

Spis treści:



1. Kategoria otwarta
 2. Kategoria szczególna i scenariusze standardowe
 3. Kategoria szczególna i zgoda Prezesa ULC
 4. Kategoria szczególna i certyfikat LUC
 5. Kategoria certyfikowana
- Podsumowanie
Pilot BSP przed 30.12.2020.
Zawodowy pilot BSP



Pilot BSP to osoba, która wykonuje loty z użyciem systemów BSP (np.: DJI Phantom 4, seria DJI Mavic, dronów racingowych) w dowolnych celach: rekreacyjnych, sportowych lub komercyjnych. Cel lotu nie ma znaczenia a każda osoba latająca w przestrzeni powietrznej musi być zarejestrowanym operatorem.

Loty z wykorzystaniem dronów mogą być wykonywane na kilka sposobów. Są one opisane w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezałogowych statków powietrznych. Zgodnie z tym rozporządzeniem lot dronem można wykonać w kategorii:

1. Otwartej posiadając uprawnienia A1/A3, A2
2. Szczególnej w okresie przejściowym zgodnie z zasadami scenariuszy narodowych NSTS
3. Szczególnej za zgodą Prezesa ULC na operację nie mieszczącą się w scenariuszu standardowym
4. Szczególnej na podstawie certyfikatu LUC
5. Certyfikowanej

1. Kategoria otwarta

Jeśli lot (parametry lotu i właściwości BSP) mieszczą się w kategorii otwartej potrzebne są uprawnienia:

- A1/A3, wydawane w Polsce przez Urząd Lotnictwa Cywilnego bezpłatnie
- A2, płatne jedynie za udział w nadzorowanym egzaminie online

Uprawnienia dla kategorii otwartej są proste do uzyskania i pozwalają latać zgodnie z prawem. Szkolenie dla A1/A3 i A2 można zrobić na stronie przygotowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego: drony.ulc.gov.pl. Udział w nadzorowanym egzaminie online dla podkategorii A2 można wykupić [tutaj](#).

2. Kategoria szczególna i scenariusze standardowe

Jeśli parametry lotu i właściwości BSP nie mieszczą się w kategorii otwartej należy sprawdzić czy mieszczą się w którymś scenariuszu standardowym kategorii szczególnej (STS1 lub STS2) a w okresie przejściowym w Polsce NSTS-xy:

1. NSTS-01 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) lub z widokiem z pierwszej osoby (FPV), wykonywanych z użyciem bezzałogowego statku powietrznego o masie startowej mniejszej niż 4 kg
2. NSTS-02 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowego statku powietrznego kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg
3. NSTS-03 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg
4. NSTS-04 dla operacji w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych kategorii helikopter (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg
5. NSTS-05 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych o masie startowej mniejszej niż 4 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego
6. NSTS-06 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych kategorii wielowirnikowiec (MR) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego
7. NSTS-07 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych kategorii stałopłat (A) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego
8. NSTS-08 dla operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) z użyciem bezzałogowych statków powietrznych kategorii helikopter (H) o masie startowej mniejszej niż 25 kg, w odległości nie większej niż 2 km od pilota bezzałogowego statku powietrznego

3. Kategoria szczególna i zgoda Prezesa ULC

Jeśli parametry lotu i/lub właściwości BSP nie mieszczą się w scenariuszach przygotowanych przez nadzór lotniczy to należy wystąpić do Prezesa ULC z wnioskiem o zgodę na operację w kategorii szczególnej. W tym celu między innymi należy przeprowadzić analizę ryzyka dla tego rodzaju operacji lotniczej z wykorzystaniem tego konkretnego rodzaju BSP. Analizę ryzyka można oprzeć o:

- predefiniowaną ocenę ryzyka (PDRA)
- metodykę ocena ryzyka związanego z konkretnymi operacjami (SORA)

4. Kategoria szczególna i certyfikat LUC

Zgoda Prezesa ULC na operację nie jest wymagana jeśli operator ma certyfikat LUC. O certyfikat LUC może ubiegać się jedynie podmiot posiadający osobowość prawną.

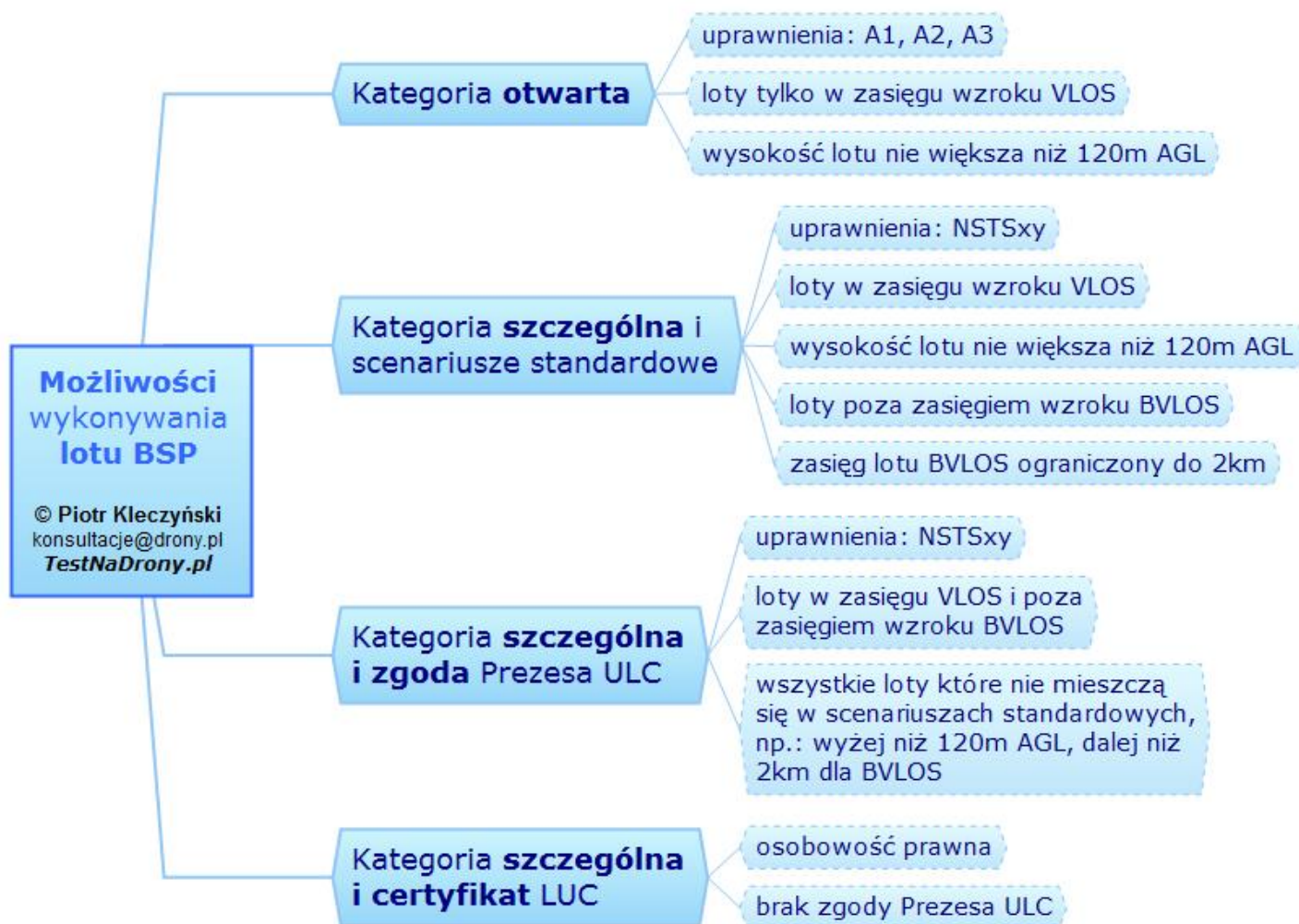
5. Kategoria certyfikowana

Kategoria certyfikowana nie jest przeznaczona dla lotów, które mogą wykonywać piloci BSP posiadający kwalifikacji

dla podkategorii A1/A3, A2 czy nawet do wykonywania lotów w kategorii szczególnej według scenariuszy standardowych NSTS. Więcej o niej w rozdziale: [Kategoria certyfikowana](#).

Podsumowanie

Niezależnie od tego w jakiej kategorii jest wykonywany lot, do BSP musi być przyklejona tabliczka z numerem operatora (nie z numerem pilota). Numer operatora ma format: ABC1234567890abc, gdzie: ABC dla operatorów zarejestrowanych w ULC to POL.



UWAGA! Podczas wykonywania lotów przy pomocy BSP należy przestrzegać przepisy lotnicze. Ich złamanie, zgodnie z artykułem [212 ustawy prawo lotnicze](#), może spowodować pociągnięcie pilota BSP do odpowiedzialności karnej.

Warto też pamiętać, że z przepisów dronowych wynikają inne, np.: konieczności uzyskania zgody na lot nad obiektami strategicznymi. Lot bez zgody może skończyć się na Komendzie Policji o czym przekonał się [35 letni Francuz](#).

Pilot BSP przed 30.12.2020.

Żeby zostać zawodowym pilotem drona, przed 30.12.2020 trzeba było:

- ukończyć szkolenie lotnicze UAVO w zakresie uprawnień VLOS, BVLOS lub INS,
- zdać pozytywnie egzamin wewnętrzny (VLOS do 5kg) lub państwowy (BVLOS, INS)

Więcej informacji przeczytasz w rozdziale: [Jak zdobyć świadectwo kwalifikacji UAVO?](#)

30 grudnia 2020 r. zniknęło w Polsce pojęcie komercji w lotach BSP. Nie ma już podziału na loty rekreacyjne lub sportowe (załącznik 6) lub inne niż rekreacyjne lub sportowe (załącznik 6a), które wymagały posiadania świadectwa kwalifikacji UAVO. W uproszeniu można powiedzieć, że kategoria otwarta to dawne loty rekreacyjne lub sportowe a kategoria szczególna to dawne loty inne niż rekreacyjne lub sportowe.

Zawodowy pilot BSP

Samo posiadanie uprawnień nie jest wystarczające do tego, żeby zostać ZAWODOWYM pilotem drona! Kto to taki? To ktoś, kto poza „papierem” rozumie zjawiska fizyczne, potrafi je powiązać z dronem, ma odpowiednią świadomość: prawną, proceduralną i techniczną. To dopiero pozwala wykonywać bezpiecznie czynności lotnicze z użyciem bezzałogowych statków powietrznych.

Dlatego warto się szkolić u dobrych, sprawdzonych i doświadczonych instruktorów. Warto szukać profesjonalistów, którzy szkoli obecnych instruktorów a także mają dar przekazywania wiedzy. Jest ich niewielu, ale warto ich poszukać.