Dron którym będzie można wykonywać lotu w podkategorii A2 będzie musiał być oznaczony znakiem C2. Będzie to oznaczać, że system BSP spełnia następujące wymogi:

1. MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 4 kg;
2. jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
3. umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
4. ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;
5. w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:
   a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;
   b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;
6. jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
7. z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania transmisji danych dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;
8. z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze transmisji danych zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;
9. o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, musi być wyposażony w tryb niskiej prędkości wybierany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, ograniczający maksymalną prędkość przelotową do nie więcej niż 3 m/s.
10. o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A L WA w części 15; , określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych
11. o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
12. być zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 48 V prądu stałego lub równoważnym napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje

się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;

13. musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych;
14. z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
    a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;
    b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
    (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
    (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;
    (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;
    (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
    (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;
    c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);
15. jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
    a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
    b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
    c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;
16. jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejony przestrzeni powietrznej;
17. zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
18. jest wyposażony w światła do celów:
    1) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego;
    2) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;

19. jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
    a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
    — klasę bezzałogowego statku powietrznego,
    — masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
    — ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
    — wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
    — odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,
    — poziom mocy akustycznej,
    — oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;
    b) jasne instrukcje operacyjne;
    c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;
    d) instrukcje konserwacji;
    e) procedury usuwania usterek;
    f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.);
    g) oraz odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;
20. zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.