

18+

А. В. Спаткай

*Эксплуатация
БЛА классов С0-С4
в подкатегориях
А1-А3 открытой
категории полетов*

*Справочник
оператора БЛА*

Леонид Спаткай

**Эксплуатация БЛА классов
C0-C4 в подкатегориях A1-A3
открытой категории полетов.
Справочник оператора БЛА**

*<https://litres.ru/74340054>
ISBN 9785006982215*

Аннотация

Для получения сертификата на право выполнения полетов БЛА классов C0-C4 в подкатегориях A1-A3 открытой категории полетов оператор БЛА должен изучить учебную программу и сдать тест. Данное пособие предназначено для помощи операторам БЛА в изучении учебной программы и успешной сдачи теста.

Содержание

Введение	5
I. Учебный материал для подкатегорий А1 и А3	7
1. Безопасность полетов	9
2. Ограничения в воздушном пространстве	12
Классификация БЛА	13
3. Правила полетов БЛА	18
Характеристики подкатегорий	21
Регистрация БЛА для юридических лиц и ИП.	26
Обязанности организации-эксплуатанта БЛА	26
Обязанности оператора БЛА	27
Сообщение об аварии или происшествии	28
4. Человеческий фактор	30
Алкоголь и полеты несовместимы!	31
Конец ознакомительного фрагмента.	33

**Эксплуатация БЛА классов
С0-С4 в подкатегориях
А1-А3 открытой
категории полетов
Справочник оператора БЛА**

Л. В. Спаткай

© Л. В. Спаткай, 2026

ISBN 978-5-0069-8221-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Введение

Для получения сертификата на право выполнения полетов БЛА классов С0-С4 в подкатегориях А1-А3 открытой категории полетов оператор БЛА должен изучить учебную программу и сдать тест.

Для успешной сдачи теста необходимо дать не менее 75% правильных ответов.

Если оператор БЛА претендует на допуск к выполнению полетов БЛА в специальной категории, он должен иметь сертификат (сертификаты) всех подкатегорий открытой категории, изучить учебную программу и выполнить оценку риска, которая должна быть одобрена Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее — Департамент).

Данное пособие предназначено для помощи операторам в изучении учебной программы и успешной сдачи теста.

Пособие состоит из трех частей и приложения:

материал первой части поможет подготовиться к тесту операторам БЛА, претендующим на получение сертификата подкатегории А1/А3;

материал второй части поможет подготовиться к тесту операторам БЛА, претендующим на получение сертификата подкатегории А2;

в третьей части изложен порядок использования БЛА в воздушном пространстве Республики Беларусь.

I. Учебный материал для подкатегорий А1 и А3

Для выполнения полетов гражданского БЛА класса С0-С4 в подкатегориях А1 и А3 открытой категории полетов оператор БЛА должен знать:

- законодательство в области использования воздушного пространства (ИВП) и авиации;

- как обеспечивается безопасности полетов;

- аспекты человеческого фактора;

- руководство по эксплуатации БЛА;

- правила выполнения полетов в пределах прямой видимости (ППВ) с соблюдением безопасного расстояния от людей, животных, имущества, инфраструктуры, транспортных средств и других пользователей ВП;

- правила использования наблюдателя за гражданским БЛА и организации взаимосвязи с ним;

- как идентифицировать скопление людей;

- геоинформационные системы (ГИС);

- процедуры эксплуатации БЛА;

- общие сведения о БЛА (принципы полета, влияние окружающей среды, принципы управления и контроля полетом, правила безопасного обращения с батареями, меры безопасности и др.);

процедуры загрузки данных о географических зонах в ГИС;

ответственность за выполнение своих обязанностей под воздействием психоактивных веществ или алкоголя;

необходимость отказа от выполнения своих обязанностей из-за травмы, усталости, употребления лекарств, болезни или по другим подобным причинам.

1. Безопасность полетов

При управлении БЛА оператор обязан обеспечить безопасность себя и всего, что его окружает. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы каждый элемент БЛА работал безотказно. Но только надежности БЛА недостаточно. Оператор БЛА должен постоянно знать, что происходит вокруг него и вокруг БЛА. Это знание называется «ситуационная осведомленность».

Ситуационная осведомленность охватывает все пять элементов риска: БЛА, полет, оператор БЛА, окружающая среда, тип операции (полета).

Поэтому оператор БЛА будет осведомленным о ситуации когда он:

- знает и понимает положения нормативных правовых актов (НПА) по организации воздушного движения (ОВД);

- знает, почему GPS БЛА сообщает ему о необходимости лететь с данным курсом;

- понимает, почему автопилот подает звуковой сигнал;
- помнит о выполнении контрольных списков (чек-листов);
- знает, где БЛА находится географически, и способен успешно ориентироваться;

- может предсказать, где БЛА окажется в ближайшее время.

Потеря осведомленности в отношении любого из этих

факторов может привести к потере ситуационной осведомленности в целом.

Также к потере ситуационной осведомленности могут привести и другие факторы, что создаст угрозу безопасности полета: усталость, стресс, большая нагрузка и др. Зацикливание на одной проблеме неминуемо приведет к тому, что оператор непреднамеренно упустит другую ценную информацию, что может привести к потере ситуационной осведомленности — географической или ментальной.

Поддержание хорошей ситуационной осведомленности требует от оператора БЛА всегда быть внимательным и собранным, даже когда полет выполняется точно по плану.

Оператор может улучшить свою ситуационную осведомленность тщательной подготовкой к полету, совершенствованием навыков пилотирования, изучением систем и ЛТХ БЛА, адаптацией под себя ПДУ БЛА, использованием услуг организаций ОВД и др. Все это поможет оператору сохранять хорошую ситуационную осведомленность во время полета.

Так как безопасность полетов зависит от знания оператором окружающей обстановки и траектории полета БЛА, поэтому посторонние люди, находящиеся вблизи от места выполнения полета БЛА, должны быть заранее поставлены в известность о предстоящем полете БЛА.

Также безопасного полета зависит от работоспособности оператора БЛА и членов экипажа БАС, поэтому оператор и члены экипажа должны быть хорошо отдохнувшими, им запрещается употреблять алкоголь, наркотики или принимать лекарства, которые могут повлиять на возможности управления БЛА.

Оператор должен помнить, что полет БЛА может осуществляться только в пределах прямой видимости — в режиме VLOS (Visual Line of Sight) или ПЛВ (прямой линии визирования). Полет БЛА в пределах ПЛВ означает, что БЛА должен быть виден оператору БЛА на протяжении всего полета. При этом оператор должен поддерживать безопасное расстояние БЛА от людей, животных, зданий, транспортных средств и других ЛА.

Одним из требований к полетам БЛА в подкатегориях А1-А3 является высота полета, которая ограничена 100 м над земной или водной поверхностью.

Также оператор БЛА должен помнить, что в данных условиях запрещена перевозка БЛА опасных веществ, газов или жидкостей, а также сброс каких-либо иных грузов.

2. Ограничения в воздушном пространстве

Операторы БЛА должны соблюдать требования Правил использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. №1471 (далее — Правила ИВП).

При планировании полета необходимо заранее ознакомиться с воздушным пространством и его ограничениями. Существуют различные области с определенными ограничениями. Например, контролируемое воздушное пространство вокруг аэропортов, вертолетные площадки, зоны гнездовья редких птиц или обитания редких животных, которые находятся под охраной государства, заповедники и заказники, а также различные зоны безопасности.

Полеты в ближней зоне, т.е. в контролируемом воздушном пространстве, окружающем аэропорт или аэродром (посадочную площадку), разрешены только при наличии всех необходимых разрешений.

Зона ограниченного доступа обычно представляет собой ограниченное воздушное пространство над территорией, где полеты ЛА ограничены особыми условиями. Часто это также временные зоны и для полетов в них необходимо обращаться за специальным разрешением. Например, в активированных

запретных зонах военного характера может выполнять полеты только военная авиация. Как правило, аэрофотосъемка в этих зонах запрещена.

Помимо зон ограниченного доступа, установлены различные запретные зоны — ограниченное воздушное пространство, в котором полностью запрещен полет БЛА.

Также существуют опасные зоны, в которых может осуществляться опасная для БЛА деятельность.

Поэтому оператор БЛА при подготовке к полету должен изучить расположение таких зон, прилегающих к району полета и знать их расположение при выполнении полета.

Кроме того, для выполнения полетов в подкатегориях А1/А3 все БЛА классов С1, С2, С3 и С4 должны иметь функцию геоосведомленности, которая позволяет оператору БЛА получать информацию об ограничениях воздушного пространства. Оператор БЛА может быть предупрежден о нарушениях воздушного пространства и с помощью функции мониторинга географических ограничений.

Однако в любом случае за безопасность полета и соблюдение Правил ИВП ответственность несет оператор БЛА.

Классификация БЛА

С0 — G_{max} менее 150 г, V_{max} в ГП=19 м/с, возможность ограничения $H=100$ м от точки взлета;

имеет:

— электрический источник питания;

— режим автоматического полета, при активации которого находится на горизонтальном расстоянии не более 50 м от оператора БЛА;

— возможность выполнять полет за пределами прямой видимости.

С1 — G_{max} менее 900 г, V_{max} в ГП=19 м/с;

имеет:

— электрический источник питания;

— систему, ограничивающую H над уровнем поверхности до 100 м или до значения, выбираемого оператором БЛА;

— режим автоматического полета, при активации которого находится на горизонтальном расстоянии не более 50 м от оператора БЛА;

— безопасное управление во всех заявленных производителем БЛА условиях эксплуатации, включая отказ одной или нескольких систем;

— уникальный серийный номер БЛА;

— функции:

восстановления канала управления или прекращения полета, чтобы исключить или уменьшить воздействие на третьих лиц в воздухе или на земле;

прямой удаленной идентификации и геоинформации;

предупреждения о низком уровне заряда аккумуляторной

батареи (АКБ) БЛА и пульта управления (ПУ);
предупреждения о превышении эксплуатационных ограничений БЛА;
— оборудован огнями для обеспечения управляемости и заметности в ночное время суток.

C2 — G_{max} менее 4 кг, не является БЛА с неподвижным крылом с режимом ограниченной скорости не более 3 м/с; имеет:

— систему ограничения H над уровнем поверхности;
— линию связи, защищенную от несанкционированного доступа к ней;
— электрический источник питания;
— безопасное управление во всех заявленных производителем БЛА условиях эксплуатации, включая отказ одной или нескольких систем;
— уникальный серийный номер БЛА;
— функции: восстановления канала управления или прекращения полета, чтобы исключить или уменьшить воздействие на третьих лиц в воздухе или на земле; прямой удаленной идентификации; геоинформации; предупреждения о низком уровне заряда аккумуляторной батареи (АКБ) БЛА и пульта управления (ПУ); предупреждения о превышении эксплуатационных ограничений БЛА;
— оборудован огнями для обеспечения управляемости и заметности в ночное время суток.

С3 — $G_{\max}$ менее 30 кг, максимальный габаритный размер не более 3 м;

имеет:

- систему ограничения H над уровнем поверхности;
- электрический источник питания;
- уникальный серийный номер БЛА;
- функции: ограничения эксплуатации БЛА в зонах воздушного пространства, запрещенных к полетам, и передачи информации о таких зонах на ПУ оператора БЛА; безопасного управления во всех заявленных производителем БЛА условиях эксплуатации, включая отказ одной или нескольких систем; восстановления канала управления или прекращения полета, чтобы исключить или уменьшить воздействие на третьих лиц в воздухе или на земле; прямой удаленной идентификации; геоинформации; предупреждения о низком уровне заряда аккумуляторной батареи (АКБ) БЛА и пульта управления (ПУ); предупреждения о превышении эксплуатационных ограничений БЛА;
- оборудован огнями для обеспечения управляемости и заметности в ночное время суток.

С4 — $G_{\max}$ менее 30 кг, не имеет возможности автономного полета, за исключением помощи в стабилизации полета без прямого воздействия на траекторию и помощи при потере связи;

имеет:

- возможность выполнять полет за пределами прямой видимости;
- безопасное управление во всех заявленных производителем БЛА условиях эксплуатации, включая отказ одной или нескольких систем;
- уникальный серийный номер БЛА;
- функции: восстановления канала управления или прекращения полета, чтобы исключить или уменьшить воздействие на третьих лиц в воздухе или на земле; прямой удаленной идентификации; геоинформации; предупреждения о низком уровне заряда АКБ БЛА и ПУ; предупреждения о превышении эксплуатационных ограничений БЛА;
- оборудован огнями для обеспечения управляемости и заметности в ночное время суток.

3. Правила полетов БЛА

При управлении БЛА необходимо соблюдать требования Воздушного кодекса, Авиационных правил и других НПА.

На БЛА должны быть нанесены маркировка класса (C0, C1, C2, C3, C4) и государственный регистрационный номер.

Также БЛА должен быть заметным на расстоянии, а оператор должен постоянно знать географическое положение, высоту, скорость и траекторию полета БЛА.

Существует еще несколько требований, которые необходимо учитывать при управлении БЛА в открытой категории. Причем, эти требования, предъявляемые к оператору БЛА и БЛА различаются в зависимости от класса БЛА.

Как известно, условия полетов делятся на три подкатегории (A1, A2 и A3) в зависимости от их характеристик. Кроме того, существуют классы БЛА (C0-C7). Каждый класс предъявляет особые требования к БЛА и оператору, но общее требование — БЛА должен быть зарегистрирован.

Для выполнения полетов в подкатегориях A1/A3 оператор должен иметь достаточные знания о безопасности полетов, ИВП, авиационных правилах, ограничениях человеческих возможностей, рабочих процедурах, ЛТХ и особенностях БЛА.

Для выполнения полетов в подкатегории A2 оператор БЛА должен обладать еще и достаточными знаниями о ме-

теорологии и о рисках, связанных с полетами вблизи наземных препятствий и людей, а также знать технические и операционные меры по снижению факторов риска, обусловленных наземной и воздушной обстановкой. Эти знания необходимы потому, что БЛА в подкатегории А2, несмотря на их больший $G_{\max}$ по сравнению с БЛА классов С0-С1, могут летать на более близком расстоянии к посторонним людям и/или наземным объектам.

В подкатегориях А1-А3 могут выполнять полеты самые легкие БЛА — максимальный взлетный вес ($G_{\max}$) которых до 900 г, т.е. класса С0 и С1. Такой БЛА может пролетать над отдельными людьми.

Однако БЛА класса С1 нельзя запускать в местах, где вероятно появление людей. А если БЛА направляется в сторону постороннего человека, то его необходимо как можно быстрее отвернуть и отвести на безопасное расстояние.

К тому же, ни один БЛА, независимо от веса, не может пролетать над группами людей, т.е. людьми, собравшимися так тесно, что через них невозможно пройти.

Для выполнения полетов БЛА с $G_{\max}$ более 150 г, т.е. классов С1-С4, он должен иметь обновленные системы прямой удаленной идентификации и отслеживания географических ограничений.

В подкатегории А2 разрешены полеты БЛА класса С0-С2. БЛА класса С2 — это БЛА с $G_{\max}$ от 900 г до 4 кг, поэтому им запрещено пролетать над группами людей и над отдельными посторонними людьми. Запрещено и летать вблизи посторонних людей, расстояние до них по горизонтали должно быть не менее 30 м, а в режиме малой (низкой) скорости — не менее 5 м.

В подкатегории А3 разрешено выполнять полеты БЛА с $G_{\max}$ до 30 кг, т.е. классов С0-С4. Такие БЛА могут летать только в местах, где маловероятно присутствие людей, а полеты над посторонними людьми или рядом с ними запрещаются. Расстояние по горизонтали до посторонних людей должно быть не менее 150м. Также БЛА не должны приближаться на расстояние менее 150м к жилым, коммерческим, промышленным и рекреационным зонам.

Специальное требование, предъявляемое к БЛА класса С3 — его размер, который не должен быть более 3м.

Специальное требование для БЛА класса С4 — запрет на выполнение полета в автоматическом режиме.

БЛА любого из классов от С1 до С4 не должен летать в местах, где вероятно появление людей. Если же под БЛА появится посторонний человек, то необходимо как можно быстрее и безопаснее отлететь от него. Также БЛА не должен пролетать над группами людей, т.е. людьми, собравшимися так тесно, что через них невозможно пройти.

Характеристики подкатегорий

A1: БЛА класса C0 с G_{max} до 150 г и C1 с G_{max} от 150 г до менее 900 г.

При использовании режима автоматического полета — выполнять полет на горизонтальном расстоянии до 50 м от оператора БЛА.

БЛА класса C0 разрешаются полеты над посторонними лицами, но запрещаются полеты над скоплениями людей.

БЛА класса C1 запрещаются полеты над скоплениями людей. В случае неожиданного пролета над посторонними лицами оператор БЛА должен максимально сократить время, в течение которого БЛА находится над ними.

A2: БЛА класса C2 G_{max} от 900 г до 4 кг.

Запрещаются полеты над посторонними лицами, полет должен выполняться на безопасном горизонтальном расстоянии не менее 30 м от посторонних лиц. Оператор БЛА может уменьшить горизонтальное безопасное расстояние до 5 м от постороннего лица при управлении БЛА с активным режимом низкой скорости и после оценки погодных условий и характеристик БЛА.

A3: БЛА класса C3-C4 с G_{max} от 4 кг до 30 кг, а также классов C0-C2.

Специальное требование, предъявляемое для БЛА класса С3 — его размер, который не должен быть более 3 м.

Специальное требование для БЛА класса С4 — они не должны пилотироваться в автоматическом режиме.

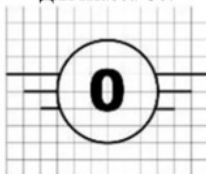
Полеты должны выполняться в зоне, где никакое постороннее лицо не будет подвергнуто опасности в течение всего полетного времени.

Полеты выполняются на безопасном горизонтальном расстоянии не менее 150 м от жилых, коммерческих, промышленных объектов или зон отдыха людей.

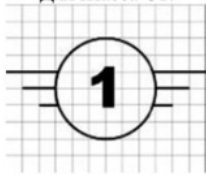
БЛА должен иметь маркировку класса, который зависит от характеристик БЛА, таких как размер, количество энергии, передаваемой в случае столкновения, или разрешенная скорость полета.

ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЕ МЕТКИ
классов C0–C7

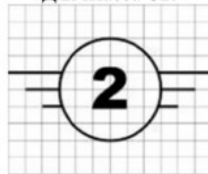
Для класса C0:



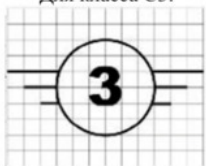
Для класса C1:



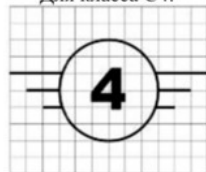
Для класса C2:



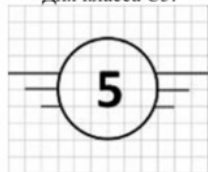
Для класса C3:



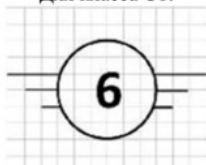
Для класса C4:



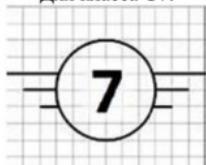
Для класса C5:



Для класса C6:



Для класса C7:





БЛА в открытой категории не могут летать выше 100 м или над группами людей.

Чтобы управлять БЛА во всех трех подкатегориях оператору БЛА должно быть не менее 18 лет, БЛА должен быть идентифицируемым и поставлен на государственный учет, оператор БЛА должен пройти программу подготовки, сдать тест и получить сертификат.

При летной эксплуатации в условиях умеренного риска гражданских БЛА оператор БЛА должен иметь при себе:

копии документов, подтверждающих постановку БЛА на государственный учет, и подготовку оператора гражданского БЛА в классах C0—C4 для эксплуатации гражданского БЛА в условиях умеренного риска;

документ, удостоверяющий личность.

Постановка на государственный учет гражданских БЛА

осуществляется Департаментом в соответствии с требованиями части первой подпункта 1.7 пункта 1 Указа Президента Республики Беларусь от 25.09.2023 №297 и Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 28.12.2023 №972 «О вопросах государственного учета и эксплуатации гражданских беспилотных летательных аппаратов» на безвозмездной основе.

Учет гражданских БЛА осуществляется только в электронном формате посредством автоматизированной информационной системы (АИС) — <https://uas.gov.by/login>.

Вход в АИС осуществляется посредством электронно-цифровой подписи и доступен только для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Полная информация об АИС — <https://uas.gov.by/more-information>

Департамент рассматривает заявление о постановке на государственный учет гражданского БЛА и выносит решение о его постановке на государственный учет либо об отказе в постановке в течение 15 рабочих дней со дня подачи заявления.

БЛА, не зарегистрированные в установленном в законодательстве порядке (если такая регистрация обязательна), допускаются к выполнению полетов только в границах установленных опасных зон (UMD), в границах полигонов (пункт 8 Инструкции МРПИ).

Регистрация БЛА для юридических лиц и ИП.

заполненное заявление о постановке на государственный учет;

цветные фотографии БЛА со всех ракурсов, всех наклеек, надписей, нанесенных на гражданский БЛА, его упаковочную тару производителя БЛА, а также серийный номер БЛА (как правило, находится под батареей БЛА);

копию документа подтверждающего владение БЛА (чек, договор купли-продажи, гарантия и т.п.);

копию технического паспорта с характеристиками БЛА конкретной модели (допускается копия из интернет-ресурса официального сайта производителя);

копия свидетельства о государственной регистрации организации, заверенная печатью и подписью директора организации, эксплуатирующей БЛА.

Обязанности организации- эксплуатанта БЛА

*разработать эксплуатационные процедуры;
обеспечить эффективное использование радиочастотного спектра;*

назначать оператора БЛА для каждого полета;

убедиться, что оператор БЛА знает РЛЭ производителя БЛА и эксплуатационные процедуры;
обновлять систему мониторинга геоограничений (при необходимости);
обеспечить (в случае полетов в подкатегории А2 и А3), чтобы все связанные с полетом лица в районе выполнения полета были проинформированы о рисках и дали свое согласие на выполнение полета.

Обязанности оператора БЛА

не выполнять полеты, находясь под воздействием алкоголя или психоактивных веществ, усталым, больным или находясь под воздействием других факторов, которые могут повлиять на способность управлять БЛА;
прекратить полет БЛА, если он представляет опасность для других ЛА, людей, животных или окружающей среды;
четко знать правила и ограничения, действующие в месте полета,
использовать БЛА в соответствии с РЛЭ производителя БЛА,
не летать рядом с местом проведения спасательных или аварийных работ, если на это нет разрешение службы, выполняющей эти работы,
контролировать работоспособность систем БЛА на протяжении всего полета;

использовать светоотражающий жилет.

Сообщение об аварии или происшествии

Если во время полета БЛА произошло авиационное происшествие или инцидент, необходимо сообщить об этом в РЦ ЕС УВД и в Департамент.

1. Почему нужно сообщать об инциденте с БЛА?

Отчетность об инцидентах помогает повысить безопасность полетов. Целью сбора этой информации является повышение безопасности полетов. Департамент собирает и анализирует отчеты об инцидентах для выявления рисков и опасных ситуаций, которые трудно обнаружить на основе отдельных событий. Закономерности обнаруживаются на раннем этапе и принимаются меры для повышения безопасности полетов. Отчеты используются только для обеспечения безопасности полетов, и оператор защищен принципом добросовестности, согласно которому лица не преследуются за ошибки, а только за умышленные неправомерные действия (нарушения) и грубую небрежность.

2. Обязательно ли сообщать об инцидентах с БЛА?

Оператор БЛА обязан сообщать об авиационных инцидентах если:

произошел инцидент с пилотируемым ЛА;

произошла авария с причинением пострадавшему менее тяжких телесных повреждений или крупного ущерба имуществу;

произошла катастрофа (авария со смертельным исходом пострадавшего).

Даже если об инциденте не нужно сообщать или если сообщающее лицо не обязано это делать, рекомендуется делать это добровольно в целях повышения безопасности полетов.

3. Следует ли после уведомления Департамента уведомить и органы внутренних дел?

Если пострадавший подозревается в совершении преступления, органы внутренних дел также должны быть проинформированы.

Если кто-то серьезно ранен или погиб, или если БЛА сильно поврежден, также следует сообщить в органы внутренних дел, поскольку существует вероятность того, что может потребоваться начать расследование этого события.

4. Человеческий фактор

Каждый человек уникален, и разные ситуации и условия вызывают у каждого разные реакции и эффекты. Поэтому важно уметь оценивать свои возможности и пределы при принятии ответственных решений. В большинстве случаев просто нужен здравый смысл!

1. Насколько оператор БЛА стрессоустойчив?

Часто говорят, что немного стресса — это хорошо. И это верно. Организм высвобождает энергию в виде адреналина, чтобы человек в экстренной ситуации мог действовать быстро. Поэтому умеренный стресс может улучшить концентрацию внимания и реакцию.

Однако слишком сильный стресс может вызвать противоположный эффект. Человек может стать заторможенным, начать паниковать или даже потерять сознание. Человек может запутаться в ситуации и быть не в состоянии принять верное решение.

Вот почему важно знать, как справляться со стрессом во время управления БЛА.

2. Как избежать стресса?

Один из способов избежать стресса — летать медленно и осторожно. В этом случае оператор БЛА лучше контролирует

ет обстановку и может предотвратить столкновение БЛА с препятствием, птицей или другим ЛА.

Кроме того, если у оператора БЛА хороший обзор, он знаком с окружающей обстановкой, осведомлен о погоде и о том, что происходит в районе полета, а также знает все, что ему нужно знать о своем БЛА и его функциях, он будет чувствовать себя увереннее и, следовательно, летать безопаснее.

Таким образом, чтобы избежать стресса:

БЛА должен летать медленно, осторожный стиль полета поможет лучше контролировать БЛА и окружающую обстановку,

для полетов необходимо выбирать места, исключаящие появления посторонних лиц, либо контролировать их поведение,

оператор должен быть хорошо подготовлен к полету, в этом случае он будет более уверен,

перед полетами оператор БЛА должен отдохнуть.

Алкоголь и полеты несовместимы!

Оператору БЛА до полетов и во время управления БЛА запрещается употреблять алкоголь или другие вещества, влияющие на его способность управлять БЛА и контролировать обстановку. В противном случае его сертификат может быть аннулирован.

Кроме того, использование любого вещества, классифи-

цируемого как наркотик, может привести к административному или уголовному наказанию.

1. Как алкоголь влияет на людей?

Даже небольшое количество алкоголя влияет на человека, и часто это количество меньше ожидаемого.

Алкоголь ухудшает несколько важных способностей человека, таких как зрение и способность реагировать и двигаться. Также сложнее оценить расстояние, развивается туннельное зрение, кроме того человек не замечает ранних признаков усталости.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.