

Natuurlijk dienen er adequate wetten en beperkingen te zijn die voorkomen dat zich ongelukken voordoen waar drones of modelvliegtuigen betrokken zijn. De beste raadgever hierbij is terugkijken naar het verleden en vaststellen waar (bijna) ongevallen zich hebben voorgedaan. Doen we dit dan zien we dat er zich binnen de reguliere modelvliegerij zich nauwelijks incidenten hebben voorgedaan. (Ook niet buiten vastgestelde modelvliegerterreinen) Kennelijk is zelfregulering hier altijd afdoende geweest.

Er zijn enkele meldingen geweest van drones binnen CRT van vliegvelden, vermoedelijk bijna alle lager dan 120 meter. Er zijn afdoende regels hiertegen en als het toch gebeurt schort het dus aan de HANDHAVING

Incidenten buiten CRT gebieden vonden bijna allen plaats lager dan 50 meter. Deze hoogter restrictie lijkt dus niet te gaan bijdragen aan de veiligheid. Sterker nog, in zekere zin is extra hoogte ook extra veiligheid vanwege minder visuele restricties en een langere reactietijd.

Bij de waarneming van een drone op 5000 meter hoogte doet je werkelijk afvragen wat het technisch plafond van een elektrisch aangedreven drone dan wel is. Die arme motortjes moeten dan vanwege de lagere luchtdruk zo'n 40% harder draaien en hun energie halen uit een accuutje dat het bij 17 graden onder nul ook niet zo lekker meer doet. Bij 5 m/sec stijgen heeft dat accuutje er ook al een kwartier opzitten en dan moet hij ook nog terug...om nog maar te zwijgen over het feit dat de radiobesturing het halverwege al opgegeven heeft. Het was een UFO. Punt.

Voor het verder terug dringen van incidenten zijn dus maatregelen nodig die exact daar snijden waar problemen plaatsvinden. Dit blijkt voornamelijk te zijn binnen CRT gebied. Te denken valt aan elektronische snuffjes die autonoom vliegen met GPS ondersteunde drones niet mogelijk maken binnen CRT gebieden, brevet eisen voor drone vliegers en HANDHAVING. Het is niet aannemelijk dat je gaat slagen voor een modelvliegbrevet als je geestelijke vermogen niet toereikend is om in te zien dat je niet moet gaan vliegtuigspotten met een drone voor een landingsbaan op Schiphol. Hier dien je dus te HANDHAVEN door inbeslagname en boetes.

De hoogte restrictie van 300m voor aangewezen modelvliegerterreinen lijkt mij onnodig stringent daar waar de commerciële luchtvaart niet onder de 1800 voet (600m) mag komen. 500 meter lijkt mij hier meer op zijn plaats.

Gezien de voorbeeldfunctie die de reguliere modelvliegerij sinds tientallen jaren al vervuld lijkt het aannemelijk dat volgen van dit voorbeeld gaat leiden tot minder incidenten. De grote differentiatoren zijn vliegen in clubverband, leren van elkaar vooral ook waar het luchtwaardigheid van modellen betreft, behalen van een brevet en sociale controle.

In het kort:

Vliegen binnen CRT uitsluiten volgens de geldende regels van de lokale CRT.

Vliegen zonder brevet buiten aangewezen modelvliegerterreinen tot 120 meter hoogte en een afstand van 250 meter met toestellen onder 1 kilo

Vliegen met brevet buiten aangewezen modelvliegerterreinen tot 120 meter hoogte en een afstand van 500 meter met toestellen onder 25 kilo

Vliegen onder de brevetstructuur van een landelijke organisatie op een aangewezen modelvliegerterrein tot 0,5 NM hoogte en binnen een straal van 0,5 NM