TERREINREGLEMENT
MVC “OTTO LILIENTHAL”

(revisie januari 2013)

INHOUD

Locatie

Wettelijke regels

Algemeen

Baancommissaris

Opstelling

Radiobesturing

Modellen

Vliegen

Lijst met in Nederland toegestane zendfrequenties voor modelbesturing

Enkele slotopmerkingen

1) LOCATIE

De club beschikt over één vliegveld. Dit terrein is gelegen aan de A.P. Hilhorstweg te Soest. Het is op de overzichtskaart aangegeven met A1 resp. A2. Het terrein is eigendom van de heer Hilhorst te Soest.

In overleg met de vertegenwoordiger van de stichting “Weidevogelbescherming Eemland IVN” en de terreineigenaar wordt bepaald of er tijdens het broedseizoen gestopt wordt met alle activiteiten op het vliegterrein. Op de website wordt aangegeven of het vliegterrein geopend is en zo ja voor welke activiteiten.

2) WETTELIJKE REGELS

Er mag slechts worden gevlogen tijdens de zgn. uniforme daglichtperiode (dit is vanaf een half uur voor zonsopgang tot een halfuur na zonsondergang).

Het modelvliegen mag geen hinder of gevaar voor de omgeving veroorzaken.

Het model moet zo degelijk zijn geconstrueerd dat er tijdens de normale vlucht geen defect kan ontstaan die een crash tot gevolg heeft resp. kan hebben.

Een modelvliegtuig moet voor de eerste vlucht goedgekeurd zijn volgens het keurinsformulier.

Een modelvliegtuig mag niet hoger vliegen dan 300 meter boven de grond of het water.

3) ALGEMEEN

Er mag in principe alleen door leden van MVC “OTTO LILIENTHAL” op het vliegterrein worden gevlogen. Het is verplicht een geldige lidmaatschapskaart bij je te hebben.

Er mag alleen door gebrevetteerde leden zelfstandig gevlogen worden. Niet gebrevetteerde leden moeten een persoonlijke begeleider in het bezit van een vliegbrevet hebben.

Iedere piloot moet verzekerd zijn tegen ‘wettelijke aansprakelijkheid’ met dekking van modelvliegtuigen tot 25 Kg. Eventueel veroorzaakte schade moet direct aan de baancommissaris en het clubbestuur worden gemeld. Introducés zijn toegestaan tot een maximum van 3 per keer. E.e.a. ter beoordeling van de baancommissaris. Introducés moeten bij de baancommissaris worden aangemeld. Een groter aantal dan 3 introducés moet vooraf worden aangekondigd bij het bestuur.

Toeschouwers kunnen in overleg met de baancommissaris worden toegelaten. Zij dienen achter de lier te blijven, in de buurt van (achter) de piloten en niet bij de niet vliegende modellen. De baancommissaris kan een alternatieve plaats aanwijzen.

Auto’s en (brom)fietsen worden in de berm, in de nabijheid van de terreintoegang (‘I’ op het overzichtkaartje) geparkeerd. Dit moet gebeuren volgens de normale verkeersregels, dus zodanig dat het andere verkeer daar geen hinder van ondervindt.

Het is verboden met een auto op het veld te komen.

Afval wordt geacht opgeruimd en meegenomen van het veld te worden, (ook sigarettepeuken.)

4) BAANCOMMISSARIS

Er is altijd een baancommissaris aanwezig. De eerste op het vliegveld aanwezige gebrevetteerde piloot is die dag de baancommissaris, tenzij hij/zij dit overdraagd aan een ander lid met brevet.

De baancommissaris is verantwoordelijk voor de bewaking van de veiligheid op en rond het vliegveld t.a.v. van het modelvliegen.

De baancommissaris belegt aan het begin van de ‘vliegdag’ of tussen het vliegen door een briefing. Tijdens deze briefing worden afspraken gemaakt over start- en landingscircuit, en overige zaken.

De baancommissaris kan (voor de betreffende dag) piloten of modellen een vliegverbod opleggen, en piloten en/of toeschouwers de toegang tot het terrein ontzeggen. Als een van genoemde maatregelen wordt genomen, moet de baancommissaris dit altijd aan het clubbestuur melden. Het bestuur kan verdere maatregelen nemen. Dit laatste kan schorsing en zelfs royement betreffen.

De baancommissaris beslist als de piloten het onderling niet eens kunnen worden over de briefing, of andere kwesties aangaande de veiligheid, opstelling en vlieggedrag.

5) OPSTELLING

De lierlocatie is leidend voor de gehele opstelling op het vliegveld. Ook als er in 1e instantie alleen elektrovliegers aanwezig zijn, en op een later tijdstip de lier arriveert, moeten de elektrovliegers zich hieraan conformeren en desnoods verkassen.

Niet-vliegende modellen worden links, dan wel rechts achter de lier (gezien vanuit startrichting) geplaatst. Als het meest voor de hand liggende landingscircuit links langs de lier ligt, worden de modellen rechts geplaatst en bij een rechter landingscircuit links achter de lier.

Piloten met een dlg vliegen zo ver mogelijk verwijderd van de andere piloten.

6) RADIOBESTURING

Er mag uitsluitend van (HDTP) goedgekeurde zenders gebruik worden gemaakt. Er mag uitsluitend van de (HDTP) goedgekeurde zendfrequenties gebruik worden gemaakt (zie voor een overzicht van de frequenties hoofdstuk 10). Ook is vliegen op de toegestane frequenties in de 2,4Ghz band toegestaan.

Voordat een piloot zijn zender aan zet, dient hij zich ervan te overtuigen dat de frequentie die hij wil gaan gebruiken vrij is.

Als 2 of meer piloten van hetzelfde frequentiekanaal gebruik maken word in overleg bepaald wie op welk moment vliegt.

In zo’n geval moet de vliegtijd evenredig verdeeld worden over de piloten van de gedeelde frequentie. Eventueel beslist de baancommissaris hierin.

7) MODELVLIEGTUIGEN

De modelvliegtuigen dienen luchtwaardig te zijn. Dit houdt in dat het toestel normale vliegomstandigheden moet kunnen doorstaan. Onder normale vliegomstandigheden worden al die manoeuvres verstaan waarvoor het toestel bedoeld is. Zie ook het laatste hoofdstuk “ENKELE SLOTOPMERKINGEN” waarin enkele tips en andere verduidelijkende opmerkingen worden gemaakt.

Elk vliegend modelvliegtuig dient van te voren goedgekeurd te zijn volgens het keuringsformulier.

Bij elk nieuw vliegtuig dient een reikwijdtetest te worden uitgevoerd. De storingsvrije werking van het model dient voldoende te zijn. Zie ook het laatste hoofdstuk “ENKELE SLOTOPMERKINGEN”.

8) VLIEGEN

Tijdens het vliegen dient de veiligheid voorop te staan. Er mag geen enkele manoeuvre worden uitgevoerd waardoor de veiligheid ook maar enigszins in het geding komt. Factoren die hierbij van invloed (kunnen) zijn zijn: weers- en terreinomstandigheden, vaardigheid piloot, aantal toestellen in de lucht, aanwezigheid van publiek en hoeveelheid piloten.

Onder geen enkele omstandigheid mag onder de 50 meter hoogte (2 à 3 maal boomhoogte) boven piloten of publiek worden gevlogen.

De spoorbaan moet worden gemeden, erboven mag hier onder geen enkele omstandigheid lager dan 75 m gevlogen worden.

Manoeuvres met hoge snelheid mogen nooit (ongeacht de hoogte) boven of in de richting van piloten, publiek, bebouwing e.d. worden uitgevoerd.

Bemande luchtvaart heeft onder ALLE omstandigheden voorrang. Zelfs als daarvoor het eigen model opgeofferd moet worden. Indien er andere bemande luchtvoertuigen (zwevers, motorvliegtuigen, ballonnen, zeppelins, etc.) in de nabijheid zijn, dienen de modelvliegtuigen altijd uit de weg te gaan, desnoods te landen.

9) Lijst met in Nederland toegestane zendfrequenties voor modelbesturing

OPGELET: de kanalen 70 (35.100), 75 (35.150) en 80 (35.200) zijn in Nederland niet toegestaan.

10) ENKELE SLOTOPMERKINGEN

Op diverse plaatsen in het reglement wordt m.b.t. veiligheid “de omgeving” genoemd. Realiseer je dat met omgeving alles wordt bedoeld: mensen, dieren, bebouwing, landbouwgewassen. Geef extra aandacht aan de spoorlijn.

Alle vliegtuigen waarmee gevlogen wordt dienen voordat er mee gevlogen wordt gekeurd te worden volgens het keuringformulier. Flink gerepareerde kisten dienen opnieuw gekeurd te worden.

De reikwijdtetest is verschillend voor de verschillende merken zenders. Multiplex komt met ingeschoven antenne een stuk minder ver dan Futaba/Robbe. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat de antenne-segmenten van Multiplex relatief veel kleiner zijn dan die van Futaba/Robbe. In de praktijk moet je met Futaba/Robbe minstens 60 m weg kunnen voordat storing begint, bij Multiplex is dat ± 30 meter.

Voor elektro-kisten geldt: Test ook de reikwijdte met half-gas, dat is veel kritischer dan met vol gas.

Normaal wordt, voor de lier (links of rechts) geland. Piloten zullen nooit op zichzelf ‘richten’ met hun modelvliegtuig. Door dat gedrag worden de plaatsen ‘achter de lier’ en ‘vlak bij de piloten’ van nature de meest veilige plaatsen om zich op te houden. Daarom is het verstandig de piloten (evt. publiek dat zich op het vliegveld bevindt) en niet-vliegende modellen bij elkaar, achter de lier te houden. Start en landing vinden voor de lier plaats. Ook is het in de nabijheid van de piloten eenvoudiger om evt. toeschouwers in de gaten te houden.

Met betrekking tot de verzekering ‘Wettelijke aansprakelijkheid’ (WA) bestaan nogal wat misverstanden. Het is zeker niet zo dat de KNVvL-verzekering voldoende is. De KNVvL-verzekering is aanvullend. Dat wil zeggen de KNVvL-verzekering dekt een tekort of een gat in de dekking van een particuliere WA-verzekering (WAP). Het is nog maar de vraag of de KNVvL-verzekering het volledig ontbreken van een WAP, of een WAP met een uitsluiting van modelvliegtuigen, ‘aanvult’.

Kijk de polisvoorwaarden van je eigen WAP er op na, sommige verzekeringsmaatschappijen sluiten modelvliegtuigen uit.

Ten aanzien van punt 5 Opstelling nog een opmerking: een piloot moet dus niet gaan ‘wandelen’ over het veld. Vroeg of laat komen hier ongelukken van, en reken erop dat een evt. verzekeraar de aangevlogen persoon grove nalatigheid zal verwijten, en niet of veel minder uit zal keren.

Met betrekking tot punt 6 Radiobesturing nog een advies: maak geen gebruik van de (legale) 27 MHz.frequenties. ‘Piraterij’ op de 27 MHz-band (zgn. bakkies) geven te veel kans op storing met alle risico’s t.a.v. veiligheid (en verlies van je eigen model).

Nog een slotopmerking over het vlieggedrag (punt 8). Haal geen grapjes uit in de geest van ‘een rondje om een bemande ballon heen’ o.i.d.. Ook niet als dit op grote (veilige) afstand gebeurt. Het gedrag van het modelvliegtuig moet duidelijkheid richting piloot van het bemande luchtvaartuig ‘uitstralen’. De ballonpiloot mag nooit ook maar de indruk krijgen dat een modelpiloot hem niet heeft opgemerkt of gevaarlijke manoeuvres t.a.v. hem uitvoert.

Bedenk ook tijdens vakanties in het buitenland dit soort veiligheidsaspecten (b.v. bij hellingvliegen). Houdt rekening met parapentes en deltavliegers. Vaak zal je met hen dezelfde helling delen. Een verstandige vluchtindeling doet vaak al wonderen. Spreek evt. iets af in de geest van zij rechts jij links. Aangezien onze modellen vaak een stuk beter presteren dan een parapente of delta is het vaak geen enkel probleem om flink boven ze te blijven.