

REGLEMENTENBOEK SPORTZAKEN KNVvL MODELVLIEGSPORT

SECTIE I:

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VOOR MODELVLIEGTUIGEN, MODELHELIKOPTERS,
MODELPARACHUTISTEN **EN DRONE RACERS**

INHOUD:

B.1.1	ALGEMENE DEFINITIE VAN MODELVLIEGTUIGEN	I.2
B.1.2	KLASSEINDELING VOOR MODELVLIEGTUIGEN	I.2
B.1.3	ALGEMENE SPECIFICATIE VOOR MODELVLIEGTUIGEN	I.4
B.3	KLASSE U - ONBEMANDE LUCHTVAARTUIGEN	I.4
B.4	DEFINITIES VAN DE UITDRUKKINGEN GEBRUIKT IN DE MODELSPECIFICATIES EN WEDSTRIJDREGELS	I.4
	DIVERSEN	I.7
	ANNEX I-1: BIJZONDERE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT VLIEGERSVERGADERINGEN, AANVULLING OP HET AFDELINGSREGLEMENT VAN OKTOBER 2012	I.8
	ANNEX I-2: UITVOERING REGLEMENTENBOEK	I.10

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VOOR MODELVLIEGTUIGEN, MODELHELIKOPTERS, MODELPARCHUTISTEN EN DRONE RACERS (2017)

B.1.1 ALGEMENE DEFINITIE VAN MODELVLIEGTUIGEN

- a) Een modelvliegtuig is een luchtvaartuig van beperkte afmetingen, met of zonder motor en niet in staat om een mens te dragen en dat gebruikt wordt voor wedstrijd, sport of recreatieve doeleinden.
- b) Gedurende de gehele vlucht moet een radiobestuurde modelvliegtuig binnen het zicht (VLOS; visual line of sight) blijven van de persoon, die de directe bestuurder is, of diegene die op elk ogenblik in de staat is besturing over te nemen met inbegrip als het model automatisch naar een vastgestelde locatie vliegt.
Voor outdoor FPV-vliegen dient binnen Nederland een ontheffing aangevraagd te worden.
- c) Voor een lijnbestuurde modelvliegtuig moet de vlieger fysiek het stuurhandvat vasthouden en het model zelf besturen.
- d) Vrije vluchtmodellen moeten door de vlieger gestart worden en mogen niet uitgerust zijn met enig apparaat dat het automatisch naar een vastgestelde locatie laat vliegen of gedurende de vlucht niet op afstand bestuurd worden anders dan om de vlucht te beëindigen.

Reglementeringen voor wat betreft luchtwetten, luchtverkeer en –controle in de verschillende landen hebben voorrang.

B.1.2 KLASSEINDELING VOOR MODELVLIEGTUIGEN

B.1.2.1 Vrije vlucht, FAI Categorie F1

- a) Vlucht gedurende welke geen enkele verbinding bestaat tussen het modelvliegtuig en degene die het modelvliegtuig laat vliegen, of zijn helper. Toepassing van radiobestuurde functies is alleen toegestaan indien dit specifiek is aangegeven in de voorschriften voor de betreffende klasse. Gesloten kringsystemen met actieve sensoren en bediende aërodynamische stuurvlakken of verplaatsbare massa zijn niet toegestaan, **tenzij toegestaan in de regels van de klasse.**
- b) Tenzij specifiek in de klasseregels genoemd, moeten vrije vluchtmodellen gestart worden waarbij ten minste één hand de romp van het model vasthoudt.
- c) Onderverdeling wedstrijdklassen (tussen haakjes staande klassen worden momenteel in Nederland niet gevlogen):

Internationale klassen: F1A Modelzweefvliegtuigen (A-2 klasse)
F1B Rubbermotormodellen (Wakefield klasse)
(F1C Modelvliegtuigen met verbrandingsmotor (versie Sporting Code))
F1D Zaalmodellen
(F1G Coupe d'Hiver)
(F1H Modelzweefvliegtuigen (A-1 klasse))
F1L Zaalmodellen
F1M Zaalmodellen
F1N Zaalmodellen werpmodellen
(F1Q Modellen met elektromotor)
F4D Zaalmodellen schaal (versie Sporting Code)
F4E Zaalmodellen schaal (versie Sporting Code)
F4F Zaalmodellen schaal

Nationale klassen: F1A-S Modelzweefvliegtuigen (A-2 klasse)
F1B-S Rubbermotormodellen (Wakefield klasse)
Outdoor Werpmodellen
Rubbermotormodellen P30
(Zaalmodellen Sainte Formule)
Zaalmodellen Pistachio
Zaalmodellen Profielschaal
Zaalmodellen Kitschaal

B.1.2.2 Lijnbesturing, FAI Categorie F2

- a. Lijnbesturing is een vlucht waarbij alle besturing gebeurt door een fysieke verbinding met de vlieger door middel van één of meer niet rekbare draaden of kabels die direct met het modelvliegtuig zijn verbonden.
De besturingsdraden of –kabels moeten verbonden zijn met een handvat. Automatische controle van het vliegpad en/of automatisch vliegen zijn niet toegestaan.

- b. Bediening van de aandrijving mag door de vlieger geschieden via de draden of kabels or via een automatisch, zich in het model bevindend proces.
- c. Voor het definitief uitschakelen van de motor(en) is ieder systeem, met inbegrip van radiobesturing op 2,4 GHz volgens de lokale voorschriften, toegestaan. De deelnemer bepaalt de bruikbaarheid voor het gebruik van het gekozen systeem. Ieder systeem:
 1. moet alleen bediend worden door de vlieger, en
 2. moet geen ander model beïnvloeden.
- d. Voor het definitief uitzetten van de motor(en) is elk systeem toegestaan met inbegrip van 2,4 GHz Spectrum technologie indien toegestaan in het betreffende land. De deelnemer bepaalt de toepasbaarheid voor het gebruik van het gekozen systeem.
- e. Een veiligheidsband, dat de pols van de deelnemer verbindt met het handvat, moet door de deelnemer verzorgd en gedurende alle vluchten gebruikt worden. Een trektest moet apart uitgevoerd worden op de veiligheidsband. Deze trektest wordt toegepast volgens de specificatie van de lijntrektest voor de klasse.
- f. De reglementen voor aparte klassen moeten uit de klasseregels gehaald worden. Behalve om veiligheidsredenen mogen klasseregels niet tegenstrijdig of ongeldig zijn in vergelijking met B.1.2.2.
- g. Onderverdeling wedstrijdklassen:

Internationale klassen:	F2A Snelheid	(versie Sporting Code)
	F2B Kunstvlucht	(versie Sporting Code)
	F2C Teamrace	(versie Sporting Code)
	F2D Combat	(versie Sporting Code)
	F2F Goodyear	(versie Sporting Code)
Nationale klassen:	F2B Kunstvlucht beginners	
	F2B Kunstvlucht gevorderden	
	Old time stunt	
	Classic stunt	
	Mini Teamrace	
	1/2A F2D Diesel	
	Basic Carrier Deck	

B.1.2.3 Radiobesturing, FAI categorie F3

Vlucht gedurende welke het modelvliegtuig manoeuvres uitvoert welke door roervlakken in stand, richting en hoogte door de vlieger op de grond door middel van radio.

Onderverdeling wedstrijdklassen:

- | | | |
|-------------------------|---|------------------------|
| Internationale klassen: | F3A Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3B Zweefmodellen (multitask) | |
| | F3C Hefschroefvliegtuigen | |
| | F3D Pylonrace | (versie Sporting Code) |
| | F3F Hellingzweef | |
| | F3J Zweefmodellen (thermiek zweven - duur) | |
| | F3K Handstart zweefmodellen | |
| | (F3M Motormodellen (kunstvlucht)) | |
| | F3N Hefschroefvliegtuigen | |
| | F3P-A Indoor FAI klasse (kunstvlucht) | |
| | F3P-AM Aero Musicalklasse (kunstvlucht) | |
| | F3R Pylonrace | |
| | (E) F3R Pylonrace | |
| | F3U Multirotor FPV racing | |
| Nationale klassen: | F3A-X A Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3A-X B Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3A-X instapklasse Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3A-X Freestyle Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3A-B Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3A-C Motormodellen (kunstvlucht) | |
| | F3K mini Handstart zweefmodellen | |
| | F3P-B Indoor gevorderdenklasse | |
| | F3P-C Indoor beginnerklasse | |
| | F3P-C Depron Only Indoor beginnersklasse | |
| | F3C-S Helikopter Sportklasse | |
| | F3N-S Helikopter Sportklasse | |
| | Pylonrace E2K | |
| | Pylonrace EF1 | |

B.1.2.4 Schaalmodellen, FAI categorie F4

Een schaalmodel is een natuurgetrouwe weergave van een vliegtuig uit de categorie "bemand, zwaarder dan lucht".

Onderverdeling wedstrijdklassen:

Internationale klassen: F4C Radiobestuurde schaalmodellen
F4G Grote radiobestuurde schaalmodellen
F4H Stand-off radiobestuurde schaalmodellen

Nationale klassen: Sportschaal
Modelparachutisten

B.1.2.5 Radiobestuurde elektrisch aangedreven modellen, categorie F5

Onderverdeling wedstrijdklassen:

Internationale klassen: F5B Elektromotorzweefmodellen
F5D Elektro Pylonrace (versie Sporting Code)
F5J Elektromotorzweefmodellen

B.1.3 ALGEMENE SPECIFICATIE VOOR MODELVLIEGTUIGEN

- a) Tenzij elders anders aangegeven moeten modelvliegtuigen aan de volgende algemene specificaties* voldoen:
- | | |
|--|-----------------------------------|
| Maximum totale massa met brandstof | 5 kg (groot modelvliegtuig 25 kg) |
| Maximum totaal oppervlak | 500 dm ² |
| Maximum belasting betrokken op het totale oppervlak | 250 g/dm ² |
| Maximum totale zuigerverplaatsing van de motor(en) | 250 cm ³ |
| Maximale spanning zonder belasting energiebron bij elektromodellen | 72 Volt |
| Maximale stuwdruk van turbines | 25 kg (250 Newton) |
- b) Zie voor de geluidslimiet voor zuigermotoren paragraaf 1.5.4. In internationaal verband (CIAM) geldt voor klassen met verbrandingsmotoren een eis van 96 dB(A) op 3 meter, tenzij goedkeuring voor een eigen geluidsregel.
- c) Geluidslimieten zijn niet van toepassing op modelvliegtuigen met turbines.

De veiligheidsmaatregelen, zoals vermeld in sectie II artikel 2.1.7, zijn ook van toepassing buitenom wedstrijden.

B.3 KLASSE U - ONBEMANDE LUCHTVAARTUIGEN

B.3.1 Algemene definitie

Een onbemand luchtvaartuig (UAV) is een aangedreven luchtvaartuig dat geen mens vervoert en bestemd is voor wetenschappelijk onderzoek, commercieel, overheids of militair gebruik.

Noot: betreffende doel en doelstelling is CIAM alleen voor klasse U met activiteiten voor records betrokken (er zijn geen wedstrijdactiviteiten voor deze klasse).

Internationale klasse: F3U Drone racers

B.4 DEFINITIES VAN DE UITDRUKKINGEN GEBRUIKT IN DE MODELSPECIFICATIES EN WEDSTRIJDREGELS (2017)

B.4.1 Vliegtuig

Een vliegtuig is vastevleugel luchtvaartuig met een vorm van aandrijving.

B.4.2 Luchtschip

Een luchtschip is een "lichter dan lucht" modelvliegtuig, statisch gedragen in de lucht, met aandrijving en besturing door middel van een aan boord zijnde energiebron.

B.4.3 Autonome besturing

De vlucht wordt gezien als autonome besturing indien de besturing van stand, hoogte, luchtsnelheid, vliegpad en navigatie alleen geschiedt door een besturingssysteem dat of wel of niet aan boord is.

B.4.4 Compressie-ontstekingsmotor (dieselmotor)

Dit is een zuigermotor waarin de ontsteking uitsluitend tot stand komt door de compressie. Een mechanisch systeem mag aangebracht zijn om tijdens het lopen van de motor de compressie te regelen.

B.4.5 Rubbermotor

Dit is een motor waarvan de energie verkregen wordt door het torderen of uitrekken van elastische draden of banden.

B.4.6 First Person View

First Person View (FPV) is een methode waarbij het modelvliegtuig vanuit het perspectief van een persoon door middel van een aan boord zijnde camera via radio naar FPV brillen of naar een video monitor op de grond gestuurd wordt.

Een waarnemer, die verondersteld wordt in staat te zijn de directe controle van het vliegtuig te verzekeren, moet direct zicht houden op het vliegtuig, tenzij er andere regels zijn in de betreffende klasse.

Noot: FPV is ook bekend als remote person view (RPV) of video besturing.

B.4.7 Vastevleugel vliegtuig

Een vastevleugel vliegtuig is een aangedreven modelvliegtuig die zijn draagkracht krijgt door middel van vaste vleugeloppervlak(ken).

B.4.8 Zweefvliegtuig

Een zweefvliegtuig is een vastevleugel luchtvaartuig zonder aandrijving.

B.4.9 Gloeiplugmotor

Dit is een zuigermotor waarin een permanent gloeiend element de ontsteking tot stand brengt.

B.4.10 Handstart

Wordt uitgevoerd met en vanuit de hand terwijl de deelnemer op de grond staat.

B.4.11 Helikopter

Een helikopter is een hefschroefvliegtuig met een aangedreven rotorsysteem met maximaal twee rotors. De assen van deze rotors moeten vast zijn en de as van de hoofdrotor in hoofdzaak loodrecht op de langsas van de hefschroefvliegtuig.

B.4.12 Hetelucht ballon

Een hetelucht ballon is een "lichter dan lucht" luchtvaartuig, statisch gedragen in de lucht, zonder vorm van aandrijving door een krachtbron, die uitsluitend zijn draagkracht verkrijgt ten gevolge van hete lucht.

B.4.13 Reactiemotor

a) Motor waarin de energie verkregen wordt door de verbranding van een vaste, vloeibare of gasvormige brandstof, of door uitzetting van een vluchtige vloeistof of gas werkend op een pulserend of roterend orgaan. Wanneer modelvliegtuigen met een reactiemotor worden uitgerust, zijn hierop de volgende aanvullende voorschriften van toepassing:

b) Maximum buitendiameter van de pulsjetverbrandingskamer: 80 mm.

B.4.14 Landing

Het model wordt beschouwd geland te zijn, wanneer het voor de eerste maal de grond of het water raakt, of wanneer het zijn voorwaartse beweging definitief beëindigd heeft.

B.4.15 Belasting

Indien de belastingregel van toepassing is, wordt deze gedefinieerd als gewicht in gram per dm² van het oppervlak.

B.4.16 Motorzwever

Een motorzwever is een vastevleugel modelvliegtuig uitgerust met een vorm van aandrijving, in staat om een voorgezette zweefvlucht uit te voeren zonder voorstuwning van de aandrijfvorm.

B.4.17 Multirotor

Een multirotor (of multikopter) is een model hefschroefvliegtuig met een aangedreven rotorsysteem met meer dan twee rotors. De assen van deze rotors moeten in hoofdzaak loodrecht op de langsas van de hefschroefvliegtuig staan.

B.4.18 Piloot

De piloot is de persoon die het model vliegt en de beslissingen voor de vlucht neemt, gebaseerd op de ontvangen informatie.

B.4.19 Zuigermotor

Dit is een motor waarin de energie verkregen wordt door verbranding of uitzetting van een vluchtige vloeistof of gas en daardoor een of meerdere heen en weer gaande of roterende zuigers aandrijft.

B.4.20 Afstandbesturing

De vlucht wordt verondersteld als afstandbestuurd indien de stand, hoogte, richting, vliegpad en navigatie gedaan wordt door de piloot door middel van een communicatieverbinding vanaf een op afstand zijnde plaats.

B.4.21 Draaivleugelmodelvliegtuig

Een draaivleugelmodelvliegtuig is een aangedreven modelvliegtuig die geheel of een deel van zijn draagkracht verkrijgt door een rotorvleugelsysteem.

B.4.22 Oppervlak

Onder oppervlak wordt verstaan het geprojecteerde oppervlak van vleugel(s) en horizontale of schuin geplaatste stabilisatie vlakken. Het projectievlak is een horizontaal vlak. Bij de projectie worden de betreffende vlakken geacht onder 0 graden instelhoek te staan.

Indien vleugels of stabilisatievlakken in de romp van het vliegtuig overgaan wordt als oppervlak beschouwd alles wat zich bevindt binnen de normale contour van de betrokken vlakken, waarbij de contour doorgetrokken wordt tot aan het symmetrievlak van het model.

B.4.23 Watervliegtuig

Een watervliegtuig is een modelvliegtuig dat vanaf water moet starten, maar zonder verplichting aan het einde van de vlucht op water te landen. Voor de start moet het model een drijfproef van 1 min. ondergaan, gedurende welke het modelvliegtuig geheel aan zichzelf overgelaten in startstand op het water moet drijven.

B.4.24 Slagvolume

- a. Zuigermotor met heen en weergaande zuiger

Het slagvolume van deze motor wordt berekend volgens de formule:

$$\text{Slagvolume} = \text{zuigeroppervlak} \times \text{slag}$$

waarbij het zuigeroppervlak wordt berekend door het meten van de cilinder ter plaatse van het bovenste dode punt.

De berekening van het slagvolume dient te worden afgerond op twee decimalen ($0,01 \text{ cm}^3$)

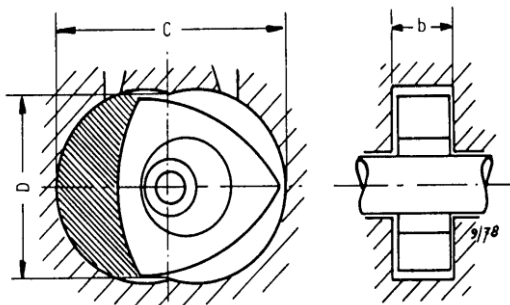
- b. Zuigermotor met roterende zuigers (Wankelmotor)

Het slagvolume wordt berekend volgens de formule:

$$0,325 (C^2 - D^2) \times b$$

Voor de betekenis van de letters zie figuur op de deze bladzijde.

Dit type wordt beschouwd als een viertakt motor.



B.4.25 Start

Het model moet op de juiste wijze van de grond of vanuit het water en (behalve voor lijnbestuurde modelvliegtuigen) zonder hulp van vlieger of helper, opstijgen.

B.4.26 Gewicht

Het gewicht dat gebruikt wordt voor de berekening van de oppervlaktebelasting, het minimum of maximum gewicht, is het gewicht van het modelvliegtuig in vliegklare toestand maar zonder brandstof. Het gewicht wordt gemeten in kilogrammen en/of grammen.

B.4.27 Spanwijdte

Spanwijdte is de maximum afstand tussen de uiteinden van de vleugel.

DIVERSEN (2017)

C.13.7 Brandstof

a) Door de organisator geleverde brandstof moet gemengd zijn uit topkwaliteit materiaal. Methanol zal tenminste een commerciële soort zijn zonder toevoegingen. Wonderolie, indien gebruikt, zal van eerste persing wonderolie zijn.

b) Standaard brandstof.

i) Indien standaard brandstof voorgeschreven is, moet de brandstof die de organisator voor oefenen en de wedstrijd levert, uit dezelfde bestanddelen bestaan, gemengd in één hoeveelheid.

ii) Standaard brandstof, die tijdens wedstrijdvluchten gebruikt wordt, maakt deel uit van het inschrijfgeld. Brandstof voor oefenvluchten wordt door de organisator tegen kostprijs ter beschikking gesteld.

III) De standaard FAI brandstof voor oefenen moet vooraf aangevraagd worden (bij de inschrijving).

D.1.1 K-factor

Wanneer bij de beoordeling van enig wedstrijdonderdeel een factor "K" gebruikt wordt zal de beoordeling geschieden met cijfers van 0 t/m 10, tenzij per klasse anders vermeld. Het gegeven cijfer wordt dan vermenigvuldigd met de factor "K" om het uiteindelijke aantal punten te verkrijgen.

D.1.2 Geluiddempers

De motoren van alle radiobestuurde modelvliegtuigen en die van lijnbestuurde kunstvluchtmodellen boven 2,5 cc moeten bij het inwerking zijn voorzien zijn van een effectieve geluiddemper(s).

D.1.3 Geluidslimiet

Voor radiobestuurde modellen mag het maximale geluidsniveau niet meer bedragen dan in het betreffende reglement voorgeschreven is voor de klasse.

Plaatselijk kunnen in het kader van een milieuvergunning andere eisen van toepassing zijn. Zie hiervoor:

<http://www.modelvliegsport.nl/index.php/clubinformatie/wet-milieubeheer> en/of

<http://www.modelvliegsport.nl/index.php/ledeninformatie/faq-geluid> (inloggen).

BIJZONDERE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT VLIEGERSVERGADERINGEN, AANVULLING OP HET AFDELINGSREGLEMENT MODELVLIEGSPORT VAN OKTOBER 2012

1. Stemmingen

Voorstellen, zowel van de subcommissie als van anderen, dienen als onderdeel van de agenda te worden gepubliceerd en worden aangenomen bij meerderheid van stemmen, waarbij de niet uitgebrachte stemmen of onthoudingen niet meegenomen worden (simple majority).

De agenda van de vergadering dient uiterlijk 10 dagen voor de vergadering te worden gepubliceerd. Omdat in een vliegersvergadering over meerdere klassen gesproken wordt is het voor de hand liggend, dat bij stemmingen over specifieke klassen alleen gestemd wordt door hen die als KNVvL-lid bij die klasse betrokken zijn; de anderen onthouden zich van stemming.

De voorzitter van de vergadering (in principe de subcommissievoorzitter) ziet er op toe dat dit zo gebeurt, waarbij in geval van twijfel een richtlijn zou kunnen zijn dat alleen gestemd wordt over een voorstel in een specifieke klasse door hen die in die klasse in het voorgaande jaar één of meer wedstrijden gevlogen, gejureerd of georganiseerd hebben die op de KNVvL wedstrijdkalender resp. de FAI kalender voorkomen. Anderen die voor bepaalde klassen stemrecht wensen, dienen dit aan de voorzitter voor te leggen, die zijn besluit hieromtrent vervolgens aan de vergadering meldt.

2. Besluiten in vliegersvergaderingen

Besluiten uit een eventuele voorvergadering, die eerder dan de officiële vliegersvergadering wordt gehouden, worden daarna in de gezamenlijke vliegersvergadering geagendeerd en vastgesteld (of niet) en hier genotuleerd. Het verslag van de gezamenlijke vliegersvergadering is dan het (enige) document waarop besluiten (samenstelling subcommissie, wedstrijdkalender, NK, selecties, reglementen, etc.) gebaseerd worden.

Genomen besluiten op de vliegersvergadering moeten in alle gevallen formeel door het AB worden goedgekeurd. Om dit te effectueren dienen alle subcommissies de notulen van hun vliegersvergadering uiterlijk drie weken na de vergadering in te leveren bij de Secretaris Commissie Sportzaken, zodat de voorzitter van de Commissie Sportzaken hierover advies aan het AB kan geven. In de eerstvolgende (maandelijke) AB vergadering na het inleveren van de reglementswijzigingen zal het formele goedkeuringsbesluit worden genomen en kunnen reglementswijzigingen definitief in het reglementenboek worden opgenomen.

Als binnen een week na deze AB vergadering geen bericht aan de subcommissie gestuurd is, betekent dit dat de besluiten van de vliegersvergadering zijn goedgekeurd.

3. Verkiezingen

Het is gewenst de verkiezing van de subcommissie plaats te laten vinden na de verslaglegging en verantwoording van de zittende subcommissie. Voor het vervolg van de vergadering, die normaal gesproken gaat over de toekomst, neemt de nieuwe subcommissie(voorzitter) na een korte pauze de vergadering over, tenzij met algemene stemmen iets anders besloten wordt.

4. Bevoegdheden

De subcommissie kan gezien worden als de vertegenwoordiging en het uitvoerend orgaan van de vliegersvergadering.

Het AB en de Commissie Sportzaken hebben voor de uitvoerende taak van de subcommissies een faciliterende en toezichhoudende rol.

In het geval dat het AB een door de vliegersvergadering aangenomen regelwijziging of een ander voorstel niet goedkeurt, zal het zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen een week na de betreffende AB vergadering, terugverwezen worden naar de subcommissie met de reden(en) waarom de regelwijziging niet geaccepteerd wordt en het verzoek in overleg met de vliegers tot aanpassing te komen. Het aangepaste voorstel gaat voorafgaand aan de eerste wedstrijd van het gepubliceerde wedstrijdseizoen in of, indien niet tijdig uitgewerkt en goedgekeurd, een jaar later.

Indien één of meer vlieger(s) in een concreet geval van mening is dat de subcommissie haar taken niet naar behoren uitvoert of onjuiste beslissingen heeft genomen, dan kan hierover de voorzitter Commissie Sportzaken met een protest worden benaderd. Hij zal namens het AB dit protest onderzoeken en indien dit niet het gewenste resultaat heeft, actie nemen conform artikel 2.1.9. van sectie II van het reglementenboek.

Daarbij doet een speciaal hiervoor ingesteld commissie een bindende uitspraak.

5. (NK en) selectiewedstrijden, terreinen

NK- en selectiewedstrijden, zowel qua verloop als qua uitslag (na consultering van de Secretaris van de Commissie Sportzaken), vallen onder de verantwoordelijkheid van de subcommissie, ook als de wedstrijdorganisatie wordt uitbesteed. Het is daarom zeer gewenst dat een subcommissielid (niet zelf deelnemer aan die wedstrijd in een dezelfde klasse waarin hij jury is) deel uitmaakt van de wedstrijdjury.

Er wordt een beroep gedaan op de subcommissies om hun selecties voor internationale ploegen zo simpel en transparant mogelijk te organiseren. Omdat we tevens willen dat onze WK en EK deelnemers in staat zijn onder internationale omstandigheden en regelinterpretatie te kunnen vliegen moet er naar gestreefd worden dat een aantal selectiewedstrijden FAI World-Cup of vergelijkbare wedstrijden zijn.

6. Reglementen

Zie sectie 1 annex I-2.

UITVOERING REGLEMENTENBOEK

1. Inleiding

Voor een sportbond als de KNVvL zijn de wedstrijdreglementen en met name het gebruik ervan van groot belang. Ze worden opgevolgd bij het uitvoeren van wedstrijden en, indien noodzakelijk, bij conflicten. Een uniforme uitvoering binnen de afdeling is een voorwaarde voor een goed overzicht en een correct gebruik.

2. FAI, CIAM

De KNVvL is aangesloten bij de FAI en dit brengt met zich mee dat wedstrijdreglementen uit de Sporting Code gevolgd dienen te worden. Dit is van belang bij deelname aan internationale kampioenschappen en andere wedstrijden. Voor internationale wedstrijden is de Sporting Code beslissend.

De CIAM heeft een bepaalde opzet en indeling voor haar reglementen. Deze wordt zoveel als mogelijk nationaal overgenomen.

Het uitgangspunt is dat FAI klassen volgens de Code Sportif gevlogen worden. In het reglementenboek is expliciet vastgesteld dat een klasse een FAI klasse is en dus in beginsel volgens de FAI regels wordt gevlogen.

Het aantal lokale regels (local rules) dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

3. Nationale klassen

Reglementen van nationale klassen worden passend binnen de opzet ondergebracht.

4. Indeling

Het nationale reglementenboek is als volgt ingedeeld:

Sectie 1: algemene voorschriften

Sectie 2: organisatie wedstrijden

Sectie 3, 4, 5.1 t/m 5.5, 6, 10 en 12: wedstrijdreglementen per subcommissie

Sectie 7: recordvluchten

Sectie 8: prestatiebrevetten

Sectie 9: (vervallen)

Sectie 11: elektronische apparaten

De secties 1 en 2 zijn min of meer overeenkomstig met het Section 4 – Aeromodelling

Volume ABR van de Sporting Code voor de toepasbare onderwerpen.

De secties 1 en 2 zijn bepalend voor alle subcommissies. Er mogen geen afwijkende bepalingen bestaan.

Per sectie is de indeling: inhoudsopgave, de reglementen zelf en eventueel één of meerdere annexen. Bepalingen omtrent luchtruimgebruik en veiligheidsbrevetten zijn op www.modelvliegsport gepubliceerd.

De opzet en inhoud van enkele delen voor Vrije Vlucht, RB Kunstvlucht en RB Helikopter wijken onder verantwoordelijkheid van die subcommissies in belangrijke mate af van de Sporting Code en zijn toegespitst op de Nederlandse situatie.

5. Organisatorische bepalingen

Algemene organisatorische bepalingen bij wedstrijden zijn ondergebracht in de secties 1 en 2. Klasse specifieke onderwerpen worden per subcommissie/klasse op hun website vermeld of in een annex bij het wedstrijdreglement.

Klasse specifieke onderwerpen mogen geen dubbelingen met algemene regels bevatten en hiermee niet in conflict zijn.

6. Wijzigingen

In principe worden de van toepassing zijnde reglementswijzigingen, zoals aangenomen in de CIAM Plenary Meeting, overgenomen van de minutes en later gecontroleerd aan de hand van de jaarlijkse, vernieuwde uitgave van de Sporting Code.

De coördinator/einderedacteur van het nationale reglementenboek maakt een afspraak met subcommissies wie wat voor zijn rekening neemt. Standaard worden de kleinere wijzigingen door de coördinator verzorgd, de grotere, klasse specifieke onderdelen door een ter zake deskundig subcommissielid.

Reglementswijzigingen bij nationale klassen en het bepalen van lokale regels (local rules) of nieuwe

organisatorische bepalingen dienen in de jaarlijkse vliegersvergadering van de betreffende subcommissie voorgesteld en na aanneming in het verslag van de vergadering vastgelegd te worden (zie ook Sectie 1, annex 1).

De coördinator/einderedacteur brengt alles samen tot één geheel en laat het resultaat controleren door de subcommissies en de voorzitter van de Commissie Sportzaken, die de belangen van het afdelingsbestuur afdekt. Dit dient voorafgaande aan het begin van het (zomer) wedstrijdseizoen gereed te zijn.

7. Vastlegging

Het heeft de voorkeur een CIAM reglement, in zuiver Nederlands vertaald, over te nemen. Eventuele lokale regels dienen als afwijking vermeld te worden. Een subcommissie kan er voor kiezen om voor één of meerdere klassen te verwijzen naar het CIAM reglement. Dit wordt in het reglementenboek vermeld.

8. Publicatie

Zodra gereed worden de diverse delen op www.modevliegsport.nl gepubliceerd en aangekondigd in het afdelingsblad. Op de websites van de subcommissies dient hiernaar met een link met het juiste jaar te verwezen te worden. Niet officiële, verouderde of vervallen reglementen mogen niet op een subcommissie website voorkomen. Op een subcommissie website kan niet volstaan worden met alleen een figuurbeschrijving of pilot papers; het reglement zelf hoort daarbij.

9. Vervallen klassen

Vervallen internationale en nationale klassen worden uit het nationale reglementenboek verwijderd en door de coördinator toegevoegd aan de file met "slappende" klassen voor eventueel latere herinvoering.