



FROM THE LEFT SEAT

Het was een aardig klusje. Erik had indertijd al een lijst met onderwerpen uit de Notams gemaakt. Aan de voorzijde en de achterzijde daarvan is het nu compleet en actueel gemaakt. Leen heeft alles op de website gezet. Zie de link aan het eind van deze Notam. Met een simpele zoekopdracht kun je nu elk aanwezig onderwerp oproepen. Probeer het maar eens. Wel grappig is het YouTube effect : als je eraan begint merk je na een tijdje dat je flink aan het lezen bent! De volgende stap is het rubriceren van alle documenten en presentaties. Maar nu eerst de Notam...

UITNODIGING VOOR DE AL BIJEENKOMST 1 oktober 2026

Maelstedezaal in **De Vroone te Kapelle**. Zaal open 19u. Aanvang 19:30 met koffie en thee. Na het 'sociaal kwartiertje' is 19:45 de **vragenronde**. Iedereen kan zijn punt voor het voetlicht brengen!

VERSLAG VAN DE GA BIJEENKOMST 17 september 2026

Ron

De onderwerpen komen vanzelf. Zoals Hennie die vraagtekens zette bij de informatie die verstrekt wordt in de ATIS. (*Automatic Terminal Information Service; een opname die steeds bijgewerkte informatie geeft over o.a. het weer. Elke update krijgt een letter mee zodat ATC hoort of je de laatste hebt*) In hoeverre is bijvoorbeeld het **dauwpunt** voor ons van belang? We kunnen hier twee kanten mee op:

1. voor ons nepvliegers is het niet belangrijk; of
 2. we willen toch de werkelijkheid blijven benaderen. Laten we dat laatste maar blijven doen.
- Zie verderop de uitleg door Jos van Damme

Nu we het toch hebben over 'as real as it gets'...Hennie had nog wat leerzaams meegemaakt. De performance van zijn toestel was ver onder de maat en op een moment zelfs gevaarlijk laag. Ping! Zou het ijsvorming (**icing**) kunnen zijn? Klik! En langzaam maar zeker werd alles weer beter. Zucht! Ook weer geleerd.

Checklist? Wat is dat ook alweer? Het belang van een beduimd of keurig geplastificeerd lijstje werd eens te meer benadrukt. Daarom zien we de meest ervaren vliegers ook altijd dat lijstje tevoorschijn halen. Pim vertelde daar bovenop dat instructeurs hun leerlingen verbieden checks uit het hoofd te doen. Een spiekbriefje - ook voor ATC of RT- is geen schande!

We bleven nog even bij de **communicatie** tijdens mp's. Ook hier kunnen we twee kanten op:

1. De steriele cockpit of
2. Gezellig geklets dwars door alle RT en ATC heen. Er is nog een derde: we vliegen voor ons plezier maar hou in de gaten wanneer communicatie verwacht kan worden. Dus steriel bij aankomst en vertrek. En 'en route' is er alle ruimte voor een praatje maar let op wie er Top Of Descend nadert, vanaf dat punt dus de 'steriele cockpit'..

Jan Kerkhove vraagt over de vliegtuigen in LNM met gele kleur en bruine kleur die soms te groot worden weergegeven. De gele ben je zelf; de bruine zijn de anderen.

Tools/options/map display/airspace label settings/user (ai mp) aircraft/symbol %
daarmee kun je de symbols groter en kleiner maken. 100% is aanbevolen.



Wim Cornelisse wijst ons op **SpaceDesk**. Een handig tooltje dat vensters - zoals een vluchtplan- op bijvoorbeeld een tablet zet. Inder tijd door Stephan geïntroduceerd. Zie foto!

Krijn vraagt naar instellen van de **hoogtemeter** in een simulator. In het echt weet hij het heus wel maar op de PC? De draaiknop met de muis bedienen; met B krijgen we standaard luchtdruk.

Pim praat ons bij over over de vluchtplannen en de eerder voorgestelde **restricties**. Hij heeft een aanvulling gemaakt over het kruisen van een CTR. Dit staat op de website.

Carlo heeft een tip over het eerder besproken wegvallen van **USB**. Standaard staat in windows de stroombesparing op USB aan. Als je het uitzet kan het door updates weer aangezet worden. Dit heeft ook invloed op de toch al laggy muis, dus uitzetten die onzin. We discussiëren verder over USB en benadrukken het belang van goede (dus duurdere) hubs en kabels. USB blijft altijd dynamisch. Leen claimt dat een adapter van netwerk naar USB zorgt dat ook een USB poort vastgezet kan worden.

We kunnen eens op dit onderwerp terugkomen.

Weer naar de mp's...Het vliegveld van de maand idee is weer van stal gehaald en is dat leuker?

We neigen toch naar rallyevliegen, dus allemaal op een kluitje.

Eddy zal de **diversiteit** van onze vluchten bewaren dus je weet maar nooit.

Wim vliegt met zijn eigen clubje en voice via **Discord**.

Ook shared cockpit (your controls) is mogelijk zoals vroeger in JoinFs.

Pim heeft **video** gemaakt van de vluchten.

Via een linkje op onze site kunnen we op zijn YouTube kanaal dat bekijken.

Stephan heeft een leuke C172 te pakken gekregen. Het lijkt te gaan om een heruitgave van het fameuze Flight Unlimited. *(Dat hielp ons indertijd de falende FS2000 te vergeten tot aan de komst van FS2002).*

Downloaden in de **VR bril**. Beperkingen zijn: geen mp en geen Add On's.

Is van Meta en elke update wordt het beter!.

Op de uitleg over instellen van 2024 komen we even terug. 2024 kun je in het Nederlands weergeven.

Main menu/freeflight/general/language/

Ook gesproken dialogen kunnen langs die weg in het Nederlands.

HET DAUWPUNT

door Jos van Damme

Wie regelmatig naar een METAR kijkt, ziet naast de temperatuur ook altijd het dauwpunt vermeld staan. Het is zo'n getal waar je gemakkelijk overheen leest. Toch kan juist het verschil tussen temperatuur en dauwpunt ons als piloot veel vertellen over wat we onderweg kunnen verwachten.

Wat is het dauwpunt?

Het dauwpunt is de temperatuur waarbij de lucht zo ver is afgekoeld dat deze verzadigd raakt met waterdamp. Daalt de temperatuur tot het dauwpunt, dan kan de waterdamp gaan condenseren. Voor de luchtvaart zijn de gevolgen daarvan belangrijk: mist, nevel en lage bewolking kunnen ontstaan. Daarom kijken we niet alleen naar het dauwpunt zelf, maar vooral naar het verschil tussen de actuele temperatuur en het dauwpunt. Dit verschil wordt ook wel de temperature-dew point spread genoemd. Stel dat in een METAR staat: Temperatuur: 12 °C Dauwpunt: 11 °C ; het verschil bedraagt slechts 1 °C. De lucht is dan bijna verzadigd. Als de temperatuur nog iets daalt – bijvoorbeeld in de avond of nacht – kan vrij snel mist of lage bewolking ontstaan. Is de temperatuur daarentegen 18 °C en het dauwpunt 8 °C, dan bedraagt het verschil 10 °C en is de lucht veel verder verwijderd van verzadiging.

Een handige vuistregel

Voor een snelle beoordeling kun je ongeveer het volgende aanhouden:

0–2 °C verschil: lucht vrijwel verzadigd; mist en lage bewolking verdienen extra aandacht.

3–5 °C verschil: de lucht is behoorlijk vochtig; houd rekening met een mogelijk lage wolkenbasis.

Meer dan 5 °C: de lucht is minder dicht bij verzadiging, al blijft het een vuistregel.

Wind, luchtmassa, terrein, fronten en veranderingen in temperatuur spelen eveneens een rol.

Kunnen we er ook de wolkenbasis mee schatten?

Ja, het verschil kan worden gebruikt voor een ruwe schatting van de wolkenbasis.

Een eenvoudige vuistregel is: $(\text{temperatuur} - \text{dauwpunt}) \times \text{ongeveer } 400 = \text{wolkenbasis in feet AGL}$

Bijvoorbeeld: Temperatuur = 15 °C Dauwpunt = 10 °C Verschil = 5 °C $5 \times 400 = \text{ongeveer } 2.000 \text{ ft AGL}$

We mogen hier niet blind op vertrouwen – een METAR geeft ons de werkelijk waargenomen bewolking op het vliegveld – maar het is een aardige controle en helpt om het weerbeeld te begrijpen.

Waarom is dit interessant in de flightsimulator?

Ook in Microsoft Flight Simulator 2024 is dit bijzonder nuttige informatie. Wanneer ik een IFR-vlucht voorbereid, kijk ik vanzelfsprekend naar zaken als wind, zicht, bewolking en QNH. Maar temperatuur en dauwpunt verdienen eveneens aandacht. Zie ik bijvoorbeeld vlak voor vertrek: 10 °C / 9 °C, dan is dat een goede reden om nog eens extra naar zicht, wolkenbasis en de weersverwachting te kijken.

Voor een IFR-vlucht kan dat betekenen dat we kort na de start al in de bewolking terechtkomen. Bij de nadering kan het betekenen dat we pas dicht bij de minimumhoogte weer goed zicht op de baan krijgen.

Het wordt dan ineens duidelijk waarom een correcte ILS- of RNAV-nadering, goed gebruik van de autopilot en een goede voorbereiding zo belangrijk zijn.

Een klein getal dat veel vertelt

Het mooie van het dauwpunt is dat je geen meteoroloog hoeft te zijn om er iets aan te hebben.

Kijk bij de volgende vlucht eens naar deze twee getallen in de METAR: Temperatuur – Dauwpunt = verschil

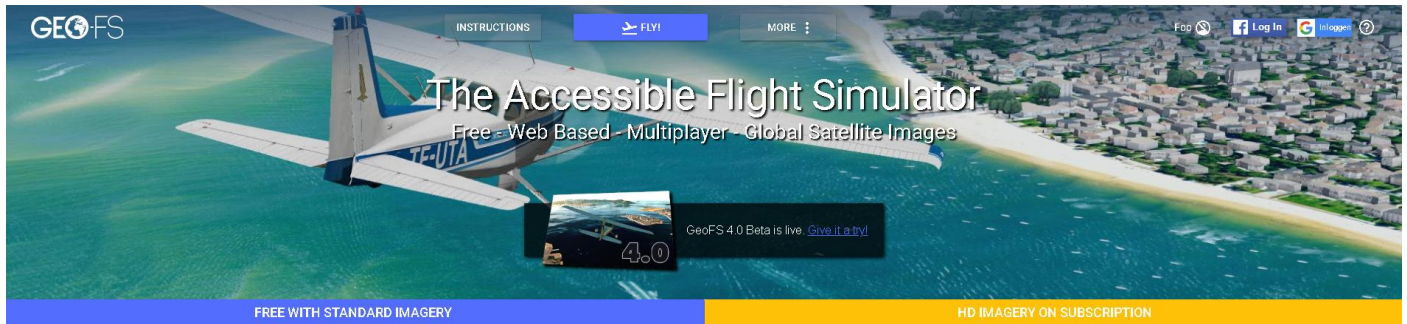
Hoe kleiner dat verschil wordt, hoe interessanter het weer voor ons als piloot wordt.

Sinds ik daar bewuster op let is het dauwpunt voor mij niet langer zomaar dat tweede temperatuurgetal in een METAR. Het is een kleine waarschuwing die in één oogopslag kan vertellen:

"Let op, de lucht zit bijna vol."

En juist dat maakt het dauwpunt voor de luchtvaart zo belangrijk.

NOG EVEN DIT



Goedemorgen Ron,

Maarten, de vakantieganger (Zeeuwse Vliegdagen), hier. Leuk om de Notams te lezen, het geeft een beetje inzicht in waar jullie mee bezig zijn. Inmiddels ben met grote regelmaat een rondje aan het vliegen in een Cessna via de gratis online simulator: **Geo-FS**. Dit doe ik om te kijken of ik het leuk blijf vinden. Tot nu toe is dat wel het geval!

Volgende week ga ik kijken voor een yoke en voetpedalen. Geo-FS is grafisch niet mega mooi maar de functies zijn naar mijn idee best realistisch en uitgebreid. Eerst ben ik begonnen met het leren lezen van de parameters (zoals jij mij hebt uitgelegd, dit heeft erg geholpen). Nu ben ik bezig met de instrumenten gebruiken bij de landingen (continue controle op hoogte, snelheid, positie en motorvermogen) en het gebruiken van de flaps.

Al doende (en zoeken op Google) leer ik steeds bij. Tot zover mijn update. Groet, Maarten vd Sluijs
(heruitgave van FLY! ?)

Hoi Ron,

Ik las in het verslag, omtrent 2 september, dat er weer iets niet werkte. Misschien goed om te weten dat op 2 en 3 september de **XBox server down** was en men wereldwijd met 2020 niet kon inloggen.

Verleden week startte mijn MSFS 2020 maar tot 70% op en bleef toen hangen. Nu heb ik een (oude) tweede PC waar ik ook 2020 heb draaien om als "test sim" te draaien. (Op die pc probeer ik eerst de *flightsim.to* downloads. Als het niets is, komt het niet op mijn high-end PC). Maar ook die pc vertoonde dezelfde kuren.

Tegen middernacht weer geprobeerd, en startte toen wel door, alleen al mijn profielen waren weg en moest ik de Honeycombs en Logitech's opnieuw toewijzen. Chaseplane deed het niet meer, net als GSX, Streamdeck enz. Microsoft had (storing of menselijke blunder) van velen de profielen weggesodemieterd.

Fijn, zo'n cloudserver..

Daarom raad ik een ieder aan, die 2020 of 2024 gebruikt, om op een laptop, of oude pc, daar ook een minimale versie van MSFS te installeren. Als je dan lekker wilt gaan vliegen en er gebeuren rare dingen ?

1. *Gelijk uitloggen bij X-box*. Anders start de andere pc niet op. 2. Andere pc Flightsim opstarten.

Daar hetzelfde probleem? Rustig afwachten dan, want dan ligt het "probleem" waarschijnlijk buiten de deur. Misschien dat u (jullie) hier iets aan hebt. Met vriendelijke groet, Leo van de Broek

FLIGHTPLAN

8 oktober mp AL 599
15 oktober bijeenkomst GA

20 oktober mp GA 600
22 oktober mp GA 601

[FlightsimZeeland](#)

HCC Zeeland Flight Simulator is verdeeld in twee groepen t.w.: General Aviation (GA) en Airliners (AL). Deze groepen zijn een onderdeel van HCC Zeeland (waarin ook groepen 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 groepen Flight Simulator van de HCC Zeeland of omdat u interesse heeft getoond. Mededelingen en kopij kunt u sturen aan : **ronkonings@zeelandnet.nl**
