



HKFPVR's SUBMISSION TO LEGCO ON REGULATION OF UMMANNED AIRCRAFT SYSTEM IN HONG KONG - consultancy study and way forward (revised)

Yu Barry

to:

zyhtong

12/12/2017 10:54

Hide Details

From: Yu Barry [REDACTED]

立法會CB(4)367/17-18(01)號文件

To: zyhtong@legco.gov.hk

To: Panel on Economic Development

Chairman: Hon Jeffrey LAM Kin-fung, GBS, JP

香港政府將諮詢擬立法規管無人機，不少持份者對該建議產生疑慮，認為此舉或會阻礙無人機競賽運動在香港的發展。而民航處提交顧問研究報告，建議所有重量超過250g的無人機均納入規管範圍，並建議實名登記／發牌監管，我們對此有所保留。

香港無人機競速會（本會）早前亦獲邀會見民航處的顧問，並指出競速無人機對公眾的危險遠比航拍機為低，使用範圍亦各有不同，本會認為不能以單一法例去規管不同的機種／運動，以下是本會及持份者的觀點：

#### 1. 無人航拍機 與 競速無人機的分別

無人航拍機(航拍機)目的是在高空的角度拍攝。在起飛後或會遇到不同的情況，例如：與飛鳥、飛機或建築物發生碰撞，墜落時或會發生危險並影響公眾安全；而競速無人機（競速機）的目標是盡快飛行完成整條賽道，在賽道上飛行較容易預計航道／墜落地點，減少對公眾做成影響。

#### 2. 競速無人機飛行高度低，危險性較低

競速機一般貼近地面飛行，一般情況下不高於10米，與操控遙控車相似。相比航拍機在高空飛行，若有機件故障失事時，航拍機墜落地點範圍較大。而競速機由於飛行高度貼近地面，操作距離亦較受限制，墜落時多於賽道內，影響範圍較少。

#### 3. 封閉性賽道

競速機是在指定賽道內（Closed Area）飛行，場內有指定的起飛及降落地點，需要人機分隔才可進行。加上在賽事中觀眾及參賽者均須留在安全網內，危險性極低。

#### 4. 可視範圍操作

一般來說競速機操作在可視範圍以內（100米內），競速機操作員相對危險意識比較高。航拍機能全自動完成飛行路線 可無需操作員介入 完全依賴無人機本身有的傳感器(GPS/ optical flow/sonar) 如傳感器失靈 或 無訊號 便會失控。

#### 5. 入門門檻較高

超過80%競速機需自行組裝，市面較難找到完成品，操控者需要有一定經驗及略懂飛行原理，由於競速機入門門檻較高，暫時看不到參與者急劇增長的情況。

本會認同無人機需要規管，香港市民方可得到保障，但如果法例過於嚴格，可能會阻礙大眾享受無人機競速運動的樂趣。本會認為：

6. 放寬(甲1類低風險操作)重量限制由250g到350g(電池不計算在內)，本會認為對消閒無人機保留現有模式；

7. 由於競速無人機須自行組裝，機身上不會有編號，實名登記存在一定困難，需進一步討論；

8. 關於考核希望是以培訓安全意識為主，大眾可以自學的形式學習，在政府／民航處的網站進行考核。

香港四軸競速會

2017年12月11日