



RCMA- NIEUWS

Vriezerhoek 1, Ubbena

Januari 2018, nr.19

info@rcm-assen.nl



In dit nummer o.a.:

- * ***Informatie uit het bestuur en de commissies.***
- * ***Nieuwe wachtwoord voor het ledengedeelte van de website.***
- * ***Het vroegere vliegen op Balloo.***
- * ***En diverse andere onderwerpen.***



RCMA-NIEUWS

Redactie: Klaas Tjassens, e-mail: info@classicgp.nl .

BERICHTEN VAN HET BESTUUR EN DE COMMISSIES E.D.

Bestuursvergadering van 4 januari 2018.

Deze vergadering stond grotendeels in het teken van de voorbereiding van de Algemene Ledenvergadering op 24 januari a.s., w.o. ontmoeting huidige bestuur met kandidaat-nieuwe bestuursleden en oriëntatie nieuwe bestuurssamenstelling.

De uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering komt binnenkort.

Nieuw wachtwoord voor de het ledengedeelte van de club-website.

Omdat we voor alle leden hetzelfde wachtwoord hebben voor onze website vernieuwen we dit wachtwoord elk jaar. Dat is nu dus ook gebeurd.

Om het ledengedeelte op de website te kunnen benaderen moet je rechtsboven op de knop "Inloggen" klikken en daarna invullen:

Achter "gebruiksnaam" = lid
en achter "wachtwoord" = RCM-Ass3n-Ubben@

In het ledengedeelte vinden jullie de actuele tekst van het RCMA-handboek, de ledenlijst, de notulen van het bestuur enz.

Hoofdpunten uit de vergadering van de Instructiewerkgroep.

Op dinsdagavond 12 december 2017 kwam de Instructiewerkgroep bijeen voor haar jaarlijkse vergadering. De hoofdpunten uit deze vergadering waren de volgende.



1. Terugblik afgelopen seizoen vleugelmodellen.

Er zijn vorig jaar 26 lesavonden geweest; 3 avonden moesten worden afgelast. Er bleven zodoende 41 lesuren over. Buiten de afzeggingen komt gemiddeld de helft(!) van de leerlingen niet opdagen. Eén leerling kon in 2017 zijn brevet halen.

2. Afzonderlijke instructeurs voor mode 1 en mode 2.

Vanuit de vergadering kwamen geluiden dat het niet verantwoord is als van instructeurs verwacht wordt met mode 2 te lessen wanneer ze daar geen ruime ervaring mee hebben. De huidige situatie is gevaarlijk wanneer snel moet worden ingegrepen. Een instructeur is dan toch gauw geneigd intuïtief te reageren. Terugvallen op mode 1 is vaak een automatisme.

Na een levendige discussie werd besloten dat vanaf nu instructeurs slechts met mode 2 kunnen lessen wanneer ze daar ruime ervaring mee hebben. Met andere woorden: vanaf nu zullen er afzonderlijke instructeurs zijn voor mode 1 en voor mode 2.

- *De keuze van in welke mode de leerling wordt opgeleid, is afhankelijk van de ervaring en de voorkeur van de leerling zelf.*
- *Instructie bij vliegen "aan de kabel" kan zowel in mode-1 alsook in mode-2 worden gegeven en is niet mode afhankelijk.*
- *Zodra de leerling zelfstandig "van de kabel" vliegt, dient de instructeur in dezelfde mode les te geven als de leerling, om handmatige overname van de zender mogelijk te maken.*
- *De instructeur dient hierbij ruim voldoende ervaring te hebben in het vliegen in de door de leerling gebruikte mode.*
- *Oefeningen voorafgaand aan het afvliegen, waarbij ingrijpen niet meer nodig is kunnen worden uitgevoerd met bijstaan van een willekeurige instructeur, bij sommige andere vliegclubs worden deze oefeningen gedaan met een oefenbrevet, zonder bijstand van een instructeur. Zie hiervoor ook punt 5.*

3. Koffiebeleid op lesavonden.

De instructeurs blijven de koffievoorziening op het veld een goede zaak vinden. Het zetten van de koffie (en thee) en het vervoeren naar "de bult" zal op basis van vrijwilligheid, met ander woorden in goed overleg, plaatsvinden.

Pratend over de koffie kwam de watervoorziening aan de orde. Voor de keuken blijft dit een vrome wens maar er schijnen wel mogelijkheden te zijn om hemelwater op te vangen voor het schoonmaken van de grasmaaier. In dat verband is ook de aanschaf van een kleine compressor wenselijk.

4. Nu ook vorderingenstaat voor vleugel-leerlingen?

In navolging van bij de multirotor-instructies wordt ook gekeken of het gebruik van een vorderingenstaat voor vleugel-leerlingen voordelen heeft. Harry Feijen zal een concept maken en die voor op- en aanmerkingen naar de instructeurs te sturen. Wordt vervolgd.



5. Grondinstructeurs nu instructeur?

Het bestuur zal worden voorgesteld om beide grondinstructeurs Piet Scheepstra en Romke Dam als instructeur bij de KNVvL op te geven. Zij kunnen dan met name bij het laatste traject voor het afvliegen assisteren. Betrokkenen beslissen zelf in welke mate ze hieraan voldoen.



6. Terugblik op afgelopen seizoen multirotor / heli.

Er zijn vorig jaar 26 lesavonden geweest, in totaal 52 uur, 2 avonden werden afgelast. Van de in totaal 12 leerlingen hebben er 7 afgevlogen. De laagste opkomst was 0 procent, de hoogste 80.

7. DLG-vliegen tijdens de maandagse multirotor / heli-lessen.

Omdat er tijdens de multirotor- en heli-lessen op maandagavond maar weinig veldruimte ingenomen wordt is de vergadering van mening dat gelijktijdig door DLG-vliegers gevlogen zou kunnen worden.

8. Regeling modelvliegen nu en verwachting in de toekomst: wat te doen met FPV?

Hopelijk biedt de nieuwe landelijke regeling mogelijkheden tot FPV-vliegen. De vraag is of wij in afwachting daarvan als RCMA mogelijk voorzichtig wat kunnen gaan oefenen? Dat zou op de meest zuidelijke hoek van het veld kunnen. Wel moet men dan met z'n tweeën zijn. Er gaat een voorstel hiervoor naar het bestuur.

9. Problemen rond oprit van het vliegveld.

Eén van de grootste knelpunten van ons vliegveld is de onbegaanbaarheid van met name de oprit naar het veld tijdens de natte perioden in m.n. voor- en najaar. Tijdens de vergadering wordt van gedachten gewisseld over een voorstel om direct na de grasstenen extra (hoog liggende) drainage aan te brengen en hier overheen stalen rijplaten met gaten uit de legerdumphandel te leggen. Dit brengt nogal wat

kosten met zich mee. Daarom wordt besloten een voorstel terzake naar het bestuur te sturen.

10. Risico-afdekking vliegen boven het zonnepark.

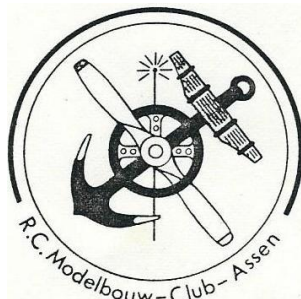
Het is niet bekend of alle leden wel een modelvliegclausule in hun W.A.-verzekering hebben; dit is van belang voor het geval er b.v. iets misgaat boven het zonnepark.

De meeste leden zullen dit wel in hun persoonlijke W.A.-verzekering opgenomen hebben maar zekerheid is hieromtrent niet. Besloten wordt het bestuur voor te stellen in de club te inventariseren of iedereen hiertegen verzekerd is.

AGENDA:

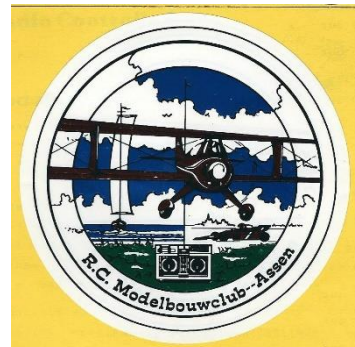
24 januari 2018 Algemene Ledenvergadering.

BIJDRAGEN VAN DE LEDEN



Duik in het archief.

Onlangs kwam een redelijk goed geordend archiefgedeelte (van plm. 1977 tm. 1994) van de RCMA boven water. Altijd al geïnteresseerd in de plaatselijke en regionale modelvlieghistorie, dook Klaas Tjassens in dit archief om er in enkele nieuwsbrieven iets over op te nemen.



Gebruik Balloërveld voor modelvliegen.

Het Balloërveld is in het verleden vele jaren gebruikt voor het modelvliegen, zowel ten tijde van het bestaan van de RCMA als vele jaren daarvoor. In het archief vond ik aardig wat stukken over de RCMA-periode, weliswaar niet compleet, eerder wat hap-snap, maar toch wel interessant.

Ik was verbijsterd toen ik het eerste document in het archief zag, n.l. een kopie-vergunning van de Dienst der Domeinen aan de KNVvL voor het gebruik van het Balloërveld voor "het experimenteren met modelvliegtuigen" voor de periode 1 januari 1967 tot en met 31 december 1986.

Terwijl ik altijd gedacht had dat er nooit enige vergunning of contract voor het gebruik van het Balloërveld was! Althans niet bij de vroegere hoofdgebruikers, de toenmalige Asser luchtvaartclub(s) als voorlopers van de RCMA. Maar die was er dus wel, maar met de KNVvL als vergunninghouder dus. Je mag toch aannemen dat de besturen van de Asser clubs hiervan op de hoogte waren. Feit is echter wel dat dit destijds door de besturen van de Asser clubs, zoals de ALC, nooit doorgecommuniceerd is aan de leden. Ook de (weinige) regels uit die vergunning werden niet doorgegeven. Zo stond er b.v. dat je niet met brandende lontjes mocht vliegen voor de zgn. thermiekrem. Dat deden wij dus braaf wél (niet zo slim trouwens, want dat was echt wel brandgevaarlijk maar als je jong bent zie je niet zoveel gevaren: "zal wel goed gaan").

Hoe dan ook, gedateerd 27 februari 1967 was er dus een vergunning van de Dienst der Domeinen aan de KNVvL inhoudende dat de leden van de luchtvaartclubs in Assen mochten modelvliegen op het Balloërveld van 1 januari 1967 t/m 31 december 1986. Dit tegen een jaarlijkse vergoeding van f. 10,-. Koopje toch?

Dit stond echter in schril contrast met de daarop volgende vergunning. Op 22 april 1987 verleende de Dienst der Domeinen n.l. een vergunning aan de KNVvL t.b.v. de periode 1 januari 1987 tm. 31 december 1992. Ook nu voor het kunnen vliegen van leden van de modelvliegclubs uit Assen. En wel voor een jaarlijkse vergoeding van f. 400,-. Wát, 400 gulden per jaar? Dat is 4000% meer dan 20 jaar daarvoor! Ik geef toe, ik ben geen econoom, maar het geeft toch te denken.

De regeling hield echter ook in dat met toestemming van Defensie ook andere clubs uit het noorden hun club- of landelijke wedstrijden op het Balloërveld mochten houden. Dit moesten ze dan aanvragen via de secretaris van de RCMA die het er maar druk mee had. Die stuurde dan een keurige brief met verzoekje naar Defensie. Die gaf altijd wel toestemming en dat werd door de RCMA dan doorgegeven aan de betreffende club. Het betrof hier de volgende clubs:

- de Hoogkerkse Luchtvaartclub "Kolibrïe";
- de Noordelijke Modelzweefclub "De Pimpelmezen" uit Haren.
- de Modelvliegclub Avio Eelde uit Groningen;
- de Veendammer Luchtvaartclub;
- de Winschoter Luchtvaartclub.

Opvallend was dat het hier alleen om zweefwedstrijden ging. En al haal ik dat niet uit dit archiefgedeelte, ik neem aan dat in latere tijd alleen zweef gevlogen werd op Balloo, ook door de RCMA. Ook al stelt de vergunning deze beperking niet. In mijn tijd werd er dan ook driftig met motoraandrijving gevlogen; ikzelf met lijnbesturing dus (de kleine kist op de voorgrond van de foto uit 1967 was een LB-kist van mij met een 2,5 cc. Webra Mach 1).



Veel later schijnt er dus alleen met zweefstoestellen op het Balloërveld gevlogen te worden. En kennelijk niet altijd tot ieders tevredenheid. Want op een gegeven moment kwam ik een ongedateerde handtekeningenactie tegen van 9 zweefvliegers met het volgende verzoek, eh de volgende eisen.

De leden van de zweefafdeling willen volgende eisen graag ingewilligd hebben:

- 1. Electriche lier compleet met accu*
- 2. Een frequentiebord.*
- 3. Bord met regels tbv Balloo*
- 4. Meer voorlichting voor beginners*
- 5. Meer wedstrijden om beginners te laten zien wat modelvliegen is.*

De zweefvliegers vinden dat ze te weinig materiaal hebben, vergeleken met de MOTORVliegclub.

Want de motorvliegclub heeft:

- 3 grasmaaiers;*
- frequentiebord,*
- bakkie,*
- verkeerstoren,*
- omheind veld.*

Hoe dit afgelopen is, kan niet uit het archief opgemaakt worden.

Terugkomend op de eerdergenoemde vergoeding van f. 400,- per jaar heeft de RCMA in overleg met de KNVvL over 1988 de helft vergoed. Bij brief van 27 februari 1989 schreef de KNVvL de club echter het redelijk te vinden dat, uitgaande van het profijtbeginsel, het voor de hand lag dat de RCMA die hele f. 400,- zou moeten betalen. Enige reactie van de RCMA zit niet in dit archiefgedeelte.

Wel een brief van de RCMA van enkele jaren daarvóór, d.d. 5 december 1986, aan alle clubs in het noorden dat individuele leden van die clubs voor f.10,- per jaar toestemming konden krijgen om op het Balloërveld te mogen vliegen.

Maar aan alles komt een eind. Ook aan het vliegen op Balloo. Hoe dat precies gegaan is kan niet uit het archief opgemaakt worden. Maar enkele stukken geven wel aan dat het einde naderde. Mogelijk kan iemand van onze leden die toen al lid was hier eens helderheid in geven.

Hoe dan ook, op 18 december 1990 schreef de RCMA een brief aan de KNVvL met de mededeling dat er afsluitbomen rond het Balloërveld geplaatst werden (ze waren nog niet dicht).

Op 28 februari 1991 (lekker snel!) antwoordt de KNVvL dat ze bij de gemeente, de provincie en Domeinen gaat informeren naar de situatie.

Op 3 april 1991 gaat er van uit de RCMA weer een brief naar de KNVvL met de mededeling dat de hekken soms al dicht zitten, maar niet op slot; en dat de marechaussee intensiever controleert op lidmaatschapskaarten en opvallend doortastend is: "Niet bij je? Halen!"

De club vraagt hoe te handelen.

Twee weken later, op 19 april 1991, schrijft een jurist van de KNVvL de club een brief, waaruit je zou kunnen opmaken dat ze nog niets aan hun toezegging van 18 februari 1991 hadden gedaan want de jurist schrijft dat de club na zou moeten gaan wie eigenaar van het veld is en deze te vragen om Domeinen (de verhuurder) te verplichten de vergunning tot 31 december 1992 na te komen. Anders gerechtelijk ingrijpen, schrijft de jurist, plus schadevergoeding. En naar de eigenaar beargumenteren dat het voordeel van de aanwezigheid van de RCMA op het Balloërveld is: "de bewaking voor onbevoegde betreding door derden" dan wel "(natuur)beheer van het terrein". Fantasie genoeg, daar in Den Haag!

Veel later, n.l. op 23 mei 1993 schrijft de RCMA een brief aan de KNVvL dat er geen vergunning sinds 1 januari 1993 meer is, maar dat de gemeente Rolde aan Defensie heeft geadviseerd de RCMA wel vergunning te verlenen omdat de leden hun auto's buiten het veld laten staan (da's een eind lopen! Tj.).

De laatste stukken in het dossier zijn krantenknipsels d.d. 11 november 1993 dat het Balloërveld wordt gesloten voor het autoverkeer.

Hoe het verder gegaan is blijkt niet uit dit dossier.
