

Betreft: internetconsultatie

Er wordt gesproken over: "... luchtvaartuigen, niet in staat een mens te dragen, die worden gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of **SPORT**."

Voor de gebruikers is primair het recreatieve aspect van belang. Dat lijkt volgens de voorliggende aanpassingen voor het grootste deel van de georganiseerde beoefenaren van onze hobby/sport vooralsnog redelijk gewaarborgd.

Ca. 10 procent van de georganiseerde modelvliegers ontleent als geoefend modelvlieger zijn enthousiasme voor het modelvliegen ook aan een extra dimensie: de wedstrijdsport. Dat kan lokaal bij de eigen club zijn, of nationaal via de eigen organisatie van de afdeling Modelvliegsport van de KNVvL. Een negentigtal wedstrijden wordt jaarlijks georganiseerd, leidend in 2016 tot 38 Nederlandse Kampioenschappen in de verschillende nationale en internationale klassen.

Wedstrijdvliegen is per definitie een vorm van (eigen) zelfregulering en past als zodanig geheel binnen de al jarenlang gehanteerde principes van de KNVvL afdeling Modelvliegsport.

Wedstrijdvliegers maken vaak gebruik van door de (private) industrie gefabriceerde klassengebonden, dure modelluchtvaartuigen.

Wedstrijdreglementen worden opgesteld door de onderafdeling van de wereldsportbond voor luchtsporten, de FAI. Nederland is één van de landen die hier actief aan bijdraagt.

Radiobestuurde wedstrijdklassen vormen het merendeel. Reglementen zijn opgesteld voor gebruik over de gehele wereld, ervan uitgaande dat landelijk het gebruik overal mogelijk is. Verschillende onderdelen zijn kunstvlucht, duurvluucht, snelheid verdeeld over motor- en zweefmodellen en helikopters. Jaarlijks worden in diverse klassen ca. 15 Wereld en Europese Kampioenschappen georganiseerd waaraan bij ongeveer de helft door een Nederlandse ploeg deelgenomen wordt.

De FAI is nauw betrokken bij de internationale regelgeving in samenwerking met Europe Air Sports en de European Model Flying Union, die samen optrekken om de ideeën en voorstellen van European Aviation Safety Agency tot voor ons realistisch proporties terug te brengen.

In mijn reactie beperk ik me tot een tweetal in Nederland gevlogen internationale wedstrijdklassen voor modelluchtvaartuigen en plaats daarbij de volgende opmerkingen:

- Klasse F3F, snelheid over hellingparkoers met radiobestuurde zweefmodellen.  
Hierbij wordt gebruik gemaakt van hellingstijgwind voor een duin, dijk of heuvel en wordt tien maal een afstand van 80 meter en terug afgelegd.  
Hellingstijgwind ontstaat als de wind recht op de helling waait, waardoor door de opwaartse component het modelluchtvaartuig stijgt en hoogte omgezet kan worden in snelheid. Slechts dichtbij de top en aan de voorzijde van de helling is er sprake van hellingstijgwind.  
Daar waar deze klasse gevlogen wordt is er geen sprake van een luchthaven (modelvliegterrein van een club). Echter, er wordt gedurende de wedstrijdvlucht zo dichtbij gevlogen dat gebruik gemaakt kan worden van de regel 50/100 meter.



- Klasse F3U, FPV drone race (outdoor).

Door middel van FPV besturing wordt door een speciaal daarvoor ontwikkelde lichte multikopter (drone) zo snel mogelijk enkele keren een parkoers met hindernissen afgelegd. Drones hebben voor klassieke modelvliegers een hoop narigheid meegebracht: zonder dat zij er enige invloed op gehad hebben wordt hen een hele hoop beperkingen of onmogelijkheden opgelegd. Er is één lichtpuntje: met een speciale droneversie is een nieuwe modelluchtvaartuigklasse ontstaan. Deze is echter door de overheid verboden vanwege het FPV-aspect omdat FPV-vliegen in verband gebracht kan worden met gevaar voor het overige luchtverkeer. Deze veronderstelling is in dit geval geheel tegenstrijdig met de praktijk van drone races. Deze worden gehouden op een speciaal parkoers van reglementair maximaal 180 x 100 meter. Daarop staan een aantal hindernissen (bogen en banners) waar zo snel mogelijk door- of omheen gevlogen moet worden. Iedere afwijking van de kortste lijn betekent tijdverlies. In de praktijk zal de grootste hoogte tijdens de vlucht niet meer dan ca. tien meter bedragen. Er is dus geen enkel gevaar voor het overige luchtverkeer. Bovendien vindt dit soort wedstrijden op luchthavens (modelvliegterreinen) plaats die te zijner tijd als referentiepunt aangetekend zijn op luchtvaartkaarten. Het toestaan van F3U-wedstrijden op luchthavens lost het probleem op.

Deze klasse is voor de modelvliegsport zeer belangrijk vanwege het aanzuigende aspect voor nieuwe en jonge beoefenaars van het modelvliegen. De KNVvL afdeling Modelvliegsport heeft fors geïnvesteerd op materialen om dit soort wedstrijden te kunnen organiseren.

