

(b) Procedury w trakcie lotu

i. Prowadzenie skutecznej obserwacji i utrzymywanie bezzałogowego statku powietrznego w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) w każdym momencie, co obejmuje: posiadanie w każdym momencie orientacji sytuacyjnej w odniesieniu do danej lokalizacji pod względem przestrzeni operacyjnej i pod kątem obecności innych użytkowników przestrzeni powietrznej, przeszkód, ukształtowania terenu oraz osób.

ii. Wykonywanie dokładnych i kontrolowanych manewrów w locie na różnych wysokościach i w różnych odległościach reprezentatywnych dla danego NSTS (w tym lot w trybie manualnym/bez wsparcia globalnego systemu nawigacji satelitarnej lub w trybie równoważnym, jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest w niego wyposażony).

Wykonuje się co najmniej następujące manewry w różnych orientacjach bezzałogowego statku powietrznego względem pilota:

- (A) zawis w miejscu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL)
- (B) przejście z zawisu do lotu do przodu (tylko w przypadku wiroplątów i VTOL)
- (C) wznoszenie i zniżanie z lotu poziomego
- (D) zakręty w locie poziomym
- (E) kontrola prędkości w locie poziomym
- (F) czynności po wystąpieniu awarii silnika/układu napędowego; oraz
- (G) manewry omijania w celu uniknięcia kolizji

iii. Monitorowanie w czasie rzeczywistym stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego i dotyczących go ograniczeń w zakresie maksymalnego czasu lotu.

Lot w warunkach odbiegających od normy:

- (A) zarządzanie częściowym lub całkowitym brakiem mocy w układzie napędowym bezzałogowego statku powietrznego przy zapewnieniu bezpieczeństwa osób na ziemi
- (B) zarządzanie ścieżką lotu bezzałogowego statku powietrznego w sytuacjach odbiegających od normy
- (C) zarządzanie sytuacją, w której dojdzie do uszkodzenia urządzenia pozycjonującego zainstalowanego w bezzałogowym statku powietrznym
- (D) zarządzanie sytuacją wtargnięcia osoby w granice przestrzeni operacyjnej lub w kontrolowany obszar naziemny oraz zastosowanie odpowiednich środków w celu zachowania bezpieczeństwa
- (E) reagowanie na sytuacje, w których bezzałogowy statek powietrzny może przekroczyć granicę przestrzeni lotu (procedury bezpieczeństwa) oraz granice przestrzeni operacyjnej (procedury awaryjne), które określono w trakcie przygotowań do lotu, oraz podejmowanie odpowiednich działań naprawczych
- (F) zarządzanie sytuacją, w której statek powietrzny zbliża się do granicy przestrzeni operacyjnej; oraz
- (G) wykazanie umiejętności stosowania metody odzyskania kontroli po celowej (symulowanej) utracie łącza do celów kierowania i kontroli

(c) Czynności po zakończeniu lotu

- i. Wyłączenie i zabezpieczenie systemu bezzałogowego statku powietrznego.
- ii. Kontrola po zakończeniu lotu i zarejestrowanie wszelkich istotnych danych dotyczących ogólnego stanu systemu bezzałogowego statku powietrznego (jego układów, komponentów i źródeł zasilania) oraz zmęczenia załogi.
- iii. Przeprowadzenie odprawy na temat wykonanej operacji.

Praktyczny egzamin wewnętrzny

Praktyczny egzamin wewnętrzny polega na ocenie przez INStruktora, operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego wykonanej przez ucznia-pilota. Ocenia podlegają wszystkie wymienione wyżej umiejętności.

Po zaliczonym egzaminie wewnętrznym wyznaczony operator systemu BSP (czyli KursNaDrony.pl) wystawia uczestnikowi szkolenia potwierdzenie ukończenia szkolenia praktycznego NSTS-01 oraz wysyła dokumentu do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Na podstawie przesłanych do ULC dokumentów, operator (uczestnik szkolenia) ma aktualizowany profil pilota w systemie [drony.ulc.gov.pl](https://systemie.drony.ulc.gov.pl) i aktywowane uprawnienie NSTS-01.