



# RCMA- NIEUWS

Vriezerhoek 1, Ubbena  
[info@rcm-assen.nl](mailto:info@rcm-assen.nl)

April 2019, nr. 31



***In dit nummer o.a.:***

- \* ***Informatie uit het bestuur en de commissies;***
- \* ***Informatie over het "vliegcircuit".***
- \* ***Europese regelgeving drones medio 2020***
- \* ***en diverse andere onderwerpen.***



# RCMA-NIEUWS

Redactie: Klaas Tjassens; e-mail: [info@classicgp.nl](mailto:info@classicgp.nl).

## *BERICHTEN VAN HET BESTUUR EN DE COMMISSIES E.D.*

### **Bestuursvergadering d.d. 9 april 2019.**

De belangrijkste punten uit deze bestuursvergadering waren:

- Het bestuur heeft waardering voor alle leden die hebben meegeholpen bij het organiseren en bemannen van de clubstand op het Hobby Event. Helaas heeft de beurs (nog) geen nieuwe leden opgeleverd. Het bestuur besluit daarom in het najaar niet weer aan deze beurs mee te doen.
- De penningmeester zal binnenkort een mail rondsturen naar alle leden die een donatie hebben toegezegd om te vragen deze donatie over te maken.
- Het bestuur vindt het niet meteen interessant om deel te nemen aan het Drone Festival Assen in oktober 2019. Dit i.v.m. de eventuele kosten, de verwachting dat dit weinig extra leden zal opbrengen en dat we ook nu al weinig actieve dronevliegers hebben.
- Een aantal mensen uit de club heeft een tweetal geautomatiseerde systemen bekeken om te kijken of hiermee eenvoudiger de boekhouding kan worden gedaan en de ledenadministratie worden bijgehouden. Omdat uiteindelijk weinig meerwaarde voor de eenvoudige boekhouding en administratie binnen onze club wordt verwacht besluit het bestuur hier niet toe over te gaan.
- Het bestuur vindt het zorgelijk dat er in het weekend zo weinig gevlogen wordt. Toeschouwers en vooral potentiële nieuwe leden komen daardoor mogelijk (te) vaak voor een dicht hek. Daarom besluit het bestuur om de leden te vragen of ze willen meewerken om er via een schema bij toerbeurt voor te zorgen dat er bij goed vliegweer in principe elk weekend vliegers zijn.

.....

## **Terugblik informatieavond uitbreiding vliegreu.**

Op woensdag 24 april werd door de RUD, de overheidsorganisatie die onze aanvraag tot uitbreiding van de vliegreu op zaterdag- en zondagmorgen in behandeling heeft, een informatieavond georganiseerd voor de omwonenden van ons vliegveld. Deze werd gehouden van 19.30 tot ongeveer 20.30 uur in café Hingstman in Zeijen. De avond werd bezocht door zo'n 15 tot 20 omwonenden.

De bijeenkomst begon met een mooie presentatie van onze club, gemaakt door Harry Feijen, samen met Harry Offereins en Klaas Tjassens. Zie hiervoor de volgende link:

[https://drive.google.com/file/d/1q2wCvI6SOPa0EyAUrVmWL5PPcO8a6hUJ/view?usp=drive\\_web](https://drive.google.com/file/d/1q2wCvI6SOPa0EyAUrVmWL5PPcO8a6hUJ/view?usp=drive_web)

Daarna was het de beurt aan medewerkers van de RUD en de gemeente Assen om de procedure van de aanvraag uit te leggen.

In de daarna volgende discussie bleek dat de overgrote meerderheid van de aanwezigen geen problemen had met de door ons gewenste uitbreiding.

Wel was te merken dat er bij sommige bewoners van Ubbena nog "oud zeer" heerst dat niet aan ons te wijten is. Ook werd duidelijk dat nog niet alle omwonenden grote vrienden van onze club zijn, dit ondanks alle positieve inzet van onze kant. Gelukkig betreft het hier een zeer kleine minderheid bij wie het negatieve imago van modelvliegreuclubs in het algemeen helaas niet met argumenten weggepoetst kan worden.

Maar de informele opmerking na afloop van de avond van een eerdere vertegenwoordiger van de omgeving, te weten: "gewoon doorgaan!", mag representatief zijn voor de mening van de meerderheid en daardoor de RCMA voldoende vertrouwen geven om hoopvol de verdere procedure in te gaan.

In ieder geval was het goed om ons verhaal te kunnen vertellen en leerzaam om de mening van de omgeving in ruime zin te horen. Daarom is na afloop door de aanwezige bestuursleden en coördinatoren van de club de suggestie besproken om één of twee keer per jaar een soort nieuwsbrief aan de omwonenden te sturen. Onbekend maakt tenslotte onbemind.

-----

## **Clubkampioenschappen DLG op 15 juni 2019.**

Even om in jullie agenda te zetten: de clubkampioenschappen DLG vinden plaats op zaterdagmiddag 15 juni a.s.

Er wordt door de organisatie nog nagedacht over een waardige opvolger van de spectaculaire knutselwedstrijd van vorig jaar!

-----

## **De foto's van de werkdag op 23 maart j.l.**

De foto's van onze laatste werkdag staan inmiddels op de clubsite. Kijk op:

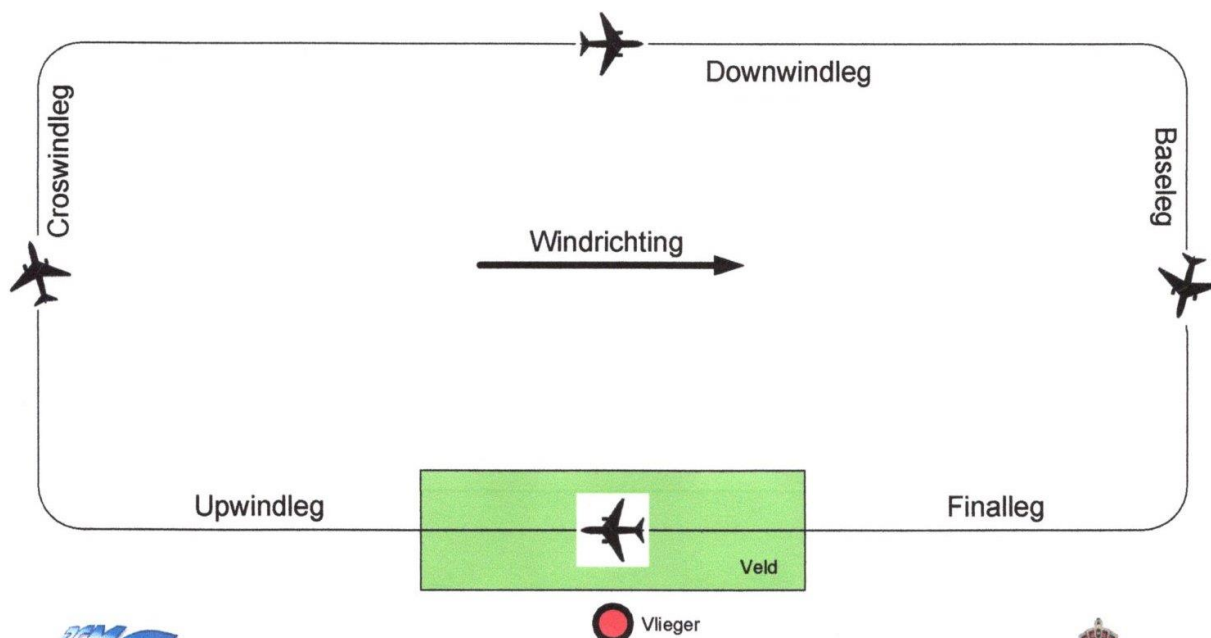
<https://rcm-assen.nl/index.php/phocaphotos/category/41-werkdag-2019>

## Het vliegcircuit.

Tijdens de lesavond op dinsdag 16 april heeft Harry Feijen de toen aanwezige leerlingen uitgelegd wat nu eigenlijk "het vliegcircuit" is.

Dit bleek goed aan te slaan want de suggestie werd toen gedaan om dit ook in de nieuwsbrief op te nemen.

En dat doen we graag natuurlijk!



# HET VLEIEGCIRCUIT



## AGENDA:

- |                      |                       |
|----------------------|-----------------------|
| 11 (25) mei 2019     | Club Fly-in           |
| 15 juni 2019         | Clubkampioenschap DLG |
| 7 (14) sept. 2019    | Limbo-wedstrijd       |
| 12 (19) oktober 2019 | Tomaatvliegwedstrijd. |

## Europese regelgeving drones medio 2020.

(door Harry Feijen)

Wat zijn hiervan de gevolgen voor ons als modelvliegers?

Door de jaren heen werd modelvliegen vrijwel alleen gedaan door hobbyisten, hoofdzakelijk op modelvliegvelden en af en toe op een weilandje van een boer. De regelgeving hiervoor was en is de Regeling Modelvliegen.

Tja, toen kwamen de drones opzetten.... De overheid had geen regels hiervoor en heeft toen bedacht dat de Regeling Modelvliegen ook maar voor drones moest gaan gelden.

Al snel werd duidelijk dat hier de nodige risico's aan vast zaten en is besloten om voor "brood"-vliegers andere regels op te stellen.

Er werd besloten dat zodra je met een drone ging vliegen tegen een vergoeding, in geld of in natura, je een geregistreerd en gekeurd model moest hebben en een z.g. ROC.

Een ROC (Rpas Operator Certificate) is een brevet, om hiermee te mogen vliegen.

Een RPAS is een Remotely Piloted Aircraft System, in de volksmond een drone.

De kosten voor de ondernemer die zich aan de regels wil houden belopen toch wel richting de 10.000 euro, plus een verplichte peperdure jaarlijkse verzekeringspremie.

Ook zijn de regels voor het vliegen onder een ROC veel strenger dan de regels voor de hobbyvlieger.

Als tussenoplossing is de ROC-Light bedacht. Kosten richting 1500 euro en voor dat geld mag je nog minder dan met een volwaardige ROC.

Verder gelden voor elk land ter wereld maar ook in de EU-landen andere regels en voorschriften.

Terecht is er bij de EASA (European Union Aviation Safety Agency) regelgeving bedacht die voor de gehele EU moet gaan gelden.

Zoals het er nu voorstaat zal deze regeling met ingang van mei/juni 2020 ook voor Nederland gaan gelden.

Dit heeft heel wat consequenties voor zowel recreatieve als professionele dronevliegers.

**Let wel, er is wettelijk geen verschil tussen een drone en een vleugelmodel!**

Zo zullen alle huidige regels, ook de Regeling Modelvliegen verdwijnen!

Er komen drie categorieën, afhankelijk van de veiligheids- en privacy-risico's:

OPEN categorie, de SPECIFIC categorie en de CERTIFIED categorie.

Met daarnaast, afhankelijk van het gewicht van de drone, de subcategorie C 0 t/m C 4.

Daarnaast is er nog onderscheid in klassen A 1 t/m A 3 met betrekking tot het vliegen boven mensenmassa's.

Er zit een totale verschuiving aan te komen, van "NEE tenzij" naar "JA mits".

Even terug naar waar het voor ons als hobby-modelvliegers om gaat:



modelvliegvelden zullen in de toekomstige situatie middels zoning worden ingedeeld. Vanuit IL & T (Inspectie Leefomgeving & Transport) zal een inventarisatie worden gemaakt van de locatie van modelvliegvelden en daarvoor worden dan minder restrictieve zones ingesteld.

Hierbij moet je denken aan tot 300 meter hoog vliegen e.d. en ook om met een FPV-bril op te vliegen, wat momenteel i.v.m. de VLOS-(Visual Line Off Sight)regel niet mag.

Ook zal het waarschijnlijk mogelijk worden om nachtvliegen toe te staan, zolang het model maar visueel zichtbaar is door middel van navigatieverlichting.

Let wel, tot aan de invoering van de EU regelgeving blijft dit verboden!

### ***Wat mag er dan nog buiten de geregistreerde modelvliegvelden?***

Drones (en dus OOK modelvliegtuigen) lichter dan 250 gram worden gezien als speelgoed en mogen zonder verdere registratie worden gevlogen door personen van 16 jaar en ouder, verder mag er geen camera op zitten. (De DLG vliegers zitten dus goed!!)



Modellen tussen 250 gram en 900 gram:

= registratie in een on-line systeem;

= on-line training- en kennistoets;

= regelgeving vergelijkbaar met de Regeling Modelvliegen, zoals max. hoogte 120 meter e.d.

Voor drones tot 4 kg komt daar een theorietoets bij door een aangewezen instituut en boven de 4 kg ook een praktijktraining.

Voor ALLE drones en dus ook modelvliegtuigen, zwaarder dan 250 gram, komt de verplichting tot het aanbrengen van het registratienummer op het model en meerdere technische eisen, zoals een geo-awareness systeem dat up-to-date dient te zijn.

Na invoering van de EU-regels mag er nog drie jaar worden doorgevlogen met drones zonder CE-markering.

Kortom wildvliegen boven de 250 gram is dan niet meer toegestaan.

Bijgaand heb ik een overzichtje gemaakt van de regelgeving zoals die vermoedelijk zal gaan gelden in Nederland (zie volgende bladzijde).

Het complete verslag van de informatiebijeenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gehouden op 11 april 2019 is te vinden in de KNVvL-nieuwsbrief van 17 april j.l

- Op het volgende blad het overzicht regelgeving -

VERRICHTING		Bekwaamheid piloot in overeenstemming met wetgeving	UAS				UAS Piloot registratie
Sub-categorie	Vliegomgeving: Niet in de buurt van vliegvelden Niet hoger dan 120 meter		klasse	gewicht	Technische uitvoering (CE markering)	Elektr. ID Geo grens	
<b>A1</b> Vliegen over mensen	Vliegen over niet betrokken mensen is toegestaan Niet over mensenmenigten	lees de consumenten handleiding	Zelf-bouw	<250g <24V	NVT - gebruikers info / handleiding - < 19m/s (68,4 km/uur) - geen scherpe delen - instelbare hoogte limiet	Nee	Nee
			C0				
<b>A2</b> Vliegen tot aan mensen	Veilige afstand tot niet betrokken mensen houden	-gebruikers info -online training -online test	C1	<900g <24V	- als C0 met als extra: - kinetische energie - mechanische sterkte - lost-link management RTH - Geofencing verplicht	Ja Uniek serie-nummer voor Identificatie. Op afstand uitleesbaar, inclusief tracking	Ja
			C2	<4Kg <48V	- als C1 met als extra: - breekbaarheid - low-speed mode - Navigatieverlichting		
<b>A3</b> Ruim afstand houden tot mensen	Alleen vliegen daar waar redelijkerwijze geen risico is voor niet betrokken mensen	-gebruikers info -online training -theoretische test in een geautoriseerd examen centrum - certificaat	C3	<25Kg <48V	- gebruikers info / handleiding - lost-link management - instelbare hoogte limiet - breekbaarheid	Indien vereist door bevoegd gezag	
	Veilige afstand houden tot stedelijke gebieden		C4	<25Kg <48V <3mtr	- gebruikers info / handleiding - geen automatische vlucht		
			Zelf-bouw		NVT		

.....



*'So this is what they mean by "breaking-in" an engine !'*

## BIJDRAGEN VAN DE LEDEN

### Vroeger was alles veel beter (en mooier)!

(door Klaas Tjassens).

Toegegeven, een vroegere Jet Provost was wel even wat anders dan een hedendaagse F-35. Maar binnen een half jaar al solo in een jet te kunnen vliegen?

Hoe dan ook, de Royal Air Force probeerde in de jaren '60 van de vorige eeuw via dergelijke advertenties in het modelvliegblad *Aeromodeller* jongeren voor de luchtmacht te lokken.



## In 6 months you could go solo in a jet

SEE YOURSELF FLYING AS AN OFFICER IN THE R.A.F.

Join the Royal Air Force on a Direct Entry Commission—and within 6 months you could be flying the Jet Provost on your first solo. As a pilot you will win your 'wings' after a year on Jet Provosts and go on to advanced training in aircraft appropriate to the Command for which you are selected. Navigators and Air Electronics Officers concentrate on their specialist roles from the start of flying training.

**THE BEST OF TWO WORLDS** You will enjoy the best of two worlds. There is the world of the air: an adventurous life that can take you to any one of a dozen different countries—and give you the satisfaction of doing a vitally important and responsible job. Then there is the world of the off-duty officer: the companionship that only Service life can give, the traditional hospitality of the Officers Mess, generous leave and the chance to take part in any game or sport you can name.

**£950 A YEAR AT 21** As an aircrew officer you will be a key man and you will be well paid from the very beginning of your flying career. As a Flying Officer of 21 you will earn

£950 a year. As a Flight Lieutenant of 25 drawing full allowances you could earn over £1750.

**HOW LONG WILL YOU SERVE?** Depending on the terms of your commission, you may serve to the age of 38 or the age of 55. Alternatively you may leave after 8 or 12 years. There are also a few commissions that allow you to leave after 5 years. All periods of service entitle you to a tax-free gratuity—from £775 after 5 years, to £4000 after 12 years. If you serve for 16 years or longer you will receive a pension of at least £455 a year, together with a tax-free gratuity of at least £1365.

**HOW DO YOU QUALIFY?** You must be between 17 and 25. You must be fit, keen to fly and to accept the responsibilities of an officer. And you must hold, or expect to gain, G.C.E. at 'O' level (or equivalent) in five acceptable subjects including English language and mathematics. You can obtain further details without obligation by writing, giving your date of birth and educational qualifications, to **Group Captain J. A. Crockett, R.A.F., Air Ministry (AM 162a), Adastral House, London, W.C.1.**

THE FUTURE IS WITH THE R.A.F.

The Royal Air Force