



16 april 2026

Nieuwsbrief van de HCC FS groep GA

UITNODIGING VOOR DE GA BIJEENKOMST 16 april 2026

Zaal open 19u, aanvang 19:45, pauze 20:45, opruimen 22:15, licht uit 22:30, jas aan uiterlijk 23u.

Allemaal mooi spul is er te koop tegenwoordig. Maar hoe sluit je het aan?
Welke systemen bestaan er? Welke gebruiken we? Stephan zal de discussie leiden.
We laten even weten hoe het staat met de Cockpit Club. Niels volgt de aanbiedingen.
We houden ruimte voor de nieuwtjes en ditjes en datjes die Carlo voor ons gevonden heeft.

VERSLAG VAN DE AL BIJEENKOMST 2 april 2026 door Ron

Helaas moesten we vanavond zowel Carlo als Stephan missen wegens ziekte. We hopen dat beiden er volgende keer weer bij kunnen zijn. Ron viel in zijn oude rol en begon met de vragenronde. Zoals gewoonlijk gooide good old Jan het eerste steentje in de vijver. Zijn pas aangeschafte Airbus van JustFlight installeerde goed, maar het starten van de motoren ging niet meer zoals hij gewend was. En dat is dus CTRL E. Nu is dat een beetje vloeken in de kerk want zulke 'cheats' gaan in tegen ons gevoel voor realisme. We spreken af dat we weer aandacht gaan besteden aan de juiste procedures vanuit 'cold and dark' en 'standby with ground power'. Simon is daar goed in thuis en zal de volgende AL bijeenkomst op 7 mei een demonstratie geven.

Thieu kwam terug op de presentatie over de EFB (electronic flight bag) van vorige keer. De vragen rezen bij het heen en weer dataverkeer tussen EFB de waypoints en Autopilot in een Cessna 172. Lastige materie om dat vanuit de losse pols te behandelen, maar Wim Cornelisse gaat dat samen met Thieu bekijken. Zo doen wij dat: 'help is on the way!'

Niels Otte had een aardig nieuwtje, We kennen het verhaal van de vliegtuigtechnicus die héél goed was in flightsim en dacht dat 'ie het wel zou kunnen. Hij bemachtigde een toestel en crashte prompt. Amerika zou Amerika niet zijn als ze er geen documentaire over maken; binnenkort op Disney+. We filosoferen nog wat over het verschil tussen echt- en simvliegen en concluderen dat wij een bijzondere hobby hebben maar (uitzonderingen daargelaten) de voetjes aan de grond moeten houden en zonder pretenties moeten genieten van de hobby.

Nu we het toch over echt vliegen hebben: Leen is vers terug uit Thailand en bemerkte onderweg een ongewone slinger route met veel hoogte verschillen. Altijd leuk om over het waarom met elkaar eens te discussiëren. Wie bepaalt de vlieghoogte? ATC? Dispatch? De gezagvoerder? En waarom? Straalstroom? Brandstofverbruik? Hennie verzuchtte dat we een captain in de familie moesten hebben die het allemaal haarfijn uitlegt. In aansluiting merkte Wim op dat ook in 2020 hoogtes en 'runway in use' niet altijd overeenkomen met wat je zelf intikt in de CDU (central display unit voor de Flight Management Computer).

De vraag van Ron met welk weer Wim vliegt gaf al een richting aan naar het antwoord...

Pim liet voor de pauze zien hoe we een GA (general aviation) circuit moeten vliegen. Gelukkig hebben we enkele actieve en niet meer actieve ervaren vliegers in ons midden die ons aardgebonden hobbyisten bij de les houden. De opdracht: blijf vooral op de juiste manier circuitvliegen oefenen!

Na de pauze in de nieuw gemeubileerde foyer (het woord 'bar' doet geen recht aan de nieuwe chique uitstraling) gaf Jan van Liere een demo van zijn manier van omgaan met Simbrief, Navigraph en de CDU. Hij gebruikte daarvoor de route die in de komende mp 575 URMO UDYZ gebruikt zal worden. Een keurig nette KLM 737 stond met 'ground power' te wachten op de 'fuel-truck' die weldra in beeld verscheen na het intikken van de gewenste hoeveelheid kerosine in zijn onvolprezen WinWing CDU.

Traagheidsnavigatie is een methode van plaatsbepaling die gebaseerd is op het meten van de bewegingen van een object. Een groot voordeel is dat het niet afhankelijk is van externe factoren.

Bron: [Wikipedia](#)

Positie ingeven voor het INS (inertial navigation system), de route invoeren (kan een company route zijn), de SID en dan de wisselwerking tussen de EFB, Simbrief en Navigraph. Stepping door de route. Als vanzelf komen we op de startprocedure. De zg 'flow' wordt afgewerkt waarbij Ron opmerkt dat die zonder checklist is. Dat wordt links en rechts toch betwist waarbij het verschil tussen echt en

sim weer boven komt. Feit blijft dat een flow en een checklist verschillende zaken zijn.

Leuke leerzame discussies zijn dit!

Simon vertelde de reden dat altijd eerst de rechtermotor (nr 2) wordt gestart. Dat is een procedure bij **propellervliegtuigen**. Lawaaiige toestellen, maar als je eerst de - voor de piloten meestal onzichtbare- rechtermotor start weet je dat hij loopt door de herrie! Zou je eerst de - voor de piloot wèl zichtbare- linkermotor starten, dan is het bijna onmogelijk nog te horen of de rechtermotor loopt. Hoe dit werkt voor viermotorig zal toch neerkomen op: instrumenten bekijken. Maar toch een leuk weetje in het rijtje van: waarom een linksom circuit en waarom rechtsvoeten = rechtsom sturen.

Al met al weer een aangename leerzame avond.

Nog een drankje in de foyer en elf uur waren we foetsie.

FLIGHTPLAN

16 april bijeenkomst GA

23 april mp 577 GA

5 mei mp 578 AL

7 mei bijeenkomst AL

14 mei mp 579 AL

HCC Zeeland Flight Simulator is verdeeld in twee werkgroepen t.w.: General Aviation (GA) en Airlines (AL). Deze werkgroepen zijn een onderdeel van HCC Zeeland (waarin ook werkgroepen Genealogie en 3D printen onderdak vinden). De HCC Zeeland is op haar beurt weer onderdeel van de landelijke Vereniging HCC met hoofdkantoor in Haarlem. U krijgt deze NOTAM omdat u zich heeft aangemeld voor een van de werkgroepen Flight Simulator van de HCC Zeeland of omdat u interesse heeft getoond.

Mededelingen, opmerkingen en kopij kunt u sturen aan : ronkonings@zeelandnet.nl
