



# Serieus SIMmen

## De Schreiner 737-400 beschikbaar voor de geïnteresseerde particulier

Simulators zijn uitgevonden om kosten te besparen. En toch is een paar uurtjes simmen in een professionele airliner voor de particulier doorgaans niet weggelegd. Is... of wàs? Want instructeur Willem Bont stelt de Boeing 737-300/400 van Schreiner nu beschikbaar voor geïnteresseerde particulieren, leken, hobbyisten, amateurs en wat dies meer zij. Stel u echter geen pretparkattractie voor: u krijgt echt les en bent aan het eind van de cursus ook echt iets wijzer geworden. En niet eens zoveel amer...

### Briefing

Bij de briefing zijn we met z'n vieren, Michiel van Twisk (F-16, Bölkow) die wellicht in de toekomst voor een luchtvaartmaatschappij wil gaan vliegen, Ingrid Dijkstra (Transavia flight planning, bezig met de opleiding flight dispatch), ondergetekende (300 uur klein spul) en Ingrid's vriend Rick Speelman (geen enkele vliegervaring). Een prachtig gemêleerd gezelschap, en precies goed om uit te vinden wat de mogelijkheden zijn. Dat Twisk nog een flinke natte rug haalt, maar Speelman aan het eind van de sessie toch behoorlijk meekomt, zegt het nodige over het realisme en de effectiviteit van het gebodene.

### Griezelijk echt

Iedereen kan zich wel iets voorstel-

### Andere koek: de Airbus 320

Als toegift nemen we een kijkje in de simulator van de Airbus 320. Eerlijk is eerlijk: dat is nog wel even een stapje verder dan de 737. Alleen ook stukken duurder: zoals hij daar bij Schreiner staat kost het apparaat 40 miljoen gulden. Maar: wat is leuker voor 'ons soort piloten'? Neem overtrekken met de Airbus. Kan niet. Veilig maar saai. Terwijl in de 737 de stickshaker tekeer gaat als een wilde en een stall echt mogelijk is. Bij de Airbus wordt het toestel automatisch binnen de limieten gehouden. Veilig in de lucht, maar in een simulator natuurlijk redelijk slaapverwekkend.

len bij het vliegen in een simulator. Maar je moet het toch doen om erachter te komen dat het een griezelingechte ervaring is. Binnen seconden vergeet je dat je met z'n allen in een grote witte doos op bewegende poten zit. Er is echt een gedachtesprong voor nodig om het omgekeerde te denken: dit is niet echt en we lopen geen enkel risico als ik iets fout doe. En dat is natuurlijk ook meteen de lol. De vlucht behelst in ons geval voornamelijk het draaien van circuits vanaf baan 29 van Schiphol en het via de ILS landen op 06 Rotterdam. Dat alles exact volgens de procedures die de normale vliegtuigen ook volgen. Opspoelen van de motoren tot 40%, autothrottle take-off selecteren, centreline houden met voeten, roteren bij 140 kts, uitklimmen tot 400 voet, heading mode selecteren op de mode control panel, doorklimmen naar 1.000 ft, de diverse standen flaps bij de diverse snelheden kiezen, hoogte instellen, autopilot activeren, after take-off checklist, levelen op 2.000 voet, koers 040, intercepten van de ILS..., enfin de hele riedel tot aan de full-stop op Amsterdam.

### Mensen en wensen

Wie huurt nou zo'n simulator? "Dat is heel verschillend", vertelt Willem. "Soms zijn het Cessnavliegers of zweefvliegers, die wel eens het gevoel van zo'n grote kist willen ervaren. Of totale beginners, die de kick gewoon eens willen beleven. Of commerciële vliegers die zich willen voorbereiden op een airline interview of een grading. Maar er zijn ook absolute 'cracks' op de pc, die hun favoriete vlucht willen navolgen. Ach, ieder-



## DIGITAL PILOT ■

een haalt er wel iets uit. Ondanks dat we de officiële Boeing-procedures nastreven, staat het vliegplezier in deze sessies voorop. Dit in contrast met flight-crew training, waar je de vliegers stevig checkt op het exact uitvoeren van de procedures. Alle stappen goed kennen en dan het systeem telkens een stapje voor zijn."

### Helemaal VFR kan ook

De moeilijkheidsgraad kan met zo'n simulator natuurlijk onbeperkt worden opgevoerd. Binnen redelijke grenzen kan de leerling daarbij zelf kiezen voor dag of nacht, skies clear of overcast, turbulentie, crosswind of allerlei vormen van malfunctions. Of helemaal niks: lekker de kist het werk laten doen en dan bellen voor koffie en de aandelenkoersen doornemen,

zoals Rick Speelman voorstelt. Dat is een beetje zonde van het geld, natuurlijk. Daarom als de wat meer ervaren piloot kiezen om de autopilot te laten voor wat hij is en bijvoorbeeld het glijpad naar de baan op het handje af te kachelen. Ik kies er bij mijn laatste vlucht zelfs voor om een circuitje helemaal VFR (alleen op kompasstanden en het zicht buiten de cockpit) te vliegen. Een machtig gevoel voor een 150 pk-pilootje. Ik kom er achter dat ik de flightdirector toch niet helemaal kan missen. Nogal wat hyperventilatie en hypercorrecties op final, maar een crash wordt het niet. "Hoe het bevalen is?", vraagt Willem. Dit zou je elke dag een uurtje moeten doen, is de reactie van het team. Volledig mee eens.

Teksten en foto's: Gooft Bakker.

### Sim samsam

Het meest effectief is een groep van drie à vier personen. Dan vliegt iedereen ongeveer anderhalf uur, deels als flying pilot/captain en deels als (zeer drukke) non-flying first officer. Zo heeft iedereen voldoende kans om elkaars prestaties te bekijken en te commentariëren. Zo'n sessie, die met voor- en nabriefing ongeveer vijf uur duurt, komt op circa duizend gulden de man. Cadeau achteraf: een aantekening '737' in je logboek!

# Approved maintenance

*Vliegtuigonderhoud besteed je niet zomaar aan iedereen uit. Je wilt een vakkundige partij.*

*Je praat immers over veiligheid en betrouwbaarheid van mens en machine.*

*Maar je kijkt ook naar de service en natuurlijk naar de prijs.*

*Praat daarom eens met Stella aviation.*

- *Compleet onderhoud door hoog gekwalificeerd personeel, JAR 145 approved.*
- *Alle piston en turbine toestellen tot 5.700 kg.*
- *Haal en breng service van toestel en bemanning naar ieder vliegveld binnen Nederland en Duitsland.*

*Bel of mail voor meer informatie of een offerte met: Peter Bekker of Maurice van Maasakker*

*tel +31 (0)55 32 31 967*

*www.stella-aviation.com*

*info@stella-aviation.com*



**Stella aviation** *dedicated to fly*