

Warszawa, dnia 6 września 2013 r.

Poz. 1032

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 7 sierpnia 2013 r.

w sprawie klasyfikacji statków powietrznych

Na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) klasyfikację statków powietrznych;
- 2) szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.

§ 2. 1. Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie statki powietrzne dzieli się na klasy.

2. Ze względu na wymagania techniczne oraz wymagane dokumenty zdatności do lotu statki powietrzne dzieli się na kategorie i podkategorie.

3. Wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych oraz ich oznaczeń wraz z dodatkową charakterystyką statków powietrznych określa tabela nr 1 w załączniku do rozporządzenia.

4. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii określa tabela nr 2 w załączniku do rozporządzenia.

5. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające kategorii kwalifikowanej ze względu na ograniczenia w zakresie masy, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii określa tabela nr 3 w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Wpisy w dokumentach potwierdzających zdatność do lotu, wydanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub podmioty, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. poz. 440), w zakresie klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych, dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 592).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134, 628, 829 i 912.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. (poz. 1032)

Tabela nr 1. Wykaz klas, kategorii i podkategorii statków powietrznych oraz ich oznaczeń wraz z dodatkową charakterystyką statków powietrznych¹⁾

Klasa	Kategoria	Podkategoria	Dodatkowa charakterystyka	
A. Samolot	K1. Podstawowa	A1. Transportowy duży	MTOM >8618 kg	
		A2. Transportu lokalnego	MTOM ≤8618 kg	
		A3. Lekki	A3.1. Normalna	MTOM ≤5700 kg
			A3.2. Użytkowa	
			A3.3. Akrobacyjna	
	A4. Bardzo lekki	MTOM ≤750 kg		
K2. Konwencyjna	Nie dotyczy			
K3. Specjalna				
G. Szybowiec	K1. Podstawowa	G1. Użytkowa	E0. Bez napędu	
		G2. Akrobacyjna	E1. Z napędem	
	K2. Konwencyjna	E2. Z napędem pomocniczym		
	K3. Specjalna			
MG. Motoszybowiec	K1. Podstawowa	MG1. Użytkowa	T. Turystyczny	
		MG2. Akrobacyjna		
	K2. Konwencyjna	Nie dotyczy		
	K3. Specjalna			
H. Śmigłowiec	K1. Podstawowa	H1. Duży	MTOM >3175 kg	
		H2. Mały	MTOM ≤3175 kg	
		H3. Bardzo lekki	MTOM ≤600 kg	
	K2. Konwencyjna	Nie dotyczy		
	K3. Specjalna			
AG. Wiatrakowiec	K1. Podstawowa	Nie dotyczy		
	K2. Konwencyjna			
	K3. Specjalna			

¹⁾ Niniejsza klasyfikacja dotyczy statków powietrznych lądowych, wodnych i amfibii. W przypadku konieczności wyróżnienia w dokumentach statku powietrznego jego dodatkowej charakterystyki jako amfibii lub statku powietrznego wodnego wykorzystuje się symbole: (Am) dla amfibii i (S) dla statku powietrznego wodnego oraz odpowiednio dodatkowe określenia: statek powietrzny pływakowy lub łódź latająca.

B. Balon	K1. Podstawowa		B1. Gazowy		F. Wolny C. Na uwięzi
	K2. Konwencyjna		B2. Na ogrzane powietrze		
	K3. Specjalna		B3. Gazowy i na ogrzane powietrze		
AS. Sterowiec	K1. Podstawowa		AS1. Gazowy		Nie dotyczy
	K2. Konwencyjna		AS2. Na ogrzane powietrze		
	K3. Specjalna		AS3. Gazowy i na ogrzane powietrze		
M. Hybryda	K1. Podstawowa		Nie dotyczy		
	K2. Konwencyjna				
	K3. Specjalna				
PR. Spadochron ratowniczy	K1. Podstawowa		Nie dotyczy		Osobowy
UMW. Statek powietrzny bezzałogowy ciężki	K1. Podstawowa		Nie dotyczy		
	K2. Konwencyjna				
	K3. Specjalna				
UL. Urządzenie latające ²⁾	K6.	H. Historyczna	UL-A. Samolot	UL-PPG. Paralotnia z napędem	UL-P1.: - R. Ratowniczy - J1. Główny - J2. Zapasowy UL-P3. - MTOM >25 kg ³⁾ K6. - MTOM ≤600 kg K4. - dodatkową charakterystykę poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
		A. Amatorska	UL-G. Szybowiec (E0/E1/E2)	UL-GG. Wiroszybowiec	
		R. Replika	UL-MG. Motoszybowiec	UL-O. Skrzydłowiec (orimopter)	
		E. Eksperymentalna	UL-H. Śmigłowiec	UL-HP. Mięśniolot	
	K4. Kwalifikowana		UL-AG. Wiatrakowiec	UL-M1. Hybryda bez napędu	
		UL-B. Balon	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2)		
		UL-AS. Sterowiec	UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy		
		UL-HG1. Lotnia bez napędu	UL-P3. Spadochron towarowy		
		UL-HG2. Lotnia z napędem	UM-150. Bezzałogowy statek powietrzny		
		UL-PHG. Motolotnia			
		UL-PPGG. Motoparalotnia			
		UL-PG. Paralotnia bez napędu			
K5. Niekwalifikowana		UM-25. Bezzałogowy statek powietrzny			MTOM ≤25kg ³⁾
		UL-P25. Spadochron towarowy			
		UL-70. Jednoosobowe bez napędu			Masa własna ≤70 kg
		UL-115. Jednoosobowe z napędem			Masa własna ≤115 kg

²⁾ Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii określa tabela nr 2.

³⁾ W przypadku spadochronów MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszanej do niego.

Tabela nr 2. Podział statków powietrznych klasy urządzenia latające według kategorii z uwzględnieniem masy i warunków włączenia do kategorii

Oznaczenie kategorii	Kategoria	Masa	Warunki włączenia do kategorii
K6H	Historyczna	MTOM \leq 600 kg	Nieskomplikowany statek powietrzny, którego pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r. i którego produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r., lub statek powietrzny o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z: <ol style="list-style-type: none"> 1) udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym lub 2) istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub 3) istotną rolą, jaką odegrał w siłach zbrojnych państwa członkowskiego Unii Europejskiej
K6A	Amatorska	MTOM \leq 600 kg	Statek powietrzny zbudowany w co najmniej 51% przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, na ich własny użytek, nie w celach zarobkowych
K6R	Replika	MTOM \leq 600 kg	Replika statku powietrznego spełniającego kryteria statku powietrznego historycznego lub replika statku powietrznego wykorzystywanego przez siły zbrojne z wyjątkiem projektów przyjętych przez EASA; projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego
K6E	Eksperymentalna	MTOM \leq 600 kg	Statek powietrzny specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, celów eksperymentalnych lub naukowych, budowany w pojedynczym egzemplarzu
K4	Kwalifikowana	Określa tabela nr 3	
K5	Niekwalifikowana	Masa własna \leq 70 kg	UL-70. Jednoosobowe bez napędu – używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych,
		Masa własna \leq 115 kg	UL-115. Jednoosobowe z napędem – pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l, – nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS), – prędkość przeciągnięcia na zdławionej mocy silnika nie przekracza 44 km/h (prędkości cechowanej – CAS) – dla których nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-70 lub UL-115
		MTOM \leq 25 kg	UM-25. Bezzałogowe statki powietrzne używane wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, do których stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze UL-P25. Spadochrony towarowe, do których stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze

Tabela nr 3. Podział statków powietrznych klasy urzędzenia latające kategorii kwalifikowanej ze względu na ograniczenia w zakresie masy, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii

OGRANICZENIA ¹⁾	STATKI POWIETRZNE ²⁾															
	UL-A. Samoloty UL-H. Śmigłowce UL-PHG. Motolotnie UL-G.E1. Szybowce z napędem UL-MG. Motoszybowce UL-HG2. Lotnie z napędem UL-M2. Hybrydy z napędem UL-O. Skrzydłowce (ornitoptery)			UL-B. Balony UL-AS. Sterowce		UL-GG. Wiroszybowce UL-HG1. Lotnie bez napędu UL-PG. Paralotnie bez napędu UL-G.E0. Szybowce bez napędu UL-G.E2. Szybowce z napędem pomocniczym		UM-150. Bezałogowy statek powietrzny	UL-AG. Wiatrakowce	UL-PPG. Motoparalotnie z napędem UL-P1. Spadochrony osobowe (R/J1/J2)		UL-P2. Spadochronowe systemy ratownicze UL-P3. Spadochrony towarowe				
Liczba osób/miejsc	lądowe		amfibie lub wodne		nie dotyczy		1	2		nie dotyczy	1 lub 2	1 lub 2		nie dotyczy		
	1	2	1	2												
MTOM (kg) ³⁾ ≤	300		450		330		495		70 ⁴⁾	80 ⁴⁾		100 ⁴⁾	150	560		nie dotyczy
MTOM (kg) ⁵⁾ ≤	315		472,5		nie dotyczy		nie dotyczy									
Prędkość ⁶⁾ ≤	65 km/h (35 węzłów)															

1) Ograniczenia w zakresie prędkości i liczby miejsc nie dotyczą statków powietrznych o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg.

2) Ujęte w tabeli ograniczenia dla statków powietrznych wyposażonych w napęd dotyczą zarówno statków powietrznych wyposażonych w napęd mechaniczny, jak i statków powietrznych napędzanych siłą mięśni pilota lub załogi (mieśniolotów; UL-HP).

3) W przypadku użytkowania statku powietrznego wodnego i lądowego jego masa nie przekracza odpowiednio obu limitów.

4) Dla tych statków powietrznych zamiast MTOM określa się maksymalną masę własną łącznie z paliwem.

5) MTOM ze spadochronowym systemem ratowniczym – dotyczy samolotów, motolotni, szybowców z napędem, motoszybowców i lotni z napędem oraz hybryd posiadających cechy co najmniej jednego z tych statków powietrznych.

6) Prędkość (CAS – Calibrated Air Speed) przeciągnięcia lub prędkość minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie większa niż podana w tabeli.