

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

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**

Na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”, w zakresie art. 31, 32, rozdziału 2 i 3 w dziale III oraz art. 159 ust. 1, następujące rodzaje statków powietrznych:

- 1) statki powietrzne, których charakterystyka techniczna uzasadnia szczególne ich traktowanie, w tym:

- a) lotnie,
- b) paralotnie,
- c) motolotnie,
- d) modele latające,
- e) spadochrony, w tym spadochrony ratownicze;

- 2) inne statki powietrzne używane wyłącznie w celach sportowych, rekreacyjnych i innych niezwiązanych z wykonywaniem przewozu lotniczego, o których mowa w lit. e, f oraz h Załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) (Dz. Urz. WE L 240 z 7.09.2002) zmienionego rozporządzeniem nr 1643/2003/WE z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 (Dz. Urz. WE L 245 z 29.09.2003) oraz rozporządzeniem nr 1701/2003/WE z dnia 24 września 2003 r. dostosowującym art. 6 rozpo-

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757.

ządzenia (WE) nr 1592/2002 (Dz. Urz. WE L 243 z 27.09.2003).

2. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy w zakresie art. 123 ust. 2 spadochrony, w tym spadochrony ratownicze.

3. Wyłącza się z zastosowania przepisów ustawy statki powietrzne, których charakterystyka techniczna uzasadniająca szczególne ich traktowanie oraz przeznaczenie nie pozwalają na zakwalifikowanie do żadnego rodzaju lotnictwa.

4. Wyłącza się z zastosowania przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. Nr 110, poz. 1168) statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

5. Wyłącza się z obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej statki powietrzne o masie maksymalnej nieprzekraczającej 5 kg.

6. Wyłącza się z zastosowania przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793) w zakresie:

- 1) ograniczenia wykonywania lotów nad parkami narodowymi i rezerwatami przyrody — lotnie i parolotnie bez napędu, z zastrzeżeniem przepisów załączników nr 1 i 2 do rozporządzenia;
- 2) obowiązków związanych z wykonywaniem lotów w strefie nadgranicznej — statki powietrzne, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

§ 2. 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 powietrzego, zespołu urzędzeń statku powietrzego, innego urzędnika lub stanowiska pracy, o którym mowa w § 37,
- 2) § 38 ust. 1 pkt 2 i 3, § 40, 43 i 46

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

2. Egzaminowany, wykonujący skok spadochronowy lub lot, powinien posiadać polisę potwierdzającą zawarcie ubezpieczenia OC właściwego dla osób eksploatujących statki powietrzne, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

3. Nadzór instruktorski nad egzaminowanym podczas lotu lub skoku egzaminacyjnego, w zakresie po-

siadanych uprawnień instruktorskich, może wykonywać:

- 1) instruktor ośrodka posiadającego ważny certyfikat na szkolenie, w zakresie którego przeprowadzany jest egzamin, lub
- 2) instruktor posiadający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej związanej z wykonywaniem czynności instruktora odpowiedniej specjalności, na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż określona dla danego statku powietrzego w tabeli nr 1 załącznika nr 6 do rozporządzenia

— 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 posiadający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej związanej z wykonywaniem czynności instruktora odpowiedniej specjalności, na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż określona dla danego statku powietrzego w tabeli nr 1 załącznika nr 6 do rozporządzenia.

5. Egzamin oraz nadzór 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, po uprzednim uzgodnieniu z egzaminatorem zasad oraz przy przeprowadzeniu egzaminu w jego obecności.

§ 3. 1. Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych, o których mowa w § 1, określają załączniki do rozporządzenia:

- 1) nr 1 — lotnie;
- 2) nr 2 — parolotnie;
- 3) nr 3 — motolotnie;
- 4) nr 4 — spadochrony;
- 5) nr 5 — ultralekkie statki powietrzne;
- 6) nr 6 — ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- 7) nr 7 — zasady prowadzenia ewidencji statków powietrznych.

2. Zdarność do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej określają przepisy w sprawie statków powietrznych kategorii specjalnej.

3. Statki powietrzne o masie do 495 kg mogą być wykorzystane do szkolenia w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrzego oraz mogą być pilotowane przez pilota posiadającego świadectwo kwalifikacji w zakresie posiadanych uprawnień i wyposażenia statku powietrzego.

§ 4. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 1, nie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych, o którym mowa w art. 34 ustawy.

2. Statki powietrzne, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2, podlegają obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych, zwanej dalej „ewidencją”.

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

4. Ewidencję prowadzi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

6. Właściciel statku powietrznego, wpisanego do ewidencji, obowiązany jest zgłosić zmiany danych wpisanych do ewidencji, w terminie 14 dni od dnia powstania tych zmian.

7. 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.

§ 5. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 1, oraz balony, sterowce, szybowce i statki powietrzne je holujące mogą startować i lądować na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych oraz na lądowiskach wpisanych do ewidencji lądowisk, prowadzonych na podstawie ustawy.

2. Statki powietrzne, o których mowa w ust. 1, mogą startować i lądować również z innych miejsc, 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.

§ 6. Do statków powietrznych, o których mowa w § 1, z wyłączeniem modeli latających, stosuje się szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego z zastrzeżeniami ujętymi w załącznikach do rozporządzenia.

§ 7. 1. Lotnie, parolotnie i motolotnie mające ważne dokumenty dopuszczające do wykonywania lotów wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przez Aeroklub Polski lub ośrodki przez niego upoważnione mogą być użytkowane w okresie ważności tych dokumentów, jednak nie dłużej niż

przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Statki powietrzne kategorii specjalnej, spełniające kryteria ultralekkiego statku powietrznego, mogą być użytkowane w okresie ważności tych dokumentów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

3. Parolotnie i lotnie wyprodukowane do dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia przez producentów będących w ewidencji prowadzonej przez Aeroklub Polski uważa się za wyprodukowane przez zatwierdzonych producentów w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

§ 8. 1. Spadochrony osobowe posiadające w dniu wejścia w życie rozporządzenia ważne świadectwo sprawności technicznej, świadectwo zdatności do lotu lub inne właściwe równoważne dopuszczenia mogą być użytkowane w okresie ważności tych dokumentów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Podmioty, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia posiadają ważne certyfikaty odpowiednio w zakresie projektowania, produkcji, napraw lub obsługi sprzętu spadochronowego, powinny w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia złożyć do Prezesa Urzędu wniosek o wpisanie do ewidencji, o której mowa w pkt 9.18 załącznika nr 4 do rozporządzenia, zawierający dane określone w pkt 9.4, oraz dokonać uzgodnień, o których mowa w pkt 9.19 ppkt 4 tego załącznika.

§ 9. 1. Ośrodki szkolenia lotniczego i inne prowadzące działalność związaną ze statkami powietrznymi, o których mowa w § 1 ust. 1, zapewniające ich zdatność zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu, nie są obowiązane do dodatkowego opracowania i zatwierdzenia instrukcji zapewnienia obsługi technicznej (IZOT).

2. Instrukcje wykonywania lotów, instrukcje operacyjne oraz instrukcje i programy szkolenia powinny zostać dostosowane do wymagań określonych w rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 10. Podmioty, o których mowa w pkt 1.1 załącznika nr 6 do rozporządzenia, posiadające w dniu wejścia w życie rozporządzenia ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej obowiązane są dostosować ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej do wymagań rozporządzenia w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że przepisy § 1 ust. 4 stosuje się do zdarzeń powstałych od dnia 1 czerwca 2004 r.

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 25 kwietnia 2005 r. (poz. 904)

**Załącznik nr 1**

## LOTNIE

### **Warunki i wymagania dotyczące używania lotni oraz obowiązki użytkowników lotni**

#### Spis treści

Rozdział 1	Zastosowanie .....	6753
Rozdział 2	Określenia .....	6753
Rozdział 3	Zasady eksploatacji lotni .....	6753
Rozdział 4	Organizacja lotów lotniowych .....	6754
Rozdział 5	Wykonywanie lotów .....	6755
Rozdział 6	Odpowiedzialność .....	6756
Rozdział 7	Dopuszczenie lotni do lotów .....	6756
Rozdział 8	Produkcja i obsługa techniczna lotni .....	6757
Rozdział 9	Znaki stosowane podczas lotów holowanych .....	6759

## Rozdział 1

**Zastosowanie**

- 1.1. Niniejsze przepisy stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lotni oraz lotni z napędem, zwanych dalej „lotniami”.
- 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 niniejszych przepisów, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## Rozdział 2

**Określenia**

## 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

- 1) AGL — wysokość nad terenem;
- 2) AMSL — wysokość nad średnim poziomem morza;
- 3) AIP Polska — publikację wydawaną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 4) dowódca statku powietrznego — pilota, który podjął się pilotowania lotni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
- 5) eksploatacja lotni — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie lotni zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 6) GND — poziom terenu (poziom ziemi);
- 7) holownik — pilota posiadającego potwierdzone zaświadczeniem uprawnienia do holowania statków powietrznych;
- 8) IFR — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 9) IMC — warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;
- 10) lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 11) lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
- 12) lot specjalny VFR — lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 13) lotnia — kompletną lotnię z uprzężą, lotnię z napędem, a także pojedyncze skrzydło bez uprząży lub napędu;
- 14) mechanik lotniowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi lotni lub motolotni;
- 15) organizator — osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na lotniach dla innych osób;
- 16) pasażer tandemu — osobę wykonującą lot jako pasażer na lotni dwuosobowej;
- 17) pilot lotni — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota lotni;
- 18) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 19) świadectwo kwalifikacji pilota lotni — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota lotni, uprawniający do wykonywania lotów na lotni bez nadzoru instruktora lotniowego;
- 20) wyciągarkowy — osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania lotni lub paralotni, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;
- 21) wysokość bezwzględna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
- 22) wysokość względna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 23) VFR — przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 24) VMC — warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
- 25) uczeń-pilot — osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota lotni;
- 26) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 27) załącznik — niniejszy załącznik.

## Rozdział 3

**Zasady eksploatacji lotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji lotni określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w pkt 3.2, zasady te określa także, odpowiednio

do rodzaju wykonywanej działalności, instrukcja operacyjna lotów albo instrukcja wykonywania lotów, zwana dalej „Instrukcją”. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.

- 3.1.1. Do Instrukcji odpowiednio stosuje się przepisy części 10.1 i 10.2 rozdziału 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).
- 3.2. Do opracowania i stosowania Instrukcji obowiązany jest podmiot wykonujący działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy.
- 3.3. Obowiązek, o którym mowa w pkt 3.2, nie dotyczy podmiotów prowadzących działalność w zakresie udostępniania lotni.
- 3.4. Osoba używająca lotni jest obowiązana:
  - 1) zapewnić, aby każda lotnia będąca w jej dyspozycji była używana zgodnie z instrukcją danej lotni, w szczególności z zachowaniem wszystkich określonych przez tę instrukcję ograniczeń;
  - 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora lotów;
  - 3) używać do lotu lotni w wymaganym dla niej stanie technicznym.

#### Rozdział 4

##### Organizacja lotów lotniowych

- 4.1. Organizator lotów obowiązany jest do:
  - 1) przeprowadzenia analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskania stosownych zezwoleń z tym związanych;
  - 2) zapoznania osób biorących udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 3) zapewnienia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie posiadające ważną kartę lotni, o której mowa w pkt 7.2;
  - 4) zapewnienia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udziału 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 jest obowiązana mieć przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu lotniowego może być wyznaczony pilot, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu, lub instruktor lotniowy lub paralotniowy.
  - 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 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) 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 Instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu lotniowego.
- 4.4. Organizator obowiązany jest:
  - 1) zapewnić możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
  - 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
    - a) za samochodem lub innym pojazdem, zapewnić oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
    - b) zapewnić łączność radiową pomiędzy instruktorem a:
      - uczniem-pilotem,
      - wyciągarkowym;
  - 3) zapewnić wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
  - 4) podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie, zapewnić środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi lotni wykonującemu wodowanie.
- 4.5. Jeżeli loty lotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator obowiązany jest zapewnić:
  - 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z lotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;

3) dwustronną łączność z kierownikiem lotów 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 lotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego, określone w przepisach odrębnych.
- 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 jest obowiązany mieć przy sobie:
- 1) dokument potwierdzający kwalifikacje pilota lotni;
  - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od 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 kraju, dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na lotniach bez nadzoru instruktora może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot lotni po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.2.1.
- 5.4. Pilot lotni, uczeń-pilot, a także pasażer lotni obowiązany jest wykonywać lot w kasku.
- 5.5.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z programem pokazów zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 5.5.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez 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 żaglowego 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 powinno odbywać 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 wolno wykonywać:
- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz odległości od chmur mniejszej niż 100 m w pionie i poziomie;
  - 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 od 25 000 — zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
    - 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. Postanowień 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 wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414). Do lotów tych lotnia powinna być 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 organ nadzoru ruchu lotniczego.

5.6. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określa się w programie szkolenia lotniowego.

5.6.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa organizator lotów w swojej Instrukcji.

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, lotów 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. Postanowienia zawarte w pkt 5.8 nie zwalniają pilota lotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

5.9. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów powinno być określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią Programu Szkolenia Lotniowego lub Instrukcji stosowanej 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 tandemu powinien zostać poinformowany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.

6.2. Uczeń-pilot oraz pasażer tandemu powinien zostać zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w instrukcji lotni 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 odpowiedzialny jest:

- 1) w przypadku pilota lotni — pilot osobiście;
- 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.

## Rozdział 7

### Dopuszczenie lotni do lotów

7.1. Do wykonywania lotów przez ucznia-pilota, lotów pilota z pasażerem lub działalnościami, o której mowa w pkt 3.2 i 3.3, mogą być używane tylko lotnie, które posiadają ważną kartę lotni, oraz spadochrony posiadające ważne dopuszczenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

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,
    - 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.
- 7.3. Dopuszczenia lotni do lotu dokonuje mechanik lotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.3.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie działa zatwierdzony lub zgłoszony podmiot wykonujący dopuszczenia sprzętu lotniowego do lotu, dopuszczenie to może być dokonane przez mechanika lotniowego lub motolotniowego, pod nadzorem Prezesa Urzędu.
- 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.
- 7.6. 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 orzeczenie zdatności lub inny dokument uznania zdatności lub
  - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
  - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent lotni w kraju producenta lub innym kraju 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 kraju producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, 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.
- 7.7. Dla lotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 1) karta lotni nie jest obowiązkowa, a za właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest 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. W przypadku wykonywania lotów kontrolnych, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz lotów na prototypach lub prób producenta, mechanik lotniowy wystawia na czas tych lotów kartę lotni, o której mowa w pkt 7.2, z adnotacją w tytule „Tymczasowa”. W karcie tej zamieszcza się informację o ewentualnych ograniczeniach i celu lotów kontrolnych.
- 7.9. Loty kontrolne, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz loty na prototypach lub próby producenta może wykonywać pilot z wpisanym do świadectwa kwalifikacji uprawnieniem instruktora lub, za zgodą Prezesa Urzędu — pilot nieposiadający uprawnień instruktora.
- 7.10. Wymagania techniczne dla lotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

## 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 certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi lotni, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej „zatwierdzonymi producentami”.

- 8.2. Pojedyncze egzemplarze lotni mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikat, o którym mowa w pkt 8.1, powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać 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 certyfikacji, w innej formie;
  - 6) w zależności od rodzaju podmiotu — numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
  - 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 powinny zostać załączone:
- 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 pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej 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 certyfikacji 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 uzgodnionych wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13;
  - 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;
  - 4) posiadanie instrukcji obsługiowanych lotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli, Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.
- 8.7. Certyfikat 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 ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.
- 8.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z certyfikatu;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności certyfikatu Prezes Urzędu wydaje nowy certyfikat.
- 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 na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13. Zgłoszenie powinno zawierać dane wy-

mienione 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) podczepienia spadochronu do lotni
- może być wykonywana również przez pilota lotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.

8.13. Mechanicy lotniowi są obowiązani do prowadzenia wykazu lotni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej:

- 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.

8.13.1. Wzór wykazu podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot jest obowiązany do niezwłocznego przekazania

wykazu, o którym mowa w pkt 8.13, Prezesowi Urzędu.

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 prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, Prezes Urzędu może dokonać skreślenia podmiotu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia przedmiotowej działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.

## Rozdział 9

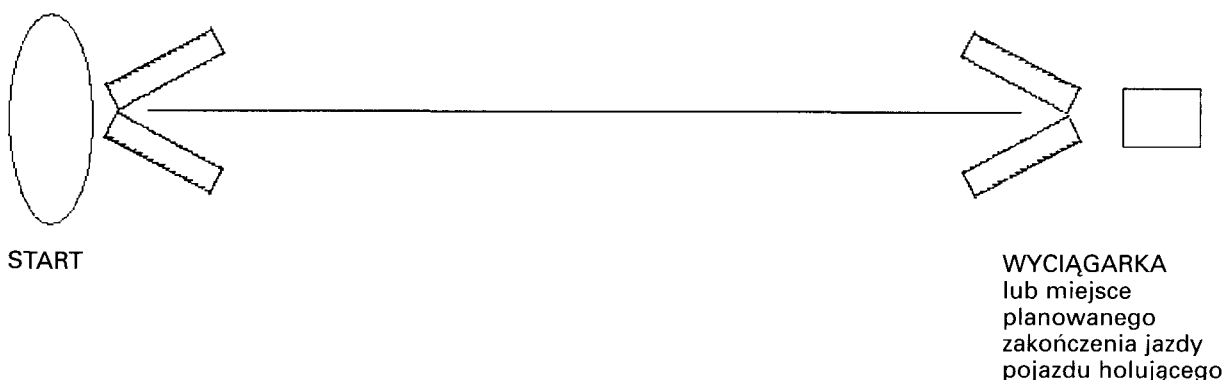
### Znaki stosowane podczas lotów holowanych

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 oraz obowiązki użytkowników paralotni**

## Spis treści

Rozdział 1	Zastosowanie .....	6761
Rozdział 2	Określenia .....	6761
Rozdział 3	Zasady eksploatacji paralotni .....	6762
Rozdział 4	Organizacja lotów paralotniowych .....	6762
Rozdział 5	Wykonywanie lotów .....	6763
Rozdział 6	Odpowiedzialność .....	6764
Rozdział 7	Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów .....	6765
Rozdział 8	Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego .....	6766
Rozdział 9	Znaki stosowane podczas lotów holowanych .....	6767

## Rozdział 1

### Zastosowanie

- 1.1. Niniejsze przepisy stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paralołtni, paralołtni z napędem, motoparalołtni i paraplanołw, zwanych dalej „paralołtнями”.
- 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 niniejszych przepisów, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## Rozdział 2

### Określenia

- 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:
  - 1) AGL — wysokość nad terenem;
  - 2) AMSL — wysokość nad średnim poziomem morza;
  - 3) AIP Polska — publikację wydawaną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
  - 4) dowódcą statku powietrznego — pilota, który podjął się pilotowania paralołtni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
  - 5) eksploatacja paralołtni — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie paralołtni zgodnie z jej przeznaczeniem;
  - 6) GND — poziom terenu (poziom ziemi);
  - 7) IFR — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
  - 8) IMC — warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;
  - 9) lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
  - 10) lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
  - 11) lot specjalny VFR — lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
  - 12) mechanik paralołtنيowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczającego obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi paralołtni;
  - 13) motoparalołtnia — paralołtnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, której całkowita masa własna (pustej motoparalołtni) nie jest większa niż 70 kg;
  - 14) organizator — osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralołtنيach dla innych osób;
  - 15) pasażer tandemu — osobę wykonującą lot jako pasażer na paralołtni dwuosobowej;
  - 16) paralołtnia — kompletną paralołtnię z uprzężą, paralołtnię z napędem i motoparalołtnię w tym paraplan, a także pojedyncze skrzydło bez uprzęży, napędu, wózka lub podwozia;
  - 17) paraplan — motoparalołtnię, której całkowita masa własna (pustej motoparalołtni) jest większa niż 70 kg;
  - 18) pilot paralołtni — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota paralołtni;
  - 19) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
  - 20) świadectwo kwalifikacji pilota paralołtni — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota paralołtni, uprawniający do wykonywania lotów na paralołtni bez nadzoru instruktora paralołtنيowego;
  - 21) wyciągarkowy — osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania lotni lub paralołtni, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;
  - 22) wysokość bezwzględna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
  - 23) wysokość względna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
  - 24) VFR — przepisy wykonywania lotów z widocznością;
  - 25) VMC — warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
  - 26) uczeń-pilot — osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota paralołtni;
  - 27) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
  - 28) załęcznik — niniejszy załęcznik.

## Rozdział 3

**Zasady eksploatacji paralotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji paralotni określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w pkt 3.2, zasady te określa, odpowiednio do rodzaju wykonywanej działalności, także instrukcja operacyjna albo instrukcja wykonywania lotów, zwana dalej „Instrukcją”. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.
- 3.1.1. Do Instrukcji stosuje się odpowiednio przepisy części 10.1 i 10.2 rozdziału 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).
- 3.2. Do opracowania i stosowania Instrukcji obowiązany jest podmiot wykonujący działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy.
- 3.3. Obowiązek, o którym mowa w pkt 3.2, nie dotyczy podmiotów prowadzących działalność w zakresie udostępniania paralotni.
- 3.4. Osoba używająca paralotni jest obowiązana:
- 1) zapewnić, aby każda paralotnia będąca w jej dyspozycji była używana zgodnie z instrukcją danej paralotni, w szczególności z zachowaniem wszystkich określonych przez tę instrukcję ograniczeń;
  - 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora lotów;
  - 3) używać do lotu paralotni w wymaganym dla niej stanie technicznym.

## Rozdział 4

**Organizacja lotów paralotniowych**

- 4.1. Organizator lotów obowiązany jest do:
- 1) przeprowadzenia analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskania stosownych zezwoleń z tym związanych;
  - 2) zapoznania osób biorących udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 3) zapewnienia, 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) zapewnienia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udziału 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 jest obowiązana mieć przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.

4.3. Na kierownika startu paralotniowego może być wyznaczony pilot paralotniowy lub lotniowy, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu, albo instruktor paralotniowy lub lotniowy.

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 obowiązany jest:

- 1) zapewnić możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
- 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
  - a) za samochodem lub innym pojazdem, zapewnić oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
  - b) zapewnić łączność radiową pomiędzy instruktorem a:
    - uczniem-pilotem,
    - wyciągarkowym;
- 3) zapewnić wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
- 4) podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie, zapewnić środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi paralotni wykonującemu wodowanie.

4.5. Jeżeli loty paralotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator obowiązany jest zapewnić:

- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z parolotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
  - 3) dwustronną łączność z kierownikiem lotów 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 parolotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego, określone w przepisach odrębnych.
- 5.2. Pilot parolotni 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 parolotni jest obowiązany mieć przy sobie:
  - 1) dokument potwierdzający kwalifikacje pilota parolotni;
  - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na parolotniach.
- 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 parolotniach bez nadzoru instruktora wydane w innym kraju może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot parolotni po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1.
- 5.5. Pilot parolotni, uczeń-pilot, pasażer tandemu, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, obowiązany jest wykonywać lot w kasku.
- 5.6.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z programem pokazów zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 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. Parolotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed parolotnią startującą.
- 5.6.5. Podczas lotu zboczowego żaglowego pierwszeństwo ma parolotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.6.6. Pierwszeństwo lądowania ma parolotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.6.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia parolotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.6.8. Krążenie w kominie termicznym powinno odbywać się po kręgach współśrodkowych.
- 5.6.9. Wejście i wyjście z krążenia może nastąpić tylko po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.6.10. Lotów na parolotniach nie wolno wykonywać:
  - 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz odległości od chmur mniejszej niż 100 m w pionie i poziomie;
  - 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 parolotni, parolotni z napędem i motoparolotni — 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 od 25 000 — zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
    - 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 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414). Do lotów tych paralotnia powinna być 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 organ nadzoru ruchu lotniczego.

5.7. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określa się w programie szkolenia paralotniowego.

5.7.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa organizator lotów w swojej Instrukcji.

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 mogą odbywać się w ośrodkach certyfikowanych lub pod ich nadzorem, zgodnie z Instrukcją:

- 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, lotów 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. Postanowienia zawarte w pkt 5.9 nie zwalniają pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

5.10. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów powinno być określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią Programu Szkolenia Paralotniowego lub Instrukcji stosowanej przez organizatora.

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 tandemu, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, powinien zostać poinformowany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.

6.2. Uczeń-pilot, pasażer tandemu, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, powinien zostać zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w instrukcji paralotni oraz poinformowany 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 odpowiedzialny jest:

- 1) w przypadku pilota paralotni — pilot osobiście;
- 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.

## Rozdział 7

### Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów

7.1. Do lotów wykonywanych przez ucznia-pilota, lotów pilota z pasażerem lub działalnościami, o których mowa w pkt 3.2 i 3.3, mogą być używane tylko paralotnie, które posiadają ważną kartę paralotni, oraz spadochrony posiadające ważne dopuszczenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

7.2. Karta paralotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika paralotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu paralotni, który co najmniej:

- 1) zawiera informacje o paralotni:
  - 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,
  - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu paralotni;
- 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 paralotniowego,
  - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik paralotniowy.

7.3. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje mechanik paralotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatości.

7.3.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego

nie działa zatwierdzony lub zgłoszony podmiot wykonujący dopuszczenia sprzętu paralotniowego do lotu, dopuszczenie to może być dokonane przez mechanika paralotniowego, pod nadzorem Prezesa Urzędu.

7.4. Ocena zdatości 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 zdatości oraz z założeń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.

7.6. Paralotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatości, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:

- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatości lub inny dokument uznania zdatości lub
- 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatości lub dokument równorzędny, lub
- 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent paralotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
- 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że paralotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla paralotni norma transponująca normę EN 926: 2000 (Sprzęt paralotniowy Paralotnie) lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem kraju producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, 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.

7.7. Dla paralotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:

- 1) karta paralotni nie jest obowiązkowa, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
- 2) karta paralotni może być wystawiona, na zasadach określonych w pkt 7.2, przy czym w wypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik paralotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g — dokonuje adnotacji „NIECERTYFIKOWANA”.

7.8. W przypadku wykonywania lotów kontrolnych, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz lotów na prototypach lub prób producenta, mechanik paralotniowy wystawia na czas tych lotów kartę paralotni, o której mowa w pkt 7.2, z adnotacją w tytule „Tymczasowa”. W karcie tej zamieszcza się informację o ewentualnych ograniczeniach i celu lotów kontrolnych.

7.9. Loty kontrolne, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz loty na prototypach lub próby producenta może wykonywać pilot z wpisanym do świadectwa kwalifikacji uprawnieniem instruktora lub, za zgodą Prezesa Urzędu — pilot nieposiadający uprawnień instruktora.

7.10. Wymagania techniczne dla paralotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

## 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 certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi sprzętu paralotniowego, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej „zatwierdzonymi producentami”.

8.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu paralotniowego mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.

8.3. Podmiot ubiegający się zgodnie z niniejszymi przepisami o certyfikat, o którym mowa w pkt 8.1, powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.

8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać 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 certyfikacji w innej formie;
- 6) w zależności od rodzaju podmiotu — numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
- 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 załącza 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 certyfikacji:
  - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
  - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
  - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
  - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności informacje dotyczące:
  - 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 certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:

- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika paralotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
- 2) posiadanie uzgodnionych wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13;
- 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;
- 4) posiadanie instrukcji obsługiwanego sprzętu lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.

8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli, Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.

8.7. Certyfikat 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 ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.

8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.

8.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:

- 1) zaprzestania działalności;
- 2) rezygnacji z certyfikatu;

- 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
- 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności certyfikatu Prezes Urzędu wydaje nowy certyfikat.
- 8.11. Obsługa techniczna paralołtni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników paralołtniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13. Zgłoszenie powinno zawierać dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części paralołtni 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 paralołtni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13. Mechanicy paralołtniowi są obowiązani do prowadzenia wykazu paralołtni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej:
- 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 paralołtni, 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.
- 8.13.1. Wzór wykazu podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
- 8.14. W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot jest obowiązany do niezwłocznego przekazania wykazu, o którym mowa w pkt 8.13, Prezesowi Urzędu.
- 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 prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, Prezes Urzędu może dokonać skreślenia podmiotu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia przedmiotowej działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.

## 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 oraz zasady eksploatacji  
i obowiązki ich użytkowników**

## Spis treści

Rozdział 1	Zastosowanie .....	6769
Rozdział 2	Określenia .....	6769
Rozdział 3	Zasady eksploatacji motolotni .....	6770
Rozdział 4	Organizacja lotów .....	6770
Rozdział 5	Wykonywanie lotów .....	6770
Rozdział 6	Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych .....	6771
Rozdział 7	Odpowiedzialność .....	6772
Rozdział 8	Dopuszczenie sprzętu do lotów .....	6772
1.	Pozwolenie na wykonywanie lotów .....	6772
2.	Świadectwo spełnienia wymagań technicznych .....	6772
3.	Próby w locie .....	6773
4.	Przeglądy okresowe .....	6773
5.	Wymagania techniczne dla motolotni .....	6774
Rozdział 9	Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące motolotnie .....	6774
Rozdział 10	Obsługa techniczna motolotni .....	6775
Rozdział 11	Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących motolotnie lub ich podzespoły .....	6775
Rozdział 12	Wzór metryki motolotni .....	6777

## Rozdział 1

**Zastosowanie**

- 1.1. Ustalenia zawarte w niniejszych przepisach dotyczą motolotni użytkowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa, zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań określonych w niniejszych przepisach.

## Rozdział 2

**Określenia**

## 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

- 1) AGL — wysokość nad terenem;
- 2) AMSL — wysokość nad średnim poziomem morza;
- 3) AIP Polska — publikację wydawaną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 4) dowódca statku powietrznego — pilota, który podjął się pilotowania motolotni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
- 5) eksploatacja motolotni — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie motolotni zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 6) GND — poziom terenu (poziom ziemi);
- 7) IFR — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 8) 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;
- 9) lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 10) lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
- 11) lot specjalny VFR — lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 12) mechanik motolotniowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświad-

czenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi motolotni;

- 13) motolotnia — statek powietrzny posiadający ruchome powierzchnie nośne, w którym podstawowym sposobem sterowania jest przemieszczanie środka masy, wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca dla załogi, którego maksymalna masa startowa nie przekracza:
  - a) 300 kg — dla motolotni lądowych jednomiejscowych,
  - b) 450 kg — dla motolotni lądowych dwumiejscowych,
  - c) 330 kg — dla motolotni operujących z wody lub amfibii jednomiejscowych,
  - d) 495 kg — dla motolotni operujących z wody lub amfibii dwumiejscowych;
- 14) organizator — osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na motolotniach dla innych osób;
- 15) pilot — pilota motolotni oraz ucznia-pilota;
- 16) pilot motolotni — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota motolotni;
- 17) pozwolenie na wykonywanie lotów — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza motolotni do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności;
- 18) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 19) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota motolotni;
- 20) świadectwo spełnienia wymagań technicznych — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego egzemplarza motolotni;
- 21) uczeń-pilot — osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota motolotni;
- 22) IMC — warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur — mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;
- 23) VMC — warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur — równe lub większe od ustalonych minimów;
- 24) wysokość bezwzględna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywa-

nego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;

- 25) wysokość względna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 26) VFR — przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 27) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 28) załącznik — niniejszy załącznik.

### Rozdział 3

#### Zasady eksploatacji motolotni

- 3.1. Zasady eksploatacji motolotni określają niniejsze przepisy. Dla podmiotów, o których mowa w pkt 3.3, zasady te określa także — instrukcja operacyjna albo instrukcja wykonywania lotów, zwane dalej „Instrukcją”. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.
- 3.2. Do Instrukcji stosuje się odpowiednio przepisy części 10.1 i 10.2 rozdziału 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).
- 3.3. Do opracowania i stosowania Instrukcji obowiązany jest podmiot wykonujący działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy.
- 3.4. Instrukcja powinna określać zasady, metody, środki, miejsca i terminy działań związanych z wykonywaniem lotów na motolotniach.
- 3.5. Osoba używająca motolotni jest obowiązana:
  - 1) używać motolotni zgodnie z instrukcją użytkowania w locie, w szczególności przestrzegać wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
  - 2) stosować się w przypadku lotów zorganizowanych do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używać do lotu motolotni w wymaganym stanie technicznym.

### Rozdział 4

#### Organizacja lotów

- 4.1. Organizator lotów jest obowiązany do:
  - 1) zapoznania osób organizujących loty oraz osób biorących udział w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 2) wyznaczenia kierownika startu w czasie lotów samodzielnych ucznia-pilota, pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których planowane są loty wielu motolotni, jeśli uzna to za uzasadnione.

4.1.1. Kierownikiem startu może być instruktor motolotniowy lub pilot motolotni, który ukończył szkolenie z zakresu pełnienia funkcji kierownika startu, określonego w programie szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

4.2. Jeżeli loty motolotni mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator lotów na motolotniach jest obowiązany do uzgodnienia zasad wykonywania lotów z organizatorami innych lotów lub skoków.

### Rozdział 5

#### Wykonywanie lotów

- 5.1. Lotów na motolotniach nie wolno wykonywać:
  - 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 od 25 000 — zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
    - 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. Przepisów 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 organ nadzoru ruchu lotniczego.
- 5.3. W czasie użytkowania motolotni pilot jest obowiązany mieć na pokładzie:
- 1) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni;
  - 2) metrykę motolotni;
  - 3) dowód ubezpieczenia OC.
- 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 nie przekraczają indywidualnych uprawnień pilota oraz 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 wykonał przegląd przedlotowy, o którym mowa w pkt 8.13.
- 5.5. Pilot motolotni może rozpocząć lot nie wcześniej niż po upływie 30 sekund po starcie 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, a w szczególności: innych statków powietrznych, transpa-

rentów lub bannerów, jest dozwolone pod warunkiem, że wszystkie statki uczestniczące w takim locie posiadają urządzenia zwalniające linę holowniczą.

- 5.7. Użytkownik statku powietrznego może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu własnego oraz innych osób użytkujących jego statek powietrzny.

- 5.7.1. Postanowienia pkt 5.7 nie zwalniają pilota z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

## 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 powinien przerwać wykonywanie zadania.
- 6.2. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot motolotni powinien:
- 1) sprawdzić czas i pozostałą ilość paliwa;
  - 2) wykonywać dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
  - 3) w miarę możliwości nawiązać łączność ze służbą ruchu lotniczego i poinformować o zaistniałej sytuacji oraz stosować się do przekazanych przez nią informacji;
  - 4) w przypadku braku łączności osiągnąć najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, jednak nie wyżej niż 900 m nad terenem, starać się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;
  - 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonać lądowanie zapobiegawcze.
- 6.3. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej pilot motolotni powinien przyjąć kurs oddalający od granicy państwa i starać się wznowić orientację.
- 6.4. W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni powinien postępować 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 powinien niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadomić 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 spoczywa na dowódcy motolotni.
- 7.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych.

## 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.

**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 dla zatwierdzonego producenta, a dla konstrukcji zagranicznych certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania;
- 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 7 do rozporządzenia;
- 4) instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej motolotni;
- 5) dowód własności.

- 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 poprzez 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 zawieszona 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.

**2. Świadectwo spełnienia wymagań technicznych**

- 8.7. Świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla pojedynczego egzemplarza motolotni, a przy powtarzalnej produkcji prowadzonej przez zatwierdzonych producentów — dla typu motolotni lub podzespołu. Dla pojedynczego egzemplarza motolotni świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje się łącznie z pozwoleniem na wykonywanie lotów na podstawie jednego wniosku.

- 8.7.1. Świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po:

- 1) przedstawieniu sprawozdania z prób w locie motolotni;



- 2) zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu instrukcji użytkowania w locie i obsługi technicznej motolotni.
- 8.8. W toku postępowania do wydania świadectwa oględzin sprawdza się:
- 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 dokumentacji przeprowadza się oględziny motolotni oraz dokonuje prób naziemnych i wystawia świadectwo oględzin, jeżeli motolotnia została uznana za zdatną do wykonywania prób w locie.
- 8.8.2. Tymczasowa instrukcja obsługi technicznej powinna zawierać 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.
- 8.9. 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, może być 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.

8.10.1. Tymczasowa instrukcja użytkowania w locie powinna zawierać:

- 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 uprawniony jest instruktor motolotniowy lub pilot motolotni posiadający co najmniej 5-letnie doświadczenie i 500 godzin nalotu 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 nalotu 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 — dokonywany jest 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 posiadający wpis „PDI” do świadectwa kwalifikacji lub mechanik motolotniowy.

8.12.2. Przegląd ten polega na ocenie gotowości motolotni do lotu, a w szczególności na sprawdzeniu:

- 1) prawidłowości montażu i wytrzymałości motolotni;
- 2) występowania odkształceń plastycznych elementów konstrukcji;
- 3) stanu zabezpieczeń;
- 4) stanu technicznego zespołu napędowego;
- 5) stanu zawieszenia silnika;
- 6) stanu układów: zapłonowego, wydechowego, zasilania;
- 7) stanu podwozia.

## 8.13. Przegląd przedlotowy.

8.13.1. Przegląd przedlotowy wykonywany jest przez pilota bezpośrednio przed lotem, w zakresie określonym w instrukcji użytkownika 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 użytkownika 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.

## Rozdział 9

### Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące motolotnie

9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa motolotni 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) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi motolotni lub

b) certyfikat dotyczący obsługi motolotni lub

2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych

— zwane odpowiednio „zatwierdzonymi producentami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.

9.2. Pojedyncze egzemplarze motolotni mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane „niezatwierdzonymi producentami”.

9.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikat, o którym mowa w pkt 9.1, powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.

9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać 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 certyfikacji w innej formie;

6) w zależności od rodzaju podmiotu — numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;

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 załącza 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 certyfikacji:

a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,

b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,

c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,

d) schemat systemu zapewnienia jakości;

3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej 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 certyfikacji 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 uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 11.3 ppkt 4;

3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;

4) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanych motolotni, wydanych przez producentów, lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.

9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.

9.7. Certyfikat 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 ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.

9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.

9.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:

1) zaprzestania działalności;

2) rezygnacji z certyfikatu;

3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;

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

## Rozdział 10

### Obsługa techniczna motolotni

10.1. Naprawa, obsługa techniczna motolotni i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywana w zakresie posiadanych uprawnień przez mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi motolotni jako całości lub jej części.

10.2. Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi 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, 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 certyfikatu, o którym mowa w pkt 9.1.

10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie w terminie 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 11.3. Zgłoszenie powinno zawierać dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednie do planowanej działalności.

10.7. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1 i 10.6, 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.

## 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 8.2, 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, 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 protokołów oraz pieczęci używanych do poświadczeń.
- 11.4. Podmioty, o których mowa w pkt 8.4, 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności,
- mają obowiązek niezwłocznego przekazania wykazu, o którym mowa w pkt 11.3 ppkt 2, Prezesowi Urzędu.
- 11.5. 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 może być podstawą skreślenia przez Prezesa Urzędu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.

## Rozdział 12

## Wzór metryki motolotni

(strona 1)

**METRYKA MOTOLO TNI**

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

(strona 2)

Typ motolotni ..... Nr .....  
(nazwa producenta)Typ skrzydła ..... Nr .....  
(nazwa producenta).....  
(w przypadku amatorskiej konstrukcji - imię, nazwisko i adres wykonawcy)

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

.....  
(podstawa dopuszczenia do użytkowania – przepisy zgodności).....  
(podpis)**Niniejsza motolotnia powinna być używana zgodnie z instrukcją użytkowania motolotni w locie**















(strony 187-192)

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

(strona 193)

typ	nr fabryczny								
<b>XIII. ZASADY PROWADZENIA METRYKI MOTOLOJNI</b>									
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Metryka jest dokumentem motolotni i powinna być przekazywana razem z nią (w przypadku rozdzielenia 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 powinna być 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 Prezes Urzędu</li> <li>6. strony 17–19 Prezes Urzędu lub 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 Prezes Urzędu lub uprawniony mechanik</li> </ol> </li> </ol>									

(strona 194)

**SPIS ROZDZIAŁÓW METRYKI MOTOLOTNI**

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

## SPADOCHRONY

**Warunki i wymagania dotyczące używania spadochronów,  
zasady eksploatacji i obowiązki użytkowników spadochronów oraz  
warunki dokonywania zrzutów związanych z użyciem spadochronów**

## Spis treści

Rozdział 1 Zastosowanie .....	6787
Rozdział 2 Określenia .....	6787
Rozdział 3 Ogólne zasady eksploatacji spadochronów .....	6787
Rozdział 4 Organizacja skoków spadochronowych i zrzutów .....	6788
1. Ogólne zasady organizacji skoków i zrzutów .....	6788
2. Osoby funkcyjne .....	6788
3. Zabezpieczenie skoków lub zrzutów .....	6790
4. Podstawowe dokumenty operacyjne podczas skoków lub zrzutów .....	6790
5. Dokumenty skoczka i sprzętu spadochronowego .....	6791
Rozdział 5 Wykonywanie lotów podczas skoków spadochronowych lub zrzutów .....	6791
1. Obowiązki pilota wywołającego .....	6791
2. Przygotowanie statku powietrznego do wywołania skoczków lub zrzutów .....	6791
3. Równoczesne wykonywanie lotów i skoków lub zrzutów .....	6792
Rozdział 6 Wykonywanie skoków spadochronowych i zrzutów .....	6792
1. Informacje ogólne .....	6792
2. Wyposażenie osób wykonujących skoki ze statków powietrznych .....	6793
3. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów skoków .....	6793
4. Dodatkowe wymagania podczas skoków ucznia-skoczka .....	6793
5. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych .....	6793
6. Inne wymagania i ograniczenia podczas niektórych rodzajów zrzutów .....	6794
Rozdział 7 Odpowiedzialność skoczka i instruktora .....	6794
Rozdział 8 Sprzęt spadochronowy .....	6794
1. Układanie spadochronów do skoku lub użycia .....	6794
2. Kompletacja i dopuszczenie spadochronów do skoku lub użycia .....	6795
3. Karty sprzętu spadochronowego .....	6797
4. Certyfikacja podzespołów sprzętu spadochronowego .....	6798
5. Próby w powietrzu .....	6800
6. Oznaczenie sprzętu spadochronowego i certyfikatów .....	6801
7. Minimalne wymagania techniczne dla konstrukcji spadochronów .....	6801
8. Instrukcja sprzętu spadochronowego .....	6802
Rozdział 9 Produkcja i obsługa sprzętu spadochronowego .....	6802
1. Zatwierdzone podmioty produkujące i obsługujące sprzęt spadochronowy .....	6802
2. Zakres obsługi sprzętu spadochronowego .....	6803
3. Poświadczenie obsługi .....	6804
4. Ewidencja podmiotów i osób obsługujących lub produkujących sprzęt spadochronowy .....	6804
Rozdział 10 Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów .....	6805
Rozdział 11 Przepisy przejściowe .....	6805

## Rozdział 1

## Zastosowanie

- 1.1. Niniejsze przepisy stosuje się do spadochronów do skoków oraz spadochronów innego przeznaczenia używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym spadochronów ratowniczych.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, a w szczególności w przypadkach używania spadochronów w celach pokazowych, próbnych lub ustanawiania rekordów, Prezes Urzędu może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszych przepisów, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## Rozdział 2

## Określenia

## 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

- 1) AAD (Automatic Activation Device) — automatyczne urządzenie aktywujące spadochron (automat spadochronowy);
- 2) eksploatacja spadochronów — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie spadochronów zgodnie z ich przeznaczeniem;
- 3) instruktor spadochronowy — osobę posiadającą ważną licencję skoczka spadochronowego zawodowego z wpisanym do niej uprawnieniem instruktora spadochronowego;
- 4) lotnisko — lotnisko, lądowisko lub inne miejsce wpisane do rejestru lub ewidencji prowadzonych na podstawie przepisów ustawy;
- 5) lot w szyku — lot grupowy o ściśle określonym położeniu statków powietrznych względem siebie;
- 6) mechanik spadochronowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi spadochronu;
- 7) organizator — osobę fizyczną, prawną, inną jednostkę organizacyjną, a także grupę osób niebędącą jednostką organizacyjną, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie wykonania skoków spadochronowych lub zrzutów;
- 8) pasażer tandemu — osobę wykonującą skok jako pasażer na spadochronie dwuosobowym;
- 9) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 10) ratownik — lekarza, ratownika z uprawnieniami lub pielęgniarkę dyplomowaną;
- 11) spadochron — zestaw zawierający czaszę główną, czaszę zapasową, uprząż i pokrowiec, a także pojedyncze podzespoły lub zestawy za-

wierające czaszę główną, zapasową, ratowniczą lub czaszę innego przeznaczenia;

- 12) spadochron innego przeznaczenia — spadochron nieprzeznaczony do wykonywania skoków;
- 13) skoczek — skoczka spadochronowego oraz ucznia-skoczka;
- 14) skoczek spadochronowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego lub licencję skoczka spadochronowego zawodowego;
- 15) skok nocny — skok spadochronowy wykonywany pomiędzy zachodem i wschodem słońca;
- 16) 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;
- 17) skok w teren przygodny — skok spadochronowy z planowanym lądowaniem w terenie przygodnym;
- 18) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego — dokument potwierdzający kwalifikacje skoczka spadochronowego uprawniający do wykonywania skoków spadochronowych bez nadzoru instruktora spadochronowego, wydany przez Prezesa Urzędu;
- 19) teren przygodny — miejsce poza lotniskiem lub lądowiskiem lub innym miejscem wpisanym do rejestru albo ewidencji prowadzonych na podstawie ustawy;
- 20) uczeń-skoczek — osobę wykonującą skoki spadochronowe, do czasu uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego inną niż pasażer tandemu;
- 21) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 22) załącznik — niniejszy załącznik;
- 23) zrzut — zrzut przedmiotów zaopatrzonych w spadochrony.

## Rozdział 3

## Ogólne zasady eksploatacji spadochronów

- 3.1. Zasady eksploatacji spadochronów określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w pkt 3.2, zasady te określa, odpowiednio do rodzaju wykonywanej działalności, także instrukcja wykonywania skoków albo instrukcja operacyjna, zwana dalej „Instrukcją”. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.
- 3.1.1. Do Instrukcji stosuje się odpowiednio przepisy części 10.1 i 10.2 rozdziału 10 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa

eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).

3.2. Do opracowania i stosowania Instrukcji obowiązany jest podmiot:

- 1) wykonujący działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy — odpowiednio instrukcji operacyjnej lub instrukcji wykonywania skoków;
- 2) organizujący lub prowadzący skoki: z udziałem ucznia-skoczka, nocne, z wysokości powyżej 5 000 m n.p.m., na wodę, w tandemie z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie — instrukcji wykonywania skoków.

3.3. Obowiązek, o którym mowa w pkt 3.2, nie dotyczy podmiotów prowadzących działalność w zakresie udostępniania spadochronów i innych statków powietrznych do wykonywania skoków ze spadochronem, o ile nie są organizatorami skoków lub zrzutów.

3.4. Osoba używająca spadochronu jest obowiązana:

- 1) zapewnić, aby każdy spadochron będący w jej dyspozycji był używany zgodnie z instrukcją danego spadochronu, w szczególności z zachowaniem wszystkich określonych przez tę instrukcję ograniczeń;
- 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora skoku lub lotu;
- 3) używać do skoku, zrzutu lub lotu sprzętu spadochronowego w wymaganym dla niego stanie technicznym.

## 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 obowiązany jest do takiej organizacji skoków lub zrzutów, która co najmniej zapewnia:

- 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-skoczka pod warunkiem wykonywania nad nim nadzo-

ru 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 odpowiednio z instrukcjami oraz określonymi przez organizatora zasadami organizacji, zasadami wykonywania zrzutów, skoków i lotów, w szczególności dotyczącymi:

- a) ruchu kołowego i pieszego w stałym miejscu organizacji skoków,
- b) organizacji wejścia na pokład i ruchu naziemnego statku powietrznego,
- c) kolejności wykonywania skoków i zrzutów,
- d) planowanego rejonu skoków i zrzutów,
- e) minimalnej planowanej wysokości zawisnięcia 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;

8) podczas skoków ucznia-skoczka 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.

#### 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 5 000 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 wyżej, jeżeli organizator uzna to za konieczne.
- 4.2.1.1. Na kierownika skoków lub jego zastępcę może być wyznaczony:
- 1) instruktor spadochronowy;
  - 2) skoczek spadochronowy, który ukończył szkolenie w zakresie kierowania skokami, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 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 przedmiotów lub skoczków;
  - 5) udzielenie informacji o obowiązujących zasadach i kolejności zrzutu — chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.
- 4.2.2. Wyrzucający kieruje z pokładu statku powietrznego zrzutem, a także kieruje wyskokiem skoczków podczas następujących rodzajów skoków:
- 1) nocnych;
  - 2) na wodę;
  - 3) uczniów-skoczków;
  - 4) w sytuacjach niewymienionych wyżej, jeżeli organizator uzna to za konieczne.
- 4.2.3.1. Na wyrzucającego podczas skoków spadochronowych lub zrzutów można wyznaczyć:
- 1) skoczka spadochronowego zawodowego;
  - 2) skoczka spadochronowego, który ukończył odpowiednie, udokumentowane przeszkolenie.
- 4.2.3.2. Zakres przeszkolenia skoczka spadochronowego do kierowania z pokładu statku powietrznego zrzutem lub wyskokiem skoczków, w zależności od rodzaju wykonywanych skoków lub zrzutów, określa zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Program szkolenia spadochronowego lub Instrukcja organizatora skoków lub zrzutów.
- 4.2.3.3. 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 jest obowiązany określić ten zakres w swojej Instrukcji lub zapoznać z nimi osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji.
- 4.2.5. W czasie wykonywania skoków lub zrzutów kierownik skoków powinien przebywać 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 jest obowiązana zapoznać się z całością spraw związanych 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.
- 4.2.8. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków obecność kierownika skoków nie jest konieczna:
- 1) za decyzję o rzuceniu skoczków odpowiedzialny jest pilot wywożący skoczków;
  - 2) statek powietrzny wywożący skoczków powinien posiadać 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 powinien zapewnić co najmniej:

- 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z najbliższą placówką służb ratownictwa medycznego lub ośrodkami powiadamiania albo zapewnić w miejscu wykonywania skoków zabezpieczenie medyczne poprzez 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 wymagana jest obecność kierownika skoków;
- 6) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym lub ustalone znaki sygnalizacyjne — podczas wykonywania skoków, w których wymagana jest obecność kierownika skoków;
- 7) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym i ustalone znaki sygnalizacyjne — podczas wykonywania zrzutów lub wykonywania skoków w nocy.

4.3.1. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania spadochronów oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem 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.

4.4.1. Lista załadowcza powinna zawierać 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 tandemem lub lotu pasażera niewykonywanego skoków oraz zrzutu przedmiotów, lista załadowcza powinna zawierać ponadto:

1) obok nazwiska ucznia-skoczek nazwisko oraz podpis instruktora wykonującego nadzór nad uczniem w tym skoku;

2) obok nazwiska pasażera wykonującego skok z instruktorem w tandemie nazwisko oraz podpis tego instruktora;

3) jednoznaczne określenie charakteru lotu w szczególności uczeń-skoczek, pasażer tandemem lub pasażer;

4) określenie przedmiotu zrzutu, rodzaju spadochronu oraz nazwisko i podpis wyrzucającego kierującego zrzutem.

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-skoczkami, poświadczenie ułożenia spadochronu, odpowiedzialność za pasażera lub wykonanie zrzutu przedmiotu ze spadochronem jednoznacznie wynika z innych dokumentów, a w szczególności: związanych z wyszkoleniem, wypożyczonym lub użytkowanym spadochronem.

4.4.4. Organizator skoków jest obowiązany zapewnić 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 lotny, zapewniające potwierdzenie odpowiedzialności wynikającej z list załadowczych oraz innych dokumentów, należy sporządzić i podpisać 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 ma obowiązek przechowywać 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 nie jest podmiot, o którym mowa w pkt 3.2 ppkt 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, albo certyfikowany podmiot polski współpracujący w tym celu z organizatorem skoków lub zrzutów.

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

4.5. Podczas skoków lub zrzutów skoczek powinien mieć przy sobie lub w miejscu znanym organizatorowi właściwe licencje, świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego i dokumenty spadochronów lub dokumenty równoważne. Dokumenty ucznia-skoczka powinny znajdować się w miejscu znanym instruktorowi prowadzącemu szkolenie.

4.6. Skoczek spadochronowy może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości skoków i uzyskanego czasu spadania.

4.7. Postanowienia zawarte w pkt 4.6 nie zwalniają skoczka z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

### **Rozdział 5**

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

##### **1. Obowiązki pilota wywożącego**

5.1. Pilot wywożący przed rozpoczęciem skoków lub zrzutów jest obowiązany zapoznać 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 jest obowiązana mieć 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, odpowiedzialny jest 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 są obowiązane mieć założone i przygotowane do użycia spadochrony.

5.1.3. W przypadku stwierdzenia złego samopoczucia członka załogi, skoczka, pasażera tandemu lub osoby biorącej udział w zrzutach lub innej sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego, pilot obowiązany jest przerwać wykonywanie zadania i powrócić na miejsce startu albo lądować 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 lotów 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 lecą w szyku, nad punktem zrzutu może znajdować się tylko jeden statek powietrzny.

5.1.6. Zniżanie statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki, powinno być wykonywane poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem sytuacji niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego, otwarcia spadochronu. Lądowanie statku powietrznego w przypadku braku łączności powinno odbyć 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 wykonywane są 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.

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

5.2. Statek powietrzny używany do wykonywania skoków lub zrzutów musi być przygotowany w sposób zapewniający prawidłowe przewiezie-

nie skoczków lub przedmiotów do miejsca zrzutu i wyjście skoczków lub zrzut przedmiotów z pokładu statku powietrznego.

5.2.1. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów organizator uzna za konieczne dodatkowe wyposażenie statku powietrznego, powinien w swojej Instrukcji zawrzeć stosowną informację na ten temat.

### 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 użytkowania danego lotniska nie zabrania wykonywania równocześnie lotów statków powietrznych i skoków lub zrzutów — w przypadku lotnisk lub lądowisk;

2) zapewniona jest łączność radiowa 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 przedmiotów i skoczków 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, muszą otrzymać od właściwych służb albo pilota statku, z którego są wykonywane skoki lub zrzuty, informacje o wykonywanych skokach lub zrzutach i dalsze zbliżanie dokonywać w oparciu o te informacje.

5.3.2. W przypadku utraty łączności radiowej, dowódcy statków powietrznych są obowiązani stosować 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 tandemu, oraz organizatorzy zrzutów podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywil-

nej 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 od odpowiedzialności cywilnej określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

6.1.2. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych, skoczkowie znajdujący się na pokładzie są obowiązani mieć założone i przygotowane do użycia spadochrony, pasażer tandemu założoną i zapiętą uprzęź.

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 są obowiązani mieć 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 powinien zapewnić, 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 kraju 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 kraju, może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej skoki ze spadochronem jako skoczek spadochronowy przy spełnieniu łącznie następujących warunków:

1) spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków w tamtym kraju — 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

kraju, którego dokumenty posiada skoczek, lub zgodnie z przepisami polskimi;

4) skoki wykonuje zgodnie z niniejszymi przepisami.

6.1.7. Niedozwolone jest zmuszanie 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 narusza bezpieczeństwo ich wykonywania lub bezpieczeństwo osób trzecich, należy niezwłocznie przerwać 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 powinien być 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 tandemu określa organizator w Instrukcji.

6.2.3. Spadochron zapasowy używany do skoku z pasażerem w tandemie należy wyposażyć w automat AAD.

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

6.3.1. Skoki pokazowe wykonuje się zgodnie z programem pokazów zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

6.3.2. Skoki podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem zawodów opracowanym przez organizatora zawodów.

6.3.3. Szczegółowe warunki wykonywania skoków: z udziałem ucznia-skoczka, nocnych, z wysokości powyżej 5 000 m n.p.m., na wodę, w tandemie z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie określa organizator w swojej Instrukcji.

6.3.4. Jeżeli w sąsiedztwie lotniska, na którym wykonywane są 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 może wykonywać 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 organizator skoków w swojej Instrukcji.

6.4.2. Podczas skoku ucznia-skoczka na pokładzie statku powietrznego niezbędna jest 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. Uczniom-skoczkom zabrania się wykonywania skoków:

- 1) z wysokości poniżej 600 m nad rzeźbą terenu;
- 2) z wysokości powyżej 5 000 m n.p.m.;
- 3) w nocy;
- 4) na wodę;
- 5) z planowanym lądowaniem w terenie przygodnym bez zgody Prezesa Urzędu;
- 6) podczas pokazów lotniczych;
- 7) bez urządzenia zabezpieczającego AAD dla spadochronu zapasowego z zastrzeżeniem pkt 11.2 i 11.3.

## **5. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych**

6.5.1. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania skoków powinno być ujęte w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, stanowiącej załącznik do Programu szkolenia spadochronowego.

wego lub Instrukcji stosowanej przez organizatora.

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 jest on obowiązany uwolnić się od zaczepionej części 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 powinien być tak dobrany, aby w przypadku niezadziałania spadochronu przewidywany punkt upadku przedmiotu wypadł 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 tandemu powinien zostać 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 tandemu powinien w szczególności zostać 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, odpowiedzialny jest:

- 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, 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 ma prawa wykonać skoku, jeżeli na dany skok nie zapewnił sobie nadzoru instruktora spadochronowego.

7.4. Jeżeli organizatorem skoków jest skoczek lub grupa skoczków, która planuje skoki bez udziału podmiotu obowiązującego do opracowania instrukcji operacyjnej lub instrukcji wykonywania skoków, skoczkowie ci ponoszą solidarną odpowiedzialność za sposób organizacji skoków.

7.4.1. Skoczkowie, o których mowa w pkt 7.4, są obowiązani wyznaczyć spośród siebie osobę, która podejmie się koordynacji działań mających na celu ustalenie zasad organizacji, o których mowa w rozdziale 4.

7.4.2. Potwierdzenie faktu podjęcia się koordynacji dokonuje osoba, o której mowa w pkt 7.4.1, poprzez odpowiednią adnotację oraz złożenie podpisu na liście załadowczej.

### **Rozdział 8**

#### **Sprzęt spadochronowy**

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

8.1. Z zastrzeżeniem pkt 8.8.2, do skoku lub użycia mogą być układane tylko spadochrony posiadające ważne dopuszczenie do skoków lub użycia.

8.1.1. Przed każdym ułożeniem do skoku lub użycia, a także w okresach przewidzianych przez pro-

ducenta należy wykonać przegląd spadochronu.

8.1.2. 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 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 certyfikowanego lub zgłoszonego podmiotu.

8.2.1. Dopuszczenia spadochronów do skoku lub użycia dokonuje się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.

8.2.2. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie działa zatwierdzony lub zgłoszony podmiot wykonujący dopuszczenia sprzętu spadochronowego do skoku lub użycia, dopuszczenie może być dokonane przez osoby, o których mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, pod nadzorem Prezesa Urzędu.

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 2.

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 oraz pkt 11.1 załącznika.

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 uzależniony jest od stanu technicznego i ustalany jest przez mechanika na podstawie oceny zdatności indywidualnie w stosunku do każdego egzemplarza.

8.4.3. W przypadku wykonywania zrzutów lub skoków kontrolnych oraz pozostałych prób w powietrzu osoba, o której mowa w pkt 9.11 lub 9.11.2, wystawia na czas tych zrzutów, skoków lub prób kartę sprzętu spadochronowego, z adnotacją w tytule „TYMCZASOWA”.

8.4.4. W tymczasowej karcie sprzętu spadochronowego zamieszcza się informację o ograniczeniach i celu próby.

8.4.5. W tymczasowej karcie sprzętu spadochronowego po wykonaniu próby umieszcza się wniośki lub sprawozdanie z jej przeprowadzenia albo załącza się sprawozdanie z przebiegu próby.

8.4.6. Spadochron lub zestaw spadochronowy lub podzespół może być dopuszczony do skoków lub użycia jako:

- 1) 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) spadochron innego przeznaczenia, lub

3) inny, określony przez Prezesa Urzędu.

8.5. Spadochron może być kompletowany przez osoby, o których mowa w pkt 9.11, 9.11.2 i 9.12.

8.5.1. Kompletacji spadochronów osobowych można dokonać spośród podzespołów, o których mowa w pkt 8.6 i 8.7, tylko w pasujących (kompatybilnych) konfiguracjach.

8.5.2. Jako części składowe podzespołu mogą być używane tylko części właściwe dla danego zestawu lub podzespołu.

8.5.3. Przyłączenie kompletnego spadochronu, w szczególności typu: piersiowego, kolanowego lub teczkowego, do uprząży spadochronu głównego, ratowniczego lub innego kompletnego spadochronu lub do samej uprząży 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 uprząży i pokrowca.

8.6. Następujące podzespoły i wyposażenie przeznaczonych do wykonywania skoków spadochronów osobowych oraz ratowniczych:

- 1) czasza zapasowa,
- 2) pokrowiec,
- 3) uprząż,
- 4) system uprząż-pokrowiec,
- 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 użycia 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

— 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 czaszy 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 kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu lub
- 2) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem kraju producenta lub innego kraju, 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 używane:

- 1) dla statków powietrznych o masie startowej przekraczającej 495 kg lub
  - 2) dla statków powietrznych, na pokładzie których znajduje się więcej niż jedna osoba, lub
  - 3) dla statków powietrznych podlegających rejestracji, o których mowa w rozporządzeniu 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), lub
  - 4) gdy spadochron jest udostępniany odpłatnie lub użyczany do lotów osób nieposiadających świadectwa kwalifikacji pilota lub licencji pilota, lub
  - 5) do działalności, która jest objęta obowiązkiem certyfikacji, o którym mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy
- mogą być dopuszczone do użycia, jeżeli spełniają wymagania określone w pkt 8.8.1.

8.8.1. Spadochrony innego przeznaczenia, o których mowa w pkt 8.8, mogą być dopuszczone 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 kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
- 3) zostały wyprodukowane pod właściwym nadzorem kraju producenta lub innego kraju, lub



- 4) z deklaracji zgodności, instrukcji albo innych dokumentów producenta wynika, że spadochron ten 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 kraju, lub
- 5) przeszły próby zgodnie z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 8.8.2. Dla spadochronów innego przeznaczenia nie używanych do działalności lub statków powietrznych wymienionych w pkt 8.8 karta sprzętu spadochronowego oraz dopuszczenie do lotu lub użycia nie jest obowiązkowe, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu.
- 8.8.3. Karta sprzętu spadochronowego może zostać wystawiona dla spadochronu innego przeznaczenia, o którym mowa w pkt 8.8.2, jeżeli z instrukcji lub innych dokumentów wynika, że spadochron ten spełnia warunki, o których mowa w pkt 8.8.1.
- 8.8.4. 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 8.8.1.
- 8.9. Jeżeli spadochron, zestaw spadochronowy, zespół 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 zawieszony przez Prezesa Urzędu, osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2, działające w ramach certyfikowanego lub zgłoszonego podmiotu lub osoby upoważnionej 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 poprzez 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 obowiązane są niezwłocznie powia-

domić 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, komplektacji 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.
- 8.10.1. Karta zestawu spadochronowego powinna zawierać odpowiednio, co najmniej:
- 1) informacje 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 kraju 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) informacje o 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 kraju wydającego;

3) informacje o 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 czasu głównej lub spadochronu głównego powinna zawierać co najmniej:

1) informacje o czasie 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 kraju wydającego lub zapis „NIECERTYFIKOWANY” i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.10.2, lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.7.2;

2) informacje o montażu i dopuszczeniu do skoków czasu głównej lub spadochronu głównego:

- a) model uprzęży-pokrowca, z którego częściami zmontowano czaszę główną,
- b) zwięzły opis (np. kompletny spadochron główny w pokrowcu, z uprzężą) — jeżeli jest to kompletny stanowiący całość spadochron główny,
- c) data 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) nazwa lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 9.1, 9.11 lub 9.11.2.

8.10.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia powinna zawierać co najmniej:

1) informacje o 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 kraju wydającego lub zapis „NIECERTYFIKOWANY” i numer ewidencyjny typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4 lub 8.18.10.2, lub podstawę dopuszczenia do użycia, o której mowa w pkt 8.8.1;

2) informacje o 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.

8.11. Wpis do karty należy odnotować w wykazie lub ewidencji, o których mowa w pkt 9.19.

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.

#### 4. Certyfikacja podzespołów sprzętu spadochronowego

8.13.1. Za certyfikowane podzespoły sprzętu spadochronowego uważa się podzespoły sprzętu spadochronowego, dla którego:

1) Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatności 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, JTZO, 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 kraju lub dokument równorzędny lub inny do-

kument zaświadcający o dopuszczeniu tego sprzętu do użycia w innym kraju, 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 — Deklaracja Projektu i Możliwości Technicznych (DDP — Declaration of Design and Performance).

8.14.1. Zatwierdzony producent wnioskujący o orzeczenie zdatności, o którym mowa w pkt 8.13.1 ppkt 1, jest obowiązany:

- 1) opracować 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,
  - e) tymczasową instrukcję obsługi;
- 2) przeprowadzić próby w powietrzu, o których mowa w pkt 8.18, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego, w tym:
  - a) we własnym zakresie — próby bezzałogowe,
  - b) po zatwierdzeniu programu prób przez Prezesa Urzędu — próby załogowe, jeżeli ze względu na rodzaj sprzętu spadochronowego są konieczne,
  - c) zarejestrować próby wymienione w lit. a i b dowolną techniką rejestracji obrazu, umożliwiającą późniejsze odtwo-

wienie ich przebiegu w czasie rzeczywistym;

- 3) sporządzić i przedstawić 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 — Deklaracja Projektu i Możliwości Technicznych (DDP— Declaration of Design and Performance),
  - b) 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 prób w powietrzu;
- 4) uzyskać 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 8.18.10, oraz wydaje orzeczenie zdatności.

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 orzeczenia zdatności jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia — Deklaracja Projektu i Możliwości Technicznych (DDP — Declaration of Design and Performance).

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 orzeczenie zdatności dla typu sprzętu spadochronowego, o którym mowa w pkt 8.14.4.
- 8.15. Wykonawca sprzętu spadochronowego niebędący zatwierdzonym producentem jest obowiązany zapewnić nadzór i zatwierdzenie Prezesa Urzędu na każdym etapie, o którym mowa w pkt 8.14.1, a także udział przedstawiciela Prezesa Urzędu w próbach. Obowiązek uzyskania certyfikatu dotyczy każdego egzemplarza sprzętu spadochronowego wyprodukowanego przez tego producenta.
- 8.16. Producent jest obowiązany przechowywać 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 jest obowiązany zapewnić publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania sprzętu spadochronowego i przekazać tę informację Prezesowi Urzędu.
- 8.17. Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić orzeczenie zdatności oraz certyfikat uznania zdatności.
- 8.17.1. Prezes Urzędu zawiesza orzeczenie zdatności lub certyfikat uznania zdatności, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie sprzętu spadochronowego.
- 8.17.2. Prezes Urzędu cofa orzeczenie zdatności lub certyfikat uznania zdatności, gdy nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia.
- 5. Próby w powietrzu**
- 8.18. Przez próby w powietrzu 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 w powietrzu:
- 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 8.18.10;
  - 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.
- 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 w powietrzu zatwierdza Prezes Urzędu.
- 8.18.4. Przepisów pkt 8.18.2 i 8.18.3 nie stosuje się do wykonywanych z zachowaniem ustaleń 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.
- 8.18.5. Personel prób w powietrzu, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób, może składać się ze skoczków spadochronowych, skoczków spadochronowych zawodowych, skoczków spadochronowych doświadczalnych, pilotów posiadających licencje lub świadectwa kwalifikacji, właściwe dla rodzaju statków powietrznych oraz rodzaju prób.
- 8.18.6. Załogowe próby w powietrzu:
- 1) badawczo-rozwojowe,
  - 2) certyfikacyjne,

- 3) produkcyjne,
- 4) eksploatacyjne

— może wykonywać skoczek lub pilot doświadczalny, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób.

#### 8.18.7. Załogowe próby w powietrzu:

- 1) produkcyjne,
- 2) eksploatacyjne,
- 3) skoki lub loty kontrolne, o których mowa w pkt 8.3 ppkt 4

— może wykonywać, odpowiednio do rodzaju sprzętu spadochronowego oraz rodzaju prób, także skoczek spadochronowy lub pilot, z wpisanym do licencji lub świadectwa kwalifikacji uprawnieniem instruktora.

8.18.8. W celu uzyskania oceny sprzętu spadochronowego do załogowych prób w powietrzu mogą zostać, za zgodą Prezesa Urzędu, dopuszczeni również skoczkowie spadochronowi i piloci posiadający odpowiednią praktykę lotniczą, nieposiadający uprawnień pilota doświadczalnego lub skoczka doświadczalnego oraz instruktora.

8.18.9. Sprawozdanie z prób w powietrzu podpisują biorące udział w próbach osoby, o których mowa w pkt 8.18.6, 8.18.7 i 8.18.8, osoby analizujące wyniki prób oraz osoby uczestniczące w opracowaniu sprawozdania.

#### 6. Oznaczenie sprzętu spadochronowego i certyfikatów

8.18.10. 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 nieklasyfikowany — 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.

8.18.10.1. Producenta, który otrzymał certyfikat określony w pkt 9.1 ppkt 1, 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.

8.18.10.2. Producent, o którym mowa w pkt 9.1 i 9.2, jest obowiązany oznaczać w sposób, o którym mowa w pkt 8.18.10, certyfikowany i niecertyfikowany sprzęt spadochronowy i jego części składowe wytworzone po dniu wejścia w życie niniejszych przepisów — niezależnie od stosowanych przez siebie sposobów oznaczania.

8.18.10.3. Dla importowanego typu sprzętu spadochronowego innego niż wymieniony w pkt 8.6, spełniającego warunki, o których mowa w pkt 8.7.2 lub 8.8.1, uzyskiwanie numeru ewidencyjnego nie jest obowiązkowe, jednak Prezes Urzędu, na wniosek zainteresowanego, może nadać numer ewidencyjny sprzętu spadochronowego, po:

- 1) dostarczeniu dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiedniego dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego warunku określonego w pkt 8.7.2 lub pkt 8.8.1;
- 2) dostarczeniu oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiągnięciach, warunkach użytkowania oraz ograniczeniach ustalonych, ze względu na bezpieczeństwo skoków, lotów lub użycia — Deklaracja Projektu i Możliwości Technicznych (DDP — Declaration of Design and Performance);
- 3) dostarczeniu instrukcji odpowiedniej dla danego rodzaju sprzętu spadochronowego.

8.18.10.4. 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 obowiązkowe, jednak Prezes Urzędu może ustalić zasady nadawania tego numeru. Numer jest wydawany na wniosek zainteresowanego bez wydawania certyfikatu uznania zgodności.

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

8.19. Wymagania techniczne dla spadochronów określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

## 8. Instrukcja sprzętu spadochronowego

- 8.20. Za treść instrukcji sprzętu spadochronowego (podręcznika użytkownika) i jej aktualizację 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) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi sprzętu spadochronowego lub
    - b) certyfikat dotyczący 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 certyfikat, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.
- 9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać 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 certyfikacji w innej formie;
  - 6) numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL) w zależności od rodzaju podmiotu, a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
  - 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 załącza 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 pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej 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 certyfikacji 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 uzgodnienia wzorów dokumentacji, o którym mowa w pkt 9.19 ppkt 4;
  - 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;

- 4) 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 odpowiedni certyfikat.
- 9.7. Certyfikat 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 certyfikatu.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.
- 9.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z certyfikatu;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu, 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 poświadczenia 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 certyfikatu, o którym mowa w pkt 9.1. Przy uzyskaniu certyfikatu w przypadku podmiotów prowadzących działalność podlegającą certyfikacji 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 poświadczenia 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 w terminie 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 9.19 ppkt 4. Zgłoszenie powinno zawierać 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 ciągu 30 dni pod rygorem wykreślenia podmiotu z ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu.
- 9.11.5. Układanie spadochronu oraz inne czynności obsługowe sprzętu spadochronowego i ich poświadczenie w karcie sprzętu spadochronowego może być wykonane poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej także przez podmioty zagraniczne posiadające uprawnienia do tych czynności, wydane na podstawie przepisów krajów, 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 należy wykonywać zgodnie z instrukcją obsługi oraz zaleceniami producenta.
- 9.13. Poza podmiotem wymienionym 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) podłączenie 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;
  - 6) poświadczenie obsługi spadochronu w zakresie wyżej wymienionych czynności.

9.13.2. Poza podmiotem wymienionym w pkt 9.1, 9.11 i 9.11.2 obsługa techniczna spadochronu innego przeznaczenia niewymienionego w pkt 8.8 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 zgodnie z programem szkolenia spadochronowego zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

### 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 skoczka spadochronowego w ten komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora skoków.

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 wymagane jest prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.

9.17. Poświadczenie ułożenia do skoku lub użycia spadochronu zapasowego, ratowniczego i innego przeznaczenia z wyłączeniem spadochro-

nów, o których mowa w pkt 8.8.2 i 8.8.3, następuje poprzez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba powinna zawierać 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.

9.19. Osoby, o których mowa w pkt 9.11 i 9.11.2, są obowiązane odpowiednio do:

1) prowadzenia ewidencji wykonanych i nadzorowanych czynności obsługowych;

2) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do skoków, lotów lub użycia;

3) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych oraz dokumentów źródłowych będących podstawą dopuszczenia sprzętu spadochronowego;

4) uzgodnienia z Prezesem Urzędu sposobu prowadzenia ewidencji, wykazów, wzorów protokołów, kart sprzętu spadochronowego oraz pieczęci używanych do poświadczeń.

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, są obowiązane do niezwłocznego przekazania wykazu Prezesowi Urzędu.

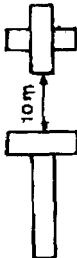

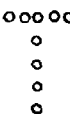


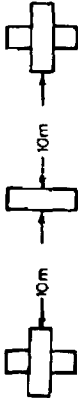
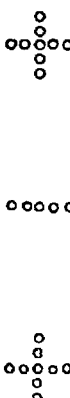
9.19.2. W przypadku prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może dokonać skreślenia podmiotu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia przedmiotowej działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.



## Rozdział 10

## Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych lub zrzutów

10.1. Sygnały stosowane podczas skoków spadochronowych i zrzutów określa tablica

Sygnał		Znaczenie sygnału
w dzień	w nocy	
	 	Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe.
		Zabrania się lądować oraz zabrania się zrywać skoczków. <u>Uwaga.</u> Statek powietrzny, z którego zrywa się skoczków, musi przejść na drugi krąg i wykonać ponowny nalot do zrzutu.
		Nakaz lądowania ze skoczkami lub skoczkami na pokładzie.

10.2. Niezależnie od sygnałów wymienionych w pkt 10.1 kierownik skoków może stosować dodatkowo inne umowne sygnały, 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.

## Rozdział 11

## Przepisy przejściowe

11.1. Dla sprzętu spadochronowego, o którym mowa w § 8 ust. 1 rozporządzenia, niespełniającego warunku certyfikacji zawartego w pkt 8.6 do dnia 31 grudnia 2007 r. może być wydana karta sprzętu spadochronowego i dopuszczenie do skoku, lotu lub użycia. Dla takiego sprzętu w dokumentach wpisuje się datę „31.12.2007” jako nieprze-

kraczną datę ważności bez uzupełnienia certyfikatów, o których mowa w pkt 8.6, lub datę wcześniejszą, jeżeli wynika to z innych przyczyn.

11.2. Do dnia 31 grudnia 2009 r. uczeń-skoczek może wykonywać skoki bez urządzenia zabezpieczającego AAD dla spadochronu zapasowego, jeżeli:

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

11.3. Po dniu 31 grudnia 2009 r. odstępstwo, o którym mowa w pkt 11.2, może być stosowane wyłącznie w przypadku realizacji zleconego szkolenia, na potrzeby sił zbrojnych oraz służb porządku publicznego, po uzyskaniu przez ośrodek szkolenia zgody Prezesa Urzędu.

11.4. W celu ujednoczenia oznaczeń sprzętu spadochronowego oraz wydanych certyfikatów, na wniosek zainteresowanego, Prezes Urzędu, na podstawie dotychczas wydanych certyfikatów lub dokumentów równoważnych, wystawi certyfikaty sprzętu spadochronowego z aktualną numeracją lub nada odpowiednie numery tego sprzętu.

## ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

**Warunki i wymagania dotyczące używania ultralekkich statków powietrznych**

## Spis treści

Rozdział 1	Zastosowanie .....	6808
Rozdział 2	Określenia .....	6808
Rozdział 3	Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych .....	6809
Rozdział 4	Organizacja lotów .....	6810
Rozdział 5	Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych .....	6810
Rozdział 6	Odpowiedzialność .....	6811
Rozdział 7	Dopuszczenie sprzętu do lotów .....	6811
Rozdział 8	Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych .....	6814
1.	Wymagania ogólne .....	6814
2.	Oznakowanie i napisy .....	6814
3.	Instrukcja obsługi technicznej .....	6815
4.	Instrukcja użytkowania w locie .....	6815
Rozdział 9	Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące ultralekkie statki powietrzne .....	6816
Rozdział 10	Obsługa techniczna sprzętu .....	6817
Rozdział 11	Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego .....	6819

## Rozdział 1

## Zastosowanie

- 1.1. Niniejsze przepisy określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ultralekkich statków powietrznych.
- 1.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot, na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, od obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszych przepisów. Zwolnienie nie może naruszać w sposób istotny ogólnego poziomu bezpieczeństwa wymaganego przez te przepisy.

## Rozdział 2

## Określenia

## 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

- 1) AGL — wysokość nad poziomem terenu;
- 2) AMSL — wysokość nad średnim poziomem morza;
- 3) AIP Polska — publikację wydawaną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa);
- 4) arkusz spełnienia wymagań technicznych — opracowany przez wnioskującego dokument zbiorczy wykazujący spełnienie wymagań technicznych, podający sposób spełnienia i środki spełnienia;
- 5) arkusz danych technicznych — dokument związany ze świadectwem spełnienia wymagań technicznych zawierający: bazę, opis, warunki użytkowania oraz ograniczenia dla statku powietrznego;
- 6) dowódca statku powietrznego — pilota, który podjął się pilotowania statku powietrznego i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
- 7) eksploatacja ultralekkiego statku powietrznego — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie statku powietrznego zgodnie z przeznaczeniem;
- 8) GND — poziom terenu (poziom ziemi);
- 9) IFR — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 10) IMC — warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;

- 11) Instrukcja użytkowania w locie — zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub władzę lotniczą kraju pochodzenia zbior 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;
- 12) Instrukcja obsługi technicznej — zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub władzę lotniczą kraju pochodzenia zbior instrukcji i informacji, będących częścią świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego, niezbędnych do utrzymania go w stanie zdolności do lotu;
- 13) kierownik lotów ultralekkich statków powietrznych — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji oraz uprawnienia instruktorskie lub inny równoważny dokument, odpowiedzialną za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i prowadzenie lotów;
- 14) kwalifikowanie ultralekkich statków powietrznych — czynności sprawdzające związane z wydaniem świadectwa spełnienia wymagań technicznych oraz pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 15) lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 16) lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
- 17) lot specjalny VFR — lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 18) mechanik ultralekkiego statku powietrznego — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczającego obsługę techniczną statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego;
- 19) 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;
- 20) pilot ultralekkiego statku powietrznego — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 21) pozwolenie na wykonywanie lotów — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu w określonym terminie;
- 22) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 23) ultralekki statek powietrzny — statek powietrzny w rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U.

Nr 139, poz. 1333) spełniający następujące warunki:

a) samolot ultralekki — statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany 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:

- 300 kg — dla samolotu lądowego jednomiejscowego,
- 450 kg — dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
- 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),
- 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),

b) szybowiec ultralekki — ultralekki statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nieposiadający zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:

- 80 kg — dla szybowców jednomiejscowych,
- 100 kg — dla szybowców dwumiejscowych,

c) wiatrakowiec ultralekki — statek powietrzny będący wiroplątem, 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:

- 330 kg — dla wiatrakowców jednomiejscowych,
- 495 kg — dla wiatrakowców dwumiejscowych,

d) śmigłowiec ultralekki — statek powietrzny będący wiroplątem, który siłę nośną uzyskuje z systemu wirnika nośnego napędza-

nego co najmniej jednym zespołem napędowym i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:

- 330 kg — dla śmigłowców jednomiejscowych,
- 495 kg — dla śmigłowców dwumiejscowych;

24) ultralekki statek powietrzny budowany amatorsko — statek, o którym mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA);

25) świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota ultralekkiego statku powietrznego;

26) świadectwo spełnienia wymagań technicznych — wydany przez Prezesa Urzędu po zakończeniu kwalifikowania dokument potwierdzający spełnienie technicznych wymagań budowy danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego;

27) uczeń-pilot — osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;

28) wyciągarkowy — osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania szybowca ultralekkiego, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;

29) wysokość bezwzględna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;

30) wysokość względna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;

31) VFR — przepisy wykonywania lotów z widocznością;

32) VMC — warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;

33) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;

34) załącznik — niniejszy załącznik.

### Rozdział 3

#### Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych

3.1. Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w art. 160 ust. 3

pkt 1 i 2 ustawy, zasady te określa także instrukcja operacyjna albo instrukcja wykonywania lotów, zwana dalej „Instrukcją”.

- 3.2. Instrukcja powinna być uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności.
- 3.3. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.
- 3.4. Osoba używająca ultralekkiego statku powietrznego jest obowiązana:
  - 1) używać ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z jego instrukcją użytkowania w locie, a w szczególności przestrzegać wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
  - 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używać do lotu ultralekkiego statku powietrznego w wymaganym stanie technicznym;
  - 4) stosować zasady tankowania statków powietrznych, o których mowa w pkt 4.3.4 w rozdziale 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 3.5. Typ ultralekkiego statku powietrznego mający ograniczone świadectwo techniczne lub inny uznany dokument może zostać wpisany do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 7 do rozporządzenia, jeżeli świadectwo techniczne lub inny dokument wystawiony przez właściwe władze danego kraju zostanie uznany przez Prezesa Urzędu za równorzędny z analogicznym dokumentem polskim wymaganym dla ultralekkiego statku powietrznego.
- 3.6. Pilot ultralekkiego statku powietrznego może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu własnego.
- 3.7. Postanowienia zawarte w pkt 3.6 nie zwalniają pilota z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

#### Rozdział 4

##### Organizacja lotów

- 4.1. Organizator lotów jest obowiązany:
  - 1) do zapoznania osób biorących udział w lotach z zasadami ich organizacji;
  - 2) wyznaczenia kierownika lotów w czasie pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których planowane są loty wielu ultralekkich statków powietrznych, jeśli uzna to za uzasadnione.
- 4.2. Jeżeli loty ultralekkich statków powietrznych mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych

lotów innych statków powietrznych, organizator lotów na ultralekkich statkach powietrznych jest obowiązany do uzgodnienia zasad wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

#### Rozdział 5

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

- 5.1. Lotów na ultralekkich statkach powietrznych nie wolno wykonywać:
  - 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 (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25 000 — zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
    - b) gdzie indziej, niż to określono 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 3 000 m (10 000 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. Postanowień pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do ultralekkich statków powietrznych wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy lub w warunkach IMC, 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.
- 5.2. Do wykonywania lotów w przestrzeniach kontrolowanych przez ultralekkie statki powietrzne wymagane jest 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 powietrznego jego pilot jest obowiązany mieć przy sobie świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego, książkę ultralekkiego statku powietrznego 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 powietrznego;
- 2) warunki meteorologiczne nie przekraczają indywidualnych uprawnień pilota oraz dopuszczalnych warunków użytkowania sprzętu;
- 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
- 4) pilot statku powietrznego osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy — ocenę ogólnego stanu technicznego ultralekkiego statku powietrznego.

5.4.2. Loty więcej niż jednego ultralekkiego statku powietrznego 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 powietrznego oba statki muszą być wyposażone w urządzenia zwalniające linę holowniczą.

5.4.4. W przypadku holowania transparentu, bannera lub innych podobnych rzeczy ultralekki statek powietrzny wykonujący lot holujący musi posiadać urządzenie zwalniające linę.

5.4.5. Do lotu zespołu holowniczego stosuje się postanowienia 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 rzeczy innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z Prezsem Urzędu.

5.5. Pilot ultralekkiego statku powietrznego jest obowiązany do zachowania czujności w locie niezbędnej 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 atmosferycz-

nych poniżej VMC pilot powinien przerwać wykonywanie zadania i lądować zapobiegawczo.

5.7. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot ultralekkiego statku powietrznego powinien:

- 1) sprawdzić czas i pozostałą ilość paliwa;
- 2) wykonywać dalszy lot z prędkością ekonomiczną, określoną w instrukcji użytkowania w locie;
- 3) w miarę możliwości nawiązać łączność ze służbą ruchu lotniczego i poinformować o zaistniałej sytuacji oraz stosować się do przekazanych przez nią informacji;
- 4) w przypadku braku łączności osiągnąć najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, oraz starać się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;
- 5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonać 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 należy postępować 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 jest obowiązany zawiadomić o nich właściciela statku.

## 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 zgodnie z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych.

## 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.
- 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) świadectwo spełnienia wymagań technicznych albo
    - b) deklarację zgodności z wydanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub certyfikatem typu — dla statków wpisanych na listę typów zakwalifikowanych, albo
    - c) certyfikat typu lub dokument równoważny — dla konstrukcji zagranicznej, albo
    - d) dziennik budowy — dla statków powietrznych budowanych amatorsko;
  - 2) książkę ultralekkiego statku powietrznego;
  - 3) zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego;
  - 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 w książkę 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, i który został wpisany 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 upoważnieni są:
- 1) producent albo importer;
  - 2) właściciel lub użytkownik;
  - 3) dokonujący napraw lub modyfikacji;
  - 4) potwierdzający podsumowanie pracy sprzętu.
- 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.
- 7.4. Do przedłużania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów jest uprawniony mechanik ultralekkiego statku powietrznego działający w certyfikowanym ośrodku lub osoba upoważniona przez Prezesa Urzędu.
- 7.5. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, po stwierdzeniu sprawności technicznej ultralekkiego statku powietrznego poprzez: przegląd zasadniczy, sprawdzenie aktualności dokumentów i wykonanie przez pilota ultralekkiego statku powietrznego lotu kontrolnego.
- 7.6. Amatorską budowę ultralekkiego statku powietrznego prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu. Wniosek o nadzór należy złożyć przed rozpoczęciem budowy. Sposób prowadzenia nadzoru budowy wymaga uzgodnienia z Prezesem Urzędu.
- 7.7. Kwalifikowanie 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 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.
- 7.11. Zakres koniecznych dokumentów, spośród wymienionych w punkcie 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
U1	Budowane według nowego projektu	ppkt 1—10
U2	Budowane według dokumentacji, która była już podstawą do budowy ultralekkiego statku powietrznego, typu który został dopuszczony do użytkowania	ppkt 1, 3, 7—10
U3	Budowane z zestawów dla typu, który został dopuszczony do użytkowania	ppkt 1, 7—10

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 zdolność 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 ultralekkiego statku powietrznego oraz nowych podzespołów;
- 3) produkcyjne — dla ultralekkich statków powietrznych, dla typów których Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
- 4) kontrolne — próby wykonywane w celu sprawdzenia ultralekkiego 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, mogą wykonywać także piloci posiadający minimum 200 godzin nalotu na ultralekkich statkach powietrznych jako dowódcy.

- 7.16. Sprawozdanie z prób w locie zakończone pozytywnym wynikiem zamyka proces kwalifikowania.
- 7.17. Wnioskodawca przedstawia Prezesowi Urzędu do uzgodnienia arkusz danych technicznych zawierający krótki opis, podstawowe dane i ograniczenia ultralekkiego statku powietrznego.
- 7.18. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultralekkiego statku powietrznego jest wydanie przez Prezesa Urzędu świadectwa spełnienia wymagań technicznych wraz z arkuszem danych technicznych, wpisanie ultralekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych oraz wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 7.19. 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 ultralekkiego statku powietrznego z dokumentacją typu,
    - c) protokołu ważenia i wyważenia,
    - d) specyfikacji konstrukcyjnej głównych zespołów ultralekkiego statku powietrznego,
    - e) instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej, sporządzonych w języku polskim;
  - 2) wykonaniu przeglądu zasadniczego ultralekkiego statku powietrznego i lotu kontrolnego.
- 7.19.1. Na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu wpisuje wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju certyfikat typu lub dokument równoważny na listę typów zakwalifikowanych.
- 7.20. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów zawieszają 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, hałas, upust paliwa lub inne właściwości mające wpływ na zdolność wyrobu do lotu.
- 7.21. W przypadku, o którym mowa w pkt 7.20, 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—7.20 stosuje się odpowiednio.
- 7.22. 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, napędzanych przez konwencjonalne śmigło i silnik tłokowy, posiadających nieruchome główne powierzchnie nośne, sterowanych przez wychylenie powierzchni sterowych zmieniających układ sił aerodynamicznych;
  - 2) do śmigłowców ultralekkich — jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem głównym, napędzanym przez jeden silnik tłokowy, w układzie klasycznym ze stałym podwoziem: kołowym, na płozach lub na pływakach;
  - 3) do wiatrakowców ultralekkich — jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem nośnym, napędzanych jednym zespołem napędowym śmigłowym z silnikiem tłokowym ze stałym podwoziem kołowym.
- 8.1.3. Samoloty ultralekkie podlegające niniejszym przepisom mogą być 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) zakaz wykonywania 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.
- 8.2.2. Wewnątrz kabiny w miejscu widocznym umieszcza się łatwy do przeczytania napis:
- „Ten statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii „ULTRALEK-

KI" 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”.

### 3. Instrukcja obsługi technicznej

8.3.1. Ultralekki statek powietrzny powinien być 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.

### 4. Instrukcja użytkowania w locie

8.4.1. Każdy ultralekki statek powietrzny powinien być wyposażony w instrukcję użytkowania w locie zawierającą informacje niezbędne do jego bezpiecznego użytkowania.

8.4.2. Informacje zamieszczone w instrukcji użytkowania w locie dotyczące prędkości lotu powinny być podane w tych samych jednostkach jak na przyrządzie.

8.4.3. W instrukcji użytkowania 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) wyprawianie 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) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych lub

- b) certyfikat dotyczący 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 certyfikatu, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, zainteresowany podmiot powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.

9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać 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 certyfikacji w innej formie;
- 6) w zależności od rodzaju podmiotu — numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
- 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 załącza 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 certyfikacji:
  - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
  - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,

c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,

d) schemat systemu zapewnienia jakości;

3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej 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 certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:

1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikację 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 ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;

4) 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 odpowiedni certyfikat.

9.7. Certyfikat 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 ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.

9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.

9.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:

1) zaprzestania działalności;

2) rezygnacji z certyfikatu;

3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;

4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu, 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 poświadczenia obsługi 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 certyfikowanym 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 samopreszkolenie użytkownika.

10.6. Działalność, o której mowa w pkt 10.1, wymaga uzyskania certyfikatu, o którym mowa w pkt 9.1.

10.7. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie w terminie 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 10.11 ppkt 4. Zgłoszenie powinno zawierać dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednio 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. protokołów oraz pieczęci używanych do poświadczeń.
- 10.10. Ewidencję, o której mowa w pkt 10.9, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych.
- 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
- 10.12. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności, mają obowiązek niezwłocznego przekazania dokumentacji, o której mowa w pkt 10.11 ppkt 2 i 4, Prezesowi Urzędu.
- 10.13. 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 może być podstawą skreślenia przez Prezesa Urzędu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia przedmiotowej działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.

Rozdział 11

Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego

(Format A5)  
(strona 1)

**KSIĄŻKA ULTRALEKKIEGO  
STATKU POWIETRZNEGO**

Klasa statku .....

Nr w ewidencji .....

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

Znaki rozpoznawcze

(strona

Producent .....  
(nazwa zakładu)

.....  
(w przypadku amatorskiej konstrukcji - imię, nazwisko i adres wykonawcy)

.....

OZNACZENIE TYPU ..... nr fabryczny .....

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

.....

.....  
(podstawa dopuszczenia do użytkowania)

.....  
(podpis)

(strona 3)

typ	nr fabryczny														
<b>I. WPIS DO EWIDENCJI</b>															
<table border="1" style="width: 100%; height: 15px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small; text-align: center;">(data wpisu - dzień, miesiąc, rok)</p>									<table border="1" style="width: 100%; height: 15px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small; text-align: center;">(nr w ewidencji)</p>						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"><b>ZNAKI ROZPOZNAWCZE</b></td> </tr> </table>	<b>ZNAKI ROZPOZNAWCZE</b>	<table border="1" style="width: 100%; height: 15px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> <td style="width: 12.5%;"></td> </tr> </table>													
<b>ZNAKI ROZPOZNAWCZE</b>															
<p style="font-size: x-small;">(pieczęć Urzędu)</p>	<p style="font-size: x-small;">..... (data i podpis uprawnionej osoby)</p>														

(strony 4-5)

typ	nr fabryczny						
<b>II. WŁAŚCICIEL ULTRALEKKIEGO STATKU POWIETRZNEGO</b>							
<b>Właściciel</b>			<b>Data</b>		<b>Podpisy</b>		
imię i nazwisko lub nazwa	adres	dzień, miesiąc, rok		nabywcy	zbywcy		
<b>I</b>							
<b>II</b>							
<b>III</b>							
<b>IV</b>							
<b>V</b>							





(strony 12-13)

typ	nr fabryczny							
<b>V. ŚMIGŁO ZAMONTOWANE NA SILNIKU</b>								
Typ	Nr fabryczny	Zamontowanie		Wymontowanie				
		data	podpis	data	podpis			

(strona 14)

typ	nr fabryczny							
<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 i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium innego Państwa bez pozwolenia Nadzoru Lotniczego tego Państwa. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością Pozwolenia na wykonywanie lotów (str. 15-17 niniejszej książki).</p>					<p>This document certifies, that present aircraft has been approved airworthy and is eligible for registration 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 and does not allow to conduct without permission of Aviation Authority of this State. The effectiveness of this document is qualified by means of validity of the Permission for Flights (pages 15 to 17 of this Log Book).</p>			
pieczęć nadzoru			..... data		..... podpis			
<p>Ograniczenia użytkowania .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>								

(strony 15-18)

typ	nr fabryczny								
<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							
<b>XI. ŚWIADECTWO OGLEDZIN - POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>								
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdolny do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niego programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdolności 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. Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące.</p>								
Lp.	Wyszczególnienie				Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie Prezesa Urzędu		

(strony 187, 188)

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

(strona 189)

## **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 powinna być 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 powinna być 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:
  - strony 1, 2 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
  - strona 3 organ ewidencyjny
  - strony 4, 5 właściciel ultralekkiego statku powietrznego
  - strony 6 – 13 producent lub obsługujący statek
  - strony 14 – 18 Prezes Urzędu lub uprawniony mechanik
  - strony 19 – 140 użytkownik
  - strony 141 – 170 obsługujący
  - strony 171 – 185 obsługujący
  - strony 186 – 188 Prezes Urzędu



(strona 190)

**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 – 188
XII. Zasady prowadzenia książki ultralekkiego statku powietrznego .....	189

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE UBEZPIECZENIA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ UŻYTKOWNIKÓW  
I OSÓB EKSPLOATUJĄCYCH STATKI POWIETRZNE, O KTÓRYCH MOWA W § 1 ROZPORZĄDZENIA,  
ORAZ MINIMALNE WYSOKOŚCI SUM TEGO UBEZPIECZENIA**

Spis treści

Rozdział 1 Przepisy ogólne .....	6830
Rozdział 2 Ubezpieczenie OC osób eksploatujących statki powietrzne .....	6831
Rozdział 3 Ubezpieczenie OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą .....	6831
Tabela nr 1 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne	6832
Tabela nr 2 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie produkcji statków powietrznych .....	6832
Tabela nr 3 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych .....	6832

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

1.1. Niniejsze przepisy określają wymagania dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej:

1) osób eksploatujących statki powietrzne nieobjęte obowiązkiem rejestracji i ewidencji oraz osób eksploatujących motolotnie (w tym użytkowników), zwanych dalej „osobami eksploatującymi” — za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków,

2) przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą związaną wyłącznie ze statkami powietrznymi nieobjętymi obowiązkiem rejestracji i ewidencji lub motolotniami, zwanych dalej „przedsiębiorcami” — za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem działalności lotniczej

— zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, a w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.

1.2. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC podmiotów, o których mowa w ust. 1, nie jest konieczne określanie egzemplarzy statków powietrznych. W ubezpieczeniu określa się jedynie rodzaj statków powietrznych.

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1) maksymalna masa — maksymalną masę startową statku powietrznego, będącą wartością podaną w instrukcji lub innym dokumencie statku powietrznego, a przy braku tych dokumentów — faktyczną maksymalną masę startową;

2) masa własna — masę pustego statku powietrznego, będącą wartością podaną w instrukcji lub innym dokumencie statku powietrznego, a przy braku tych dokumentów — faktyczną maksymalną masę pustego statku powietrznego;

3) osoba trzecia — osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej niebędącą ubezpieczającym, pasażerem, osobą biorącą udział w locie lub członkiem załogi;

4) SDR (Specjalne Prawa Ciągnięcia) — międzynarodową jednostkę wymiany o charakterze pieniądza bezgotówkowego, określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy;

5) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze.

3.1. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC uważa się za spełniony, jeżeli umowa została zawarta zgodnie z przepisami ustanawiającymi obowiązek ubezpieczenia lub ustanawiającymi limity odpowiedzialności, a suma gwarancyjna wynikająca z tej umowy jest nie niższa niż minimalna suma gwarancyjna dla danego rodzaju ubezpieczenia OC, określona w niniejszym rozporządzeniu i w przepisach ustanawiających obowiązek ubezpieczenia, i nie niższa niż limity odpowiedzialności wynikające z przepisów ustanawiających limity odpowiedzialności.

3.2. Osoby eksploatujące statki powietrzne, użytkownicy, przewoźnicy lotniczy oraz inni przedsiębiorcy prowadzący działalność lotniczą mogą ubezpieczyć się łącznie w ramach wspólnej sumy ubezpieczenia, jeżeli:

1) wykonują ten sam rodzaj działalności lotniczej oraz są zagrożeni tym samym rodzajem ryzyka;

- 2) wysokość sum ubezpieczenia odpowiada wysokości limitów zawartych w niniejszych przepisach.
- 3.3. Podmioty, o których mowa w pkt 3.2, 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 niniejszych przepisach lub rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. Nr 110, poz. 1168) 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 — 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. 207 ustawy w tym użytkowników statków powietrznych — 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 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 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, inwazji, ataku nieprzyjaciela, wojny domowej, rewolucji, powstania, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek oraz aktów terroru.
- 6.3. Ubezpieczenie OC osoby eksploatującej, niebędącej przewoźnikiem lotniczym, obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby biorącej udział w locie, niebędącej członkiem załogi, 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 osób eksploatujących statki powietrzne, o którym mowa w pkt 6.1, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwot w SDR określonych w tabeli nr 1, z uwzględnieniem maksymalnej masy lub masy własnej.
9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących prototyp statku powietrznego lub statku powietrznego, o którym mowa w pkt 1.1 ppkt 1, dla którego nie wydano jeszcze dokumentów zdatności do lotu, skoku lub użycia, dopuszczonego do lotu lub skoku w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 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 kwot w SDR określonych w tabeli nr 1, z uwzględnieniem maksymalnej masy lub masy własnej.
10. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC użytkownika niebędącego przewoźnikiem lotniczym, w odniesieniu do każdej osoby biorącej udział w locie lub skoku, niebędącej członkiem załogi, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.

## Rozdział 3

### **Ubezpieczenie OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą**

11. Ubezpieczeniem OC przedsiębiorców jest objęta odpowiedzialność cywilna tych przedsiębiorców za szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej powstałe w związku z wykonywaną działalnością, o której mowa w art. 160 ustawy.
12. Obowiązek ubezpieczenia OC przedsiębiorców powstaje:
- 1) przed dniem wydania przez Prezesa Urzędu certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 3 ustawy;
  - 2) przed dniem rozpoczęcia działalności, która podlega zgłoszeniu Prezesowi Urzędu i nie jest objęta obowiązkiem uzyskania certyfikatu;
  - 3) w dniu ustania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z uprzednio zawartej umowy ubezpieczenia OC.
13. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców w zakresie szkolenia lotniczego w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi

równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR na jeden ośrodek szkoleniowy.

14. Minimalna suma ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą inną niż przewóz lotniczy w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR.
- 15.1. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców w zakresie produkcji statków powietrznych w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty w SDR, określonej w tabeli nr 2, z uwzględnieniem maksymalnej masy lub masy własnej produkowanego statku powietrznego.
- 15.2. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty w SDR, określonej w tabeli nr 3, z uwzględnieniem maksymalnej masy lub masy własnej obsługiwanego statku powietrznego.
16. Niniejsze przepisy stosuje się do osób prowadzących działalność lotniczą niebędących przedsiębiorcami, nieobjętych obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia OC.

Tabela nr 1 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne

Wartości podane w nawiasach określają masę własną statku powietrznego

Lp.	Maksymalna masa startowa (lub masa własna) statku powietrznego	Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne
1	powyżej 5 kg do 20 kg	3 000 SDR
2	powyżej 20 kg do (70 kg)	10 000 SDR
3	powyżej (70 kg) do 495 kg	20 000 SDR

Tabela nr 2 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie produkcji statków powietrznych

Wartości podane w nawiasach określają masę własną statku powietrznego

Lp.	Maksymalna masa startowa (lub masa własna) statku powietrznego	Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie produkcji statków powietrznych
1	powyżej 20 kg do (70 kg)	20 000 SDR
2	powyżej (70 kg) do 495 kg	30 000 SDR

Tabela nr 3 — Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych

Wartości podane w nawiasach określają masę własną statku powietrznego

Lp.	Maksymalna masa startowa (lub masa własna) statku powietrznego	Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych
1	powyżej 20 kg do (70 kg)	10 000 SDR
2	powyżej (70 kg) do 495 kg	20 000 SDR

## ZASADY PROWADZENIA EWIDENCJI STATKÓW POWIETRZNYCH

## Spis treści

Rozdział 1	Zasady prowadzenia ewidencji oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tej ewidencji .....	6833
Rozdział 2	Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na statkach powietrznych wpisanych do ewidencji .....	6834
Rozdział 3	Rozmieszczenie, wielkość oraz rodzaje znaków rozpoznawczych .....	6834
Rozdział 4	Inne znaki i napisy na statkach powietrznych .....	6834

## Rozdział 1

**Zasady prowadzenia ewidencji oraz warunki wpisywania statków powietrznych do tej ewidencji**

## 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) zapis elektroniczny — dotyczy wpisanych do ewidencji statków powietrznych.

## 1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji dla statku powietrznego wymienionego:

- 1) w § 1 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia powinno:
  - a) zawierać 2 fotografie statku powietrznego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 x 15 cm lub ich zapis cyfrowy,
  - b) spełniać wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 pkt 1—3 oraz ust. 3 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 2) w § 1 ust. 1 pkt 1 lit. c i w § 4 ust. 3 rozporządzenia powinno spełniać wymagania, o których mowa w art. 37 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze.

## 1.2.2. Po sprawdzeniu kompletności zgłoszenia wydaje się świadectwo ewidencji statku po-

wietrznego, zwane dalej „świadectwem ewidencji”.

1.2.3. W przypadku niekompletnego zgłoszenia Prezes Urzędu wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.

1.3.1. Świadectwo ewidencji sporządza się w języku polskim i angielskim.

1.3.2. Świadectwo ewidencji powinno zawierać:

- 1) dane statku powietrznego;
- 2) nazwę (nazwisko i imię) oraz adres właściciela;
- 3) datę wpisania statku powietrznego do ewidencji;
- 4) podpis osoby uprawnionej;
- 5) nazwę instytucji wystawiającej świadectwo;
- 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 wydanym zaświadczeniem.

1.4.1. Zgłoszenie zmiany danych następuje w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.

1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych skutkuje wydaniem 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 § 1 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, 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, tak 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 należy umieścić 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 powinny mieć tę samą wielkość.
- 3.2.2. Wysokość znaków umieszczonych na skrzydłach nie powinna być mniejsza niż 50 cm.
  - 3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w § 1 ust. 1 pkt 1 lit. c i § 4 ust. 3 rozporządzenia wysokość znaków umieszczonych na skrzydle nie powinna być mniejsza niż 30 cm.
- 3.2.3. Wysokość znaków umieszczonych na kadłubie nie powinna być 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. Inne znaki i napisy 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.