, we verloten een kleinigheid onder de goede inzendingen

Van onze FSO: Safety Briefs

Zoals jullie weten publiceren we regelmatig Safety Briefs. Om te zorgen dat ze voor iedereen altijd terug te vinden zijn, plaatsen we die op onze website. Onder deze link vind je alle Safety Briefs vanaf 2017 tot nu

<https://www.aeroclubmaritime.com/home/flight-safety/safety-briefs.html>

Veiligheid is geen extra onderdeel van ons vliegen, maar een **gedeelde mindset**.

Neem even de tijd om de **nieuwste safety briefings** door te nemen en sta stil bij hoe de lessen hieruit van toepassing zijn op je eigen vluchten. Leren van elkaars ervaringen is één van de krachtigste middelen die we hebben om onszelf én onze club veilig te houden.



Rare “Ollanders”

In de categorie *echt gebeurde ervaringen die je nooit meer vergeet* hoort zonder twijfel het verhaal van Mike en Roger thuis (de namen zijn uiteraard gefingeerd – de redactie kent de echte vliegers).

Mike en Roger zijn keurig **PPL-gebrevetteerde piloten** en besluiten zichzelf te trakteren op een leuke buitenlandvlucht. De bestemming: **EBZW – Zwartberg**, net over de grens in België. Zoals het goede piloten betaamt, wordt de vlucht **tot in de puntjes voorbereid**. Routes, kaarten, procedures – alles klopt. Vol vertrouwen, en met zin in koffie en onderwerp voor de clubbar, vertrekken ze.

Bij aankomst boven Zwartberg roepen ze de toren op voor *Aerodrome Information*.
“Runway 21 in use, left-hand circuit.”
Prima, niets aan de hand.

Even later melden Mike en Roger zich netjes: “*Mid downwind to join downwind, left-hand, runway 21 full stop.*”

Klinkt logisch. Vliegt al jaren zo in Nederland. Maar... op datzelfde moment meldt zich *nóg* een toestel, *beginning downwind*. Aha. Interessant.

Alsof dat nog niet genoeg is, hangt er ook een **helikopter** in het circuit die een eigen interpretatie lijkt te hebben van het woord “voorspelbaar”. Mike en Roger besluiten verstandig: *even de downwind verlengen*. Rust bewaren. Overzicht houden.

En dan gebeurt het:
Het toestel dat achter hen vloog, draait ineens vrolijk richting base.
Huh...

Mike en Roger scannen driftig de lucht af. Rechts? Links? Onder ons? Boven ons?
Niets te zien.

Wanneer ze uiteindelijk op **final** zitten, volgt een oproep van de toren:
“*PH-DHA, Report at tower after landing.*”

Nog meer verwarring.
“Die ander haalde ons toch in?”
“Wij deden toch niks fout?”
“Dit is toch gewoon mid-downwind joinen?”

Na een keurige landing melden Mike en Roger zich bij de verkeersleider. Daar krijgen ze een **heldere – zij het licht amusante – uitleg**:

“Die rare Ollanders leren om een circuit *mid downwind* te joinen.
In België is het gebruikelijk om *beginning downwind* te joinen.
Tenzij anders vermeld.”

Op de vraag of dit op de VFR-kaart te zien is, volgt het antwoord: “Vroeger wel – met twee kleine pijltjes. Maar op de nieuwe kaart... helaas niet meer.”

De wijze les

Mike en Roger hebben hun les geleerd: **regels en gebruiken kunnen in het buitenland net even anders zijn** dan je gewend bent.
En als iets niet helemaal duidelijk is?

Vraag het gewoon aan de controller.

Scheelt verwarring, verrassingen... en je staat niet bekend als *die rare Ollanders*



Korte berichten:

Foto van de maand:

In 2026 plaatsen we iedere uitgave een foto. Uit alle geplaatste foto's kiezen alle leden aan het eind van het jaar de foto van het Jaar.

Foto's hoeven niet altijd luchtfoto's te zijn. Mag ook van een speciaal toestel wat je bent tegengekomen, of van een locatie die je bezocht hebt.

Inzendingen graag via wingtips@aeroclubmaritime.nl.

Deze maand een foto van Arjan Ligthart van 06-01-2026. Een mooi winters landschap



Van het bestuur:

December was een drukke maand. Naast de voorbereidingen voor de Algemene Ledenvergadering (ALV) hebben er twee overleggen plaatsgevonden op **Lelystad Airport**: de **User Group Airside (UGA)** en het **Lelystad Safety Team (LST)**. Deze bijeenkomsten vroegen de nodige voorbereiding en aandacht.

UGA en LST

Tijdens deze overleggen zijn de volgende, voor onze leden relevante, onderwerpen besproken:

- Op de luchthaven wordt voor het eerst sinds langere tijd weer gebouwd. Dit kan leiden tot extra **Foreign Object Debris (FOD)**. Wij verzoeken leden alert te zijn en eventuele bijzonderheden te melden bij de havendienst.
- Er wordt gewerkt aan nieuwe **training circuit markers**. Deze liggen momenteel op de grond, vaak langs de slootkant. Men onderzoekt mogelijkheden om de zichtbaarheid te verbeteren.
- Het maai-beheer van het gras is aangepast. Er wordt minder frequent gemaaid en op sommige locaties is gekozen voor **olifantengras**, omdat hoog gras minder aantrekkelijk is voor vogels.
- Er wordt extra aandacht gevraagd voor het **helitrainingsgebied (FATO)**. Dit gebied wordt regelmatig gekruist door fixed-wing toestellen, wat niet de bedoeling is.
- Met betrekking tot **flightplantijden en tanken**: houd bij het tanken rekening met de vertrektijd van uw flightplan. Het flightplan wordt pas geopend na vertrek vanaf het tankstation en dient binnen de geldende timing van het flightplan te vallen.
- Bij taxiën naar het tankstation verzoeken wij u bij delivery uitsluitend te vragen om *startup for taxi to fuel station Charlie*. Verdere intenties kunnen na het tanken worden doorgegeven bij de startup-aanvraag.

Algemene Leden Vergadering

Zoals eerder aangekondigd is de **Algemene Ledenvergadering** verplaatst naar **11 februari 2026**. De uitnodiging, inclusief agenda en nadere details, ontvangt u binnenkort.

Op de agenda staan onder andere belangrijke onderwerpen zoals:

- de financiële stand van zaken,
- de locatie,
- en het dossier rondom de 4-zitter.

Wij verzoeken u deze datum alvast in uw agenda te reserveren en hopen op een goede opkomst. Indien u op **11 februari** niet in de gelegenheid bent aanwezig te zijn, verzoeken wij u dit te melden via secretaris@aeroclubmaritime.nl.



Even voorstellen: Robin Schipper

Penningmeester en vlietschool coördinator

In 2015 maakte ik mijn introductievlucht bij de ACM. Al jaren droomde ik ervan om te vliegen. Na een paar halfslachtige pogingen om verkeersvlieger te worden, moest ik eerlijk toegeven dat dat voor mij geen haalbare weg meer was. Maar waarom zou vliegen alleen voor professionals zijn? Vliegen “voor de fun” bleek minstens zo mooi.

Na enkele proefvluchten bij verschillende vliegclubs en scholen kwam ik uiteindelijk terecht bij de ACM. Ondanks wat opstartuitdagingen heeft de ACM-vlietschool als DTO een mooie doorstart gemaakt, waardoor ik in 2020 — met dank aan onze geweldige instructeurs — mijn brevet heb kunnen behalen.

Mijn allereerste passagier was mijn copiloot en dochter Annabel. Inmiddels is dat kleine meisje alweer 12 jaar! Natuurlijk volgde al snel ook een vlucht met mijn vrouw en steun en toeverlaat Wilma, met Seppe als bestemming. Door Covid was het restaurant helaas gesloten, maar een worstenbroodje van de havendienst maakte dat ruimschoots goed.



Na een wat lastigere periode haalde ik, op advies van onze Head of Training, mijn SEP Sea-rating in Como bij de AeroClub Como (ACC). Een onvergetelijke ervaring die ik iedereen kan aanraden — al is het maar voor een rondvlucht boven het schitterende meer, tussen de bergen.

Inmiddels vele vluchten verder, met familie, vrienden en veel mede-ACM-leden, geniet ik nog steeds volop van deze geweldige hobby en van elke vlucht die ik mag maken.

Samen met het bestuur en natuurlijk alle leden bouwen we verder aan onze mooie club, waar plezier en veilig vliegen altijd voorop staan.

Tot snel — op de club of samen in de lucht!



Sneeuw op het vliegtuig vermindert de lift, verhoogt de luchtweerstand, verhoogt de overtreksnelheid en beïnvloedt daarmee de vliegeigenschappen negatief.

Zelfs rijp op de vleugels en de staart moet vóór het opstijgen worden verwijderd.

Het POH bevat instructies voor gebruik in de winter.

Ken de invloed van sneeuw en ijs!



Uit de oude doos.

In deze rubriek laten we regelmatig een vermakelijk voorval voorbij komen. Geen namen, geen pakjes boter op hoofden — alleen een vrolijk knipooje en een wijze les. De inzending van deze maand is van C. Altair

Wanneer het was?

Ergens in die mysterieuze periode tussen mijn first solo en het behalen van mijn IR. Een tijdperk waarin je denkt dat je alles al snapt, maar de luchtvaart je dagelijks corrigeert.

Waar het was?

Boven de Nederlandse kust, grofweg tussen Castricum en Callantsoog. Zand, zee, meeuwen... en een zeer actief militair oefengebied.

De situatie:

- CAVOK. Prachtig weer.
- Romeo 8 bij Groote Keeten was actief. En niet zomaar actief: er werd met scherp geschoten.
- Schreiner Airways sleepte daar targets voor Defensie: een op afstand bestuurd vliegtuigje met een rode sleep erachter, zodat onze dappere landmacht die sleep met groot enthousiasme aan flarden mocht knallen. Kortom: geen plek om "even doorheen te steken".

En toen... begon het.

Met een kraakheldere, uiterst beleefde oproep, uitgesproken in een charmant Belgisch-Engels accent, op een tempo waarbij zelfs een schildpad nog ongeduldig zou gaan tikken:

"Kooy Tower, this is Oscar Oscar-Delta Bravo India, Cessna 172, we are on a VFR flight van Oostende to Texel, we are with four POB and a dog, position now is Aerodrome Castricum, we are flying at 1250 feet and we have Texel insight, request to cross the CTR of De Kooy, from Callantsoog, to Den Helder, to Texel in about ten minutes, Oscar Oscar-Delta Bravo India."

De controller, rustig en professioneel:

"O-BI, De Kooy CTR is closed for crossing due to military activities, Romeo 8."

Even stilte op de frequentie. Toen, opnieuw dat warme Vlaamse timbre:

"Kooy Tower, this is Oscar Oscar-Delta Bravo India, Cessna 172, we are on a VFR flight van Oostende to Texel, we are with four POB and a dog, position now is Egmond, we are flying at 1000 feet and we have Texel insight, request to cross the CTR of De Kooy, from Callantsoog, to Den Helder, to Texel in about five minutes..."

De boodschap was duidelijk niet geland.

De controller (nog steeds zen):

"O-BI, De Kooy CTR is closed for crossing due to military activities, Romeo 8."

Weer stilte.

En ja hoor, daar kwam-ie weer:

"...position now is Schoorl, flying at 700 feet, Texel insight, request to cross..."



De controller, iets directer nu:

“O-BI, De Kooy CTR is closed. Steer immediately heading 090 and stay clear of De Kooy CTR.”

Onze Belgische doorzetter liet zich niet uit het veld slaan:

“...position now is almost Petten, flying at 500 feet, Texel insight, request to cross in about two minutes...”

De controller, inmiddels lichtelijk over zijn theewater:

“O-BI, FOR THE LAST TIME: DE KOOY CTR IS CLOSED. DICHT. ZU. GESLOTEN. STEER IMMEDIATELY HEADING ZERO-NINER-ZERO!”

En toch... nóg één poging:

“...position now is almost Callantsoog, flying at 500 feet, Texel insight, request to cross in about one minute...”

De controller besloot het nu écht glashelder te maken:

“O-BI, u heeft een grotere kans om de Belgische loterij te winnen dan levend door Romeo 8 te vliegen. Dus: vlieg NU direct naar het oosten, koers 090, anders zult u Texel niet levend bereiken.”

Even stilte.

Toen, eindelijk:

“Roger, De Kooij, I steer now zero-niner-zero.”

De controller, half opgelucht, half verbaasd:

“Roger... Roger who?”

En daar kwam het onvermijdelijke antwoord, met hoorbare trots:

“ROGER RABBIT, Oscar Oscar-Delta Bravo India.”

Sindsdien weet ik:

Sommige piloten geven nooit op.

En sommige Belgen nemen “request” héél letterlijk.



Target-towing exercises