

Spis treści:



- [Jak daleko mogę polecieć dronem?](#)
- [Jak wysoko mogę polecieć dronem?](#)
- [Jak ciężkie mogą być drony używane do lotów?](#)
- [Czy mogę latać na ludzi?](#)
- [Czy mogę zrzucić z drona cukierki na pokazach modelarskich?](#)
- [Czy mam jakiejś dodatkowe obowiązki?](#)
- [Jakie mam obowiązki jako operator systemu BSP?](#)
- [Jakie mam obowiązki jako pilot systemu BSP?](#)
- [Gdzie mogę uzyskać odpowiedzi na pytania?](#)

Każdy lot dronem wymaga spełnienia pewnych zasad, określonych w przepisach, które obowiązują operatora i pilota. Warto mieć świadomość, że jest ich całkiem sporo.

- Ustawa Prawo Lotnicze
 - wytyczne Prezesa ULC
 - rozporządzenie 2019/947 i inne, które z niego wynikają
 - rozporządzenie 2019/945 i inne, które z niego wynikają
 - rozporządzenia krajowe, które z niego wynikają
- inne rozporządzenia i ustawy, które mają zastosowania w przypadku BSP

W związku z powyższym każdy pilot BSP powinien sobie postawić kilka pytań i znaleźć na nie odpowiedzi! Poniższy FAQ powinien odpowiedzieć na część pytań. Ponieważ odpowiedzi należy szukać w dokumentach źródłowych na czerwono oznaczone są cytaty z odnośnych przepisów.

Jak daleko mogę polecieć dronem?

W rozporządzeniu 2019/947 jest ścisła definicja lotu VLOS, a tylko taki lot można wykonać w kategorii otwartej i podkategoriach A1/A2/A3:

„operacja w zasięgu widoczności wzrokowej” („VLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, w której pilot bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie utrzymywać stały kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, co umożliwia temu pilotowi kontrolowanie toru lotu wspomnianego statku względem innych statków powietrznych, osób i przeszkód w celu uniknięcia kolizji;

Jak wysoko mogą polecieć dronem?

To jest również zdefiniowane w rozporządzeniu 2019/947. W kategorii otwartej i podkategoriach A1/A2/A3 można latać do wysokości na której prawdopodobieństwo spotkania załogowego statku powietrznego jest niewielki. Ustalenie dozwolonych wysokości lotu dla poszczególnych użytkowników przestrzeni powietrznej jest nazywane w lotnictwie speracją pionową i ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa.

podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny jest utrzymywany w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi, z wyjątkiem przypadków, gdy przelatuje on nad przeszkodą, jak określono w części A załącznika

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 jakiejś 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, zażywania 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](#)