

Modellflyging og fremtidig regelverk - Info fra Luftfartstilsynet.

De senere årene har ubemannet flyging, med både modellfly og UAS (Unmanned Aircraft Systems) hatt en rivende utvikling.

I media kan vi daglig se at UAS omtales, som oftest i militær kontekst, men også innen forskning og andre sivile aktiviteter.

Modellfly, som vi skal konsentrere oss om her, har hatt en like voldsom utvikling, i takt med at teknologi har blitt tilgjengelig, og ikke minst i takt med bedre økonomiske forutsetninger blant folk flest. Det som var avanserte og store modeller for bare noen få år siden, er i dag blitt "allmannsfeie", og modeller i halvskala og oppover er ikke lenger uvanlig.

Med størrelsen på modellene, følger større vekt, hastighet, og plassbehov, både i lufta og på bakken. Dette fører naturlig nok også til større skadepotensialet dersom noe skulle gå galt, og potensielt livsfarlige situasjoner vil lettere kunne oppstå.

Et kjapt søk på internett viser videoer av modellfly i alt fra innflygingstraseer til større flyplasser, mellom store passasjerfly, i opp til flere tusen meters høyde, til flyging innimellom biler og fotgjengere i tettbebygde strøk.

Luftfartstilsynet som har ansvaret for at luftfarten i Norge kan gjennomføres på "en samfunnstjenlig og sikker måte", ser at en regulering av modellflyging er nødt til å komme på plass for å ivareta sikkerheten til uskyldige 3. personer og deres verdier.

Selv om ubemannet flyging er like gammel, om ikke eldre, enn bemannet flyging, har det likevel hittil ikke vært spesifikt regulert i Norge.

Men allerede da ICAO (International Civil Aviation Organization) internasjonalt og lovmakerne i Norge lagde og reviderte lovverkene for luftfart på 50- og 60-tallet, var ubemannet flyging en aktivitet som de så ville kunne få en utbredelse som krevde regulering. Imidlertid var ubemannet flyging på den tiden svært begrenset, slik at egne regler ikke ble ansett nødvendig. De lagde likevel en paragraf som ga åpning for regulering av alle typer ubemannet luftfart på et senere tidspunkt, Luftfartslovens § 15-1.

Samtidig ble begrepet "Luftfartøy" ikke særskilt definert nettopp fordi den forventede utviklingen ville kunne gjøre definisjonen utdatert relativt kjapt. Begrepet "Luftfartøy" er derfor ansett å være "flytende" i den forstand at det er konteksten det står i som bestemmer hva det omfatter. Det er derfor nå juridisk tolket dit hen at UAS er å betrakte som luftfartøy i lovens forstand, og aktiviteten omfattes av Luftfartsloven. Det lovmakerne imidlertid samtidig gjorde, var spesifikt å unnta modellfly fra luftfartøybegrepet, slik at Luftfartsloven ikke omfatter modellflyging som sådan.

Når alt kommer til alt, skal vi faktisk være glade for at de gjorde akkurat den genistreken, men det kommer jeg tilbake til!

I motsetning til hva mange har trodd, så har vi derfor faktisk et regelverk for UAS i dag. Det er det samme som for alle andre som omfattes av Luftfartsloven, og Bestemmelser for Sivil Luftfart, kjent som BSL'er: Problemet er bare at de er svært dårlig tilpasset flyging der piloten sitter igjen på bakken, og der luftfartøyene er alt fra 15 gram til å ha et vingespenn på størrelse med en Boeing 737. Derfor er det behov for et regelverk som er basert på det som allerede finnes, men som er tilpasset UAS'enes særegenheter.

Inntil en slik forskrift foreligger, må alle som omfattes av UAS begrepet forholde seg til at operasjonene må godkjennes på individuell basis etter retningslinjene i AIC N 25/09. Alle som flyr FPV (First person view) bør sjekke den!

Siden UAS er omfattet av Luftfartsloven, og modellfly ikke, er det viktig med en god definisjon som skiller de to. I mange tilfeller vil luftfartøyene kunne se identiske ut, så da er det kanskje typen operasjoner vi må støtte oss til. Regulering av UAS er derfor, i tillegg til faktorene nevnt ovenfor, katalysator for et regelverk for modellfly fordi et definert operativt skille mellom de to er nødvendig.

Uten å garantere noe som helst, ser det ut til at hovedskillet mellom UAS og modellfly kan være hvorvidt de brukes til henholdsvis nytte eller kommersiell virksomhet, eller til rekreasjon-, sport- eller hobbyflyging. En definisjon av modellfly vil trolig også begrense aktiviteten til at den kun skal foregå innenfor synsrekkevidde. Det vil si slik at flygeren kan overvåke og påse at modellflyet ikke kommer i konflikt med noe i lufta eller på bakken. Nøyaktig ordlyd vil nok bli behørig kvalitetssikret av jurister!

Tilbake til (den utilsiktede?) genistreken fra lovmakerne: Luftfartslovens §15-1, andre ledd, gir hjemmel for å regulere "innretninger som er bestemt til å bevege seg i luften, men som ikke er å betrakte som luftfartøy". Dette omfatter modellfly.

Det flotte med dette, er at forskriften kan lages "fra bunnen av", uten nødvendigvis å ta hensyn til resten av det som står i Luftfartsloven. (UAS-regelverket hjemles i første ledd, og knytter seg mot luftfartøybegrepet med de følger det får.) Det betyr at forskriften kan skreddersys slik at den passer best mulig for modellflyging!

Forskriften for modellfly for øvrig, antar Luftfartstilsynet kan følge prinsippet som er brukt for fallskjermhopping, hang- og paragliding, og mikrofly. Der er forskriften relativt tynn, men aktiviteten ivaretas "på vegne av" Luftfartstilsynet, gjennom et "sikkerhetssystem", av en godkjent organisasjon. Denne godkjente organisasjonen kan være, men er ikke begrenset til, Norges Luftsportforbund, NLF. Organisasjonen holder tilsyn med aktiviteten, og Luftfartstilsynet holder tilsyn med organisasjonen, med stikkprøver mot aktiviteten for å verifisere den godkjente organisasjonens skikkethet.

Det faktum at mye av modellflygingen i Norge i dag foregår uorganisert, vil også være en faktor vi må vurdere. Her er grunntanken at de som tilhører et organisert miljø og opererer innenfor et godkjent sikkerhetssystem, vil få større operative muligheter enn flyging som ikke er organisert. Dette er selvfølgelig forutsatt at sikkerhetssystemet gir sikre nok retningslinjer! For øvrig er det naturlig at f.eks sikkerhetssystemet til NLF beskriver alle de FAI godkjente aktivitetene, og gir retningslinjer for hvordan denne sporten skal utøves sammen med andre luftromsbrukere.

Så vidt vi vet, er NLF's modellflyseksjon, de eneste som har jobbet med å utvikle forslag til regler for modellflyging i Norge hittil. Siden Luftfartstilsynet for øyeblikket ikke har kapasitet til å prioritere modellflyforskrift, har NLF mulighet til å finpusse på et regelverk en stund fremover. Når Luftfartstilsynet så setter i gang, kan det derfor hende at mange av momentene som må inn i forskriften, allerede er implementert som praksis under prøveperioden. Overgangen vil da kunne bli nesten "sømløs".

Til beste for alle parter, kan vi derfor bare oppfordre alle modellflygere til å støtte opp om og være med på å utvikle reglene dere vil kunne operere etter, gjennom aktivt å bidra med konstruktive forslag.

For de som enda måtte være i tvil:

Det **VIL** komme en forskrift for modellflyging i overskuelig fremtid. Tidspunktet er avhengig av Luftfartstilsynet's ressurser og oppgaver, men det vil ikke gå mange år. Forskriften **VIL** legge begrensninger på aktiviteten i forhold til i dag, men trolig også åpne muligheter. Dere som modellflygere **VIL** ha mulighet til å påvirke hvordan forskriften skal se ut, men innspillene må være seriøse og realistiske.

Siden Luftfartstilsynet ikke kan prioritere modellflyforskrift nå, bør deres innsats kanaliseres gjennom NLF inntil videre.

Håper dette ga svar på de fleste spørsmål rundt den planlagte modellflyforskriften.

Mvh

Morten Raustein
Flyoperativ Inspektør
Allmennflyseksjonen/UAS
+4798261665
mra@caa.no