

Modelbouwclub Rozenburg



Jaargang 38 nummer 3
Uitgave: Oktober 2008

Internet site:
www.modelvliegclub-emcr.nl

bestuursleden:



Voorzitter

Harry Goossens
Te Oostvoorne
Tel. Nr.: 0620398561



Secretaris

Huub Tabbers
Te Zoetermeer
Tel. Nr.: 0793612342



Penningmeester

G.C.A van Vliet
Te Mijnsheerenland
Tel. Nr.: 0186-572395

Algemene bestuursleden:



Peter Meuzelaar
Te Stellendam
Tel.: 0187492989



Frans van Koppen
Te Honselersdijk
Tel.: 0174625799



Ron Koornhof
Te Capelle a/d yssel
Tel.: 0612252297



Peter Smits
Te Heinoord
Tel.: 0186605405

Redactie

Peter Meuzelaar
E-mail : p.meuzelaar@wxs.nl
E-mail : emcr@wxs.nl
Tel. : 06-51913982

Ledenadministratie

Jim de la fuente
E-mail : emcr@planet.nl
Tel.: 0104376505

Inhoudsopgave:

Pagina 1	<u>Van de voorzitter</u>
Pagina 2	<u>Acceptgiro's en betalingstermijn</u> <u>Contributie 2009 Belangrijk !!!!</u>
Pagina 3	<u>Uit de bestuursvergadering</u>
Pagina 4 t/m 5	<u>Verantwoordelijkheden en taken</u> <u>Bestuursleden</u>
Pagina 6	<u>Adrescorrecties</u> <u>Brevet gehaald</u>
Pagina 7	<u>Nieuwe leden voor 2008</u>
Pagina 7	<u>Kopij</u>
Pagina 8	<u>Uit de instructeurvergadering</u>
Pagina 9	<u>De terreincommissaris</u>
Pagina 11 t/m 13	<u>Aanvullend Terrein Reglement</u>
Pagina 13	<u>"De regeltjes" (door Ron)</u>
Pagina 14	<u>Crashes</u>
Pagina 15 t/m 17	<u>3D Vliegen met Alexander</u>
Pagina 18	<u>Wist je dat (helemaal lezen)</u>

Van de voorzitter :

Woensdag 10 oktober 2008 Rechtbank Rotterdam: Een zeer diepe zucht na 3 jaar vechten tegen niets wetende zich verrijkende advocaten, ongeïnteresseerde officieren van justitie, fanatieke rechercheurs, afwezige rechters en een verdachte die zich van de domme houdt , hebben wij eindelijk een, door de rechter bekrachtigde, schikking met onze oud penningmeester. Hoera voor het Nederlandse rechtssysteem. (maar niet heus) Voor 1 december moet er € 15.000,- overgemaakt zijn op de giro rekening van de E.M.C.R. , zo niet dan volgt er onmiddellijk loonbeslag. Allemaal duimen dat hij gaat betalen want dit zou een aardig begin kapitaal zijn voor een nieuw clubhuis. In de volgende jaarvergadering hopen wij met wat meer concrete plannen voor een nieuwe Kantine te komen. Bij voorbaat een verzoek aan alle leden om met ideeën te komen.

Nog meer goed nieuws: Urlien heeft aangeboden om het bestuur te gaan assisteren met P.R. zoals het organiseren van een open dag. Het bestuur staat positief tegenover elke nieuwe inbreng van leden en heeft er alle vertrouwen in dat Urlien een belangrijke bijdrage kan gaan leveren.

Ik heb het idee dat er afgelopen jaar minder gevlogen is dan gebruikelijk. Hiervoor zijn allerlei redenen te bedenken zoals het minder goede weer of "We hebben het zo druk". Hier kunnen wij niets aan doen, maar als de reden is, teveel of te weinig regels, of irritant gedrag van clubleden, dan hoort het bestuur hier graag Jullie mening over.

Groeten Harry.



BELANGRIJK LEES DIT !!!

Acceptgiro's; opzeggingen en de betalingstermijn.

Begin november gaan de acceptgiro's uit voor het betalen van de contributie voor het nieuwe verenigingsjaar.

In de Algemene ledenvergadering 2008 is goedgekeurd dat de contributies voor 2009 verhoogd worden.

De nieuwe bedragen zijn: Gewone leden: € 120; Senior leden € 110;
Donateurs € 25.
Voor jeugdleden blijft de contributie € 57,50.
Inbegrepen is de KNVvL contributie ad € 25

Het kost ons elk jaar weer veel moeite om de contributie op tijd binnen te krijgen. Dat betekent voor enkele bestuursleden heel wat uren 's avonds aan de telefoon. Dit jaar zijn de acceptgiro's nog vroeger verstuurd dan in voorgaande jaren om iedereen voldoende tijd te geven om de contributie te voldoen en ons in staat te stellen de ledenlijst voor 2009 in december aan te leveren bij KNVvL - Modelvliegsport.

- Begin januari ontvangen wij op basis van die lijst de factuur voor het collectieve lidmaatschap van KNVvL-Modelvliegsport.
- **Voor elk vertrekkend lid dat NIET uiterlijk 31 december 2008 is afgemeld, MOETEN wij de volledige bijdrage voor 2009 betalen !!!**

Vandaar ons vriendelijk, maar ook dringend, verzoek:

- **Betaal** op tijd als je lid wilt blijven. Dat is **uiterlijk 15 december a.s.** Dat laat ons nog een correctiemogelijkheid bij de KNVvL tot 31 december.
- Wil je **geen lid** blijven, laat ons dat dan **omgaand** weten:
 - Stuur een mailtje aan de ledenadministratie: E-mail: EMCR@planet.nl
 - of bel de secretaris: 079 – 361 2342 E-mail: htabbers@xs4all.nl
 - of de penningmeester: 0186 – 572 395 E-mail: gerardvanvliet@wanadoo.nl

Heb je op 31 december nog niet betaald, dan rest ons niet anders dan je lidmaatschap te beëindigen. Wil je toch lid blijven, dan zul je je opnieuw aan moeten melden en opnieuw inschrijfgeld moeten betalen!!!

Dezelfde oproep hebben we ook vorig jaar gedaan, met een behoorlijk goed resultaat. Mogen we er op rekenen dat het dit jaar nog beter gaat ?

Het bestuur.

Uit de bestuursvergadering van 17 september 2008

De penningmeester meldt dat inkomsten en uitgaven volgens begroting verlopen.

Het "Aanvullend Terreinreglement" en het reglement voor de "Terreincommissaris" zijn in de instructeursvergadering besproken. Elders in deze uitgave meer daarover.

In de civiele zaak met een vorige penningmeester is een schikking getroffen ten bedrage van € 15.000, te voldoen uiterlijk 1 december a.s. Wordt er geen gevolg aan gegeven, dan geven we de incasso in handen van Interim Justitia. De strafzaak loopt nog.

Bij klachten over geluidsoverlast vermeldt de DCMR voortaan ook of de klacht gerechtvaardigd was. Dit om te voorkomen dat we op een gegeven moment onterecht controle krijgen door een DCMR vertegenwoordiger.

De secretaris



Verantwoordelijkheden en taken bestuursleden E.M.C.R.

Algemene leiding E.M.C.R.: Harry Goossens

Coördinatie bestuurstaken

Veiligheid Toezicht op naleving veiligheidsmaatregelen (o.a vliegvaardigheid)

Nieuwe leden. Toezicht op voorlichting, introductie en opvang van aspirant- en nieuwe leden

Externe communicatie:

- * promotie, sponsors, borden, advertenties, media
- * badges/stickers

Evenementen:

- * coördinatie en uitvoering
- * financiële aspecten: budget en resultaat

Financiën: Gé van Vliet Sr

Financiële beheer

Financiële administratie; betalingen en ontvangsten, o.a. contributies

Budgettering, prognoses, realisaties

Mutaties in het PC-ledenbestand. Nieuwe leden melden aan secretariaat en webmaster

Opgaven aan de KNVvL

Secretariaat: Huub Tabbers

Agenda's en notulen bestuursvergaderingen en ALV

Correspondentie met derden

Verspreiden ingekomen stukken (indien nodig)

Aanvragen brevetten KNVvL en Instructeurs/examineurslicenties

Verzekeringen, Kamer van Koophandel, Statuten, Huishoudelijk Reglement

Vergelijking ledenlijsten met Jim en Gé.

Bijhouden ledenlijsten per 1-1-elk jaar; nieuwe leden elk jaar; opzeggingen elk jaar.

Archief bijhouden. (Papier en digitaal)

Interne communicatie:

- * aanleveren standaardrubrieken clubblad
- * redigeren bestuursmededelingen voor het clubblad
- * redigeren mededelingen voor de website
- * redigeren mededelingen voor de e-maillijst

Ledenadministratie en aanverwanten:

- * toezicht op ledenadministratie bij **Jim de la Fuente**
- * Idem voor drukwerk i.v.m. ledenadmin: lidm.sch.krtn, accgiro's, etc.
- * Doorvoeren mutaties en melden aan de webmaster(leden in/uit en e-mail adressen)

Veiligheid & Instructie: Ron Koornhof

Coördinatie instructeurs en instructie
Vliegtuigkeuring
Geluidsmetingen indien gewenst
Opvang nieuwe leden die gaan lessen
Naleving “Basis Veiligheids Reglement”

Clubblad : Peter Meuzelaar.

Redactie clubblad. Samenstelling en opmaak clubblad. Druk en verspreiding clubblad

Kantinebeheer: Gé van Vliet

Bestuursvertegenwoordiging/aanspraakpunt	Gé van Vliet Sr
Financieel toezicht en opmaken jaarresultaat met Koos	Gé van Vliet Sr
Administratie uitgegeven bonkaarten en de inkomsten daaruit	Koos de Visser
Administratie ingekochte goederen: aantallen per soort en kosten	Koos de visser
Administratie van aanschaffingen ten laste van de brutomarge	Koos de Visser
Opname voorraden en maken van bestellijsten	Koos de Visser
Regelen kantinedienst/toezicht	Peter Meuzelaar
Fysieke bevoorrading kantine (Enkele vrijwilligers)	Peter Meuzelaar
Aanvullen watervoorraad	Harry Goossens

Materiaalbeheer & Onderhoud: Frans van Koppen

Aanpassing/vernieuwing veld en opstallen
Dagelijks onderhoud veld en opstallen: maaien, schoonhouden
Onderhoud en reparatie materieel
ARBO- en Milieuwetgeving:
* Bijhouden ARBO- en Milieumappen

Website: Peter Smits

Beheer van de website
Zonodig aanpassing opbouw
Plaatsen van clubblad en informatieve mededelingen op de website
Doormailen van mededelingen die om (re)actie vragen
Doorgeven voorgenomen plaatsing van mededelingen door leden aan Dagelijks Bestuur
Doorgeven reacties van leden aan het Dagelijks Bestuur
Bijhouden mailinglijsten. Totaallijst en eventueel deellijsten

Nieuwe Leden 2008

E.M.C.R. begroet als nieuwe leden:

- H. Hendrik
- R. Scheurwater
- P. van Andel
- P. de Klerk
- R. Dietvorst
- M. van Oeveren
- J. van der Zande
- B. Binder
- P. van der Linden
- J. van Duzen
- J. Teekens
- D. Orliaguet



Wij heten jullie van harte welkom bij de club.

We hopen dat jullie gezellig en vooral ook veilig bij de club zullen vliegen. Probeer vaak te lessen; dat is de beste manier om snel het brevet te halen.

Er hebben zich dit jaar, tot nu toe, 14 nieuwe leden aangemeld.

Huub Tabbers, secretaris

KOPIJ !!!

Ik wil iedereen weer bedanken voor het insturen van kopij voor alweer ons derde clubblad van dit jaar 2008.

Dit geldt in het bijzonder voor Huub, Ron, Harry en dit keer vooral ook voor Alexander (goed zo !!!).

Deze keer heb ik geen stukje meer ontvangen voor “de muren hoorden dat” en “wist je dat”. Erg jammer.... Het kan niet zijn omdat er niets is gebeurd. Denk aan de funfly of de recente crashes, of wellicht wat anders.

Afijn, bij deze dus weer de nieuwe oproep :

Blijf alsjeblieft schrijven en verzin evt een leuke rubriek zoals het Bovenstaande!!! Ieder stukje is welkom !

Alvast bedankt,
Redactie Clubblad

Uit de instructeurvergadering

Beste vliegers,

Als interim bestuurslid voor Veiligheid & Instructie ben ik voorzitter van de instructeurs. Afgelopen vergadering zijn er agenda punten behandeld die ik in het kort samen zal vatten. Vaantje/vlaggetje aan de antenne, is verleden tijd. Je hangt je geldige clubkaart aan het bord van **jouw frequentie. Ook de 2,4GHz band.**

Vliegers met grote vliegtuigen mogen overall in de pits parkeren, maar starten hun motoren aan de zijkanten van het veld.

Vliegers, die figuren of hoge snelheid vliegen, dienen **minimaal 40 meter** uit het voorste hek te vliegen.

Door het plaatsen van het nieuwe hekwerk is de standplaats van de vliegers gewijzigd.

Men dient zich tussen het hoge gras en de hekken op te stellen. Het is niet toegestaan dat je voor het eerste hek gaat staan, deze fungeert alleen als **in en uitgang voor de vliegers met hun kisten.**

Er is een baancommissaris, herkenbaar aan het oranje hesje die voor de goede gang van zaken zorgt tijdens het uitvoeren van onze hobby.

De bedoeling is dan ook dat we de vliegers nu al aanspreken en dat we op 1 januari het nieuwe veldreglement laten ingaan.

Ron Koornhof

P.S. Het definitieve “Aanvullend Terreinreglement” en het “Reglement Terreincommissaris” staan elders in deze uitgave afgedrukt.



Taken en bevoegdheden van de Terreincommissaris bij E.M.C.R.

- De Terreincommissaris is verantwoordelijk voor het toezien op naleving van alle in het Terreinreglement en Aanvullend Terreinreglement opgenomen bepalingen.
- De Terreincommissaris heeft tevens als taak eventuele verschillen tussen vliegers onderling of tussen vliegers en toeschouwers, voor zover dat binnen zijn mogelijkheden ligt, tot een oplossing te brengen.
- De Terreincommissaris houdt voor aanvang van de vliegactiviteiten, zonodig, een briefing met de aanwezige vliegers. Deze briefing houdt in:
 - het gebruik van start- en landingsbaan, rekening houdend met de ligging van het terrein en de windrichting,
 - de te vliegen start- en landingscircuits,
 - eventuele bijzondere mededelingen.De Terreincommissaris kan tussentijds, als hij dat noodzakelijk acht, een extra briefing houden.
- De Terreincommissaris geeft vliegers een officiële waarschuwing, indien zij zich zodanig gedragen dat de veiligheid in gevaar komt. Aan een eventueel verdere toegang tot of gebruik van het terrein kan hij bijzondere voorwaarden verbinden. Bij herhaalde waarschuwing kan de Terreincommissaris de volgende maatregelen treffen:
 - ontzeggen van verdere toegang tot het terrein aan vliegers,
 - ontzeggen van verder gebruik van het terrein aan vliegers,
 - verbod tot vliegen met bepaalde modelvliegtuigen,
 - verbod tot gebruik van bepaalde zendapparatuur.
- Vliegers die zich niet houden aan door de Terreincommissaris gegeven aanwijzingen kunnen op advies van de Terreincommissaris door het bestuur worden geschorst of geroyeerd.
- Op ieder moment dat er op het terrein met modelvliegtuigen gevlogen wordt, is er een direct verantwoordelijke Terreincommissaris aanwezig. In het Aanvullend Terreinreglement is bepaald wie als Terreincommissaris optreedt.
- Na afloop van zijn taak vult de Terreincommissaris het register in.

Namens Bestuur en Instructeurs van E.M.C.R.



MRHobby Modelbouw is een allround modelbouw winkel gelegen aan de Westerhof 40 2987 XS Ridderkerk (Juist onder Rotterdam).

In de ruim opgezette winkel wordt het assortiment gevoerd van alle grote merken, Waaronder: Robbe, Graupner, Multiplex, Kyosho, Tamiya, O.S. max, Tunder Tiger, Irvine, Great Planes, Top Flight, Hitec, Sanyo, Tornado brandstof en div plastic modelbouw. Van deze merken zijn er o.a. Auto's, Boten, Vliegtuigen, Helikopters, Tanks, Vrachtwagens, Zendersets, Motoren en Accu's.

MRHobby is ook dealer van [ZDZ](#) Big Scale Benzinemotoren van 40 tot 160ccm. Tevens bieden wij u de mogelijkheid om uw 2e hands spullen te verkopen, kijk voor de voorwaarden even op de internetpagina met 2e handsverkoop. Dus kom gerust eens langs, al is het alleen voor een bakkie koffie welke u gratis kan nuttigen in de koffiecorder.

Tel.: 0180415866 - Internet: www.mrhobby.nl

Openingstijden:

Op Maandag van	13.00 tot 17.00
Op Dinsdag t/m Donderdag van	10.00 tot 18.00
Op Vrijdag van	10.00 tot 21.00
Op Zaterdag van	10.00 tot 17.00

Aanvullend Terreinreglement E.M.C.R.

Op onze vlieglocatie zijn van kracht:

- De “Regeling Modelvliegen”, (Ministerie van V.&W.)
- Het “BVR-Basis Veiligheids Reglement”, (KNVvL, afd. Modelvliegsport)
- Het “Terreinreglement”. (KNVvL, afd. Modelvliegsport)
- De “Richtlijnen voor door gasturbines aangedreven modelvliegtuigen” en de “Gedragscode” die daarbij hoort. (KNVvL, afd. Modelvliegsport)

Als aanvulling hierop zijn onderstaande regels opgesteld welke specifiek zijn voor onze vlieglocatie:

- Voor onbevoegden is de toegang tot dit veld verboden
- Toeschouwers dienen voor het hoge veiligheidshek te blijven. (gezien vanaf de weg)
- Auto's dienen altijd aan de overzijde van de weg te worden geparkeerd.
- Voor kinderen en loslopende honden is onze vlieglocatie verboden terrein.
- Als Terreincommissaris treedt op:
 - een van de aanwezige bestuursleden,
 - als die er niet zijn, een van de aanwezige instructeurs.
 - als die er ook niet zijn, een van de gebrevetteerde leden.
 - zonder Terreincommissaris dient er niet gevlogen te worden.
- Alle leden zijn gehouden de aanwijzingen van de Terreincommissaris op te volgen. Zie "Taken en bevoegdheden van de Terreincommissaris bij E.M.C.R".
- Er mag niet gevlogen worden als er veldonderhoud wordt gepleegd. (dit is meestal alleen in de zomer het geval).
- Gastvliegen uitsluitend na toestemming van bestuur en/of terreincommissaris en gastvliegers moeten aantoonbaar lid zijn van de KNVvL en in het bezit van een KNVvL brevet.
- Uitsluitend door leden van EMCR mag er met een tijdelijk brevet gevlogen worden.
- In tegenstelling tot wat vermeld staat in het Terreinreglement art. D worden bij E.M.C.R. goedgekeurde vliegtuigen/heli's voorzien van een sticker en ingeschreven in het keuringsregister. De keuringen worden uitgevoerd door daartoe door het bestuur aangewezen leden.
- Eveneens in tegenstelling tot het Terreinreglement wordt het frequentiebord bij E.M.C.R. anders gebruikt. Vóórdat een zender op een bepaald kanaal in werking wordt gesteld, bent u verplicht uw clubkaart op het frequentiebord op de betreffende plaats (waar het kanaal staat vermeld) op te hangen en wel zodanig dat de kaart niet weg kan waaien. Dit geldt ook voor de 2.4 Ghz zenders !
Een gastvlieger hangt een gastenpas op het bord.
- Frequentievlaggetje aan de zender is niet verplicht.

- Vliegtuigen dienen in de pits te worden opgesteld achter de balk, met de staart in de richting van het veld. Er moet op worden gelet dat bij het starten en afstellen geen onnodige overlast wordt veroorzaakt (rook, herrie en stof), dus de staart blijft zoveel mogelijk richting veld. Grote toestellen en jet modellen mogen overal in de pits opgesteld worden, maar worden altijd aan de zijkant van de pits (achter) gestart. De ruimte tussen het hoge gras vóór het voorste hek mag gebruikt worden voor het herstarten van tijdens het taxiën afgeslagen motoren.
- Het langdurig laten draaien van motoren mag niet in de pits plaatsvinden, maar wel achter de container.
- Vliegers stellen zich tijdens het vliegen op tussen het hek voor de pits en het hoge gras, en blijven daar gedurende de gehele vlucht staan. Dus niet vóór het voorste hek gaan staan! Dit geldt ook voor heli vliegers die rond vliegen.
- Om het toestel op het veld te zetten, en weer op te halen, mag maximaal gebruik worden gemaakt van 1 helper. Zowel helper als piloot zorgen ervoor dat zij zo kort mogelijk op het veld zijn.
- Voordat men het veld betreedt maakt men dit kenbaar.
- In overleg met de helivliegers wordt er een plaats bepaald waar deze kunnen hoveren. Dit is altijd buiten de start- en landingsroutes van de vliegtuigen. Er is in de container een tekening met daarop de mogelijke posities, voor hoverende heli's, bij alle mogelijke windrichtingen.
- Het is niet toegestaan:
 - vanuit de pits te starten of in de pits te taxiën
 - om boven de Noordzeeweg te vliegen.
 - om binnen een afstand van 15 m voor de piloten langs te vliegen.
 - acrobatische figuren te vliegen of met hoge snelheid voorlangs te vliegen binnen een afstand van 40 m, van de plaats waar de piloten staan..
 - in de richting van de pits op te stijgen.
 - vol gas van grote hoogte aan te duiken.
 - in de richting van de pits te vliegen om vlak voor de pits af te draaien.
 - low passes en overshoots over het veld te maken met de wind mee.
 - met een niet goedgekeurd toestel te gaan vliegen, tenzij toestemming van de TC.
- De minimale vlieghoogte buiten het veld is 25 m (terreinreglement art. F4.a).
Let op eventuele wandelaars op de dijk!
- Bij eventuele crashes moeten de brokstukken worden opgehaald en afgevoerd. Schade aan derden ontstaan door grove fouten of nalatigheid kan worden verhaald op de veroorzaker. Bij botsingen in de lucht (mid-air-collision) is er in de meest gevallen een wederzijdse "schuld" en is er geen verhaal mogelijk.
- Bij incidenten is het belangrijk om een incidentenrapport (zit in Arbomap en kopie in container) met een duidelijke beschrijving van het gebeurde in te vullen en dit aan het bestuur te overhandigen. Het verdient aanbeveling eventuele getuigenverklaringen bij dit incidentenrapport te voegen. Incidenten zijn bv mid-air's; schaden aan derden; letsels bij personen; gevaarlijke gebeurtenissen.

- Als het clubgebouw gesloten is zijn de vliegers zelf verantwoordelijk voor EHBO materiaal.
- Het is niet toegestaan om je op zodanige wijze te gedragen, of te vliegen, dat het gevaar oplevert of kan opleveren voor personen of zaken.

Bestuur en Instructeurs E.M.C.R.

Is het door “de regeltjes” zo stil op het veld ?



Beste vliegers,

Als je de veranderingen leest van het reglement zou je kunnen denken, dat wordt er niet gezelliger op.

Ik ben echt een zaterdag- en in de zomer ook een zondagavondvlieger. De zaterdag is meestal een drukke dag met vliegers. Meestal, maar de laatste maanden is het toch stil.

Kan de benzine prijs zijn of de koffie in de kantine. Ik denk in beide gevallen niet. Waarom dan wel?. De samenleving verandert, dus ook ons clubje. Het wordt steeds drukker op de weg, teveel mensen bij elkaar en daar krijg je agressie van.

Nou het laatste is dus voor E.M.C.R. niet waar, want bij de club wordt het steeds stiller. En moet het dus beren-gezellig zijn.

Ik sprak iemand aan over een regel uit het veldreglement. “Ron”, zei hij, “ik moet me heel de week aan regels houden; ik ben nu vrij”. Niet te hopen dat hij ook op voetbal zit.

Maar zouden vliegers daarom weg blijven; omdat andere vliegers zich soms niet aan de regels houden? Ik heb de indruk van wel. Vooral omdat minder ervaren vliegers zich door het, voor hun gevoel riskante, vlieggedrag van anderen niet prettig en niet veilig kunnen voelen. Door meer begrip en respect voor elkaar te hebben en verdraagzaamheid, zou je de veldregels eigenlijk niet nodig moeten hebben. Maar de praktijk leert nou eenmaal dat we niet zonder afspraken kunnen hoe met elkaar om te gaan.

Zouden er nog andere redenen zijn waarom het deze zomer zo stil geweest is?

Wie het weet, mag het zeggen! Graag zelfs!

Ron Koornhof

Crashes !

Er zijn de laatste tijd heel wat toestellen gecrashed.

In enkele gevallen hebben we veel geluk gehad dat er geen personen getroffen zijn en dat de materiële schade niet groter was.

Vraag is natuurlijk: “Hadden die crashes voorkomen kunnen worden?”

Die vraag is niet met een eenvoudig “ja” of “nee” te beantwoorden.

Wel kan in het algemeen gezegd worden dat het, net als in de grote vliegerij, meestal “Pilot’s error” (fout van de vlieger) is.

Een stuurfout kan iedereen maken, maar als je nieuwe figuren oefent of andere dingen probeert die je normaal niet doet, doe dan dan op veilige afstand van de pits en de weg.

Materiaalfouten zijn soms niet te voorkomen, maar meestal wel. Dat is een kwestie van voor elke vliegsessie je spullen goed nakijken. Dat gebeurt in de grote vliegerij ook. Een check van het vliegtuig rondom en een hele checklist in de cockpit.

Om er enkele voor ons, modelvliegers, te noemen: accu’s geheel opgeladen; elektronica - en stuurverbindingen in orde; alle stuurvlakken goed vast; juiste model op de zender; frequentie juist; bewegen de stuurvlakken vrij en in de juiste richting.

In een vorig clubblad heeft een hele lijst punten gestaan om crashes te voorkomen. Die lijst staat ook in de “Introductiemap Nieuwe Leden”. We zullen die in een volgend clubblad nogmaals afdrukken.

Als laatste: als je toestel om wat voor reden dan ook onbestuurbaar raakt en het beweegt zich in de richting van personen, de pits, of de weg, probeer dan allereerst de motor af te zetten en stuur het toestel daarna de grond in. Als het toestel op geen enkele stuurpuls meer reageert kun je alleen nog maar “duimen” dat het goed afloopt.

Het bestuur



“3d-vliegen met Alexander.”



Deel 1: hoveren.

Een trend die in de laatste 10 jaar is ontstaan is het zogenaamde “3D-vliegen”. Waar het vroeger de bedoeling was om mooie, snel gevlogen kunstvluchtfiguren te vliegen, zie je nu een ontwikkeling ontstaan waarbij meer en meer de nadruk wordt gelegd om trage - soms toch wel gecompliceerde- figuren laag bij de grond te vliegen. Het leek me leuk om af en toe een stukje te schrijven voor het clubblad, om zo mijn bevindingen eens te tonen, en hopelijk anderen aan te sporen om ook eens te proberen wat er mogelijk is.

Bij 3D-vliegen denken een heleboel mensen alleen maar aan het “prophangen”, dit is echter niet juist, dat is namelijk maar een klein onderdeel ervan. Er zijn nog talloze figuren te noemen die ook onder het kopje “3D-vliegen” kunnen worden gevoegd, zoals de harrier, (in een overtrokken toestand met het gas en de roeren spelen zodat het toestel nog net blijft vliegen) de “wall” (tegen een denkbeeldige muur opvliegen en dan recht omhoog eruit trekken) en nog vele andere figuren, die komen later allemaal nog aan bod.

In dit eerste deel zal ik ingaan op een van de meest “basic” figuren, het hoveren ofwel prophangen. Een verdergaande variant hiervan is het “torquen”, dat is niets meer dan hoveren, maar dan laat je het toestel om zijn eigen as meedraaien, met het motorkoppel mee. Anti-torquen kan ook, dat is het tegen het motorkoppel in draaien, maar dat vereist wel de nodige vaardigheden van de piloot. We houden het nu even bij hoveren alleen.

De misschien wel belangrijkste tip hierbij, is het beginnen op de simulator. Dat lijkt misschien ontzettend suf en saai, maar daarmee leer je jezelf wel de meest basale vaardigheden, waardoor het je een hoop moeite, tijd en geld kan kosten wanneer je het in het “echt” gaat proberen.

Net als in het echt, is de modelkeuze op de simulator ook van groot belang voor het slagen van de oefening; neem bijvoorbeeld geen trainerachtig toestel met kleine roeren en weinig motorvermogen, dan maak je het jezelf vreselijk moeilijk en het demotiveert heel erg.....

De meeste sim's hebben wel een Extra, Edge, Sukhoi, Giles of iets soortgelijks in het programma zitten. Wat ook altijd erg goed werkt is een shockflyer; deze zijn meestal standaard al voorzien van belachelijk grote roeren en roeruitslagen wat het nét even iets makkelijk maakt.

Probeer altijd eerst even of het toestel genoeg vermogen heeft, door even stil te hangen (hoeft nog niet netjes) en vervolgens volgas te geven, en te kijken of het toestel een beetje fatsoenlijk omhoog getrokken wordt. Dit overschot aan vermogen heb je namelijk nodig bij stuurcorrecties.

Er van uitgaande dat we het geschikte toestel hebben gekozen, is de volgende stap dus het vliegwerk. Nogmaals; wat voor de simulator geldt, geldt ook voor het vliegen in het echt. Het voordeel van de simulator is ook het feit dat je daar de wind kan instellen, wind kan namelijk je grootste vijand zijn (afhankelijk van hoe hard deze is)

Het beste kun je op een veilige hoogte beginnen. Je vliegt in een rechte lijn, met niet meer dan ongeveer een 1/3 gas. Belangrijk in dit stadium is al dat je het toestel recht houdt, met de ailerons maak je de stuurcorrecties om het toestel recht te houden. Wanneer je dit voor elkaar hebt, trekt je aan het up, het toestel zal in een verticale positie komen. Tot zover niets spannends, dit heeft iedereen al vaak gedaan. Zodra je in die verticale positie bent, is het van belang om die positie te behouden; wanneer je ziet dat het toestel wegvalt over een vleugel, dan dien je dit te corrigeren met het richtingsroer. Veel mensen gebruiken hun richtingsroer weinig, deze zul je bij 3D-vliegen veel, maar dan ook heel veel gaan gebruiken/nodig hebben. Wanneer het toestel naar rechts wegvalt, dan geef je links richtingsroer en andersom. Je zult nu al direct merken dat de roeren grote uitslagen moeten kunnen maken om het toestel op een juiste manier “in bedwang” te kunnen krijgen, let hier dus ook op. Als het toestel te zenuwachtig/kietelig reageert, gebruik dan expo, maar verklein de uitslagen NIET.

Als je merkt dat het toestel om zijn lengteas wil wegdraaien, moet je dit tegensturen met de ailerons, veelal zal het toestel willen meedraaien met het motorkoppel mee, dan geef je ailerons rechts. Het kan ook voorkomen (afhankelijk van de wind en de manier van invliegen van het figuur) dat het toestel de andere kant opdraait, dan corrigeer je dus de andere kant op.

Het laatste roer wat van belang is is het hoogteroer, deze gebruik je als het toestel van je afdrijft, of naar je toekomt. Komt het toestel op je af, dan stuur je down, gaat hij van je af, dan geef je up. In het begin zul je veel oversturen, een beetje oefening zorgt voor gewenning. De laatste functie is het gas; met het gas bepaal je de hoogte, wanneer het toestel blijft stijgen, dan kun je het geen hoveren noemen, wanneer het toestel zakt dan verlies je de meeste druk op je roeren, houd hier rekening mee. Veel mensen zijn niet gewend om alle 4 de functies van hun toestel gelijk te bedienen, dat moet nu dus wel. Het lijkt misschien simpel zoals het hier is geschreven, en eigenlijk is het dat ook. Het

belangrijkste is alleen “oefening”. Je zult merken dat het langzaam (of heel snel, afhankelijk van het talent) beter zal gaan. De stuurcorrecties moeten als het ware “automatisch” gaan, in het begin zul je steeds nadenken over de correcties die je maakt, dit verdwijnt na verloop van tijd, dat is dan ook het moment voor de volgende stap; het torquen, hier kom ik de volgende keer op terug.

Schrik niet als het allemaal niet snel genoeg lukt, het is een kwestie van tijd, ik heb het immers uiteindelijk ook geleerd☺

Alexander.



Wist je dat (helemaal lezen):

- het onmogelijk is om aan uw elleboog te likken,
 - een krokodil zijn tong niet kan uitsteken,
- bij het bestuderen van meer dan 20.000 struisvogel gedurende de laatste 80 jaar, er geen enkele geval is vastgesteld dat een struisvogel zijn kop in het zand stak,
 - dat een varken fysiek niet in staat is om naar de lucht te kijken,
- dat meer dan 50% van de wereldbevolking nooit een telefoonoproep gedaan of ontvangen heeft,
 - dat ratten en paarden niet kunnen overgeven,
 - te hard niezen kan resulteren in een gebroken rib,
- pogen het niezen te onderdrukken aanleiding kan geven tot een hersen- of halsbloeding met de dood tot gevolg,
 - als je je ogen poogt open te sperren bij het niezen deze de oogholtes kunnen verlaten,
 - dat ratten zich zo snel voortplanten dat ze in 18 maanden 1 miljoen nakomelingen kunnen hebben,
- **De funfly 2008 weer een groot succes was**
- **De palen express wat te dicht bij elkaar gezet waren**
 - **Dat Arie dit best wel lachen vond**
 - de aansteker al werd uitgevonden voor de lucifers,
- 35% van de mensen die een contactadvertentie plaatsen in de krant om een partner te vinden reeds gehuwd zijn,
 - dat wereldwijd, 23% van de defecten aan fotokopietoestellen te wijten zijn aan mensen die hun achterwerk probeerden te kopiëren,
 - dat gedurende de gemiddelde levensduur een slapend persoon ongeveer 70 insecten en 10 spinnen inslikt,
 - het merendeel van de rode lippenstiften visschubben bevatten,
 - dat net zoals de vingerafdruk ook de tongafdruk bij ieder mens uniek is

Lijst van instructeurs, KNVvL licentiehouders

Naam	Telefoon-nummer	Instruc-tie/Brevet		Dual-Single Stick	Type zender	Kan meestal lessen op onderstaande dagen:
		Vltg	Heli			
Joop v. Beberen	078 – 629 9879 06 – 3069 6040	X		D	Multiplex	Dinsdag en zaterdag
Paul van Beem	010 - 435 8906	X		D	Multiplex	Woensdag en zaterdag
Frans Blind	06 – 5112 8733	EXZw		D	Graupner	Dinsdag
Alexander Blokland	06 – 5511 4900	X		D	Multiplex	In overleg
Ger Klunder	06 – 1391 2729	X	X	D	Mpx.+Futaba	Tijdelijk niet beschikbaar
Ron Koornhof	06 – 1225 2297	X		D	Futaba	In overleg
Jeroen Muller	06 – 3834 4329		X	=	Futaba	In overleg
Leunis Padmos	0181- 216 278	X		D	Futaba	Begeleiding gevorderden
Marcel Peters	06 – 2358 1893		X	=	Futaba	In overleg
Arie Redert		X	X	D+S	Futaba	Dinsdag, zaterdag, zondag
Gé van Vliet	010 – 480 3350 06 – 1212 2424	X		D	Futaba	Zaterdag en zondag
Anton Visser	0181 – 636 446	X		S	Mpx+Futaba	Zaterdag en zondag
Koos de Visser	0181 – 219 557	X		D	Mpx+Micropr	Elke dag

ALTIJD afspreken voor lessen !!! Je mag absoluut niet verwachten dat er een instructeur voor je klaar staat als je zonder afspraak op het veld verschijnt !!!

Nog niet eerder les gehad ???

Neem dan contact op met de: Coördinator instructeurs: Ron Koornhof



Paul v. Beem



Leunis



Ger



Anton



Koos



Frans



Jeroen



Arie Redert



Marcel



Joop



Alexander



Ron



Ge