



Set Boemeltje

**Nieuwsbrief
Mei**

Modelbouw vereniging Waterland





Colofon:
Nieuwsbrief MVW

Bestuur:

- Henk Penterman
- Ron Groeneveld
- Dick Kunst

- Voorzitter
- Penningmeester
- Secretaris

Technisch Bestuur:

- Frans van Houten
- Bianca Wormer
- Patrick Wormer
- Ron Groeneveld
- Dick Kunst
- Ronald Dorr

- Ledenadministratie
- Kantinebeheer
- Off-road buitenbaan sectie
- Treinensectie HO spoor
- Treinensectie N spoor
- Botenbouwsectie

Contact: bestuur@modelbouwvereniging.nl

Modelbouwvereniging Waterland e.o.

Trimpad 8, 1443 Wb Purmerend

Redactie: Dick Kunst

Kopij naar: secretaris-mvw@kunstjes.nl

Inhoud:	
Mededelingen bestuur	3
Notulen algemene ledenvergadering	3/4
Kleur bekennen	5
Agenda	6
Ron Groeneveld Uit de oude doos	6/8
Een Veelheid aan vervoersmiddelen	9/13
N-baan, project Rheingold	14
Regels off road baan	15/19

Mededelingen Bestuur:

Regels off road baan. Deze kunt u lezen op pagina 15 tot en met 19.

Het volgend nummer zal in de maand juli verschijnen. We hopen dat het dan ook echt zomer is.



Kopij voor het blad is welkom. Opsturen naar: secretaris-mvw@kunstjes.nl.

Notulen Algemene Ledenvergadering van 28 maart 2024

1. Opening: 20.00 uur vergadering geopend.

2. Bestuur mededelingen, ingekomen- en uitgaande stukken:
Geen

3. Notulen van de Algemene Ledenvergadering MVW van 6 april 2023: Geen opmerkingen, notulen definitief

4. Jaarverslag 2023 Bestuur: 2023/2024 was een mooi jaar. Activiteiten: Huider was goed bezocht, geen verkoop. Alkmaar en de Goorn hebben commercieel een goed resultaat voor de vereniging opgeleverd. Off road dagen waren succesvol.

Na 21 april start de verbouwing van de off road baan. Familie Wormer bedankt. Het buitenterrein zal ook vernieuwd worden, Crawlbaan is afgebroken, afvoer stenen, aanvoer zand is geregeld. Daarna opnieuw betegelen. Onderhoud gebouw: Binnen is alles voorzien van ledverlichting, buiten volgt. Verder onderhoud is schilderen en goten reinigen. Positief het leden bestand is gestegen naar 58.

5. Financieel Jaarverslag 2023: 2023 is begonnen met een negatieve begroting, door inkomsten van commerciële activiteiten en races off road afgesloten met een positief saldo. In 2024 financiering verbouwing Off road baan. De energie kosten stijgen, ondanks een verminderd verbruik. Op dit moment is de vereniging financieel gezond.

6. Verslag kascommissie m.b.t. het verenigingsjaar 2023: (Commissie bestaande uit de heren A. Brouwer en M. Mairo) De penningmeester is gedechargeerd.

7. Decharge bestuur m.b.t. het verenigingsjaar 2023: Bestuur is eveneens gedechargeerd.

8. Verkiezing kascommissie: De heren Albert Brouwer en Hans Gerhards verkozen. Als reserve verkozen Marco Mairo.

9. Vaststellen contributie 2025: Contributie in 2025 blijft gelijk.

10. Vaststellen begroting 2024: Begroting 2024 is goedgekeurd.

11. Onderhoud gebouw, Onderhoud/verbouwing off road baan: Onderhoud/ opbouw treinbaan en modules: Zie punt 4.

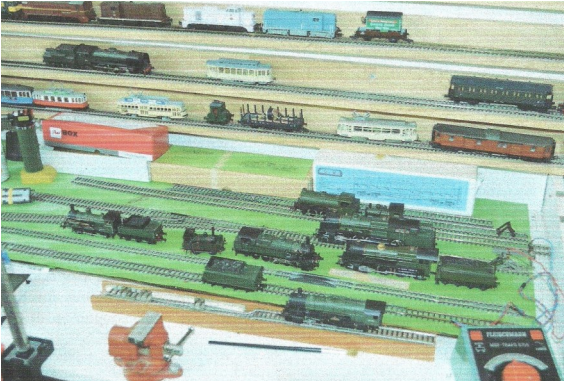
12. Maandblad Het Boemeltje: Mee doorgaan, het blad zal 2-maandelijks verschijnen. Er zijn 58 leden dus er is altijd wel iemand die kopij voor het blad kan aanleveren. Graag sturen naar; secretaris-mvw@kunstjes.nl. Redactie is er dankbaar voor.

13. Wat verder ter tafel komt: Nieuwe punten die nog niet op de agenda staan of nog niet zijn aangemeld. Geen punten gemeld door leden.

14. Rondvraag: Plaatsen zonnepanelen, niet rendabel voor de vereniging. N=baan kamer opruimen en herinrichten met stellingkasten.

15. Sluiting van de vergadering: 20.35 vergadering gesloten

Kleur bekennen



Een plaatje van enkele door mij gebouwde Nederlandse stoomlocomotief modellen. Deze staan ongeordend op mijn testbaantje. Het veldje met de groene ondergrond. Het zal jullie wel opgevallen zijn dat alle modellen groen zijn. Deze locomotieven hebben de gebruikelijke in de stoomtijd groen kleur voor NS locomotieven. Andere maatschappijen in die tijd schilderden hun stoomlocomotieven in een andere

kleur. Zoals de HSM, het "Ezeltje" uit de vorige bijdrage, was wat donkergroener geschilderd. Het zo geheten HSM groen dus. De locomotieven van de Staatspoorwegen werden "appeltjesgroen" geschilderd. De Duitsers hielden er van om alles netjes te ordenen en daar werd in 1927 het RAL, voor verf, kleursysteem ontwikkeld. RAL staat voor ReichsAusschuss für Lieferungsbedingungen. De standaard wordt beheerd door het: Deutsches Institut für Gutesicherung und Kennzeichnung eV.



Toen dit systeem geïntroduceerd werd bestond de lijst uit 40 met nummer en naam gespecificeerde kleuren. Thans bestaat de lijst uit ongeveer 200 kleuren. THS uit Haarlem heeft ooit eens een serie blikjes verf uitgegeven met de gebruikelijke verfkleuren, onder andere dus NS stoomlocomotief groen, rijtuig groen en NS geel. Het stoomlocomotief groen heb ik door een verfhandel in een spuitbus

laten doen en op mijn locomotieven gespoten. THS bestaat niet meer.

Ik ben geen kei in het met een compressortje en verfspuit modellen spuiten, dat is bij mij diverse malen mislukt. Maar ik laat door verfhandel Fraay in de van IJsendijkstraat op RAL nummer verf maken in spuitbussen. Zij doen dit graag en vakkundig. Vooraan links een bus RAL 6020, NS rijtuiggroen, en rechts daarvan RAL 6012; ofwel Zwartgroen voor de antieke Hofpleintreinen. Vraag naar een matte afwerking. Volgende keer meer over kleuren. Tot je er groen en geel van wordt. Fons van der Jagt.

Jaar Agenda 2024/2025:

Houten	18-05
Dordt in Stoom	24/26-05
Houten	22-06
Bello festival Hoorn	5/7-07
Venice Simplon-Oriënt-Express Aan 19.30 vertrek 25 juli 10.30	23/25-07
Houten	24-08
Houten	22-09
WMC Beurs De Goorn	27-10
Brushless Buggy & Truggy cup	9-11
Houten	7-12
Nederlandse Modelspoordagen Rijswijk	11/12-01-2025
Noord Hollandse Modelbouw dagen Alkmaar	14/16-02-2025
Jubileumfeest Huider	20-09-2025

Rheine in de 70'er jaren.

Hoe ik er achter kwam dat er vlak over de grens bij Hengelo nog stapels stoomlocs reden weet ik niet meer precies maar ik vermoedt dat het een keer in "Op de Rails" heeft gestaan en toen ik in 1973 een tiertertoerkaart had heb ik het grote avontuur gewaagd; voor hfl 7.60 een retour van Oldenzaal-grens naar Rheine. Om 7 uur ging er een trein vanuit Asd naar Hannover, Berlijn was toen nog in dat enge oosten en dus onbereikbaar, en je kon om half 8 's avonds nog terug. En inderdaad, om de 2 uur een sneltrein naar Emden met een 012 en een hoop goederentreinen met een 043 of 044. Plaatjes van 25 juli en om een duistere reden zitten daar geen foto's van goederentreinen bij. Foto's 1 tot en met 3

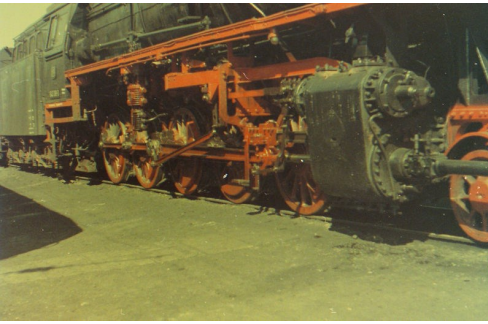




Op het station was een boekje te koop met de omloop van de stoomlocs en daar stond ook in dat je het locdepot (Bw) gewoon kon bekijken na aanmelding bij de Lokleitung en betaling van DM 2.30 voor een verzekering. Op 14 april 1974 zijn we een keer met de auto naar Rheine gegaan en doorgereden naar her Bw (dit lag ong 5 km voorbij het station richting Osnabrück) en inderdaad; ga je gang als je je nek maar niet breekt, iets wat tegenwoordig toch niet meer voor te stellen is.

foto 4 tot en met 13





Wordt vervolgd Ron

Een Veelheid aan vervoersmiddelen - Deel 2:

Zittend op het achterdek met de zon in mijn gezicht en de wind in mijn haren, zie ik het Noorder eiland naar de horizon opschuiven. Aan de voorkant van de pont gebeurt het tegenovergestelde met het Zuid-eiland, wat al snel dichterbij komt. De overtocht die +/- 3 uur zou moeten duren lijkt veel sneller te verlopen, want na ca. 1 uur en 3 kwartier ronden we een landtong om hierna de hav.... , nee, nee geen haven, maar een fjord en zo lang dat het dus nog ruim één uur duurt voordat we de haven van Picton in beeld krijgen.

In Picton ontschepen en uitkijken naar ons volgende vervoermiddel, dat zou wel eens een taxi busje kunnen worden, want 5 min. met je koffers zeulen is ook niet alles. Het eindpunt van onze taxirit is het station van Picton. Eindelijk "passagiers treinen" treinen. EEN per dag elke dag dezelfde trein, hetzelfde traject en dezelfde tijd. In de ochtend van Christchurch naar Picton, waar hij rond 12 uur aankomt en 's middags weer terug. Dat het station toch van enige importantie is kun je zien aan het sporen plan, dat is voor Nieuw Zeelandse begrippen best uitgebreid.

Maar wel "goederen verkeer" hè. Er zijn ca. 8 opstel en rangeersporen



bij het station en nog een heel stel verder op bij de haven. Let op want er zijn wel EEN heel spoor t.b.v. personen vervoer, met 'n perronnetje. Als de trein arriveert met ongeveer 'n uur vertraging (In Nederland kan ik dan mijn geld alweer terug vorderen), maar voor Nieuw Zeelandse begrippen is dit nog redelijk op tijd.

Dit is wel REIZEN met hoofdletters hoor, je hebt

"gereserveerde" plaatsen, de koffers gaan direct van de boot naar de trein en de grotere stukken handbagage worden door een "kruier" in de "bagagewagon" geplaatst.



Daarna wijst een "steward" je, je plaats aan en wenst ons een "voorspoedige" reis. (Wat weet hij, wat wij nog niet weten?) De salon rijtuigen zijn voor zijn van 'n tafel bij elk raam, met aan weerszijde een bank voor twee personen. Daar klinkt de fluit.. oh, nee hoorn, er staat geen stoom maar een hypermoderne diesel tractie voor. De trein zet zich langzaam in beweging. Het eerste stukje rijden we door het dorp Picton, waarbij opvalt dat ook hier "stads" grond erg schaars is. De huizen zijn tot aan het spoor gebouwd, soms zelfs zo dichtbij dat je ze bijna aan kunt raken. We duiken een tunnel in en ook weer uit, alleen kun je nu wat zien van de omgeving, er staan geen huizen meer. We rijden nu nog door het gebergte wat zich uitstrekt over de volle lengte van het eiland, langs de westkust, 2-3000 mtr hoog. De "Alpen" worden ze hier genoemd en wij rijden er doorheen op weg naar de oostkust. Het eerste deel is echt bergen, met hoge viaducten en lange tunnels kronkelt het traject omhoog en weer omlaag. Onderwijl genietend van het prachtige landschap dat langzaam aan ons voorbij glijdt. Ik ga koffie halen in de "restauratiewagon". De kopjes zijn uitgerust met een dekseltje en dat blijkt pure noodzaak. Als ik terug wil gaan naar mijn plaats hebben we ondertussen de lager gelegen kustvlaktes bereikt, waar deze trein ook zijn naam aan ontleent: "COASTAL EXPRESS"

Al schuddend en slingerend vervolg ik mijn weg terug naar mijn plekje bij het raam. Een trein die zich voort slingert door het landschap is leuk, maar een trein die zich voort schud HELEMAAL niet en dan rijden we niet eens snel, 40-50 km hoogstens. Langzaam verandert het landschap verder van bergen alleen, naar bergen en vlaktes en verder naar kust, vlak wijnbouw gebied en bergen op de achtergrond. (Als iemand ooit roept bergen en vlak in één modelbaan dat kan niet, zeg dan maar dat je baan is geïnspireerd door het Nieuw Zeelandse landschap, daar kan het wel!) Wij zien in een blik uitlopers van de bergen, glooiende hellingen met druiven velden, en een smalle kuststrook met de zee. Aan de linkerzijde wordt de strook land tussen het spoor en de oceaan steeds smaller, hier en daar zien we nog wat zoutpannen, maar ons blikveld wordt meer en meer bepaald door het smalle strand voor een rotsige kust en daarachter een onmetelijk oceaan. Onze ogen schieten van rotsblok naar rotsblok en naar zandvlakte en weer terug, opzoek naar zonnebadende zeeleeuwen. Ja hoor hier en daar zien we er een liggen lekker luigapend in het warme middag zonnetje. Schuddend en slingerend vervolgt de trein het traject van stationnetje naar stationnetje en van passeerspoor naar passerspoor, het gehele traject is enkel spoor. Ook nu blijkt weer wat het meest wordt vervoerd over spoor "goederen".



We passeren droog gevallen rivier beddingen en andere natuurlijke zaken en met meer dan één uur vertraging bereiken we het eindpunt voor vandaag Kaikoura.

Met ons stappen nog enkel passagiers uit, die door een busje worden opgewacht. Even later vertrekt de trein en staan we alleen met al onze bagage op het station, tja wat nu? Doordat we een uur te laat zijn, zij de taxi's (2) al weg, we lopen het stationsgebouw in, waar ook de souvenirshop en het kantoor van de whalewatch zitten. Ook hier blijkt als je het gewoon vraagt



willen ze best even de taxi bellen. Even later zijn onze spullen gedropt op onze overnachtings-plaats en gaan we nog even fijn een stukje lopen langs de kust. We zijn opzoek naar zeehonden, daarna eten in de "Groene Dolfijn". Ook vandaag gaan we op tijd naar bed, want morgen ochtend moeten we echt vroeg op.

Om 6.00 uur loopt de wekker af en om 6.30 uur staan we te wachten op onze taxi. Om 6.45 uur staan we nog te wachten en niet helemaal gerust op een goede afloop bel ik even met het kantoor van de whalewatch of zij nog iets kunnen regelen. Uiteindelijk komt er een taxi die ons naar het station annex whalewatch kantoor brengt. Melden, koffers dumpen in een kooi op het station en de touringcar in. Deze brengt ons naar de andere kant van het schiereiland. Hier stappen we

over in een boot, en dat is "heel oneerbiedig" om te zeggen over een luxe catamaran high speed motorkruiser. Dit is er eentje met echt power Als tie gas geeft zit je even in je kussen gedrukt. We varen met gezwinde spoed



van Orka naar Orka en naar Dolfijn, 3 Orka's krijgen we voorgeschoteld en een school dolfijnen ook hier hebben ze een mammoetwet de school is flink groot, zo'n 200 exemplaren zwemmen er in rond. Na ongeveer 3 uurtjes kris kras te hebben rondgevaren



Ja, onze koffers mogen in de kratten blijven tot we met de trein kunnen. Weet je nog wel een keer heen en een keer terug. We nemen de benenwagen naar het dorpscentrum en kuieren hier wat rond, eten wat kopen een wollen dekbed en wat andere souvenirs. Tegen de tijd dat we het gehele dorpscentrum hebben bekeken wandelen we naar het station, dit staat aan het strand dus gaan we nog daar ook maar even zitten.

Helaas door de harde wind worden we heel langzaam gezandstraald, daarom verkassen we naar het perron, in de zon uit de wind. We maken ons niet druk we hebben vakantie en moeten toch op de trein wachten, dus dat doen we maar. Helaas 4 uur geen trein, ik ga eens op zoek naar een stations medewerker. Na lang speuren vind ik er een en knoop een praatje aan. Hij verteld me dat met deze temperaturen er meestal méér dan één uur vertraging optreedt, 1uur? Een vragende blik van mij blijkt in Nieuw Zeeland hetzelfde te betekenen, want hij ligt zijn verhaal nader toe. De rails op het traject zijn niet zo denderend goed gemonteerd. Als het dus warm wordt en boel uitzet, ontstaan er nogal wat problemen langs de route. Bij hele hoge temperaturen, 30 gr. is op sommige stukken 15 km/h gewoon de maximumsnelheid (hoe snel is dat in schaal) Ach, het wordt niet echt intensief gebruikt dus waarom zouden we de boel verbeteren. Hij krijgt gelijk even na 5 uur rolt de trein langzaam het station binnen en een kwartiertje later rolt hij er weer langzaam uit in de richting van Christchurch. Het is een fantastische rit en door de kwaliteit van het spoor wordt deze in een zeer rustig tempo afgelegd. Het laatste stuk lijkt wel van betere kwaliteit, want de trein rijdt hier wat sneller. (of wordt het kouder). We passeren indrukwekkend grote "lege" rangeer terreinen en industrieën met spoor toegang, maar nergens een wagon of loc. te bekennen. Het station van Christchurch is geheel in spoorweg stijl á la Nieuw Zeeland. Veel lege goederen sporen en slechts 2 sporen met perron voor personen vervoer.



Een combi-taxi-busje met aanhangwagen brengt ons en onze bagage met nog 7 andere backpackers naar ons hostel.

De volgende dag is bestemd voor de stads bezichtiging, Christchurch heeft een Historische Tram rondrijden en daar beginnen we dus maar mee. We hebben geluk het is erg mooi weer we hebben een gezellige dag in Christchurch

De volgende dag is helaas een stuk minder, het is grauw en grijs en het regent (zo'n miezerig buitje). Maar dat mag de pret niet drukken want we gaan TREINEN!!!

We gaan dwars over het eiland, van CHRISTCHURCH naar Greymouth en terug. Als we de laag vlaktes bij CHRISTCHURCH achter ons laten slingert het traject zich een weg omhoog naar de "Alpen". We rijden over viaducten en door tunnels en langs steile wanden van diepe ravijnen. In de trein is een open rijtuig opgenomen speciaal voor de toerist die kan dan met de nodige beveiligingen behoorlijk goed naar buiten kijken en foto's of video schieten. Een van onze mede passagiers weet ons te vertellen dat het meer van "Moana" twee stops voor Greymouth een veel mooiere wandel omgeving heeft dan Greymouth. We nemen de gok en verwittigen de conducteur van onze besluit, ook hier geldt het principe van gereserveerde plaatsen en dus wordt er gewacht tot iedereen er is. In Moana stappen we uit en wandelen een flink stuk langs de rivier. Na drie uurtjes vertoeven in deze idyllische omgeving staan we weer op het station te wachten op onze trein. Ook hier tekent de vergane glorie zich bitter af op het station. De luiken voor de ramen zijn behoorlijk verveloos en het vensterglas van de deur is zo verveerd dat je er nauwelijks doorheen kunt kijken. Waarom dan nog de moeite van zo'n stopplaats? Wel in het hoog seizoen is het loei druk op het meer en de omliggende rivieren met sport vissers. We rijden hetzelfde traject terug alleen nu in een droevige regenbui, die de schoonheid van het landschap, de tunnels en viaducten volledig verhuld en verregend. De openwagon die op de heen rit te vol was om fatsoenlijk foto's te kunnen maken rijdt nu koud, nat en verlaten met ons mee. Het lijkt wel of het weer met mij mee voelt, dit is perslot voorlopig alweer mijn laatste treindag op deze vakantie. Het taxibusje dat ons terug brengt naar het hostel is voor vandaag het laatste vervoermiddel.



De volgende dag halen we onze huurauto op en sturen we zelf weer. De treinrit van gister doen we vandaag nog even dunnetjes over in de auto, we moeten naar de westkust. Het is echt een mooi eiland maar we zijn hier niet voor een natuur beschrijving. We zien en doen en grote variëteit aan bijzonderheden. We gaan met een helikopter een gletsjer op en kruipen door ijsblauwe tunnels. Ook zien we een "spiegelglad" meer bij zon's opkomst. Marije springt nog vrijwillig uit een perfect functionerend vliegtuig, gelukkig wel aan iemand vast die een parachute droeg. Allemaal mooi en aardig maar het is geen TREIN.

Maar er is nog meer, na Queenstown is er weer een historisch treinritje ingepland.

wordt vervolgd
Groetjes Frank

De N-baan, project Rheingold

De oude N-baan is gedemonteerd. Het geheel functioneerde niet echt lekker, vandaar de afbouw. De module bakken worden hergebruikt en voorzien van nieuwe poten.



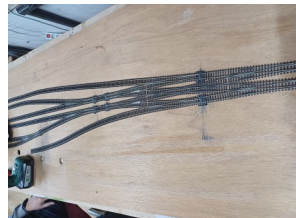
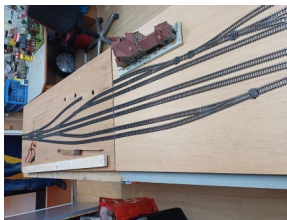
Het project is nu nog leeg. Maar de eerste stap is gezet. We hebben een tafel van 7 modules van 1,20 meter bij 59 centimeter, om een stukje Rhein op te bouwen. Waarom 59 centimeter? Dan passen er 2 modulebakken naast elkaar in de aanhanger.



Aan beide zijden komt een keerlus. Het project wordt gelegd met Peco rails en ondervloer wissel aandrijvingen van Peco.

Kortom nog werk genoeg. We houden jullie op de hoogte van de vorderingen. Peco rails en wissels zijn inmiddels aangeschaft en er is voorzichtig gekeken hoe neer te leggen,

Theo en Dick



Off-road baanreglement

Geachte off-road rijder,

Als vereniging zijn we genoodzaakt om enige regels op te stellen om e.e.a. in goede banen te kunnen leiden, ongelukken te voorkomen en een ieder met plezier zijn hobby te kunnen laten beleven.

Gevraagd wordt om kennis te nemen van deze regels en deze in acht te nemen.

Alvast bedankt voor jullie begrip en medewerking.

Het bestuur van Modelbouw Vereniging Waterland e.o.

Note:

Naast het Off-road baanreglement zijn ook de bepalingen uit de statuten en het huishoudelijk reglement van de modelbouwvereniging Waterland van toepassing.

Tijdens wedstrijden gelden ook de wedstrijdreglementen van bijbehorende organiserende cup (b.v. buggy, truggy, no-nitro etc). De wedstrijdreglementen kunnen worden opgevraagd bij de wedstrijdleiding van de desbetreffende cup/organisatie.

1. Afval:

Verzocht wordt om het terrein netjes te houden en bij vertrek alles schoon en heel achter te laten. Afval dient in de daarvoor bestemde bakken gedeponeed te worden.

Lege brandstofblikken of brandstofcans kunnen we niet innemen. De brandstofblikken en brandstofcans dienen dus altijd weer meegenomen te worden.

Ook kapotte stoelen, tenten, tafels en etc. kunnen we niet innemen. Hiervoor bent u zelf verantwoordelijk en dienen altijd mee genomen te worden.

2. De openingstijden van de off-road buitenbanen zijn:

De buitenbaan is de gehele week open voor leden die over een heksleutel beschikken.

Op de volgende tijden mag gereden worden.

voor nitro wagens

voor electro-voertuigen

van 10.00 uur t/m 17.00 uur

van 10.00 uur tot 23.00 uur.

3. De sleutelplaatsen:

De sleutelplaatsen van de modelbouwvereniging zijn altijd voorzien van 220 Volt en 12 Volt spanning, die vrij voor gebruik door de juiste apparatuur met de juiste stekkers en verbindingen mag worden gebruikt.

Op de sleutelplaatsen mag de wagen niet worden gestart i.v.m. de Hinderwetvergunning.

Op de sleutelplaatsen (en daar waar getankt wordt) mag niet worden gerookt i.v.m. brandgevaar.

Batterijen, accu's en lipo,s mogen alleen geladen worden in de sleutelruimtes. Alle accu's en batterijen moeten geladen en gebruikt worden volgens de handleiding van de fabrikant.

Lipo batterijen/accu's mogen alleen geladen worden met daarvoor geschikte laders en volgens handleiding van de fabrikant.

Lipo batterijen/accu's mogen alleen geladen worden in de speciaal daarvoor bestemde lipo veiligheidszak.

4. De frequenties:

Alle frequenties moeten voldoen aan de wet. 35Mhz kanalen of overige kanalen die wettelijk niet zijn toebedeeld aan de RC-auto frequenties zijn niet toegestaan.

U dient voordat u gaat rijden en uw zender aanzet, uw frequentieknijper van het frequentiebord te halen.

Dit frequentiebord hangt aan het gebouw bij de baanzijde.

Zorg dat deze knijper op een goed zichtbare plaats aan u zender bevestigd zit.

Ook de zenders met een 2,4 Ghz frequentie moeten van een frequentieknijper worden voorzien.

Indien blijkt, dat uw frequentie in gebruik is, dan moet u van frequentie wisselen of wachten totdat deze weer vrij is.

Vergeet niet, als u niet rijdt, uw zender weer uit te zetten.

Deze regel geldt niet als u in het bezit bent van een zender met 2,4 Ghz

Wanneer zich frequentieproblemen voordoen, dient dit onderling te worden opgelost.

Zij die het nalaten om de frequenties te controleren of hun zender niet uitrusten met een frequentieknijper en hierdoor storing veroorzaken zijn verplicht de schade die daardoor ontstaat te vergoeden.

Wanneer dit meerdere malen gebeurt bij eenzelfde veroorzaker zullen er door het bestuur maatregelen genomen worden.

Tijdens wedstrijden dienen de rijders die niet rijden ten aller tijde hun zender uit te hebben staan. Wordt er gemeld of gesignaleerd dat iemand zijn zender toch gebruikt buiten de heat waarin hij rijdt zal door de wedstrijdleiding zijn zender worden ingenomen.

Dit geldt dus ook voor de warmdraaiers.

Je dient met het warmdraaien je gas dus gewoon met de hand te bedienen!

Starten van nitro motoren:

De wagen mag alleen worden gestart bij de daarvoor bestemde plaats onder de rijderstelling, of op de speciaal aangelegde afstelplaats naast het telhok.

Rijders die hun motoren warm willen draaien voor hun heat kunnen dit doen op de tafel naast het telhok die langs de baan staat.

Tijdens het verrijden van een wedstrijd heat mogen geen motoren onder de rijderstelling worden warmgedraaid.

5. De rijderstelling:

Er worden maximaal 12 mensen op de rijderstelling toegestaan.

Bij het rijden op de baan is men verplicht om altijd op de rijderstelling te gaan staan

Heb je problemen op de baan met jouw wagen op de baan, of valt deze stil, waarschuw dan de andere rijders, die naast je staan op de rijderstelling, zodat deze weten dat er een obstakel op de baan is.

6. Tijdregistratie:

De modelbouwvereniging is in het bezit van een permanent metend tijdregistratiesysteem om de rondetijden te registreren.

Je moet daarvoor wel in het bezit zijn van een AMB transponder.

Tijdens wedstrijden is het verplicht een werkende AMB transponder te hebben. Modelbouwvereniging Waterland is in principe niet meer in het bezit van leentransponders.

U dient vooraf na te vragen bij de wedstrijdorganiserende club hoe e.e.a. is geregeld als u niet in het bezit bent van een transponder en toch een wedstrijd mee wilt rijden.

7. Rijden op de baan:

Mensen die geen lid zijn en toch willen rijden op de off-roadbaan betalen daarvoor daggeld.

De actuele tarieven worden vermeld op de website

www.modelbouwvereniging.nl.

Als men een voertuig heeft waarmee ook op de crawlbaan wordt en/of kan gereden betaalt men maar 1 keer het daggeld. (men mag dus van beide banen gebruik maken als men het daggeld betaald)

De baan is in principe geconstrueerd voor off-road 1:8 buggy en truggy voertuigen.

Ook andere voertuigen hebben toegang tot de baan zoals: off-road 1:10 short course voertuigen en buggy's.

Voor monstertrucks is de baan niet geschikt en voor 1:5 voertuigen is de baan verboden.

De rijrichting van de baan is linksom tegen de wijzers van de klok in. Het is niet toegestaan om een andere rijrichting te nemen en/of de baan af te snijden, omdat je hiermee ernstige schade aan een ander zijn wagen toe kan brengen.

Heb respect voor elkaar en zijn of haar spullen. Bij Roekeloos rijgedrag, wat wordt gezien als expres schade toedienen aan een anders zijn spullen of aan een persoon, kan u door het bestuur, wedstrijdleiding of aangewezen persoon van de baan verwijderd worden en bent u verplicht de togedane schade te vergoeden.

Er is hier geen discussie over mogelijk.

Op de rijbaan mag de wagen niet worden afgesteld of worden getankt.

Bij voorkeur doet men dit in de (verhoogde) pitstrook, op de afstelplaats naast de stalen opslagcontainer achter de sleutelplaatsen, waarbij de motor mag draaien of op de sleutelplaatsen waar de motor uit moet zijn.

Buiten de baan mag niet worden gereden.

Personen jonger als 12 jaar mogen zich zonder toezicht en toestemming van een ouder niet op de baan begeven.

Het voertuig moet voorzien zijn van een body. Voertuigen met een losgeraakte body moeten worden hersteld in de pitsstrook of sleutelruimte.

Het gebruik van een failsave is toegestaan maar deze mag in werking niet op de rem ingesteld staan maar dient op neutraal te worden afgesteld.

De achteruitrijd functie bij elektrisch aangedreven voertuigen mag tijdens wedstrijden niet worden gebruikt of dient te worden uitgeschakeld.

LiPo accu's die niet in volledig (af)gesloten battery tray's worden geplaatst dienen hardcase te zijn of semi hardcase gemaakt te worden b.v. d.m.v een ABS/styreen kunststof behuizing. Is de LiPo goed beschermd tegen beschadiging van buitenaf, b.v. bij plaatsing verdiept midden in het voertuig (zoals b.v. bij de slash 2WD) of in een geheel afgesloten behuizing (zoals b.v. bij de Revo), dan is softcase LiPo toegestaan.

8. Trainingen en wedstrijden op de baan:

Om deel te kunnen nemen aan de wedstrijd (nadat je je hebt aangemeld op voorschrift van de organiseerde cup) zal er op tijd het startgeld moeten worden betaald.

Dit kan op de wedstrijddag tot uiterlijk 9.00 uur in de kantine van de vereniging. Hou voor de juiste instructies die van de wedstrijdorganisatie aan.

De wedstrijden worden meestal op een zondag verreden.

Dit betekent dat de zaterdag voor de wedstrijddag vrij gebruik van de baan gemaakt mag worden om te trainen.

De leden van de modelbouwvereniging die niet aan de wedstrijd mee doen staat het vrij om op de trainingdagen mee te trainen, mist je over een zelfde type voertuig beschikt waarmee de wedstrijd wordt verreden.

Op de wedstrijddag is de baan alleen toegankelijk voor de mensen die meedoen aan de wedstrijd.

9. Baaninzet:

Alleen leden, dagrijders of iemand die door de rijder zelf wordt aangewezen en ouder zijn als 16 jaar, kunnen baaninzet doen.

Dit gebeurt op de aangewezen plaatsen en eventueel met een daarvoor bestemd veiligheidsvest aan.

Veiligheid gaat voor alles, dus voordat de baaninzetter iemand zijn wagen oppakt, om rechtop te zetten of opnieuw op de baan te plaatsen, dient de rijder er voor te zorgen dat de wielen van zijn wagen stil staan (wielen moeten op de rem) om letsel aan de baaninzetter te voorkomen.

Als de wielen bij het baaninzetten draaien mag de baaninzetter de wagen laten liggen.

Er mogen geen snijdende, stekende of andere gevaarlijke objecten op het voertuig zitten waaraan een baaninzetter zich aan kan bezeren of die opzettelijke schade aan andere voertuigen kan veroorzaken.

Wanneer een wagen wordt "ingezet" moet dit altijd met de rijrichting mee gebeuren.

Als een wagen niet in staat is verder te rijden (bijv. stuk of motor uit) dient deze buiten het rij-gedeelte van de baan geplaatst te worden.

De baaninzetter geeft daarbij een signaal aan de rijder van de wagen. De helper, pitmaat of de rijder zelf moet zijn wagen op de baan ophalen.

Wanneer u zelf niet rijdt help dan eens een ander door bijv. baaninzet te doen (hiervan kan je ook heel veel leren).

We kunnen het buiten de wedstrijden niet verplichten maar hierbij alleen zeer vriendelijk verzoeken.

10. Baaninzet tijdens wedstrijden:

Op de heat indeling staat een rijders nummer.

Dit nummer correspondeert met je baaninzet positie die ook van nummers zijn voorzien.

Gedurende alle kwalificatieheats is dit dus je positie waar je dient te staan.

Iedereen die een baaninzet positie bekleedt dient een hesje aan te doen zo kan de wedstrijdleiding zien of alle baaninzet posities gevuld zijn.

Kan je als rijder niet inzetten omdat je dient te tanken/pitten voor iemand of ben je jonger als 16 jaar dan dien jezelf een vervanger te regelen die jou baaninzet functie overneemt.

Dit moet aan de wedstrijdleiding worden gemeld.

De Baaninzetters blijven na de verreden heat op hun positie staan en mogen deze pas verlaten als ze worden afgelost.

Ben of wordt je niet afgelost zwaai met je hesje.

De wedstrijdleiding zal de eventuele rijder attenderen dat hij moet komen baaninzetten.

Komt alsnog de rijder niet opdraven zal zijn beste tijd worden geschrapt en krijgt de huidige baaninzetter het verzoek nog 1 heat te blijven staan als dit mogelijk is.

11. De (verhoogde) pitstrook:

Je kunt de (verhoogde) pitstrook alleen benaderen via de ingang in de rijrichting van de baan.

De pitstrook benaderen via de uitgang (tegen de rijrichting in) is ten strengste verboden.

Op de (verhoogde) pitstrook moet rustig en beheerst worden gereden.

Bij het tanken van de wagen moet de wagen uit het rijdergedeelte van de pitstrook worden gehaald om geen andere rijders te hinderen.

Bij het uitkomen van de pitstrook dient men rekening te houden en uit te kijken voor de andere wagens op de baan, deze hebben te allen tijde voorrang.

Tijdens de wedstrijden worden alleen de deelnemers en hun pitmaten bij de pitstrook toegelaten. Rijders die niet deelnemen aan de heat of publiek zal achter de hekken en/of buiten de baan moeten blijven.

12. Risico en aansprakelijkheid:

Het betreden van het terrein en het rijden op de baan is op eigen risico.

De vereniging kan op geen enkele wijze aansprakelijk worden gesteld.

13. Vragen, Opmerkingen, Problemen en overtredingen:

De leden van MVW zijn ervaren en helpen collegiaal alle andere rijders met de afstelling van hun wagen en motoren.

Dus vraag gerust, we helpen graag.

Bij een overtreding in het kader van dit reglement zal u daar eerst op geattendeerd worden.

Bij herhaaldelijke overtreding zullen er door het bestuur passende maatregelen getroffen worden.



FES TUNING

Flevostraat 66
1442PZ
Purmerend



Bent u als sponsor geïnteresseerd om de MVW te steunen en wenst u uw reclame op onze website of offroad baan neem dan even contact op door een email te sturen naar bestuur@modelbouwvereniging.nl

MVW

Modelbouw Vereniging Waterland



Outerlant 6
1921 WK Akersloot
Info@walstrc.nl
www.walstrc.nl
06 51 68 35 50

KVK 82960429
BTW NL003756789B68
BANK NL72 INGB 0008 5675 10

Walst RC's Rinse & Shine! Follow @



Beets Groep