

Britse burgerluchtvaartautoriteit presenteert routekaart voor vliegen buiten de visuele zichtlijn (BVLOS)

Britse burgerluchtvaartautoriteit presenteert routekaart voor vliegen buiten de visuele zichtlijn (BVLOS)

De Britse burgerluchtvaartautoriteit is van plan om tegen het einde van het jaar te beginnen met drone demonstraties buiten de visuele zichtlijn (BVLOS) en tegen 2027 routineoperaties op te zetten volgens een routekaart die op 24 september door de toezichthouder is gepresenteerd. De routekaart bevat een plan om schaalbare, onbemande vliegtuigen van een specifieke categorie mogelijk te maken.

Zie voor meer informatie:
<https://www.caa.co.uk/publication/download/23030>

en ook:
<https://www.dronewatch.nl/2024/10/02/britse-luchtvaartautoriteit-presenteert-roadmap-voor-grootschalige-bvlos-dronebezorging/>

EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van spoorlijnen met drones

EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van spoorlijnen met drones

Bron: Wiebe de Jager, Dronewatch.nl, 11 oktober 2024

Het Europese luchtvaartagentschap EASA heeft [nieuwe richtlijnen](#) uitgebracht voor het overvliegen van spoorlijnen met drones, in het kader van de Open en Specifieke categorieën. Deze richtlijnen, die per 4 oktober 2024 van kracht zijn, bevatten veiligheidsvoorschriften en adviezen om het risico voor omstanders en de omgeving te minimaliseren. Hoewel deze richtlijnen in de hele EU van toepassing zijn, gelden ze niet voor Nederland, waar andere regels voor drone-operaties boven spoorlijnen van kracht zijn.

Inhoud van de richtlijnen

De EASA-richtlijnen adviseren onder andere dat drones minimaal 20 meter boven de spoorlijn moeten vliegen, en dat het overvliegen alleen is toegestaan wanneer er geen treinen in de buurt zijn. Ook is het verboden om te blijven hangen of langdurig boven of langs de spoorlijn te vliegen, tenzij dit in samenwerking met de spoorwegbeheerder gebeurt. Het document

benadrukt dat piloten altijd het visuele contact met de drone moeten behouden en een traject moeten kiezen dat de tijd boven het spoor zo kort mogelijk maakt.

Er zijn enkele verschillen afhankelijk van de categorie van de drone. Zo mogen drones in de A1- en A2-subcategorieën, met een gewicht van respectievelijk minder dan 500 gram en tussen 500 gram en 2 kilogram, onder bepaalde voorwaarden over het spoor vliegen. Zwaardere drones uit de A3-subcategorie mogen echter niet boven spoorlijnen opereren.

In de Open categorie zijn er strikte voorwaarden verbonden aan het vliegen in de nabijheid van spoorlijnen. Naast de eerder genoemde minimale vlieghoogte geldt er ook een zogenoemde 1:1-regel, waarbij de drone op een afstand van minimaal de hoogte boven de grond gehouden moet worden. De EASA beveelt ook aan om het risico op afleiding voor machinisten te vermijden, bijvoorbeeld door geen banners of lichteffecten aan de drone te bevestigen.

Geen directe gevolgen voor Nederland

Ondanks de introductie van deze Europese richtlijnen blijven de Nederlandse regels voor drone-operaties boven spoorlijnen vooralsnog ongewijzigd. Nederland heeft [afwijkende regels](#) voor dronevluchten in de buurt van spoorwegen, waardoor het overvliegen van spoorlijnen effectief verboden is in de Open categorie. Dergelijke nationale regels hebben voorrang op de algemene EASA-richtlijnen, waardoor deze nieuwe Europese adviezen niet automatisch van kracht zijn.

Toekomstige drone-operaties boven spoorlijnen zullen in Nederland dan ook onderworpen blijven aan de bestaande regelgeving die door de nationale autoriteiten is vastgesteld. EASA heeft echter aangegeven dat zij in overleg blijft met lidstaten om de richtlijnen verder te verfijnen en af te

stemmen op specifieke nationale omstandigheden.

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Herziening EAR for Unmanned Aircraft Systems

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft een herziening (vanaf juli 2024) van de [Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems \(Verordeningen \(EU\) 2019/947 en 2019/945\)](#) gepubliceerd.

Deze herziening omvat [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2024/1108 van de Commissie](#) en [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2024/1110](#) van de Commissie om de initiële en permanente luchtwaardigheid van UAS die in de specifieke categorie worden geëxploiteerd, aan te pakken.

De EAR voor onbemande luchtvaartuig systemen kunnen gratis worden gedownload op de EASA-website:

[Download op de EASA-website](#)

Archer Aviation krijgt groen licht om een eVTOL luchttaxidienst te exploiteren

Archer Aviation krijgt groen licht om een eVTOL luchttaxidienst te exploiteren

Archer Aviation is daarmee het tweede bedrijf dat een Part 135-certificering van de FAA heeft ontvangen.

Archer Aviation, gevestigd in San Jose, Californië, dat met behulp van elektrische verticale start- en landingsvoertuig (eVTOL) commerciële luchttaxidiensten wil gaan verrichten, heeft van de Federal Aviation Administration (FAA) een Part 135-certificering heeft ontvangen, om een onbemand luchttaxidienst te kunnen exploiteren. Daarmee kan Archer een volwaardige commerciële dienst met een eVTOL opzetten. Archer Aviation is het tweede eVTOL-bedrijf dat Part 135-certificering ontvangt. Eerder ontving Joby Aviation een Part 135-certificering.

Maar voordat het kan worden gelanceerd, moet Archer een typecertificering verkrijgen voor zijn Midnight-luchttaxi, wat betekent dat het vliegtuig voldoet aan alle ontwerp- en veiligheidsnormen van de FAA. Midnight is een eVTOL-vliegtuig met vier zitplaatsen plus één piloot, met een bereik tot 100 mijl (bijna 160 km) bij snelheden tot 150 mph (241 km/h), op

puur batterijvermogen. Met behulp van kantelrotors is Midnight ontworpen om verticaal op te stijgen en te landen als een helikopter en vervolgens over te gaan in voorwaartse vlucht als een vliegtuig.

Naast Archer Aviation en Joby Aviation hopen ook andere eVTOL bedrijven uiteindelijk volledige goedkeuring van de FAA te krijgen, maar dat proces verloopt traag.

Bron: Archer

EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft de eerste Easy Access Rules (EAR) voor U-space gepubliceerd.

De EAR voor U-space omvat [Verordening \(EU\) 2021/664](#), de “U-space-verordening”, tot vaststelling van een regelgevingskader voor de U-ruimte, een luchtruim dat wordt gedefinieerd door bepaalde geografische zones voor drones, [Verordening \(EU\) 2023/203](#) inzake informatiebeveiliging, tot wijziging van de U-space-verordening en [ED-besluit 2022/022/R](#) met de aanvaardbare middelen voor naleving (AMC) en richtsnoer (GM) bij de U-space-verordening.

De EAR voor U-space zijn beschikbaar voor gratis download op

de website van EASA in drie verschillende formaten: pdf, voor offline toegang en afdrukken, als online documentatie, met filters en zoekfuncties voor eenvoudige navigatie op computers, tablets en mobiele apparaten, en XML, dat leesbaar is door computersystemen.

[EASA – 29 mei 2024: Eerste Easy Access Rules voor U-space](#)

[Drone watch: EASA publiceert eerste Easy Access Rules voor U-space](#)

Lijst met No-Fly zones in Nederland aanzienlijk uitgebreid

Lijst met No-Fly zones in Nederland aanzienlijk uitgebreid

Bron: www.dronewatch.nl Auteur: Wiebe de Jager

De lijst met zones waar dronevliegers uit de Open categorie niet mogen vliegen, is aanzienlijk uitgebreid. In plaats van een generiek verbod op het vliegen boven productielocaties voor drinkwatervoorziening en innamepunten in oppervlaktewater, zijn deze locaties nu afzonderlijk opgenomen in de Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen. Dat betekent dat er in GoDrone heel wat meer roodgemarkeerde gebieden verschijnen.

Britse drone-supersnelweg zal in 2024 voltooid zijn

Britse drone-supersnelweg zal in 2024 voltooid zijn

Auteur: Ronald Schnitker

Een consortium onder leiding van de in Reading gevestigde UTM-softwareleverancier (Unified Traffic Management) Altitude Angel bouwt momenteel met hulp van de overheid 's werelds grootste en langste netwerk van 'drone-supersnelwegen' (265 km), bekend als Project Skyway, dat dorpen en steden in het VK met elkaar gaat verbinden – in eerste instantie de Midlands verbinden met het zuidoosten en die stedelijke agglomeraties langs de zuidkust van het VK.

Een deel van deze supersnelweg is er al – een 10 km brede route voor onbemande drones. Het grootste deel van de financiering is afkomstig uit een overheidssubsidie.

Gebruik wordt gemaakt van een lijn van slimme sensoren op de grond, die communiceren met de drones om ervoor te zorgen dat ze uit elkaar worden gehouden. De informatie van drones, maar ook die van andere vliegtuigen, wordt doorgestuurd naar het controlecentrum van Altitude Angel en wordt verwerkt zodat een beeld ontstaat waar de vliegtuigen naartoe gaan. De drone-supersnelweg is in staat om volledig geautomatiseerde dronevluchten buiten de visuele zichtlijn (BVLOS) te

ondersteunen. Zo nodig kunnen aan drones instructies worden gegeven om botsingen te voorkomen en alles veilig te houden.

Het testen is aan de gang, in de buurt van Green Park, in Reading, Berkshire, vliegt al een grote drone met een spanwijdte van meer dan 1m zelf een geplande route. Deze drone heeft genoeg batterijvermogen om anderhalf uur in de lucht te blijven. De drones blijven onder de 328ft (100m) hoogte, uit de weg van grotere vliegtuigen. Ongeveer een derde van de bakens staat al op zijn plaats, soms worden deze bakens op bestaande gsm-masten gemonteerd, en de rest moet in mei 2024 worden gebouwd.

“We hebben al gezien, door middel van testen, dat we medische leveringen zoals monsters veel sneller naar pathologie laboratoria kunnen krijgen dan over de weg.” legt Stephen Farmer van Altitude Angel uit.

Groot-Brittannië loopt daarmee voorop in de ontwikkeling van een digitale infrastructuur dat dorpen en steden langs de snelwegen met elkaar gaat verbinden en heeft de ambitie om haar luchtruim open te stellen voor veilige en beveiligde drone- en luchttaxivluchten.

Zodra de eerste drone snelweg in het VK is aangelegd, zal Altitude Angel de technologie beschikbaar stellen aan elke organisatie, luchthaven, stad of stad in het VK of daarbuiten, die een ‘supersnelweg’ wil opzetten en exploiteren, in staat te stellen dit snel, gemakkelijk en kosteneffectief te doen door middel van een eenvoudige licentieovereenkomst.

Geraadpleegde bronnen: Altitude Angel en BBC News

Politie wil met drones sneller hulp bieden

Politie wil met drones sneller hulp bieden

Auteur: Ronald Schnitker

De politie gaat rondom de voormalige vliegbasis in Twente automatische drones testen die zelfstandig kunnen vliegen. Het gaat om een proef waarbij een drone voor het eerst buiten het zicht van de piloot mag vliegen.

In Nederland mogen drones in principe alleen vliegen als ze vanaf de grond zichtbaar zijn voor de piloot. Om een drone buiten het zicht te laten vliegen – Beyond Visual Line of Sight zoals dat heet – is een ontheffing nodig van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Nu de ILT die ontheffing aan de politie heeft verleend, mag de politie in een gebied van 6 vierkante kilometer bij de voormalige vliegbasis testvluchten uitvoeren. Het toestel vliegt de route zelfstandig en keert na afloop weer terug naar zijn docking station.

Het doel van de pilot is dat de politie met behulp van drones sneller een actueel beeld krijgt van incidenten, zodat sneller en effectiever hulp geboden kan worden. Een drone kan bijvoorbeeld zelfstandig naar een incident vliegen en beelden doorzetten, waarmee de politie op afstand inschat hoeveel hulpverlening er nodig is. Een drone kan ook ingezet worden bij het opsporen van verdachten of vermiste personen.

[Bron: NOS Nieuws in samenwerking met RTV Oost](#)

EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

EASA publiceert nieuwe versie van belangrijke documentatie voor Drone- operators

2 mei 2024, Auteur: Wiebe de Jager Bron: www.dronewatch.nl

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een [bijgewerkte versie](#) van de Easy Access Rules voor onbemande luchtvaartuigsystemen gepubliceerd, bestaande uit de Regulerings (EU) 2019/947 en 2019/945. Deze herziene documentatie integreert de regels en procedures voor drone-operaties en omvat de Uitvoeringsregeling (EU) 2019/947, samen met de gerelateerde Acceptable Means of Compliance (AMC) en Guidance Material (GM), alsook de Gedelegeerde Regeling (EU) 2019/945.

Belangrijkste wijzigingen

De wijzigingen zijn gericht op het verduidelijken van de methode voor het beoordelen van het ontwerp van drones die worden geëxploiteerd in de Specific categorie. Ook is de toepasbaarheid van de Predefined Risk Assessment voor Standard Scenario 01 (PDRA-S01) [uitgebreid](#) naar landbouwoperaties, wat aantoont dat EASA de flexibiliteit en toepasbaarheid van haar

regelgeving blijft verbeteren om te voldoen aan de behoeften van diverse drone-operaties.

Verder wordt in de documentatie de goedkeuringsprocedure voor vrijvliegende luchtballonnen behandeld. Deze documenten zullen regelmatig worden bijgewerkt om eventuele aanvullende ontwikkelingen in de uitvoeringsregelgevingen, gedelegeerde regelgevingen, AMC en GM op te nemen.

Opmerkingen en feedback

EASA raadt aan dat opmerkingen en feedback via het Easy Access Rules-gedeelte op hun contactformulier worden ingediend, om zo continu verbetering en relevantie van de regelgeving te waarborgen in het snel evoluerende domein van onbemande luchtvaartssystemen.

Gratis e-book over drones

Gratis e-book over drones

GRATIS E-BOOK: 'BEVLOGEN', EEN SF- VERHAAL OVER DE LAGE LUCHTVAART VAN MORGEN

Bron: Dronewatch Auteur: Wiebe de Jager

Binnenkort vindt de Amsterdam Drone Week plaats, die wederom grotendeels in het teken zal staan van Urban Air Mobility, vrij vertaald als stedelijke luchtmobiliteit. Maar wat moeten

we ons hier precies bij voorstellen? Vandaag publiceert Dronewatch een korte sciencefictionroman die een beeld schetst van de (on)bemande lage luchtvaart in de nabije toekomst. 'Bevlogen' is gratis als e-book te downloaden.

[GRATIS E-BOOK: 'BEVLOGEN', EEN SF-VERHAAL OVER DE LAGE LUCHTVAART VAN MORGEN](#)