

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ
CIVIL AVIATION AUTHORITY

ČESKÁ REPUBLIKA



CZECH REPUBLIC

POVOLENÍ K LÉTÁNÍ LETADLA BEZ PILOTA
UNMANNED AIRCRAFT SPECIAL AUTHORIZATION

č.j. 0975-18-701

Toto osvědčení vydané na základě nabytí právní moci Rozhodnutí č.j. 0956-18-701 Úřadem pro civilní letectví (dále jen „Úřad“) jako věcně a místně příslušným správním orgánem podle ust. § 89 odst. 2 písm. o) bod 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „letecký zákon“) v souladu s ust. § 52 leteckého zákona opravňuje držitele k provozu níže uvedeného letadla ve vzdušném prostoru ČR při dodržení předpisů použitelných pro oblast civilního letectví, zejména leteckého předpisu L2 – Pravidla létání a níže uvedených omezení a podmínek.

1. Druh letadla:

Bezpilotní pozemní vrtulník - kvadrokoptéra

2a. Výrobce / typ / modelová řada / sériové číslo:

DJI / Phantom / 4 PRO / 189CE9LBA20033

2b. Poznávací značka: OK-X041C

2c. Maximální vzletová hmotnost: 1,40 kg

3. Vlastník letadla (držitel povolení): Jiří Kubík, DiS, nar. 10. 11. 1977, trvale bytem Olomučany 113, 679 03 Olomučany

4. Provozovatel letadla: Jiří Kubík, DiS, nar. 10. 11. 1977, trvale bytem Olomučany 113, 679 03 Olomučany

5. Platnost: dva roky od data vydání

6. Zamýšlený účel letu: letecké práce (ve smyslu ust. § 73 leteckého zákona) / letecké činnosti pro vlastní potřebu (ve smyslu ust. § 76 leteckého zákona)

7. Omezení a podmínky pro provedení letu:

1. Držitel povolení je povinen označit letadlo přidělenou poznávací značkou a identifikačním štítkem v souladu s ust. 16 f), Doplnku X, Předpisu L2 a podle Předpisu L7 – Poznávací značky letadel.
2. Dálkově řídicí pilot (dále jen „pilot“) musí před každým vzletem zkontrolovat úroveň rušení a kvalitu řídicího a kontrolního datového spoje a rozhodnout, zda může být let bezpečně proveden.
3. Letadlo nesmí přelétat hustě osídlený prostor, osoby a dále prostředky a stavby nezúčastněných osob, ani se k těmto přibližovat na nebezpečnou vzdálenost ve smyslu ust. 3, Doplnku X, Předpisu L2. V případě, že budou osoby přímo zapojeny do provozu, musí být přijata přiměřená opatření proti jejich ohrožení, tyto osoby musí být prokazatelně poučeny o rizicích souvisejících s provozem a musí být získán jejich souhlas. V případě staveb a prostředků, které mají být součástí předmětného provozu, musí být získán souhlas jejich vlastníka.
4. Letadlo se během doby letu nesmí za žádných okolností přiblížit k jinému letadlu (včetně bezpilotního) na menší než bezpečnou vzdálenost.
5. Pilot, který má konečnou odpovědnost za bezpečné provedení letu musí trvale udržovat vizuální kontakt s letadlem ve smyslu ust. 4, Doplnku X, Předpisu L2. V případě ztráty vizuálního kontaktu s letadlem musí pilot provést ukončení letu dle podmínky č. 8.
6. Krátkodobě odečítat zobrazení letových údajů z monitorovací jednotky (telemetrie) nebo krátkodobě nahlížet do výstupu z užitečného zatížení (např. kamery) může přímo pilot, ovšem pouze po nezbytně nutnou dobu a za současného trvalého vyhovění ust. 3.1., Doplnku X, Předpisu L2. V jiných případech musí tyto funkce zajistit poučená osoba, která letadlo neřídí, a která může získané informace předávat ústně pilotovi ve formě upozornění, doporučení nebo navigačních pokynů.
7. V případě, kdy je způsob řízení letadla založen na sledování řídicí stanice (např. tabletu) nebo výstupu z palubní kamery (tzv. FPV let) a z principu neumožňuje trvalý vizuální dohled pilota ve smyslu ust. 4, Doplnku X, Předpisu L2, musí být:
 - a) u krátkodobého nahlížení (v řádu jednotek sekund) zajištěn trvalý vizuální dohled poučenou osobou, která letadlo neřídí, a která může získané informace předávat ústně pilotovi ve formě upozornění, doporučení nebo navigačních pokynů;
 - b) u dlouhodobého sledování zajištěno řízení letu dalším pilotem prostřednictvím propojení dálkově řídicích stanic. Propojení musí být provedeno takovým způsobem, aby pilot odpovědný za bezpečné provedení letu splňoval podmínku č. 5 a mohl kdykoliv neprodleně převzít řízení od pilota nesplňujícího podmínku č. 5. Každý z pilotů musí být evidován Úřadem pro daný typ bezpilotního systému.

8. Letadlo nesmí provádět let v autonomním režimu, kdy pilot nemůže okamžitě převzít řízení. V nouzové situaci - po selhání řídicího a kontrolního datového spoje - musí být okamžitě aktivován bezpečnostní systém („fail-safe“) v jedné z následujících forem:
- a) přechodu letového režimu letadla do visu a následného neprodleného (maximálně do 20 s) zahájení postupu nouzového přistání v místě selhání řídicího a kontrolního datového spoje a to v závislosti na výšce letu a maximální rychlosti klesání tak, aby:
 - i. vertikální rychlost klesání byla nejméně 1 m/s a
 - ii. nouzové přistání bylo dokončeno nejvýše do 120 s od selhání řídicího a kontrolního datového spoje (nebylo-li spojení opětovně navázáno) a
 - iii. pokud je letadlo provozováno ve výšce přesahující 120 m nad zemí, aby letadlo proklesalo výšku 120 m nad zemí do 11 s od selhání řídicího a kontrolního datového spoje;
 - b) přechodu letového režimu letadla do visu a následného neprodleného (maximálně do 20 s) zahájení postupu nouzového přistání ve formě autonomního návratu na plochu pro nouzové přistání (RTH) při dodržení následujících podmínek:
 - i. pokud je letadlo provozováno ve výšce přesahující 120 m nad zemí, letadlo musí proklesat výšku 120 m nad zemí do 11 s od selhání řídicího a kontrolního datového spoje a
 - ii. výška letu pro autonomní návrat nesmí překročit 120 m nad zemí a
 - iii. doba do přistání od aktivace fail-safe nesmí překročit 120 s (nebylo-li spojení opětovně navázáno) a
 - iv. dálkově řídicí pilot (případně pozorovatel) musí vždy sledovat prostor, nad nímž letadlo létá a odpovídá za to, že za žádných okolností nebudou porušeny bezpečné vzdálenosti ve smyslu podmínky č. 3, a to ani v případě aktivace fail-safe s RTH. Pilot musí během letu neustále udržovat volný prostor podél linie letadlo–plocha pro nouzové přistání, a to do bezpečné vzdálenosti od této linie v závislosti na výšce letu bez překážek, osob a majetku na zemi, nejsou-li součástí předmětného provozu, a to i s uvážením času potřebného k návratu.
- Pokud v oblasti, kde má být letadlo provozováno, lze očekávat provoz dalších letadel v minimálních výškách letu dle Doplnku O, Předpisu L2 anebo provoz dalších bezpilotních letadel, pro něž se minimální výšky letu neaplikují, musí být bezpečnostní systém nastaven na kratší dobu dokončení nouzového přistání, případně omezena výška letu takovým způsobem, aby bylo sníženo riziko srážky na minimum.
9. Letadlo nesmí být provozováno bez platného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadel dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o pojištění provozovatelů letadel.
10. Změny v bodech žádosti č.j. 10499-17-701 je držitel povolení povinen oznámit Úřadu podáním nové žádosti o změnu evidence letadla bez pilota a povolení k létání letadla bez pilota. Úřad rozhodne o případném vlivu na platnost stávajícího povolení a o dalším postupu. Změny v bodech 3a. až 11b. žádosti musí být Úřadu oznámeny do 14 dnů od rozhodné skutečnosti, změny v bodech 13. až 39a. žádosti musí být Úřadu oznámeny před opětovným uvedením letadla do provozu po jejich provedení.
11. Provozování leteckých prací bezpilotním letadlem je možné jen s platným Povolením k provozování leteckých prací dle ust. § 74 leteckého zákona, provozování leteckých činností pro vlastní potřebu je možné jen s platným Povolením k provozování leteckých činností pro vlastní potřebu dle ust. § 76 leteckého zákona.

8. Seznam evidovaných pilotů:

• Jiří Kubík, Dis, nar. 10. 11. 1977, trvale bytem Olomučany 113, 679 03 Olomučany

9. Místo a datum vydání:

Praha
24. 1. 2018

10. Otisk úředního razítka



11. Oprávněná úřední osoba:


Ing. Viktor Nath
sl. č. 79