



## Jak ciężkie mogą być drony używane do lotów?

W kategorii otwartej masa BSP jest z góry określona i nie można jej przekroczyć. Jeśli potrzebne są cięższe drony to automatycznie trzeba skorzystać z możliwości, jakie oferuje kategoria szczególna.

**bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową mniejszą niż 25 kg;**

## Czy mogę latać na ludzi?

Przepisy dla kategorii otwartej jasno określają sposób lotu na osobami postronnymi.

**pilot bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, aby bezzałogowy statek powietrzny utrzymywał bezpieczną odległość od osób oraz aby jego lot nie przebiegał nad zgromadzeniami osób**

Warto wiedzieć jak są zdefiniowane używane wyżej pojęcia:

**„osoby postronne” oznaczają osoby, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa**

**„zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się**

**bezpieczna odległość – odległość bezzałogowego statku powietrznego od innych statków powietrznych, przeszkód, pojazdów, osób lub zwierząt, umożliwiającą uniknięcie kolizji, wynikającą z analizy panujących warunków meteorologicznych, otoczenia i przeszkód znajdujących się w obszarze wykonywania operacji oraz rodzaju używanego bezzałogowego statku powietrznego i kwalifikacji pilota;**

## Czy mogę zrzucić z drona cukierki na pokazach modelarskich?

W kategorii otwartej jest to zabronione.

*podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów*

## Czy mam jakiej dodatkowe obowiązki?

Każda osoba która decyduje się na lot dronem jest operatorem systemu BSP i podczas wykonania lotu jednocześnie pilotem BSP. Przepisy rozporządzenia 2019/947 określają osobno obowiązki operatora i obowiązki pilota.

## Jakie mam obowiązki jako operator systemu BSP?

Obowiązki operatora bezzałogowego systemu powietrznego określone są w sekcji UAS.OPEN.050 rozporządzenie 2019/947.

*Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:*

*1) opracowuje procedury operacyjne dostosowane do rodzaju operacji oraz związanego z nią ryzyka;*

*2) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;*

*3) wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego do każdej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego;*

*4) zapewnia, aby piloci bezzałogowych statków powietrznych oraz wszyscy pozostali członkowie personelu wykonujący zadania wspierające daną operację znali instrukcję użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego oraz:*

*a) mieli odpowiednie kompetencje - w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 - do wykonywania swoich zadań lub w przypadku członków personelu innych niż pilot bezzałogowego statku powietrznego - ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;*

*b) byli w pełni zaznajomieni z procedurami operatora bezzałogowego systemu powietrznego;*

c) uzyskali informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;

5) w stosownych przypadkach aktualizuje informacje zawarte w systemie świadomości przestrzennej stosownie do planowanej lokalizacji operacji;

6) w przypadku operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego należącego do jednej z klas określonych w częściach 1-5 rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 zapewnia, aby:

a) bezzałogowemu systemowi powietrznemu towarzyszyła odpowiednia deklaracja zgodności UE, w tym odniesienie do odpowiedniej klasy; oraz

b) na bezzałogowym statku powietrznym umieszczono znak identyfikacyjny odnośnej klasy;

7) zapewnia, w przypadku operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w podkategorii A2 lub A3, aby wszystkie zaangażowane osoby obecne na obszarze operacji poinformowano o ryzyku oraz by wyraziły one wyraźną zgodę na udział w danej operacji.

## Jakie mam obowiązki jako pilot systemu BSP?

Obowiązki pilota bezzałogowego systemu powietrznego określone są w sekcji UAS.OPEN.060 rozporządzenia 2019/947.

1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego:

a) musi mieć odpowiednie kompetencje - w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 - do wykonywania swoich zadań oraz musi posiadać przy sobie dowód potwierdzający posiadane kompetencje podczas wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, z wyjątkiem przypadków gdy wykonuje on operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c);

b) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;

c) obserwuje środowisko, w którym ma wykonywać operację, sprawdza obecność przeszkód,

oraz - o ile nie wykonuje operacji w podkategorii A1 z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c) - sprawdza obecność wszelkich osób postronnych;

d) zapewnia, aby bezzałogowy system powietrzny był w stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji działa prawidłowo;

e) jeżeli bezzałogowy system powietrzny ma dodatkowe obciążenie użytkowe - weryfikuje, czy masa tego systemu nie przekracza MTOM określonej przez producenta bądź limitu MTOM dla klasy danego systemu.

2) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:

a) nie może wykonywać obowiązków pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w sytuacji, gdy nie jest zdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywanych leków, choroby lub z innych przyczyn;

b) utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz prowadzi dokładny wizualny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi. Pilot bezzałogowego statku powietrznego przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;

c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;

d) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem sytuacji gdy dochodzi do utraty połączenia lub w przypadku wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego w locie swobodnym;

e) eksploatuje bezzałogowy system powietrzny zgodnie z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta, w tym zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami;

f) stosuje się do opracowanych przez operatora procedur, o ile są dostępne.

3) Podczas lotu piloci bezzałogowych statków powietrznych i operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych nie mogą przelatywać w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiadają na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.

4) Do celów pkt 2 lit. b) piloci bezzałogowych statków powietrznych mogą być wspomagani przez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego znajdującego się obok nich, który - poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego okiem nieuzbrojonym - pomaga pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpiecznie wykonywać lot. Między pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego musi być zapewniona jasna i skuteczna komunikacja.

## Gdzie mogę uzyskać odpowiedzi na pytania?

Zapraszam na indywidualne konsultacje. Piloci, którzy brali udział w tych konsultacjach często piszą: „Najlepiej wydane dwie stowy netto w mojej karierze pilota BSP!„. Spróbuj i Ty. Dołącz do świadomych pilotów BSP.



KONSULTACJE DRONOWE

246,00 zł

[Dodaj do koszyka](#)