

271

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 29 września 1965 r.

w sprawie sprawdzania zdolności sprzętu lotniczego.

Na podstawie art. 19 ust. 2 pkt 2, art. 20 ust. 5 pkt 2, art. 23 i art. 26 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. 1. Sprawdzeniu zdolności podlega następujący sprzęt lotniczy:

- 1) statki powietrzne,
- 2) silniki lotnicze,
- 3) wyciągarki i ściągarki przeznaczone do stosowania jako urządzenia przy startach szybowców,

4) części składowe, wyposażenie i urządzenia lotnicze przeznaczone do zabudowania na statkach powietrznych lub służące jako urządzenia pomocnicze do startu lub lądowania tych statków oraz lotniczy sprzęt ratowniczy.

2. Stan techniczny obcego statku powietrznego przebywającego w Polsce oraz dokumenty takiego statku mogą być sprawdzane w zakresie niezbędnym do stwierdzenia jego zdolności do lotów.

§ 2. Sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego obejmuje wykonywanie nadzoru i orzekanie o zdolności do lotów (pracy) tego sprzętu w toku:

- 1) budowy pierwowzorów i ich odmian,
- 2) budowy sprzętu seryjnego,

- 3) eksploatacji i napraw,
- 4) wprowadzania zmian konstrukcyjnych.

§ 3. 1. Sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego do lotów (pracy) wykonuje państwowy organ lotniczego nadzoru technicznego, zwany dalej organem nadzoru.

2. Przy sprawdzaniu zdolności sprzętu lotniczego do lotów (pracy) organ nadzoru korzysta z usług (badań, opinii i ekspertyz) Instytutu Lotnictwa, a także innych instytutów, zakładów naukowych i instytucji specjalistycznych oraz specjalistów.

3. Organ nadzoru uznaje wyniki, metody i formy kontroli sprzętu lotniczego przeprowadzanej przez właściwy organ wojskowej kontroli technicznej — na warunkach ustalonych wspólnie przez te organy.

§ 4.^f 1. Sprzęt lotniczy powinien być projektowany, budowany, eksploatowany i naprawiany zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinien odpowiadać zdolny do lotów (pracy) sprzęt lotniczy, wydanymi na podstawie art. 20 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153), a ponadto — eksploatowany zgodnie z ogólnymi zasadami eksploatacji statków powietrznych, ustalonymi na podstawie art. 20 ust. 6 Prawa lotniczego.

2. Sprzęt lotniczy, dla którego nie ustalono warunków technicznych (przepisów) określonych w ust. 1, może być projektowany, budowany, eksploatowany i naprawiany zgodnie z warunkami technicznymi (przepisami) wydanymi przez państwo obce, jeżeli warunki te zostały uznane przez organ nadzoru w uzgodnieniu z Ministerstwami Obrony Narodowej i Przemysłu Ciężkiego.

§ 5. Wytwórnia sprzętu lotniczego lub zakład naprawiający sprzęt, zwane dalej wytwórcą, obowiązane są:

- 1) przekazywać organowi nadzoru komplet dokumentacji technicznej sprzętu łącznie z dokumentacją zmian oraz informować organ nadzoru i użytkownika sprzętu lotniczego o koniecznych do wprowadzenia w toku eksploatacji zmianach w tej dokumentacji i w sprzęcie lotniczym,
- 2) przydzielać organowi nadzoru odpowiednie pomieszczenia umożliwiające wykonywanie na terenie zakładu wytwórcy obowiązków wynikających z nadzoru oraz udzielać pomocy technicznej; dotyczy to również użytkownika sprzętu lotniczego.

§ 6. Stwierdzeniem zdolności do lotów (pracy) sprzętu lotniczego określonego w § 1 ust. 1 pkt 1—3 jest wydanie przez organ nadzoru świadectwa sprawności technicznej (świadectwa oględzin), a dla pozostałego sprzętu (§ 1 ust. 1 pkt 4) — wydanie przez wytwórcę w uzgodnieniu z organem nadzoru poświadczenia zdolności (metryki) sprzętu.

§ 7. 1. Dokumenty stwierdzające zdolność sprzętu lotniczego do lotów (pracy), wydane lub potwierdzone przez właściwe organy lotniczego nadzoru technicznego obcego państwa, mogą być w Polsce uznane za ważne na równi z odpowiednimi polskimi dokumentami po stwierdzeniu przez organ nadzoru, że warunki techniczne, na których podstawie sprzęt lotniczy został dopuszczony do lotów (pracy) przez organy nadzoru technicznego obcego państwa, zapewniają bezpieczeństwo lotu (pracy) nie mniejsze niż warunki techniczne określone w § 4.

2. Uznanie dokumentów określonych w ust. 1 następuje przez potwierdzenie ważności dokumentu obcego lub wydanie odpowiedniego dokumentu polskiego po przeprowadzeniu prób, określonych w § 23 ust. 1.

§ 8. 1. Do znakowania (cechowania) sprzętu lotniczego organ nadzoru używa stempla z napisem „KCSP”, co oznacza „Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych”, i numerem przedstawiciela (rzeczoznawcy) organu nadzoru, przydzielonym mu przez ten organ.

2. Na dokumentacji dotyczącej sprzętu lotniczego organ nadzoru umieszcza pieczęć okrągłą z wizerunkiem stempla (cechownika) w środku i napisem „Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych PRL” w otoku; na świadectwie sprawności technicznej sprzętu organ nadzoru umieszcza pieczęć urzędową.

3. Wzory stempla i pieczęci, określonych w ust. 1 i 2, ustalone są w załączniku nr 1 do rozporządzenia; wymiary stempla i pieczęci ustala w zależności od potrzeb organ nadzoru.

§ 9. Czynności organu nadzoru nie wpływają na odpowiedzialność wytwórcy, właściciela (użytkownika) sprzętu lotniczego za jakość tego sprzętu, właściwą eksploatację i naprawy.

Rozdział 2.

Sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego w toku budowy pierwowzorów i ich odmian.

§ 10. Sprawdzanie zdolności pierwowzorów sprzętu lotniczego przez organ nadzoru obejmuje:

- 1) stwierdzanie zgodności dokumentacji technicznej pierwowzorów sprzętu lotniczego z warunkami technicznymi (przepisami),
- 2) przeprowadzanie inspekcji w toku budowy w celu stwierdzenia zgodności wykonania pierwowzoru z przedstawioną przez wytwórcę dokumentacją techniczną, warunkami technicznymi (przepisami), normami technicznymi i normami materiałów używanych do budowy sprzętu lotniczego,
- 3) ustalanie zakresu i programów prób państwowych,
- 4) uzgadnianie programów tych prób fabrycznych i eksploatacyjnych, które mają być uznane przez organ nadzoru za próby państwowe, oraz nadzór i udział w toku ich wykonywania,
- 5) analizowanie wyników przeprowadzonych prób.

§ 11. W razie stwierdzenia niezgodności budowy sprzętu lotniczego z dokumentacją techniczną, warunkami technicznymi (przepisami) lub normami (§ 10 pkt 2) organ nadzoru sporządza odpowiedni protokół, który ze swymi wnioskami dostarcza wytwórcy.

§ 12. Stwierdzeniem zgodności budowy sprzętu lotniczego z zatwierdzoną przez wytwórcę i uznaną przez organ nadzoru dokumentacją techniczną oraz warunkami technicznymi (przepisami) i normami jest wydane wytwórcy przez organ nadzoru świadectwo kontroli budowy sprzętu lotniczego; świadectwo to stanowi podstawę do wykonania pierwszego lotu.

§ 13. 1. Próby fabryczne sprzętu lotniczego przeprowadza wytwórnia zgodnie z ustalonym programem tych prób.

2. Program prób fabrycznych opracowuje wytwórnica. Program ten powinien obejmować próby naziemne (funkcjonalne, wytrzymałościowe i inne) oraz próby w locie i inne czynności niezbędne do udokumentowania przez wytwórcę zdolności do lotów (pracy) danego typu sprzętu lotniczego.

3. Program prób fabrycznych sprzętu lotniczego powinien przewidywać wykonanie za zgodą i w obecności przed-

stawiciela organu nadzoru co najmniej pierwszego lotu próbnego (skoku, ciągu próbnego, próby pracy), potrzebnego do wydania świadectwa oględzin lub poświadczenia zdatności (metryki).

4. Przed wykonaniem pierwszego lotu próbnego (skoku próbnego, ciągu próbnego, próby pracy) wytwórca obowiązany jest opracować:

- 1) tymczasową instrukcję użytkowania w locie pierwowzoru sprzętu lotniczego z wyjątkiem wyciągarek i ściągarek; instrukcja ta powinna ustalać zakres zdatności do lotów (pracy) oraz wskazówki i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej do bezpiecznego przeprowadzania prób w locie,
- 2) tymczasową instrukcję obsługi technicznej pierwowzoru sprzętu lotniczego; instrukcja ta powinna ustalać zasady przygotowania pierwowzoru do lotów (skoków, ciągów), czynności obsługowe, zakres i częstotliwość przeglądów technicznych i czynności konserwacyjne, a dla wyciągarek i ściągarek ponadto sposób użytkowania pierwowzoru.

5. W razie pozytywnego wyniku lotu (lotów) próbnego (skoku próbnego, ciągu próbnego, prób pracy), określonego w ust. 3, wydaje się świadectwo oględzin lub poświadczenie zdatności (metrykę) sprzętu lotniczego (§ 6). Świadectwo oględzin łącznie z instrukcją użytkowania w locie, stanowiącą nieodłączną część tego świadectwa, lub poświadczenie zdatności (metryka) stanowi podstawę do wykonywania dalszych prób fabrycznych danego egzemplarza sprzętu lotniczego.

§ 14. Wytwórca obowiązany jest:

- 1) uzgodnić z organem nadzoru programy prób fabrycznych wymienionych w § 10 pkt 4 oraz instrukcje określone w § 13 ust. 4, a ponadto informować ten organ o innych próbach fabrycznych, mających na celu udokumentowanie w próbach państwowych stanu sprzętu lotniczego,
- 2) sporządzać sprawozdania z przeprowadzonych prób fabrycznych wymienionych w pkt 1 i dostarczać je organowi nadzoru,
- 3) prowadzić ewidencję zmian konstrukcyjnych wprowadzanych w toku budowy i prób oraz zawiadamiać organ nadzoru o zmianach mających wpływ na wytrzymałość, warunki użytkowania i bezpieczeństwo lotu.

§ 15. 1. Próby państwowe przeprowadza organ nadzoru lub komisja powołana przez ten organ albo jedna z instytucji wymienionych w § 3 ust. 2, określona przez ten organ; próby przeprowadzane przez tę instytucję mogą być kontrolowane przez organ nadzoru.

2. Próby fabryczne zgłoszone organowi nadzoru przez wytwórcę mogą być przez ten organ zaliczone w całości lub w części do próby państwowej lub w całości uznane za zastępujące próbę państwową i wystarczające do wydania świadectwa typu danego sprzętu lotniczego (ust. 4); próby fabryczne zaliczone do próby państwowej powinny być wymienione w programie tej próby.

3. Protokół przeprowadzonej próby państwowej z orzeczeniem co do jej wyników sporządza organ nadzoru; na żądanie organu nadzoru protokół sporządza komisja lub instytucja określona w ust. 1, która przeprowadzała próby.

4. W razie pozytywnego i uznanego przez organ nadzoru wyniku próby państwowej organ nadzoru wydaje wytwórcy świadectwo typu danego sprzętu lotniczego; świadectwo to jest warunkiem wydania świadectwa sprawności technicznej dla poszczególnych egzemplarzy sprzętu lotniczego danego typu.

§ 16. Do sprzętu lotniczego budowanego w Polsce według licencji zagranicznej stosuje się odpowiednio przepi-

sy §§ 10—15, 18 i 19, jeżeli dla tego sprzętu będzie wymagane polskie świadectwo sprawności technicznej.

§ 17. Do odmiany pierwowzoru sprzętu lotniczego stosuje się odpowiednio przepisy §§ 10—16.

Rozdział 3.

Sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego w toku budowy egzemplarzy seryjnych.

§ 18. 1. Do egzemplarzy seryjnych sprzętu lotniczego stosuje się odpowiednio § 10 pkt 2 i 3, §§ 11, 12 i 13 ust. 1, 2 i 3, §§ 14 i 15 i § 23 ust. 1.

2. Przed wydaniem świadectwa sprawności technicznej dla egzemplarzy seryjnych jeden egzemplarz z każdej budowanej serii danego typu sprzętu lotniczego, określonej przez wytwórcę w porozumieniu z organem nadzoru, powinien być poddany próbie państwowej (§ 15); w razie zmiany wytwórcy lub wznowienia produkcji przeprowadza się ponowną próbę państwową jednego egzemplarza seryjnego sprzętu.

3. Program próby (ust. 2) może być przez organ nadzoru skrócony lub zmieniony w zależności od wyników prób fabrycznych i próby państwowej pierwowzoru danego typu sprzętu lotniczego.

4. Przed wydaniem świadectwa sprawności technicznej dla pierwszego egzemplarza seryjnego danego typu sprzętu lotniczego wytwórca obowiązany jest opracować i uzgodnić z organem nadzoru:

- 1) instrukcję użytkowania w locie (instrukcję użytkowania) danego egzemplarza sprzętu lotniczego, zawierającą warunki i sposób użytkowania sprzętu,
- 2) opis techniczny przedstawiający w sposób wyczerpujący konstrukcje, określający dane regulacyjne, wielkości geometryczne i ciężarowe, katalog części zamiennych itp.; katalog ten nie wymaga uzgodnienia z organem nadzoru,
- 3) instrukcję obsługi technicznej niezbędnej do prawidłowej obsługi w zakresie czynności (przebiegów) okresowych, konserwacji, transportu oraz regulacji i montażu danego typu sprzętu lotniczego lub jego odmiany,
- 4) instrukcję napraw danego typu, egzemplarza lub serii sprzętu lotniczego.

Rozdział 4.

Próby eksploatacyjne sprzętu lotniczego.

§ 19. 1. Wytwórca powinien przeprowadzać próby eksploatacyjne każdego typu sprzętu lotniczego lub jego serii; próby te przeprowadza się w celu ustalenia bezpiecznego czasu lotów (pracy) sprzętu lotniczego (okresu międzynarodowego) oraz w celu skorygowania i uaktualnienia instrukcji określonych w § 18 ust. 4 lub dokumentacji konstrukcyjnej.

2. Próby eksploatacyjne mogą być przeprowadzane na pierwowzorze lub na egzemplarzu seryjnym sprzętu lotniczego.

3. Program prób eksploatacyjnych wytwórca opracowuje w porozumieniu z zamawiającym sprzęt; do prób tych można zaliczyć wyniki prób fabrycznych i państwowych oraz wyniki próbnej eksploatacji sprzętu lotniczego, prowadzonej przez użytkownika w porozumieniu z wytwórcą; program ten podlega uzgodnieniu z organem nadzoru.

4. Z przebiegu prób eksploatacyjnych wytwórca sporządza sprawozdanie i przekazuje je organowi nadzoru.

5. Na podstawie wyników prób eksploatacyjnych wytwórca ustala okresy międzynarodowe oraz wprowadza

zmiany i uzupełnienia dokumentacji eksploatacyjnej (ust. 1); zmiany i uzupełnienia podlegają uzgodnieniu z organem nadzoru; w uzasadnionych wypadkach wielkość okresu międzynaprawczego może być ustalona także na podstawie wyników eksploatacji sprzętu podobnego typu, wytwarzanego w podobnych warunkach.

6. Wielkość okresu międzynaprawczego określa się, w zależności od warunków pracy i rodzaju sprzętu lotniczego, ilością godzin lotu (pracy), ilością cykli pracy lub użycia albo czasem wykorzystania sprzętu.

§ 20. Do zmian konstrukcyjnych sprzętu lotniczego wynikających z prób eksploatacyjnych stosuje się odpowiednio przepisy §§ 4, 5 i 14 pkt 3.

§ 21. 1. Ustalony okres międzynaprawczy sprzętu lotniczego nie może być w toku jego eksploatacji przekraczany.

2. Organ nadzoru może na podstawie wyników eksploatacji sprzętu lotniczego zmienić wielkość okresu międzynaprawczego.

3. W razie stwierdzenia nadmiernego zużycia sprzętu lotniczego, a w szczególności stwierdzenia usterek wynikłych z niedostatecznej trwałości tego sprzętu i mogących zagrozić bezpieczeństwu lotów (pracy) sprzętu podczas jego dalszej eksploatacji, organ nadzoru może:

- 1) wprowadzić ograniczenia warunków użytkowania sprzętu,
- 2) zarządzić poddanie sprzętu dodatkowym próbom eksploatacyjnym,
- 3) zmniejszyć okres międzynaprawczy sprzętu.

Rozdział 5.

Świadectwo sprawności technicznej i świadectwo oględzin sprzętu lotniczego.

§ 22. 1. Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem stwierdzającym zdolność danego egzemplarza sprzętu lotniczego, określonego w § 1 pkt 1—3, do lotów (pracy) w zakresie warunków użytkowania ustalonych w instrukcji użytkowania w locie (instrukcji użytkowania), stanowiącej nieodłączną część tego świadectwa.

2. Do świadectwa sprawności technicznej organ nadzoru wpisuje ustalony okres międzynaprawczy sprzętu lotniczego (§ 19 ust. 5).

3. Świadectwo sprawności technicznej sprzętu lotniczego sporządza się w języku polskim z tłumaczeniem co najmniej na język angielski i rosyjski.

4. Wzór świadectwa sprawności technicznej sprzętu lotniczego ustalony jest w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 23. 1. Świadectwo sprawności technicznej wydaje organ nadzoru po dokonaniu oględzin technicznych i przeprowadzeniu z pozytywnym wynikiem niezbędnych prób naziemnych i (lub) w locie danego egzemplarza sprzętu lotniczego, określonych w przepisach szczegółowych (§ 30 ust. 1). Ważność tego świadectwa (świadectwa oględzin) organ nadzoru ustala na czas oznaczony.

2. Świadectwo sprawności technicznej sprzętu lotniczego traci ważność w razie stwierdzenia przez organ nadzoru, że sprzęt lotniczy utracił trwale zdolność do lotów (pracy).

3. Ważność świadectwa sprawności technicznej sprzętu lotniczego ulega zawieszeniu w razie utraty przez sprzęt zdolności do lotu (pracy), a w szczególności w razie:

- 1) stwierdzenia uszkodzeń lub innych usterek technicznych, mogących mieć wpływ na prawidłową eksploatację sprzętu lub bezpieczeństwo lotu,
- 2) upływu okresu międzynaprawczego,

3) nieprzedstawienia sprzętu lotniczego do oględzin okresowych w terminie wyznaczonym w świadectwie lub w innym dokumencie tego sprzętu oraz w razie nieprzestrzegania przepisów w sprawie eksploatacji statków powietrznych lub warunków albo ograniczeń ustalonych w dokumentach sprzętu w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotów (pracy).

4. Świadectwo sprawności technicznej, które utraciło ważność, powinno być zwrócone organowi nadzoru, a w innych wypadkach przedstawiane na jego żądanie.

§ 24. 1. Dokumentem stwierdzającym okresową ocenę stanu technicznego sprzętu lotniczego przez organ nadzoru jest świadectwo oględzin wydane przez ten organ.

2. Świadectwo oględzin wydaje się po dokonaniu przez organ nadzoru:

- 1) oględzin po budowie, przeprowadzanych dla pierwotników przed wydaniem świadectwa typu oraz dla egzemplarzy seryjnych przed wydaniem świadectwa sprawności technicznej,
- 2) oględzin okresowych, przeprowadzanych w terminach wyznaczonych w świadectwie,
- 3) oględzin po naprawie głównej,
- 4) oględzin specjalnych przeprowadzanych według uznania organu nadzoru w razie skierowania sprzętu do naprawy, po wypadku lub w razie wymiany ważniejszych części składowych statku powietrznego, a w szczególności części konstrukcji płatowca i silników.

3. Terminy, w których sprzęt lotniczy powinien być sprawdzony przez organ nadzoru oraz przedstawiony przez użytkownika do oględzin technicznych, ustala ten organ.

Rozdział 6.

Sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego w toku eksploatacji.

§ 25. 1. W toku eksploatacji po wydaniu świadectwa sprawności technicznej sprzęt lotniczy podlega sprawdzaniu przez organ nadzoru w drodze kontroli dokumentów tego sprzętu oraz:

- 1) oględzin okresowych,
- 2) oględzin specjalnych.

2. Przepisy § 5 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

§ 26. W odniesieniu do zmian konstrukcyjnych wprowadzanych w toku eksploatacji stosuje się odpowiednio przepisy §§ 4, 5 pkt 1 i §§ 17 i 18.

§ 27. Przebieg eksploatacji powinien być rejestrowany w książkach pokładowych (pracy) sprzętu lotniczego wydanych i kontrolowanych przez organ nadzoru.

Rozdział 7.

Sprawdzanie zdolności sprzętu lotniczego podczas napraw.

§ 28. 1. Sprzęt lotniczy powinien być naprawiany w celu przywrócenia mu zdolności do lotu (pracy) zgodnie z instrukcjami określonymi w § 18 ust. 4.

2. Do sprawdzania zdolności sprzętu lotniczego będącego w naprawie stosuje się odpowiednio §§ 4, 5, 7, 10—15 i 19—21.

Rozdział 8.

Wykonywanie lotów przez statki powietrzne nie wpisane do rejestru statków powietrznych.

§ 29. Statek powietrzny nie wpisany do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych ani obcego reje-

stru 1/ nie posiadający umieszczonych znaków rozpoznawczych lub posiadający znaki rozpoznawcze przewidziane w § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. w sprawie polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym (Dz. U. Nr 31, poz. 178) może być użyty do lotów (skoków) w polskiej przestrzeni powietrznej tylko w następujących wypadkach:

- 1) przed wydaniem świadectwa oględzin — w ramach prób w zakresie niezbędnym dla wydania tego świadectwa,
- 2) jeżeli jest przeznaczony dla odbiorcy zagranicznego — w zakresie takim samym jak przed wydaniem polskiego świadectwa oględzin, nawet wówczas, gdy wystawianie takiego świadectwa nie jest wymagane,
- 3) w innych wypadkach za zgodą Ministra Komunikacji.

Rozdział 9.

Przepisy końcowe.

§ 30. 1. Szczegółowe zasady nadzoru w toku budowy, napraw i eksploatacji sprzętu lotniczego zawierają „Szczegółowe przepisy sprawdzania zdatności sprzętu lotniczego”, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej i Przemysłu Ciężkiego.

2. Wzory świadectw oględzin, świadectw kontroli budowy i naprawy, świadectw typu, książek pokładowych (pracy) oraz poświadczeń zdatności (metryk) sprzętu lotniczego ustala organ nadzoru.

§ 31. Tracą moc:

- 1) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdatności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i książek pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu książek pokładowych (Dz. U. z 1932 r. Nr 69, poz. 635, z 1937 r. Nr 75, poz. 547, z 1938 r. Nr 18, poz. 140, z 1954 r. Nr 19, poz. 74, z 1958 r. Nr 29, poz. 131 i z 1963 r. Nr 31, poz. 178),
- 2) rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 marca 1933 r. o wyznaczaniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób (Dz. U. Nr 26, poz. 221).

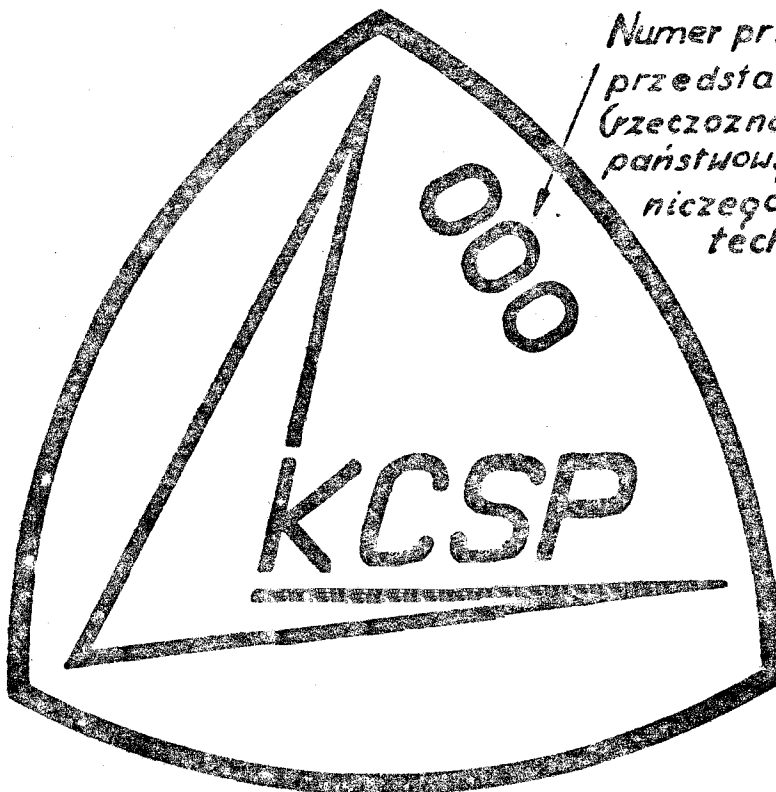
§ 32. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1966 r.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 29 września 1965 r. (poz. 271).

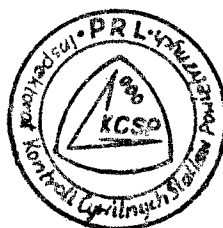
Załącznik nr 1.

WZÓR STEMPLA (CEHOWNIKA)



*Numer przydzielony,
przedstawicielowi
(rzeczoznawcy) przez
państwowy organ lot-
niczego nadzoru
technicznego.*

WZÓR PIECZĘCI DO DOKUMENTÓW



(Str. 1)

Załącznik nr 2.

A. Typ, nazwa Oznaczenie fabryczne B. Kategoria		C. Klasa D. Grupa Podgrupa
POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA MINISTERSTWO KOMUNIKACJI (nazwa jednostki wydającej świadectwo) ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ Nr		
1. Znaki przynależności państwowej *) i znaki rejestracyjne *)	2. Wytwórnia <u>statku powietrznego *)</u> <u>sprzętu lotniczego *)</u>	3. Seria i nr fabr. 4. Rok budowy
5. Nazwa właściciela 6. Adres właściciela		
7. Stwierdza się, że niniejsze świadectwo sprawności technicznej wydano zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212) oraz rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 29 września 1965 r. w sprawie sprawdzania zdatności sprzętu lotniczego (Dz. U. Nr 43, poz. 271). Określony wyżej <u>statek powietrzny *)</u> <u>sprzęt lotniczy *)</u> został uznany za zdatny do <u>lotu *)</u> <u>pracy *)</u> pod warunkiem, że będzie utrzymywany i eksploatowany zgodnie z instrukcją użytkowania w locie *) stanowiącą załącznik do niniejszego świadectwa oraz obowiązującymi przepisami. Okres ważności niniejszego świadectwa ustalony jest na stronie drugiej.		
m. p.		Podpis (imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe podpisującego)
Warszawa, dnia 19 . . r.		
E. Adnotacje		

*) Zbędne skreślić.

(Str. 2)

8. Stwierdzenie ważności świadectwa sprawności technicznej.

Nr świadectwa oględzin	Data i miejsce oględzin	Wynik (ocena) oględzin	Ważność świadectwa sprawności technicznej		Okres międzynarodowy	Pieczęć i podpis przedstawiciela państwowego organu lotniczego nadzoru technicznego
			Do (data)	Do całkowitej ilości godzin lotu (pracy)		