

22. maj 2015

**Hørings svar fra Modelflyvning Danmark på
Fremtidens regulering af civile droner**

Forord.

Vi har fra Modelflyvning Danmarks side med interesse læst *Fremtidens regulering af civile droner*, som Trafikstyrelsen offentliggjorde og sendte i høring d. 17. april -15.

Det var overraskende at konstatere, at rapporten bruger begrebet 'drone' som en fælles betegnelse for alle ubemandede luftfartøjer, og dermed også for traditionelle modelfly.

Hvis vores konstatering er rigtigt, betyder det at gennemførelse af rapportens anbefalinger, kan få vidtrækkende konsekvenser for den traditionelle modelflyvning dyrket som konkurrencesport og fritidsforøjelse under Modelflyvning Danmark.

Vil vi i dette høringssvar benytte terminologien *modelfly* og *modelflyvning*, som betegnelse for aktiviteter der udøves under Modelflyvning Danmark i modsætning til 'droner' og 'droneflyvning' som vi bruger til at betegne luftfartøjer og flyvning i kommercielt øjemed eller i andet civilt øjemed udenfor Modelflyvning Danmark. Sidst i høringssvaret er redegjort for hvordan Modelflyvning Danmark begrebsmæssig skelner 'droner' og 'modelfly'.

Det er vort standpunkt i Modelflyvning Danmark, at den rekreative og konkurrencesportslige modelflyvning, der dyrkes under Modelflyvning Danmark, ikke falder indenfor rapportens målgruppe og helt - eller i størst muligt omfang - bør undtages for nye reguleringer og krav, som i medfør af rapportens anbefalinger måtte blive indført.

Vores standpunkt er baseret på, at den modelflyvning der udføres under Modelflyvning Danmark, har fundet sted i 40-50 år uden problemer.

Den kommercielle droneflyvning og droneteknologi er i en rivende udvikling og betræder ukendte områder til bekymring for mange. Det er i modsætning til den traditionelle modelflyvning, som foregår på anlagte modelflyvepladser, der er godkendte af Modelflyvning Danmark på vegne af Trafikstyrelsen. Flere forhold gør, at risikoprofilen for traditionel modelflyvning under Modelflyvning Danmark er lav og ikke viser stigningstakter.

Der er vores synspunkt, at et i forvejen velreguleret og velfungerende område, som den traditionelle modelflyvning under Modelflyvning Danmark, ikke opnår forbedringer ved en øget regulering.

Modelflyvning Danmark organiserer som interesseorganisation ca. 3.600 danske modelflyvere, der dyrker modelflyvning i rekreativt og konkurrencesportsligt øjemed på nationalt plan og på internationalt plan under FAI.

Hvis rapportens anbefalinger om elektronisk identifikation og registrering af operatører og fartøjer, vil det pålægge Modelflyvning Danmark tunge administrative byrder, som vil være vanskelige at løfte for en fritidsorganisation.

Det opereres i størrelsesordenen 20.000 til 25.000 modelfly under Modelflyvning Danmark. Den årlige vedligeholdelse af registreringen anslås at ville andrage 6.000 enheder fordelt på nyregistreringer, omregistreringer og afregistreringer. Et tilsvarende antal droner og modelfly til fritidsbrug må antages at eksistere udenfor Modelflyvning Danmark.

Allan Feld.
Formand for Modelflyvning Danmark

På de følgende sider vil vi kommentere på udvalgte afsnit i rapporten samt påpege nogle få faktuelle misforståelser.

Oversigt over høringsvarets konklusioner

side 8 – Boks-1

b) Nummerplader

Konklusion: Vi finder det administrativt bekesteligt og unødvendigt at alle modelfly, der flyves fra godkendte modelflyvepladser, skal bære elektronisk identifikation. Modelflyvning Danmark vedligeholder i dag et registreringsystem for modelfly med mtov over 7Kg, såkaldte stormodeller jf. BL 9.4.
Vi vil anbefale at nummerplader og registrering ikke finder anvendelse for fartøjer under 7kg., når de anvendes i regi af Modelflyvning Danmark.

d) Ansvarsforsikring

Konklusion:
Vi bifalder at al modelflyvning og dronflyvning gennem forsikringspligt omsider kan opnå dækning af en ansvarsforsikring svarende til den Modelflyvning Danmarks medlemmer allerede er omfattet af.

g) Færdselsregler:

Konklusion:
Vi bifalder at BL 9.4. fortsat skal være grundlaget for fritidsflyvning/modelflyvning.

Kapitel 6 Anvendelse af frekvenser til fjernstyring og identifikation af civile droner

Konklusion:
Vi kan ikke anbefale at 2,4Ghz båndet opgives til fjernstyring af fritidsdroner og modelfly. Dels er det unødvendigt (baseret på 10 års praktisk erfaring) og dels vil være meget bekesteligt for fritidsflyverne at skifte til andet radioudstyr – anslået 20-25MKr. alene for de fritidsflyvere som Modelflyvning Danmark repræsenterer.

Kapitel 7 Tekniske krav til dronen

Konklusion:
Det er Modelflyvnings Danmarks indstilling at den fritidsflyvning der foretages i regi af Modelflyvning Danmarks skal undtages for kravet om at bære elektronisk identifikationsudstyr (nummerplader) og fartøjerne skal undtages for krav om registrering. Begrundelsen herfor er at flyvningens art og flyvepladsernes placering i det åbne land, vil give ringe mening i forhold til registreringens og identifikationsmulighedens formål.
Analogien til denne flyvning er uindregistrerede motorkøretøjer, der benyttes på lukkede baneområder.

Kapitel 8 Krav til operatøren

Konklusion:

Modelflyvning Danmark bifalder et krav om uddannelse af operatører og modelflyvepiloter.

Vi er til gengæld stærkt bekymrede over tankerne om en nedre aldersgrænse, som effektivt ville forhindre juniormedlemmer i at flyve fartøjer over bagatelgrænsen.

En aldersgrænse bør som minimum suppleres med en bestemmelse, der legaliserer børns flyvning, når den foregår på en godkendt modelflyveplads under behørigt opsyn, som det allerede praktiseres i dag.

9.3 Flyvning med droner inden døre

Konklusion: Vi mener at BL 9.4. er uegnet som reguleringsgrundlag for indendørs flyvning med modelfly og droner. Vi ser heller ikke et behov, da området har været selvregulerende i de seneste 15 år uden problemer.

Hovedparten af de fartøjer der benyttes indendørs ligger desuden under bagatelgrænsen og omfattes ikke.

Detaljeret kommentering af Dronerrapporten – udvalgte afsnit.

side 3 - Rapportens forord

Det nævnes at den tværministerielle arbejdsgruppe aktivt har inddraget relevante interessenter i sit arbejde.

Vi havde gerne set, at Modelflyvning Danmark var blevet betragtet som *relevant interessent*, specielt i en sammenhæng, hvor ny lovgivning og regulering fundamentalt kan ændre vilkårene for udøvelse af den modelflyvning, som Modelflyvning Danmark repræsenterer og har repræsenteret i mere end 40 år.

side 8 – Boks-1

a) Bagatelgrænse

Vi kan bifalde indførelse af en bagatelgrænse, som vil legalisere børns brug af flyvende legetøj.

b) Nummerplader

Konklusion: Vi finder det administrativt becosteligt og unødvendigt at alle modelfly, der flyves fra godkendte modelflyvepladser, skal bære elektronisk identifikation. Modelflyvning Danmark vedligeholder i dag et registreringssystem for modelfly med mtov over 7Kg, såkaldte stormodeller jf. BL 9.4. Vi vil anbefale at nummerplader og registrering ikke finder anvendelse for fartøjer under 7kg., når de anvendes i regi af Modelflyvning Danmark.

Vi ser med bekymring på hensigten om at også fritidsdroner, her *modelfly* med tiden skal forsynes med elektronisk identifikation.

En identifikation vil ikke give mening uden en tilhørende registrering af ejer/bruger (jf. pkt e). Med en flåde på omkring 20.000-25.000 modelfly i Modelflyvning Danmarks regi, vil det være en uoverkommelig administrativ byrde, hvis Modelflyvning Danmark skal varetage registreringen.

Alene den årlige nyregistrering, omregistrering og afregistrering af fartøjer vurderes at omfatte omkring 6.000 enheder svarende til 16 registreringer dagligt på alle årets dage. Skal der bruge 10 minutter pr. registrering er den daglige arbejdsbyrde på godt 2½ time. Skal indsatsen udføres af lønnet personale, vil den årlige ekstraomkostning til registreringen løbe op i mere end 200.000 Kr.

Den modelflyvning der sker på de ca. 100 særligt anlagte modelflyvepladser, som er godkendte af Modelflyvning Danmark på vegne af Trafikstyrelsen, foregår langt fra bymæssig bebyggelse og større offentlig vej. Dermed falder flyvningen uden for det sigte, der er med indførelse af den elektroniske identifikation.

c) Kørekort

Idet vi fastholder at modelflyvning i regi af Modelflyvning Danmark ikke falder ind under det område, der er mål for en ny regulering, kan vi generelt bifalde kravet om et drone-kørekort, uanset at det skulle blive gældende for Modelflyvning Danmarks medlemmer.

d) Ansvarsforsikring

Konklusion:

Vi bifalder at al modelflyvning og dronelflyvning gennem forsikringspligt omsider kan opnå dækning af en ansvarsforsikring svarende til den Modelflyvning Danmarks medlemmer allerede er omfattet af.

Som forening ser vi med bekymring på den sideeffekt det får, nemlig at det vil medføre et brud på Modelflyvning Danmarks mangeårige de facto forsikringsmonopol, som har gjort det muligt at samle og organisere danske modelflyvere under ordnede forhold.

Især unge mennesker, men også andre, der i mindre grad værdsætter foreningslivet og foreningsfællesskabet, har vi trods det kunnet samle i kraft af forsikringsmonopolet. Vi må forudse, at tabet af forsikringsmonopolet vil medføre tab af mange især unge medlemmer, og vil medføre en meget begrænset tilgang af nye medlemmer. Modelflyvning Danmark vil på godt og ondt ikke forblive den organisation, den har været indtil nu.

e) Droneregister

Her gælder de samme bekymringer som anført under pkt. b.

f) Trafikinformation:

Ingen bemærkninger.

g) Færdelsesregler:

Konklusion:

Vi bifalder at BL 9.4. fortsat skal være grundlaget for fritidsflyvning/modelflyvning.

Vi bifalder at BL 9.4 ligger som grundlag for fritidsflyvning, som vi begrebsmæssigt sidestiller med modelflyvning. Modelflyvning i bl.a. bymæssige områder er ikke tilladt jf. nugældende BL 9.4.

Modelflyvning Danmark har allerede uskrevne aftaler med Bilka og med den europæiske importør af Phantom dronerne om at give kundeinformation. Bilka informerer på deres hjemmeside og hos Phantom placeres der indlæg i æskerne.

Vi må dog se i øjnene at meget betydelig del af materiellet importeres af brugeren selv via internettet direkte fra fjernøsten.

Indendørs modelflyvning i sportshaller og gymnastiksale fremgår af rapporten som en nylig opstået mulighed, der bør reguleres. Indendørs flyvning har imidlertid fundet sted som vinteraktivitet i stort omfang i de seneste 15 år uden at have været årsag til problemer. Der afholdes verdensmesterskaber i indendørs kunstflyvning i regi af den internationale flysportsorganisation FAI. Vi ikke en ny risikoprofil og derfor ikke et nyt reguleringsbehov.

Modelflyvning Danmark har udtaget en ansvarsforsikring for sine medlemmer, der omfatter indendørs flyvning med fartøjer på op til 500g mtov. Det er en uskreven og

nidkært vogtet regel, at tilsigtet overflyvning af publikum ikke må finde sted. Vi har derfor ikke noget at indvende mod en regulering, der forbyder overflyvning af publikum. Vi ønsker dog ikke at indendørsflyvning problematiseres uden årsag.

Der er ingen bemærkninger til boksens resterende punkter, h til i

Side 11, tabel-1.

Jf. det ovenstående kan vi ikke anbefale krav om ID og registrering til modelfly med mtov under 7Kg, når de benyttes i regi af Modelflyvning Danmark.

Kapitel 4 Klassifikation og bagatelgrænse

Som nævnt bifalder vi at der indføres en bagatelgrænse for droner og modelfly.

Mht. klassifikation mener vi, at der mangler en dimension på *operatøren*.

De kommercielle operatører udgør én gruppe, men fritidsbrugere udgør mindst 2 grupper, nemlig:

A. de der flyver under kontrollerede og regulerede forhold som medlem af Modelflyvning Danmark og

B. de fritidsbrugere der flyver individuelt i det åbne landskab og hvor BL 9.4 i øvrigt tillader det.

Denne skelnen er vigtig i forbindelse med en diskussion om hvorvidt de nye reguleringer også skal træde i kraft overfor den modelflyvning der udføres under Modelflyvning Danmarks under kontrollerede forhold. Godkendte modelflyvepladser er anlagt sådan at de sikrer overholdelse af BL 9.4 og evt. lokalt gældende love og regler. Flyvning fra disse pladser vil derfor ikke være i konflikt med privatlivets fred og vil ikke udgøre nogen større eller mindre risiko end det har gjort i de seneste årtier.

Kapitel 5 Ansvar og forsikring af droner

Præcisering: Modelflyvning Danmarks ansvarsforsikring tegnes for medlemmernes benyttelse af deres modelfly og ikke for modelflyene som sådan – altså for brugeren og ikke for fartøjet. Det betyder at medlemmet er ansvarsforsikret uanset hvilket fartøj medlemmet lovligt benytter som ejer eller bruger og uanset antallet af fartøjer der ejes af medlemmet.

Det er værd at bemærke, at Modelflyvning Danmarks forsikring, i overensstemmelse med luftfartsloven, dækker objektivt ansvar dvs. ansvar uden skyld – fx ved hændeligt uheld.

Kapitel 6 Anvendelse af frekvenser til fjernstyring og identifikation af civile droner

Konklusion:

Vi kan ikke anbefale at 2,4Ghz båndet opgives til fjernstyring af fritidsdroner og modelfly. Dels er det unødvendigt (baseret på 10 års praktisk erfaring) og dels vil være meget bekosteligt for fritidsflyverne at skifte til andet radioudstyr – anslået 20-25MKr. alene for de fritidsflyvere som Modelflyvning Danmark repræsenterer.

Præcisering: Det fremgår af rapporten, at frekvensbåndene 27, 35, 40, 433 MHz samt 2,4 og 5,8 GHz kan bruges til styring af droner på op til 25Kg. Det er dog kun korrekt hvad angår droner op til 7Kg. Til styring af droner over 7Kg samt jet-drevne droner, i BL 9.4 benævnt *stormodeller*, må udelukkende benyttes 35Mhz og 2,4Ghz.

Om brugen af 2,4GHz båndet til modelfjernstyring.

Jf BL 9.4 må stormodeller til fritidsbrug udelukkende flyves fra modelflyvepladser, der er særskilt godkendte til formålet. Flyvepladserne er placeret i det åbne land, hvor risikoen for gensidige radioforstyrrelser er meget begrænsede qua minimumsafstanden til bebyggelser.

Yderligere belastes 2,4Ghz frekvensbåndet kun i beskedent omfang af fjernstyringsanlæggene, da anlæggene lovpligtigt benytter en EU-specificeret sendeprotokol, der medfører at den enkelte sender kun belægger en frekvensbåndet i millisekund korte intervaller med relativt lange pauser mellem udsendelserne.

I en eventuel overvejelse af at opgive brugen af 2,4Ghz til fjernstyring af fritids droner / modelflyvning, skal det tages i betragtning, at der alene indenfor Modelflyvning Danmarks regi er omkring 5.000 sendeanlæg i drift. Sendeanlæggene repræsenterer en genanskaffelsesværdi på 10-15 Mkr., som i givet fald pålægges fritidsbrugerne. Dertil kommer udskiftning af de tilsvarende fjernstyringsmodtagere, hvoraf der anslået er 15.000-20.000 stk. i drift til en gennemsnitlig nyanskaffelsespris på 400Kr., svarende til ~7 MKr.

Da der ikke findes et volumenmarked for fjernstyringssendere og modtagere på andre frekvensbånd – heller ikke længere 35Mhz, kan prisen blive markant højere. 2,4Ghz er blevet en verdensstandard og kan derfor bære et stærkt konkurrerende konsum-marked.

Der kan, som rapporten anfører, være brug for et supplerende frekvensbånd i bynære områder, men dér foregår fritidsflyvningen ikke. I Modelflyvning Danmark har vi ikke registreret episoder med radioforstyrrelser 2.4 Ghz båndet i de snart 10 år vi har brugt det. Det er i stærk kontrast til erfaringerne med brug af 35Mhz båndet.

Kapitel 7 Tekniske krav til dronen

Konklusion:

Det er Modelflyvnings Danmarks indstilling at den fritidsflyvning der foretages i regi af Modelflyvning Danmark skal undtages for kravet om at bære elektronisk identifikationsudstyr (nummerplader) og fartøjerne skal undtages for krav om registrering. Begrundelsen herfor er at flyvningens art og flyvepladsernes placering i det åbne land, vil give ringe mening i forhold til registreringens og identifikationsmulighedens formål. Analogien til denne flyvning er uindregistrerede motorkøretøjer, der benyttes på lukke baneområder.

Modelflyvning Danmark har i dag et registreringssystem, der omfatter de få hundrede stormodel fartøjer, som pga. deres vægt på over 7 Kg mtov jf BL9.4 er bundet til at flyve fra stormodelgodkendte modelflyvepladser og jf samme ikke må forlade modelflyvepladsens godkendte luftrum.

Registreringen er begrundet i at Modelflyvning Danmark stiller særlige krav til stormodellernes tekniske opbygning, vedligeholdelses stand, luftdygtighed samt til pilotens kompetencer. De enkelte stormodeller bliver efter deres godkendelse forsynet med et kort der identificerer fartøjet og dets ejer.

Det kan håndteres, fordi antallet er begrænset og fordi der er bygget en organisation i Modelflyvning Danmark til at håndtere det.

Bliver der derimod krav om registrering af samtlige modelfly i Modelflyvning Danmarks regi, bliver opgaven uoverkommelig. Det vil dreje sig om registrering af omkring 20.000 fartøjer med en anslået transaktionsmængde på 7.000 fordelt på nyregistreringer, om registrering og afmeldinger.

Da Trafikstyrelsen eller anden tilsynsmyndighed i forvejen må forventes at skulle varetage registreringsopgaven for de antageligt 20.000 øvrige droner og modelfly, der ikke er under Modelflyvning Danmarks vinger, kunne selvsamme myndighed forventeligt varetage registreringen for Modelflyvning Danmarks medlemmer også.

Krav til fritidsdroner

Når man begiver sig ud i at specificere tekniske krav til dronerne, bør det tages i betragtning, at der er mange droner til fritidsbrug – små modelfly, der er bygget af spinkle materialer, men dog vejer over bagatelgrænsen. Disse mere eller mindre eksperimentelle 'køkkenbordsmodeller', vil ikke kunne honorere nogen særlige tekniske krav. De benyttes under betryggende forhold på modelflyvepladserne.

Kapitel 8 Krav til operatøren

Konklusion:

Modelflyvning Danmark bifalder et krav om uddannelse af operatører og modelflyvepiloter.

Vi er til gengæld stærkt bekymrede over tankerne om en nedre aldersgrænse, som effektivt ville forhindre vores juniormedlemmer i at flyve fartøjer over bagatelgrænsen. En aldersgrænse bør som minimum suppleres med en bestemmelse, der legaliserer børns flyvning, når den foregår på en godkendt modelflyveplads under behørigt opsyn, som det i praksis sker i dag.

Uddannelse: Modelflyvning Danmark praktiserer allerede certifikatprøver for fartøjstyperne *motorfly*, *svævefly*, *helikopter* og *multirotor*. Desuden tilbyder modelflyveklubberne uddannelse via deres instruktører.

Uddannelse og certificering er dog kun pligtig for stormodeller og for jet-drevne modeller.

Nedre aldersgrænse for fritidspiloter: Det vil være et stort tab, hvis der indføres en nedre ultimativ aldersgrænse på de nævnte 16 år. Vi har erfaring for at børn helt ned til 7-8 år fuldt ud er i stand til at kontrollere et modelfly.

Der kan være en berettiget bekymring mht. børns naturlige adspredthed. Det løser vi i praksis på modelflyvepladserne ved at børnene flyver assisteret af eller under direkte opsyn af en øvet pilot eller en instruktør.

Når vi taler om de bedste konkurrencepiloter både i Danmark og internationalt er de typisk meget unge og har startet deres karriere som 8-10 årige. En ultimativ aldersgrænse ville afskære danske unge fra denne mulighed.

Hvis det findes nødvendigt at indføre en nedre aldersgrænse, bør der være en supplerende bestemmelse, for hvordan børn og unge lovligt kan udøve modelflyvning. Vores anbefaling er at flyvningen som kompenserende foranstaltning skal ske under opsyn af en kompetent pilot eller instruktør.

Man skal være opmærksom på risikoen for at en lavalder som sideeffekt vil skabe grundlag for en type af ulovlige flyvninger, som forsikringen formentlig af samme grund vil afvise at skadesdække.

Vi må antage at nogle folk vælger at sidde bestemmelsen om lavalder overhørig, samt at børn vil få utilsigtet adgang til at benytte droner over bagatelgrænsen. Dermed skabes grundlag for uforsikrede flyvninger i modstrid med forsikringspligtens hensigt.

9 Krav til flyvningen

9.3 Flyvning med droner inden døre

Konklusion: Vi mener at BL 9.4. er uegnet som reguleringsgrundlag for indendørs flyvning med modelfly og droner. Vi ser heller ikke et behov, da området har været selvregulerende i de seneste 15 år uden problemer. Hovedparten af de fartøjer der benyttes indendørs ligger desuden under bagatelgrænsen og omfattes ikke.

Vi finder det overraskende at man fra myndigheds side ønsker at regulere den droneflyvning, der foregår indendørs ved hjælp af BL 9.4., hvoraf kun stk. 4.1a samt et afsnit i stk. 4.1.f citat: *samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, må ikke overflyves.*

Det giver god mening at man jf stk. 4.1.a ikke må udsætte andres liv og ejendom for fare samt at man jf stk 4.1.f ikke må overflyve publikum, men det bør reguleres ad anden vej. Ved at bruge BL 9.4 binder man sig til at skulle forholde den til indendørs flyvning ved fremtidige revideringer, og man kan vel ikke tale om 'fri luft' (4,1,f) når man er indendørs. Vi finder det ulogisk at tage dele af luftfartsloven i brug i et område der ikke kan betragtes som et luftrum i luftfartslovens forstand. Så kunne færdselsloven på samme vis gøres gældende for de, der kører med modelbiler indendørs i sportshaller.

Modelflyvning Danmark har organiseret indendørs flyvning gennem de seneste 15 år uden at det har været årsag til problemer.

Vi betragter ikke risikoen for at blive ramt af en drone som større eller af større konsekvens end at blive ramt af en bold til en sportskamp. Det er en uskreven lov som håndhæves nidkært blandt modelflyvere, at man ikke tilsigtet overflyver publikum.

I langt de fleste tilfælde er der i øvrigt intet publikum til stede.

En anden uskreven lov blandt arrangører af indendørs flyvearrangementer er, at man ikke benytter fartøjer tungere end 500g (forsikringsgrænsen).

Det er set ved sportsskammer, at der flyves med et luftskib i reklameøjemed i hallen. Det er lidet sandsynligt at arrangører af sportsskammer har kendskab til luftfartsloven endsige gennemskuer, at den er i kraft indendørs i sportshallen. Vi betragter derfor luftfartsloven som uegnet til at regulere indendørs flyvning og ser en risiko for at loven taber respekt blandt almindelige mennesker.

-- 0 0 0 --

Modelflyvning Danmarks definition af 'droner'.

Dronerrapporten benytter begrebet 'drone' som dækkende for alle typer og anvendelser af ubemandede luftfartøjer op til 25Kg.

I Modelflyvning Danmark har vi valgt at skelne mellem 'droner' og 'modelfly' i første omgang aht. det dårlige omdømme 'droner' har i befolkningen og medierne, og i anden omgang fordi vores færdighedscertifikater ikke tager højde for de særlige muligheder droner har.

Som drone betragter vi et luftfartøj (fly, helikopter, multirotor osv.) der helt eller delvis er selvnavigerende. Dvs. at fartøjet kan programmeres til at opsøge et givet koordinat under egen rutedisponering eller det kan programmeres til at følge en forud bestemt rute bestående af et eller flere rutesegmenter og fastlagte flyvehøjder.

Almindelige modelfly kan uden at blive betragtet som droner indeholde stabiliserende udstyr som fx gyro til stabilisering af halepositionen på modelhelikoptere og til stabilisering af multirotorfartøjer, som ikke ville være flyvedygtige foruden.

I gråzoneområdet ligger modelfly, der er i stand til at vende sikkert hjem til deres udgangspunkt, hvis piloten aktiverer funktionen. De er som sådan selvnavigerende, men kan ikke programmeres.

Der drages ofte paralleller mellem multirotorfartøjer og 'droner'.

Det er ikke ubegrundet, da multirotoren er særlig velegnet som platform for de gængse anvendelser af droner. Men multirotorfartøjer anvendes i stigende grad i regi af Modelflyvning Danmark til fritid og sport, hvor der stilles samme krav til pilotens færdigheder som til andre typer af modelfly.