

FAA's BVLOS Draft Rule at a Critical Crossroads: Update

FAA's BVLOS Draft Rule at a Critical Crossroads: Update

Bron: Dronefile.com November 17, 2024 by Miriam McNabb

Industry Leaders Call for Timely Action to Unlock Drone Potential: BVLOS Draft Moves from DOT to OMB

The drone industry stands on the verge of significant growth, but bureaucratic delays threaten to stall its progress. A draft rule for Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) operations, currently under review by the White House Office of Management and Budget (OMB), could unlock the scalability of critical drone applications when passed. Yet, with deadlines looming, industry leaders stress the urgency of publishing the rule before potential political shifts in early 2025.

The Importance of BVLOS Regulations

BVLOS operations allow drones to perform complex tasks over greater distances without requiring the operator to maintain direct visual contact. These capabilities are critical for applications such as infrastructure inspections, agricultural monitoring, and disaster response. The draft BVLOS rule, known as Part 108, has been eagerly awaited since the FAA's March 2022 Aviation Rulemaking Committee report.

Currently, operators must navigate costly and time-consuming

approval processes for BVLOS flights, creating barriers to industry growth. Michael Robbins, President and CEO of the Association for Uncrewed Vehicle Systems International (AUVSI), and Lisa Ellman, Executive Director of the Commercial Drone Alliance (CDA), emphasize that this situation *“is not sustainable.”* They argue that a streamlined regulatory framework is essential for scaling drone operations and realizing their full economic and societal benefits.

“Safely enabling drones to fly beyond the direct visual line of sight of the operator facilitates more complex and cost-effective applications covering a greater distance and reaching a broader community,” they wrote in an op-ed for Inside Unmanned Systems.

Challenges and Deadlines

Although Congress mandated the release of the BVLOS rule by September 16, 2024, the deadline has passed without action. FAA leadership has since committed to publishing the draft rule by late 2024 or early January 2025. Robbins and Ellman warn that further delays could derail progress, particularly with an upcoming presidential transition in January 2025. Such a change could result in a rulemaking moratorium lasting months or years.

“At this stage, it is the forward movement and issuance of the draft rule that matters most,” they wrote. *“Perfect should not be the enemy of the good. It is just a draft rule.”*

Once published, the draft rule will undergo extensive review and refinement, allowing stakeholders to provide feedback and ensure it balances safety with innovation.

The Role of Industry Advocacy

AUVSI and CDA have been instrumental in shaping U.S. drone regulations, including the foundational Part 107 rule. They now urge industry stakeholders to avoid scheduling individual

meetings with the OMB's Office of Information and Regulatory Affairs (OIRA). This approach aims to expedite the interagency review process and ensure the draft rule is ready for publication.

"Our organizations respectfully ask that individual member companies stand down from scheduling individual meetings with OIRA on the draft safety rule so that OIRA can move with speed through their process," Robbins wrote in a LinkedIn update.

The associations have committed to strongly representing the industry's views during their upcoming meetings with OIRA.

Unlocking the Industry's Potential

Timely action on BVLOS rulemaking is critical for the drone industry to achieve its projected economic contributions. Studies estimate that drones will add billions of dollars to the U.S. economy in the next decade, but without BVLOS regulations, much of this potential remains untapped.

"The drone industry is standing on the precipice of a new era," Robbins and Ellman wrote. *"The timely issuance of a draft BVLOS rule will unlock the scalability of high-value operations, such as drone deliveries, agricultural monitoring, infrastructure inspection, and public safety operations."*

As federal agencies, Congress, and the White House consider the next steps, industry advocates stress that the time to act is now. *"The future of the drone industry in the United States—and the countless benefits it can bring—depends on timely action,"* Robbins and Ellman concluded.

For more information, visit the [AUVSI](#) and [Commercial Drone Alliance](#) websites.

Drone vervoert medicijnen en bloed over bijna 40 km in Italië

Drone vervoert medicijnen en bloed over bijna 40 km in Italië

In Italië is onlangs een proefproject succesvol afgerond waarbij drones werden ingezet voor het vervoer van levensreddende medicijnen en bloed. De drone legde een afstand van 37 kilometer af, van het Barone-ziekenhuis in Patti (Messina) naar de Eolische Eilanden (Vulcano en Lipari). Dit project, gerealiseerd door de startup ABzero in samenwerking met het technologisch centrum Navacchio, moet leiden tot verbeterde medische logistiek in geïsoleerde gebieden.



Samenwerking en techniek

De ontwikkeling van deze technologie is het resultaat van een samenwerking tussen verschillende partijen, waaronder de Italiaanse kustwacht en lokale overheden van Milazzo en Lipari. ABzero heeft een drone ontworpen die autonoom lange afstanden kan afleggen, zonder de noodzaak van een menselijke piloot. Dit maakt het mogelijk om medische leveringen uit te voeren in gebieden die moeilijk bereikbaar zijn.

De missie vestigde bovendien een nieuw record voor de langste afstand die met een elektrische multirotor-drone in BVLOS-

modus (Beyond Visual Line of Sight) is afgelegd.

Slimme capsule voor veilig transport

Een belangrijk onderdeel van deze innovatie is de 'smart capsule' die aan de drone is bevestigd. Deze capsule, uitgerust met kunstmatige intelligentie en geavanceerde sensoren, zorgt ervoor dat de temperatuur, het vochtgehalte, de pH-waarde en zelfs de hemolyse van het bloed tijdens het transport optimaal blijven.

Dankzij een mobiele applicatie kan het hele transportproces volledig autonoom worden uitgevoerd. EuroUSC Italia speelde ook een cruciale rol in de veiligheidsanalyses van het project en begeleidde de goedkeuringsprocedures van de Italiaanse luchtvaartautoriteit ENAC.

Verbetering van de logistiek

Het doel van dit project is om de logistiek in de gezondheidszorg te verbeteren door transportkosten en -tijden te verminderen, vooral in moeilijk bereikbare gebieden zoals eilanden. Naast medicijnen en bloed zou in de toekomst zelfs het vervoer van donororganen via drones mogelijk kunnen zijn.

Giuseppe Tortora, CEO van ABzero, benadrukte dat deze technologie een aanzienlijke impact kan hebben op de kwaliteit van de gezondheidszorg in geïsoleerde regio's. Dankzij de samenwerking met lokale partners kan drone-technologie de huidige maritieme logistiek aanvullen en zelfs overtreffen, vooral in noodsituaties met een levensreddende impact.

Stand van zaken in Nederland

Ook in Nederland wordt volop geëxperimenteerd met het transport van medische goederen via drones. De ANWB is hierbij een leidende partij. In de afgelopen jaren hebben zij

testvluchten uitgevoerd waarbij drones medicijnen, bloed en andere medische benodigdheden vervoeren tussen zorginstellingen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) onderzoekt momenteel hoe testvluchten tussen Zwolle en Meppel mogelijk gemaakt kunnen worden. Dit traject zou een belangrijke stap zijn in de verdere opschaling van droneleveringen in Nederland, met als doel om medische transporten sneller en efficiënter te maken, vooral in afgelegen gebieden of bij verkeersdrukte.

(bron: [Corriere della Serra](#))

**Britse
burgerluchtvaartautoriteit
presenteert routekaart voor
vliegen buiten de visuele
zichtlijn (BVL0S)**

**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 zogenaemde 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 eVOL 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

Bron: EASA Newsroom 25 Nov 2024

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

Deze publicatie consolideert de vereisten voor de certificering en verklaring van ATM/ANS systemen en onderdelen met de vereisten en administratieve procedures voor de goedkeuring van organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp of de productie ervan, evenals met de bijbehorende aanvaardbare nalevingsmiddelen en begeleidingsmateriaal (AMC en GM). Het heeft betrekking op [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2023/1769 van de Commissie](#), [Gedelegeerde Verordening \(EU\) 2023/1768 van de Commissie](#) en de ED-besluiten [2023/016/R](#), [2024/001/R](#) en [2024/002/R](#).

De **EAR voor ATM/ANS-apparatuur** kan gratis worden gedownload op de

EASA-

website: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/easy-access-rules/first-easy-access-rules-air-traffic-managementair-navigation>.

Aangezien ze via het eRules platform worden gegenereerd, zullen ze regelmatig worden bijgewerkt om verdere wijzigingen

en evoluties in hun inhoud op te nemen.

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.

[Lees hier het artikel](#)

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](#)