



18 juli 2026

Nieuwsbrief van de HCC FS groep GA

FROM THE LEFT SEAT

Een zomernummer! Tot 20 augustus is het **Arendhuis gesloten** en mogelijk nog iets langer vanwege een interne verbouwing en verduurzaming: een modewoordje voor beter energieverbruik. Zodra er zicht is op datumzekerheid komt er weer een Notam.

Zowel (onze) Leen als (webmaster) Wilko zijn bezig met hun websites. Leen verzorgt onze eigen

[FlightsimZeeland](https://www.flightsimzeeland.nl) (bij hoge uitzondering een actieve link)

van waaruit ook de HCC site aan te klikken is. Leen heeft ook een aantal interessante korte - goed leesbare- artikelen over Swift op de site gezet. Doe er je voordeel mee!

We hebben geëxperimenteerd met de nieuwe **JoinFS** en het werkt allemaal naar behoren zoals we gewend waren. Helaas kwamen de XPlaners Hennie en Pim bedrogen uit: de vreemde artefacten van vroeger waren gewoon aanwezig! Dat weerhoudt ons ervan over te stappen. Zodra JoinFS ook voor de XPlaners aanvaardbaar is kunnen we het gaan overwegen. Feit blijft dat JoinFS simpel werkt zonder hocus pocus zoals we dat ervaren met Swift.

Ik wil even iets kwijt over de **CockpitClub**. Het leek een leuk idee om een 737 op te zetten die dan met een rouleersysteempje bij de deelnemers onderdak zou kunnen vinden. De eisen zijn dan : modulair of minimaal goed transportabel, verder niet duurder dan 5000 euro en compleet werkend. Maar zoals met alle ideeën met vleugels; je hebt ook een landingsgestel nodig. Het blijkt nu een twee- of driemans aangelegenheid te worden met weinig initiatief behalve dan van MP speurneus Niels. Er wordt ook geen moeite gedaan om met elkaar slim te bieden. De vraag is dan of we door moeten gaan. Natuurlijk zou ik of iemand anders zoiets alleen kunnen kopen maar we hebben al een goed werkende (GA en AL) cockpit waar ieder welkom is en ik zie bijna nooit iemand..Daarbij zijn de WinCtrl modules in opkomst. Dus wat doen we?

In deze Notam twee artikelen van de hand van **Niels**. We kennen hem van zijn Canadese avonturen. Ditmaal iets dichterbij huis. Een verslag over de dagelijkse praktijk van het vliegen.

Hebben jullie al een abonnement op de **FAA** nieuwsbrief? hblosser70@gmail.com

We kregen een brief van onze (landelijke) HCC voorzitter **Wijnand van Swaay** waarin hij zijn waardering en dank uitspreekt over de vele vrijwilligers die de HCC draaiend houden. Het lijkt allemaal zo vanzelfsprekend maar jullie zijn allemaal belangrijk. Iedereen heeft wel een taak of functie binnen de HCC en de brief laat zien dat de vrijwilligers gehoord en gezien worden door 'Haarlem'!

VERSLAG AL BIJEENKOMST 2 JULI 2026

Vooraf houden we het 'sociaal kwartiertje' en dan komen soms onverwachte onderwerpen te voorschijn. Iemand heeft een nieuwe auto, lane assist, zelfstandig rijden, en wat gebeurt er als je toch een crash maakt. Dan wordt alles automatisch gewaarschuwd. En laten we zoiets in de kleine luchtvaart al sinds de jaren '70 hebben...De **ELT**. (Emergency Locator Transmitter). Typisch weer zoiets dat in flightsimkringen nauwelijks bekend is. We hebben het niet nodig dus weten we het niet. Zo simpel is dat.

Zo kwamen we ook op de **verschillen** tussen flightsimulators. De marketing van XPlane is vanaf het begin gericht op veel beter vliegen dan anderen door bla bla. Laten we realistisch blijven: het echte vlieggevoel krijg je alleen in een echt vliegtuig wanneer je door elkaar geschud wordt door turbulentie en half doof raakt door het motor- en windgeluid. Wij simmers zitten op een stoel en bewegen hoogstens de ogen en een hand. Dan kun je het beeld nog zo laten schokken: je krijgt er alleen maar hoofdpijn van en absoluut geen 'echt' vlieggevoel.

Maar de andere kant van het betoog is: wat een prachtige hobby als je zo virtueel door het zwerk vliegt...Inbeeldingsvermogen doet heel veel!

Stefan trapt af met de rondvraag. We vragen even aan Jan of het gelukt is met 'de options'. Jan Q had een probleem met de bezoekersregistratie. Even Haarlem bellen..

Wim heeft een tweede CDU gekocht bij WinCtrl met korting.

Stefan vraagt onze **mening** over de GA vluchten. Niet iedereen vindt slechts één aankomstveld leuk. Ook al benadert dat veel meer de realiteit, nemen we toch waar dat enkelen liever aan rally-vliegen doen met een vastgestelde route. Het gaat zelfs zo ver dat de vrijheid van de groene velden soms omkleed wordt met AL jargon in plaats van eigen verantwoordelijkheid. Hennie vraagt zich af waarom we in onze mp's geen rekening meer houden met de airzones. Gezegd moet worden dat we dat vroeger wel deden toen we de luxe hadden van meerdere controllers. Daar komt ook bij dat de mp's juist zo laagdrempelig willen houden om beginners niet schrikachtig te maken. Maar niets weerhoudt Eddy ervan om af en toe eens een verboden zone of verplichte hoogte in de mp's te introduceren. Ook het ABCD vliegen voor GA zal af en toe weer gebruikt gaan worden. Iedereen weer tevreden?

Jan 'Qantas' vraagt zich af hoe de stand van zaken is met JoinFs. Waarom per se XPlane en waarom per se 2020. Het lijkt wat dogmatisch zoals we allerlei Swift gerelateerde problemen voor lief nemen zolang we in de mp's maar niet van onze eigen vertrouwde sim af hoeven. De stammenstrijd laaide niet op maar de **meningen** zaten goed vast bij iedereen.

Navigraph laat alleen eigen toestel zien als **moving map** functie. Uitzondering is vliegen met bv IVAO netwerken. We kijken naar Moving Map opties. Little Navmap komt niet slecht uit de bus. Volanta is ook een moving map met een free version. Eens proberen?

Force Feedback maakt een comeback

*Jarenlang was force feedback vooral een herinnering aan oudere joysticks uit de tijd van Microsoft SideWinder en Logitech Force 3D. In de wereld van DCS en geavanceerde flightsims draaide het vooral om sterke veren, verwisselbare cams en steeds nauwkeurigere Hall-sensoren. Maar sinds 2024, toen **MOZA** haar eerste force-feedback basis introduceerde lijkt force feedback plotseling weer helemaal terug van weggeweest. (van de hcc flightsim nieuwsbrief)*

BEZOEK MADRID

Recent was ik een weekje in Madrid en we hadden de bijzonder situatie dat we met een Airbus heen vlogen en met een Boeing weer terug. Hierbij een verslag van deze reis:

Woensdag 10 juni vertrek ik samen met mijn ouders en neefje uit de VS naar Brussels Airport Zaventem om de Iberia vlucht naar Madrid te nemen. De reis begon niet heel voorspoedig want er stond een flinke file op de ring van Antwerpen. Na een beetje binnendoor rijden kwamen we toch op tijd aan op Brussels Airport, waar alles dan wel snel verliep. Voor ik het goed en wel besepte zat ik te wachten op het vliegtuig en kwam de 13 jaar oude Iberia Airbus A320 aan getaxied. Tot mijn verbazing was er nog een bemanningwissel. Zal wel een goede reden voor zijn. Na even wachten konden we aan boord van het vliegtuig. Ik zit aan de nooduitgang waar meer beenruimte is. Op de



nooduitgangstoel krijg ik een paar aanvullende veiligheidsinstructies, ik moet de bemanning bijstaan in geval van nood! Als er 'evacuate, evacuate, evacuate' wordt omgeroepen, moet ik de nooddeur openen. Eerst wel even uit het raam kijken of er geen sprake is van brand. De vlucht op zich was niet spannend en onderweg is er de standaard 'buy onboard service'. Na 2 uur vliegen komt Madrid in zicht. De landing is

niet al te zacht, daarna taxiën we naar terminal 4. Op het vliegveld van Madrid maken de nationale maatschappij Iberia en consortium gebruik van terminal 4 en alle andere maatschappijen gebruiken de terminals 1, 2 en 3. Verschil moet er zijn. Na het uitstappen snel de koffers van de band halen en met een busje naar de autoverhuur waar een BYD auto klaar stond. Daarna door naar de camping die onze verblijfplaats is voor komende week. Er volgt een heerlijke vakantie met veel zon en culturele uitstapjes. Zoals een bezoek aan het museum Prado dat vol schilderijen hangt, het volledig ommuurde stadje Avila en het enorme paleis van Filips de 2^{de} in El Escorial.

Toen ik in Madrid op weg was naar het paleis van de huidige koning kwam er een Airbus Beluga overgevlogen, wat een prachtig gezicht ;zie verderop in deze Notam.



Na een week genieten van de zon, de mooie omgeving en de bijzondere stad is het helaas weer tijd om weer naar huis te gaan. We vliegen terug met een andere Spaanse maatschappij namelijk Air

Europa, deze maatschappij biedt ons die dag betere vertrektijden dan Iberia. Met Air Europa vertrekken we uit terminal 2 in plaats van terminal 4. Die ziet er misschien wat ouder uit dan terminal 4 maar wordt wel keurig bijgehouden. Ik heb geluk, Air Europa zet op de vlucht naar Brussel een Boeing 737 Max in. Daar heb ik nog nooit in gevlogen. Ik merk wel verschillen met de 737 next



gen, ze lijken minimaal maar de grootste verschillen zitten onderhuids. Het vliegtuig is wel een stuk stiller. De vlucht op zich was niet spannend. Weer een standaard 'buy onboard service'. Na 2 uur komt België weer in zicht en landen we rustig op Brussels airport. Het was wel bijzonder om met een Airbus heen te vliegen en met een Boeing weer terug. Misschien wel een keer een leuk onderwerp om over praten, **wat vlieg je liever: Boeing of Airbus?**

AIRBUS BELUGA XL

*Tijdens mijn verblijf in Madrid zag ik ineens een walvis vliegen.
Natuurlijk geen echte walvis maar de Airbus Beluga XL.*

Het idee achter de Beluga is zo oud als Airbus zelf. Tijdens de ontwikkeling en bouw van de A300 ontstond er behoefte aan een transportvliegtuig om onderdelen te kunnen verplaatsen.

Een oplossing werd gevonden in de Amerikaanse superguppy. Ironisch genoeg was dit een op Boeing gebaseerd vliegtuig, JA, je leest het goed de eerste Airbussen zijn gebouwd met behulp van een Boeing. Jaren lang hebben 4 superguppy's onderdelen vervoerd tussen de diverse fabrieken. Maar eind jaren 80 begonnen ze hun leeftijd te tonen, aangezien ze gebaseerd waren op techniek uit de jaren 40.



Na diverse opties bestudeerd te hebben, besloot Airbus om zelf een nieuw groot transportvliegtuig te gaan bouwen op basis van de A300, de Beluga. Het eerste prototype vloog in 1994 en is in 1995 in gebruik genomen. Uiteindelijk zijn er 5

Beluga's gebouwd. Deze vliegtuigen hebben niet alleen voor Airbus gevlogen maar hebben ook andere lading vervoerd zoals satellieten en hulpgoederen in nasleep van orkaan Katrina.

Rond 2013 begonnen ze er achter te komen dat er behoefte was aan meer en grotere vliegtuigen om de productie bij te kunnen houden. Na een nieuwe uitgebreide studie is in 2014 de opdracht gegeven om de Beluga XL te bouwen op basis van de A330. Dit toestel heeft 30 procent meer laadvermogen ten opzichte van zijn voorgangers. De eerste Beluga XL werd in 2018 opgeleverd en is in 2019 in gebruik genomen. Van dit toestel zijn er 6 gebouwd die volop tussen de verschillende fabrieken vliegen, waaronder de fabriek in Madrid waar ik er dus één zag. De eerste generatie, de Beluga is nog te goed om met de komst van de XL variant met pensioen te sturen. Airbus heeft geprobeerd ze te verhuren voor bijzonder transport, maar dat werd geen groot succes. Misschien kwam het doordat de laadklep niet op een handige plek zit. Vliegtuigen zoals de Antonov 124 hebben een neus- of achterklep die open kan en daardoor niet veel infrastructuur nodig hebben en de Beluga's wel. Airbus is inmiddels gestopt met deze verhuur.



Van de 5 Beluga-toestellen zijn er nu 2 met pensioen gestuurd en de rest volgt de komende jaren. Dus iedereen die plek heeft in zijn achtertuin kan met een goed verhaal een Beluga aanvragen bij Airbus. De Beluga XL toestellen blijven we de komende jaren zeker nog zien vliegen tussen de Airbusfabrieken.

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