



Driftshåndbog

Published date: 9 October 2023

Driftshåndbog for Modelflyvning Danmark.
Kapitel 1-4 godkendes af MDK.
Kapitel 5-6 er godkendes af MDK.

Intentionally left blank

1	Indroduktion
1.1	Driftshåndbog
1.2	Revisionshistorik for driftshåndbog
2	Generelt
2.1	Kort beskrivelse af organisationen
2.2	Definering af droner vs. modelfly
3	Organisation
3.1	Grafisk beskrivelse
3.2	Udvalg
3.2.1	Eliteudvalg
3.2.2	Flysikkerhedsudvalg
3.2.2.1	Flyvepladsudvalg
3.2.2.1.1	Stikprøvekontroller
3.2.2.2	Stormodeludvalg
3.2.2.3	Dispensationer
4	Procedurer
4.1	Modelflyvepladser
4.1.1	Modelflyvepladser (0-7 kg)
4.1.2	Stormodelflyvepladser (7-50 kg)
4.2	MDK Certifikatpolitik
4.3	Pilotcertifikater for modeller under 7 kg
4.4	Godkendelse af modeller over 7 kg, samt stormodelpiloter
4.5	Stormodelkontrollantkorps
4.6	Dispensationsansøgninger
4.7	Sagsbehandling
4.8	Arkivering
4.9	Aktindsigt
4.10	Artikel 16 tilladelse
5	Kvalitet
5.1	Revisionskontrol af driftshåndbogen
5.2	Tilsyn fra myndigheder
5.3	Digital godkendelse af MDK driftshåndbog
6	Formularer
6.1	MDK Form 001 (godkendelse af alm.flyveplads)
6.2	MDK Form 002 (godkendelse af stormodelflyveplads)
6.3	MDK-form 003 Flyvepladstilsyn
6.4	MDK Form 004 Flyveplads leje skabelon
6.5	MDK Form 005 MDK Form 005 Vurdering af plads til 50kg grænse
6.6	MDK Form 006 MDK Form 006 Godkendelse Stormodel og Jet
A	Forkortelser
B	Myndigheder
B.1	Nationalt



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

TOC
Page: 2
Revision: 2
9-10-2023

B.2 Internationalt

C Lovgivning



1

Introduktion

- 1.1 Driftshåndbog
- 1.2 Revisionshistorik for driftshåndbog

1 Introduktion

1.1 Driftshåndbog

Modelflyvning Danmark arbejder med to manualer:

1. MDK Driftshåndbogen. Den manual revideres af MDK og auditeres af TBST.
2. MDK Administrationshåndbogen. Den manual både revideres og auditeres af MDK internt.

Formålene kort beskrevet :

Driftshåndbogen har til formål at beskrive hvordan Modelflyvning Danmark administrere flyvepladsgodkendelser og certifikater, samt forholder sig til lovgivning og myndigheder.

Administrationshåndbogen har til formål at beskrive interne processer, som dels er forankret i foreningens ansvar over for ansatte og samarbejdspartnere og dels hvordan kommunikation med medlemmerne skal foregå.

Ligeledes har alle de regnskabs- og medlems-tekniske processer også hjemme i administrationshåndbogen.

1.2 Revisionshistorik for driftshåndbog

Driftshåndbog revision nummer	Kort beskrivelse af ændringer.
1	Første udgivelse.
2	Inkludering af EU 2019/947, bekendtgørelse 2253 og Artikel 16 tilladelse.

*Letter of approval
manual:*

Driftshåndbog

Revision: 2

The following person has reviewed this manual. Upon completion of this review the following authority approves and accepts as applicable the content of this manual.

Date : **05-10-2023**

Authority : **Trafikstyrelsen**

Title : **Luffartsinspektør**

Name : **Thomas Nørgaard Hansen**

Som luftfartsinspektør i Trafikstyrelsen, godkender jeg hermed Modelflyvning Danmarks driftshåndbog revision 2.

Date : **05-10-2023**

Authority : **Modelflyvning Danmark**

Title : **Sikkerhedsudvalget**

Name : **Troels Lund**

Jeg har skrevet og indsendt driftshåndbogen til godkendelse af Trafikstyrelsen.

Intentionally left blank



2

Generelt

- 2.1 Kort beskrivelse af organisationen
- 2.2 Definerings af droner vs. modelfly

2 Generelt

2.1 Kort beskrivelse af organisationen

Modelflyvning Danmark er en landsdækkende interesseorganisation, der tilbyder medlemskab til individuelle modelflyveinteresserede.

Modelflyvning Danmark samarbejder med landets etablerede modelflyveklubber og modelflyverelaterede interessegrupper.

Den modelflyveinteresseredes tilknytning til en modelflyveklub er ikke en forudsætning for medlemskab af Modelflyvning Danmark.

I daglig tale forkortes Modelflyvning Danmark som 'MDK'.

Modelflyvning Danmark er en demokratisk organisation opbygget og ledet efter de almindeligt anerkendte foreningsprincipper.

Modelflyvning Danmark er ejet af medlemmerne, som ved et repræsentativt demokrati har indsat en bestyrelse til at varetage foreningens interesser og daglige drift. Bestyrelsen refererer til Repræsentantskabet, som er foreningens højeste myndighed og som forsamles årligt til Repræsentantskabsmødet.

Det fremgår af foreningens vedtægter at foreningens virke er upolitisk.

Foreningen udgiver til alle medlemmer et medlemsmagasin 'Modelflyvenyt', som indeholder foreningsinformation, lovgivningsinformation og modelflyverelaterede artikler.

Bestyrelsen og alle andre organisationer under MDK er baseret på frivillig arbejdskraft.

Kun medarbejderne i MDKs sekretariat og personer involveret i produktion af medlemsblad modtager betaling for deres arbejde.

Sekretariatet udgør på den måde en uvildig administration og kontrolinstans, som varetager foreningens administrative opgaver, herunder administrative forpligtelser overfor myndigheder og pengeinstitutter.

Sekretariatet varetager al medlemsadministration, som vedligeholdelse af medlemsregister (herunder vedligeholdelse af registrering af certifikater og godkendte stormodeller) samt varetager opkrævning af årligt kontingent.



I henhold til Luftfartsloven har Trafikstyrelsen godkendt Modelflyvning Danmark som en organisation, der har til formål at drive flyvning med modelluftfartøjer (juridisk: droner) på amatørbasis, i overensstemmelse med nærværende Driftshåndbog, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen har ved delegering bemyndiget Modelflyvning Danmark til at varetage godkendelse af nyetablerede og eksisterende modelflyvepladser.

Bemyndigelsen er givet pr. 1. januar 2018 under forudsætning af at Trafikstyrelsen kan forlange indsigt i alle behandlede og verserende sager om modelflyvepladser, samt at sagsbehandlingens akter opbevares og kan fremlægges på Trafikstyrelsens forlangende.

I det omfang at godkendelse af en modelflyveplads er betinget af dispensationer fra enten national- eller EU-dronelovgivning, kan MDK ansøge om de nødvendige dispensationer, til Trafikstyrelsens behandling og afgørelse. Der føres protokol over givne dispensationer.

Lovpligtig ansvarsforsikring for model- og droneflyvning på amatørbasis.

MDK opretholder en kollektiv 3'ede mands ansvarsforsikring i henhold til kravene i EU forordning 2019/947. Ansvarsforsikringen omfatter uden yderligere formaliteter alle aktive medlemmer af MDK, når de udøver deres modelflyveaktiviteter på amatørbasis og når aktiviteterne udøves i henhold til lovgivningen.

Lovpligtig ansvarsforsikring for model- og droneflyvning på professionel basis.

MDK formidler på non-profit basis en forsikringsaftale for erhvervsdronepiloter, der kan tegnes som tillæggsforsikring af piloten under forudsætning af at piloten opretholder et medlem af MDK.

Forsikringen omfatter pilotens professionelle aktiviteter uden hensyn til antallet af benyttede luftfartøjer og lufttøjernes ejerforhold.

Modelflyvesport.

MDK formidler i forlængelse af KDA eller evt. kommende tilsvarende organisation, FAIs internationale sportslicenser til medlemmer, der dyrker modelflyvning som konkurrencesport under FAIs regelsæt og under FAIs supervision.

2.2 Definerings af droner vs. modelfly

Igennem alle de mange år der har været udført rekreativ modelflyvning og modelflyvning på konkurrenceplan har man anvendt betegnelsen "modelfly". Efter den intensive interesse for semi- eller fuld-autonomske flyvning har myndighederne mærket et øget politisk pres for at opdatere reglerne for modelflyvning. Både inden for bymæssig bebyggelse og uden for bymæssig bebyggelse.

Til trods for at alle modelfly i lovgivningen benævnes 'DRONER', så er der stadig en bred opfattelse iblandt befolkningen og blandt modelflyvepiloter, at modelfly i højere grad er klassiske modelfly, der er under direkte kontrol af en person (piloten) via et radiofjernstyringsanlæg. Det medfører, at der i daglig tale anvendes betegnelsen 'droner' om bl.a. multirotorfartøjer og betegnelsen 'modelfly' om traditionelle helikoptere og fastvingede fly.

Betegnelsen 'DRONE' er imidlertid ikke nogen ny betegnelse.

Ud over den zoologiske betydning af hanbier, har den har været anvendt for fx førerløse militære fartøjer til brug for målskydning eller aktiv kamp.

En drone kan være direkte styret eller forud programmeret. Den mulige grad af autonomi er steget stærkt med tiden og 100% autonom flyvning er i dag mulig, men kun lovlig under særlige forudsætninger.

I EU dronelovgivningen (2019/947) defineres droner i kategorier ud fra risiko.

Der er tre kategorier:

- I) Åben kategori
- II) Specifik kategori
- III) Certificeret kategori

MDK opererer i "åben kategori.

I befolkningens optik er der stadig en opfattelse af at rekreative fjernstyrede, linestyrede eller fritflyvende modeller er MODELFLY.

Men når det angår lovgivningen og politikernes optik, er ALLE ubemandede fartøjer altså DRONER

I den her driftshåndbog vil vi bruge ordene "Drone" eller "Modelfly" i flæng, men det dækker over samme forståelse: DRONER.



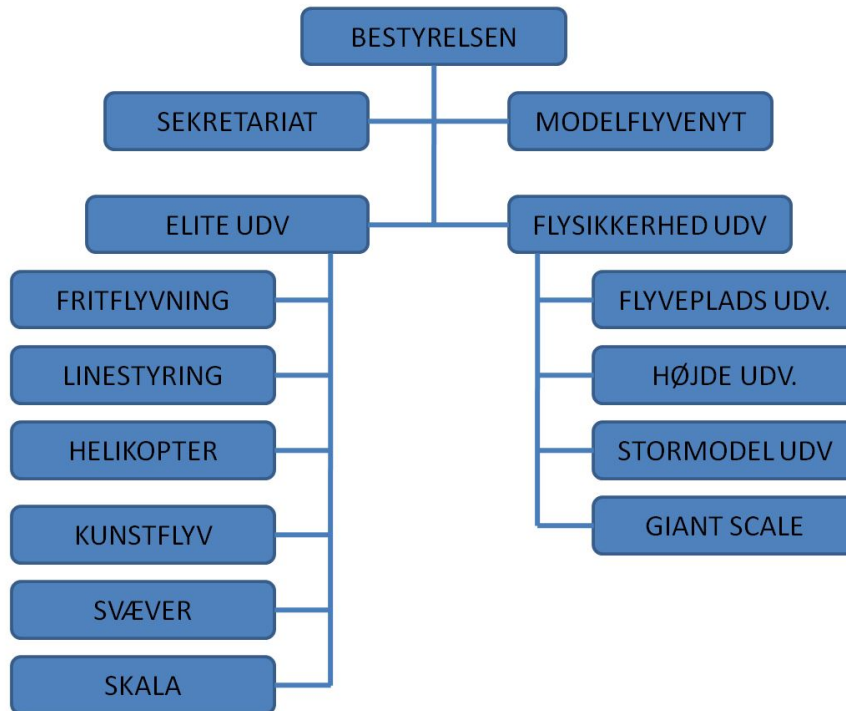
3

Organisation

- 3.1 Grafisk beskrivelse
- 3.2 Udvalg
 - 3.2.1 Eliteudvalg
 - 3.2.2 Flysikkerhedsudvalg
 - 3.2.2.1 Flyvepladsudvalg
 - 3.2.2.1.1 Stikprøvekontroller
 - 3.2.2.2 Stormodeludvalg
 - 3.2.2.3 Dispensationer

3 Organisation

3.1 Grafisk beskrivelse



MDK organisationsdiagram

3.2 Udvalg

3.2.1 Eliteudvalg

Eliteudvalgets arbejdsområde.

Eliteudvalget er en organisation i Modelflyvning Danmark, der danner ramme for modelflyvesporten i regi af FAI.

Modelflyvesport skal forstås som konkurrenceflyvning i en række modelflyvediscipliner og klasser, som defineres af FAI.

Udvalget bakker op om de ca. 100-150 piloter, der deltager i konkurrencesporten i FAI-klasserne samt i AMA's (den amerikanske modelflyveorganisations) IMAC-klasse. Under ledelse af eliteudvalgets sportschef og i samarbejde med styringsgruppeformændene for de enkelte FAI-klasser, opstilles mål og udviklingsplaner for piloterne. Styringsgruppeformændene udtager landsholdsdeltagere til internationale konkurrencer.

Til støtte for dette arbejde bevilliger MDKs bestyrelse, efter indstilling fra sportschefen, et årligt beløb på omkring 10% af foreningens omsætning til Eliteudvalget. Midlerne bruges til styringsgruppernes drift, men først og fremmest som tilskud til dyre udenlandske konkurrence og til pilotuddannelse.

Det er bestyrelsens ønske at fremme konkurrencesporten dels for at skabe engagement og dels for at drage fordel af den opmærksomhed som gode resultater skaber.

Organisation:

MDKs bestyrelse udpeger fra sin midte en formand for eliteudvalget, hvis opgave det er at fremme eliteudvalgets interesser i bestyrelsessammenhæng.

Til at varetage den sportslige ledelse er der fra eliteudvalgets midte udpeget en sportschef, som skal fremme de sportslige resultater i samarbejde med styringsgruppeformændene.

Der er valgt styringsgruppeformænd for følgende FAI klasser:

F1 Free Flight

F2 Control Line

F3 Radio Control: F3A Acrobatics, AMA's IMAC

F3 Radio Control: F3J Thermal Duration Gliders, F3K Hand Launch Gliders

F3 Radio Control: F3C Helicopters, F3N Helicopters Free Stile

F4 Scale

F5 Electric Multitrotor

En styringsgruppeformand vælges af sine gruppemedlemmer for et år ad gangen.

Valget skal finde sted efter afslutning af sæsonens aktiviteter.

Sportschefen indkalder til landsholdssamling til afholdelse i Januar.

Sportschefen planlægger samlingens dagsorden og aktiviteter.

Dagsorden for ordinært møde i eliteudvalget

Dagsordenen for det ordinære møde indeholder følgende punkter:

1. Afrapportering af sæsonens resultater.
2. Forventet årsregnskab.

3. Styringsgruppeformændenes planer for piloternes udvikling, herunder forventet træningsforløb for den kommende flyvesæson.
4. Styringsgruppeformændenes forventning til deltagelse VM/EM og andre internationale mesterska-ber og konkurrencer.
5. Budget for den kommende sæson.

Styringsgrupperne

Konkurrencepiloterne i de respektive styringsgrupper vælger en formand, der repræsenterer piloterne i Eliteudvalget.

Styringsgruppeformændene udarbejder planer for piloternes udvikling, herunder træningsforløb, kriterier for samt udtagelse af landshold.

Støtte til MDK's styringsgrupper og konkurrencepiloter:

Med baggrund i det årlige budget fastlægger Eliteudvalget støtte til MDK's konkurrencepiloter.

Nedenstående udtrykker den prioritering, hvorefter der inden for den samlede budgetramme kan refunderes udgifter. Der kan således kun refunderes udgifter, hvis de foranstående tilskudsområder er fuldt dækket ind (først dækkes udgifter til møder i Eliteudvalget samt CIAM, dernæst Sportslicenser osv.).

1. Møder i Eliteudvalg og i CIAM støttes med km. godtgørelse samt eventuelt bro- og færgeafgifter eller med refundering af billigste offentlige transportmiddel. Der opfordres så vidt muligt til samkørsel. Ved møder i CIAM-regi dækkes endvidere udgifter til ophold.
2. Sportslicenser.
3. Der afsættes et rammebeløb til afvikling af møder samt andre driftsudgifter i forbindelse med drift af i styringsgrupperne. Der kan ikke ydes støtte til husleje eller kørselsgodtgørelse. Endvidere heller ikke til andre interne udgifter.
4. Maksimumsrammen for refundering af udgifter til VM til et fuldt hold på 3 piloter er X tusind kr. ved afstand på op til 2000 km. fra den danske grænse og 1,5X tusind kr. ved afstand på mere end 2000 km. For EM er beløbene halvdelen. Refusionen ydes i prioriteret rækkefølge til: a) deltagergebyr inkl. banket, b) landsholdsforberedelse, c) ophold og d) transport: 1) Pr. km: 2,50 kr.; pr. km. Pr. km. pr. person udover føreren: 0,25 kr. og 2) andre transportmidler, fly, bro, færger etc. Hvis holdet vælger at medtage holdleder øges maksrammen med en 1/3-del. Maksrammen (for piloter og eventuelt holdleder) nedsættes forholdsmæssigt ved et hold på færre end 3 piloter.
5. Satsen "X" besluttet i forbindelse med fastlæggelse af det årlige budget. Skærpelse af eliteprofil (aktiviteter i Danmark eller udlandet med tilknytning af primær udenlandsk instruktør). Der kan ikke ydes støtte til husleje eller kørselsgodtgørelse. Endvidere heller ikke til andre interne udgifter.

6. EM: Se 4).
7. Refusion af deltagergebyr ved åbne internationale mesterskaber og konkurrencer, herunder NM. Maksimalt refunderes deltagergebyr excl. banket og maksimalt svarende til typisk deltagergebyr for klassen ved Worldcup/Eurotour.

Revidering af budget:

For at sikre den mest hensigtsmæssige anvendelse af Elitestyringsgruppens midler skal der gennemføres en revidering af budget således, at evt. frigjorte midler kan anvendes til andre formål eller af de øvrige styringsgrupper. Ved budgetrevideringen skal styringsgrupperne fremsende deres reviderede budgetter samt evt. forslag til forøgede rammer inden for de enkelte områder. Sidstnævnte forslag skal indeholde en kortfattet beskrivelse af formålet med støtten. Som hovedregel kan det allerede godkendte totalbudget for alle styringsgrupperne ikke overstiges.

Regnskab:

Styringsgrupperne sender løbende udgiftsbilag til eliteudvalgsformanden med henvisning til hvortil udbetaling skal foretages. Udgiftsbilag skal bestå af originale faktura, kvitteringer eller attesterede bilag for kørsel. Udgifterne skal sammenfattes på en standardformular som er stillet til styringsgruppeformandens rådighed. Eliteudvalgsformanden sørger for, at gruppernes regnskab bliver opdateret ifølge de tilsendte bilag, og videresender disse til sekretariatet til udbetaling. Sekretariatet fører bilagene i MDKs regnskab.

Tilmeldingsgebyret til interkontinentale og kontinentale mesterskaber betales af sekretariatet direkte til arrangøren.

Senest pr. 15. december fremsender styringsgruppeformændene årets sidste udgiftsbilag til eliteudvalgsformanden. Bilag fremsendt mellem 16. og 31. december må påregnes, at blive belastet det følgende års budget.

3.2.2 Flysikkerhedsudvalg

Flysikkerhedsudvalget

Godkendelse af almindelige modelflyvepladser (ikke stormodelflyvepladser) udføres via en intern godkendelsesproces, hvor formular "MDK-form001" anvendes.

Trafikstyrelsen har udpeget Modelflyvning Danmark til at fungere som godkendende myndighed for stormodelflyvepladser samt at være tilsynsmyndighed for samme. Det sker på basis af en delegering givet fra Trafikstyrelsen. Der anvendes formular "MDK-form002" for stormodelflyvepladser.

Begge formularer findes som eksempler i kapitel 6, samt til download på www.modelflyvningdanmark.dk

Opgaven forvaltes af MDK gennem Flyvepladsudvalget. Når enten en modelflyveplads eller en stormodelflyveplads skal etableres eller ændres væsentligt, kan en repræsentant for Flyvepladsudvalget godkende den efter henvendelse fra flyvepladsens 'ejerkræds', hvis den opfylder kravene.

Se kravene for modelflyvepladser i formular: MDK-form001

Se kravene for stormodelflyvepladser i formular: MDK-form002

3.2.2.1 Flyvepladsudvalg

Flyvepladsudvalget

Flyvepladsudvalget hører under Flysikkerhedsudvalg.

Formålet med Flyvepladsudvalget er, at sikre at de modelflyvepladser som godkendes af Modelflyvning Danmark har en vis standard og overholder lovgivningens minimumskrav.

Der kan opnås godkendelse til:

1) Almindelig modelflyveplads til modeller under 7 kg. (se MDK-form001)

2) Stormodelflyveplads til modeller op til 50kg. (se MDK-form002)

For at sikre en ensartet procedure under godkendelse af modelflyvepladser skal anvendes en fast check liste hver gang.

Ud over checklisten skal disse administrative retningslinjer følges:

1. Så snart en flyvepladssag påbegyndes bliver al relevant data (fx kort og data) gemt i et elektronisk format og "sagsmappen" vil altid ligge tilgængelig for hele flyvepladsudvalget.

2. En flyveplads kan normalt godkendes ved brug af fysisk inspicering eller vurdering af detaljeret kort, billeder og/eller video.

3. En mulig flyveplads kan gives forhånds-tilkendegivelse, hvis den umiddelbart opfylder alle krav iht. til lovgivningen.

Det betyder at en modelflyveklub kan indsende sit materiale og få det gennemgået inden der åbnes for en ansøgnings sag.

Hvis der er behov for kompenserende foranstaltninger eller dispensationer, vil forhånds tilkendegivelsen give en idé til hvor problemet ligger og klubben kan arbejde videre med problemstillingen.

4. Ved flyvepladsgodkendelser er det sagsbehandlerens ansvar at sikre sig at lovgivningens minimumskrav er overholdt. Det vil checklisterne også sikre. (se kapitel 6)

5. En godkendelse skal underskrives af formanden for flyvepladsudvalget før den er gyldig.

6. Såfremt en sag kræver luftfartsmyndigheders' indblanding sker dette igennem flyvepladsudvalgets formand eller MDK sekretariatet.

7. Et afslag skal skriftligt begrundes til ansøger.

Til brug for modelflyveklubbens forberedelse af flyvepladsansøgning bruges denne checkliste, som også er basis for udvalgets godkendelse.

Check liste for flyvepladsgodkendelse:

Almindelige modelflyvepladser: MDK-form001

Stormodelflyvepladser: MDK-form002

Gyldighedsperiode for flyvepladsgodkendelse.

Flyvepladsens godkendelse er ikke tidbegrænset, men vil under tiden kunne udtages til gennemgang.

Det vil typisk kunne ske i forbindelse med MDKs interne stikprøvekontroller af flyvepladserne. (se MDK Form003 i Kap. 6)

Det kan også ske i forbindelse med myndighedernes ønske om aktindsigt eller tilsyn.

3.2.2.1.1 Stikprøvekontroller

Stikprøvekontroller.

TBST har sammen med delegeringen af opgaven med godkendelse af modelflyvepladser, også delegeret opgaven med tilsyn med modelflyvepladserne til MDK.

Tilsynet sker via stikprøver, hvor det vurderes om flyvepladserne fortsat opfylder de minimumkrav som var basis for den oprindelige godkendelse.

Det vil være flyvepladsudvalget som vil udføre disse stikprøver, men MDK's bestyrelse kan også uddelegere denne opgave til medlemmer, som er særligt uddannet/instrueret i opgaven. Ansvaret ligger da fortsat hos MDK.

MDK laver stikprøvekontrol på 5-10 modelflyvepladser om året og fører en tilsynsliste hvor resultaterne arkiveres.

Formålet med stikprøvekontroller er, at se efter om de forhold som den oprindelige flyvepladsgodkendelse blev givet på basis af, fortsat er til stede.

Er forholdene ikke længere til stede indledes en kontakt med modelflyveklubbens bestyrelse eller den interessegruppe som har pladsen, med henblik på at genoprette forholdene eller afgøre om der fortsat er basis for en modelflyvepladsgodkendelse.

En beslutning om at tilbagekalde en flyvepladsgodkendelse kan ankes til MDK bestyrelsen og ultimativt til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsens beslutning er afsluttende og der er ikke umiddelbart yderligere ankemulighed.

3.2.2.2 Stormodeludvalg

Modelfly som har en startvægt (inkl. brændstof) på mellem 7 kg og 50 Kg, samt alle modelfly der drives med gasturbine (jet-turbine) uanset startvægt, betegnes som en 'stormodel'.

Stormodeludvalget er et udvalg under Flysikkerhedsudvalget.

Det er MDK bestyrelsen der udstikker de overordnede politikker og retningslinier for stormodeludvalget.

I udvalget er de forskellige stormodelkategorier (A, H, J, S, M) repræsenteret af kontrollanter med bred praktisk og teoretisk viden indenfor en eller flere kategorier. Udvalgets sammensætning er statisk i den forstand at der ønskes en meget høj grad af kontinuitet omkring viden om stormodelregler og sikkerhed, og dynamisk i den forstand at der ønskes de rette personer på de konkrete arbejdsopgaver.

Valg og udskiftning af stormodeludvalgets medlemmer sker på frivillig basis MDK medlemmers frivillige tilsagn om at ville arbejde for stormodelsagen. Det er formanden for stormodeludvalget som acceptere de kandidater som stiller deres frivillige arbejde til rådighed.

Stormodeludvalgets arbejdsopgaver er følgende:

- Sikre at gældende lovgivning, (national og Europærisk) er indarbejdet i MDK stormodel-regler og -vejledninger.
- Følge den teknologiske og generelle udvikling med specifik fokus på stormodeller.
- Vedligeholde og udbygge vejledninger og checklister for stormodelgodkendelser.
- Godkende nye kontrollanter.
- Opdatere og opkvalificere stormodelkontrollanter via seminarer eller andre læringsformater.
- Planlægge og facilitere stormodel kontrollant seminarer mindst hvert andet år.
- Være kontaktpunkt for stormodel relaterede spørgsmål fra piloter, kontrollanter, klubber, sekretariat og MDK's bestyrelse.

Evt. nedlæggelse af stormodeludvalget er udelukkende en MDK repræsentantskabsbeslutning.

3.2.2.3 Dispensationer

I de tilfælde der måtte være modelflyvepladser som får behov for enten midlertidige eller permanente dispensationer for lovgivningen, søges de hos Trafikstyrelsen. Det er MDK der afsender ansøgningen og forestår kommunikationen. Se også kapitel 4.6



4

Procedurer

- 4.1 Modelflyvepladser
 - 4.1.1 Modelflyvepladser (0-7 kg)
 - 4.1.2 Stormodelflyvepladser (7-50 kg)
- 4.2 MDK Certifikatpolitik
- 4.3 Pilotcertifikater for modeller under 7 kg
- 4.4 Godkendelse af modeller over 7 kg, samt stormodelpiloter
- 4.5 Stormodelkontrollantkorps
- 4.6 Dispensationsansøgninger
- 4.7 Sagsbehandling
- 4.8 Arkivering
- 4.9 Aktindsigt
- 4.10 Artikel 16 tilladelse

4 Procedurer

4.1 Modelflyvepladser

Modelflyvning Danmark har 1. januar 2018 modtaget delegering fra Trafikstyrelsen om godkendelse af modelflyvepladser i Danmark.

4.1.1 Modelflyvepladser (0-7 kg)

Modelflyvepladser under Modelflyvning Danmark.

Modelflyvning Danmark godkender modelflyvepladser for modelflyveklubber organiseret under Modelflyvning Danmark.

Alle klubber kan søge Modelflyvning Danmark om godkendelse af en modelflyveplads.

I udgangspunktet godkendes alle modelflyvepladser til flyvning med modeller på op til 7 kg, hvis de opfylder de krav der stilles til en almindelig modelflyveplads.

Ved ansøgning om godkendelse af en modelflyveplads anvendes MDK Form 001. (se kapitel 6)

4.1.2 Stormodelflyvepladser (7-50 kg)

Stormodelflyvepladser under Modelflyvning Danmark.

Modelflyvning Danmark kan godkende en ny eller en eksisterende modelflyveplads til stormodeller hvis kravene er opfyldt.

Kravene er beskrevet i MDK Form 002. (se kapitel 6).

4.2 MDK Certifikatpolitik

Modelflyvning Danmarks Certifikat politik

MDK tror på at den bedste balance mellem nydelse af rekreativ modelflyvning og flyvesikkerhed sker via oplysning og uddannelse ude i modelflyveklubberne. Gennem mere end 30 år har MDK tilbudt medlemmerne uddannelse og certificering. I den periode har det været helt tydelig og beviseligt at uddannelse markant højner flyvesikkerheden og reducere risikoen for uheld.

Vision

Det er Modelflyvning Danmarks (MDK) vision at alle medlemmer skal være grundlæggende uddannede både hvad angår flyvefærdigheder og adfærd i såvel luftrum som på flyvepladser og i omverdenen som ambassadører for modelflyvesporten, for samlet set at højne flyvesikkerheden.

Mål

Det er MDKs mål at alle medlemmer frivilligt skal kunne gennemgå en certifikatuddannelsen. Uddannelsen inden for "færdighedscertifikaterne" (A,H,S og M) sker i klubberne. De større certifikater, også kaldet "Stormodelcertifikater" styres central hos MDK via et kontrollantkorps der uddannes via seminarer og sidemandoplæring. Et hvert medlem kan finde de velbeskrevne fagtekniske og flyveprøvekrav på websiden og i klubben gennemføre en faglig flyveprøve og samtidig blive adfærdsvurderet.

Metoder

Det er MDK som både udsteder og inddrager certifikater.

Det gælder både færdighedscertifikater (A,H,S og M), og stormodel- og et-certifikater.

Udstedelse af certifikater

Færdighedscertifikater udstedes af MDK efter at kontrollanten har underskrevet prøveformularen.

Formularen er basis for prøveafleggelsen. Efter beståelse af prøven, senderkontrollanten den underskrevne formular til MDKs sekretariat. Sekretariatet sender derefter opdateret medlemskort ud til medlemmet, med ny certifikat status.

Vedligeholdelse af certifikater

Det er den enkelte pilots ansvar at vedligeholde evner og træne færdigheder med rimelige mellemrum. Enten i klubben eller vha. simulator. Hvis piloten akut eller over tid mister sine kundskaber, og i praksis ikke længere ville kunne bestå de tidligere erhvervede certifikater, og ikke ønsker at gå til omprøve, skal medlemmet returnere certifikat(erne) til MDK.

Klubbens sikkerhedsansvarlige (eller klubbens formand) eller stormodelkontrollant vil kunne indstille til omprøve.

Omprøver og inddragelse af certifikater

Det er klubbernes ansvar at holde øje med medlemmernes generelle flyvekompetencer. De fleste klubber har udnævnt en sikkerhedsansvarlig person, i andre klubber påhviler opgaven formanden eller bestyrelsen. Det er klubbens ansvar at tage den første kontakt til et medlem som ikke længere udviser god flyvesikkerhed. Medlemmet skal tilbydes hjælp i form af træning /lærer-elev flyvning eller på anden måde hjælpes til at genoptage sin tidligere gode flyvesikkerhedspraksis. I yderste tilfælde kan klubben udstede flyveforbud, hvis et medlem ikke virker tilstrækkelig sikker i sin opførsel på jorden eller i luften eller ønsker at deltage i genoptræning.

Direkte fratagelse af certifikater.

Der findes to veje til direkte fratagelse af certifikater.

- 1) Hvis medlemmet har opført sig yderst skadeligt over for MDK vil en eksklusion kunne komme på tale, hvorunder også certifikater fjernes. Eksklusion følger MDKs vedtægter.
- 2) Medlemmer som ikke har betalt deres medlemskontingent mister deres certifikater efter tre (3) måneders restance.

Den svære samtale, med en pilot

Her er en nogle generiske anbefalinger, som du i klubben kan støtte dig til ifbm. en samtale med et medlem om han/hendes adfærd eller flyvning.

Mandat.

I en hvilken som helst samtale om certifikater er det vigtigt at der er styr på hvem der har hvilke mandater. Alt for ofte er en ellers god samtale kørt af sporet i uenighed om hvilket mandat fx klubbestyrelse/kontrollanter har. Være helt klare på hvilken rolle og mandater I har INDEN samtalen startes.

Anerkendelse og erkendelse.

Anerkendelse:

Det kan være et stort slag for en person, som måske har fløjet modelfly et flere årtier, at skulle forholde sig til kritik af personens flyvestile eller adfærd. Af samme grund er det meget vigtigt først at anerkende pilotens evt. lange fortid i hobbyen eller gode tidligere praksis og derved etablere en tillidsfuldatmosfære om samtalen. Piloten skal opnå en forståelse af dem der her påtaler situationen faktisk er bekendt med personens historie og tidligere evner. Det vil skabe en troværdighed og anerkendelse af tidlige tiders kunnen.

Erkendelse:

Før end det tales om enten omprøver eller flyveforbud, er det meget vigtigt at piloten får præsenteret de kritikpunkter som gør at samtalen er nødvendig. Diffuse henvisninger til hændelser eller anonymiserede personer vil ofte skabe mistillid eller det bliver svært at opnå en erkendelse af fejl eller mangler hos piloten. Derfor vil det være nødvendigt at der tales om et antal hændelsesforløb, som både indeholder navngivne vidner og konkrete sikkerhedsproblematikker. Uden konkrethed skabes der hurtigt splid og samtalen bliver ikke tillidsfuld, som den bør være. Uden pilotens anerkendelse af situationens alvor, giver det ikke mening at gå videre til omprøve.

Krav om en omprøve er i mange piloters optik umiddelbart en mistillidserklæring hvis ikke den begrundes meget grundigt og de kan føle det som en udfordring fra en klubgruppering eller enkeltpersoners vendetta rettet mod piloten. Her er en liste med hyppige årsager til sikkerhedsproblemer.

- Alkoholforbrug.
- Overmod eller dumdristighed.
- Medicinering. (og evt. fratagelse af kørekort)
- Reduceret syn, hørelse eller korttidshukommelse.
- Vurdering af egen evner set i forhold til de faktiske evner.
- Reduceret opfatteevne af komplekse systemer (fx programmering af sendere og anden elektronik).
- konfus eller usammenhængen opførsel.

Omprøven

Efter erkendelsen kommer selve planlægning af omprøven. I de tilfælde hvor det drejer sig om sygdom, med pludselig svækkelse af evner, bør der udstedes et flyveforbud ind til piloten har bevist sine evner ved en omprøve i alle certifikatkategorier. Det er vigtigt at den kontrollant som afholder prøven kender til begrundelsen for den. Især for at være opmærksom på den adfærd/flyvning som har gjort omprøven nødvendig. Kontrollanten

skal være accepteret af piloten som er oppe til prøve og det kan være praktisk at afholde den i en naboklub fx hvis banen er mere velegnet. Der startes med at sikre at de grundlæggende færdigheds-certifikat(er) evnes. Senere kan stormodel certifikat(er) genprøves ét for ét. I de tilfælde hvor det er det enkelte stormodelcertifikat der bringes i tvivl, tages kun dét certifikat.

Genudstedelse

Hvis det samlede forløb omhandler flere certifikatkategorier, vil hver ny kategori, skulle prøves og der udstedes certifikat for hver af dem. Det kan afstedkomme flere udstedelser af medlemskort efter hinanden, men det er den sikreste metode uden at gøre det meget kompliceret. 5) Ros og opfølgning. Hvis der er noget at rose for, så gør det. I omprøvesituationer er der mange tanker der kan være negative, så forsøg at få det positive med ind i situationen. Det vil gøre situationen lettere for alle parter. Efter en bestået omprøve er det en god idé og lave en opfølgning på piloten efter en tid. Det er ikke kun for at checke om piloten er faldet tilbage til tidligere dårlige vaner, men også for at signalere til piloten, at det ikke var for sjov, men en velment og nødvendig omprøve. Samtidig kan der være situation hvor et sygdomsforløb desværre har taget en yderligere alvorlig drejning.

Tal sammen

MDK har flere kanaler for kommunikation.

Alle klubformænd har adgang til et Formandsforum og alle stormodelkontrollanter har ligeledes adgang til et stormodelkontrollant forum. I begge forums er det helt relevant at søge svar på spørgsmål omkring omprøver og sikker adfærd på flyvepladsen.

4.3 Pilotcertifikater for modeller under 7 kg

Modelflyvning Danmark har siden 1970'erne udstedt færdighedscertifikater til modelfly. Intentionen bag certifikaterne er, at skabe en standard for hvornår en pilot har opnået et minimum af færdigheder i forskellige modelfly kategorier.

EU dronelovgivningen 2019/947 definerer at hjemmebyggede droner og modelfly hører under drone klassificeringen A3. De droner kræver at piloten består enten det officielle kompetencebevis fra den nationale luftfartsmyndighed (Trafikstyrelsen).

MDK medlemmer er via Artikel 16 tilladelsen undtaget det krav, så længe der flyves fra en MDK godkendt modelflyveplads. Til gengæld skal medlemmet have et færdighedsbevis eller være under oplæring i en modelflyveklub.

Flyver et MDK medlem med modelfly uden for en MDK godkendt modelflyveplads er det påkrævet at have et nationalt dronekompetencebevis for A3 droner.

MDK Certifikaterne har ikke baggrund i nogen ICAO standard eller national godkendelses praktik, men der er skabt ud fra en forståelse og en accept af behovet for modelflycertifikater, både i Danmark og i andre nordiske lande.

Det er tre områder som har gavn af certifikater:

1. Det er målsætningen MDK medlemmer opnår et færdighedscertifikat, og gennemgå den uddannelse der ligger bag.
2. Det er et middel til at skabe en opmærksomhed på flyvesikkerhed og skabe et synligt bevis på evner, som kan anvendes ved fx gæsteflyvning i andre danske klubber.
3. Uheld statistikken er indirekte forbedret pga af færdighedscertifikaterne og betyder at antallet og omfanget af modelfly relaterede uheld er formodet mindre end uden certifikater.

Modelflyvning Danmark har en række færdighedscertifikater, som man kan opnå ved at aflægge flyveprøver. Disse certifikater dokumenterer, at piloten har bevist at kunne håndtere den pågældende modeltype fuldt ud forsvarligt såvel på jorden som i luften. Certifikaterne danner desuden grundlag for at kunne tage certifikat til stormodeller inden for samme modeltype.

Modeltyperne er:

A - motormodeller

H - helikoptermodeller

S - svævemodeller

M - multirotor

Kontrollanterne er delt i 2 grupper. De der tager sig af færdighedscertifikaterne til modeller under 7 Kg og de der tager sig af godkendelse af model og pilot ved modeller over 7 Kg. Sidstnævnte kaldes stormodelkontrollanter.

Pilotens medlemskort til MDK er påtrykt pilotens certifikater. Som gæst i andre klubber og til visse stævner kan certifikatet forlanges forevist.

Når der er tale om færdighedscertifikaterne a, h, s og m skal kontrollanten være særlig opmærksom på at kandidatens adfærd og manøvrer er som beskrevet i prøven. Det vigtigste for kontrollanten er at bedømme om kandidaten har kontrol over sin model også i lidt svære situationer og i øvrigt bærer sig hensigtsmæssigt ad.

For beskrivelse af de enkelte færdighedscertifikater, henvises til

www.modelflyvningdanmark.dk hvor alle certifikatprøver kan studeres og

[downloads.](#)

Kontrollanterne.

Kontrollanter til færdighedscertifikaterne (a, h, s og m) hhv. motorflyver, helikopter, svæver og multirotor udpeges og indstilles af de enkelte flyveklubbers bestyrelser. Proceduren er, at klubben indsender et brev underskrevet af formand og et bestyrelsesmedlem til MDKs sekretariat. I brevet anbefales, at vedkommende klubmedlem og pilot registreres som kontrollant i MDKs oversigt over kontrollanter.

Indstillingen vil normalt blive taget til følge, og klubben modtager besked om at kontrollanten er godkendt. Kontrollanten får tilsendt et nyt medlemsbevis, hvoraf det fremgår at medlemmet er kontrollant for den eller de pågældende certifikattyper. Det er dermed klubbens bestyrelses ansvar at den indstillede kontrollant har de rette kvalifikationer.

Kluboversigter.

Alle klubberne kan ses i "klubhåndbogen", som er en samling af klub-data, som kan hentes på www.modelflyvningdanmark.dk.

Ved hver klub vil der være et felt der beskriver hvilke modelkategorier som klubben har kontrollanter til og om der kræves certifikat ved evt. gæsteflyvning.

4.4 Godkendelse af modeller over 7 kg, samt stormodelpiloter

Stormodeller og jet.

MDK defineret at alle modeller/droner som vejer over 7 kg er såkaldte "stormodeller".

I EU lovgivningens forstand kan modeller mellem 7 og 25 kg også flyves uden for modelflyvepladser, men det er ikke foreneligt med MDK's certifikat politik og skal der flyves uden for modelflyvepladser kræves det at der er opnået nationalt dronekompetancebevis. Stormodeller som vejer mellem 25-50 kg kan KUN flyves fra MDK godkendte stormodelflyvepladser/skrænter, fordi vægklassen mellem 25-50 kg KUN er tilladt når der flyves under MDKs Artikel 16 tilladelse stykke 7.

Se kapitel 4.1.2 om Stormodelflyvepladser.

Modellerne.

Det er Modelflyvning Danmarks klare holdning at alle stormodeller, som skal opnå ansvarsforsikring under MDK forsikringen, skal være stormodelgodkendte og flyves fra en stormodelgodkendt modelflyveplads.

Modellerne skal være teknisk godkendte af en MDK stormodelkontrollant.

Piloterne.

Modelflyvning Danmark stiller et korps af stormodelkontrollanter til rådighed for at gennemfører flyveprøver til stormodel.

Til forskel for de "små" færdighedscertifikater, så er alle stormodelkontrollanter knyttet til MDK og ikke til modelflyveklubberne.

Når en person ønsker at opnå stormodelcertifikat, kontaktes en af de lokale kontrollanter fra kontrollantlisten på www.modelflyvningdanmark.dk

Der aftales tid og sted for prøveafleggelsen og MDK formular MDK-form006 anvendes. Se kapitel 6 for eksempel.

Certifikaterne er inddelt i kategorierne A, H, J, S og M:

- A - Stormodel motorfly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof
- H - Stormodel helikopter med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof
- J - Modelfly drevet af jetturbine eller turboprop og en startvægt under 5 kg inkl. brændstof
- S - Stormodel svævefly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. ballast
- M - Multirotor med startvægt over 7 Kg og under 50 Kg incl. alt udstyr

Vejledninger og checklister er tilpasset den specifikke kategori, selve godkendelsesformularen (MDK-form006) er fælles for alle modelkategoryper.

4.5 Stormodelkontrollantkorps

Kontrollanterne.

Alle stormodelkontrollanter er frivillige, ulønnede og er udvalgt, samt uddannet via Modelflyvning Danmarks stormodelkontrollant seminarer.

Flere af kontrollanterne har haft deres hverv siden det hed "jumbo modeller" i 1980'erne og det er meget erfarne stormodelfolk.

Hver kontrollant tager på stormodelkontrollantseminar mindst én gang hvert andet år.

Det er Modelflyvning Danmark som afholder udgifterne for uddannelse og transport til seminarerne. Misligholdes denne regel, bortfalder stormodelkontrollant statussen automatisk. Fornyet kontrollantstatus kan opnås ved at deltage på næste seminar eller efter særlig uddannelse fra MDK.

Alle kontrollanter er som nævnt frivillige og de betaler selv deres transportudgifter ved deres hverdags kontrollantaktiviteter. Men i de tilfælde hvor der skal en længere rejse, fx på tværs af landet, vil det ofte være sådan at ansøgeren skal tage til kontrollantens klub eller evt. bidrage økonomisk til kontrollantens transportudgifter.

En kontrollant kan godt være kontrollant inden for flere kategorier, men er oprindeligt godkendt i hver enkelt kategori.

4.6 Dispensationsansøgninger

Dispensationer.

Modelflyvning Danmark har gennem delegering fra Trafikstyrelsen prokura til at godkende modelflyvepladser for Trafikstyrelsen inden for rammerne af EU 2019/947 og Bekendtgørelse Nr. 2253.

Elementer i en godkendelsessag som falder uden for lovgivningens rammer vil kræve en dispensation.

Eftersom der ikke er indbygget rettighed til at udstede dispensationer i den eksisterende delegation til MDK, kan MDK ikke udstede dispensationer.

Behov for dispensationer behandles af Modelflyvning Danmarks flyvepladsudvalg og hvis det vurderes at der er tilstrækkelige kompenserende foranstaltninger i en sag, vil Modelflyvning Danmark fremsende en dispensationsansøgning til Trafikstyrelsen. Dispansationsansøgningen registreres og arkiveres i hht. sektion 4.8

4.7 Sagsbehandling

Forvaltningsretlige retningslinjer.

Når MDK varetager administrationen af godkendelse af modelflyvepladser på vegne af Trafikstyrelsen, skal sagsbehandlingen ske i overensstemmelse med forvaltningsretlige regler og principper, i henhold til dronelovgivningen, relevante normer og procedurer, samt retningslinjerne i denne driftshåndbog om sagsbehandling.

Salgsbehandling.

Sagsbehandling i medfør af delegering(er) fra Trafikstyrelsen skal ske således at der er sporbarhed i afgørelser, samt baggrunden for godkendelser eller afslag.

De forvaltningsretlige principper om ligebehandling, proportionalitet, sagsoplysning og forbud mod magtfordrejning, iagttages ved udførelsen af de myndighedsopgaver, MDK varetager på Trafikstyrelsens vegne.

De enkelte dokumenter skal identificeres ved at,

- dokumenterne navngives en kort tekst, der summere dokumentets indhold.
- det originale indhold af dokumenterne ikke kan ændres efter de er gemt (fx PDF filer).
- datoen for dokumenternes modtagelse eller afsendelse fremgår af fil-systemet eller dokumentets navn.

Journaliserings- og sags-nummerering.

Hver sag som behandles på vegne af trafikstyrelsen skal have sit eget unik sagsnummer. Alle sager starter med "MDK SAG", efterfuldt af et løbenummer og evt år.

Sags titel.

Hver sag gives en sags titel, som yderst kort opsummere sagens emne eller fx sted/klubnavne.

Sagsnummer eksempel.

Typisk eksempel på et sagsnummer:

"MDK-SAG 0001_Greve RC Center luftrumsændring".

Partshøring.

MDK skal partshøre en ansøger eller et tilsynsobjekt før der træffes endelig afgørelse i en sag, hvis:

- organisationen får nye oplysninger, som ikke er parten bekendt. · oplysningerne indgår i sagens behandling og vil kunne få væsentlig negativ betydning for indholdet af den afgørelse organisationen skal træffe, og
- parten ikke ved at oplysningerne indgår i MDK's afgørelse.

Formålet med partshøringen er, at den, der er part i en sag, fx ansøger eller tilsynsobjektet, får lejlighed til at kommentere eller berigtige oplysninger, som parten ikke selv har fremsendt til MDK, eller som parten ikke er bekendt med, at MDK vil inddrage i sagen. En partshøring skal altså sikre, at en afgørelse træffes på det rigtige grundlag.

BegrundelseHvis MDK træffer en afgørelse, der ikke giver ansøger fuldt ud medhold, skal afgørelsen begrundes, så modtageren af afgørelsen forstår baggrunden for afgørelsen. En afgørelse, der ikke giver fuldt ud medhold er fx en afgørelse med vilkår eller betingelser eller et afslag.Hvis MDK giver ansøger fuldt ud medhold, kræves ingen begrundelse.Kravene til begrundelsen fremgår af forvaltningslovens § 24.Begrundelsen skal beskrive det faktum, der er indgået i sagens bedømmelse og henvise til de bestemmelser i relevante bestemmelser, som afgørelsen er truffet efter.Hvis ansøger undervejs i behandlingen af sagen fx er fremkommet med nye oplysninger, skal det fremgå af begrundelsen, at organisationen har forholdt sig til kommentarerne.Begrundelsen skal vise, at der er taget konkret stilling i sagen. Hvis afgørelsen bygger på skøn eller vurderinger, skal det klart fremgå af begrundelsen, hvilke kriterier der har ligget til grund for afgørelsens resultat. Begrundelsen skal være forståelig og let læselig samtidig med, at den skal være juridisk præcis.

KlagevejledningHvis en *skriftlig* afgørelse ikke giver ansøgeren fuldt ud medhold, skal der i afgørelsen vejledes om, at afgørelsen kan påklages til Trafikstyrelsen.

4.8 Arkivering

Arkivering af sagsakter.

Hver sags grunddokumenter, som fx kort, checklister og myndighedsafgørelser, skal arkiveres.

Arkiveringen skal ske elektronisk. Der er ikke krav om fysisk arkivering, og evt. historiske dokumenter scannes og gemmes.

Sagsdokumenter gemmes i en "cloud" (dropbox eller lignende service), så der kan gives adgang til trafikstyrelsen eller andre bemyndigede parter.

Adgang til sagsakter.

Dokumenter der indeholder personhenførbare data (GPDR), må kun kunne tilgås af Modelflyvning Danmarks medlemmer, der enten er bemyndiget til at træffe afgørelser, eller der er indgået en databehandlingsaftale med.

Modelflyvning Danmark er opmærksom på loven om persondatabehandling.

4.9 Aktindsigt

Aktindsigt.

På foranledning af Trafikstyrelsen gives der aktindsigt i Modelflyvning Danmarks sager som har relation til de delegeringer som er givet Modelflyvning Danmark.

Det er især i forbindelse med tilsyn at det er være aktuelt.

Aktindsigt gives til Trafikstyrelsen under forudsætning at der er lavet en databehandlingsaftale, jævnfør gældende lov om persondatabehandling.

Vurdering af relevansen af en aktindsigt.

Skulle der modtages anmodning om aktindsigt fra andre parter end Trafikstyrelsen, er det en beslutning for bestyrelsen i Modelflyvning Danmark at vurdere om aktindsigten er relevant og acceptabel. Beslutningen er ikke appellabel, med mindre det er særligt skærpende omstændigheder fra Trafikstyrelsen, politi eller domstole.

4.10 Artikel 16 tilladelse

Artikel 16

EU forordningen 2019/947 indeholder en artikel 16 "UAS-operationer inden for rammerne af modelflyveklubber eller -foreninger". Den artikel har til formål at give den nationale luftfartsmyndigheder mulighed for at aftale særlige begrænsninger eller lempelser for modelflyvning som er organiseret under en klub eller forening.

Anvendelsesområde

Modelflyvning Danmark fik i december 2022 en Artikel 16 tilladelse og den er gældende for medlemmer af Modelflyvning Danmark som flyver i Dansk luftrum. Artikel 16 gælder IKKE modelflyvning i Grønland og på Færøerne. I de områder gælder fortsat BL 9-4.

Bemærk at der dermed ikke kan flyves med modeller over 25 kg i de områder.

Emner i Artikel 16

Der er en række emner som berøres af artikel 16.

- Registrering og mærkning
- Kompetencebeviser

- Gæsters flyvning på godkendte Modelflyvepladser
- Flyvehøjde på Stormodelplads, der er godkendt af Modelflyvning Danmark
- Startvægt
- Aldersgrænse
- FPV First Person View
- Flyvning fra udvalgte skrænter
- Droneflyvning inden for 5 km afstand til offentlige lufthavne
- Fjernpiloter, der ikke overholder tilladelsen
- Indrapportering af hændelser

Tilladelsen i henhold til artikel 16, stk. 2, litra b, i Forordning 2019/947 træder i kraft den 24.12.2022.

Gå ind på www.modelflyvningdanmark.dk under lovgivning og læs Artikel 16 tilladelsen i sin helhed.



5

Kvalitet

- 5.1 Revisionskontrol af driftshåndbogen
- 5.2 Tilsyn fra myndigheder
- 5.3 Digital godkendelse af MDK driftshåndbog

5 Kvalitet

5.1 Revisionskontrol af driftshåndbogen

Revidering af driftshåndbogen.

Modelflyvning Danmark revidere driftshåndbogen så snart der er nødvendige ændringer i den måde som administrationen foregår på, eller lovgivningen foreskriver.

Der anvendes to begivenhedsstørrelser:

1. "Mindre ændringer", der ikke har relation til myndighederne (fx Trafikstyrelsen).
2. "Større ændringer", der har direkte relation til lovgivningen eller forvaltnings tekniske principper og dermed kræver godkendelse af trafikstyrelsen.

5.2 Tilsyn fra myndigheder

Idet Modelflyvning Danmark nyder privilegiet af visse delegeringer fra Trafikstyrelsen, er det en naturlig ting at Trafikstyrelsen kan udføre tilsyn hos MDK.

Tilsyn kan være enten en administrativ gennemgang af fx driftshåndbog og hjemmeside indhold. (Desk audit)

Det kan også være en anmodning om udlevering af kommunikation (emails, breve osv) i forbindelse med en sagsbehandling i relation til en delegerede opgaver.

Fysisk tilsyn er også en mulighed, men kræver en rimelig tidsfrist, for at kunne samle de relevante personer fra MDK.

5.3 Digital godkendelse af MDK driftshåndbog

Revision af driftshåndbogen sker altid elektronisk.

Fordelen er at det altid kan spores hvilke ændringer der er forekommet og hvem der har godkendt revisionerne.

Rent praktisk anvender MDK manual systemet "Aeroplan"s email-annoncering, til at orientere om at en ny manual er klar til godkendelse.

Det er op til MDK's bestyrelse, eller herunder nedsat udvalg, at beslutte hvornår der sendes en ny revision ud.

Den fysiske revidering og praktiske igangsættelse af en revision kan uddelegeres til et MDK bestyrelsesmedlem, udvalgsmedlem eller MDK sekretariatet.



Når der er tale om en "større ændring" af driftshåndbogen og Trafikstyrelsen skal godkende revisionen, anvendes den til den tid værende TBST inspektørs email.

Intentionally left blank



6

Formularer

- 6.1 MDK Form 001 (godkendelse af alm.flyveplads)
- 6.2 MDK Form 002 (godkendelse af stormodelflyveplads)
- 6.3 MDK-form 003 Flyvepladstilsyn
- 6.4 MDK Form 004 Flyveplads leje skabelon
- 6.5 MDK Form 005 MDK Form 005 Vurdering af plads til 50kg
grænse
- 6.6 MDK Form 006 MDK Form 006 Godkendelse Stormodel og Jet



6 Formularer

6.1 MDK Form 001 (godkendelse af alm.flyveplads)

Denne formular anvendes til ansøgning om godkendelse af en ny eller flyttet modelflyveplads til modeller mellem 0 og 7 kg.

MDK Form 001



Ansøgning om flyvepladsgodkendelse (0-7kg)		Revision 01
Vejledning: Denne formular anvendes som check liste af alle de forhold der ligger bag en godkendelse af en modelflyveplads hos Modelflyvning Danmark. Klubben udfylder selv formen og sender den til info@modelflyvning.dk Husk at afkrydse felterne for dokumentation, når dokumentation medsendes.		
Check punkt	Dokument vedlagt (x)	Beskrivelse (vedlæg gerne supplerende dokumenter)
Modelflyveklubbens navn/ interessegruppe.		
Pladsens adresse/matrikel nr.		
Klubbens kontaktperson. (for flyvepladsgodkendelsen)		
Placering (Lat/Long koordinat)		
Beskrivelse af pladsen. (landkort) (bane ind- og ud-flyvningsforhold)		
Beskriv tilknyttet luftrum, (100x300 meter), (landkort)		
Matrikel ejers tilladelse. (aftale)		
Naboer orienteret.		
Afstand til nærmeste bebyggelse. (brug landkort)		
Afstand til offentlige vej hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover. (brug landkort)		
Afstand til jernbaner. (brug landkort)		
Afstand til civil- eller militær-lufthavn. (brug landkort)		
Afstand til særligt følsomme naturområder. (brug landkort)		
Landzonetilladelse.		
Sikkerheds- og adfærds-regler.		
Sted, dato og underskrift af klubrepræsentant		

Ansøgning indsendes til:
Modelflyvning Danmark
Kirkeskovvej 1
4660 Store Heddinge

Eller skannet som .jpg eller .pdf til
info@modelflyvning.dk
(Husk vedhæftede dokumenter)

Noteres af Modelflyvning Danmark

Dato _____

Initialer _____

Sags nr. _____



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Formularer 6
Page: 4
Revision: 2
9-10-2023

6.2 MDK Form 002 (godkendelse af stormodelflyveplads)

Denne formular anvendes til ansøgning om godkendelse af en stormodelflyveplads til modeller mellem 0 og 50 kg.



MDK Form 002

**Ansøgning om stormodelflyvepladsgodkendelse (0-50kg)**

Revision 02

Vejledning:

Denne formular anvendes som check liste af alle de forhold der ligger bag en godkendelse af en modelflyveplads hos Modelflyvning Danmark. Klubben udfylder selv formen og sender den til info@modelflyvning.dk

Husk at afkrydse felterne for dokumentation, når dokumentation medsendes.

Check punkt	Dokument vedlagt (x)	Beskrivelse (vedlæg gerne supplerende dokumenter)
Modelflyveklubbens navn.		
Pladsens adresse/matrikel nr.		
Klubbens kontaktperson. (for flyvepladsgodkendelsen)		
Placering (Lat/Long koordinat)		
Beskrivelse af pladsen. (landkort) (bane ind- og ud-flyvningsforhold)		
Beskriv tilknyttet luftrum, (200x400 meter). (landkort)		
Matrikel ejers tilladelse. (aftale)		
Naboer orienteret.		
Afstand til nærmeste bebyggelse. (brug landkort)		
Afstand til offentlige vej hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover. (brug landkort)		
Afstand til jernbaner. (brug landkort)		
Afstand til civil- eller militær- lufthavn. (brug landkort)		
Afstand til særligt følsomme naturområder. (brug landkort)		
Landzonetilladelse.		
Sikkerheds- og adfærds-regler.		

Sted, dato og underskrift af klubrepræsentant

Ansøgning indsendes til:
Modelflyvning Danmark
Kirkeskovvej 1
4660 Store Heddinge

Eller skannet som .jpg eller .pdf til
info@modelflyvning.dk
(Husk vedhæftede dokumenter)

Noteres af Modelflyvning Danmark

Dato _____

Initialer _____

Sags nr. _____



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Formularer 6
Page: 6
Revision: 2
9-10-2023

6.3 MDK-form 003 Flyvepladstilsyn

MDK Form 003 anvendes ved tilsyn af MDK modelflyveklubber.



MDK Form 003



Checkliste for tilsynsbesøg på modelflyveplads.		Revision 04
Vejledning: Denne formular anvendes som check liste ved tilsynsbesøg hos modelflyvepladser, godkendt af Modelflyvning Danmark. Den tilsynsførende skal sende den udfyldte skabelon til Modelflyvning Danmarks sekretariat på email: info@modelflyvning.dk Husk at afkrydse felterne for dokumentation, når dokumentation medsendes.		
Check punkt	Er der ændringer i forholdene? (Ja/Nej)	Beskrivelse (vedlæg gerne supplerende dokumenter)
Modelflyveklubbens navn. og nummer.		
Pladsens adresse/matrikel nr.		
Klubbens kontaktperson. (for flyvepladsgodkendelsen)		
Placering (Lat/Long koordinat)		
Beskrivelse af pladsen. (landkort) (bane ind- og ud-flyvningsforhold)		
Beskriv tilknyttet luftrum, evt. på landkort		
Matrikel ejers tilladelse.		
Nabo relation god?		
Afstand til nærmeste bebyggelse.		
Afstand til offentlige vej hvor fartgrænsen er 70 km/t eller derover. (brug landkort)		
Afstand til jernbaner. (brug landkort)		
Afstand til civil- eller militær- lufthavn eller HEMS pladser (brug landkort)		
Afstand til særligt følsomme naturområder. (brug landkort)		
Findes der en landzonetilladelse. Dispensationer fra Luftfartsmyndighederne.		
Sikkerheds- og adfærds-regler.		
Hvem er klubbens sikkerhedsansvarlige?		
Sted, dato og underskrift af klubrepræsentant, samt tilsynsførendes underskrift.		

Checkliste skannes som .jpg eller .pdf og sendes til info@modelflyvning.dk
(Husk også evt. vedhæftede dokumenter)

Noteres af Modelflyvning Danmark

Dato _____

Initialer _____

Sags nr. _____



6.4 MDK Form 004 Flyveplads leje skabelon

MDK Form 004 kan bruges som skabelon for klubber der skal lave en låne/leje aftale på en matrikel/flyvepladsareal.

MDK Form 004

Modelflyvning Danmarks standard skabelon for flyvepladsleje

Vejledning: Udfyld eller overskriv de blanke felter eller bokse.

Leje / Låne / Forpagtning, Aftale.

Dato _____ Sted _____

Aftalen er indgået mellem _____ (ejer)

og

Modelflyveklub _____

Modelflyveklubben må gøre brug af arealet beliggende på adressen:

(evt antal m² jord) _____

Adgang til pladsen: Indkørsel skal ske fra vej _____

Der er indgået aftale om der må, må ikke opsættes, klubhus, container, halvtag til brug for klubbens medlemmer, der må, må ikke støbes fundamenter.Der må , ikke etableres vand , strøm , kloak på stedet, på klubbens regning.

Klubben skal følge luftfartsloven, og skabe gode relationer til evt. naboer.

Dette pålægges bestyrelsen af klubbens bestyrelse.

Denne indgåede aftale er gældende fra _____ år, til _____ år.

Og kan opsiges med varsel på _____ dage / måneder / år.

Aftalen kan dog ændres ved enighed.

Ved ejerens eventuelle frasalg af jorden eller ophævelse af landbrugspligten skal klubben tilbydes at kunne købe jordstykket som de første, eller lade leje-/låne-aftalen overgå til den ny ejer.

Kommune skal være indforstået med denne aftale og det påligger modelflyveklubben af søge landzonetilladelse for anvendelse af jorden til rekreative formål.

Ved større markskader (fx i forbindelse med hjemhentning af modeller) er det aftalt at: piloten dækker evt. skader via forsikring hos Modelflyvning Danmark.

Mindre skader kan afregnes i mindelighed.

Betalning af evt. lejeløb afregnes årligt ved årets udgang.

Modelflyvning Danmark samt kommune skal have mulighed for at få en kopi af denne aftale.

Flyvepladsen skal godkendes til modelflyvning af Modelflyvning Danmarks flyvepladsudvalg, på vegne af Trafik, Bygge og Boligministeriet.

Underskrift:

Ejer _____

Formand for modelflyveklubben _____



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Formularer 6
Page: 10
Revision: 2
9-10-2023

6.5 MDK Form 005 MDK Form 005 Vurdering af plads til 50kg grænse

MDK Form 005 anvendes ved vurdering af egnethed for modelflyvepladser til 50 kg modeller.

MDK Form 005



Checkliste for vurdering af stormodelflyveplads til 50 kg startvægt.		Revision 01
<p>Vejledning: Denne formular anvendes som check liste ved vurdering af stormodelflyvepladser som kan godkendes af Modelflyvning Danmark til startvægt op til 50 kg. Den tilsynsførende skal sende den udfyldte skabelon til Modelflyvning Danmarks sekretariat på email: info@modelflyvning.dk Husk at afkrydse felterne for dokumentation, når dokumentation medsendes.</p>		
Check punkt	"X", når der findes dokumentation	Beskrivelse (vedlæg gerne supplerende dokumenter)
Modelflyveklubbens navn. og klubnummer.		
Pladsens adresse/matrikel nr.		
Klubbens kontaktperson. (typisk formanden)		
Placering (Lat/Long koordinat)		
Beskrivelse af pladsen. (landkort)		
Beskriv tilknyttet luftrum, evt. på landkort		
Beskrivelse af ind- og ud-flyvningsforhold.		
Sikkerhedsnet opstillet?		
Sikkerheds- og adfærds-regler er opdateret til 50 kg vægtgrænse.		
Hvem er klubbens sikkerhedsansvarlige?		
Modelflyvning Danmarks samlede vurdering.		
Sted, dato og underskrift af klubrepræsentant, samt tilsynsførendes underskrift.		
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>		

Checkliste skannes som .jpg eller .pdf og sendes til info@modelflyvning.dk
(Husk også evt. vedhæftede dokumenter)

Noteres af Modelflyvning Danmark

Dato _____

Initialer _____

Sags nr. _____



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Formularer 6
Page: 12
Revision: 2
9-10-2023

6.6 MDK Form 006 MDK Form 006 Godkendelse Stormodel og Jet

MDK Form 006 anvendes ved godkendelse af stormodel og pilot.

MDK Form006

Godkendelse, stormodel og jet



Godkendelse af model og pilot i kategori (sæt X)				Udfyldes ved godkendelse af model			
A	H	J	S				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Stormodel motorfly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof.		Stormodel helikopter med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof.		Modelfly drevet af jetturbin eller turboprop og en startvægt under 50 kg inkl. brændstof.		Stormodel svævefly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. ballast.	
Pilotens MDK medlemsnr.		Pilotens navn					
Modellens startvægt		Modellens navn					
Beskrivelse (Type, motorfabrikat, størrelse)							
Teknisk godkendelse				Underlegnede stormodelkontrollant har modtaget en beskrivelse af flyets opbygning og har kontrolleret alle relevante punkter ifølge Modelflyvning Danmarks kontrolliste for flytjen.			
Kontrollantens MDK medlemsnr.		Kontrollantens navn (og e-mail til bekræftelse fra sekretariatet)					
Sted, dato og underskrift af kontrollant							
Luftdygtigheds godkendelse				Underlegnede stormodelkontrollant bekræfter at modellen flyver på sikker og forsvarlig vis, og kan gennemføre manøvrer med stor G-påvirkning passende til modellens type, ligesom piloten på betryggende og forsvarlig vis har foretaget prøvflyvning af det ovennævnte godkendte modelfly.			
Kontrollantens MDK medlemsnr.		Kontrollantens navn (og e-mail til bekræftelse fra sekretariatet)					
Sted, dato og underskrift af kontrollant							

Godkendelse af pilot i kategori (sæt X)				Udfyldes hvis pilot flyver med en allerede godkendt model			
A	H	J	S				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Stormodel motorfly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof.		Stormodel helikopter med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. brændstof.		Modelfly drevet af jetturbin eller turboprop og en startvægt under 50 kg inkl. brændstof.		Stormodel svævefly med startvægt over 7 kg og under 50 kg inkl. ballast.	
Pilotens MDK medlemsnr.		Pilotens navn					
Modellens registreringsnr.		Modellens navn					
Pilot godkendelse				Underlegnede stormodelkontrollant bekræfter at piloten på betryggende og forsvarlig vis har foretaget prøvflyvning af det ovennævnte godkendte modelfly.			
Kontrollantens MDK medlemsnr.		Kontrollantens navn (og e-mail til bekræftelse fra sekretariatet)					
Sted, dato og underskrift af kontrollant							

Afmelding af registrering		Udfyldes ved salg, ejerskifte, havari eller anden afgang	
Modellens registreringsnr.	Modellens navn		

Godkendelsen indsendes til
Modelflyvning Danmark
Kirkeskovvej 1
4660 Store Heddinge

Eller skannet som .jpg eller .pdf til
info@modelflyvning.dk

Noteret af Modelflyvning Danmark

Reg.Nr. _____

Initialer _____

Dato _____

Intentionally left blank



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Appendix A
Page: 1
Revision: 2
9-10-2023

A Forkortelser



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Appendix A
Page: 2
Revision: 2
9-10-2023

A Forkortelser

Forkortelse	Fuld beskrivelse
EASA	European Aviation Safety Agency
EMFU	European Model Flying Union
ICAO	International Civil Aviation Organisation
MDK	Modelflyvning Danmark
TS	Trafikstyrelsen



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Appendix B
Page: 1
Revision: 2
9-10-2023

B

Myndigheder

B.1

Nationalt

B.2

Internationalt



B Myndigheder

B.1 Nationalt

På nationalt plan er det Trafikstyrelsen der er luftfartsmyndighed.

B.2 Internationalt

På europæisk plan er det European Aviation Safety Agency (EASA) der er lovgivende myndighed for modelflyvning. Det er EU's "Basic Regulation" som udstikker rammen for hvordan EASA kan lovgive på modelfly/Drone området, og derunder det lovgivningsmæssige råderum for de enkelte medlemstateres nationale myndigheder.



Modelflyvning Danmark

Driftshåndbog

Appendix C
Page: 1
Revision: 2
9-10-2023

C Lovgivning



C Lovgivning

I denne driftshåndbog er der taget hensyn til følgende lovgivninger :

1. KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.
2. BEK nr 2253 af 29/12/2020
"Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer" er den til dato eneste gældende danske supplerende lovgivning i dansk luftrum. (ikke gældende på Grønland og Færøerne)
3. Artikel 16 tilladelse til Modelflyvning Danmark, trådet i kraft den 24.12.2022