

Warszawa, dnia 10 kwietnia 2013 r.

Poz. 440

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

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**

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

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje statków powietrznych, które są wyłączone ze stosowania niektórych przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, oraz przepisów wydanych na jej podstawie;
- 2) szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania objętych rozporządzeniem rodzajów statków powietrznych.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do państwowych statków powietrznych, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 6 ustawy.

§ 2. 1. Wyłącza się zastosowanie przepisów ustawy w zakresie art. 31, art. 32, rozdziału 2 w dziale III, art. 45, art. 46 ust. 2, art. 48, art. 49, art. 52, art. 53, art. 53c oraz art. 160 ust. 3 pkt 6, do:

- 1) następujących rodzajów statków powietrznych:
  - a) lotni,
  - b) parolotni,
  - c) motolotni,
  - d) modeli latających,
  - e) spadochronów, w tym spadochronów ratowniczych,
  - f) bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg;
- 2) statków powietrznych innych niż wymienione w pkt 1 używanych w celach niezwiązanych z wykonywaniem przewozu lotniczego, o których mowa w lit. e, f, g oraz j załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 216/2008”;
- 3) statków powietrznych innych niż wymienione w pkt 1 i 2 wykorzystywanych wyłącznie na użytek własny, w celach niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, o których mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg, a dla wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

2. Wyłącza się zastosowanie przepisów ustawy do statków powietrznych, których charakterystyka techniczna uzasadniająca szczególne ich traktowanie oraz przeznaczenie nie pozwala na zakwalifikowanie do żadnego rodzaju lotnictwa, z wyjątkiem przepisów działu I, działu II, działu VI oraz art. 212 ustawy.

3. Wyłącza się zastosowanie do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przepisów wydanych na podstawie art. 119 ustawy w zakresie obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie nadgranicznej.

4. Wyłącza się z obowiązku uzyskania tymczasowego zezwolenia na lot, o którym mowa w art. 145a ust. 1 ustawy, statki powietrzne, o których mowa w lit. c, e, f, g oraz j załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zarejestrowane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

5. Wyłącza się zastosowanie do modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku, przepisów wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy oraz przepisów art. 126 ust. 2–5 ustawy, z uwzględnieniem przepisów określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

6. Wyłącza się zastosowanie do spadochronów, w tym spadochronów ratowniczych, przepisów art. 105 ust. 1 oraz art. 123 ust. 2 ustawy.

7. Wyłącza się zastosowanie do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy.

8. Wyłącza się zastosowanie do statków powietrznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy, chyba że przy użyciu tych statków powietrznych są świadczone usługi lotnicze (operacje lotnicze, w ramach których statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonywania usług specjalnych w zakresie rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, prowadzenia obserwacji i patrolowania, operacji poszukiwawczo-ratowniczych, reklamy powietrznej lub podobnych). W przypadku świadczenia usług lotniczych załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem przepisów określonych w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

9. Wyłącza się z obowiązku powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy, statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, b oraz d, pod warunkiem że w pokazach lotniczych uczestniczą wyłącznie te statki.

§ 3. 1. Wyłącza się zastosowanie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637) w zakresie:

- 1) dotyczącym uzgodnienia miejsca egzaminu odpowiednio z użytkownikiem statku powietrznego, zespołu urządzeń statku powietrznego, innego urządzenia treningowego lub stanowiska pracy, o których mowa w § 37 tego rozporządzenia,
- 2) § 38 ust. 1 pkt 2 i 3, § 40, § 43 i § 46 tego rozporządzenia

– do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 1.

2. Egzaminowany, wykonujący skok spadochronowy lub lot, posiada polisę potwierdzającą zawarcie ubezpieczenia OC właściwego dla osób eksploatujących statki powietrzne, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

3. Nadzór instruktorski nad egzaminowanym podczas lotu lub skoku egzaminacyjnego, w zakresie posiadanych uprawnień instruktorskich, może wykonywać:

- 1) instruktor działający w podmiocie szkolącym, o którym mowa w art. 95a ust. 1 ustawy, wpisanym do rejestru podmiotów szkolących na podstawie art. 95a ust. 1 ustawy, w zakresie którego jest przeprowadzany egzamin, lub
- 2) instruktor inny niż określony w pkt 1

– po złożeniu egzaminatorowi pisemnego oświadczenia o podjęciu się tego nadzoru.

4. Nadzór instruktorski nad egzaminowanym podczas lotu lub skoku egzaminacyjnego, w zakresie posiadanych uprawnień instruktorskich, może wykonywać także egzaminator.

5. Nadzór egzaminatora nad kandydatem podczas skoku lub lotu może być wykonywany z ziemi, a także z powietrza, w sposób umożliwiający obserwację przebiegu egzaminu.

6. Dopuszcza się wykorzystanie nagrania filmowego do oceny przebiegu egzaminu.

§ 4. 1. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych są określone dla:

- 1) lotni – w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) paralotni – w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) motolotni – w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 4) spadochronów – w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 5) ultralekkich statków powietrznych – w załączniku nr 5 do rozporządzenia;
- 6) modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku – w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

2. Wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących statki powietrzne, o których mowa w § 2, oraz minimalne wysokości sum gwarancyjnych tego ubezpieczenia określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3. Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

4. Statki powietrzne, o których mowa w lit. e, f oraz g załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mogą być wykorzystane do szkolenia w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego oraz mogą być pilotowane przez pilota posiadającego świadectwo kwalifikacji w zakresie posiadanych uprawnień i wyposażenia statku powietrznego.

§ 5. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c, pkt 2 oraz pkt 3, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, zwanej dalej „ewidencją”, prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Statki powietrzne nieobjęte obowiązkiem wpisu do ewidencji, o którym mowa w ust. 1, mogą zostać na wniosek właściciela wpisane do tej ewidencji.

3. Każda zmiana danych wpisanych do ewidencji podlega wpisowi do ewidencji.

4. Właściciel statku powietrznego, wpisanego do ewidencji, zgłasza zmiany danych wpisanych do ewidencji, w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

5. Wykreślenie statku powietrznego z ewidencji następuje:

- 1) z urzędu, w przypadku zniszczenia statku powietrznego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów;
- 2) na wniosek właściciela statku powietrznego.

§ 6. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 2, mogą startować i lądować również z innego miejsca niż lotnisko lub lądowisko, jeżeli:

- 1) pozwalają na to ich właściwości techniczne z uwzględnieniem wymagań dotyczących wymiarów terenów;
- 2) szczegółowe wymagania techniczno-eksploatacyjne, podane w ich instrukcjach użytkowania w locie, nie stanowią inaczej.

2. Odpowiedzialność za wybór miejsca, o którym mowa w ust. 1, ponosi dowódca statku powietrznego.

3. Start lub lądowanie z miejsca, o którym mowa w ust. 1, wykonuje się w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób lub mienia.

§ 7. Do statków powietrznych, o których mowa w § 2 ust. 1, z zastrzeżeniem § 2 ust. 5, stosuje się przepisy ruchu lotniczego z uwzględnieniem przepisów zawartych w załącznikach do rozporządzenia.

§ 8. 1. Dokumenty, w szczególności karty poświadczenia i orzeczenia zdatności, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 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. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436) zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane, z uwzględnieniem ust. 2 i 3.

2. Certyfikaty dotyczące projektowania, produkcji i obsługi oraz certyfikaty dotyczące obsługi statków powietrznych, o których mowa w załącznikach do rozporządzenia, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

3. Do certyfikatów, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy załączników nr 1–5 do rozporządzenia dotyczące zatwierdzeń producentów lub podmiotów.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.<sup>3)</sup>

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

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 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. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

## **LOTNIE**

### **Warunki i wymagania dotyczące używania lotni**

#### **Rozdział 1**

##### **Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do lotni z uprzężą, lotni z napędem, a także pojedynczego skrzydła bez uprzęży lub napędu.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

#### **Rozdział 2**

##### **Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) holownik – pilota posiadającego potwierdzone zaświadczeniem uprawnienia do holowania statków powietrznych;
- 2) mechanik lotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi lotni jako całości TM (HG) lub motolotni jako całości TM (PHG);
- 3) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na lotniach dla innych osób;
- 4) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 5) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawach świadectw kwalifikacji;
- 6) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu lotni lub uprzęży;
- 7) wyciągarkowy – osobę obsługującą urządzenie mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;
- 8) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota lotni;
- 9) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz lotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 10) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza lotnię lub jej

podzespoły albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu lotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;

- 11) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 12) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ lotni lub uprzęży i jej modele zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnej lotni, lub typ uprzęży; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady eksploatacji lotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji lotni określają przepisy załącznika.
- 3.2. W zakresie eksploatacji lotni osoba używająca lotni stosuje się do:
  - 1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
  - 2) zasad określonych przez organizatora lotów.
- 3.3. Do wykonywania lotów w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na lotni.

### **Rozdział 4**

#### **Organizacja lotów lotniowych**

- 4.1. Organizator:
  - 1) przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;
  - 2) zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 3) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie posiadające ważną kartę lotni, o której mowa w pkt 7.1;
  - 4) zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenia znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2. Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu lotniowego wyznacza się pilota, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem specjalistycznym, albo instruktora lotniowego lub paralotniowego.
  - 4.3.1. Kierownik startu lotniowego jest odpowiedzialny za:

- 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań lotni podczas startu;
  - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na startcie;
  - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
  - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
  - 5) ułożenia znaków wytyczających kierunek holowania, o którym mowa w pkt 9.1;
  - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
- 4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w dokumentach wewnętrznych szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu lotniowego.
- 4.4. Organizator zapewnia:
- 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
  - 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
    - a) za samochodem lub innym pojazdem, oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
    - b) łączność radiową między instruktorem a:
      - uczniem-pilotem,
      - wyciągarkowym;
  - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
  - 4) środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi lotni wykonującemu wodowanie podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie.
- 4.5. Jeżeli loty lotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:
- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z lotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
  - 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków.
- 4.6. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania i startu oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem wskaźnika kierunku wiatru.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów**

- 5.1. Do wykonywania lotów na lotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.
- 5.2. Pilot lotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.2.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot lotni posiada przy sobie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota lotni;
  - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na lotniach.

- 5.2.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.2.1, mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.
- 5.3. Osoba posiadająca wydane w innym państwie dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na lotniach bez nadzoru instruktora może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot lotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.2.1.
- 5.4. Pilot lotni, uczeń-pilot, a także pasażer lotni wykonują lot w kasku.
- 5.5.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.5.1.1.
- 5.5.1.1 Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 lotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 5.5.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem organizatora zawodów.
- 5.5.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie odpowiednio wyciągarkowy lub holownik, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.
- 5.5.4. Lotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed lotnią startującą.
- 5.5.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma lotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.5.6. Pierwszeństwo lądowania ma lotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.5.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia lotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.5.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.
- 5.5.9. Wejście i wyjście z krążenia może nastąpić tylko po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.5.10. Lotów na lotniach nie wykonuje się:
- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz w chmurach;
  - 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
  - 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
    - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
    - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
    - c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.5.11. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi i zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.
- 5.5.12. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:
- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40–100 na minutę;

- 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
  - 3) latarki elektrycznej;
  - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.5.13. W przestrzeniach kontrolowanych loty wykonuje się zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy. Do lotów tych lotnia jest wyposażona co najmniej w:
- 1) busolę magnetyczną;
  - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
  - 3) wysokościomierz;
  - 4) wariometr;
  - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
    - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
    - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
  - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
  - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.6. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.
- 5.6.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.
- 5.6.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.
- 5.7. Dopuszcza się wykonywanie na lotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
- 5.8. Pilot lotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.
- 5.8.1. Przepis pkt 5.8 nie zwalnia pilota lotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.
- 5.9. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów określa się w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, opracowanej przez organizatora.
- 5.9.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

## **Rozdział 6**

### **Odpowiedzialność**

- 6.1. Uczeń-pilot oraz pasażer są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 6.2. Uczeń-pilot zostaje zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta lotni, o których mowa w pkt 3.2 ppkt 1, oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania lotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.

- 6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności kompletność oraz gotowość do użycia lotni i wyposażenia, oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:
- 1) w przypadku pilota lotni – pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
  - 2) w przypadku ucznia-pilota – instruktor lotniowy prowadzący loty.
- 6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot lotni albo uczeń-pilot.
- 6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem lotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania lotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania lotni do lotu.
- 6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
- 6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest wymagane w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów oraz szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie, lub
  - 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci lotni albo
  - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

## **Rozdział 7**

### **Dopuszczenie lotni do lotów**

- 7.1. Do wykonywania lotów przez ucznia-pilota oraz lotów pilota z pasażerem są używane lotnie, które posiadają ważną kartę lotni, oraz w przypadku używania spadochronów – spadochrony posiadające ważne dopuszczenie i ułożenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.
- 7.1.1. Zamiast karty lotni potwierdzeniem dopuszczenia do lotu, odrębnie dla skrzydła lotni lub uprzęży, mogą być także oznaczenia zdatności umieszczone na tych podzespołach przez ich producenta lub mechanika lotniowego.
- 7.1.2. Karta lotni i oznaczenia zdatności występują łącznie albo niezależnie.
- 7.1.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
- 7.1.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego dopuszczenia do lotu uprzęży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską lub krajową, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot, a w przypadku lotu ucznia-pilota – instruktor.
- 7.1.5. Do połączenia skrzydła lotni z uprzężą lub spadochronem wykorzystuje się elementy łączące o określonej przez producenta wytrzymałości.
- 7.2. Karta lotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika lotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu lotni, który co najmniej:
- 1) zawiera informacje o lotni:
    - a) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) klasę lub przeznaczenie,

- f) minimalną i maksymalną masę startową (MTOM),
  - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu lotni;
- 2) zawiera informacje o dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - a) datę dopuszczenia do lotów,
    - b) termin ważności dopuszczenia,
    - c) imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika lotniowego,
    - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik lotniowy;
  - 3) posiada numer dopuszczenia w wykazie, o którym mowa w pkt 8.13.
- 7.2.1. Oznaczenie zdatności lotni lub uprzęży zawiera co najmniej informacje o:
- 1) podzespole, w tym:
    - a) typ lub model podzespołu,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) określenie podzespołu lotni,
    - e) maksymalną masę startową (MTOM) lotni lub masę osoby w przypadku uprzęży,
    - f) numer certyfikatu, jeżeli wystawiono;
  - 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - a) stwierdzenie dopuszczenia do lotów,
    - b) termin ważności dopuszczenia (miesiąc i rok),
    - c) poświadczenie mechanika lotniowego lub osoby upoważnionej przez producenta, w tym pieczęć i podpis,
    - d) numer podmiotu w ewidencji, o której mowa w pkt 8.15, lub nazwę producenta, w ramach którego jest dokonywane dopuszczenie,
    - e) numer dopuszczenia w wykazie lotni dopuszczonych do lotów prowadzonym przez mechanika lotniowego.
- 7.2.2. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 8.15.
- 7.2.3. Na oznaczeniu zdatności pieczęć może być zastąpiona stałym nadrukiem.
- 7.2.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego dopuszczenia do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do lotu lub oznaczenie poszczególnych podzespołów lotni lub spadochronów do lotni, będące jednocześnie potwierdzeniem aktualnego dopuszczenia do lotu, zostało wykonane przez upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot lotni wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.
- 7.3. Dopuszczenia lotni do lotu dokonuje mechanik lotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.4. Ocena zdatności lotni obejmuje:
- 1) ocenę dokumentacji;
  - 2) ocenę stanu technicznego;
  - 3) próby funkcjonalne;
  - 4) loty kontrolne, jeżeli mechanik lotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5. Dopuszczenie lotni do lotu może być wykonane na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak czas ten nie może być dłuższy niż 24 miesiące.
- 7.5.1. W przypadku uprzęży okres ważności dopuszczenia do lotów nie może być dłuższy niż 10 lat.

- 7.5.2. Po upływie terminu ważności dopuszczenia do lotu konieczna jest ponowna ocena zdatności oraz dopuszczenie do lotu.
- 7.6. Lotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub inny dokument uznania zdatności, lub
  - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego państwa dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
  - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent lotni w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby w powietrzu, lub
  - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że lotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla skrzydła motolotni załącznik nr 3 do rozporządzenia lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem państwa producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie, lub
  - 5) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia, lub
  - 6) w ramach oceny zdatności przeprowadzono próby zgodnie z programem prób uzgodnionym z Prezesem Urzędu.
- 7.7. Dla lotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 1) karta lotni nie jest wymagana, a za właściwy stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego sprzętu;
  - 2) karta lotni może być wystawiona, na zasadach określonych w pkt 7.2, przy czym w przypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik lotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g, dokonuje adnotacji „NIECERTYFIKOWANA”.
- 7.8. Wymagania techniczne dla lotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 7.9.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 7.9.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 7.10. Lotnie oraz uprząże producent lub mechanik lotniowy oznacza tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym ich odczytanie bez demontażu części składowych lotni.
- 7.10.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla lotni lub jej części stosuje producent, lub
  - 2) poniższe informacje:
    - a) typ lub model lotni lub uprząży,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) określenie lotni lub uprząży,
    - f) maksymalną masę startową (MTOM) lotni lub maksymalną masę osoby w przypadku uprząży,
    - g) numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla typu lotni lub uprząży.

7.10.2. Do czasu przeprowadzenia oceny potwierdzającej spełnienie wymagań technicznych tabliczka znamionowa lub zamieszone dodatkowe oznaczenia lotni i uprząży zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota” lub zamiast numeru certyfikatu informację „PROTOTYP”.

7.10.3. Brak tabliczki znamionowej na lotni lub uprząży kwalifikuje je jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.

7.11. Świadcstwo spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla zdefiniowanego w DDP typu lotni lub uprząży.

7.11.1. DDP zawiera co najmniej:

- 1) nazwę i adres producenta,
- 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
  - a) nazwę lub oznaczenie – określające typ wyrobu:
    - ogólny opis lub określenie wyrobu,
    - szczegółowy opis i określenie wyrobu,
    - listę części wyrobu,
  - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,
  - c) główny spis rysunków,
  - d) ciężar i główne wymiary;
- 3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu wytwórcy;
- 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
- 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
- 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
- 7) odniesienie do instrukcji użytkowania i obsługi;
- 8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
- 9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;
- 10) zakres wyrobów objętych deklaracją – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;
- 11) deklarację wytwórcy dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji;
- 12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.

7.11.2. Świadcstwo spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po wykazaniu przez niego spełnienia wymagań przez prototyp oraz przedstawieniu:

- 1) sprawozdania z prób;
- 2) oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo, lotów lub użycia – DDP;
- 3) arkusza spełnienia wymagań technicznych.

7.11.2.1. W celu przeprowadzenia oceny przedstawionej dokumentacji Prezes Urzędu ma prawo wglądu do pozostałych materiałów i dokumentów dowodowych dotyczących ocenianego sprzętu.

7.11.2.3. Dokumenty dowodowe spełnienia wymagań technicznych, wymienione w arkuszu spełnienia wymagań technicznych, przechowuje wnioskujący.

- 7.11.3. Częścią składową świadectwa spełnienia wymagań technicznych jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia – DDP.
- 7.11.4. Producent zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania lotni lub uprzęży i przekazuje tę informację Prezesowi Urzędu.
- 7.11.5 Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić świadectwo spełnienia wymagań technicznych.
- 7.11.6. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie lotni lub uprzęży.
- 7.11.7. Prezes Urzędu cofa świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia.
- 7.11.8. W przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji lotni lub uprzęży, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne, należy uzyskać nowe świadectwo spełnienia wymagań technicznych.

## **Rozdział 8**

### **Produkcja i obsługa techniczna lotni**

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa lotni może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi lotni, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej „zatwierdzonymi producentami”.
- 8.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom lotnie oraz uprzęże:
  - 1) oznaczone tabliczką znamionową oraz
  - 2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu przez egzemplarz wymagań technicznych.
- 8.2. Pojedyncze egzemplarze lotni mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.2.1. Proces produkcji pod nadzorem kończy się oznaczeniem wyrobu tabliczką znamionową i uzgodnieniem z Prezesem Urzędu programu prób.
- 8.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 8.1, składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
  - 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
  - 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
  - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów z innych państw – dokument równoważny;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;

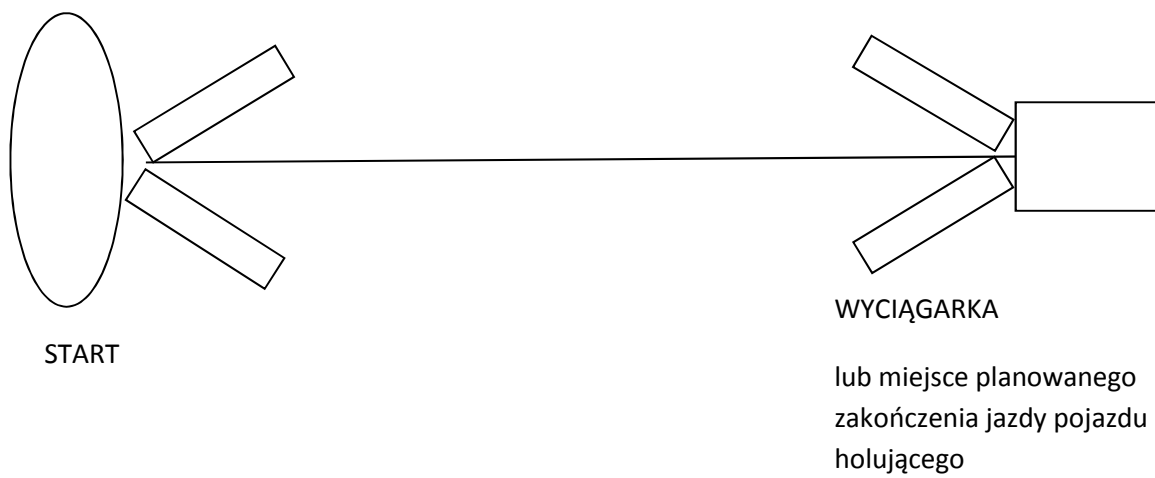
- 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 8.4, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
  - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięciosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
    - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystykę oraz zakres kooperacji,
    - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 8.5. W ramach procesu zatwierdzenia sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika lotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13;
  - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanych lotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 8.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 8.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności zatwierdzenia Prezes Urzędu wydaje nowe zatwierdzenie.
- 8.11. Obsługa techniczna lotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników lotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada wzory dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.

- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części lotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
  - 2) ułożenia czaszy spadochronu,
  - 3) podczenia spadochronu do lotni
- może być wykonywana również przez pilota lotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13. Mechanicy lotniowi prowadzą wykaz lotni i uprząży dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej następujące informacje:
- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model;
  - 2) nazwę producenta;
  - 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
  - 4) datę produkcji;
  - 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydanego dla danego typu lotni, lub adnotację „NIECERTYFIKOWANA”;
  - 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
  - 7) termin ważności dopuszczenia;
  - 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
  - 9) dane podmiotu zgłaszającego.
- 8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu wykaz, o którym mowa w pkt. 8.13, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy.
- 8.15. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.
- 8.15.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.
- 8.16. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności, skreśla podmiot z prowadzonej ewidencji.

## **Rozdział 9**

### **Znaki stosowane podczas lotów holowanych**

- 9.1. Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze – żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu – skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.
- 9.1.1. Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.
- 9.2. Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.
- 9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



## **PARALOTNIE**

### **Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni**

#### **Rozdział 1**

##### **Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do kompletnej paralotni z uprzężą, paralotni z napędem i motoparalotni, w tym paraplanu, a także pojedynczego skrzydła bez uprząży, napędu, wózka lub podwozia.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

#### **Rozdział 2**

##### **Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) mechanik paralotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi paralotni jako całości TM(PG);
- 2) motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) nie jest większa niż 70 kg;
- 3) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralotniach dla innych osób;
- 4) paraplan – motoparalotnię, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) jest większa niż 70 kg, wyposażoną w skrzydło nieprzeznaczone do startu pieszego;
- 5) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 6) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 7) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu paralotni lub sprzętu paralotniowego;
- 8) wyciągarkowy – osobę obsługującą urządzenia mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;
- 9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota paralotni;
- 10) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz paralotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 11) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną

- nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza paralotnię lub jej podzespoły albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu paralotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 12) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
  - 13) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ paralotni lub podzespołu i ich modele zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnej paralotni, lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;
  - 14) sprzęt paralotniowy – podzespoły paralotni za wyjątkiem:
    - a) napędów, które nie posiadają elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła paralotni z wózkiem lub uprzężą, a uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży, oraz
    - b) wózków nieposiadających elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła z uprzężą, wyposażonych w uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży;
  - 15) napęd – mechaniczny napęd paralotni;
  - 16) podzespoły paralotni – następujące elementy paralotni:
    - a) skrzydło – wraz z linkami i taśmami nośnymi,
    - b) uprząż – z napędem lub bez, wraz z systemem połączeń ze skrzydłem,
    - c) wózek – z napędem lub bez, wraz z systemem połączeń ze skrzydłem,
    - d) napęd – wraz z systemem połączeń ze skrzydłem, wózkiem lub uprzężą.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady eksploatacji paralotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji paralotni określają przepisy załącznika.
- 3.2. W zakresie eksploatacji paralotni osoba używająca paralotni stosuje się do:
  - 1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
  - 2) zasad określonych przez organizatora lotów.
- 3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na danej kategorii statku powietrznego.

## Rozdział 4

### Organizacja lotów paralotniowych

- 4.1. Organizator:
  - 1) przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;
  - 2) zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 3) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie paralotnie posiadające ważną kartę paralotni, o której mowa w pkt 7.2;
  - 4) zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenie znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2. Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu paralotniowego wyznacza się pilota paralotniowego lub lotniowego, który posiada w tym zakresie udokumentowane przeszkolenie, zgodne z programem specjalistycznym albo instruktora paralotniowego lub lotniowego.
  - 4.3.1. Kierownik startu paralotniowego jest odpowiedzialny za:
    - 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań paralotni podczas startu;
    - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na starcie;
    - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
    - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
    - 5) ułożenie znaków informujących o kierunku holowania, o których mowa w pkt 9.1;
    - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
  - 4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu paralotniowego.
- 4.4. Organizator zapewnia:
  - 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
  - 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
    - a) za samochodem lub innym pojazdem, oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
    - b) łączność radiową między instruktorem a:
      - uczniem-pilotem,
      - wyciągarkowym;
  - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
  - 4) środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi paralotni wykonującemu wodowanie podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie.
- 4.5. Jeżeli loty paralotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:
  - 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z paralotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;

- 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków.
- 4.6. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania i startu oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniami wskaźnika kierunku wiatru.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów**

- 5.1. Do wykonywania lotów na paralotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.
- 5.2. Pilot paralotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.3.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot paralotni posiada przy sobie:
  - 1) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni;
  - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na paralotniach.
- 5.3.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3.1, mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.
- 5.4. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na paralotniach bez nadzoru instruktora wydane w innym państwie może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot paralotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1. Przepis pkt 5.3.2. stosuje się odpowiednio.
- 5.5. Pilot paralotni, uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, wykonują lot w kasku.
- 5.6.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt. 5.6.1.1.
  - 5.6.1.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 paralotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 5.6.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora zawodów.
- 5.6.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie wyciągarkowy, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.
- 5.6.4. Paralotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed paralotnią startującą.
- 5.6.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma paralotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.6.6. Pierwszeństwo lądowania ma paralotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.6.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia paralotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.6.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.
- 5.6.9. Wejście i wyjście z krążenia następuje po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.6.10. Lotów na paralotniach nie wykonuje się:
  - 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m lub w chmurach;
  - 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;

- 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
  - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:
    - dla paralotni, paralotni z napędem i motoparalotni – 150 m (500 ft),
    - dla paraplenu – 300 m (1 000 ft)
    - nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
  - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
  - c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 50 m (150 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.6.11. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.
- 5.6.12. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:
  - 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
  - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
  - 3) latarki elektrycznej;
  - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.6.13. W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt. 1 ustawy. Do lotów tych paralotnia jest wyposażona co najmniej w:
  - 1) busolę magnetyczną;
  - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
  - 3) wysokościomierz;
  - 4) wariometr;
  - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
    - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
    - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
  - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
  - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.7. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.
  - 5.7.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.
  - 5.7.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.

- 5.7.3. Loty na paralotniach podczas zajęć rekreacyjnych, o których mowa w art. 94 ust. 1 ustawy, mogą odbywać się w podmiotach szkolących lub pod ich nadzorem, zgodnie z dokumentami wewnętrznymi:
- 1) na paralotniach określonych w pkt 7.1;
  - 2) na holu lub ze wzgórza o deniwelacji nie większej niż 150 m;
  - 3) nie wyżej niż 100 m nad terenem;
  - 4) przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 3 m/s;
  - 5) w warunkach atermicznych;
  - 6) po złożeniu oświadczenia lub przedstawieniu prawa jazdy, o których mowa w art. 105 ust. 5 ustawy.
- 5.8. Dopuszcza się wykonywanie na paralotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
- 5.9. Pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.
- 5.9.1. Przepis pkt 5.9 nie zwalnia pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.
- 5.10. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.
- 5.10.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

## **Rozdział 6**

### **Odpowiedzialność**

- 6.1. Uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 6.2. Uczeń-pilot, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są zapoznawani w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta paralotni, o których mowa w pkt 3.2, oraz informowani o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.
- 6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprząży oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:
- 1) w przypadku pilota paralotni – pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
  - 2) w przypadku, o którym mowa w pkt 5.7.3, oraz lotów ucznia-pilota – instruktor paralotniowy prowadzący szkolenie.
- 6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot paralotni, osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, albo uczeń-pilot.
- 6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem paralotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania paralotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami

dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania paralotni do lotu.

- 6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
- 6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
  - 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
  - 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci paralotni albo
  - 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

## **Rozdział 7**

### **Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów**

- 7.1. Do lotów wykonywanych przez ucznia-pilota oraz lotów pilota z pasażerem używa się paralotni posiadających ważną kartę paralotni, oraz, w przypadku używania spadochronów, spadochronów posiadających ważne dopuszczenie i ułożenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.
  - 7.1.1. Zamiast karty paralotni potwierdzeniem dopuszczenia do lotu, odrębnie dla poszczególnych podzespołów paralotni, mogą być także oznaczenia zdatności umieszczone na podzespołach przez ich producenta lub mechanika lotniowego.
  - 7.1.2. Karta paralotni i oznaczenia zdatności mogą występować łącznie albo niezależnie.
  - 7.1.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
  - 7.1.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego dopuszczenia do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską lub krajową, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot lub w przypadku lotu ucznia-pilota instruktor.
  - 7.1.5. Do połączenia skrzydła paralotni z pozostałymi podzespołami lub spadochronem wykorzystuje się elementy łączące o określonej przez producenta wytrzymałości.
- 7.2. Karta paralotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika paralotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu paralotni, który zawiera co najmniej informacje o:
  - 1) paralotni, w tym:
    - a) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) klasę lub przeznaczenie,
    - f) minimalną masę startową i maksymalną masę startową (MTOM),
    - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu paralotni;
  - 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - a) datę dopuszczenia do lotów,
    - b) termin ważności dopuszczenia,
    - c) imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika paralotniowego,
    - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik paralotniowy.
- 7.2.1. Oznaczenie zdatności podzespołów paralotni zawiera co najmniej informacje o:

- 1) podzespole, w tym:
    - a) typ lub model podzespołu,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) określenie podzespołu paralotni,
    - e) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej paralotni lub maksymalne obciążenie w przypadku uprzęży lub wózka;
  - 2) dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - a) stwierdzenie dopuszczenia do lotów,
    - b) termin ważności dopuszczenia (miesiąc i rok),
    - c) poświadczenie mechanika paralotniowego lub osoby upoważnionej przez producenta, w tym pieczęć i podpis,
    - d) numer podmiotu w ewidencji, o której mowa w pkt 8.15, lub nazwę producenta, w ramach którego jest dokonywane dopuszczenie,
    - e) numer dopuszczenia w wykazie paralotni dopuszczonych do lotów prowadzonym przez mechanika paralotniowego.
- 7.2.2. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 8.15.
- 7.2.3. Na oznaczeniu zdatności pieczęć może być zastąpiona stałym nadrukiem.
- 7.2.4. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego dopuszczenia do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do lotu lub oznaczenie poszczególnych podzespołów paralotni lub spadochronów do paralotni, będące jednocześnie potwierdzeniem aktualnego dopuszczenia do lotu, zostało wykonane przez upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot paralotni wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.
- 7.3. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje mechanik paralotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.4. Ocena zdatności paralotni obejmuje:
- 1) ocenę dokumentacji;
  - 2) ocenę stanu technicznego;
  - 3) próby funkcjonalne;
  - 4) loty kontrolne – jeżeli mechanik paralotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje się na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.
- 7.5.1. W przypadku uprzęży okres ważności dopuszczenia do lotów nie może być dłuższy niż 10 lat.
- 7.5.2. Po upływie terminu ważności dopuszczenia do lotu konieczna jest ponowna ocena zdatności oraz dopuszczenie do lotu.
- 7.6. Paralotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub inny dokument uznania zdatności lub
  - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego państwa dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
  - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent paralotni w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby w powietrzu, lub

- 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że parolotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla parolotni norma transponująca normę EN 926: 2000 (Sprzęt parolotniowy Parolotnie) lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem państwa producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie, lub
  - 5) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia, lub
  - 6) w ramach oceny zdatności przeprowadzono próby zgodnie z programem prób uzgodnionym z Prezesem Urzędu.
- 7.7. Dla parolotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 1) karta parolotni nie jest wymagana, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
  - 2) karta parolotni może być wystawiona w sposób określony w pkt 7.2, przy czym w wypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik parolotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g, dokonuje adnotacji „NIECERTYFIKOWANA”.
- 7.8. Wymagania techniczne dla parolotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 7.8.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 7.8.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 7.9. Podzespoły parolotni producent lub mechanik parolotniowy oznacza tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym ich odczytanie bez demontażu części składowych parolotni.
- 7.9.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla parolotni lub jej części stosuje producent, lub
  - 2) poniższe informacje:
    - a) typ lub model podzespołu parolotni,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) określenie podzespołu parolotni,
    - f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej parolotni lub maksymalne obciążenie w przypadku upręży lub wózka,
    - g) numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla typu parolotni lub podzespołu.
- 7.9.2. Do czasu przeprowadzenia oceny potwierdzającej spełnienie wymagań technicznych tabliczka znamionowa lub zamieszczone dodatkowe oznaczenia podzespołu parolotni zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota” lub zamiast numeru certyfikatu informację „PROTOTYP”.
- 7.9.3. Brak tabliczki znamionowej na podzespołach parolotni kwalifikuje je jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.
- 7.10. Świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla zdefiniowanego w DDP typu parolotni lub podzespołu.
- 7.10.1. DDP zawiera co najmniej:
- 1) nazwę i adres producenta;
  - 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
    - a) nazwę lub oznaczenie – określające typ wyrobu:

- ogólny opis lub określenie wyrobu,
  - szczegółowy opis i określenie wyrobu,
  - listę części wyrobu,
  - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,
  - c) główny spis rysunków,
  - d) ciężar i główne wymiary;
- 3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu wytwórcy;
  - 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
  - 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
  - 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
  - 7) odniesienie do instrukcji użytkowania i obsługi;
  - 8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
  - 9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;
  - 10) zakres wyrobów objętych deklaracją – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;
  - 11) deklarację wytwórcy dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji;
  - 12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.
- 7.10.2. Świadcstwo spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po wykazaniu przez niego spełnienia wymagań przez prototyp oraz przedstawieniu:
- 1) sprawozdania z prób;
  - 2) oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo, lotów lub użycia – DDP,
  - 3) arkusza spełnienia wymagań technicznych.
- 7.10.2.1. W celu przeprowadzenia oceny przedstawionej dokumentacji Prezes Urzędu ma prawo wglądu do pozostałych materiałów i dokumentów dowodowych dotyczących ocenianego sprzętu.
- 7.10.2.2. Dokumenty dowodowe spełnienia wymagań technicznych, wymienione w arkuszu spełnienia wymagań technicznych, przechowuje wnioskujący.
- 7.10.3. Częścią składową świadectwa spełnienia wymagań technicznych jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia – DDP.
- 7.10.4. Producent zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania sprzętu paralotniowego i przekazuje tę informację Prezesowi Urzędu.
- 7.10.5. Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić świadectwo spełnienia wymagań technicznych.
- 7.10.6. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie sprzętu paralotniowego.
- 7.10.7. Prezes Urzędu cofa świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia.

7.10.8. W przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji sprzętu, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne, należy uzyskać nowe świadectwo spełnienia wymagań technicznych.

## Rozdział 8

### Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu paralotniowego może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi sprzętu paralotniowego, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te są zwane dalej „zatwierdzonymi producentami”.
- 8.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom podzespoły paralotni:  
1) oznaczone tabliczką znamionową oraz  
2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu przez egzemplarz wymagań technicznych.
- 8.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu paralotniowego mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.2.1. Proces produkcji pod nadzorem kończy się oznaczeniem wyrobu tabliczką znamionową i uzgodnieniem z Prezesem Urzędu programu prób.
- 8.3. Podmiot ubiegający się o zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 8.1, składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:  
1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;  
2) siedzibę;  
3) zakres działalności;  
4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;  
5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;  
6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów obcych – dokument równoważny;  
7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producentów;  
8) miejsce przechowywania dokumentacji;  
9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 8.4, dołącza się:  
1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;  
2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:  
a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,  
b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,  
c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,

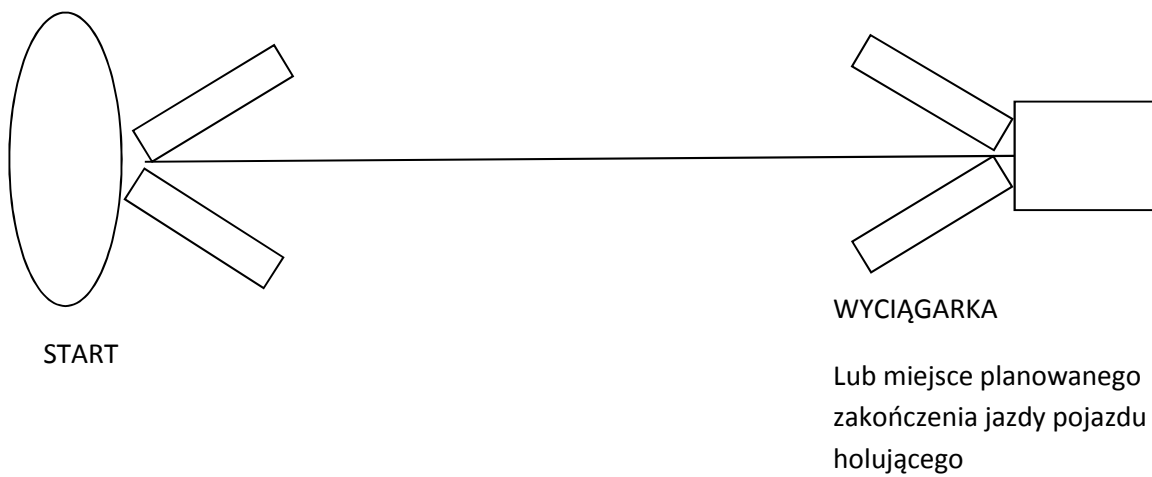
- d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informację dotyczącą:
  - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich nazwy i adresu oraz zakresu kooperacji,
  - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 8.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
  - 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikację mechanika paralotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13;
  - 3) posiadanie instrukcji obsługiowanych paralotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 8.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1–7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 8.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
  - 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności zatwierdzenia Prezes Urzędu wydaje nowe zatwierdzenie.
- 8.11. Obsługa techniczna paralotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników paralotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada wzory dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
  - 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części paralotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
  - 2) ułożenia czaszy spadochronu,
  - 3) podczepienia spadochronu do uprzęży,
  - 4) regulacji długości linek sterowniczych– może być wykonywana również przez pilota paralotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13. Mechanicy paralotniowi prowadzą wykaz podzespołów paralotni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej następujące informacje:
  - 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa), model, rozmiar;
  - 2) nazwę producenta;

- 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
  - 4) datę produkcji;
  - 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydanego dla danego typu podzespołu paralotni, lub adnotację „NIECERTYFIKOWANY”;
  - 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
  - 7) termin ważności dopuszczenia;
  - 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
  - 9) dane podmiotu zgłaszającego.
- 8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu wykaz, o którym mowa w pkt 8.13, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy.
- 8.15. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.
- 8.15.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.
- 8.16. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności, skreśla podmiot z prowadzonej ewidencji.

## **Rozdział 9**

### **Znaki stosowane podczas lotów holowanych**

- 9.1. Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze – żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu - skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.
- 9.1.1. Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.
- 9.2. Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.
- 9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



## **MOTOLOTNIE**

### **Warunki i wymagania dotyczące używania motolotni**

#### **Rozdział 1**

##### **Zastosowanie**

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do motolotni, których maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:

- 1) 300 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych;
- 2) 450 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych;
- 3) 330 kg – dla motolotni operujących z wody lub amfibii jednomiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
- 4) 495 kg – dla motolotni operujących z wody lub amfibii dwumiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
- 5) 315 kg – dla motolotni lądowych jednomiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
- 6) 472,5 kg – dla motolotni lądowych dwumiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni.

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań określonych w załączniku z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

#### **Rozdział 2**

##### **Określenia**

2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) instrukcja użytkownika w locie – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji, zawierający ograniczenia, w zakresie których statek powietrzny uznano za zdatny do lotu, oraz instrukcje i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkownika tego statku;
- 2) lot specjalny VFR – lot VFR wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 3) mechanik motolotniowy – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi motolotni jako całości TM(PHG);
- 4) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na motolotniach dla innych osób;
- 5) pilot – pilota motolotni oraz ucznia-pilota;

- 6) pozwolenie na wykonywanie lotów – dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza motolotni do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności wydany przez zatwierzonego producenta lub zatwierzony podmiot, o których mowa w pkt 9.1;
- 7) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 8) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu lub egzemplarza motolotni lub podzespołu motolotni;
- 9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota motolotni;
- 10) VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur – równe lub większe od ustalonych minimów;
- 11) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 12) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ motolotni lub podzespołu i jego modele, zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnej motolotni lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;
- 13) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz motolotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 14) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza motolotnię lub jej podzespoły albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu motolotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 15) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 16) podzespoły motolotni – następujące elementy motolotni:
  - a) skrzydło,
  - b) wózek – z zespołem napędowym lub bez.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady eksploatacji motolotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji motolotni określa załącznik.
- 3.2. Osoba używająca motolotni:
  - 1) używa motolotni zgodnie z instrukcją użytkowania w locie, w szczególności przestrzega wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;

- 2) stosuje się w przypadku lotów zorganizowanych do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używa do lotu motolotni w wymaganym stanie technicznym.
- 3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający co najmniej 100 godzin jako pilot dowódca motolotni.

## **Rozdział 4**

### **Organizacja lotów**

- 4.1. Organizator:
- 1) zapoznaje osobę organizującą loty oraz osoby biorące udział w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 2) wyznacza kierownika startu motolotniowego w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota, pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których są planowane loty co najmniej 3 motolotni, jeżeli uzna to za uzasadnione.
- 4.1.1. Na kierownika startu motolotniowego wyznacza się instruktora motolotniowego lub pilota motolotni, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodnie z programem specjalistycznym.
- 4.1.2. Kierownikiem startu motolotniowego w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota może zostać jedynie instruktor motolotniowy nadzorujący jego szkolenie.
- 4.2. Jeżeli loty motolotni mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator lotów na motolotniach uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów lub skoków.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów**

- 5.1. Lotów na motolotniach nie wykonuje się:
- 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
  - 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
    - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy;
    - b) gdzie indziej niż to określono w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.2. Przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania przez motolotnię:
- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
  - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
  - 3) latarki elektrycznej;
  - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.

- 5.2.1. W przestrzeniach kontrolowanych zezwala się na wykonywanie lotów przez motolotnie wyposażone dodatkowo w:
- 1) busolę magnetyczną;
  - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
  - 3) wysokościomierz;
  - 4) wariometr;
  - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
    - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
    - b) rejonów lub tras planowanego lotu;
  - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
  - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.3. W czasie użytkowania motolotni pilot posiada na pokładzie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni lub równoważny dokument uprawniający do wykonywania lotów w zakresie posiadanych uprawnień;
  - 2) metrykę motolotni;
  - 3) dowód ubezpieczenia OC;
  - 4) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;
  - 5) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego.
- 5.3.1. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3, mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.
- 5.4. Lot może być podjęty, jeżeli w szczególności:
- 1) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie;
  - 2) warunki meteorologiczne pozwalają na bezpieczne wykonywanie lotu oraz nie przekraczają dopuszczalnych warunków użytkowania sprzętu;
  - 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
  - 4) został dokonany przegląd podstawowy, o którym mowa w pkt 8.12;
  - 5) pilot motolotni, osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w motolotni, a w lotach szkolnych uczeń–pilot pod nadzorem instruktora motolotniowego wykonał przegląd przedlotowy, o którym mowa w pkt 8.13.
- 5.5. Pilot motolotni rozpoczyna lot nie wcześniej niż po upływie 30 sekund od startu poprzedzającego statku powietrznego, a w przypadku lotów zorganizowanych – zgodnie z porządkiem i sposobem wykonywania lotów ustalonym przez organizatora.
- 5.5.1. Przepisu pkt 5.5 nie stosuje się do lotów grupowych wykonywanych na ustalonych wcześniej zasadach.
- 5.6. Holowanie motolotnią przedmiotów, w szczególności innych statków powietrznych, transparentów lub bannerów, jest dozwolone pod warunkiem, że wszystkie statki uczestniczące w takim locie posiadają urządzenia zwalniające linę holowniczą.
- 5.7. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.7.1.
- 5.7.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 motolotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

## Rozdział 6

### Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

- 6.1. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów, kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC pilot przerywa wykonywanie zadania.
- 6.2. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot motolotni:
  - 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
  - 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
  - 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
  - 4) w przypadku braku łączności osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, jednak nie wyższą niż 900 m nad terenem, stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;
  - 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonuje lądowanie zapobiegawcze.
- 6.3. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej pilot motolotni przyjmuje kurs oddalający od granicy państwa i stara się wznowić orientację.
- 6.4. W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni postępuje zgodnie z instrukcją użytkowania w locie danej motolotni oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli motolotnia taki sprzęt posiada.
- 6.5. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek motolotni pilot motolotni niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela motolotni.

## Rozdział 7

### Odpowiedzialność

- 7.1. Pilot wykonuje lot na własną odpowiedzialność, osobiście podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 7.2. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność ponosi dowódca motolotni, z zastrzeżeniem punktu 7.4.
- 7.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych oraz nadzór nad kontrolą sprzętu przez ucznia-pilota.
- 7.4. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem motolotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zasad bezpieczeństwa oraz w przypadku członka załogi dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania motolotni do lotu.
  - 7.4.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
  - 7.4.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:
    - 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
    - 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci motolotni albo

3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

## **Rozdział 8**

### **Dopuszczenie sprzętu do lotów**

8.1. Do lotu może być użyta wyłącznie motolotnia, która:

- 1) jest sprawna technicznie;
- 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów wpisane do metryki motolotni, lub
- 3) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie prób w locie wpisane do metryki motolotni – w przypadku prób w locie, lub
- 4) posiada ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotów wydane zgodnie z przepisami państwa rejestracji – w przypadku motolotni wpisanych do obcego rejestru statków powietrznych i oznaczonych właściwymi znakami tego państwa.

#### **1. Pozwolenie na wykonywanie lotów**

8.2. Pozwolenie na wykonywanie lotów lub jego przedłużenie wydaje podmiot, o którym mowa w pkt 9.1, na wniosek zainteresowanego dla motolotni, która posiada:

- 1) świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub deklarację zgodności wydaną przez zatwierdzonego producenta, lub certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania, lub metrykę motolotni z wpisem dopuszczającym daną motolotnię do eksploatacji przed dniem 2 lipca 2005 r.;
- 2) metrykę motolotni zawierającą następujące dane:
  - a) numer fabryczny motolotni, jeżeli posiada,
  - b) typ i numer skrzydła,
  - c) typ i numer silnika,
  - d) typ i numer wózka,
  - e) typ i numer śmigła;
- 3) wpis do ewidencji statków powietrznych oraz znaki rozpoznawcze, naniesione zgodnie z załącznikiem nr 8 do rozporządzenia;
- 4) instrukcję użytkowania w locie i instrukcję obsługi technicznej motolotni.

8.2.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie działa podmiot, o którym mowa w pkt 9.1, wydający lub przedłużający pozwolenia na wykonywanie lotów, pozwolenie to może być wydane lub przedłużone przez mechanika motolotniowego pod nadzorem Prezesa Urzędu.

8.3. Pozwolenie na wykonywanie lotów wydaje się na okres nie dłuższy niż:

- 1) 12 miesięcy – dla motolotni wyprodukowanych przez niezatwierdzonych producentów;
- 2) 24 miesiące – dla nowych motolotni wyprodukowanych przez zatwierdzonych producentów.

8.4. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów może przedłużyć mechanik motolotniowy, działający w podmiocie, o którym mowa w pkt 9.1. Ważność pozwolenia przedłuża się na okres 12 miesięcy.

8.4.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów wydaje się, a ważność przedłuża się po:

- 1) stwierdzeniu sprawności technicznej motolotni przez wykonanie przeglądu zasadniczego;
- 2) sprawdzeniu aktualności dokumentów motolotni, o których mowa w pkt 8.2 ppkt 2 i 4;
- 3) wykonaniu kontrolnych prób w locie.

- 8.4.2. Produkcyjne i kontrolne próby w locie wykonuje się na podstawie pozwolenia na wykonywanie prób w locie wydanego przez mechanika motolotniowego po spełnieniu wymagań, o których mowa w pkt 8.4.1 ppkt 1 i 2.
- 8.5. Jeżeli motolotnia, jej podzespół lub część składowa nie spełnia wymagań technicznych wymaganych do wydania pozwolenia na wykonywanie lotów:
- 1) wydane pozwolenie może zostać cofnięte albo zawieszono przez Prezesa Urzędu;
  - 2) mechanik, o którym mowa w pkt 8.4, odmawia przedłużenia ważności pozwolenia i wpisuje informację o odmowie przedłużenia ważności pozwolenia do metryki motolotni.
- 8.6. W metryce motolotni wpisuje się w szczególności pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące motolotnię i jej podzespoły oraz informacje o użytkowniku.
- 8.6.1. Wzór metryki motolotni określa rozdział 12.
- 8.6.2. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, w metryce wpisuje się dodatkowe ograniczenie „Konstrukcja amatorska nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota”.

## 2. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych

- 8.7. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla zdefiniowanego w DDP pojedynczego egzemplarza motolotni, a przy powtarzalnej produkcji prowadzonej przez zatwierdzonych producentów – dla zdefiniowanego w DDP typu motolotni lub podzespołu. Dla pojedynczego egzemplarza motolotni świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje się łącznie z pozwoleniem na wykonywanie lotów na podstawie jednego wniosku.
- 8.7.1. Świadczenie spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po:
- 1) przedstawieniu sprawozdania z prób w locie motolotni zgodnie z pkt 8.10.3;
  - 2) zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu instrukcji użytkowania w locie i obsługi technicznej motolotni;
  - 3) przedstawieniu arkusza spełnienia wymagań technicznych.
- 8.7.2. Dokumenty dowodowe spełnienia wymagań technicznych, wymienione w arkuszu spełnienia wymagań technicznych, przechowuje wnioskujący.
- 8.7.3. DDP zawiera co najmniej:
- 1) nazwę i adres producenta,
  - 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
    - a) nazwę lub oznaczenie – określające typ wyrobu:
      - ogólny opis lub określenie wyrobu,
      - szczegółowy opis i określenie wyrobu,
      - listę części wyrobu,
    - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,
    - c) główny spis rysunków,
    - d) ciężar i główne wymiary;
  - 3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu wytwórcy;
  - 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
  - 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
  - 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
  - 7) odniesienie do instrukcji użytkowania i obsługi;

- 8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
  - 9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;
  - 10) zakres wyrobów objętych deklaracją – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;
  - 11) deklarację wytwórcy dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji;
  - 12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.
- 8.7.4. DDP wydana przez zatwierdzonego producenta jest publikowana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. DDP wydane przez pozostałych producentów są publikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ich wniosek.
- 8.8. W toku postępowania do wydania świadectwa oględzin wnioskujący sporządza arkusz spełnienia wymagań technicznych w szczególności w oparciu o następujące dokumenty dowodowe:
- 1) dokumentację konstrukcyjną, według której została zbudowana motolotnia;
  - 2) obliczenia lub ocenę charakterystyk masowych motolotni;
  - 3) ocenę charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności motolotni;
  - 4) obliczenia obciążeń zewnętrznych motolotni w zakresie przewidzianym przez wymagania techniczne;
  - 5) obliczenia wytrzymałościowe konstrukcji lub protokół z prób statycznych w zakresie obciążeń dopuszczalnych;
  - 6) protokół ważenia;
  - 7) dokumentację budowy, w szczególności dziennik budowy lub dokumenty kontroli – dla motolotni produkowanych amatorsko;
  - 8) tymczasową instrukcję obsługi technicznej.
- 8.8.1. W toku postępowania, o którym mowa w pkt 8.8, po sprawdzeniu kompletności arkusza spełnienia wymagań technicznych oraz zapoznaniu z dokumentacją, o której mowa w pkt 8.8, mechanik motolotniowy:
- 1) przeprowadza oględziny motolotni;
  - 2) dokonuje prób naziemnych;
  - 3) wystawia świadectwo oględzin oraz pozwolenie na wykonywanie prób w locie, jeżeli motolotnia została uznana za zdatną do wykonywania prób w locie.
- 8.8.2. Tymczasowa instrukcja obsługi technicznej zawiera niezbędne informacje związane z obsługą techniczną w trakcie prób certyfikacyjnych lub badawczo-rozwojowych.
- 8.8.3. W przypadku motolotni budowanych przez niezatwierdzonych producentów wniosek, o którym mowa w pkt 8.7.1, składa się przed rozpoczęciem budowy, a budowę prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu.
- 8.8.4. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, wniosek, o którym mowa w pkt 8.7.1, składa się przed rozpoczęciem prób w locie, a budowę prowadzi się pod nadzorem mechanika motolotniowego, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.
- 8.9. W przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji motolotni, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne motolotni, należy uzyskać nowe świadectwo spełnienia wymagań technicznych.

### 3. Próby w locie

- 8.10. Do prób w locie, o których mowa w pkt 8.10.2 ppkt 1 i 2, jest dopuszczona motolotnia, która posiada:
- 1) tymczasową instrukcję użytkowania w locie;
  - 2) program prób w locie zatwierdzony przez Prezesa Urzędu;
  - 3) świadectwo oględzin stwierdzające zdatność motolotni do prób w locie;
  - 4) projekt DDP wystawionej przez producenta i określającej zaawansowanie prób naziemnych.
- 8.10.1. Tymczasowa instrukcja użytkowania w locie zawiera:
- 1) warunki i ograniczenia lotu motolotni;
  - 2) wskazówki i informacje niezbędne dla członków załogi motolotni do bezpiecznego przeprowadzenia prób w locie.
- 8.10.2. Próby w locie dzieli się na:
- 1) badawczo-rozwojowe – próby wykonywane dla lotniczych celów badawczych i rozwojowych w celu stwierdzenia spełnienia przez prototyp motolotni, podzespołu motolotni lub części składowej odpowiednich konstrukcyjnych założeń projektu;
  - 2) certyfikacyjne – próby wykonywane w celu wydawania świadectwa spełnienia wymagań technicznych motolotni lub podzespołu;
  - 3) produkcyjne – próby egzemplarza motolotni, dla typu której Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
  - 4) kontrolne – próby wykonywane dla sprawdzenia motolotni w czasie jej eksploatacji.
- 8.10.3. Do wykonywania prób w locie wymienionych w pkt 8.10.2 jest uprawniony instruktor motolotniowy lub pilot motolotni posiadający co najmniej 5-letnie doświadczenie i 500 godzin nalogu na motolotniach.
- 8.10.4. Próby w locie wymienione w pkt 8.10.2 ppkt 3 i 4 może wykonywać także pilot motolotni posiadający co najmniej 200 godzin nalogu na motolotniach jako dowódca.

### 4. Przeglądy okresowe

- 8.11. Przegląd zasadniczy.
- 8.11.1. Pozytywny wynik przeglądu zasadniczego jest warunkiem przedłużenia pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 8.11.2. Przeglądowi podlegają wszystkie elementy motolotni.
- 8.11.3. Przegląd zasadniczy składa się z dwóch etapów:
- 1) etap I – wymaga całkowitego demontażu sprzętu na zasadnicze elementy konstrukcyjne, a w szczególności: szkielet skrzydła, pokrycie, węzeł podwieszenia wózka i łożo silnika, w takim stopniu, aby była możliwa wizualna kontrola stanu technicznego poszczególnych elementów; podczas przeglądu należy zwrócić szczególną uwagę na obecność odkształceń plastycznych, pęknięć, korozji lub innych form zużycia;
  - 2) etap II – jest dokonywany po zmontowaniu motolotni do lotu; sprawdza się poprawność montażu i wytrzymałości skrzydła, stan zabezpieczeń i współdziałanie podzespołów.
- 8.12. Przegląd podstawowy.
- 8.12.1. Przegląd podstawowy wykonuje się w dniu planowanych lotów przed ich rozpoczęciem. Przeprowadza go pilot motolotni lub mechanik motolotniowy.

- 8.12.2. Przegląd podstawowy polega na ocenie gotowości motolotni do lotu, a w szczególności na sprawdzeniu:
- 1) prawidłowości montażu i wytrymowania motolotni;
  - 2) występowania odkształceń plastycznych elementów konstrukcji;
  - 3) stanu zabezpieczeń;
  - 4) stanu technicznego zespołu napędowego;
  - 5) stanu zawieszenia silnika;
  - 6) stanu układów: zapłonowego, wydechowego i zasilania;
  - 7) stanu podwozia.
- 8.13. Przegląd przedlotowy.
- 8.13.1. Przegląd przedlotowy jest wykonywany przez pilota bezpośrednio przed lotem, w zakresie określonym w instrukcji użytkowania w locie. W lotach ucznia-pilota wymagany jest nadzór instruktora.
- 8.14. Ważność przeglądów.
- 8.14.1. W przypadku uszkodzenia motolotni w trakcie eksploatacji – traci ważność przegląd podstawowy, który należy powtórzyć celem stwierdzenia zakresu uszkodzeń.
- 8.14.2. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub odkształceń plastycznych dźwigarów, krawędzi natarcia, węzła podwieszenia wózka i konstrukcji nośnej wózka lub innych poważnych uszkodzeń określonych w instrukcji użytkowania w locie – traci ważność przegląd zasadniczy.

## **5. Wymagania techniczne dla motolotni**

- 8.15. Wymagania techniczne dla motolotni i ich podzespołów określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.15.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 8.15.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 8.16. Producent lub mechanik oznacza podzespoły motolotni tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym jej odczytanie bez demontażu części składowych motolotni.
- 8.16.1. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla motolotni lub jej części stosuje producent, oraz
  - 2) poniższe informacje:
    - a) typ lub model motolotni lub podzespołu,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) określenie motolotni lub podzespołu,
    - f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej motolotni lub maksymalne obciążenie w przypadku wózka,
    - g) numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla typu motolotni lub podzespołu.
- 8.16.2. W przypadku motolotni lub podzespołów, o których mowa w pkt 9.2.1, tabliczka znamionowa lub zamieszone dodatkowe oznaczenia podzespołu motolotni zawierają informację: „Konstrukcja amatorska nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota”.
- 8.16.3. Brak tabliczki znamionowej na skrzydle motolotni lub wózku kwalifikuje te podzespoły jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.

## Rozdział 9

### Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące motolotnie

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa motolotni lub podzespołów może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3 i 10.7, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
    - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi motolotni lub
    - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi motolotni, lub
  - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych – zwane odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.
- 9.1.1. Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom kompletne motolotnie oraz ich podzespoły:
- 1) oznaczone tabliczką znamionową;
  - 2) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz kompletnej motolotni lub dostarczany odrębnie podzespół;
  - 3) z instrukcją użytkowania w locie i instrukcją obsługi technicznej kompletnej motolotni lub dostarczanego odrębnie podzespołu.
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze motolotni produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane „niezatwierdzonymi producentami” wytwarza się pod warunkiem uzgodnienia z mechanikiem motolotniowym, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.
- 9.2.1. Podzespoły motolotni, wykorzystane na własne potrzeby wytwórcy, z wyłączeniem lotów ucznia-pilota i lotów z pasażerem, mogą być produkowane także przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci oraz bez obowiązku nadzoru Prezesa Urzędu, jednak pod nadzorem mechanika motolotniowego, który będzie wystawiał pozwolenie na wykonywanie prób w locie.
- 9.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 9.1, składa do Prezesa Urzędu wniosek.
- 9.4. Wniosek, o którym mowa w pkt 9.3, zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
  - 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
  - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów z innych państw – dokument równoważny;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.3, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;

- 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
    - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
    - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w zakresie odpowiednim do prowadzonej działalności, wykonującego w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 11.3 ppkt 3;
  - 3) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanym motolotni, wydanych przez producentów, lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1–7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

## **Rozdział 10**

### **Obsługa techniczna motolotni**

- 10.1. Naprawa, obsługa techniczna motolotni i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie są wykonywane przez mechanika motolotniowego.
- 10.2. Obsługa techniczna jest wykonywana przez mechanika motolotniowego również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części motolotni bez ingerencji w strukturę podzespołów.
- 10.3. Obsługa techniczna może być wykonywana również, poza zatwierdzonym podmiotem oraz zatwierdzonym producentem, przez pilota motolotni w zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej motolotni.

- 10.4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego obsługę techniczną sprzętu może wykonywać również budowniczy w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych lub adaptowanych.
- 10.5. Działalność, o której mowa w pkt 8.2, 8.4 i 10.1, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1.
- 10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednie do planowanej działalności.
- 10.7. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1, gdzie pod nadzorem osób, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.
- 10.8. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu lub poświadczającej obsługę oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 11.1.

## **Rozdział 11**

### **Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących motolotnie lub ich podzespoły**

- 11.1. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2.
- 11.2. Ewidencję, o której mowa w pkt 11.1, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych Urzędu.
- 11.3. Osoby, o których mowa w pkt 8.4, 9.1, 10.1 i 10.2, są obowiązane odpowiednio do:
  - 1) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów) i wykonanych oraz nadzorowanych czynności obsługowych, w którym zamieszcza się co najmniej:
    - a) typ motolotni lub podzespołu;
    - b) nazwę producenta;
    - c) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
    - d) datę produkcji;
    - e) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 8.1. ppkt 1 wydanego dla danego typu motolotni lub podzespołu;
    - f) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
    - g) termin ważności dopuszczenia;
    - h) zakres wykonanych czynności obsługowych;
    - i) dane podmiotu zgłaszającego.
  - 2) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
  - 3) posiadania opracowanych:
    - a) sposobu prowadzenia ewidencji,
    - b) wzorów wykazów,
    - c) wzorów protokołów,
    - d) wzorów pieczęci używanych do poświadczeń.
- 11.4. Podmioty i osoby, o których mowa w pkt 8.4, 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności niezwłocznie przekazują wykaz, o którym mowa w pkt 11.3 ppkt 1, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy, Prezesowi Urzędu.
- 11.5. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 9.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot działalności w obszarze związanym z usunięciem

stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności, skreśla podmiot z prowadzonej ewidencji.

## Rozdział 12

### Wzór metryki motolotni

(strona 1)

**Format A5**

### METRYKA MOTOLOTNI

S	P	-				
---	---	---	--	--	--	--

(strona 2)

Typ motolotni .....Nr .....

(nazwa producenta)

Typ skrzydła.....Nr.....

(nazwa producenta)

.....  
(w przypadku amatorskiej konstrukcji – imię i nazwisko oraz adres wykonawcy)

Data produkcji dnia ..... 20 ..... r.

.....  
.....  
(podstawa dopuszczenia do użytkowania – przepisy zdatności).....  
(podpis)**Niniejsza metryka jest ważna łącznie z instrukcją użytkowania motolotni w locie**

typ	nr fabryczny
-----	--------------

**I. WPIS DO EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH**

--	--	--	--	--	--	--	--

(data wpisu - dzień, miesiąc, rok)

--	--	--	--	--

(nr pozycji w ewidencji)

ZNAKI IDENTYFIKACYJNE
-----------------------

--	--	--	--	--	--	--	--

(pieczęć organu ewidencyjnego)

.....

(podpis)











typ	nr fabryczny							
-----	--------------	--	--	--	--	--	--	--

**VII. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW**

Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdatny do lotu, jest wpisany w przewidzianej dla niego ewidencji i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością ważności Pozwolenia Na Wykonywanie Lotów (str. 17 – 19 niniejszej metryki).

This document certifies, that present aircraft has been approved airworthy and is registered in appropriate to him register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not Certificate of Airworthiness in compliance with the Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation. The effectiveness of this document is qualified by means of validity of the Permission for Flights (pages 17 to 19 of this Log Book).

pieczęć

.....

data

podpis

Termin ważności .....

.....

.....



(strony 20 – 139)

typ		nr fabryczny										
<b>IX. DZIENNIK PRACY</b>												
Data		Liczba lotów	Dzienny czas lotów		Łączny czas lotów		Uwagi		Imię i nazwisko pilota			
Dzień, miesiąc, rok			Godz.	min	Godz.	min						
z przeniesienia												
do przeniesienia												





(strona 186)

typ	nr fabryczny						
<b>XII. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN – POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że ta motolotnia została uznana za zdatną do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niej programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami.  Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym  Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące.</p>							
Lp.	Wyszczególnienie	Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie				

(strony 187 – 192)

typ	nr fabryczny	S	P	-				
<b>XII. ŚWIADECTWO OGLĘDZIN – POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>								
<b>Lp.</b>	<b>Wyszczególnienie</b>	<b>Data dopuszczenia do lotu</b>			<b>Poświadczenie</b>			

(strona 193)

typ	nr fabryczny							
<b>XIII. ZASADY PROWADZENIA METRYKI MOTOLOTNi</b>								
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Metryka jest dokumentem motolotni i jest przekazywana razem z nią (w przypadku rozdzielania skrzydła i wózka – metryka pozostaje ze skrzydłem).</li><li>2. Metrykę należy prowadzić na bieżąco.</li><li>3. Przy zakładaniu nowej metryki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z metryki poprzedniej.</li><li>4. Poprzednia metryka do czasu skreślenia motolotni z ewidencji jest przechowywana przez właściciela motolotni.</li><li>5. Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Pomyłki należy przekreślić i podpisać.</li><li>6. Wpisów dokonuje:<ol style="list-style-type: none"><li>1. Strony 1 – 2 właściciel motolotni</li><li>2. Strona 3 organ ewidencyjny</li><li>3. Strony 4 – 5 organ ewidencyjny</li><li>4. Strony 6 – 15 producent lub obsługujący motolotnię</li><li>5. Strona 16 zatwierdzony producent / podmiot</li><li>6. Strony 17 – 19 uprawniony mechanik</li><li>7. Strony 20 – 139 pilot</li><li>8. Strony 140 – 169 obsługujący</li><li>9. Strony 170 – 185 obsługujący</li><li>10. Strony 186 – 192 uprawniony mechanik</li></ol></li></ol>								

(strona 194)

<b>I.</b> Wpis do ewidencji statków powietrznych .....	3
<b>II.</b> Właściciel motolotni .....	4 – 5
<b>III.</b> Podstawowe wyposażenie motolotni .....	6 – 9
<b>IV.</b> Wózek zabudowany na motolotni .....	10 – 11
<b>V.</b> Silnik zabudowany na wózku .....	12 – 13
<b>VI.</b> Śmigło zamontowane na silniku .....	14 – 15
<b>VII.</b> Pozwolenie na wykonywanie lotów .....	16
<b>VIII.</b> Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów .....	17 – 19
<b>IX.</b> Dziennik pracy .....	20 – 139
<b>X.</b> Czynności okresowe .....	140 – 169
<b>XI.</b> Naprawy i przeglądy .....	170 – 185
<b>XII.</b> Pozwolenie na wykonywanie prób w locie .....	186 – 192
<b>XIII.</b> Zasady prowadzenia metryki motolotni .....	193

## **SPADOCHRONY**

### **Warunki i wymagania dotyczące używania spadochronów**

#### **Rozdział 1**

##### **Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do spadochronów do skoków, w tym spadochronów ratowniczych oraz spadochronów innego przeznaczenia, zawierających czasę główną, czasę zapasową, uprząż i pokrowiec, a także do pojedynczych podzespołów lub zestawów zawierających czasę główną, zapasową, ratowniczą lub czasę innego przeznaczenia.
- 1.1.1. Przepisy załącznika w zakresie zatwierdzania producentów i sposobu certyfikacji spadochronów stosuje się do spadochronów w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach używania spadochronów w celach pokazowych, próbnych lub ustanawiania rekordów, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu” może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

#### **Rozdział 2**

##### **Określenia**

- 2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:
  - 1) AAD – (Automatic Activation Device) – automatyczne urządzenie aktywujące spadochron (automat spadochronowy);
  - 2) instruktor spadochronowy – osobę posiadającą ważne świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) z ważnym uprawnieniem instruktorskim lub ważną licencję skoczka spadochronowego zawodowego (CDL(P) z ważnym uprawnieniem instruktorskim;
  - 3) lotnisko – lotnisko, lądowisko lub inne miejsce wpisane odpowiednio do rejestru lub ewidencji prowadzonych na podstawie przepisów ustawy;
  - 4) lot w szyku – lot grupowy w określonym przez organizatora położeniu statków powietrznych względem siebie;
  - 5) mechanik spadochronowy – osobę posiadającą ważne świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego z ważnym uprawnieniem dotyczącym spadochronu jako całości TM(P) lub ważne świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi spadochronu;
  - 6) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną, inną jednostkę organizacyjną, a także grupę osób niebędącą jednostką organizacyjną, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie wykonania skoków spadochronowych lub zrzutów;
  - 7) ratownik – lekarza, ratownika z uprawnieniami lub pielęgniarkę dyplomowaną;
  - 8) spadochron innego przeznaczenia – spadochron nieprzeznaczony do wykonywania skoków;
  - 9) skoczek – skoczka spadochronowego oraz ucznia-skoczka;
  - 10) skok nocny – skok spadochronowy wykonywany między zachodem i wschodem słońca;

- 11) skok ratowniczy (przymusowy) – skok spadochronowy w przypadku, gdy dalszy lot lub lądowanie na statku powietrznym zagraża życiu załogi lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
- 12) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu lub egzemplarza sprzętu spadochronowego;
- 13) uczeń-skoczek – osobę wykonującą skoki spadochronowe w ramach szkolenia lotniczego, do czasu uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego lub wpisywanych do niego uprawnień, inną niż pasażer;
- 14) zrzut – zrzut przedmiotów zaopatrzonych w spadochrony;
- 15) sprzęt spadochronowy – spadochrony i ich podzespoły;
- 16) arkusz spełnienia wymagań – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 17) DDP – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ spadochronu lub podzespołu i jego modele zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnego spadochronu, lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;
- 18) deklaracja zgodności – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz spadochronu, podzespołu lub część składowa została wyprodukowana zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 19) producent – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza sprzęt spadochronowy albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do skoku lub użycia spadochron nowy lub używany, którego podzespoły mają nieznaną pochodzenie, lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 20) regulamin – dokument zawierający sposób organizacji wykonywania zrzutów lub skoków spadochronowych;
- 21) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji.

### **Rozdział 3**

#### **Ogólne zasady eksploatacji spadochronów**

3.1. Spadochrony eksploatuje się na zasadach określonych w załączniku oraz w regulaminie opracowanym przez organizatora lub producenta organizującego próby w powietrzu.

3.1.1. Regulaminu nie opracowuje się dla skoków wykonywanych z zachowaniem poniższych warunków:

- 1) w porze dziennej;
- 2) z pojedynczego statku powietrznego;
- 3) związanych z wykonaniem jednego startu statku powietrznego dziennie;
- 4) przez nie więcej niż 20 osób;
- 5) innych niż skoki ucznia-skoczek;
- 6) z wysokości do 4000 m n.p.m.

3.1.2. Regulamin zawiera podstawowe informacje dotyczące organizatora oraz zasady organizacji skoków w dniu ich wykonywania, w zakresie określonym w rozdziale 4.

3.1.3. W przypadku organizacji skoków w jednym miejscu w tym samym dniu przez kilku organizatorów ustala się wspólnego kierownika skoków i korzysta się ze wspólnego regulaminu.

3.2. W regulaminie uwzględnia się wytyczne opracowane przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją spadochronów oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.

3.2.1. Warunkiem wykonywania skoków spadochronowych jest uwzględnienie w regulaminie wytycznych Prezesa Urzędu, o których mowa w pkt 3.2.

## **Rozdział 4**

### **Organizacja skoków spadochronowych i zrzutów**

#### **1. Ogólne zasady organizacji skoków i zrzutów**

4.1. W celu bezpiecznego i prawidłowego wykonywania zadań związanych z przygotowaniem i przeprowadzaniem skoków lub zrzutów, ich organizator zapewnia co najmniej:

- 1) przeprowadzenie analizy warunków meteorologicznych i informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym oraz uzyskanie stosownych zezwoleń związanych z ruchem lotniczym;
- 2) wyłożenie odpowiednich znaków, jeżeli są wymagane przepisami;
- 3) sporządzenie listy załadowczej na dany wylot;
- 4) obecność na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą;
- 5) wpisanie na listę załadowczą ucznia-skoczek pod warunkiem wykonywania nad nim nadzoru instruktora spadochronowego prowadzącego w danym skoku szkolenie;
- 6) przechowywanie listy załadowczej;
- 7) zapoznanie się przez osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji z określonymi przez organizatora zasadami organizacji, zasadami wykonywania zrzutów, skoków i lotów, w szczególności dotyczącymi:
  - a) ruchu kołowego i pieszego w miejscu organizacji skoków,
  - b) organizacji wejścia na pokład i ruchu naziemnego statku powietrznego,
  - c) kolejności wykonywania skoków i zrzutów,
  - d) planowanego rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu spadania w kombinezonach umożliwiającym znaczne przemieszczenia w poziomie typu „wingsuit”,
  - e) minimalnej planowanej wysokości zawiśnięcia na otwartym spadochronie,
  - f) stref opadania,
  - g) miejsc lądowania i kierunków podejścia do lądowania,
  - h) sposobu postępowania w sytuacjach zaistnienia wypadków i incydentów,
  - i) sposobu określania miejsca skoku lub zrzutu,
  - j) rodzaju skoków lub zrzutów organizowanych przez organizatora,

- k) obecności na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą, wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą,
  - l) wydawania, obsługi i kontroli sprzętu spadochronowego ze szczególnym uwzględnieniem sprzętu przeznaczonego dla pasażera i ucznia-skoczek – w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora,
  - m) sposobu zgłaszania się skoczek spadochronowego do wpisania na listę załadowczą i zakresu kontroli wymaganych dokumentów,
  - n) współpracy z podmiotami szkolącymi,
  - o) sposobu i wymaganych dokumentów do wpisania na listę załadowczą osoby niebędącej skoczkiem spadochronowym,
  - p) nadzoru nad osobami niebędącymi skoczkami spadochronowymi oraz odprowadzenia ich do statku powietrznego,
  - q) charakterystycznych wysokości związanych z metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych,
  - r) wymaganego przez organizatora minimalnego wyposażenia skoczek i pasażera podczas różnych rodzajów skoków,
  - s) wymaganych dokumentów od osób i podmiotów zaangażowanych w organizację i wykonywanie skoków,
  - t) zasad wnoszenia uwag do systemu organizacyjnego organizatora związanych z poprawą organizacji i bezpieczeństwa podczas skoków lub zrzutów;
- 8) podczas skoków ucznia-skoczek lub udostępniania przez organizatora spadochronów na skoki, używanie tylko spadochronów dopuszczonych do skoków i ułożonych przez uprawnione osoby;
  - 9) wyznaczenie i udział niezbędnych osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych skoków lub zrzutów;
  - 10) wyznaczenie rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu zniżania statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki lub zrzuty poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem przypadku niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia spadochronów;
  - 11) zgłoszenie wypadków i incydentów właściwym organom i służbom;
  - 12) określenie zasad przebywania w miejscu organizacji skoków osób niebiorących udziału w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji;
  - 13) podczas prób w locie i zrzutów na potrzeby innego podmiotu jednoznaczne ustalenie organizatora tych skoków lub zrzutów oraz pisemne określenie zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w próbach lub zrzutach i ich organizacji; brak pisemnego określenia zakresu odpowiedzialności wskazuje jako organizatora tych skoków lub zrzutów osoby fizyczne dokonujące zrzutów lub wykonujące skoki;
  - 14) w przypadku odpłatnego udostępniania ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków osób niebędących skoczkami spadochronowymi jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której wynika ułożenie czaszy głównej i zapasowej do skoku przez uprawnione osoby; w przypadku gdy w miejscu organizacji skoków lub w bezpośrednim sąsiedztwie spadochrony udostępnia podmiot inny niż organizator, organizator oraz ten podmiot zawierają pisemne porozumienie zobowiązujące udostępniającego spadochrony do prowadzenia takiej dokumentacji;
  - 15) zapoznanie pilotów z graniczną wartością prędkości opadania statku powietrznego, przekroczenie której może spowodować zainicjowanie działania AAD w spadochronach używanych przez będących na pokładzie skoczków.
- 4.1.1. Zasady, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7, są określone w formie regulaminu.

4.1.2. Załącznikami do regulaminu są:

- 1) wzór listy załadowczej;
- 2) wzory wszystkich oświadczeń i deklaracji podpisywanych przez osoby biorące udział w organizacji i wykonywaniu skoków lub zrzutów;
- 3) warunki wykonywania poszczególnych rodzajów skoków;
- 4) zalecana metodyka postępowania w sytuacjach niebezpiecznych podczas skoków;
- 5) dodatkowe procedury opisujące sposób realizacji wymogów niektórych przepisów lub ustaleń organizatora, w tym zakres obowiązków osób funkcyjnych, jeżeli organizator uznał za konieczne sporządzenie ich w formie pisemnej.

4.1.3. Regulamin zawiera oświadczenie organizatora o zgodności z niniejszymi przepisami.

4.1.4. Organizator zapewnia dostępność regulaminu w sposób umożliwiający zapoznanie się z nim przez osoby biorące udział w skokach lub zrzutach i w ich organizacji.

4.1.5. W miejscach organizacji skoków lub zrzutów organizator zapewnia dostępność co najmniej skróconej wersji regulaminu obejmującej zagadnienia, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7.

## 2. Osoby funkcyjne

4.2. Odpowiednio do rodzaju planowanych zrzutów lub skoków organizator wyznacza następujące osoby funkcyjne:

- 1) kierownika skoków;
- 2) wyrzucającego.

4.2.1. Kierownik skoków kieruje przebiegiem skoków i zrzutów w przypadku wykonywania ich:

- 1) w trakcie pokazów lotniczych;
- 2) z więcej niż jednego statku powietrznego;
- 3) w więcej niż jednym najściu;
- 4) z wysokości powyżej 5000 m n.p.m.;
- 5) w nocy;
- 6) na wodę;
- 7) w trakcie zawodów;
- 8) podczas lotów innych statków powietrznych, jeżeli w miejscu wykonywania skoków lub zrzutów nie są zapewnione służby informacji powietrznej lub kierownictwo lotów innych statków powietrznych;
- 9) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1–8, jeżeli organizator uzna to za konieczne.

4.2.1.1. Na kierownika skoków lub jego zastępcę wyznacza się:

- 1) instruktora spadochronowego lub
- 2) skoczka spadochronowego posiadającego kategorię wyszkolenia D.

4.2.1.2. Kierownik skoków jest odpowiedzialny za kierowanie skokami, w tym za:

- 1) analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym;
- 2) uzyskanie stosownych zezwoleń związanych z ruchem lotniczym;
- 3) wyłożenie odpowiednich sygnałów w rejonie lądowania spadochronów – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków lub zrzutów;
- 4) poinstruowanie pilotów w zakresie niezbędnym do dokonania zrzutów lub skoków;
- 5) udzielenie informacji o obowiązujących zasadach i kolejności zrzutów lub skoków, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

- 4.2.2. Wyrzucający kieruje z pokładu statku powietrznego zrzutem, a także kieruje wysokiem skoczków podczas następujących rodzajów skoków:
- 1) nocnych;
  - 2) na wodę;
  - 3) uczniów-skoczków;
  - 4) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1–3, jeżeli organizator uzna to za konieczne.
- 4.2.3.1. Na wyrzucającego podczas skoków lub zrzutów wyznacza się:
- 1) instruktora spadochronowego;
  - 2) skoczka spadochronowego posiadającego kategorię wyszkolenia C.
- 4.2.3.2. Wyrzucający jest odpowiedzialny za określenie miejsca skoku lub zrzutu, zapięcie na pokładzie statku powietrznego lin desantowych i automatów spadochronowych, w przypadkach koniecznych odpięcie tych lin lub podanie komendy do ich odpięcia, podanie komendy do skoku uczniowi-skoczkowi, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 4.2.4. Jeżeli rodzaj prowadzonych skoków lub zrzutów wymaga określenia innego zakresu obowiązków kierownika skoków lub wyrzucającego, organizator określa ten zakres w regulaminie lub zapoznaje z nim osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji.
- 4.2.5. W czasie wykonywania skoków lub zrzutów kierownik skoków przebywa w miejscu umożliwiającym pełnienie obowiązków.
- 4.2.6. W przypadku uzasadnionej potrzeby chwilowego opuszczenia swego stanowiska, kierownik skoków wyznacza na ten czas swego zastępcę spośród osób posiadających odpowiednie uprawnienia.
- 4.2.6.1. Przed przyjęciem zastępstwa wyznaczona osoba zapoznaje się ze sprawami związanymi z prowadzeniem skoków lub zrzutów w czasie pełnienia zastępstwa.
- 4.2.7. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów obecność kierownika skoków nie jest konieczna, jego obowiązki, w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 4.2.7.1. Organizator informuje dowódcę statku powietrznego o jego dodatkowych obowiązkach wynikających z rodzaju wykonywanych skoków.
- 4.2.8. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków obecność kierownika skoków nie jest konieczna:
- 1) za decyzję o opuszczeniu statku powietrznego przez skoczków jest odpowiedzialny pilot wywożący skoczków;
  - 2) statek powietrzny wywożący skoczków posiada środki umożliwiające łączność radiową, na częstotliwości właściwej dla miejsca wykonywania skoków.

### **3. Zabezpieczenie skoków lub zrzutów**

- 4.3. Odpowiednio do rodzaju prowadzonych skoków lub zrzutów organizator zapewnia co najmniej:
- 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z najbliższą placówką służb ratownictwa medycznego lub ośrodkami powiadamiania albo zapewnia w miejscu wykonywania skoków zabezpieczenie medyczne przez obecność ratownika wraz ze środkami przystosowanymi do transportu poszkodowanego i wyposażeniem

- niezbędnym dla udzielenia pierwszej pomocy medycznej – podczas wykonywania wszystkich rodzajów skoków spadochronowych lub zrzutów;
- 2) oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków lub przedmiotów (krzyż i litera „T”) – podczas skoków na lotnisku lub podczas wykonywania zrzutów;
  - 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru lub wyłożenie wyznacznika kierunku lądowania – podczas skoków na lotnisku;
  - 4) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru – podczas wykonywania zrzutów;
  - 5) sprzęt sygnalizacyjny – podczas skoków lub zrzutów, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;
  - 6) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym lub ustalone znaki sygnalizacyjne – podczas wykonywania skoków, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;
  - 7) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym i ustalone znaki sygnalizacyjne – podczas wykonywania zrzutów lub wykonywania skoków nocnych.
- 4.3.1. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania spadochronów oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad danymi wynikającymi ze wskaźnika kierunku wiatru.

#### **4. Podstawowe dokumenty operacyjne podczas skoków lub zrzutów**

- 4.4. Podstawowym dokumentem operacyjnym niezbędnym podczas wykonywania skoków lub zrzutów jest lista załadowcza osób mających wejść na pokład statku powietrznego oraz zrzuconych przedmiotów oraz regulamin, jeżeli jest wymagany.
- 4.4.1. Lista załadowcza zawiera co najmniej następujące dane:
- 1) nazwę organizatora;
  - 2) nazwiska i imiona skoczków lub pasażerów;
  - 3) planowaną wysokość skoków lub zrzutów;
  - 4) typ i oznaczenie statku powietrznego, z którego będą wykonywane skoki lub zrzuty;
  - 5) datę i miejsce planowanego wykonywania skoków lub zrzutów;
  - 6) numer kolejny wylotu;
  - 7) nazwisko, imię i podpis kierownika skoków, jeżeli jego obecność jest wymagana;
  - 8) nazwisko, imię i podpis osoby, która sporządziła listę załadowczą.
- 4.4.2. W przypadku skoków ucznia-skoczek, skoków z pasażerem lub lotu pasażera niewykonywającego skoków oraz zrzutu, lista załadowcza zawiera ponadto:
- 1) obok nazwiska ucznia-skoczek nazwisko oraz podpis instruktora wykonującego nadzór nad uczniem-skoczkiem w tym skoku;
  - 2) obok nazwiska pasażera wykonującego skok z instruktorem w tandemie nazwisko oraz podpis tego instruktora;
  - 3) jednoznaczne określenie charakteru skoku, w szczególności skok ucznia-skoczek lub skok z pasażerem;
  - 4) określenie przedmiotu zrzutu, rodzaju spadochronu oraz nazwisko i podpis wyrzucającego kierującego zrzutem w przypadku zrzutu.
- 4.4.3. Zamieszczanie na liście załadowczej podpisów, o których mowa w pkt 4.4.2 ppkt 1, 2 i 4, nie jest konieczne, jeżeli fakt nadzoru nad uczniem-skoczkiem, poświadczenie ułożenia spadochronu, odpowiedzialność za pasażera lub wykonanie zrzutu ze spadochronem jednoznacznie wynika z innych dokumentów, a w szczególności: związanych z wyszkoleniem, wypożyczonym lub użytkowanym spadochronem.
- 4.4.4. Organizator zapewnia taką organizację skoków, aby wszystkie wymagane dokumenty zostały sporządzone i podpisane przed wykonaniem skoku lub zrzutu.

- 4.4.5. W przypadku listy załadowczej, ewidencji związanej z udostępnianiem spadochronów lub innych ewidencji, sporządzanych w formie elektronicznej, dopuszcza się ich zbiorczy wydruk na koniec dnia, jednak w takim przypadku wymagane oświadczenia na dany dzień, zapewniające potwierdzenie odpowiedzialności wynikającej z list załadowczych oraz innych dokumentów, sporządza się i podpisuje nie później niż przed wykonaniem skoku lub zrzutu.
- 4.4.6. Jeżeli organizatorem jest skoczek lub grupa skoczków, na liście załadowczej jako organizatora wymienia się imiona i nazwiska tych skoczków.
- 4.4.7. Organizator przechowuje listę załadowczą do czasu uzyskania pozytywnej oceny z kontroli przeprowadzonej w tym zakresie przez Prezesa Urzędu, jednak nie dłużej niż 3 lata od dnia wykonania skoku lub zrzutu.
- 4.4.7.1. Jeżeli organizatorem jest podmiot organizujący skoki, o których mowa w pkt 3.1.1, listę załadowczą przechowuje właściciel, użytkownik lub dysponent statku powietrznego, który udostępnił statek powietrzny, a w przypadku podmiotów zagranicznych – podmiot polski, na zlecenie którego te loty były wykonywane.

## **5. Dokumenty skoczka i sprzętu spadochronowego**

- 4.5. Podczas skoków lub zrzutów skoczek posiada przy sobie lub w miejscu znanym organizatorowi właściwe świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) i dokumenty spadochronów lub dokumenty równoważne. Dokumenty ucznia-skoczka znajdują się w miejscu znanym instruktorowi prowadzącemu szkolenie.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów podczas skoków spadochronowych lub zrzutów**

#### **1. Wymagania dla pilota wywożącego**

- 5.1. Pilot wywożący, przed rozpoczęciem skoków lub zrzutów, zapoznaje się z zasadami organizacji oraz warunkami wykonywania skoków i zrzutów w danym dniu.
- 5.1.1. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów, załoga posiada przygotowane do użycia spadochrony osobiste lub spadochrony przeznaczone dla całego statku powietrznego.
- 5.1.2. Osoby niezwiązane bezpośrednio z wykonywaniem skoków spadochronowych mogą być zabierane na pokład statku powietrznego, jeżeli wyposażenie tego statku pozwala na zapewnienie im bezpieczeństwa podczas skoków oraz jeżeli statek powietrzny lub te osoby są wyposażone w spadochron i zostały poinstruowane o sposobie jego użycia w celach ratowniczych. Za bezpieczne wejście tych osób na pokład, instruktaż, sprawdzenie ważności ułożenia i gotowości spadochronów do użycia oraz zapewnienie tym osobom bezpieczeństwa, także po wyskoku skoczków, jest odpowiedzialny dowódca statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczył inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 5.1.2.1. Podczas wykonywania zrzutów na pokładzie statku powietrznego mogą znajdować się tylko osoby biorące udział w zrzutach.
- 5.1.2.2. Podczas wykonywania zrzutów osoby biorące udział w zrzutach mają założone i przygotowane do użycia spadochrony.
- 5.1.3. W przypadku stwierdzenia złego samopoczucia członka załogi, skoczka, pasażera lub osoby biorącej udział w zrzutach lub innej sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego, pilot przerywa wykonywanie zadania i powraca na miejsce startu albo ląduje w innym właściwym miejscu.

- 5.1.4. Statki powietrzne nie mogą przelatywać w odległości mniejszej niż 200 m od opadających spadochronów, a lądowanie przed ich przyziemieniem może nastąpić wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zgody od kierownika startu lub skoków, w bezpiecznej odległości od przewidywanego miejsca lądowania spadochronów.
- 5.1.5. Jeżeli skoki lub zrzuty wykonuje się z kilku statków powietrznych, które nie wykonują lotu w szyku, nad punktem zrzutu może znajdować się tylko jeden statek powietrzny.
- 5.1.6. Zniżanie statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki, jest wykonywane poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem sytuacji niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia spadochronu. Lądowanie statku powietrznego w przypadku braku łączności odbywa się w rejonie niestwarzającym możliwości kolizji ze spadochronem.
- 5.1.7. Jeżeli przed lotem nie poczyniono innych uzgodnień organizacyjnych, dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za sporządzenie listy załadowczej oraz za to, kto znajduje się na pokładzie statku powietrznego podczas skoków lub zrzutów.
- 5.1.8. Jeżeli skoki są wykonywane bez obecności kierownika skoków, jego obowiązki w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków – jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 5.1.9. Dowódca statku powietrznego nie może wykonywać lotu z prędkością opadania, która mogłaby spowodować zadziałanie AAD w spadochronach używanych przez przebywających na pokładzie skoczków.

## **2. Przygotowanie statku powietrznego do wywożenia skoczków lub zrzutów**

- 5.2. Statek powietrzny używany do wykonywania skoków lub zrzutów powinien być przygotowany w sposób zapewniający prawidłowe przewiezienie skoczków lub przedmiotów do miejsca zrzutu i wyjście skoczków lub zrzut z pokładu statku powietrznego.
  - 5.2.1. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów organizator uzna za konieczne dodatkowe wyposażenie statku powietrznego, zamieszcza w regulaminie stosowną informację na ten temat.
  - 5.2.2. Organizator i dowódca statku powietrznego przeprowadza ocenę przygotowania statku powietrznego do wykonywania skoków lub zrzutów.

## **3. Równoczesne wykonywanie lotów i skoków lub zrzutów**

- 5.3. Dopuszcza się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów w miejscu, w którym są organizowane w tym czasie loty innych statków powietrznych, jeżeli:
  - 1) instrukcja użytkownika danego lotniska nie zabrania wykonywania równocześnie lotów statków powietrznych i skoków lub zrzutów – w przypadku lotnisk lub lądowisk;
  - 2) zapewniono łączność radiową ze statkami powietrznymi, z których wykonuje się skoki lub zrzuty, oraz z pozostałymi statkami albo zapewniono inne środki umożliwiające zachowanie bezpiecznej odległości od statków powietrznych nieuczestniczących w skokach i zrzutach;
  - 3) w czasie skoków, zrzutów, opadania i lądowania spadochronów, statki powietrzne nieuczestniczące w zrzutach i skokach znajdują się w bezpiecznej odległości od toru opadania spadochronów;

- 4) w miejscu planowanego lądowania skoczków lub przedmiotów nie odbywa się ruch statków powietrznych z włączonymi silnikami, rozruch silników lub próby.
- 5.3.1. Dowódcy statków powietrznych innych niż uczestniczące w lotach, skokach lub zrzutach, zbliżając się do lotniska z zamiarem lądowania, otrzymują od właściwych służb albo pilota statku, z którego są wykonywane skoki lub zrzuty, informacje o wykonywanych skokach lub zrzutach i dalsze zbliżanie wykonują w oparciu o te informacje.
- 5.3.2. W przypadku utraty łączności radiowej dowódcy statków powietrznych stosują się do sygnałów oraz znaków wyłożonych na ziemi.

## Rozdział 6

### Wykonywanie skoków spadochronowych i zrzutów

#### 1. Informacje ogólne

- 6.1. Osoby wykonujące skoki ze spadochronem osobowym, z wyłączeniem pasażera, oraz organizatorzy zrzutów podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z wykonywaniem skoków spadochronowych lub organizowaniem i wykonaniem zrzutów.
- 6.1.1. Wymagania i warunki związane z ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.
- 6.1.2. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych, skoczkowie znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony, pasażer ma założoną i zapiętą uprząż.
- 6.1.2.1. Podczas lotu statku powietrznego, z pokładu którego planuje się wykonywanie skoków spadochronowych w miejscu odległym od miejsca startu, skoczkowie spadochronowi znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony nie później niż na 15 minut przed otwarciem wyjścia.
- 6.1.3. Skoki spadochronowe bez nadzoru instruktora spadochronowego może wykonywać wyłącznie skoczek spadochronowy.
- 6.1.4. Skoczek spadochronowy zapewnia, aby do skoku był używany tylko spadochron posiadający kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoków.
- 6.1.5. Osoba posiadająca polskie świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywać skoki ze spadochronem, który ma aktualne dokumenty dopuszczające do skoków wydane w innym państwie, pod warunkiem że spadochron spełnia wymogi, o których mowa w pkt 8.6 i 8.7.2 ppkt 1 i 2.
- 6.1.6. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania skoków spadochronowych bez nadzoru instruktora, wydane w innym państwie, może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej skoki ze spadochronem jako skoczek spadochronowy w zakresie posiadanych uprawnień przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
- 1) spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków w innym państwie – bez konieczności spełnienia warunku certyfikacji, o którym mowa w pkt 8.6, lub kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoków wydane na podstawie niniejszych przepisów;
  - 2) spadochron główny, z którym wykonuje skoki, został ułożony przez tego skoczka osobiście lub przez osobę, o której mowa w pkt 9.14;
  - 3) spadochron zapasowy został ułożony przez osoby upoważnione zgodnie z przepisami państwa, w którym wydano dokumenty posiadane przez skoczka lub zgodnie z przepisami polskimi;

- 4) skoki wykonuje zgodnie z niniejszymi przepisami.
- 6.1.7. Nie zmusza się osoby do wykonania skoku, chyba że pozostanie na pokładzie statku powietrznego zagraża jej bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu pozostałych osób znajdujących się na pokładzie tego statku powietrznego.
- 6.1.8. Oddzielenie się skoczka od statku powietrznego lub zrzut może nastąpić wyłącznie w rejonie wynikającym z planowanego lądowania, w określonym wcześniej miejscu.
- 6.1.9. Z pokładu statku powietrznego może być wyrzucona sonda mająca prędkość opadania zbliżoną do prędkości opadania spadochronu, służąca do oceny wielkości zniesienia przez wiatr.
- 6.1.10. W przypadku gdy kontynuowanie skoków lub zrzutów zagraża bezpieczeństwu ich wykonywania lub bezpieczeństwu osób trzecich, niezwłocznie przerywa się ich wykonywanie.
- 6.1.11. Żaden zrzut lub skok z wyjątkiem ratowniczego nie może się odbyć, jeżeli jego prawidłowe wykonanie stwarza w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla osób trzecich lub ich mienia.

## **2. Wyposażenie osób wykonujących skoki ze statków powietrznych**

- 6.2. Skoczek podczas skoków ze statków powietrznych jest wyposażony co najmniej w:
- 1) komplet spadochronów (główny i zapasowy);
  - 2) nóż.
- 6.2.1. Skoczek spadochronowy może mieć przy sobie w czasie wykonywania skoku dodatkowe wyposażenie lub przedmioty wynikające z rodzaju skoku.
- 6.2.2. Podstawowe wyposażenie pasażera jest określone w regulaminie.
- 6.2.3. Spadochron zapasowy używany do skoku z pasażerem należy wyposażyć w AAD.

## **3. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów skoków**

- 6.3.1. Skoki pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 6.3.2. Skoki podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem organizatora zawodów.
- 6.3.3. Szczegółowe warunki wykonywania skoków: z udziałem ucznia-skoczka, nocnych, z wysokości powyżej 5000 m n.p.m., na wodę, z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie są określone w regulaminie.
- 6.3.4. Jeżeli w sąsiedztwie lotniska, na którym są wykonywane skoki spadochronowe, znajdują się wody, w szczególności takie jak rzeka, jezioro lub morze, bezpieczeństwo podczas skoków zapewnia się w sposób określony w instrukcji użytkowania tego lotniska.

## **4. Dodatkowe wymagania podczas skoków ucznia-skoczka**

- 6.4. Uczeń-skoczek wykonuje skoki ze spadochronem tylko pod nadzorem instruktora spadochronowego. Nadzór może być prowadzony zarówno z ziemi, jak i z powietrza.
- 6.4.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-skoczka, zasady jego przygotowania i kontroli przed skokiem oraz ilość skoków, którą może wykonać w zależności od ich rodzaju, określa podmiot szkolący.
- 6.4.2. Podczas skoku ucznia-skoczka na pokładzie statku powietrznego jest niezbędna obecność instruktora prowadzącego nadzór nad uczniem-skoczkiem lub wyrzucającego.
- 6.4.3. O doborze sprzętu dla konkretnej osoby i jego zakwalifikowaniu do szkolenia, przy braku jednoznacznej informacji i przeciwwskazań w dokumentacji spadochronu,

decyduje instruktor na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia oraz ogólnie przyjętych sposobów postępowania.

6.4.4. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoków:

- 1) z wysokości poniżej 600 m nad rzeźbą terenu;
- 2) z wysokości powyżej 5000 m n.p.m.;
- 3) nocnych;
- 4) na wodę;
- 5) podczas pokazów lotniczych;
- 6) bez AAD dla spadochronu zapasowego;
- 7) bez kasku.

6.4.4.1. Uczeń-skoczek może wykonywać skoki bez AAD dla spadochronu zapasowego, wyłącznie w przypadku realizacji zleconego szkolenia, na potrzeby sił zbrojnych lub służb porządku publicznego, po uzyskaniu przez podmiot szkolący zgody Prezesa Urzędu, pod warunkiem że:

- 1) skoki są wykonywane z natychmiastowym otwarciem pokrowca spadochronu głównego na linię desantową lub
- 2) skoczek jest wyposażony w urządzenie zabezpieczające otwarcie pokrowca spadochronu głównego.

## 5. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

6.5.1. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania skoków określa się w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, stanowiącej załącznik do regulaminu organizatora lub dokumentów wewnętrznych podmiotu szkolącego.

6.5.1.1. W sytuacjach niebezpiecznych skoczek ma prawo postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, niezależnie od zalecanej metodyki postępowania, o której mowa w pkt 6.5.1 i 6.5.2.

6.5.2. Jeżeli podczas skoku spadochron zaczepi się o statek powietrzny i skoczek zawisnie, to niezwłocznie powinien uwolnić się od zaczepionej czaszy i ratować na pozostałym spadochronie.

6.5.3. Załoga i wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego wyposażone w spadochrony, w przypadku gdy dalszy lot lub lądowanie na tym statku zagraża ich życiu, mogą opuścić pokład statku powietrznego, wykonując skok ratowniczy ze spadochronem.

6.5.3.1. Skok ratowniczy ze statku powietrznego wykonuje się po komendzie dowódcy statku powietrznego lub bez tej komendy, jeżeli dalsze przebywanie na pokładzie statku powietrznego stwarza zagrożenie dla życia lub wydanie tej komendy nie jest możliwe.

## 6. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów zrzutów

6.6. Podczas zrzutów ze spadochronami, w tym z ich podzespołami lub częściami składowymi, prototypowymi, niesprawdzonymi lub o niepewnym działaniu, a także podczas prób w powietrzu punkt zrzutu jest tak dobrany, aby w przypadku niezadziałania spadochronu przewidywany punkt upadku przedmiotu wypadał w miejscu niestwarzającym zagrożenia dla osób trzecich i ich mienia.

6.7. Wykonywanie zrzutów w sposób niezgodny z niniejszymi przepisami jest możliwe jedynie po uzgodnieniu ich zasad z Prezesem Urzędu.

## Rozdział 7

### Odpowiedzialność skoczka i instruktora

- 7.1. Uczeń-skoczek oraz pasażer zostaje poinformowany przez instruktora o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia podczas wykonywania skoku, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania skoku.
- 7.1.1. Uczeń-skoczek oraz pasażer w szczególności zostaje zapoznany z ostrzeżeniami oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez niektórych producentów spadochronów, umieszczonymi na czaszy lub w instrukcji spadochronu, oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym jego przygotowaniu do skoku.
- 7.1.2. Za ocenę gotowości do skoku, a w szczególności: użycie spadochronów posiadających dopuszczenie do skoków i ważne ułożenie, ważność dokumentacji osobistej skoczka, kompletność oraz gotowość do użycia spadochronów i wyposażenia, prawidłowość nałożenia spadochronu oraz wybór rodzaju wykonywanego skoku, jest odpowiedzialny:
  - 1) w przypadku skoczka spadochronowego – skoczek osobiście;
  - 2) w przypadku ucznia-skoczka – instruktor spadochronowy wykonujący nadzór nad uczniem w tym skoku.
- 7.1.3. W przypadku nieodpłatnego udostępniania spadochronu skoczkom spadochronowym, za stan techniczny spadochronu oraz jego przygotowanie do skoku, w tym kontrolę dokumentów, ponosi odpowiedzialność skoczek spadochronowy, który wykonuje skok, niezależnie od tego, czy spadochron był mu użyczony w stanie ułożonym do skoku czy nie.
- 7.2. Za decyzję o wykonaniu oraz za poprawne wykonanie skoku odpowiedzialność ponosi sam skoczek (uczeń-skoczek).
- 7.3. Na listę załadowczą może zgłosić ucznia-skoczka jedynie instruktor spadochronowy odpowiedzialny za skoczka w tym skoku.
- 7.3.1. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoku, jeżeli na dany skok nie zapewnił sobie nadzoru instruktora spadochronowego.
- 7.4. Jeżeli organizatorem skoków jest grupa skoczków, skoczkowie ci ponoszą solidarną odpowiedzialność za sposób organizacji skoków.
- 7.4.1. Skoczkowie, o których mowa w pkt 7.4, wyznaczają spośród siebie osobę, która podejmie się koordynacji działań mających na celu ustalenie zasad organizacji, o których mowa w rozdziale 4.
- 7.4.2. Osoba, o której mowa w pkt 7.4.1, potwierdza podjęcie się koordynacji przez odpowiednią adnotację oraz złożenie podpisu na liście załadowczej.

## Rozdział 8

### Sprzęt spadochronowy

#### 1. Układanie spadochronów do skoku lub użycia

- 8.1. Do skoku są układane wyłącznie spadochrony osobowe posiadające ważne dopuszczenie do skoków.
- 8.1.1. Spadochronowe systemy ratownicze używane podczas lotów na motolotni, lotni lub paralotni wykonywanych z pasażerem lub jako loty ucznia-pilota albo loty rekreacyjne, o których mowa w pkt 5.7.3 załącznika nr 2, posiadają aktualne dopuszczenie do użycia i ułożenie wpisane do karty sprzętu spadochronowego.
- 8.1.2. Dla spadochronowych systemów ratowniczych używanych podczas lotów na motolotni, lotni lub paralotni, wykonywanych jako inne niż z pasażerem lub jako loty ucznia-pilota albo loty rekreacyjne, o których mowa w pkt 5.7.3 załącznika nr 2, karta sprzętu

spadochronowego oraz dopuszczenie do użycia nie są wymagane, a za ich właściwy stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego sprzętu.

- 8.1.3. Spadochronowe systemy ratownicze, zamontowane na ultralekkich statkach powietrznych lub na statkach powietrznych podlegających wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych, podlegają ocenie w procesie wydania pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego i nie jest wymagane wystawianie odrębnych: karty sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenia do użycia. Poświadczenie obsługi spadochronów jest wpisywane w książce płatowca lub zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych, na druku poświadczenia obsługi.
- 8.1.4. Obsługę, w tym układanie spadochronów, wykonuje się zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta.
- 8.1.5. W przypadku gdy producent nie określa maksymalnych terminów przechowywania spadochronu w stanie ułożenia do skoku lub użycia, okres ten nie może przekraczać 180 dni, a w odniesieniu do spadochronów ratowniczych i spadochronowych systemów ratowniczych – 120 dni.

## **2. Kompletacja i dopuszczenie spadochronów do skoku lub użycia**

- 8.2. Dopuszczenia spadochronów do skoku lub użycia mogą dokonywać odpowiednio osoby, o których mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, działające w ramach zatwierdzonego producenta lub zatwierdzonego podmiotu albo zgłoszonego podmiotu.
  - 8.2.1. Dopuszczenia spadochronów do skoku lub użycia dokonuje się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 8.3. Ocena zdatności spadochronu, zestawu spadochronowego lub podzespołu obejmuje:
  - 1) ocenę dokumentacji;
  - 2) ocenę stanu technicznego;
  - 3) próby funkcjonalne;
  - 4) skoki, zrzuty lub loty kontrolne, jeżeli osoba dokonująca oceny uzna je za konieczne.
- 8.4. Na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności osoba, o której mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, wystawia kartę sprzętu spadochronowego i poświadcza dopuszczenie spadochronu do skoku lub użycia.
  - 8.4.1. Funkcję karty sprzętu spadochronowego może pełnić instrukcja, metryka lub inny dokument dostarczony przez producenta zawierający informacje wymagane dla odpowiedniej karty sprzętu spadochronowego, po dokonaniu w nim niezbędnych wpisów, poświadczeń i dopuszczeń oraz odnotowaniu w wykazie, o którym mowa w pkt 9.19 ppkt 1.
  - 8.4.2. Dopuszczenie do skoku lub użycia może być wpisane bez terminu ważności, jednak gdy to określa producent – na okres wynikający z jego zaleceń, z zastrzeżeniem pkt 8.4.2.2.
    - 8.4.2.1. Po upływie terminu ważności dopuszczenia sprzęt ponownie podlega ocenie zdatności.
    - 8.4.2.2. Całkowity czas użytkowania spadochronów w przypadku:
      - 1) spadochronów zapasowych i ratowniczych – wynika z zaleceń producenta i nie podlega przedłużeniu;
      - 2) spadochronów głównych, zapasowych i ratowniczych używanych w kompletach jako spadochrony główne jest uzależniony od stanu technicznego i jest ustalany przez mechanika na podstawie oceny zdatności indywidualnie w stosunku do każdego egzemplarza.
  - 8.4.3. Spadochron, zestaw spadochronowy lub podzespół dopuszcza się:
    - 1) jako przeznaczony do wykonywania skoków:
      - a) stanowiący jedną całość:

- spadochron zapasowy lub
  - spadochron główny, lub
  - spadochron ratowniczy, lub
  - b) zmontowany:
    - zestaw spadochronu zapasowego lub
    - czasza główna, lub
  - 2) do użycia jako spadochron innego przeznaczenia, lub
  - 3) jako inny, określony przez Prezesa Urzędu.
- 8.5. Spadochron jest kompletowany przez osoby, o których mowa w pkt 9.11, 9.11.2.
- 8.5.1. Kompletacji spadochronów osobowych dokonuje się spośród podzespołów, o których mowa w pkt 8.6 i 8.7, tylko w pasujących (kompatybilnych) konfiguracjach.
- 8.5.2. Jako części składowe podzespołu używa się części właściwych dla danego zestawu lub podzespołu.
- 8.5.3. Przyłączenie kompletnego spadochronu, w szczególności typu: piersiowego, kolanowego lub teczkowego, do uprzęży spadochronu głównego, ratowniczego lub innego kompletnego spadochronu lub do samej uprzęży nie stanowi kompletacji i może być wykonane we własnym zakresie przez osobę używającą spadochronu.
- 8.5.4. Czaszę główną spadochronu osobowego do podzespołu uprząż-pokrowiec może we własnym zakresie przyłączyć skoczek spadochronowy przy spełnieniu łącznie następujących warunków:
- 1) przyłączenie jest wykonane zgodnie z zaleceniami producenta;
  - 2) z kart sprzętu spadochronowego wynika, że użyte elementy składowe są dopuszczone do skoków;
  - 3) czasza główna ma skompletowane taśmy nośne i pozostałe części właściwe dla tej uprzęży i pokrowca.
- 8.6. Następujące podzespoły i wyposażenie przeznaczonych do wykonywania skoków spadochronów osobowych oraz ratowniczych:
- 1) czasza zapasowa,
  - 2) pokrowiec spadochronu zapasowego,
  - 3) uprząż,
  - 4) system uprząż-pokrowiec spadochronu zapasowego,
  - 5) podwójna uprząż spadochronu zapasowego,
  - 6) czasza główna spadochronu dwuosobowego,
  - 7) kompletny spadochron ratowniczy lub jego podzespoły,
  - 8) inne, określone przez Prezesa Urzędu
- aby mogły być użyte do kompletacji zestawu spadochronowego lub mogły być dopuszczone do skoku na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 8.2.1, muszą być certyfikowane w rozumieniu pkt 8.13.1 lub 8.13.2.
- 8.7. Do zestawu spadochronowego zawierającego certyfikowane:
- 1) czaszę zapasową oraz
  - 2) system uprząż-pokrowiec spadochronu zapasowego
- może zostać skompletowana certyfikowana, w rozumieniu pkt 8.13.1 i 8.13.2, albo niecertyfikowana, o której mowa w pkt 8.7.2, czasza główna, jeżeli została skompletowana z właściwymi dla danego systemu uprząż-pokrowiec taśmami nośnymi oraz innymi częściami tego podzespołu, a także posiada kartę sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoku.
- 8.7.1. Jako spadochron główny lub czaszę główną można użyć także spadochronu ratowniczego, spadochronu zapasowego, a także czaszy ratowniczej lub zapasowej, również po zakończeniu ich eksploatacji w pierwotnym ich przeznaczeniu, pod warunkiem że:

- 1) ich stan techniczny na to pozwala i nie ma przeciwwskazań wynikających z instrukcji lub innych dokumentów producenta oraz
  - 2) posiadają kartę czasu głównej i dopuszczenie do skoku.
- 8.7.2. Niecertyfikowany spadochron główny lub czasza główna mogą być dopuszczone do skoku na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 8.2.1, jeżeli:
- 1) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent sprzętu spadochronowego w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby w powietrzu lub
  - 2) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem państwa producenta lub innego państwa, lub
  - 3) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany minimum od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia jako spadochronu głównego do skoków spadochronowych.
- 8.8. Spadochrony innego przeznaczenia dopuszcza się do użycia na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 8.2.1, jeżeli:
- 1) posiadają certyfikat, o którym mowa w pkt 8.13.1 lub
  - 2) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent sprzętu spadochronowego w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby w powietrzu, lub
  - 3) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem państwa producenta lub innego państwa, lub
  - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji albo innych dokumentów producenta wynika, że spadochron do lotni lub paralotni spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla spadochronowych systemów ratowniczych stosowanych w paralotniarstwie norma EN 12491: 2003 (Sprzęt paralotniowy. Spadochronowe systemy ratownicze. Wymagania bezpieczeństwa i metody badań) lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie, lub
  - 5) przeszły próby zgodnie z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 8.8.1. Przepisów pkt 8.3 ppkt 3 i 4 nie stosuje się do spadochronów innego przeznaczenia, które zostały przygotowane do użycia przez producenta lub autoryzowany przez niego podmiot i poza zamontowaniem na statku powietrznym niemożliwa jest ingerencja w ich przygotowanie do użycia. Spadochrony te mogą być dopuszczone do użycia na podstawie dokumentów lub cech producenta przy spełnieniu warunków, o których mowa w pkt 8.8.
- 8.9. Jeżeli spadochron, zestaw spadochronowy, podzespół lub jego części składowe nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych, wymaganych przy dopuszczaniu do skoku lub użycia, ich dopuszczenie do skoków lub użycia może być unieważnione, cofnięte lub zawieszono przez Prezesa Urzędu, osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2, działające w ramach certyfikowanego lub zgłoszonego podmiotu lub osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu do kontrolowania statków powietrznych.
- 8.9.1. Unieważnienie, cofnięcie lub zawieszenie, o którym mowa w pkt 8.9, wykonuje się w stosunku do egzemplarza sprzętu spadochronowego przez adnotację w karcie sprzętu spadochronowego. Prezes Urzędu może w uzasadnionych przypadkach wprowadzić ograniczenia lub zakaz używania danego typu sprzętu spadochronowego.
- 8.9.1.1. Informację o ograniczeniach lub zakazie używania danego typu sprzętu spadochronowego Prezes Urzędu przekazuje podmiotom, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2. Podmioty te niezwłocznie powiadamiają podmioty, którym dla wymienionego sprzętu wydały karty sprzętu spadochronowego lub dokonały w dokumentach poświadczeń.

### 3. Karty sprzętu spadochronowego

8.10. Dokumentami, w których poświadczą się dopuszczenie spadochronów do skoków lub użycia, są następujące rodzaje dokumentów sprzętu spadochronowego:

- 1) karta zestawu spadochronowego – stanowiąca dokument ułożenia do skoku, kompletacji i dopuszczenia do skoków oraz ewidencji ilości użyć odpowiednio czaszy zapasowej, spadochronu zapasowego lub spadochronu ratowniczego w komplecie z systemem uprząż-pokrowiec;
- 2) karta czaszy głównej – stanowiąca dokument montażu i dopuszczenia do skoków odpowiednio czaszy głównej lub spadochronu głównego;
- 3) karta spadochronu innego przeznaczenia – stanowiąca dokument dopuszczenia do użycia spadochronu innego przeznaczenia;
- 4) tymczasowa karta sprzętu spadochronowego – stanowiąca dokument dopuszczenia do prób w powietrzu.

8.10.1. Karta zestawu spadochronowego zawiera odpowiednio, co najmniej informacje o:

- 1) odpowiednio o czaszy zapasowej, spadochronie zapasowym lub spadochronie ratowniczym:
  - a) typ, model i rozmiar,
  - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
  - c) numer fabryczny,
  - d) datę produkcji,
  - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem państwa wydającego,
  - f) termin ważności ułożenia czaszy, poświadczenie ułożenia, numer świadectwa mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu oraz nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2,
  - g) odnotowane użycie do skoku czaszy zapasowej lub ratowniczej w postaci skreśleń odpowiedniej rubryki określonej w lit. f;
- 2) systemie uprząż-pokrowiec:
  - a) typ, model i rozmiar,
  - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
  - c) numer fabryczny,
  - d) datę produkcji,
  - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem państwa wydającego;
- 3) kompletacji i dopuszczeniu do skoków zestawu:
  - a) zwięzły opis (np. kompletny spadochron zapasowy w pokrowcu, bez uprzęży lub kompletny spadochron ratowniczy z pokrowcem i uprzężą) – jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron zapasowy albo ratowniczy,
  - b) datę dopuszczenia po wykonaniu kompletacji, przeglądu lub montażu,
  - c) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
  - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.

8.10.2. Karta czaszy głównej lub spadochronu głównego zawiera co najmniej informacje o:

- 1) czaszy głównej lub spadochronie głównym:
  - a) typ, model i rozmiar,
  - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
  - c) numer fabryczny,

- d) datę produkcji,
  - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem państwa wydającego lub adnotację „NIECERTYFIKOWANY” i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.8 lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.7.2;
- 2) montażu i dopuszczeniu do skoków czaszy głównej lub spadochronu głównego:
- a) model uprząży-pokrowca, z którego częściami zmontowano czaszę główną,
  - b) zwięzły opis (np. kompletny spadochron główny w pokrowcu, z uprzążą) – jeżeli jest to kompletny stanowiący całość spadochron główny,
  - c) datę dopuszczenia po wykonaniu kompletacji, przeglądu lub montażu,
  - d) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika spadochronowego lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
  - e) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.
- 8.10.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia zawiera co najmniej informacje o:
- 1) przeznaczeniu spadochronu lub systemu spadochronowego i ograniczeniach jego użycia oraz:
    - a) typ, model i rozmiar,
    - b) oznaczenie lub nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika,
    - d) datę produkcji,
    - e) numer certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, z podaniem państwa wydającego lub adnotację „NIECERTYFIKOWANY” i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.8 lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.8;
  - 2) montażu i dopuszczeniu do użycia spadochronu, w tym:
    - a) datę dopuszczenia po wykonaniu przeglądu lub montażu,
    - b) termin ważności ułożenia spadochronu,
    - c) imię, nazwisko, numer świadectwa i poświadczenie mechanika lub osoby upoważnionej przez Prezesa Urzędu dokonującej wpisu,
    - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.
- 8.10.4. W przypadku wykonywania zrzutów lub skoków kontrolnych oraz pozostałych prób w powietrzu, wystawia się odpowiednią kartę sprzętu spadochronowego, z adnotacją w tytule „TYMCZASOWA”.
- 8.10.4.1. W tymczasowej karcie sprzętu spadochronowego zamieszcza się informacje o ograniczeniach i celu próby.
- 8.11. Wpis do karty odnotowuje się w wykazie, o którym mowa w pkt 9.19 ppkt 1.
- 8.12. Do dokonywania wpisów i poświadczeń w kartach sprzętu spadochronowego są upoważnione tylko osoby, o których mowa w pkt 8.9, 9.11 lub 9.11.2, oraz Prezes Urzędu.

#### **4. Certyfikacja podzespołów sprzętu spadochronowego**

- 8.13.1. Za certyfikowane podzespoły sprzętu spadochronowego uważa się podzespoły sprzętu spadochronowego, dla którego:
- 1) Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub inny dokument uznania zdatności dla typu podzespołu systemu spadochronowego lub
  - 2) właściwy organ innego państwa wydał dokument dopuszczający ten typ sprzętu do użytku, lub

- 3) wydano certyfikat lub inny dokument pozwalający producentowi na oznaczanie wyrobu znakiem zgodności z normą TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego sprzętu spadochronowego – zwane „certyfikatem”.
- 8.13.2. Za certyfikowany sprzęt spadochronowy uważa się także podzespoły i części składowe sprzętu spadochronowego, dla którego wydano odpowiedni certyfikat, o którym mowa w pkt 8.13.1.
- 8.13.3. W przypadku typu sprzętu spadochronowego posiadającego dokument uznania zdatności wydany przez organ nadzoru lotniczego innego państwa lub dokument równorzędny lub inny dokument zaświadczający o dopuszczeniu tego sprzętu do użycia w innym państwie, Prezes Urzędu może, na wniosek zainteresowanego podmiotu, podjąć decyzję o nadaniu numeru ewidencyjnego sprzętu spadochronowego oraz wydaniu certyfikatu uznania zdatności, po:
- 1) dostarczeniu tego dokumentu oraz
  - 2) zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu polskiej wersji instrukcji odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego, oraz
  - 3) dostarczeniu oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – DDP.
- 8.14.1. Zatwierdzony producent wnioskujący o świadectwo spełnienia wymagań technicznych, o którym mowa w pkt 8.13.1 ppkt 1:
- 1) opracowuje wstępną dokumentację, która obejmuje:
    - a) krótki opis urządzenia, jego przeznaczenia i sposobu działania,
    - b) wstępne dane techniczne, w tym:
      - projekt zawierający co najmniej rysunki urządzenia i jego części składowych w 3 rzutach z podstawowymi wymiarami,
      - zakładane osiągi,
      - zakładany zakres warunków eksploatacji,
      - zakładane ograniczenia,
    - c) warunki techniczne wykonania, w tym w szczególności:
      - zastosowane materiały,
      - projekty lub inne wzorce części składowych,
      - sposoby wykonania, obróbki i łączenia elementów,
    - d) warunki techniczne odbioru, określające sposoby sprawdzenia spełnienia założeń dla prototypów i dla produkcji seryjnej, w tym plan certyfikacji zawierający szczegóły dotyczące planowanych sposobów spełnienia poszczególnych wymagań,
    - e) tymczasową instrukcję obsługi;
  - 2) przeprowadza próby naziemne i w powietrzu, o których mowa w pkt 8.18, odpowiednie do rodzaju sprzętu spadochronowego, w tym:
    - a) we własnym zakresie – próby bezzałogowe,
    - b) po zatwierdzeniu programu prób przez Prezesa Urzędu – próby certyfikacyjne lub załogowe próby w powietrzu, jeżeli ze względu na rodzaj sprzętu spadochronowego są konieczne,
    - c) rejestruje próby wymienione w lit. a i b dowolną techniką rejestracji obrazu, umożliwiającą późniejsze odtworzenie ich przebiegu w czasie rzeczywistym;
  - 3) sporządza i przedstawia Prezesowi Urzędu do oceny dokumentację końcową obejmującą:
    - a) oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo

- skoków, lotów lub użycia – DDP, zawierające także oświadczenie o poziomie spełnienia wymagań technicznych,
- b) arkusz spełnienia wymagań technicznych zawierający także wnioski końcowe, w tym oświadczenie spełnienia przez prototyp warunków technicznych odbioru sprzętu spadochronowego,
  - c) oświadczenie przyjęcia przez producenta odpowiedzialności za udostępnianie użytkownikom sprzętu spadochronowego, który spełnia warunki techniczne wykonania i odbioru,
  - d) instrukcję odpowiednią do rodzaju sprzętu spadochronowego,
  - e) sprawozdanie z certyfikacyjnych prób naziemnych i w powietrzu;
- 4) uzyskuje zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu instrukcji odpowiedniej do rodzaju sprzętu spadochronowego.
- 8.14.2. Na podstawie wniosku i wyniku oceny przedstawionej dokumentacji końcowej oraz po zatwierdzeniu instrukcji, Prezes Urzędu nadaje numer ewidencyjny, o którym mowa w pkt 8.18.8, oraz wydaje świadectwo spełnienia wymagań technicznych.
- 8.14.2.1. W celu przeprowadzenia oceny przedstawionej dokumentacji końcowej Prezes Urzędu ma prawo wglądu do pozostałych materiałów i dokumentów źródłowych dotyczących certyfikowanego sprzętu.
- 8.14.3. Częścią składową świadectwa spełnienia wymagań technicznych jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiągniach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – DDP.
- 8.14.3.1 DDP zawiera co najmniej:
- 1) nazwę i adres producenta;
  - 2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
    - a) nazwę/oznaczenie – określające typ wyrobu:
      - ogólny opis lub określenie wyrobu,
      - szczegółowy opis i określenie wyrobu,
      - listę części wyrobu,
    - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,
    - c) główny spis rysunków,
    - d) ciężar i główne wymiary;
  - 3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu wytwórcy;
  - 4) nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
  - 5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
  - 6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
  - 7) odniesienie do instrukcji użytkowania i obsługi;
  - 8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
  - 9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;
  - 10) zakres wyrobów objętych deklaracją zgodności – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;

- 11) deklarację zgodności wytwórcy dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji zgodności;
  - 12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.
- 8.14.3.2. DDP wydana przez zatwierdzonego producenta jest publikowana na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. DDP wydane przez pozostałych producentów są publikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na ich wniosek.
- 8.14.4. Sprzęt spadochronowy, inny niż wymieniony w pkt 8.6, zatwierdzony producent może dopuścić do produkcji seryjnej lub udostępnić użytkownikom, bez konieczności uzyskania certyfikatu, o którym mowa w pkt 8.13.1, po:
- 1) spełnieniu warunków określonych w pkt 8.14.1 ppkt 1 i 2,
  - 2) sporządzeniu dokumentacji końcowej, o której mowa w pkt 8.14.1 ppkt 3,
  - 3) złożeniu do Prezesa Urzędu, wraz z oświadczeniami i dokumentami wymienionymi w pkt 8.14.1 ppkt 3, wniosku o nadanie numeru sprzętu spadochronowego oraz
  - 4) nadaniu przez Prezesa Urzędu numeru ewidencyjnego typu sprzętu spadochronowego.
- 8.14.4.1. Na wniosek zainteresowanego podmiotu, po spełnieniu warunków, o których mowa w pkt 8.14.1, Prezes Urzędu może wydać świadectwo spełnienia wymagań technicznych dla typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4.
- 8.15. Wykonawca sprzętu spadochronowego niebędący zatwierdzonym producentem zapewnia nadzór i zatwierdzenie Prezesa Urzędu na każdym etapie, o którym mowa w pkt 8.14.1, a także udział przedstawiciela Prezesa Urzędu w próbach. Wymóg uzyskania certyfikatu dotyczy każdego egzemplarza sprzętu spadochronowego wyprodukowanego przez tego producenta.
- 8.16. Producent przechowuje dokumentację sprzętu spadochronowego, wymienioną w pkt 8.14.1.
- 8.16.1. Producent jest odpowiedzialny za:
- 1) opracowanie lub zastosowanie właściwych do rodzaju sprzętu spadochronowego warunków technicznych odbioru, określających sposoby sprawdzenia spełnienia założeń projektu;
  - 2) udostępnianie użytkownikom wyłącznie sprzętu spadochronowego spełniającego warunki techniczne wykonania i odbioru wraz z wystawionym przez producenta dokumentem potwierdzającym ten fakt oraz aktualnym podręcznikiem użytkownika (instrukcją sprzętu spadochronowego).
- 8.16.2. Producent zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania sprzętu spadochronowego i przekazuje tę informację Prezesowi Urzędu.
- 8.17. Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić świadectwo spełnienia wymagań technicznych oraz certyfikat uznania zdatności.
- 8.17.1. Prezes Urzędu zawiesza świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub certyfikat uznania zdatności, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie sprzętu spadochronowego.
- 8.17.2. Prezes Urzędu cofa świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub certyfikat uznania zdatności, jeżeli nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia.

## 5. Próby naziemne i w powietrzu

- 8.18. Przez próby rozumie się zespół działań na ziemi i w powietrzu zmierzających do uzyskania informacji o jakościowych i ilościowych charakterystykach sprzętu spadochronowego w rzeczywistych warunkach skoków, zrzutów lub użycia.
- 8.18.1. Ustala się podział na następujące rodzaje prób:
- 1) badawczo-rozwojowe;
  - 2) certyfikacyjne – wykonywane w celu uzyskania certyfikatu dla sprzętu spadochronowego;
  - 3) produkcyjne – sprzętu spadochronowego, któremu Prezes Urzędu nadał numer, o którym mowa w pkt 8.18.8;
  - 4) eksploatacyjne, w tym skoki, zrzuty lub loty kontrolne, o których mowa w pkt 8.3 ppkt 4.
- 8.18.1.1. Próby, o których mowa w pkt 8.18.1, mogą być wykonywane jako:
- 1) próby bezzałogowe – z wykorzystaniem odpowiedniego obciążenia przy próbie;
  - 2) próby załogowe – skoki spadochronowe lub inne próby wykonywane z wykorzystaniem sprzętu spadochronowego przez ludzi;
  - 3) próby naziemne;
  - 4) próby w powietrzu.
- 8.18.2. Próby w powietrzu przeprowadza się zgodnie z programem prób w powietrzu zawierającym, z uwzględnieniem specyfiki sprzętu spadochronowego, informacje niezbędne do bezpiecznego przeprowadzenia prób.
- 8.18.3. Program prób certyfikacyjnych i program prób w powietrzu zatwierdza Prezes Urzędu.
- 8.18.4. Przepisów pkt 8.18.2 i 8.18.3 nie stosuje się do wykonywanych z uwzględnieniem niniejszych przepisów:
- 1) skoków, zrzutów lub lotów kontrolnych, o których mowa w pkt 8.3 ppkt 4;
  - 2) bezzałogowych badawczo-rozwojowych prób w powietrzu;
  - 3) produkcyjnych prób w powietrzu;
  - 4) eksploatacyjnych prób w powietrzu;
  - 5) niecertyfikacyjnych prób naziemnych.
- 8.18.5. Personel prób w powietrzu, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób, może składać się ze skoczków spadochronowych, pilotów posiadających licencje lub świadectwa kwalifikacji, właściwe dla rodzaju statków powietrznych oraz rodzaju prób.
- 8.18.6. Załogowe próby w powietrzu wykonuje upoważniony przez producenta skoczek spadochronowy lub w przypadku spadochronowych systemów ratowniczych upoważniony przez producenta skoczek spadochronowy, pilot doświadczalny lub odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób pilot lotni, paralotni lub motolotni.
- 8.18.7. W celu uzyskania oceny sprzętu spadochronowego do załogowych prób w powietrzu może zostać, za zgodą Prezesa Urzędu, dopuszczony również pilot posiadający odpowiednią praktykę lotniczą, nieposiadający uprawnień pilota doświadczalnego.

## 6. Oznaczenie sprzętu spadochronowego i certyfikatów

- 8.18.8. Wprowadza się następujący sposób oznaczenia sprzętu spadochronowego i wydawanych certyfikatów sprzętu spadochronowego. Oznaczenie składa się z czterech członów, oddzielonych kropkami zgodnie z wzorem:

00.000.000.a

gdzie:

- 1) 00. – pierwszy dwucyfrowy człon – określony numerami od 01 do 99 – oznacza rodzaj sprzętu spadochronowego:
    - a) sprzęt spadochronowy do wykonywania skoków – 01,
    - b) sprzęt spadochronowy do lotni i paralotni – 02,
    - c) sprzęt spadochronowy do pozostałych statków powietrznych – 03,
    - d) sprzęt spadochronowy inny, wyżej niesklasyfikowany – 04;
  - 2) 000. – drugi trzycyfrowy człon – określony numerami od 001 do 999 – oznacza producenta sprzętu spadochronowego;
  - 3) 000. – trzeci trzycyfrowy człon – określony numerami od 001 do 999 – oznacza zgłoszony przez danego producenta sprzęt spadochronowy;
  - 4) a – czwarty człon – określony literami od „a” do „z” – oznacza kolejne modernizacje sprzętu spadochronowego.
- 8.18.8.1. Producenta, który otrzymał certyfikat określony w pkt 9.1 ppkt 2 zgłosił do nadzoru produkcję poza zatwierdzonym producentem lub zgłosił certyfikację wyrobu, umieszcza się na prowadzonej przez Prezesa Urzędu liście zatwierdzonych lub niezatwierdzonych producentów i nadaje mu się numer w tej ewidencji.
- 8.18.8.2. Producent, o którym mowa w pkt 9.1 i 9.2, oznacza w sposób, o którym mowa w pkt 8.18.8, certyfikowany i niecertyfikowany sprzęt spadochronowy i jego części składowe wytworzone po dniu wejścia w życie niniejszych przepisów – niezależnie od stosowanych przez siebie sposobów oznaczania.
- 8.18.8.3. Dla importowanego typu sprzętu spadochronowego innego niż wymieniony w pkt 8.6, spełniającego warunki, o których mowa w pkt 8.7.2 lub pkt 8.8.1, uzyskiwanie numeru ewidencyjnego nie jest wymagane, jednak Prezes Urzędu, na wniosek zainteresowanego, może nadać numer ewidencyjny sprzętu spadochronowego, po:
- 1) dostarczeniu dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego warunków określonych w pkt 8.7.2 lub pkt 8.8.1;
  - 2) dostarczeniu oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach ustalonych, ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia – DDP;
  - 3) dostarczeniu instrukcji odpowiedniej dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego.
- 8.18.8.4. Dla importowanego typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.6, posiadającego certyfikat w rozumieniu pkt 8.13.1 ppkt 2 i 3 oraz pkt 8.13.2, uzyskiwanie numeru ewidencyjnego nie jest wymagane, jednak Prezes Urzędu może ustalić zasady nadawania tego numeru. Numer jest wydawany na wniosek zainteresowanego bez wydawania certyfikatu uznania zdatności.

## **7. Minimalne wymagania techniczne dla konstrukcji spadochronów**

- 8.19. Wymagania techniczne dla spadochronów określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.19.1. Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 8.19.2. Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 8.19.3. Kompletnie spadochrony oraz produkowane niezależnie części spadochronów, pokrowce, uprząże i systemy uprząż-pokrowiec oraz inne określone przez Prezesa Urzędu podzespoły spadochronów producent oznacza tabliczką znamionową.
- 8.19.4. Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:

- 1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla sprzętu spadochronowego stosuje producent, lub
  - 2) poniższe informacje:
    - a) typ lub model podzespołu,
    - b) oznaczenie, o którym mowa w pkt. 8.18.8,
    - c) nazwę producenta,
    - d) numer fabryczny,
    - e) datę produkcji,
    - f) określenie podzespołu,
    - g) maksymalne obciążenie użytkowe,
    - h) maksymalną prędkość użycia,
    - i) numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla podzespołu.
- 8.19.4.1. Brak tabliczki znamionowej na podzespołach spadochronu kwalifikuje je jako nieprzeznaczone do lotów, skoków z pasażerem, lotów ucznia-pilota lub skoków ucznia-skoczka.

## **8. Instrukcja sprzętu spadochronowego**

- 8.20. Za treść podręcznika użytkownika (instrukcji sprzętu spadochronowego) i jego aktualizacje odpowiada producent. Zalecaną zawartość i układ instrukcji określa odpowiednio norma EN 12491: 2003 i normy ją transponujące lub norma TS-106 wydana w styczniu 1989 r. przez Parachute Industry Association (PIA).
- 8.21. Zgodnie z zasadami określonymi w przepisach odrębnych wprowadzany na rynek polski importowany sprzęt spadochronowy powinien być wyposażony w instrukcję sprzętu spadochronowego przetłumaczoną na język polski.
- 8.22. Za zgodność z oryginałem tłumaczenia instrukcji, o której mowa w pkt 8.13.3 ppkt 2 i 8.21, odpowiada podmiot wprowadzający sprzęt do obrotu lub, jeżeli wynika to z umowy – osoba dokonująca tłumaczenia.

## **Rozdział 9**

### **Produkcja i obsługa sprzętu spadochronowego**

#### **1. Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące sprzęt spadochronowy**

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu spadochronowego może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 9.11.2, 9.13 i 9.13.2, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
    - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi sprzętu spadochronowego lub
    - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi sprzętu spadochronowego, lub
  - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych – zwane odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu spadochronowego mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane „niezatwierdzonymi producentami”.
- 9.3. Podmiot ubiegający się o zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, składa do Prezesa Urzędu wnioski.
- 9.4. Wniosek, o którym mowa w pkt 9.3, zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;

- 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
  - 6) numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL) w zależności od rodzaju podmiotu, a dla podmiotu z innego państwa – dokument równoważny;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.3, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych, w szczególności podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
  - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięciosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
    - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
    - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika, o których mowa w pkt 9.11 – umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 9.19 ppkt 3;
  - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanego sprzętu spadochronowego lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia, pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1–7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;

- 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

## **2. Zakres obsługi sprzętu spadochronowego**

- 9.11. Dopuszczanie do skoków lub użycia, naprawa, obsługa techniczna spadochronów i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczanie może być wykonywane w ramach podmiotu, który spełnił warunki określone w pkt 9.11.1, przez:
  - 1) mechaników spadochronowych lub
  - 2) mechaników poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego właściwych ze względu na przeznaczenie spadochronu innego przeznaczenia, lub
  - 3) osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu.
- 9.11.1. Działalność, o której mowa w pkt 9.11, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1. Przy uzyskaniu zatwierdzenia w przypadku podmiotów prowadzących działalność podlegającą zatwierdzeniu w składzie do trzech osób nie stosuje się przepisów pkt 9.4.1 ppkt 1 i 2.
- 9.11.2. Obsługa techniczna spadochronów wykonywana w zakresie ograniczonym do kompletacji, montażu, konserwacji, napraw niewymagających ingerencji w strukturę podzespołów, dopuszczania do skoków lub użycia, układania spadochronów oraz jej poświadczanie może być prowadzona poza zatwierdzonymi podmiotami, o których mowa w pkt 9.1 lub 9.11, przez:
  - 1) mechaników spadochronowych lub
  - 2) mechaników poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego właściwych ze względu na przeznaczenie spadochronu innego przeznaczenia, lub
  - 3) osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu– w ramach podmiotu, który spełnił warunki określone w pkt 9.11.3.
- 9.11.3. Działalność, o której mowa w pkt 9.11.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz posiadania wzorów, o których mowa w pkt 9.19 ppkt 3. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednio do planowanej działalności.
- 9.11.4. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem wykreślenia podmiotu z ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu.
- 9.11.5. Układanie spadochronu oraz inne czynności obsługowe sprzętu spadochronowego i ich poświadczanie w karcie sprzętu spadochronowego może być wykonane poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej także przez podmioty z innych państw posiadające uprawnienia do tych czynności, wydane na podstawie przepisów państw, w których te czynności są wykonywane.
- 9.12. W podmiotach, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2, prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem osób, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2.
  - 9.12.1. Obsługę techniczną sprzętu spadochronowego wykonuje się zgodnie z instrukcją obsługi oraz opublikowanymi zaleceniami producenta.
- 9.13. Poza podmiotami wymienionymi w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2 obsługa techniczna spadochronu osobowego w zakresie określonym w pkt 9.13.1 może być wykonywana przez skoczka spadochronowego, mechanika spadochronowego lub osobę, o której mowa w pkt 9.14.
  - 9.13.1. Zakres obsługi, o której mowa w pkt 9.13, obejmuje:
    - 1) wietrzenie;
    - 2) wymianę uszkodzonych części czaszy głównej oraz systemu uprząż-pokrowiec niewymagającą ingerencji w strukturę podzespołów;

- 3) podczepienie czaszy głównej do systemu uprząż-pokrowiec;
  - 4) ocenę stanu technicznego systemu uprząż-pokrowiec oraz czaszy głównej spadochronu przed ułożeniem do skoku;
  - 5) układanie do skoku czaszy głównej.
- 9.13.2. Poza podmiotem wymienionym w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2 obsługa techniczna spadochronu innego przeznaczenia, o którym mowa w pkt 8.1.2, może być wykonywana w zakresie niewymagającym ingerencji w strukturę podzespołów oraz na własne potrzeby przez osobę używającą spadochronu, jeżeli instrukcja danego spadochronu nie stanowi inaczej.
- 9.14. Obsługa techniczna w zakresie układania czasz głównych spadochronów osobowych dla innych osób może być wykonywana przez mechanika spadochronowego lub osobę, która ukończyła 18 rok życia i jest skoczkiem spadochronowym lub odbyła odpowiednie przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym.

### **3. Poświadczenie obsługi**

- 9.15. Poświadczeniem obsługi spadochronu głównego w zakresie wymienionym w pkt 9.13.1 oraz posiadania karty sprzętu z dopuszczeniem do skoku, o których mowa w pkt 8.4, dla spadochronu głównego i zapasowego, i ważnym ułożeniem spadochronu zapasowego, o którym mowa w pkt 9.17, jest ubranie się skoczek spadochronowego w ten komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora.
- 9.15.1. Przepisu pkt 9.15 nie stosuje się do ucznia-skoczka.
- 9.16. W przypadku odpłatnego udostępniania przez podmiot ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków uczniów-skoczków jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.
- 9.17. Poświadczenie ważności ułożenia do skoku lub użycia spadochronu zapasowego, ratowniczego i innego przeznaczenia z wyłączeniem spadochronów, o których mowa w pkt 8.1.2 i 8.1.3, następuje poprzez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba zawiera oznaczenie terminu ważności ułożenia i identyfikator układającego.

### **4. Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących sprzęt spadochronowy**

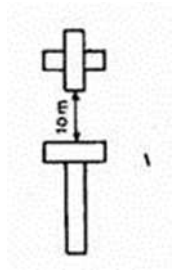
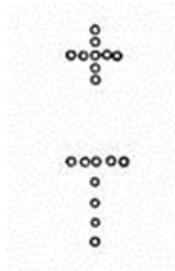
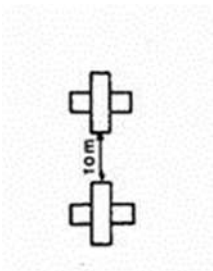
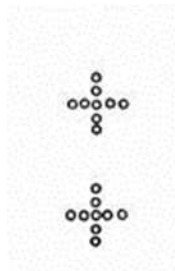
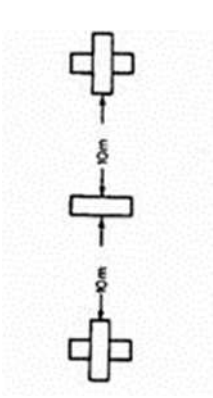

- 9.18. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2.
- 9.18.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 9.18, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych.
- 9.18.2 Nie wymaga zgłoszenia i wpisania do ewidencji działalność w zakresie obsługi technicznej spadochronowych systemów ratowniczych zamontowanych na ultralekkich statkach powietrznych lub na statkach powietrznych podlegających wpisowi do rejestru cywilnych statków powietrznych, z zachowaniem następujących warunków:
- 1) spadochrony podlegają ocenie zdatności w procesie wydania pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu dla statku powietrznego;
  - 2) poświadczenie obsługi jest wystawiane w książce płatowca lub na druku poświadczenia obsługi zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych i nie jest wymagane wystawianie odrębnej karty sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenia do użycia.

- 9.19. Osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2:
- 1) prowadzą wykaz sprzętu dopuszczonego do skoków lub użycia i wykonanych oraz nadzorowanych czynności obsługowych, w którym zamieszcza się co najmniej:
    - a) typ podzespołu,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) numer i rodzaj certyfikatu podzespołu,
    - f) datę dopuszczenia do skoków lub użycia i numer kolejny w wykazie,
    - g) termin ważności dopuszczenia,
    - h) zakres wykonanych czynności obsługowych,
    - i) dane kontaktowe podmiotu zgłaszającego;
  - 2) przechowują protokoły z wykonanych czynności obsługowych oraz dokumenty źródłowe będące podstawą dopuszczenia sprzętu spadochronowego;
  - 3) posiadają opracowane: sposoby prowadzenia wykazów, wzory protokołów, kart sprzętu spadochronowego oraz pieczęci używanych do poświadczeń, które zawierają co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej lub poświadczającej obsługę spadochronu oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji.
- 9.19.1. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2, w przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2, niezwłocznie przekazują wykaz, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy, Prezesowi Urzędu.
- 9.19.2. W przypadku prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności, skreśla podmiot z prowadzonej ewidencji.

## **Rozdział 10**

### **Sygnaly stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów**

- 10.1. Sygnaly stosowane podczas skoków spadochronowych i zrzutów określa tabela.
- 10.2. Niezależnie od sygnałów wymienionych w pkt 10.1 kierownik skoków może stosować dodatkowo inne umowne sygnaly, jeżeli nie kolidują z ustalonymi sygnałami podanymi w niniejszych przepisach lub szczegółowych technicznych przepisach ruchu lotniczego.
- 10.3. Z dodatkowymi sygnałami należy przed rozpoczęciem skoków zapoznać osoby biorące udział w wykonywaniu oraz organizacji skoków spadochronowych lub zrzutów.

SYGNAŁ		Znaczenie sygnału
W dzień	W nocy	
		Na lotnisku odbywają się loty spadochronowe
		<p>Zabrania się lądować oraz zabrania się zrzucać skoczków.</p> <p>UWAGA: statek powietrzny, z którego zrzuca się skoczków musi przejść na drugi krąg i wykonać ponowny nalot do zrzutu</p>
		Nakaz lądowania ze skoczkiem lub skoczkami na pokładzie

## ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

### Warunki i wymagania dotyczące używania ultralekkich statków powietrznych

#### Rozdział 1

#### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania następujących ultralekkich statków powietrznych:

1) samolotu ultralekkiego – statku powietrznego posiadającego nieruchome powierzchnie nośne, sterowanego aerodynamicznie w trzech stopniach swobody przez wychylanie powierzchni sterowych, wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca, prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 65 km/h (35 knots) prędkości cechowanej (CAS) i maksymalną masę startową (MTOM) nie większą niż:

- a) 300 kg – dla samolotu lądowego jednomiejscowego,
- b) 315 kg – dla jednomiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca,
- c) 450 kg – dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
- d) 472,5 kg – dla dwumiejscowego samolotu lądowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca,
- e) 330 kg – dla amfibii lub wodnosamolotu jednomiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM),
- f) 495 kg – dla amfibii lub wodnosamolotu dwumiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM);

2) szybowca ultralekkiego – statku powietrznego posiadającego nieruchome powierzchnie nośne, sterowanego aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nieposiadającego zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:

- a) 80 kg – dla szybowców jednomiejscowych,
- b) 100 kg – dla szybowców dwumiejscowych, w tym szybowców przeznaczonych do startu z nóg pilota;

3) wiatrakowców ultralekkich – statków powietrznych będących wiroplatem, który w locie siłę nośną uzyskuje z autorotacyjnego systemu wirnika, jest wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca dla załogi i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza 560 kg dla wiatrakowców jedno- i dwumiejscowych;

4) śmigłowców ultralekkich – statków powietrznych będących wiroplatem, których siłę nośną uzyskuje się z systemu wirnika nośnego napędzanego co najmniej jednym zespołem napędowym i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:

- a) 300 kg – dla śmigłowców jednomiejscowych lądowych,
- b) 330 kg – dla śmigłowców jednomiejscowych startujących z wody,

- c) 450 kg – dla dwumiejscowego śmigłowca lądowego,
  - d) 495 kg – dla śmigłowca dwumiejscowego startującego z wody, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnośmigłowiec i śmigłowiec lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM).
- 1.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot, na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, z obowiązku spełnienia niektórych wymagań przepisów załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## **Rozdział 2**

### **Określenia**

#### 2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) arkusz spełnienia wymagań technicznych – opracowany przez wnioskującego dokument zbiorczy wykazujący spełnienie wymagań technicznych, podający sposób spełnienia i środki spełnienia;
- 2) arkusz danych technicznych – dokument związany ze świadectwem spełnienia wymagań technicznych zawierający: bazę, opis, warunki użytkowania oraz ograniczenia dla statku powietrznego;
- 3) instrukcja użytkowania w locie – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji, zawierający ograniczenia, w zakresie których statek powietrzny uznano za zdolny do lotu, oraz instrukcje i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkowania tego statku;
- 4) instrukcja obsługi technicznej – zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub uprawniony organ w innym państwie zbiór instrukcji i informacji w języku polskim, niezbędnych do utrzymania ultralekkiego statku powietrznego w stanie zdolności do lotu;
- 5) mechanik ultralekkiego statku powietrznego – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego;
- 6) mechanik obsługi i poświadczenia – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego, licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej lub licencję Part-66 na obsługę techniczną statku powietrznego;
- 7) organizator – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na ultralekkich statkach powietrznych dla innych osób;
- 8) pilot ultralekkiego statku powietrznego – osobę posiadającą odpowiedniej kategorii świadectwo kwalifikacji albo licencję pilota dla danej kategorii statku powietrznego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy, do której posiada uprawnienia;
- 9) pozwolenie na wykonywanie lotów – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu w określonym terminie;
- 10) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 11) ultralekki statek powietrzny budowany amatorsko – statek powietrzny spełniający kryteria, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia;

- 12) świadectwo spełnienia wymagań technicznych – wydany przez Prezesa Urzędu po zakończeniu kwalifikowania dokument potwierdzający spełnienie technicznych wymagań budowy danego wzorca typu ultralekkiego statku powietrznego;
- 13) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 14) VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
- 15) przegląd zasadniczy – szczegółowy przegląd techniczny statku powietrznego wykonany przez mechanika obsługi i poświadczenia w celu stwierdzenia zdolności do lotu statku powietrznego w zakresie określonym w instrukcji obsługi technicznej;
- 16) program specjalistyczny – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych**

- 3.1. Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych określa niniejszy załącznik, z zastrzeżeniem, że dla podmiotów świadczących usługi lotnicze zasady te określa także instrukcja operacyjna określająca bezpieczny sposób prowadzenia działalności, zwana dalej „instrukcją”.
- 3.2. Podmiot świadczący usługi lotnicze zgłasza działalność oraz przedkłada Prezesowi Urzędu, w szczególności:
  - 1) nazwę podmiotu,
  - 2) adres korespondencyjny,
  - 3) numer identyfikacji podatkowej NIP,
  - 4) numer KRS, o ile dotyczy,
  - 5) rodzaj prowadzonej działalności,
  - 6) dane dotyczące użytkowanych statków powietrznych,
  - 7) obszar działalności– wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w ppkt 1–7.
- 3.3. Wymagania zawarte w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych stosuje się odpowiednio do podmiotu świadczącego usługi lotnicze zgodnie z następującymi zasadami:
  - 1) instrukcję opracowuje ten podmiot;
  - 2) Prezes Urzędu nie zatwierdza instrukcji;
  - 3) na żądanie Prezesa Urzędu podmiot ten przedstawia instrukcję do wglądu;
  - 4) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
  - 5) zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia, nie wymaga zatwierdzenia Prezesa Urzędu;
  - 6) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej.
- 3.4. Osoba używająca ultralekkiego statku powietrznego:
  - 1) używa ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z jego instrukcją użytkowania w locie, a w szczególności przestrzega wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
  - 2) stosuje się do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używa do lotu ultralekkiego statku powietrznego w wymaganym stanie technicznym.
- 3.5. Egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego mający pozwolenie wydane przez państwo obce na wykonywanie lotów, świadectwo techniczne lub inny uznany dokument może

zostać wpisany do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 8 do rozporządzenia, jeżeli świadectwo techniczne lub inny dokument wystawiony przez właściwe władze obcego państwa zostanie uznany przez Prezesa Urzędu za równorzędny.

- 3.6. Do wykonywania lotów, w ramach których świadczone są usługi lotnicze, jest uprawniony pilot ultralekkiego statku powietrznego, który:
- 1) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalotu jako pilot – dowódca na statkach powietrznych tej kategorii, na której będzie wykonywana usługa lotnicza;
  - 2) odbył przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym potwierdzone wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej, jeżeli odbycie takiego szkolenia jest niezbędne dla uzyskania kwalifikacji i umiejętności ze względu na charakter świadczonych usług;
  - 3) wykonał co najmniej cztery loty jako pilot dowódca na ultralekkim statku powietrznym tej kategorii, na której będzie wykonywana usługa lotnicza w okresie ostatnich 90 dni.

## **Rozdział 4**

### **Organizacja lotów**

#### 4.1. Organizator:

- 1) zapoznaje osoby biorące udział w lotach z zasadami ich organizacji;
- 2) wyznacza kierownika startu w czasie pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których są planowane loty co najmniej 3 ultralekkich statków powietrznych, jeżeli uzna to za uzasadnione.

4.1.1. Kierownikiem startu w czasie trwania lotów samodzielnych ucznia-pilota może zostać jedynie instruktor nadzorujący jego szkolenie.

4.2. Jeżeli loty ultralekkich statków powietrznych mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych, organizator lotów na ultralekkich statkach powietrznych uzgadnia zasady wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych**

5.1. Lotów na ultralekkich statkach powietrznych nie wykonuje się:

- 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
  - a) nad zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
  - b) w miejscach innych niż określone w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;
- 3) na wysokościach powyżej 3000 m (10000 ft), jeżeli ultralekki statek powietrzny nie jest wyposażony w urządzenia do lotów na dużych wysokościach, o których mowa w rozdziałach 4 i 6 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5

listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

- 5.1.1. Na wniosek, na podstawie odrębnego postępowania, przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do ultralekkich statków powietrznych wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych pilotowanych przez posiadacza świadectwa kwalifikacji lub licencji uprawniających do lotów nocnych.
- 5.2. Do wykonywania lotów w przestrzeniach kontrolowanych przez ultralekkie statki powietrzne jest wymagane wyposażenie ich w przyrządy i urządzenia, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 5.3. W czasie użytkowania ultralekkiego statku powietrzego jego pilot posiada przy sobie dokument poświadczający posiadane kwalifikacje uprawniający do pilotowania odpowiedniego ultralekkiego statku powietrzego, książkę ultralekkiego statku powietrzego, odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie, świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego oraz dowód ubezpieczenia OC. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty te mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.
- 5.4.1. Lot może być podjęty, jeżeli:
  - 1) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie ultralekkiego statku powietrzego;
  - 2) warunki meteorologiczne pozwalają na wykonanie lotu;
  - 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
  - 4) pilot statku powietrzego osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy – ocenę ogólnego stanu technicznego ultralekkiego statku powietrzego.
- 5.4.2. Loty więcej niż jednego ultralekkiego statku powietrzego z jednego miejsca startu mogą odbywać się w odstępach czasu nie mniejszych niż 30 sekund, z wyjątkiem lotów grupowych, lub zgodnie z porządkiem i sposobem ich wykonywania ustalonym przez organizatora.
- 5.4.3. W przypadku holowania przez ultralekki statek powietrzny innego statku powietrzego oba statki są wyposażone w środki łączności radiowej oraz urządzenia zwalniające linię holowniczą.
- 5.4.4. W przypadku holowania transparentu lub banera ultralekki statek powietrzny wykonujący lot holujący posiada urządzenie zwalniające linię.
- 5.4.5. Do lotu zespołu holowniczego stosuje się przepisy rozdziału 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 5.4.6. Sposób holowania przedmiotów innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z Prezesem Urzędu.
- 5.5. Pilot ultralekkiego statku powietrzego zachowuje czujność w locie niezbędną do spostrzeżenia i uniknięcia kolizji z każdym obiektem latającym.
- 5.6. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC pilot powinien przerwać wykonywanie zadania i lądować zapobiegawczo, o ile wyposażenie statku powietrzego i kwalifikacje pilota uniemożliwiają kontynuowanie lotu.
- 5.7. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot ultralekkiego statku powietrzego:

- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
  - 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
  - 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
  - 4) w przypadku braku łączności osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, oraz stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;
  - 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonuje lądowanie zapobiegawcze.
- 5.8. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej należy przyjąć kurs oddalający od granicy państwa i starać się wznowić orientację.
- 5.9. W przypadku niebezpieczeństwa w locie postępuje się zgodnie z instrukcją użytkowania w locie danego ultralekkiego statku powietrznego oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli stanowi wyposażenie statku.
- 5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek ultralekkiego statku powietrznego, pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela statku.
- 5.11. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

## **Rozdział 6**

### **Odpowiedzialność**

- 6.1. Pilot oraz uczeń-pilot ultralekkiego statku powietrznego w locie samodzielnym podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 6.2. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy ultralekkiego statku powietrznego.
- 6.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych.
- 6.4. Za zgodność ze stanem faktycznym zapisów zamieszczonych w deklaracji zgodności ze świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub zagranicznym dokumentem równoważnym jest odpowiedzialny producent ultralekkiego statku powietrznego.
- 6.5. Za zgodność zapisów zamieszczonych w deklaracji zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych odpowiada właściciel wpisu na listę typów zakwalifikowanych.

## **Rozdział 7**

### **Dopuszczenie sprzętu do lotów**

- 7.1. Do lotu może być użyty wyłącznie ultralekki statek powietrzny, który:
- 1) jest sprawny technicznie;
  - 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów potwierdzające dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności, lub
  - 3) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie prób w locie – w przypadku prób w locie;
  - 4) posiada ważne dokumenty potwierdzające zdatność do lotów wydane zgodnie z przepisami państwa rejestracji w przypadku ultralekkiego statku powietrznego

wpisanego do obcego rejestru statków powietrznych i oznaczonego właściwymi znakami rozpoznawczymi tego państwa.

7.2. Pozwolenia na wykonywanie lotów wydaje się na okres nie dłuższy niż:

- 1) 24 miesiące – dla nowych ultralekkich statków powietrznych produkowanych przez zatwierdzonych producentów;
- 2) 12 miesięcy – dla pozostałych ultralekkich statków powietrznych.

7.3. Pozwolenie na wykonywanie lotów Prezes Urzędu wydaje dla ultralekkiego statku powietrznego, który posiada:

1) odpowiedni dokument potwierdzający spełnienie wymagań technicznych:

a) deklarację zgodności z wydanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych albo

b) deklarację zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych, albo

c) deklarację zgodności z certyfikatem typu lub dokumentem równoważnym – dla konstrukcji zagranicznej, albo

d) zakończony pozytywnie proces budowy pod nadzorem wraz z uznanym sprawozdaniem z prób naziemnych i w locie – dla statków powietrznych budowanych amatorsko, albo

e) zakończony pozytywnie proces uznania zdatności, w przypadku ultralekkich statków powietrznych przerejestrowywanych z zagranicznego rejestru, lub innej kategorii statku powietrznego;

2) książkę ultralekkiego statku powietrznego;

3) instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego lub zatwierdzone przez Prezesa Urzędu ich wzorce dla egzemplarzy zgodnych z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych;

4) dowód własności;

5) wpis do ewidencji statków powietrznych oraz zgodne z nim znaki rozpoznawcze naniesione trwale i czytelnie na zewnętrznych powierzchniach ultralekkiego statku powietrznego w sposób umożliwiający jego identyfikację;

6) napisy i oznaczenia zgodne z instrukcją użytkowania w locie.

7.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów wpisuje się do książki ultralekkiego statku powietrznego. Drugi egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

7.3.2. Deklaracja zgodności z uzyskanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub certyfikatem typu stanowi oświadczenie wytwórcy, że dany egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano świadectwo spełnienia wymagań technicznych, certyfikat typu lub dokument równoważny.

7.3.2.1. Deklaracja zgodności z egzemplarzem wpisanym na listę typów zakwalifikowanych stanowi oświadczenie właściciela wpisu na listę typów zakwalifikowanych, że dany egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego i jego instrukcje są takie same jak w egzemplarzu wpisanym na listę typów zakwalifikowanych.

7.3.3. Książka ultralekkiego statku powietrznego jest dokumentem zawierającym pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące ultralekki statek powietrzny i jego podzespoły oraz dane dotyczące przebiegu użytkowania. Do wpisywania danych i informacji do książki ultralekkiego statku powietrznego poza Prezesem Urzędu są upoważnieni:

1) producent albo importer;

2) właściciel lub użytkownik;

3) dokonujący napraw lub modyfikacji.

7.3.4. Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego określa rozdział 11.

7.3.5. Instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego

zatwierdza Prezes Urzędu.

- 7.3.5.1. Instrukcja użytkowania w locie i instrukcja obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego zatwierdzona przez uprawniony organ w innym państwie wymaga uznania przez Prezesa Urzędu.
- 7.3.5.2. Prezes Urzędu uznaje instrukcje, o których mowa w pkt 7.3.5.1, pod warunkiem że spełniają wymagania określone w pkt 8.3 oraz pkt 8.4.3.
- 7.4. Do przedłużania lub wznawiania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów jest uprawniony mechanik ultralekkiego statku powietrznego działający w zatwierdzonym podmiocie lub osoba upoważniona przez Prezesa Urzędu.
  - 7.4.1. Wznowienie ważności pozwolenia może nastąpić nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia jego ważności.
- 7.5. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, po stwierdzeniu sprawności technicznej ultralekkiego statku powietrznego przez: przegląd zasadniczy, sprawdzenie aktualności dokumentów i wykonanie przez pilota ultralekkiego statku powietrznego lotu kontrolnego.
- 7.6. Budowę ultralekkiego statku powietrznego budowanego amatorsko prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu w oparciu o założony przez wnioskującego dziennik budowy.
  - 7.6.1. Wniosek o objęcie nadzorem składa się przed rozpoczęciem budowy.
  - 7.6.2. Do dziennika budowy dołącza się następujące dokumenty:
    - 1) opis projektu i informację na temat dokumentacji konstrukcyjnej i przyjętych wymagań budowy;
    - 2) informacje dotyczące obliczeń lub oceny charakterystyk masowych, aerodynamicznych, stateczności i sterowności oraz wytrzymałości konstrukcji;
    - 3) protokół z ważenia i wyważania;
    - 4) protokół niwelacji;
    - 5) program prób naziemnych i w locie;
    - 6) sprawozdanie z prób naziemnych i w locie;
    - 7) oświadczenie właściciela, że zbudowany amatorsko statek powietrzny nie posiada cech i charakterystyk, które czyniłyby go niebezpiecznym przy zamierzonym użytkowaniu.
  - 7.6.3. Dla wydania przez Prezesa Urzędu pozwolenia na wykonywanie lotów dla konstrukcji amatorskiej jest wymagane posiadanie następującej dokumentacji:
    - 1) książka ultralekkiego statku powietrznego;
    - 2) instrukcja użytkowania w locie;
    - 3) instrukcja obsługi technicznej;
    - 4) program lotów próbnych kontrolnych.
  - 7.6.4. Próby w locie związane z budową ultralekkiego statku powietrznego budowanego amatorsko wykonuje pilot doświadczalny.
  - 7.6.5. Próby w locie związane z przedłużeniem ważności pozwolenia na wykonywanie lotu może wykonywać także pilot posiadający minimum 200 godzin nalotu jako dowódca na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.
- 7.7. Kwalifikowanie typu ultralekkiego statku powietrznego do wydania świadectwa spełnienia wymagań technicznych i wpisania na listę typów zakwalifikowanych prowadzi Prezes Urzędu.
- 7.8. Kwalifikowanie prowadzi się na pisemny wniosek złożony przez zainteresowany podmiot, najpóźniej przed rozpoczęciem budowy prototypu.
- 7.9. Podstawą prowadzenia kwalifikowania lub budowy pod nadzorem są następujące dokumenty:
  - 1) arkusz spełnienia wymagań technicznych dla ultralekkich statków powietrznych;
  - 2) sprawozdanie z prób naziemnych ultralekkiego statku powietrznego;
  - 3) sprawozdanie z prób w locie ultralekkiego statku powietrznego.

7.10. Arkusz spełnienia wymagań technicznych wystawia wnioskodawca na podstawie:

- 1) dokumentacji konstrukcyjnej, według której został zbudowany prototyp ultralekkiego statku powietrznego;
- 2) obliczeń lub oceny charakterystyk masowych ultralekkiego statku powietrznego;
- 3) obliczeń lub oceny charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności ultralekkiego statku powietrznego;
- 4) obliczeń obciążeń zewnętrznych ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z wymaganiami technicznymi odpowiednimi dla danego rodzaju statku;
- 5) obliczeń wytrzymałościowych konstrukcji;
- 6) sprawozdań z prób wytrzymałościowych konstrukcji;
- 7) sprawozdania z prób naziemnych i w locie;
- 8) dziennika budowy lub dokumentów kontroli technicznej, a dla zagranicznych ultralekkich statków powietrznych – certyfikatu typu lub równoważnego dokumentu;
- 9) protokołu niwelacji ultralekkiego statku powietrznego;
- 10) protokołu ważenia i wyważenia ultralekkiego statku powietrznego;
- 11) dokumentu potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją typu (wzorca) – dla podzespołów o strukturach zamkniętych wchodzących w skład zestawów montażowych;
- 12) oświadczenia potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją konstrukcyjną.

7.11. Zakres koniecznych dokumentów, spośród wymienionych w pkt 7.10, w zależności od warunków budowy lub pochodzenia statku powietrznego określa tabela nr 1.

**Tabela nr 1**

Podkategoria budowy	Warunki budowy ultralekkiego statku powietrznego lub pochodzenie	Wymagane dokumenty określone w pkt 7.10
<b>U1</b>	Budowane według nowego projektu	ppkt 1–10
<b>U2</b>	Budowane według dokumentacji, która była już podstawą do budowy ultralekkiego statku powietrznego typu, który został dopuszczony do użytkowania	ppkt 1, 3, 7–10,12
<b>U3</b>	Budowane z zestawów dla typu, który został dopuszczony do użytkowania	ppkt 1, 7–12

7.11.1. W przypadku prowadzenia budowy w sposób inny niż określony w tabeli nr 1 Prezes Urzędu określa, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zakres koniecznych dokumentów.

7.12. Do prób w locie może być dopuszczony ultralekki statek powietrzny posiadający:

- 1) dokumenty wymienione w pkt 7.9 ppkt 1 i 2;
- 2) tymczasową instrukcję użytkowania i obsługi technicznej;
- 3) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program prób w locie;
- 4) świadectwo oględzin – pozwolenie na wykonywanie prób w locie stwierdzające zdatność statku powietrznego do prób w locie.

7.13. Próby w locie dzieli się na:

- 1) badawczo-rozwojowe – próby wykonywane dla lotniczych celów badawczych i rozwojowych w celu stwierdzenia spełnienia przez prototyp ultralekkiego statku powietrznego, podzespołu lub części składowej odpowiednich konstrukcyjnych założeń projektu;
- 2) certyfikacyjne – dla nowego typu statku powietrznego lub modyfikowanego

- ultral lekkiego statku powietrznego oraz nowych podzespołów;
- 3) produkcyjne – dla ultral lekkich statków powietrznych takich typów, którym Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
  - 4) kontrolne – próby wykonywane w celu sprawdzenia ultral lekkiego statku powietrznego w czasie jego eksploatacji.
- 7.14. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13, wykonuje pilot doświadczalny.
- 7.15. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13 ppkt 3 i 4, może wykonywać także pilot posiadający minimum 200 godzin nalotu na ultral lekkich statkach powietrznych jako dowódca.
- 7.16. Sprawozdanie z prób w locie zakończone pozytywnym wynikiem zamyka proces kwalifikowania lub budowy pod nadzorem.
- 7.17. Wnioskodawca przedstawia Prezesowi Urzędu do uzgodnienia arkusz danych technicznych zawierający krótki opis, podstawowe dane i ograniczenia ultral lekkiego statku powietrznego.
- 7.18. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultral lekkiego statku powietrznego jest wydanie przez Prezesa Urzędu świadectwa spełnienia wymagań technicznych wraz z arkuszem danych technicznych, wpisanie ultral lekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych oraz wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 7.19.1. Potwierdzeniem zakończenia procesu budowy pod nadzorem jest wydanie przez Prezesa Urzędu pozwolenia na wykonywanie lotów dla zbudowanego egzemplarza ultral lekkiego statku powietrznego.
- 7.20. Prezes Urzędu uznaje wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju certyfikat typu lub dokument równoważny, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po:
- 1) przedstawieniu:
    - a) tego dokumentu wraz z arkuszem danych technicznych,
    - b) potwierdzenia zgodności danego egzemplarza ultral lekkiego statku powietrznego z dokumentacją typu,
    - c) protokołu ważenia i wyważenia,
    - d) specyfikacji konstrukcyjnej głównych podzespołów ultral lekkiego statku powietrznego,
    - e) instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej, sporządzonych w języku polskim;
  - 2) wykonaniu przeglądu zasadniczego ultral lekkiego statku powietrznego i lotu kontrolnego.
- 7.20.1. Kwalifikowanie ultral lekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu do wpisania na listę typów zakwalifikowanych prowadzi się na pisemny wniosek złożony przez zainteresowany podmiot.
- 7.20.2. Podstawą prowadzenia kwalifikowania do wpisania na listę typów zakwalifikowanych ultral lekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu są następujące dokumenty:
- 1) wpis do polskiej ewidencji wpisywanego egzemplarza ultral lekkiego statku powietrznego;
  - 2) certyfikat typu wraz z arkuszem danych technicznych;
  - 3) deklaracja zgodności egzemplarza z uzyskanym certyfikatem typu;
  - 4) protokół ważenia;
  - 5) zatwierdzone przez Prezesa Urzędu wzorce polskich instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej;
  - 6) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu wzorzec polskiego programu lotów próbnych kontrolnych;
  - 7) przygotowany przez wnioskującego arkusz danych technicznych do listy typów

- zakwalifikowanych według wzorca obowiązującego do listy typów zakwalifikowanych.
- 7.20.3. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultralekkiego statku powietrznego posiadającego zagraniczny certyfikat typu, do wpisania na listę typów zakwalifikowanych jest wpisanie przez Prezesa Urzędu, ultralekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych i zatwierdzenie wzorców instrukcji.
- 7.21. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów zawiesza się w przypadku wprowadzenia poważnych zmian dla danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego. Zmianą poważną jest zmiana niebędąca zmianą drobną. Zmiana drobna to taka, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne lub inne właściwości mające wpływ na zdatność wyrobu do lotu.
- 7.22. W przypadku, o którym mowa w pkt 7.21, wznowienia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów dokonuje Prezes Urzędu po przeprowadzeniu kwalifikowania ultralekkiego statku powietrznego. Kwalifikowania dokonuje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Przepisy pkt 7.10–7.21 stosuje się odpowiednio.
- 7.23. Prezes Urzędu zawiesza lub cofa pozwolenie na wykonywanie lotów w przypadku niespełnienia wymagań technicznych przez ultralekki statek powietrzny.

## **Rozdział 8**

### **Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych**

#### **1. Wymagania ogólne**

- 8.1.1. Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 8.1.2. Wymagania techniczne ustala się dla statków powietrznych o następującej konfiguracji:
- 1) do samolotów ultralekkich – jedno- lub dwumiejscowych, posiadających nieruchome główne powierzchnie nośne, sterowanych przez wychylenie powierzchni sterowych zmieniających układ sił aerodynamicznych;
  - 2) do śmigłowców ultralekkich – jedno- lub dwumiejscowych, napędzanych przez jeden silnik, w układzie klasycznym ze stałym podwoziem: kołowym, na płozach lub na pływakach;
  - 3) do wiatrakowców ultralekkich – jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem nośnym, napędzanym jednym zespołem napędowym ze stałym podwoziem kołowym.
- 8.1.3. Samoloty ultralekkie podlegające przepisom załącznika są użytkowane wyłącznie jako nieakrobacyjne. Nieakrobacyjny model użytkowania obejmuje:
- 1) wszelkie manewry występujące w normalnym locie;
  - 2) przeciągnięcia, z wyjątkiem ślizgu na ogon;
  - 3) leniwe ósemki, świece i strome zakręty, w których kąt przechylenia nie przekracza 60°;
  - 4) niewykonywanie zamierzonego korkociągu.

#### **2. Oznakowanie i napisy**

- 8.2.1. Na burcie kadłuba statku powietrznego przy każdym wejściu do kabiny umieszcza się napis: „ULTRALEKKI” wykonany literami o wysokości co najmniej 4 cm.
- 8.2.1.1. Na tablicy przyrządów w widocznym miejscu umieszcza się żaroodporną tabliczkę znamionową z wygrawerowanymi znakami rozpoznawczymi o wysokości co najmniej 15 mm.

- 8.2.2. Wewnątrz kabiny w miejscu widocznym umieszcza się łatwy do przeczytania napis: „Ten statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii „ULTRALEKKI” i nie spełnia wymagań odnoszących się do szerokich i szczegółowych przepisów dotyczących zdatności do lotu, które są oparte na Aneksie 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”.
- 8.2.3. Na wprost przed pilotem umieszcza się łatwy do przeczytania napis: „Figury akrobacji i zamierzony korkociąg są zabronione”.
- 8.2.4. W statku powietrznym, na którym zabudowano spadochron innego przeznaczenia, przy dźwigni uruchamiania systemu ratowniczego umieszcza się tabliczkę o treści: „OSTRZEŻENIE SPADOCHRONOWY SYSTEM RATOWNICZY (działanie, jakie należy wykonać celem jego uruchomienia). Użycie tylko w sytuacjach awaryjnych patrz instrukcja użytkownika w locie rozdział ....”.
- 8.2.5. W ultralekkim statku powietrznym, na którym zabudowano spadochron innego przeznaczenia, na zewnątrz ultralekkiego statku powietrznego w pobliżu zbudowanego spadochronu umieszcza się łatwo widoczny dla personelu naziemnego napis: „UWAGA ZABUDOWANY SYSTEM RATOWNICZY”.
- 8.2.6. Ultralekki statek powietrzny wyposaża się w tabliczki, napisy i oznaczenia wymagane przez odnośne przepisy budowy.

### 3. Instrukcja obsługi technicznej

- 8.3. Ultralekki statek powietrzny jest wyposażony w instrukcję obsługi technicznej, zawierającą co najmniej następujące informacje:
- 1) opis układów;
  - 2) plan smarowania, zawierający informacje o częstotliwości smarowania i rodzajach zastosowanych środków smarujących;
  - 3) wartości właściwych parametrów roboczych w układach hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych;
  - 4) dane regulacyjne wraz z tolerancjami układów roboczych oraz wychylenia powierzchni sterowych;
  - 5) metody ustawiania, podpierania, podnoszenia i holowania na ziemi;
  - 6) częstotliwość, zakresy i metody przeprowadzania kontroli;
  - 7) wykaz narzędzi specjalnych;
  - 8) metody ważenia i określania położenia środka ciężkości ultralekkiego statku powietrznego;
  - 9) wykaz trwałości poszczególnych zespołów ultralekkiego statku powietrznego i metody ich kontroli napraw lub wymiany;
  - 10) metody utrzymania ultralekkiego statku powietrznego w czystości;
  - 11) metody montażu i demontażu;
  - 12) wykaz napisów i oznakowań oraz określenie miejsc ich umieszczenia.
- 8.4. Instrukcja użytkownika w locie
- 8.4.1. Każdy ultralekki statek powietrzny jest wyposażony w instrukcję użytkownika w locie zawierającą informacje niezbędne do jego bezpiecznego użytkownika.
- 8.4.2. Informacje zamieszczone w instrukcji użytkownika w locie dotyczące prędkości lotu są podane w tych samych jednostkach jak na przyrządzie.
- 8.4.3. W instrukcji użytkownika w locie zamieszcza się następujące informacje:
- 1) informacje ogólne:
    - a) określenie ultralekkiego statku powietrznego,
    - b) widok w trzech rzutach i podstawowe dane wymiarowe,
    - c) dane silnika,

- d) dane śmigła;
- 2) ograniczenia i warunki użytkowania ultralekkiego statku powietrznego:
  - a) załoga,
  - b) dozwolone warunki lotu,
  - c) zabronione warunki lotu,
  - d) dozwolona maksymalna masa startowa,
  - e) dozwolony zakres położenia środka ciężkości,
  - f) współczynniki obciążeń strukturalnych,
  - g) dozwolone prędkości lotu,
  - h) dozwolone obroty silnika,
  - i) temperatury,
  - j) inne ograniczenia,
  - k) paliwa i oleje,
  - l) oznakowania przyrządów,
  - m) napisy i tabliczki;
- 3) procedury awaryjne:
  - a) awaria instalacji elektrycznej,
  - b) pożar ultralekkiego statku powietrznego,
  - c) awaria silnika,
  - d) lądowanie awaryjne,
  - e) nienormalne drgania,
  - f) awarie układów sterowania,
  - g) opuszczanie ultralekkiego statku powietrznego podczas lotu,
  - h) wyprowadzanie z korkociągu;
- 4) procedury normalne:
  - a) ogólne,
  - b) przegląd przed lotem,
  - c) rozruch i grzanie silnika,
  - d) kołowanie,
  - e) przed startem,
  - f) start,
  - g) wznoszenie,
  - h) lot poziomy,
  - i) zniżanie,
  - j) lot ślizgowy,
  - k) podejście do lądowania,
  - l) zaniechane lądowanie,
  - m) lądowanie,
  - n) po wylądowaniu,
  - o) wyłączenie silnika,
  - p) parkowanie samolotu;
- 5) osiągi:
  - a) prędkości w locie poziomym,
  - b) wznoszenie,
  - c) prędkość przeciągnięcia,
  - d) długość startu,
  - e) długość lądowania;
- 6) masa i załadunek:
  - a) masa ultralekkiego statku powietrznego i położenie środka ciężkości,

- b) określanie położenia środka ciężkości;
  - 7) opis ultralekkiego statku powietrznego i jego systemów:
    - a) płatowiec,
    - b) układy sterowania płatowcem,
    - c) zespół napędowy,
    - d) instalacja paliwowa,
    - e) instalacja elektryczna,
    - f) kabina;
  - 8) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym, obsługa i przeglądy okresowe:
    - a) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym,
    - b) obsługa,
    - c) wykaz czynności okresowych,
    - d) montaż i demontaż ultralekkiego statku powietrznego;
  - 9) uzupełnienia:
    - a) wykaz uzupełnień,
    - b) uzupełnienia;
  - 10) lista kontrolna czynności pilota:
    - a) w procedurach normalnych,
    - b) w procedurach awaryjnych.
- 8.4.4. Na uzasadniony wniosek zainteresowanego podmiotu Prezes Urzędu może zatwierdzić zmiany zakresu informacji zamieszczanych w instrukcji użytkownika w locie.

## **Rozdział 9**

### **Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące ultralekkie statki powietrzne**

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa ultralekkich statków powietrznych może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3 i 10.7, odpowiednio przez podmioty:
- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:
    - a) zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
    - b) zatwierdzenie dotyczące obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
  - 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych – zwane dalej odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze ultralekkich statków powietrznych mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane dalej „niezatwierdzonymi producentami”.
- 9.3. W celu otrzymania na zasadach określonych w niniejszych przepisach zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, zainteresowany podmiot składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.
- 9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – firma (imię i nazwisko lub nazwa);
  - 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;

- 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów z państw obcych – dokument równoważny;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producenta;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku, o którym mowa w pkt 9.4, dołącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
  - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
    - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
    - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi wytwórcami.
- 9.5. W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w odpowiednim zakresie, umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 10.11;
  - 3) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanych ultralekkich statków powietrznych wydanych przez producentów lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 9.7. Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1–7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 9.10. Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.

## Rozdział 10

### Obsługa techniczna sprzętu

- 10.1. Naprawa i obsługa techniczna ultralekkich statków powietrznych i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywane przez mechaników obsługi i poświadczenia statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub jej części, w zakresie posiadanych uprawnień, osobno dla:
  - 1) płatowca;
  - 2) zespołu napędowego;
  - 3) awioniki.
- 10.2. Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników ultralekkich statków powietrznych również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części ultralekkich statków powietrznych niepowodującej poważnej zmiany w strukturze podzespołów.
- 10.3. W zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej statku, obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota ultralekkiego statku powietrznego poza zatwierdzonym producentem oraz zatwierdzonym podmiotem.
- 10.4. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego, obsługę techniczną sprzętu wykonuje budowniczy w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych lub adaptowanych, natomiast co do pozostałych powinien uzyskać odpowiednie uprawnienia do obsługi u producenta lub wytwórcy.
- 10.5. W przypadkach pojedynczych egzemplarzy, gdy brak jest możliwości przeszkolenia użytkownika w obsłudze ultralekkiego statku powietrznego przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samoprzeszkolenie użytkownika.
- 10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.1, wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 9.1.
- 10.7. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 10.11 ppkt 4. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednie do planowanej działalności.
- 10.8. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, że pod nadzorem mechaników, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.
- 10.9. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2.
- 10.10. Ewidencję, o której mowa w pkt 10.9, udostępnia się na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 10.11. Osoby, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, są obowiązane odpowiednio do:
  - 1) prowadzenia ewidencji wykonanych i nadzorowanych czynności obsługowych;
  - 2) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów);
  - 3) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
  - 4) uzgodnienia z Prezesem Urzędu sposobu prowadzenia ewidencji, wykazów, wzorów oraz protokołów używanych do poświadczeń.
- 10.12. Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby dopuszczającej do lotu lub poświadczającej obsługę oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 10.9.

- 10.13. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności, niezwłocznie przekazują dokumentację, o której mowa w pkt 10.11 ppkt 2 i 4, Prezesowi Urzędu.
- 10.14. Niezgłoszenie zmian, o których mowa w pkt 9.8, lub niespełnienie przez podmiot wpisany do ewidencji warunków będących podstawą dokonania wpisu, a także prowadzenie działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami jest podstawą ograniczenia zakresu wykonywanej przez podmiot działalności jedynie do czynności związanych z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności następuje skreślenie przez Prezesa Urzędu podmiotu z prowadzonej ewidencji.

## Rozdział 11

### Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego

(Format A5)  
(strona 1)

#### **KSIĄŻKA ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO**

Klasa statku .....

Nr w ewidencji.....

		-				
--	--	---	--	--	--	--

Znaki rozpoznawcze

(strona 2)

Producent .....	(nazwa zakładu)
.....	(w przypadku amatorskiej konstrukcji – imię i nazwisko i adres wykonawcy)
.....	
OZNACZENIE TYPU .....	nr fabryczny .....
Data produkcji dnia .....	20 ..... r.
.....	
.....	.....
(podstawa dopuszczenia do użytkowania)	(podpis)

(strona 3)

typ	nr fabryczny														
<b>I. WPIS DO EWIDENCJI</b>															
<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> (data wpisu - dzień, miesiąc, rok)									<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> (nr w ewidencji)						
<table border="1"><tr><td style="text-align: center;">ZNAKI ROZPOZNAWCZE</td></tr></table>	ZNAKI ROZPOZNAWCZE	<table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>													
ZNAKI ROZPOZNAWCZE															
(pieczęć Urzędu)	..... (data i podpis uprawnionej osoby)														





(strona 14)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
<b>VI. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW</b>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że statek powietrzny został uznany za zdolny do lotu, jest wpisany do ewidencji i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdolności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością Pozwolenia Na Wykonywanie Lotów (str. 15-18 niniejszej książki).</p>				<p>This document certifies, that the aircraft has been approved airworthy and is eligible for registration in appropriate register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not a Certificate of Airworthiness as understood under Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation. The validity of this document is subject to the validity of the Permission to Fly (pages 15 to 18 of this Log Book).</p>			
pieczęć nadzoru				..... data		..... podpis	
<p>Ograniczenia użytkowania .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>							

(strony 15 – 18)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
<b>VII. WAŻNOŚĆ POZWOLENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW</b>							
Imię i nazwisko sprawdzającego	Data kontroli <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>	Termin ważności <small>(dzień, miesiąc, rok)</small>			Pieczętka i podpis sprawdzającego		





(strona 186)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
<b>XI. ŚWIADECTWO OGŁĘDZIN – POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdatny do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niego programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami.</p> <p>Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium innego Państwa bez pozwolenia Nadzoru Lotniczego tego Państwa.</p> <p>Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące (str. 15-17 niniejszej książki).</p>							
Lp.	Wyszczególnienie	Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie Prezesa Urzędu				

(strony 187 – 192)

typ	nr fabryczny	S	P	-			
<b>XI. ŚWIADECTWO OGŁĘDZIN – POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>							
Lp.	Wyszczególnienie	Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie Prezesa Urzędu				

**XII. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO**

- 1) Książka ultralekkiego statku powietrznego jest wydawana przez producenta lub autoryzowanego importera.
- 2) Książka jest dokumentem ultralekkiego statku powietrznego i jest przekazywana razem z nim.
- 3) Książkę należy prowadzić na bieżąco.
- 4) Przy zakładaniu nowej książki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z książki poprzedniej.
- 5) Poprzednia książka do czasu skreślenia płatowca z ewidencji jest przechowywana przez użytkownika ultralekkiego statku powietrznego.
- 6) Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest użytkownik ultralekkiego statku powietrznego.
- 7) Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
- 8) Wpisów dokonuje:
  - a) Strony 1, 2 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
  - b) Strona 3 Ewidencja
  - c) Strony 4, 5 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
  - d) Strony 6 – 13 producent lub obsługujący statek
  - e) Strona 14 – 18 z upoważnienia Prezesa Urzędu
  - f) Strony 19 – 140 użytkownik
  - g) Strony 141 – 170 obsługujący
  - h) Strony 171 – 185 obsługujący
  - i) Strony 186 – 188 z upoważnienia Prezesa Urzędu

(strona 194)

**SPIS ROZDZIAŁÓW KSIĄŻKI ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO**

	<b>Strony:</b>
I. Wpis do ewidencji .....	3
II. Właściciel ultralekkiego statku powietrznego .....	4 – 5
III. Podstawowe wyposażenie płatowca.....	6 – 9
IV. Silnik zabudowany na płatowcu.....	10 – 11
V. Śmigło zamontowane na silniku.....	12 – 13
VI. Pozwolenie na wykonywanie lotów.....	14
VII. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów.....	15 – 18
VIII. Dziennik pracy.....	19 – 140
IX. Czynności okresowe.....	141 – 170
X. Naprawy i przeglądy.....	171 – 185
XI. Świadectwo Oględzin - Pozwolenie na wykonywanie prób w locie.....	186 – 192
XII. Zasady prowadzenia książki ultralekkiego statku powietrznego.....	193

## **Modele latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, używane wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku**

### **Rozdział 1**

#### **Zastosowanie**

- 1.1. Przepisy załącznika stosuje się do modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, zwanych dalej „modelami latającymi lub bezzałogowymi statkami powietrznymi”, używanych wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych, rekordowych, eksperymentalnych lub doświadczalnych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

### **Rozdział 2**

#### **Określenia**

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) AIP Polska – publikację wydawaną przez instytucje zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 2) ATZ (Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniskowego;
- 3) D (Danger Area) – strefę niebezpieczną;
- 4) operator – osobę sterującą modelem latającym lub bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 5) CTR (Control Zone) – strefę kontrolowaną lotniska;
- 6) GND – poziom terenu (poziom ziemi);
- 7) MATZ (Military Aerodrome Traffic Zone) – strefę ruchu lotniczego lotniska państwowego;
- 8) MCTR (Military Control Area) – strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 9) P (Prohibited Area) – strefę zakazaną;
- 10) R (Restricted Area) – strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 11) VLOS (Visual Line of Sight) – operacje w zasięgu wzroku operatora.

### **Rozdział 3**

#### **Odpowiedzialność**

3.1. Operator:

- 1) zapewnia, aby każdy model latający lub bezzałogowy statek powietrzny będący w jego dyspozycji był używany w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej;

- 2) wykonuje lot z uwzględnieniem warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym;
  - 3) wykonuje lot w sposób zapewniający bezpieczną odległość od osób i mienia, w przypadku awarii lub utraty kontroli nad modelem latającym lub bezzałogowym statkiem powietrznym;
  - 4) ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność.
- 3.2. Przed lotem operator dokonuje kontroli stanu technicznego modelu latającego lub bezzałogowego statku powietrznego oraz stwierdza poprawność działania tego modelu lub statku i urządzeń sterujących, jeżeli występują.

## **Rozdział 4**

### **Zasady wykonywania lotów**

4.1. Loty modeli latających lub bezzałogowych statków powietrznych w warunkach VLOS wykonuje się z zachowaniem następujących warunków:

- 1) zapewnieniem ciągłej i pełnej kontroli lotu, w szczególności przez zdalne sterowanie przy użyciu fal radiowych;
- 2) w sposób umożliwiający uniknięcie kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej;
- 3) poza strefami kontrolowanymi lotnisk (CTR);
- 4) poza strefami ruchu lotniskowego lotniska wojskowego (MATZ) oraz strefami kontrolowanymi lotniska wojskowego (MTCR), z zastrzeżeniem pkt 4.4;
- 5) poza strefami R, D oraz P, z zastrzeżeniem pkt 4.4;
- 6) poza otoczeniem lotniska lub lądowiska, tj. w odległości powyżej 5 km od jego granicy;
- 7) w strefach ATZ lub w odległości mniejszej niż 5 km od granicy lotniska lub lądowiska – za zgodą zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem;
- 8) w strefach CTR na warunkach określonych i opublikowanych w AIP Polska przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej i za zgodą właściwego organu ATC.

4.2. Warunków, o których mowa w pkt 4.1, nie stosuje się do modeli latających lub bezzałogowych statków powietrznych wykonujących loty na uwięzi lub w obiektach zamkniętych.

4.3. Operator modelu latającego lub bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, że model ten lub statek dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej.

4.4. W strefach D, MCTR lub MATZ dopuszcza się loty modeli latających lub bezzałogowych statków powietrznych za zgodą lub na potrzeby zarządzającego daną strefą.

4.5. Przepisów pkt 4.1–4.3 nie stosuje się do modeli latających lub bezzałogowych statków powietrznych, które wykonują lot swobodny.

**Wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących statki powietrzne, o których mowa w § 2 rozporządzenia, oraz minimalne wysokości sum gwarancyjnych tego ubezpieczenia**

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

- 1.1. Załącznik określa wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, paratlotnie, którymi jest możliwy start pieszy, spadochrony, modele latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie do 20 kg, zwanych dalej „osobami eksploatującymi”, za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.
- 1.2. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC osób eksploatujących nie jest konieczne określanie egzemplarzy statków powietrznych. W ubezpieczeniu OC określa się jedynie rodzaj statków powietrznych.
- 1.3. Ubezpieczenie OC może być zawierane także przez podmiot szkolący lub inny podmiot organizujący loty, skoki spadochronowe lub zrzuty, jako ubezpieczenie zbiorowe i bezimienne, bez konieczności indywidualnego zawierania tego ubezpieczenia przez każdego uczestnika szkolenia, lotów, skoków lub zrzutów.
2. Ilekroć w załączniku jest mowa o:
  - 1) osobie trzeciej – rozumie się przez to osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej niebędącą ubezpieczającym, pasażerem lub członkiem załogi;
  - 2) pasażerze – rozumie się przez to osobę uczestniczącą w locie za zgodą dowódcy statku powietrznego, niebędącą członkiem załogi;
  - 3) paratlotni – rozumie się przez to paratlotnię, paratlotnię z napędem oraz motoparatlotnię, którą możliwy jest start pieszy;
  - 4) SDR (Specjalne Prawa Ciągnięcia) – rozumie się przez to międzynarodową jednostkę wymiany o charakterze pieniądza bezgotówkowego, określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
- 3.1. Ubezpieczenie OC może być zawarte jako rozszerzenie warunków innego rodzaju ubezpieczenia, w tym nieobowiązkowego.
- 3.2. Osoby eksploatujące statki powietrzne mogą ubezpieczyć się łącznie w ramach wspólnej sumy gwarancyjnej, jeżeli:
  - 1) wykonują ten sam rodzaj działalności lotniczej oraz są zagrożone tym samym rodzajem ryzyka;
  - 2) wysokość sum gwarancyjnych odpowiada wysokościom limitów zawartych w załączniku.
- 3.3. Osoby eksploatujące statki powietrzne prowadzące więcej niż jedną działalność lotniczą, mogą w jednym ubezpieczeniu OC objąć wszystkie ryzyka, którymi są zagrożone, jeżeli suma gwarancyjna ubezpieczenia będzie nie niższa niż najwyższa suma gwarancyjna określona w załączniku lub przepisach wydanych na podstawie art. 209 ust. 7 ustawy, odpowiednio dla prowadzonych działalności.
4. Równowartość w złotych kwot podanych w SDR ustala się przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu:

- 1) wyrządzenia szkody – dla jej likwidacji;
- 2) zawarcia umowy ubezpieczenia OC – dla jej zawarcia.

## **Rozdział 2**

### **Ubezpieczenie OC osób eksploatujących statki powietrzne**

5. Ubezpieczeniem OC osób eksploatujących statki powietrzne jest objęta odpowiedzialność cywilna tych osób w rozumieniu art. 206 ustawy za szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, powstałe w związku z ruchem statków powietrznych, a także spowodowane przez jakąkolwiek osobę, zwierzę lub rzecz z nich wypadającą oraz przez użycie spadochronu w celach ratowniczych.
- 6.1. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących obejmuje szkody polegające na:
  - 1) uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby trzeciej;
  - 2) uszkodzeniu mienia osoby trzeciej na powierzchni ziemi, wody lub w powietrzu .
- 6.2. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących nie obejmuje szkód, o których mowa w pkt 6.1, powstałych wskutek działań wojennych, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek oraz aktów terroru.
- 6.3. Ubezpieczenie OC osoby eksploatującej obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci pasażera, jeżeli tylko zdarzenie, które je spowodowało, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.
7. Obowiązek ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne powstaje w dniu rozpoczęcia lotu lub skoku, wykonywanego w całości lub części w polskiej przestrzeni powietrznej.
8. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących lotnie, parolotnie oraz spadochrony w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR.
9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących modele latające o masie od 5 do 20 kg, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 3 000 SDR.
10. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących prototyp statku powietrznego lub statek powietrzny, o którym mowa w pkt 1.1, dla którego nie wydano jeszcze dokumentów zdatności do lotu, skoku lub użycia, dopuszczony do lotu lub skoku zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy lub na podstawie zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 49 ust. 1 ustawy, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR, a w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.
11. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne, w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.

## SPOSÓB PROWADZENIA EWIDENCJI

### Rozdział 1

#### Sposób prowadzenia ewidencji oraz warunki wpisywania do niej statków powietrznych

- 1.1. W ewidencji:
  - 1) księgi ewidencji znaków rozpoznawczych – zawierają dane niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;
  - 2) zbiór dokumentów – zawiera dokumenty wymagane przy wpisywaniu statku powietrznego do ewidencji, w tym dokumenty dotyczące zmiany danych wpisanych do ewidencji oraz wykreślenia statku powietrznego z ewidencji;
  - 3) zapisy elektroniczne – dotyczą statków powietrznych wpisanych do ewidencji.
- 1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji dla statku powietrznego wymienionego:
  - 1) w § 2 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 3 rozporządzenia:
    - a) zawiera 2 fotografie statku powietrznego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 x 15 cm lub ich zapis cyfrowy,
    - b) spełnia wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 pkt 1 – 3 oraz ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy;
  - 2) w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c i w § 5 ust. 2 rozporządzenia spełnia wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 ustawy.
- 1.2.2. Po sprawdzeniu kompletności zgłoszenia wydaje się świadectwo ewidencji statku powietrznego, zwane dalej „świadectwem ewidencji”.
- 1.2.3. W przypadku niekompletnego zgłoszenia Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.
- 1.3.1. Świadectwo ewidencji sporządza się w języku polskim i angielskim.
- 1.3.2. Świadectwo ewidencji zawiera:
  - 1) dane statku powietrznego;
  - 2) nazwę (nazwisko i imię) oraz adres właściciela statku powietrznego;
  - 3) datę wpisania statku powietrznego do ewidencji;
  - 4) nazwę instytucji wystawiającej świadectwo;
  - 5) podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwa;
  - 6) miejsce na ewentualne adnotacje lub uwagi.
- 1.3.3. Potwierdzenie wydania świadectwa ewidencji wpisuje się odpowiednio w metryce motolotni lub książce ultralekkiego statku powietrznego.
- 1.3.4. Nadanie znaków rozpoznawczych na czas lotów próbnych potwierdza się wydaniem zaświadczenia.
- 1.4.1. Zgłoszenie zmiany danych dokonuje się w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.
- 1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji. Przepis 1.3.3 stosuje się odpowiednio.

## **Rozdział 2**

### **Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych wpisanych do ewidencji**

- 2.1. Do oznakowania statków powietrznych, o których mowa w § 2 rozporządzenia, stosuje się przepisy § 8 ust. 1–3 oraz § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034).
- 2.2. Statki powietrzne wymienione w pkt 1.2.1 otrzymują znak ewidencyjny złożony z grupy czterech liter.
- 2.3. Do rezerwacji znaków rozpoznawczych i wpisania do ewidencji statku powietrznego w celu wykonania lotów próbnych stosuje się przepisy § 10 ust. 2 pkt 2, ust. 3 i ust. 4 pkt 1, 2 i 4 rozporządzenia, o którym mowa w pkt 2.1.
- 2.4. Po wykreśleniu statku powietrznego z ewidencji ze statku tego usuwa się znaki rozpoznawcze.

## **Rozdział 3**

### **Rozmieszczenie, wielkość oraz rodzaje znaków rozpoznawczych**

- 3.1.1. Znaki rozpoznawcze statków powietrznych umieszcza się, z zastrzeżeniem pkt 3.1.2, na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł w taki sposób, aby były widoczne z góry i z dołu oraz na bocznych powierzchniach kadłuba lub usterzenia pionowego. W uzasadnionych przypadkach można zrezygnować z umieszczania znaków na górnych powierzchniach skrzydeł.
- 3.1.2. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego brak jest elementów wymienionych w pkt 3.1.1, znaki umieszcza się w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować. Dla statków wymienionych w pkt 1.2.1 ppkt 2 znaki rozpoznawcze umieszcza się na dolnych powierzchniach skrzydeł.
- 3.2.1. Litery i cyfry należące do tej samej grupy znaków mają tę samą wielkość.
- 3.2.2. Wysokość znaków umieszczonych na skrzydłach jest nie mniejsza niż 50 cm.
  - 3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. c i § 5 ust. 2 rozporządzenia wysokość znaków umieszczonych na skrzydle jest nie mniejsza niż 30 cm.
  - 3.2.3. Wysokość znaków umieszczonych na kadłubie jest nie mniejsza niż 15 cm.
- 3.3. Do oznakowania statków powietrznych, o których mowa w § 1 rozporządzenia, stosuje się § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych.

## **Rozdział 4**

### **Inne znaki i napisy na statkach powietrznych**

4. Napisy i znaki inne niż znaki rozpoznawcze mogą być umieszczane na statkach powietrznych z zachowaniem warunków, o których mowa w § 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych.