

# asbl THE MOSQUITOS vzw

## Intern reglement

**Het huidige reglement zal strikt toegepast worden. Elk lid zal een exemplaar van dit reglement ontvangen. Het bestuur aanvaardt daarom geen enkel voorwendsel van onwetendheid van een lid dat een zware fout zou begaan hebben. De NIET vermelde punten in het reglement zullen behandeld worden door het bestuur.**

### **Artikel 1: TOELATING TOT VLIEGEN**

Enkel voor houders van een geldige jaarlijkse lidkaart. Enkel voor clubleden die slaagden voor het A brevet (minimum).

Enkel voor genodigden via een lid van de club.

Het voorleggen van een geldig verzekeringsdocument of een jaarlijkse verklaring getekend door het lid. (Document verkrijgbaar via de website [www.themosquitos.be](http://www.themosquitos.be)) of het bestuur.

Elk toestel (vliegtuig of heli) moet in een goede staat verkeren:

correct uitgebalanceerd: lente- en breedte as.

- alle elementen van de accu's moeten aan elkaar gesoldeerd zijn, dit zowel voor zender en ontvanger accu.

- de reikwijdte test moet geslaagd zijn

- de geldende geluidsnormen niet overschrijden

- bij gebruik van een PCM ontvanger moet failsafe geactiveerd zijn en dit minimum voor het kanaal dat het gas bediend: bij ernstige storing moet motor automatisch in zijn vrijloop gaan of volledig afstaan.

### **Artikel 2 : LIDGELD**

Het lidgeld moet ten laatste betaald zijn op de 1<sup>ste</sup> januari :

Lidgeld voor 1 jaar volwassene : 80 € ( + voor een nieuw lid 13 € inschrijvingskosten)

Lidgeld voor 1 jaar <18 jaar, voor >65 jaar, voor handicaptten: 42,5 € ( + voor een nieuw lid 13 € inschrijvingskosten)

Tweede lid van gezin volwassene : 50 € ( + voor een nieuw lid 13 € inschrijvingskosten)

Tweede lid van gezin <18 jaar : 25 € ( + voor een nieuw lid 13 € inschrijvingskosten)

Steunend lid : 13 €

Inschrijving van een lid na 31 augustus : 30 € + 13 € inschrijvingskosten + 80 € lidgeld voor volgende jaar.

Betaling tussen 1 en 31 januari zal vermeerderd worden met 5 €. Betaling na 31 januari zal beschouwd worden als een betaling voor een nieuw lid maw extra 13 € inschrijvingskosten en lid moet opnieuw aanvaard worden op de volgende Algemene Vergadering."

### **Artikel 3 : VLUCHT VOOR OCCASIONELE BEZOEKERS**

#### 1. Initiatievlucht (luchtdoop)

Eén initiatievlucht per persoon per jaar wordt toegestaan aan een niet-lid waarbij de vlucht maximaal 15 minuten mag duren met één enkele landing.

De initiatievlucht zal uitsluitend in dubbele besturing plaatsvinden en dit alleen door een titularis van een "instructeurs" brevet.

Het lid dat een initiatievlucht toestaat is verantwoordelijk voor de genodigde in verband met het gedrag op het terrein en de eventuele aangebrachte schade aan "derden".

#### 2. Een uitnodiging (voor een niet lid die kan vliegen) wordt onder volgende voorwaarden toegelaten :

enkel tijdens de weekdays

maximum 3 uitnodigingen per lid per jaar .

Het lid dat wil uitnodigen zal de dag voordien een bestuurslid op de hoogte brengen met vermelding van de naam van de genodigde.

Het lid dat een uitnodiging uitreikt is verantwoordelijk voor de genodigde in verband met het gedrag op het terrein en de eventuele aangebrachte schade aan "derden".

Het voorleggen van een geldig verzekeringsdocument door de uitgenodigde (zie artikel 1).

#### 3. Voor de kinderen (0-16) van leden is het vliegen toegestaan onder de volgende voorwaarden:

Enkel in dubbele besturing met een lid die in het bezit is van het brevet "INSTRUCTEUR" .

De vlucht mag alle dagen gebeuren, behalve de zaterdagmiddag, de zondag en feestdagen.

### **Artikel 4 : TOEGANKELIJKHEID VAN HET TERREIN**

Het terrein is toegankelijk vanaf 9u30 tot zonsondergang, zonder 22u00 te overschrijden.

Op zon- en feestdagen van 13u00 tot zonsondergang, zonder 22u00 te overschrijden.

Gedurende het maaien van het gras is het terrein niet toegankelijk voor alle vliegactiviteiten of voorbereidingen ervan. Het maaien van het gras gebeurt zonder voorafgangdelijke verwittiging.

Bezoekers en niet leden moeten tijdens de vliegactiviteiten in de parking zone blijven, ze mogen de vliegpiste niet betreden.

### **Artikel 5 : HET TERREIN**

De zones evenals vluchtrichtingen worden duidelijk op het gebied van de infrastructuur aangegeven.

Het parkeren is verboden buiten de voorziene plaats

Er zijn 3 zones voorzien op de parking waar men zijn materiaal kan/mag laden en ontladen uit het voertuig . Deze zones moeten zo vlug mogelijk vrijgemaakt.

De enige toegelaten voertuigen op de vliegpiste zijn deze die nodig zijn voor het onderhoud van het terrein.

## Artikel 6 : GEBRUIK VAN DE FREQUENTIES.

De frequenties worden beheerd door het BESTUUR.

De nieuwe leden zullen in samenspraak met het bestuur de frequentie gebruiken die het bestuur zal bepalen op basis van de minst in omloop zijnde frequenties .

ELK lid mag maar ÉÉN frequentie op het terrein gebruiken, indien hij toch een tweede frequentie (Max. 2), wil gebruiken verliest hij voorgang tot vliegen tov een ander lid die deze frequentie op deze dag hanteert.

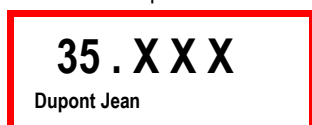
Iedere piloot moet zijn frequenties (Max. 2), kenbaar maken op de hiervoor voorziene plaats door middel van een "Frequentieplaat" met daarop zijn frequentie en naam en dit ALVORENS zijn zender aan te zetten.

Indien een lid een 2<sup>e</sup> frequentie hanteert zal hij een bijkomende "Frequentieplaat" laten maken. **Leden die de 2,4 Ghz gebruiken, bovenop de bestaande frequentie, zullen dit aanduiden aan de hand van een sticker, gekleefd op de normale frequentieplaat.**

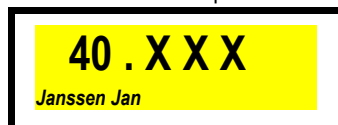
Zolang het lid op het terrein aanwezig is om zijn hobby uit te voeren zal de "Frequentieplaat" op de voorziene plaats blijven hangen.

De leden moeten zelf overleggen met elkaar indien er 2 of meerdere zelfde frequenties in gebruik zijn op die dag. Het is aan de leden collegiaal te zijn tegenover de andere hobbyisten zodat iedereen de kans heeft om te kunnen vliegen.

Voorbeeld Freq 35 Mhz-band



Voorbeeld Freq 40 Mhz-band



Voorbeeld Freq 2,4 Ghz



## Artikel 7 : AANTAL MODELLEN IN DE LUCHT-OPSTIJGEN-LANDEN

1. Het aantal modellen in de lucht is beperkt tot :

Ofwel 5 vliegtuigen (met Max 2 ontploffingsmotoren)

Ofwel 5 helikopters (ENKEL helikopters)

In ELK geval zijn vliegtuigen en helikopters samen in de lucht VERBODEN. Zwever piloten (met of zonder motors) kunnen in samenspraak met de helikopter piloten, (max 5 toestellen) deze laatste toelaten de piste te gebruiken, op voorwaarde dat ALLE piloten samenblijven tijdens de vlucht.

2. Indien meerdere piloten tegelijkertijd vliegen moeten zij samen blijven in de voorziene zone (behalve voor helikopterpiloten, deze mogen zich op een lijn over de ganse lengte van de vliegzone verspreiden )

3. Het bestuur rekent op de bereidwilligheid van ELK lid om iedereen de kans te geven om regelmatig te kunnen vliegen met zijn toestel ( Vliegtuig – zwever – Helikopter ).

4. Het opstijgen, het landen en het passeren op lage hoogte (low pass) MOET steeds aangekondigd worden. Men MOET ook voorrang geven aan de landingen die tijdig aangekondigd zijn. De landing moet aangekondigd worden voor de laatste bocht genomen wordt.

5. Een zweefvliegtuig in landingsfase heeft altijd voorrang op gemotoriseerde modellen.

Uitzondering: Vliegtuigen met motorproblemen hebben altijd voorrang tot landen op andere vliegtuigen.

6. Het opstijgen en landen van vliegtuigen zal zoveel mogelijk in de lengteas van het veld gebeuren, in ieder geval is het VERBODEN om op te stijgen in de richting van de omheining.

7. De helikopters moeten op het vliegveld gedragen worden alvorens op te stijgen, en na landing op het vliegveld gedragen worden naar de "starting & material-zone"

8. De piloten zullen op zodanige manier vliegen dat zij geen gevaar betekenen voor personen, goederen of andere vliegtuigen. Iedere vlucht moet vóór zich uit gebeuren, zelfs met zijwind.

9. De 3D vluchten op de piste kunnen uitgevoerd worden na goedkeuring van de andere piloten die gebruik maken van de piste.

10. Het is streng verboden over de piloten, de parking, de openbare weg parallel aan het veld , de spoorweg en de woonzones te vliegen.

In samenspraak met de andere piloten is het gebruik van de lier of Sandow voor het lanceren van zwevers toegestaan.

11. De installatie mag echter geen hinder veroorzaken voor de andere piloten indien er geen gebruik van gemaakt wordt.

## Artikel 8 : BREVETTEN

Het is verboden zonder gepast brevet een vliegtuig te besturen of les te geven voor vliegtuigbesturing. De brevetten mogen met gelijk welk type vliegtuig (twee of drie assen) behaald worden, voor zover aan de uitvoeringseisen worden voldaan.

### Brevettypes

« A » BREVET ELEKTRISCH VERPLICHT BREVET om solo te vliegen met een elektrisch model.

« A » BREVET THERMISCH VERPLICHT BREVET om solo te vliegen met een thermisch of elektrisch model.

« INSTRUCTEUR » BREVET is noodzakelijk om les te geven in dubbele besturing.

« B » BREVET is vrijblijvend en erkent dat de piloot in staat is tot het uitvoeren van acrobatische figuren.

« H » BREVET (Voorlopig nog niet bepaald)

De leerling mag gedurende zijn opleiding met verschillende monitoren samenwerken.

Het lesgeven zal uitsluitend met dubbel besturing gebeuren.

### « A » BREVET ELEKTRISCH - THERMISCH

**Doel :** Minimum aan vaardigheden toetsen die aantonen dat een piloot voldoende kennis heeft om een vliegtuig zelfstandig op een veilige manier te besturen.

### Uitvoering :

1. Het is de kandidaat toegestaan om JUIST VÓÓR zijn test een solovlucht uit te voeren

2. De zender van de kandidaat mag NIET in dubbel besturing gekoppeld zijn.

3. Veiligheidshoogte nemen van ongeveer 40 meter door opstijgen of met de hand geworpen
4. De kandidaat verwittigt de verantwoordelijke wanneer hij klaar is om zijn test aan te vangen.
5. Na het teken van de verantwoordelijke wordt de motor gestopt (Elektrische motors) of op leegloop gezet. (Thermische motors)
6. Het vliegtuig moet op de landingsbaan landen, dit zonder opnieuw gas te geven.
7. Deze oefening moet 3x opeenvolgend uitgevoerd worden met hetzelfde model.
8. Bij een mislukking van één van de 3 pogingen moet de test VOLLEDIG hernomen worden
9. De kandidaat mag op dezelfde dag 2 pogingen uitvoeren

**Controle** : de aanwezigheid van één bestuurlid of een lid met een instructeur brevet en van twee leden (houders van het A brevet) is noodzakelijk om het brevet te bekrachtigen.

#### « Instructeur » BREVET

**Doel** : Minimum aan vaardigheden toetsen die aantonen dat de piloot over voldoende capaciteiten beschikt om iemand op te leiden tot het behalen van het A brevet.

**Voorwaarden** : De kandidaat moet reeds geslaagd zijn voor het "A brevet."

#### **Uitvoering:**

De kandidaat moet blijk geven op de hoogte te zijn van de algemene belangrijke punten die gepaard gaan met het bouwen en het vliegklaar maken (o.a. het uitbalanceren) van een modeltoestel.

De kandidaat moet blijk geven om alle noodsituaties, al dan niet veroorzaakt door een fout van zijn leerling, op een veilige manier te kunnen oplossen door onmiddellijk de besturing van het toestel over te nemen en het toestel terug onder controle te brengen. Hiervoor zal hij een lesvlucht uitvoeren met een lid als leerling. Het lid zal 5 opzettelijke incidenten maken (uit een "Lijst" van mogelijke incidenten), die door de kandidaat instructeur veilig dienen opgevangen te worden, waardoor het toestel steeds onder controle blijft.

**Controle** : de aanwezigheid van één bestuurlid of een lid met een instructeur brevet en van twee leden (houders van het A brevet) is noodzakelijk om het brevet te bekrachtigen.

#### Opmerking:

Door het behalen van een "Instructeur brevet" stemt hij in beschikbaar te zijn op vrijwillige basis om vlieglessen te geven aan kandidaat piloten, en dit volgens zijn beschikbaarheid.

Elke lesgever zal het als een eer beschouwen om het materiaal nodig tot vliegen te controleren op degelijkheid en veiligheid en dit minstens vóór de eerste vlucht.

#### « B » BREVET

**Doel** : erkennen dat de piloot beschikt over de vaardigheden om een vliegtuig acrobatische figuren te laten uitvoeren.

**Voorwaarden** : de kandidaat moet reeds geslaagd zijn voor het "A brevet."

#### **Uitvoering:**

1. Realistisch opstijgen in rechte lijn en geleidelijk hoogte nemen tot ongeveer 40m
2. Een platte acht uitvoeren
3. Een gewone "looping" in de lengteas van het terrein vóór de piloot
4. Een buiteling links of rechts (op voorhand aangekondigd)
5. Een roll in de lengteas van het terrein vóór de piloot
6. Een rugvlucht over de hele lengteas van het terrein
7. Een speed less ( halve rol/ halve looping) in de lengteas van het terrein
8. Een nadering in rechthoek (2 maal 90°), realistisch en in rechte lijn
9. Een realistische landing op het terrein uitvoeren

**Controle** : de aanwezigheid van één bestuurlid of een lid met een instructeur brevet en van twee leden (houders van het A brevet) is noodzakelijk om het brevet te bekrachtigen.

#### **Artikel 9: GELUIDSHINDER**

Het is VERPLICHT alle modellen (oud of nieuw) aan een geluidscontrole te onderwerpen

Vliegtuigen en helikopters met een geluidsniveau boven de 86 dB zijn NIET toegelaten op het terrein.

Deze controle zal gebeuren volgens de richtlijnen van de circulair (<http://www.mobiliteit.fgov.be/data/aero/gdf>).

Het inlopen van een nieuwe motor of de regeling ervan zal gebeuren op een plaats ver van de piloten en is eveneens onderworpen aan de geluidsgrens van 86 dB.

Zelf aangedreven raketten en jets met turbinemotor (geen elektrische) zijn verboden.

#### **Artikel 10: VERANTWOORDELIJKHEID**

Alle leden worden aangemoedigd dit intern reglement te (laten) eerbiedigen, om het voortbestaan van onze club te helpen verzekeren..

Ieder lid is mede verantwoordelijk voor het terrein en eventuele voorvallen.

Ieder lid moet zijn afval, vliegtuigonderdelen, papier of flessen, enz.... meenemen

In geval van noodlanding of "crash" van het toestel in het beplante gebied moet het terughalen van het vliegtuig gebeuren met zo weinig mogelijk personen, en met respect voor de gewassen.

**BELANGRIJK** : In onderstaande gevallen moet men in de mate van het mogelijke ONMIDDELIJK landen met elektrische en thermische vliegtuigen – helikopters. (Deze regel is niet van toepassing voor zwevers op grote hoogte).

a) Indien de jagers de velden – of de wegen in de omgeving van het terrein betreden.

b) Indien er ruiters te paard gebruik maken van de velden – of de wegen in de omgeving van het terrein.

Indien men tracht te landen, en daardoor kans maakt om deze personen toch te hinderen MOET men zijn landing afbreken en zo hoog mogelijk vliegen om een minimum aan geluidshinder te produceren.

### Artikel 11: IDENTIFICATIE VLIEGTUIGEN EN HELICOPTERS

Elk lid is verplicht zijn vliegtuigen en/of helikopters te voorzien van een identificatielabel.

Vb. van een label

NAAM Voornaam TEL/GSM Nr :
-------------------------------

<b>Lidnummer VML/AAM</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
---

### Artikel 12: PROCEDURE TOT HET NEMEN VAN SANCTIES

Een open communicatie is HET basisprincipe in onze club.

Het is de taak van elk lid problemen te voorkomen.

Trapsgewijs kunnen de sancties door de het Bestuur genomen worden:

Een schriftelijke waarschuwing.

Een tijdelijk verbod tot vliegen in geval van herhaaldelijke inbreuk.

Als het lid in zijn weigering volhardt om dit intern reglement te eerbiedigen, kan een tijdelijke uitsluiting ingeroepen worden door het Bestuur of een definitieve uitsluiting voorgesteld worden aan de algemene vergadering van de club.

Bij hoogdringendheid kunnen één of meerdere bestuursleden, die aanwezig zijn, steeds een voorlopige beslissing nemen, die zal worden besproken tijdens de eerstvolgende bestuursvergadering.

### Artikel 13: POLITIEKE EN HOBBYISTISCHE DEONTOLOGIE

Alle taal- of andere provocaties zijn onaanvaardbaar en zullen zwaar gesanctioneerd worden.

Opbouwende voorstellen en kritieken zijn altijd welkom, maar alleen het reglement blijft van kracht. Voorstellen en kritieken zullen behandeld worden door het bestuur op de eerstvolgende bestuursvergadering(en).

### INDELING TERREIN

