

## Załącznik 1. Lotnie

### Warunki i wymagania dotyczące używania lotni

#### Rozdział 1

##### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do lotni.

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

#### Rozdział 2

##### Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1) holownik - pilota posiadającego potwierdzone zaświadczeniem uprawnienia do holowania statków powietrznych;

2) *(uchylony)*

3) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na lotniach dla innych osób;

4) *(uchylony)*

5) program specjalistyczny - program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawach świadectw kwalifikacji;

6) *(uchylony)*

7) wyciągarkowy - osobę obsługującą urządzenie mechaniczne służące do holowania lotni lub parolotni;

8) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.

9) *(uchylony)*

10) *(uchylony)*

11) *(uchylony)*

12) *(uchylony)*

#### Rozdział 3

##### Zasady eksploatacji lotni

3.1. Zasady eksploatacji lotni określają przepisy załącznika.

3.2. W zakresie eksploatacji lotni osoba używająca lotni stosuje się do:

1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;

2) zasad określonych przez organizatora lotów.

3.3. Do wykonywania lotów w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na lotni.

#### Rozdział 4

##### Organizacja lotów lotniowych

4.1. Organizator:

1) przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;

2) zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;

3) zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie spełniające warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;

4) zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenia znaków, o których mowa w pkt 9.1.

4.2. Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.

4.3. Na kierownika startu lotniowego wyznacza się pilota, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem specjalistycznym, albo instruktora lotniowego lub paralotniowego.

4.3.1. Kierownik startu lotniowego jest odpowiedzialny za:

- 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań lotni podczas startu;
- 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na 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 dokumentach wewnętrznych szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu lotniowego.

4.4. Organizator zapewnia:

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

4.5. Jeżeli loty lotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:

- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
- 2) łączność radiową z lotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
- 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków.

4.6. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania i startu oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad wskazaniem wskaźnika kierunku wiatru.

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów**

5.1. Do wykonywania lotów na lotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.

5.2. Pilot lotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.

5.2.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot lotni posiada przy sobie:

- 1) świadectwo kwalifikacji pilota lotni;
- 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na lotniach.

5.2.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.2.1, mogą znajdować się na ziemi - w miejscu startu i lądowania.

5.3. Osoba posiadająca wydane w innym państwie dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na lotniach bez nadzoru instruktora może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot lotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.2.1.

5.4. Pilot lotni, uczeń-pilot, a także pasażer lotni wykonują lot w kasku.

5.5.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.5.1.1.

5.5.1. 1 Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 lotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

5.5.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem organizatora zawodów.

5.5.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie odpowiednio wyciągarkowy lub holownik, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.

5.5.4. Lotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed lotnią startującą.

5.5.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma lotnia mająca zbocze z prawej strony.

5.5.6. Pierwszeństwo lądowania ma lotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.

5.5.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia lotni znajdującej się tam wcześniej.

5.5.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.

5.5.9. Wejście i wyjście z krążenia może nastąpić tylko po stycznej, na zewnątrz kręgu.

5.5.10. Lotów na lotniach nie wykonuje się:

- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz w chmurach;
- 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
  - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 - zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
  - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
  - c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

5.5.11. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi i zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.

5.5.12. Przepisów pkt 5.5.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:

- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
- 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów - w przypadku lotów zorganizowanych;
- 3) latarki elektrycznej;

4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.

5.5.13. W przestrzeniach kontrolowanych loty wykonuje się zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy. Do lotów tych lotnia jest wyposażona co najmniej w:

- 1) busolę magnetyczną;
- 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) wysokościomierz;
- 4) wariometr;
- 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
  - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
  - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
- 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
- 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

5.6. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.

5.6.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.

5.6.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.

5.7. Dopuszcza się wykonywanie na lotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.

5.8. Pilot lotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.

5.8.1. Przepis pkt 5.8 nie zwalnia pilota lotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.

5.9. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów określa się w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, opracowanej przez organizatora.

5.9.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

## **Rozdział 6**

### **Odpowiedzialność**

6.1. Uczeń-pilot oraz pasażer są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.

6.2. Uczeń-pilot zostaje zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta lotni, o których mowa w pkt 3.2 ppkt 1, oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania lotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.

6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności kompletność oraz gotowość do użycia lotni i wyposażenia, oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:

- 1) w przypadku pilota lotni - pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
- 2) w przypadku ucznia-pilota - instruktor lotniowy prowadzący loty.

6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot lotni albo uczeń-pilot.

6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem lotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające

jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania lotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania lotni do lotu.

6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.

6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest wymagane w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów oraz szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:

- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
- 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci lotni albo
- 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

#### **Rozdział 7 (uchylony)**

#### **Rozdział 8 (uchylony)**

#### **Rozdział 9**

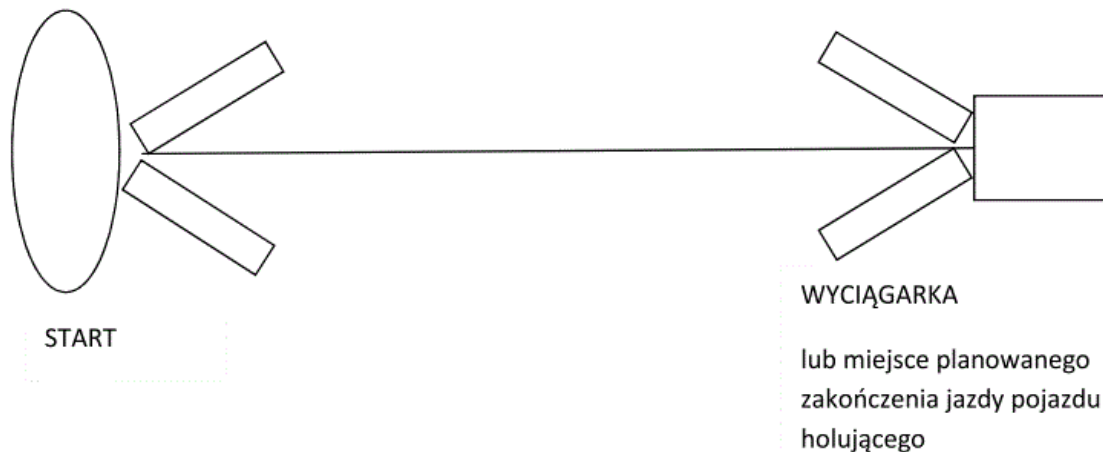
#### **Znaki stosowane podczas lotów holowanych**

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:



## Załącznik 2. Paralotnie

### Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni

#### Rozdział 1

##### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do paralotni, motoparalotni i paraplanu, zwanych dalej "paralotnią".

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

#### Rozdział 2

##### Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1) *(uchylony)*

2) ~~motoparalotnia — paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy;~~*(uchylony)*

3) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralotniach dla innych osób;

4) ~~paraplan — motoparalotnię o masie startowej większej niż 300 kg;~~*(uchylony)*

5) *(uchylony)*

6) program specjalistyczny - program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;

7) *(uchylony)*

8) wyciągarkowy - osobę obsługującą urządzenia mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;

9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.

10) *(uchylony)*

11) *(uchylony)*

12) *(uchylony)*

13) *(uchylony)*

14) *(uchylony)*

15) *(uchylony)*

16) *(uchylony)*

#### Rozdział 3

##### Zasady eksploatacji paralotni

3.1. Zasady eksploatacji paralotni określają przepisy załącznika.

3.2. W zakresie eksploatacji paralotni osoba używająca paralotni stosuje się do:

1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;

2) zasad określonych przez organizatora lotów.

3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na danej kategorii statku powietrznego.

#### Rozdział 4

##### Organizacja lotów paralotniowych

4.1. Organizator:

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

## **Rozdział 5**

### **Wykonywanie lotów**

5.1. Do wykonywania lotów na paralotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.

5.2. Pilot paralotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.

5.3.1. W czasie wykonywania lotów każdy pilot paralotni posiada przy sobie:

- 1) świadectwo kwalifikacji pilota paralotni;
- 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na paralotniach.

5.3.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3.1, mogą znajdować się na ziemi - w miejscu startu i lądowania.

5.4. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na paralotniach bez nadzoru instruktora wydane w innym państwie może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot paralotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1. Przepis pkt 5.3.2. stosuje się odpowiednio.

5.5. Pilot paralotni, uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, wykonują lot w kasku.

5.6.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt. 5.6.1.1.

5.6.1.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 paralotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

5.6.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora zawodów.

5.6.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie wyciągarkowy, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.

5.6.4. Paralotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed paralotnią startującą.

5.6.5. Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma paralotnia mająca zbocze z prawej strony.

5.6.6. Pierwszeństwo lądowania ma paralotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.

5.6.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia paralotni znajdującej się tam wcześniej.

5.6.8. Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.

5.6.9. Wejście i wyjście z krążenia następuje po stycznej, na zewnątrz kręgu.

5.6.10. Lotów na paralotniach nie wykonuje się:

- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m lub w chmurach;
- 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:

a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:

- dla paralotni, ~~paralotni z napędem~~ i motoparalotni - 150 m (500 ft),

- dla ~~parapanu~~ motoparalotni o masie startowej większej niż 300 kg - 300 m (1 000 ft)

- nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 - zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,

b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,

c) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 50 m (150 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

5.6.11. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.

5.6.12. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:

- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
- 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów - w przypadku lotów zorganizowanych;
- 3) latarki elektrycznej;
- 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.

5.6.13. W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt. 1 ustawy. Do lotów tych paralotnia jest wyposażona co najmniej w:

- 1) busolę magnetyczną;
- 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) wysokościomierz;
- 4) wariometr;
- 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
  - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
  - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
- 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
- 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

5.7. Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.

5.7.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.

5.7.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.

5.7.3. Loty na paralotniach podczas zajęć rekreacyjnych, o których mowa w art. 94 ust. 1 ustawy, mogą odbywać się w podmiotach szkolących lub pod ich nadzorem, zgodnie z dokumentami wewnętrznymi:

- 1) na paralotniach spełniających warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
- 2) na holu lub ze wzgórza o deniwelacji nie większej niż 150 m;
- 3) nie wyżej niż 100 m nad terenem;
- 4) przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 3 m/s;
- 5) w warunkach atermicznych;
- 6) po złożeniu oświadczenia lub przedstawieniu prawa jazdy, o których mowa w art. 105 ust. 5 ustawy.

5.8. Dopuszcza się wykonywanie na paralotniach bez napędu startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.

5.9. Pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.

5.9.1. Przepis pkt 5.9 nie zwalnia pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.

5.10. Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodycie postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.

5.10.1. Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

## **Rozdział 6**

### **Odpowiedzialność**

6.1. Uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.

6.2. Uczeń-pilot, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są zapoznawani w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta paralotni, o których mowa w pkt 3.2, oraz informowani o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.

6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprzęży oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:

- 1) w przypadku pilota paralotni - pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
- 2) w przypadku, o którym mowa w pkt 5.7.3, oraz lotów ucznia-pilota - instruktor paralotniowy prowadzący szkolenie.

6.4. Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot paralotni, osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, albo uczeń-pilot.

6.5. Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem paralotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania paralotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania paralotni do lotu.

6.5.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.

6.5.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:

- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
- 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci paralotni albo
- 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

## **Rozdział 7 (uchylony)**

## **Rozdział 8 (uchylony)**

## **Rozdział 9**

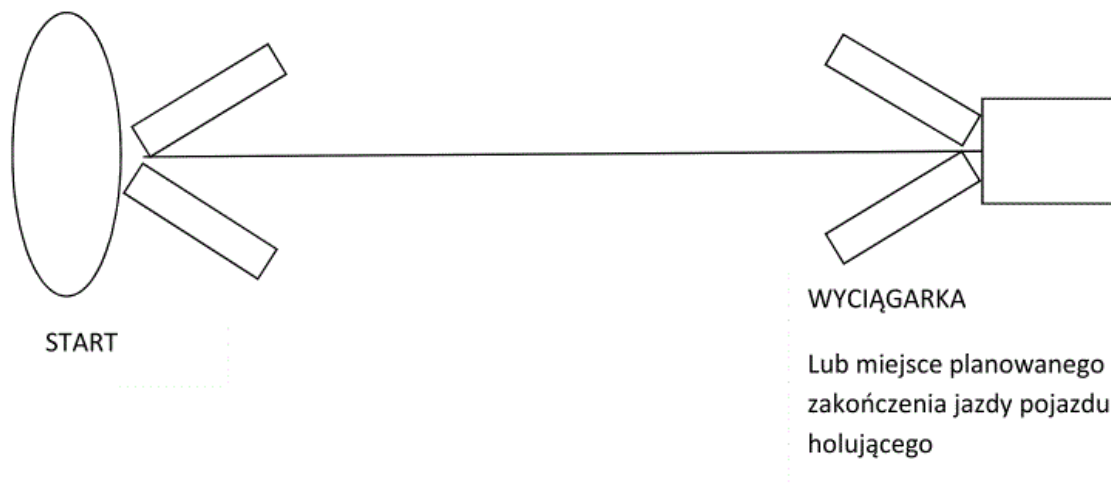
### **Znaki stosowane podczas lotów holowanych**

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:



### Załącznik 3. Motolotnie

#### Warunki i wymagania dotyczące używania motolotni

##### Rozdział 1

##### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do statków klasy motolotni, określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, których maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:

- 1) 300 kg—dla motolotni lądowych jednomiejscowych;
- 2) 450 kg—dla motolotni lądowych dwumiejscowych;
- 3) 330 kg—dla motolotni operujących z wody lub amfibii jednomiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
- 4) 495 kg—dla motolotni operujących z wody lub amfibii dwumiejscowych, przy czym jeżeli motolotnia jest eksploatowana zarówno jako operująca z wody i motolotnia lądowa, jej masa nie przekracza odpowiednio obu limitów maksymalnej masy startowej (MTOM);
- 5) 315 kg—dla motolotni lądowych jednomiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
- 6) 472,5 kg—dla motolotni lądowych dwumiejscowych wyposażonych w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do motolotni;
- 7) 600 kg—dla motolotni kategorii amatorskiej lub eksperymentalnej.

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

##### Rozdział 2

##### Określenia

2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) (*uchylony*)
- 2) lot specjalny VFR - lot VFR wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 3) (*uchylony*)

- 4) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na motolotniach dla innych osób;
- 5) pilot - pilota motolotni oraz ucznia-pilota;
- 6) *(uchylony)*
- 7) *(uchylony)*
- 8) *(uchylony)*
- 9) uczeń-pilot – osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota;
- 10) VMC - warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur - równe lub większe od ustalonych minimumów;
- 11) *(uchylony)*
- 12) *(uchylony)*
- 13) *(uchylony)*
- 14) *(uchylony)*
- 15) program specjalistyczny - program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji.
- 16) *(uchylony)*;

### **Rozdział 3**

#### **Zasady eksploatacji motolotni**

- 3.1. Zasady eksploatacji motolotni określa załącznik.
- 3.2. Osoba używająca motolotni:
  - 1) stosuje się do zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
  - 2) stosuje się w przypadku lotów zorganizowanych do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używa do lotu motolotni w wymaganym stanie technicznym.
- 3.3. Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający co najmniej 100 godzin jako pilot dowódca motolotni.

### **Rozdział 4**

#### **Organizacja lotów**

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

### **Rozdział 5**

#### **Wykonywanie lotów**

- 5.1. Lotów na motolotniach nie wykonuje się:

1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;

2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:

a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 - zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy;

b) gdzie indziej niż to określono w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

5.2. Przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania przez motolotnię:

1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;

2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów - w przypadku lotów zorganizowanych;

3) latarki elektrycznej;

4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.

5.2.1. W przestrzeniach kontrolowanych zezwala się na wykonywanie lotów przez motolotnie wyposażone dodatkowo w:

1) busolę magnetyczną;

2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) wysokościomierz;

4) wariometr;

5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:

a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,

b) rejonów lub tras planowanego lotu;

6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;

7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

5.3. W czasie użytkowania motolotni pilot posiada na pokładzie:

1) świadectwo kwalifikacji pilota motolotni lub równoważny dokument uprawniający do wykonywania lotów w zakresie posiadanych uprawnień;

2) ~~metrykę motolotni~~ kopie dokumentu zdatności do lotu z książki urządzenia latającego, jeśli jest wymagany;

3) kopiea dowódu ubezpieczenia OC;

4) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;

5) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego.

6) kopia świadectwa ewidencji;

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 zaleceniami producenta, jeżeli zostały opublikowane;

2) warunki meteorologiczne pozwalają na bezpieczne wykonywanie lotu oraz nie przekraczają dopuszczalnych warunków użytkowania sprzętu;

3) miejsce startu i lądowania umożliwi bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;

4) został dokonany przegląd podstawowy;

5) pilot motolotni, osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w motolotni, a w lotach szkolnych uczeń-pilot pod nadzorem instruktora motolotniowego, wykonał przegląd przedlotowy.

5.5. Pilot motolotni rozpoczyna lot nie wcześniej niż po upływie 30 sekund od startu poprzedzającego statku powietrznego, a w przypadku lotów zorganizowanych - zgodnie z porządkiem i sposobem wykonywania lotów ustalonym przez organizatora.

5.5.1. Przepisu pkt 5.5 nie stosuje się do lotów grupowych wykonywanych na ustalonych wcześniej zasadach.

5.6. Holowanie motolotnią przedmiotów, w szczególności innych statków powietrznych, transparentów lub bannerów, jest dozwolone pod warunkiem, że wszystkie statki uczestniczące w takim locie posiadają urządzenia zwalniające linę holowniczą.

5.7. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt 5.7.1.

5.7.1. Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 motolotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

## **Rozdział 6**

### **Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych**

6.1. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów, kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC pilot przerywa wykonywanie zadania.

6.2. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot motolotni:

1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;

2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;

3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;

4) w przypadku braku łączności osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, jednak nie wyższą niż 900 m nad terenem, stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne;

5) w przypadku niewznowienia orientacji wykonuje lądowanie zapobiegawcze.

6.3. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej pilot motolotni przyjmuje kurs oddalający od granicy państwa i stara się wznowić orientację.

6.4. W przypadku niebezpieczeństwa w locie pilot motolotni postępuje zgodnie z zaleceniami producenta motolotni oraz zaleceniami producenta spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli motolotnia taki spadochron posiada.

6.5. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek motolotni pilot motolotni niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela motolotni.

## **Rozdział 7**

### **Odpowiedzialność**

7.1. Pilot wykonuje lot na własną odpowiedzialność, osobiście podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.

7.2. W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność ponosi dowódca motolotni, z zastrzeżeniem pkt 7.4.

7.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielnych oraz nadzór nad kontrolą sprzętu przez ucznia-pilota.

7.4. Przed lotem w składzie wieloosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem motolotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zasad bezpieczeństwa oraz

w przypadku członka załogi – informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym oceny stanu technicznego i przygotowania motolotni do lotu.

7.4.1. Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.

7.4.2. Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 7.4, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:

- 1) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
- 2) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci motolotni albo
- 3) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

**Rozdział 8 (uchylony)**

**Rozdział 9 (uchylony)**

**Rozdział 10 (uchylony)**

**Rozdział 11 (uchylony)**

**Rozdział 12 (uchylony)**

## **Załącznik 4. Spadochrony**

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

#### **Rozdział 1**

##### **Zastosowanie**

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do spadochronów osobowych, i spadochronów towarowych ~~oraz spadochronowych systemów ratowniczych~~, zwanych dalej "spadochronami".

1.1.1. (uchylony)

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach używania spadochronów w celach pokazowych, próbnych lub ustanawiania rekordów, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej "Prezesem Urzędu" może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

#### **Rozdział 2**

##### **Określenia**

2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

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

11) skok ratowniczy (przymusowy) - skok spadochronowy w przypadku, gdy dalszy lot lub lądowanie na statku powietrznym zagraża życiu załogi lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

12) (*uchylony*)

13) uczeń-skoczek - osobę wykonującą skoki spadochronowe w ramach szkolenia lotniczego, do czasu uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego lub wpisywanych do niego uprawnień, inną niż pasażer;

14) zrzut - zrzut przedmiotów zaopatrzonych w spadochrony;

15) (*uchylony*)

16) (*uchylony*)

17) (*uchylony*)

18) (*uchylony*)

19) (*uchylony*)

20) regulamin - dokument zawierający sposób organizacji wykonywania zrzutów lub skoków spadochronowych;

21) (*uchylony*)

22) podmiot nadzorujący – Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy.

### **Rozdział 3**

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

3.1. Spadochrony eksploatuje się na zasadach określonych w załączniku, w regulaminie opracowanym przez organizatora oraz zaleceniach producenta, jeżeli zostały opublikowane.

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

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

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

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

3.2. W regulaminie uwzględnia się wytyczne opracowane przez podmiot nadzorujący zgodnie z najnowszą wiedzą związaną z eksploatacją spadochronów oraz w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.

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

### **Rozdział 4**

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

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

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

- 1) przeprowadzenie analizy warunków meteorologicznych i informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym oraz uzyskanie stosownych zezwoleń związanych z ruchem lotniczym;
- 2) wyłożenie odpowiednich znaków, jeżeli są wymagane przepisami;

- 3) sporządzenie listy załadowczej na dany wylot;
- 4) obecność na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą;
- 5) wpisanie na listę załadowczą ucznia-skoczek pod warunkiem wykonywania nad nim nadzoru instruktora spadochronowego prowadzącego w danym skoku szkolenie;
- 6) przechowywanie listy załadowczej;
- 7) zapoznanie się przez osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji z określonymi przez organizatora zasadami organizacji, zasadami wykonywania zrzutów, skoków i lotów, w szczególności dotyczącymi:
  - a) ruchu kołowego i pieszego w miejscu organizacji skoków,
  - b) organizacji wejścia na pokład i ruchu naziemnego statku powietrznego,
  - c) kolejności wykonywania skoków i zrzutów,
  - d) planowanego rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu spadania w kombinezonach umożliwiającym znaczne przemieszczenia w poziomie typu "wingsuit",
  - e) minimalnej planowanej wysokości zawiśnięcia na otwartym spadochronie,
  - f) stref opadania,
  - g) miejsc lądowania i kierunków podejścia do lądowania,
  - h) sposobu postępowania w sytuacjach zaistnienia wypadków i incydentów,
  - i) sposobu określania miejsca skoku lub zrzutu,
  - j) rodzaju skoków lub zrzutów organizowanych przez organizatora,
  - k) obecności na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania skoków lub zrzutów poza załogą, wyłącznie osób wpisanych na listę załadowczą,
  - l) wydawania, obsługi i kontroli spadochronu ze szczególnym uwzględnieniem spadochronu przeznaczanego dla pasażera i ucznia-skoczek – w przypadku udostępniania spadochronów przez organizatora,
  - m) sposobu zgłaszania się skoczka spadochronowego do wpisania na listę załadowczą i zakresu kontroli wymaganych dokumentów,
  - n) współpracy z podmiotami szkolącymi,
  - o) sposobu i wymaganych dokumentów do wpisania na listę załadowczą osoby niebędącej skoczkiem spadochronowym,
  - p) nadzoru nad osobami niebędącymi skoczkami spadochronowymi oraz odprowadzenia ich do statku powietrznego,
  - q) charakterystycznych wysokości związanych z metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych,
  - r) wymaganego przez organizatora minimalnego wyposażenia skoczka i pasażera podczas różnych rodzajów skoków,
  - s) wymaganych dokumentów od osób i podmiotów zaangażowanych w organizację i wykonywanie skoków,
  - t) zasad wnoszenia uwag do systemu organizacyjnego organizatora związanych z poprawą organizacji i bezpieczeństwa podczas skoków lub zrzutów;
- 8) podczas skoków ucznia-skoczek lub udostępniania przez organizatora spadochronów w celu wykonania skoku używanie tylko spadochronów ułożonych przez uprawnione osoby;
- 9) wyznaczenie i udział niezbędnych osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych skoków lub zrzutów;
- 10) wyznaczenie rejonu skoków lub zrzutów oraz rejonu zniżania statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki lub zrzuty poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem przypadku niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia spadochronów;
- 11) zgłoszenie wypadków i incydentów właściwym organom i służbom;

12) określenie zasad przebywania w miejscu organizacji skoków osób niebiorących udziału w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji;

13) podczas oceny zdatności do lotu i zrzutów na potrzeby innego podmiotu ustalenie organizatora tych skoków lub zrzutów oraz pisemne określenie zakresu odpowiedzialności podmiotów oraz osób biorących udział w skokach lub zrzutach i ich organizacji; brak pisemnego określenia zakresu odpowiedzialności wskazuje jako organizatora tych skoków lub zrzutów osoby fizyczne dokonujące zrzutów lub wykonujące skoki;

14) w przypadku odpłatnego udostępniania ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków osób niebędących skoczkami spadochronowymi jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której wynika ułożenie czaszy głównej i zapasowej do skoku przez uprawnione osoby; w przypadku gdy w miejscu organizacji skoków lub w bezpośrednim sąsiedztwie spadochrony udostępnia podmiot inny niż organizator, organizator oraz ten podmiot zawierają pisemne porozumienie zobowiązujące udostępniającego spadochrony do prowadzenia takiej dokumentacji;

15) zapoznanie pilotów z graniczną wartością prędkości opadania statku powietrznego, przekroczenie której może spowodować zainicjowanie działania AAD w spadochronach używanych przez będących na pokładzie skoczków.

4.1.1. Zasady, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 7, są określone w formie regulaminu.

4.1.2. Załącznikami do regulaminu są:

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

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

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

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

## 2. Osoby funkcyjne

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

- 1) kierownika skoków;
- 2) wyrzucającego.

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

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

9) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1-8, jeżeli organizator uzna to za konieczne.

4.2.1.1. Na kierownika skoków lub jego zastępcę wyznacza się:

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

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

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

4.2.2. Wyrzucający kieruje z pokładu statku powietrznego zrzutem, a także kieruje wyskokiem skoczków podczas następujących rodzajów skoków:

- 1) nocnych;
- 2) na wodę;
- 3) uczniów-skoczków;
- 4) w sytuacjach niewymienionych w ppkt 1-3, jeżeli organizator uzna to za konieczne.

4.2.3.1. Na wyrzucającego podczas skoków lub zrzutów wyznacza się:

- 1) instruktora spadochronowego;
- 2) skoczka spadochronowego posiadającego kategorię wyszkolenia C.

4.2.3.2. Wyrzucający jest odpowiedzialny za określenie miejsca skoku lub zrzutu, napięcie na pokładzie statku powietrznego lin desantowych i automatów spadochronowych, w przypadkach koniecznych odpięcie tych lin lub podanie komendy do ich odpięcia, podanie komendy do skoku uczniowi-skoczkowi, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

4.2.4. Jeżeli rodzaj prowadzonych skoków lub zrzutów wymaga określenia innego zakresu obowiązków kierownika skoków lub wyrzucającego, organizator określa ten zakres w regulaminie lub zapoznaje z nim osoby biorące udział w zrzutach, skokach lub lotach i ich organizacji.

4.2.5. W czasie wykonywania skoków lub zrzutów kierownik skoków przebywa w miejscu umożliwiającym pełnienie obowiązków.

4.2.6. W przypadku uzasadnionej potrzeby chwilowego opuszczenia swego stanowiska, kierownik skoków wyznacza na ten czas swego zastępcę spośród osób posiadających odpowiednie uprawnienia.

4.2.6.1. Przed przyjęciem zastępstwa wyznaczona osoba zapoznaje się ze sprawami związanymi z prowadzeniem skoków lub zrzutów w czasie pełnienia zastępstwa.

4.2.7. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków lub zrzutów obecność kierownika skoków nie jest konieczna, jego obowiązki, w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków - jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

4.2.7.1. Organizator informuje dowódcę statku powietrznego o jego dodatkowych obowiązkach wynikających z rodzaju wykonywanych skoków.

4.2.8. Jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanych skoków obecność kierownika skoków nie jest konieczna:

- 1) za decyzję o opuszczeniu statku powietrznego przez skoczków jest odpowiedzialny pilot wywołujący skoczków;

2) statek powietrzny wywożący skoczków posiada środki umożliwiające łączność radiową, na częstotliwości właściwej dla miejsca wykonywania skoków.

### 3. Zabezpieczenie skoków lub zrzutów

4.3. Odpowiednio do rodzaju prowadzonych skoków lub zrzutów organizator zapewnia co najmniej:

- 1) możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z najbliższą placówką służb ratownictwa medycznego lub ośrodkami powiadamiania albo zapewnia w miejscu wykonywania skoków zabezpieczenie medyczne przez obecność ratownika wraz ze środkami przystosowanymi do transportu poszkodowanego i wyposażeniem niezbędnym dla udzielenia pierwszej pomocy medycznej - podczas wykonywania wszystkich rodzajów skoków spadochronowych lub zrzutów;
- 2) oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków lub przedmiotów (krzyż i litera "T") - podczas skoków na lotnisku lub podczas wykonywania zrzutów;
- 3) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru lub wyłożenie wyznacznika kierunku lądowania - podczas skoków na lotnisku;
- 4) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru - podczas wykonywania zrzutów;
- 5) sprzęt sygnalizacyjny - podczas skoków lub zrzutów, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;
- 6) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym lub ustalone znaki sygnalizacyjne - podczas wykonywania skoków, w których jest wymagana obecność kierownika skoków;
- 7) dwustronną łączność ze statkiem powietrznym i ustalone znaki sygnalizacyjne - podczas wykonywania zrzutów lub wykonywania skoków nocnych.

4.3.1. Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania spadochronów oraz kierunki podejścia do lądowania jako nadrzędne nad danymi wynikającymi ze wskaźnika kierunku wiatru.

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

4.4. Podstawowym dokumentem operacyjnym niezbędnym podczas wykonywania skoków lub zrzutów jest lista załadowcza osób mających wejść na pokład statku powietrznego oraz zrzucanych przedmiotów oraz regulamin, jeżeli jest wymagany.

4.4.1. Lista załadowcza zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) nazwę organizatora;
- 2) nazwiska i imiona skoczków lub pasażerów;
- 3) planowaną wysokość skoków lub zrzutów;
- 4) typ i oznaczenie statku powietrznego, z którego będą wykonywane skoki lub zrzuty;
- 5) datę i miejsce planowanego wykonywania skoków lub zrzutów;
- 6) numer kolejny wylotu;
- 7) nazwisko, imię i podpis kierownika skoków, jeżeli jego obecność jest wymagana;
- 8) nazwisko, imię i podpis osoby, która sporządziła listę załadowczą.

4.4.2. W przypadku skoków ucznia-skoczek, skoków z pasażerem lub lotu pasażera niewykonywającego skoków oraz zrzutu, lista załadowcza zawiera ponadto:

- 1) obok nazwiska ucznia-skoczek nazwisko oraz podpis instruktora wykonującego nadzór nad uczniem-skoczekiem w tym skoku;
- 2) obok nazwiska pasażera wykonującego skok z instruktorem w tandemie nazwisko oraz podpis tego instruktora;
- 3) jednoznaczne określenie charakteru skoku, w szczególności skok ucznia-skoczek lub skok z pasażerem;
- 4) określenie przedmiotu zrzutu, rodzaju spadochronu oraz nazwisko i podpis wyrzucającego kierującego zrzutem w przypadku zrzutu.

4.4.3. Zamieszczanie na liście załadowczej podpisów, o których mowa w pkt 4.4.2 ppkt 1, 2 i 4, nie jest konieczne, jeżeli fakt nadzoru nad uczniem-skoczekiem, poświadczenie ułożenia spadochronu, odpowiedzialność

za pasażera lub wykonanie zrzutu ze spadochronem jednoznacznie wynika z innych dokumentów, a w szczególności: związanych z wyszkoleniem, wypożyczonym lub użytkowanym spadochronem.

4.4.4. Organizator zapewnia taką organizację skoków, aby wszystkie wymagane dokumenty zostały sporządzone i podpisane przed wykonaniem skoku lub zrzutu.

4.4.5. W przypadku listy załadowczej, ewidencji związanej z udostępnianiem spadochronów lub innych ewidencji, sporządzanych w formie elektronicznej, dopuszcza się ich zbiorczy wydruk na koniec dnia, jednak w takim przypadku wymagane oświadczenia na dany dzień, zapewniające potwierdzenie odpowiedzialności wynikającej z list załadowczych oraz innych dokumentów, sporządza się i podpisuje nie później niż przed wykonaniem skoku lub zrzutu.

4.4.6. Jeżeli organizatorem jest skoczek lub grupa skoczków, na liście załadowczej jako organizatora wymienia się imiona i nazwiska tych skoczków.

4.4.7. Organizator przechowuje listę załadowczą do czasu uzyskania pozytywnej oceny z kontroli przeprowadzonej w tym zakresie przez podmiot nadzorujący, jednak nie dłużej niż 3 lata od dnia wykonania skoku lub zrzutu.

4.4.7.1. Jeżeli organizatorem jest podmiot organizujący skoki, o których mowa w pkt 3.1.1, listę załadowczą przechowuje właściciel, użytkownik lub dysponent statku powietrznego, który udostępnił statek powietrzny, a w przypadku podmiotów zagranicznych - podmiot polski, na zlecenie którego te loty były wykonywane.

## 5. Dokumenty skoczka i spadochronu

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

## Rozdział 5

### Wykonywanie lotów podczas skoków spadochronowych lub zrzutów

#### 1. Wymagania dla pilota wywożącego

5.1. Pilot wywożący, przed rozpoczęciem skoków lub zrzutów, zapoznaje się z zasadami organizacji oraz warunkami wykonywania skoków i zrzutów w danym dniu.

5.1.1. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów, załoga posiada przygotowane do użycia spadochrony osobiste lub spadochrony przeznaczone dla całego statku powietrznego.

5.1.2. Osoby niezwiązane bezpośrednio z wykonywaniem skoków spadochronowych mogą być zabierane na pokład statku powietrznego, jeżeli wyposażenie tego statku pozwala na zapewnienie im bezpieczeństwa podczas skoków oraz jeżeli statek powietrzny lub te osoby są wyposażone w spadochron i zostały poinstruowane o sposobie jego użycia w celach ratowniczych. Za bezpieczne wejście tych osób na pokład, instruktaż, sprawdzenie ważności ułożenia i gotowości spadochronów do użycia oraz zapewnienie tym osobom bezpieczeństwa, także po wyskoku skoczków, jest odpowiedzialny dowódca statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczył inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

5.1.2.1. Podczas wykonywania zrzutów na pokładzie statku powietrznego mogą znajdować się tylko osoby biorące udział w zrzutach.

5.1.2.2. Podczas wykonywania zrzutów osoby biorące udział w zrzutach mają założone i przygotowane do użycia spadochrony.

5.1.3. W przypadku stwierdzenia złego samopoczucia członka załogi, skoczka, pasażera lub osoby biorącej udział w zrzutach lub innej sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego, pilot przerywa wykonywanie zadania i powraca na miejsce startu albo ląduje w innym właściwym miejscu.

5.1.4. Statki powietrzne nie mogą przelatywać w odległości mniejszej niż 200 m od opadających spadochronów, a lądowanie przed ich przyziemieniem może nastąpić wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zgody od kierownika startu lub skoków, w bezpiecznej odległości od przewidywanego miejsca lądowania spadochronów.

5.1.5. Jeżeli skoki lub zrzuty wykonuje się z kilku statków powietrznych, które nie wykonują lotu w szyku, nad punktem zrzutu może znajdować się tylko jeden statek powietrzny.

5.1.6. Zniżanie statku powietrznego, z którego wykonuje się skoki, jest wykonywane poza obszarem opadania spadochronów, z uwzględnieniem sytuacji niezamierzonego, zbyt wczesnego lub zbyt późnego otwarcia

spadochronu. Lądowanie statku powietrznego w przypadku braku łączności odbywa się w rejonie niestwarzającym możliwości kolizji ze spadochronem.

5.1.7. Jeżeli przed lotem nie poczyniono innych uzgodnień organizacyjnych, dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za sporządzenie listy załadowczej oraz za to, kto znajduje się na pokładzie statku powietrznego podczas skoków lub zrzutów.

5.1.8. Jeżeli skoki są wykonywane bez obecności kierownika skoków, jego obowiązki w zakresie analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach związanych z ruchem lotniczym, uzyskanie stosownych zezwoleń, oznaczenie punktu odniesienia rejonu lądowania skoczków - jeżeli wymaga tego rodzaj skoków, oraz określenie planowanego miejsca lądowania skoczków, należą do dowódcy statku powietrznego, chyba że organizator wyznaczy inne osoby odpowiedzialne za te zadania.

5.1.9. Dowódca statku powietrznego nie może wykonywać lotu z prędkością opadania, która mogłaby spowodować zadziałanie AAD w spadochronach używanych przez przebywających na pokładzie skoczków.

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

5.2. Statek powietrzny używany do wykonywania skoków lub zrzutów powinien być przygotowany w sposób zapewniający prawidłowe przewiezienie skoczków lub przedmiotów do miejsca zrzutu i wyjście skoczków lub zrzut z pokładu statku powietrznego.

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

5.2.2. Organizator i dowódca statku powietrznego przeprowadza ocenę przygotowania statku powietrznego do wykonywania skoków lub zrzutów.

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

5.3. Dopuszcza się wykonywanie skoków spadochronowych lub zrzutów w miejscu, w którym są organizowane w tym czasie loty innych statków powietrznych, jeżeli:

- 1) instrukcja użytkownika danego lotniska nie zabrania wykonywania równocześnie lotów statków powietrznych i skoków lub zrzutów - w przypadku lotnisk lub lądowisk;
- 2) zapewniono łączność radiową ze statkami powietrznymi, z których wykonuje się skoki lub zrzuty, oraz z pozostałymi statkami albo zapewniono inne środki umożliwiające zachowanie bezpiecznej odległości od statków powietrznych nieuczestniczących w skokach i zrzutach;
- 3) w czasie skoków, zrzutów, opadania i lądowania spadochronów, statki powietrzne nieuczestniczące w zrzutach i skokach znajdują się w bezpiecznej odległości od toru opadania spadochronów;
- 4) w miejscu planowanego lądowania skoczków lub przedmiotów nie odbywa się ruch statków powietrznych z włączonymi silnikami, rozruch silników lub próby.

5.3.1. Dowódcy statków powietrznych innych niż uczestniczące w lotach, skokach lub zrzutach, zbliżając się do lotniska z zamiarem lądowania, otrzymują od właściwych służb albo pilota statku, z którego są wykonywane skoki lub zrzuty, informacje o wykonywanych skokach lub zrzutach i dalsze zbliżanie wykonują w oparciu o te informacje.

5.3.2. W przypadku utraty łączności radiowej dowódcy statków powietrznych stosują się do sygnałów oraz znaków wyłożonych na ziemi.

## **Rozdział 6**

### **Wykonywanie skoków spadochronowych i zrzutów**

#### **1. Informacje ogólne**

6.1. Osoby wykonujące skoki ze spadochronem osobowym, z wyłączeniem pasażera, oraz organizatorzy zrzutów podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z wykonywaniem skoków spadochronowych lub organizowaniem i wykonaniem zrzutów.

6.1.1. Wymagania i warunki związane z ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

6.1.2. Podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków spadochronowych, skoczkowie znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony, pasażer ma założoną i zapiętą uprząż.

6.1.2.1. Podczas lotu statku powietrznego, z pokładu którego planuje się wykonywanie skoków spadochronowych w miejscu odległym od miejsca startu, skoczkowie spadochronowi znajdujący się na pokładzie mają założone i przygotowane do użycia spadochrony nie później niż na 15 minut przed otwarciem wyjścia.

6.1.3. Skoki spadochronowe bez nadzoru instruktora spadochronowego może wykonywać wyłącznie skoczek spadochronowy.

6.1.4. Skoczek spadochronowy zapewnia, aby do skoku był używany spadochron spełniający warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia.

6.1.5. Osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywać skoki ze spadochronem, który ma aktualne dokumenty dopuszczające do skoków wydane w innym państwie.

6.1.6. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania skoków spadochronowych bez nadzoru instruktora, wydane w innym państwie, może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej skoki ze spadochronem jako skoczek spadochronowy w zakresie posiadanych uprawnień przy spełnieniu łącznie następujących warunków:

- 1) spadochron, z którym wykonuje skoki, ma aktualne dokumenty dopuszczające do wykonywania skoków wydane w innym państwie lub spełnia warunki i wymagania określone w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
- 2) spadochron główny, z którym wykonuje skoki, został ułożony przez tego skoczka osobiście lub zgodnie z warunkami i wymaganiami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia;
- 3) spadochron zapasowy został ułożony przez osoby upoważnione zgodnie z przepisami państwa, w którym wydano dokumenty posiadane przez skoczka lub zgodnie z przepisami polskimi;
- 4) skoki wykonuje zgodnie z niniejszymi przepisami.

6.1.7. Nie zmusza się osoby do wykonania skoku, chyba że pozostanie na pokładzie statku powietrznego zagraża jej bezpieczeństwu lub bezpieczeństwu pozostałych osób znajdujących się na pokładzie tego statku powietrznego.

6.1.8. Oddzielenie się skoczka od statku powietrznego lub zrzut może nastąpić wyłącznie w rejonie wynikającym z planowanego lądowania, w określonym wcześniej miejscu.

6.1.9. Z pokładu statku powietrznego może być wyrzucona sonda mająca prędkość opadania zbliżoną do prędkości opadania spadochronu, służąca do oceny wielkości zniesienia przez wiatr.

6.1.10. W przypadku gdy kontynuowanie skoków lub zrzutów zagraża bezpieczeństwu ich wykonywania lub bezpieczeństwu osób trzecich, niezwłocznie przerywa się ich wykonywanie.

6.1.11. Żaden zrzut lub skok z wyjątkiem ratowniczego nie może się odbyć, jeżeli jego prawidłowe wykonanie stwarza w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla osób trzecich lub ich mienia.

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

6.2. Skoczek podczas skoków ze statków powietrznych jest wyposażony co najmniej w:

- 1) komplet spadochronów (główny i zapasowy);
- 2) nóż.

6.2.1. Skoczek spadochronowy może mieć przy sobie w czasie wykonywania skoku dodatkowe wyposażenie lub przedmioty wynikające z rodzaju skoku.

6.2.2. Podstawowe wyposażenie pasażera jest określone w regulaminie.

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

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

6.3.1. Skoki pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

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

6.3.3. Szczegółowe warunki wykonywania skoków: z udziałem ucznia-skoczka, nocnych, z wysokości powyżej 5000 m n.p.m., na wodę, z pasażerem, z więcej niż jednego statku powietrznego jednocześnie są określone w regulaminie.

6.3.4. Jeżeli w sąsiedztwie lotniska, na którym są wykonywane skoki spadochronowe, znajdują się wody, w szczególności takie jak rzeka, jezioro lub morze, bezpieczeństwo podczas skoków zapewnia się w sposób określony w instrukcji użytkowania tego lotniska.

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

6.4. Uczeń-skoczek wykonuje skoki ze spadochronem tylko pod nadzorem instruktora spadochronowego. Nadzór może być prowadzony zarówno z ziemi, jak i z powietrza.

6.4.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-skoczka, zasady jego przygotowania i kontroli przed skokiem oraz ilość skoków, którą może wykonać w zależności od ich rodzaju, określa podmiot szkolący.

6.4.2. Podczas skoku ucznia-skoczka na pokładzie statku powietrznego jest niezbędna obecność instruktora prowadzącego nadzór nad uczniem-skoczkiem lub wyrzucającego.

6.4.3. O doborze sprzętu dla konkretnej osoby i jego zakwalifikowaniu do szkolenia, przy braku jednoznacznej informacji i przeciwwskazań w dokumentacji spadochronu, decyduje instruktor na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia oraz ogólnie przyjętych sposobów postępowania.

6.4.4. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoków:

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

6.4.4. 1 Uczeń-skoczek może wykonywać skoki bez AAD dla spadochronu zapasowego, wyłącznie w przypadku realizacji zleconego szkolenia, na potrzeby sił zbrojnych lub służb porządku publicznego, po uzyskaniu przez podmiot szkolący zgody Prezesa Urzędu, pod warunkiem że:

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

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

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

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

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

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

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

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

6.6. Podczas zrzutów ze spadochronami, w tym z ich podzespołami lub częściami składowymi, prototypowymi, niesprawdzonymi lub o niepewnym działaniu, a także podczas prób w powietrzu punkt zrzutu jest tak dobrany, aby w przypadku niezadziałania spadochronu przewidywany punkt upadku przedmiotu 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 zostaje poinformowany przez instruktora o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia podczas wykonywania skoku, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania skoku.

7.1.1. Uczeń-skoczek oraz pasażer w szczególności zostaje zapoznany z ostrzeżeniami oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez niektórych producentów spadochronów, umieszczonymi na czaszy lub w instrukcji spadochronu, oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym jego przygotowaniu do skoku.

7.1.2. Za ocenę gotowości do skoku, w szczególności: użycie spadochronów posiadających ważne ułożenie, ważność dokumentacji osobistej skoczka, kompletność oraz gotowość do użycia spadochronów i wyposażenia, prawidłowość nałożenia spadochronu oraz wybór rodzaju wykonywanego skoku, jest odpowiedzialny:

- 1) w przypadku skoczka spadochronowego - skoczek osobiście;
- 2) w przypadku ucznia-skoczka - instruktor spadochronowy wykonujący nadzór nad uczniem w tym skoku.

7.1.3. W przypadku nieodpłatnego udostępniania spadochronu skoczkom spadochronowym, za stan techniczny spadochronu oraz jego przygotowanie do skoku, w tym kontrolę dokumentów, ponosi odpowiedzialność skoczek spadochronowy, który wykonuje skok, niezależnie od tego, czy spadochron był mu użyczony w stanie ułożonym do skoku czy nie.

7.2. Za decyzję o wykonaniu oraz za poprawne wykonanie skoku odpowiedzialność ponosi sam skoczek (uczeń-skoczek).

7.3. Na listę załadowczą może zgłosić ucznia-skoczka jedynie instruktor spadochronowy odpowiedzialny za skoczka w tym skoku.

7.3.1. Uczeń-skoczek nie wykonuje skoku, jeżeli na dany skok nie zapewnił sobie nadzoru instruktora spadochronowego.

7.4. Jeżeli organizatorem skoków jest grupa skoczków, skoczkowie ci ponoszą solidarną odpowiedzialność za sposób organizacji skoków.

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

7.4.2. Osoba, o której mowa w pkt 7.4.1, potwierdza podjęcie się koordynacji przez odpowiednią adnotację oraz złożenie podpisu na liście załadowczej.

## **Rozdział 8**

*(uchylony)*

## **Rozdział 9**

*(uchylony)*



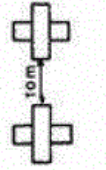

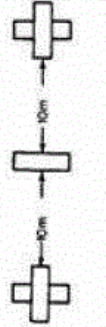

## **Rozdział 10**

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

10.1. Sygnaly stosowane podczas skoków spadochronowych i zrzutów określa tabela

10.2. Niezależnie od sygnałów wymienionych w pkt 10.1 kierownik skoków może stosować dodatkowo inne umowne sygnaly, jeżeli nie kolidują z ustalonymi sygnałami podanymi w niniejszych przepisach lub szczegółowych technicznych przepisach ruchu lotniczego.

10.3. Z dodatkowymi sygnałami należy przed rozpoczęciem skoków zapoznać osoby biorące udział w wykonywaniu oraz organizacji skoków spadochronowych lub zrzutów.

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

## Załącznik 5

### . Warunki i wymagania dotyczące używania urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony

#### Rozdział 1

##### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do urządzeń latających innych niż lotnie, paralotnie, motoparalotnie, motolotnie i spadochrony.

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

#### Rozdział 2

##### Określenia

2.1. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów urządzeń latających dla innych osób;
- 2) podmiot nadzorujący - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;
- 3) program specjalistyczny - program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 4) uczeń-pilot - osobę odbywającą szkolenie praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji lub licencji pilota.

#### Rozdział 3

##### Zasady eksploatacji urządzeń latających

3.1. Zasady eksploatacji urządzeń latających określa niniejszy załącznik.

3.2. Podmiot ~~wykonujący przewóz lotniczy~~ lub świadczący usługi lotnicze przy wykorzystaniu urządzeń latających zgłasza podmiotowi nadzorującemu rozpoczęcie oraz zakończenie działalności oraz przedkłada informacje obejmujące:

- 1) oznaczenie podmiotu - imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,
- 2) adres korespondencyjny,
- 3) numer identyfikacji podatkowej NIP,
- 4) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w innym właściwym rejestrze, o ile przedsiębiorca taki numer posiada,
- 5) rodzaj prowadzonej działalności,
- 6) typ, model lub nazwę i znaki rozpoznawcze dotyczące użytkowanych urządzeń latających,
- 7) obszar działalności,
- 8) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności  
- wraz z deklaracją o obowiązku aktualizacji danych, o których mowa w ppkt 1-8.

3.3. Dla urządzeń latających o masie startowej powyżej 300 kg wykorzystywanych do ~~wykonywania przewozu lotniczego lub~~ świadczenia usług lotniczych wymagania zawarte w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych stosuje się odpowiednio, z tym że zasady eksploatacji określa także instrukcja operacyjna określająca bezpieczny sposób prowadzenia działalności, zwana dalej „instrukcją”, z uwzględnieniem, że:

- 1) instrukcję opracowuje podmiot, o którym mowa w pkt 3.2;
- 2) podmiot nadzorujący nie zatwierdza instrukcji;
- 3) na żądanie podmiotu nadzorującego podmiot, o którym mowa w pkt 3.2, przedstawia instrukcję do wglądu;

- 4) instrukcja jest uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności;
- 5) zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w rozdziale 8 załącznika nr 2 do tego rozporządzenia, nie wymaga zatwierdzenia podmiotu nadzorującego;
- 6) nie jest wymagane opracowanie programu obsługi technicznej.

#### 3.4. Osoba używająca urządzenia latającego:

- 1) używa urządzenia latającego zgodnie ~~z z opublikowanymi zaleceniami producenta instrukcją użytkowania w locie, podręcznikiem użytkownika albo z ograniczeniami i informacjami, o których mowa w pkt. 4.1.1 Załącznika 5a, w szczególności przestrzega wynikających z nich ograniczeń;~~
- 2) stosuje się do zasad określonych przez organizatora;
- 3) używa do lotu urządzenia latającego w wymaganym stanie technicznym.

✚

3.5. Do wykonywania lotów, w ramach których jest wykonywany przewóz lotniczy lub są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot, który:

- 1) posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalotu jako pilot dowódca na urządzeniach latających tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza;
- 2) odbył przeszkolenie w podmiocie szkolącym zgodnie z programem specjalistycznym potwierdzone wpisem do osobistej dokumentacji praktyki lotniczej, jeżeli odbycie takiego szkolenia jest niezbędne dla uzyskania kwalifikacji i umiejętności ze względu na charakter świadczonych usług;
- 3) wykonał co najmniej cztery loty jako pilot dowódca na urządzeniu latającym tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy lub świadczona usługa lotnicza, w okresie ostatnich 90 dni.

## Rozdział 4

### Organizacja lotów

#### 4.1. Organizator:

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

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

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

## Rozdział 5

### Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

#### 5.1. Lotów urządzeniami latającymi nie wykonuje się:

- 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
  - a) nad zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od urządzenia latającego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25000 - zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
  - b) w miejscach innych niż określone w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;
- 3) na wysokościach powyżej 3000 m (10000 ft), jeżeli urządzenie latające nie jest wyposażone 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. Ograniczenia określone w pkt 5.1 ppkt 2 dotyczą także przypadku startu albo lądowania:

- 1) urządzeń latających klasy kategorii niekwalifikowanej podkategorii UL-70 i UL-115;
- 2) urządzeń latających, które nie mają potwierdzonej zdatności do lotu co najmniej:
  - a) dopuszczeniem do wykonywania lotów,
  - b) pozwoleniem na wykonywanie lotów,
  - c) poświadczeniem zdatności do lotu — — wydanym po wykazaniu spełnienia wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji zgodnie z zasadami określonymi w załączniku 5a — na czas nie krótszy niż 100 h lotu, oraz dodatkowo w przypadku lotów z prędkościami ponad 180 km/h — mają wylatane minimum 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotów z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 5a do rozporządzenia, w szczególności w pkt 6.2.16.

~~5.1.2. Na wniosek, na podstawie odrębnego postępowania, przepis pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do urządzeń latających wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, pilotowanych przez posiadacza świadectwa kwalifikacji lub licencji uprawniających do lotów nocnych.~~

5.1.2. Przepisu pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do urządzeń latających:

- 1) posiadających wyposażenie wymagane do wykonywania lotów w nocy, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych,
- 2) których wyposażenie zostało zweryfikowane przez podmiot oceniający zdatność, i zostało poświadczone wpisem w książce urządzenia latającego o treści: „Dopuszczono do operacji VFR noc”.
- 3) pilotowanych przez posiadacza świadectwa kwalifikacji lub licencji uprawniających do wykonywania lotów nocnych.

5.2. Do wykonywania lotów urządzeń latających w przestrzeniach kontrolowanych jest wymagane wyposażenie ich w przyrządy i urządzenia, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

5.3. W czasie użytkowania urządzenia latającego jego pilot posiada przy sobie, jeżeli są wymagane:

- 1) dokument poświadczający posiadane kwalifikacje, uprawniający do pilotowania odpowiedniego urządzenia latającego;
- 2) książkę urządzenia latającego kopię dokumentu zdatności do lotu z książki urządzenia latającego, jeśli jest wymagany;
- 3) odpowiedniej klasy orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- 4) świadectwo operatora urządzeń radiowych, jeżeli pilot prowadzi korespondencję z wykorzystaniem urządzenia radiowego;
- 5) kopię ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności
- 6) kopię świadectwa ewidencji.

5.3.1. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty określone w pkt 5.3 mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.

5.4.1. Lot urządzeniem latającym może być podjęty, jeżeli:

- 1) pilot zapoznał się z opublikowanymi zaleceniami producenta;
- 2) warunki meteorologiczne pozwalają na wykonanie lotu;
- 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
- 4) pilot osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy tego urządzenia;

5) miejsce i kierunek startu oraz lądowania, zaplanowana trasa lotu oraz warunki meteorologiczne zapewniają utrzymanie separacji, o których mowa w 5.1 ppkt 2, odpowiednich do posiadanego rodzaju potwierdzenia zdolności do lotu.

5.4.2. Loty więcej niż jednego urządzenia latającego 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 ustalonymi przez organizatora.

5.4.3. W przypadku holowania przez urządzenie latające innego statku powietrznego, oba statki powietrzne są wyposażone w środki łączności radiowej oraz urządzenia zwalniające linię holowniczą.

5.4.4. W przypadku holowania transparentu lub banera urządzenie latające wykonujące lot holujący posiada urządzenie zwalniające linię.

5.4.5. Do lotu zespołu holowniczego stosuje się przepisy rozdziału 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

5.4.6. Sposób holowania przedmiotów innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z podmiotem nadzorującym.

5.5. Pilot urządzenia latającego zachowuje czujność w locie niezbędną do spostrzeżenia i uniknięcia kolizji z każdym obiektem latającym.

5.6. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR (Visual Flight Rules) po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC (Visual Meteorological Conditions) pilot powinien przerwać wykonywanie zadania i lądować zapobiegawczo, o ile wyposażenie statku powietrznego i kwalifikacje pilota uniemożliwiają kontynuowanie lotu.

5.7. W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot urządzenia latającego:

- 1) sprawdza czas i pozostałą ilość paliwa;
- 2) wykonuje dalszy lot z prędkością ekonomiczną;
- 3) w miarę możliwości nawiązuje łączność ze służbą ruchu lotniczego i informuje o zaistniałej sytuacji oraz stosuje się do przekazanych przez nią informacji;
- 4) osiąga najwyższą dopuszczalną wysokość w rejonie przebywania, na jaką pozwalają warunki atmosferyczne, oraz stara się ustalić swoje położenie za pomocą obiektów naziemnych oraz wykorzystać wszystkie dostępne pomoce nawigacyjne - w przypadku braku łączności;
- 5) wykonuje lądowanie zapobiegawcze - w przypadku niewznowienia orientacji.

5.8. W przypadku utraty orientacji w pobliżu granicy państwowej należy przyjąć kurs oddalający od granicy państwa i starać się wznowić orientację.

5.9. W przypadku niebezpieczeństwa w locie postępuje się zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia latającego oraz spadochronu, w tym spadochronowego systemu ratowniczego, jeżeli urządzenie latające taki spadochron posiada.

5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek urządzenia latającego pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu zawiadamia o nich właściciela urządzenia latającego lub osobę faktycznie władającą statkiem powietrznym-użytkownika, jeśli jest wpisana wskazany dowód świadectwie ewidencji statków powietrznych.

5.11. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.

## Rozdział 6

### Odpowiedzialność

6.1. Pilot oraz uczeń-pilot urządzenia latającego w locie samodzielnym podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.

6.2. W przypadku załogi wieloosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy urządzenia latającego.

6.3. Instruktor jest odpowiedzialny za zgodne z programem szkolenia przygotowanie i dopuszczenie ucznia-pilota do lotów samodzielných.

6.4 Właściciel lub użytkownik władający statkiem powietrznych jest obowiązany utrzymywać statek powietrzny w stanie technicznym zapewniającym bezpieczną eksploatację oraz zapewnić ważność dokumentu zdatności do lotu, jeżeli dokument ten jest wymagany.

## Załącznik 5a. Warunki i wymagania dotyczące urządzeń latających i spadochronów ratowniczych w zakresie zdatności do lotu

### Rozdział 1

#### Zastosowanie

1.1. Przepisy załącznika stosuje się do ~~statków powietrznych klasy kategorii:~~

1) ~~statków powietrznych kategorii urządzenia urządzeń latające latających określonej w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, a także ich podzespołów i części oraz obowiązkowego wyposażenia ratowniczego;~~

2) spadochronów ratowniczych ~~ch~~ określonej w przepisach rozporządzenia, o którym mowa w ppkt 1, w zakresie niezastrzeżonym dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku wykonywania lotów pokazowych, rekordowych lub oceny zdatności do lotu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej "Prezesem Urzędu", może zwolnić zainteresowany podmiot z obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

### Rozdział 2

#### Określenia

2. Użyte w załączniku określenia oznaczają:

1) DDP - deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) - dokument wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnego urządzenia latającego lub typ podzespołu;

2) deklaracja zgodności - deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz urządzenia latającego lub jego podzespołu zostały wyprodukowane zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;

~~3) dopuszczenie do wykonywania lotów – dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza urządzenia latającego, z wyjątkiem spadochronów, do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem okresu jego ważności; uchyłony~~

4) lot - wykonywanie lotu, w tym skoku spadochronowego i zrzutu;

5) ~~motoparalotnia – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy; (uchylony)~~

6) napęd - mechaniczny zespół napędowy lotni lub paralotni;

7) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów dla innych osób;

8) ~~paraplan – motoparalotnię o masie startowej większej niż 300 kg; (uchylony)~~

9) pilot - osobę, która pilotuje urządzenie latające, a także osobę wykonującą skok ze spadochronem;

10) podmiot nadzorujący - Prezesa Urzędu albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy;

11) podmiot szkolący - podmiot, o którym mowa w art. 95a ustawy;

12) podmiot wyspecjalizowany - osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która prowadzi albo prowadziła zorganizowaną działalność w zakresie lotnictwa lub techniki, badań eksploatacji wyrobów, obsługi lub oceny zdatności do lotu statków powietrznych, oceny bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń, także spoza obszaru lotnictwa, w szczególności uczelnie i organizacje techniczne, instytuty badawcze i naukowe, stowarzyszenia prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, certyfikowane lub

zatwierdzone organizacje obsługowe, laboratoria i ośrodki badań wyrobów, osoby i podmioty mające doświadczenie i praktykę w ocenie spełnienia wymagań, badaniach wytrzymałości, normalizacji lub certyfikacji - po zgłoszeniu podmiotowi nadzorującemu aktualnego zakresu działalności w zakresie urządzeń latających;

13) producent - osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i | wytwarza urządzenie latające, jego podzespoły lub części albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu ~~wprowadzenia ich do obrotu lub~~ oddania do użytku, | ~~w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2019 r. poz. 155), pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do oceny zdatności do lotu urządzenie latające nowe albo używane, którego podzespoły lub części mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty oceny zdatności do lotu;~~

~~14) urządzenie niekwalifikowane – urządzenie latające niebędące lotnią, parolotnią, motoparalotnią albo spadochronem osobowym, dla którego nie wydano żadnego krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do odpowiedniej podkategorii UL-P25, UL-70 lub UL-115 wystawionej przez producenta urządzenia, używane bez dokumentów zdatności do lotu:~~

~~a) wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, jako jednoosobowe urządzenie latające:~~

~~– z napędem o masie własnej do 115 kg, jeżeli:~~

~~– pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l,~~

~~– nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS),~~

~~– obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m<sup>2</sup>,~~

~~– masa startowa nie przekracza 200 kg,~~

~~– bez napędu o masie własnej do 70 kg,~~

~~b) jako spadochron towarowy o masie startowej do 25 kg;~~

15) wyrób - urządzenie latające, a także jego podzespoły i części, oraz spadochron;

16) zdatność do lotu - zdatność do lotu urządzeń latających, zdatność spadochronów do skoków w przypadku spadochronów osobowych oraz zdatność do użycia w przypadku spadochronów towarowych i spadochronowych systemów ratowniczych

17) ultralekkie urządzenie latające oznacza ultralekki samolot, ultralekki szybowiec, ultralekki motoszybowiec, ultralekki śmigłowiec, ultralekki wiatrakowiec, ultralekki balon oraz ultralekki sterowiec. ....

## Rozdział 3

### Warunki i wymagania techniczne

3.1. Wymagania techniczne wyrobu określa projektant, producent, właściciel projektu typu oraz podmiot oceniający wyroby lub ich projekty typu.

3.2. Wymagania techniczne wyrobu podmioty wskazane w pkt 3.1 udostępniają podmiotom je stosującym.

3.3. Jeżeli dla danego rodzaju wyrobu właściwy nadzór lotniczy, podmiot nadzorujący lub wyspecjalizowane w tym zakresie organizacje techniczne opublikowały jednolite wymagania techniczne, specyfikacje certyfikacyjne lub normy lub inne właściwe dla wytwarzanych wyrobów normy, podmiot, o którym mowa w pkt 3.1, wskazuje je lub publikuje w dokumentacji dostarczanej użytkownikowi z wyrobem, z zastrzeżeniem pkt 4.1 ppkt 9 i pkt 4.1.1 w zakresie konstrukcji amatorskich i budowanych w pojedynczych egzemplarzach.

3.4. Podmiot wykonujący działalność w zakresie projektowania, produkcji, obsługi technicznej lub oceny zdatności do lotu w zakresie urządzeń latających uwzględnia w prowadzonej przez siebie działalności:

1) wymagania techniczne, o których mowa w pkt 3.5;

2) Opublikowane wytyczne, opracowane przez podmiot nadzorujący w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją urządzeń latających oraz w oparciu o wyniki analiz zdarzeń lotniczych.

3.5. Wymagania techniczne obejmują co najmniej zagadnienia dotyczące:

- 1) obciążeń i wytrzymałości;
- 2) niezawodności;
- 3) przeznaczenia;
- 4) zachowań i właściwości lotnych;
- 5) warunków i ograniczeń eksploatacji;
- 6) ograniczenia występowania zachowań niepożądanych lub informacji o możliwości takich zachowań;
- 7) kompletności sprawdzenia wyrobu obejmującego cały zakres eksploatacji określony przez producenta wyrobu;
- 8) identyfikacji i oznaczeń wyrobu zgodnego z wymaganiami;

~~9) informacji dla użytkownika; ograniczeń, podręcznikiem użytkownika albo z instrukcją użytkownika w locie i instrukcją obsługi technicznej; Ograniczeń użytkownika oraz informacji niezbędnych dla bezpieczeństwa użytkownika;~~

~~10) ostrzeżeń i informacji umieszczanych na wyrobie, w szczególności konstrukcji amatorskich, eksperymentalnych i prototypowych oraz urządzeń niekwalifikowanych;~~

~~11) (uchylony) danych obsługowych;~~

~~3.5.1. (uchylony) W przypadku projektu i wyrobu przeznaczonego do produkcji seryjnej wymagania techniczne obejmują dodatkowo co najmniej zagadnienia dotyczące:~~

~~1) technologii wykonania wyrobu zgodnie z projektem;~~

~~2) żywotności wyrobu;~~

~~3) zawartości podręcznika użytkownika;~~

~~4) zasad zapewnienia ciągłej zdatności;~~

3.5.2. W przypadku produkcji w pojedynczym egzemplarzu wymagania techniczne powinny uwzględniać ograniczone możliwości wykazania spełnienia niektórych wymagań dla urządzenia latającego budowanego w pojedynczym egzemplarzu, zastępując je w koniecznych przypadkach ograniczeniami eksploatacyjnymi.

## Rozdział 4

### Produkcja urządzeń latających

4.1. Produkcja urządzeń latających może być prowadzona, jeżeli producent:

1) posiada prawa do korzystania z projektu, w szczególności posiada możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany albo opracowuje i posiada własny projekt, lub projekt zmiany, lub wytwarza urządzenie w oparciu o dokumentację dostarczoną z zestawem do samodzielnego montażu;

2) przyjął właściwe dla urządzenia latającego wymagania techniczne;

3) dokumentuje spełnienie wymagań technicznych przez wyprodukowane i przekazane do eksploatacji urządzenia latające lub dostarczone odrębnie podzespół \_\_\_\_\_ lub część;

4) oznacza kompletne urządzenie latające oraz jego podzespół tabliczką znamionową;

5) dostarcza użytkownikom urządzenia latające oraz ich podzespoły lub części z:

a) deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół ~~lub część,~~

b) podręcznikiem użytkownika albo z instrukcją użytkownika w locie i instrukcją obsługi technicznej urządzenia latającego lub dostarczonego odrębnie podzespołu;

6) zapewnia, w okresie prowadzenia działalności, gromadzenie danych o awariach, wadach lub nieprawidłowym działaniu produkowanych urządzeń latających;

7) zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania urządzenia latającego i przekazuje informacje w tym zakresie do podmiotu zatwierdzającego, o którym mowa w pkt 8.1, w przypadku zatwierdzenia wyrobu;

8) w przypadku produkcji seryjnej posiada procedury lub udokumentowany system zapewnienia jakości, w szczególności dotyczące:

- a) produkcji, w tym zapewnienia spełnienia przez wyrób wymagań technicznych oraz zgodności z typem lub projektem,
- b) organizacji lotów związanych z projektem

c) technologii wykonania wyrobu zgodnie z projektem

- jeżeli w produkcji uczestniczy co najmniej 6 osób;

9) zapewnia dla urządzenia latającego lub jego podzespołów produkowanego w pojedynczym egzemplarzu, w przypadku braku instrukcji, skróconą informację o ograniczeniach i przeznaczeniu tego urządzenia lub jego podzespołu, zapewniającą bezpieczną eksploatację zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi;

10) na urządzeniu latającym, z wyjątkiem paralotni o starcie pieszym i spadochronów, umieszcza w widocznych miejscach tabliczki ostrzegawcze informujące o zagrożeniach:

"Ten statek powietrzny jest urządzeniem latającym klasy \* kategorii... \* podkategorii... \*\* niespełniającym standardów zdadności do lotu w znaczeniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym."

\* Wpisać odpowiednio, np.: eksperymentalnej/amatorskiej/kwalifikowanej/niekwalifikowanej-

\*\* Wpisać odpowiednio, np.: UL-A, UL-G, UL-70, UL-115, UL-120, u/ultralekki samolot, ultralekki szybowiec, motolotnia, niekwalifikowane.

4.1.1. W przypadku konstrukcji budowanych w pojedynczych egzemplarzach amatorskich zbudowanych, w tym także udostępnionych nieodpłatnie innym amatorom lub stowarzyszeniom amatorów i użytkowanych przez nich na własne potrzeby, zamiast spełnienia warunków, o których mowa w pkt 4.1 ppkt 5-9, podstawowe ograniczenia oraz informacje eksploatacyjne określone przez producenta zapewniające bezpieczną eksploatację zgodnie z wymaganiami technicznymi, co najmniej w zakresie:

- 1) rodzaju paliwa, jeżeli ma zastosowanie,
- 2) dopuszczalnej prędkości,
- 3) dopuszczalnego obciążenia

- umieszcza się na tabliczkach i ostrzeżeniach naniesionych na urządzeniu latającym, jeżeli są wystarczające dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji urządzenia latającego bez instrukcji lub skróconej informacji o ograniczeniach i przeznaczeniu tego urządzenia lub jego podzespołu.

4.1.2. Na urządzeniu latającym kategorii niekwalifikowanej umieszcza się dodatkowo w widocznych miejscach oznaczenia podkategorii UL-70, UL-115 lub UL-P25.

## Rozdział 5

### Naprawa i obsługa techniczna

5.1. Naprawa i obsługa techniczna wyrobów może być prowadzona przez:

- 1) właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu w pełnym zakresie;
- 2) producenta i jego upoważniony personel w pełnym zakresie;
- 3) podmioty i osoby upoważnione lub przeszkolone przez producenta lub jego przedstawiciela zgodnie z zakresem upoważnienia lub przeszkolenia;
- 4) podmioty wyspecjalizowane w naprawie lub obsłudze technicznej danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;

5) użytkownika albo zleceniobiorcę użytkownika w zakresie czynności niezastrzeżonych przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów, z zastrzeżeniem pkt 8;

6) mechanika w pełnym zakresie dla statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub ich części, w zakresie posiadanych uprawnień, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie;

7) mechanika z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.

8) obsługa techniczna w zakresie układania czasz głównych spadochronów osobowych dla innych osób może być wykonywana- przez:

a) mechanika spadochronowego lub

b) lub osobę, która ukończyła 18 rok życia i:

- jest skoczkiem spadochronowym lub

- odbyła w podmiocie szkolącym przeszkolenie zakończone egzaminem w zakresie budowy, działania, obsługi i układania spadochronów- zgodnie z programem szkolenia jak dla skoczków spadochronowych, oraz w zakresie ich oceny zdatności do lotu w tym wymagań technicznych a także przepisów niniejszego załącznika, -w tym w szczególności prowadzenia dokumentacji zgodnie z niniejszymi przepisami.

5.1.1. Podmioty wskazane w pkt 5.1:

- 1) posiadają aktualne dane obsługowe, jeżeli zostały opublikowane, a w przypadku napraw posiadają niezbędne dane projektu;
- 2) posiadają znajomość wymagań technicznych właściwych dla podkategorii-urządzenia latającego;
- 3) wykonują naprawę i obsługę techniczną wyrobów zgodnie z opublikowanymi zaleceniami producenta;

5.1.2. W przypadku pojedynczego egzemplarza, gdy nie istnieje- możliwość przeszkolenia użytkownika lub me-  
chanika | w obsłudze urządzenia latającego przez producenta lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samopre szkolenie użytkownika lub przeszkolenie w podmiocie zatwierdzającym, o którym mowa w pkt 8.1.

5.2. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzeń latających w zakresie wymagającym poświadczenia tej naprawy lub obsługi w dokumentach urządzenia latającego, są obowiązane do:

- 1) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji wykonanych czynności naprawy lub obsługi technicznej oraz kopie wpisów/zapisów z powyższych ww. czynności;
- 2) używania do poświadczeń pieczęci, które ea zawierają co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności naprawy lub obsługi technicznej są wykonywane.

3) poświadczania wykonanej obsługi technicznej

5.3. Podmioty lub osoby, wykonujące naprawę lub obsługę techniczną urządzenia latającego, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują dokumentację, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentach urządzenia latającego.

5.4. Podmiot wyspecjalizowany w naprawie lub obsłudze technicznej urządzeń latających, o którym mowa w pkt 5.1 ppkt 1-4, zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających oraz posiada:

- 1) wymagania techniczne mające zastosowanie w podkategorii urządzeń latających;
- 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania naprawy lub obsługi technicznej urządzeń latających oraz organizację podmiotu;
- 3) określone wymagania wobec personelu;
- 4) wzory ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1, i pieczęci;
- 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego i poświadczenia naprawy lub obsługi technicznej.

## Rozdział 6

## Zdatność do lotu

### Oddział 1

#### Urządzenia niekwalifikowane

6.1.1. Za odpowiedni do lotu stan techniczny urządzenia niekwalifikowanego jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.

6.1.2. Potwierdzeniem właściwego stanu technicznego urządzenia niekwalifikowanego jest zajęcie w nim miejsca lub przygotowanie w celu wykonania lotu. Potwierdzenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora. Organizator może ograniczyć możliwość wykonywania lotu urządzenia niekwalifikowanego podczas lotów przez niego organizowanych.

6.1.3. Wydanie dla urządzenia niekwalifikowanego pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu, oznaczenia zdatności lub innego dokumentu powoduje zakwalifikowanie go do odpowiedniej [klasy kategorii i podkategorii](#) urządzeń latających zgodnie z wydanym dokumentem zdatności oraz podleganie mającym do nich zastosowanie przepisom.

~~6.1.4 6.1.4. Osoba używająca urządzenia niekwalifikowanego na żądanie podmiotu nadzorującego umożliwia kontrolę urządzenia w celu ustalenia zastosowania przepisów pkt 6.1.1-6.1.3.-(uchylony)~~

### Oddział 2

#### Poświadczenie zdatności do lotu

6.2.1. Niżej wymieniony wyrobów używa się wyposażonych w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania [co najmniej](#) poświadczenia zdatności do lotu:

1) urządzenia latające o masie startowej do 300 kg używane i udostępniane:

- a) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
- b) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,
- c) do lotów z pasażerem,
- d) do lotów na potrzeby oceny zdatności;

2) urządzenia latające o masie startowej powyżej 300 kg, z zastrzeżeniem pkt 6.3;

3) spadochrony ratownicze;

4) spadochrony towarowe.

6.2.2. Dla urządzeń latających o masie startowej do 300 kg, używanych w sposób inny niż określony w pkt 6.2.1 ppkt 1, dokumenty poświadczające zdatność do lotu nie są wymagane, a za ich stan techniczny jest odpowiedzialna osoba używająca tego urządzenia.

6.2.3. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.1 i 6.2.2, może zostać wystawione poświadczenie zdatności do lotu, pozwolenie na wykonywanie lotów lub dopuszczenie do wykonywania lotów, po spełnieniu odpowiednich wymagań określonych dla tych dokumentów.

6.2.4. Poświadczenie zdatności do lotu wystawia się na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.

6.2.5. Ocena zdatności obejmuje sprawdzenie spełnienia przez wyrób wymagań technicznych, w szczególności:

- 1) ocenę dokumentacji;
- 2) ocenę stanu technicznego;
- 3) próby funkcjonalne.

6.2.6. Przy produkcji seryjnej poświadczenie zdatności do lotu może być wydane dla urządzeń latających dostarczonych z deklaracją zgodności, świadectwem technicznym lub innym dokumentem informującym o spełnieniu wymagań technicznych przez egzemplarz urządzenia latającego lub dostarczone odrębnie podzespół lub część, jeżeli jest spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:

- 1) typ urządzenia latającego jest na liście typów zatwierdzonych lub liście typów zakwalifikowanych;
- 2) wydano certyfikat lub inny dokument pozwalający producentowi na oznaczanie wyrobu znakiem zgodności z normą mającą zastosowanie lub specyfikacją certyfikacyjną, TSO, JTSO, ETSO, PN, EN lub inną właściwą dla wytwarzanego urządzenia latającego lub jego podzespołu;
- 3) Prezes Urzędu lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu wydali świadectwo spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenie lub inny dokument uznania zdadności dla typu urządzenia latającego lub podzespołu;
- 4) upoważniona instytucja lub właściwy organ innego państwa wydali dokument dopuszczający ten typ urządzenia latającego do użytku, certyfikat typu lub inny dokument dopuszczający ten typ do użytkowania, a w przypadku motolotni -metrykę z wpisem dopuszczającym do eksploatacji przed dniem 2 lipca 2005 r.;
- 5) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że urządzenie latające spełnia warunki nie mniejsze niż określają to mające zastosowanie wskazane wymagania techniczne lub normy;
- 6) zostały wyprodukowane przez zatwierzonego producenta lub podmiot zaakceptowany jako producent urządzeń latających w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby naziemne i w powietrzu;
- 7) urządzenie latające zostało wyprodukowane pod właściwym nadzorem państwa producenta lub innego państwa lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie;
- 8) producent zaświadczy, że ten typ i model lub egzemplarz urządzenia latającego:
  - a) przeszedł próby naziemne i w powietrzu zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi,
  - ~~b) zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi jest użytkowany co najmniej od roku,~~
  - c) system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji,
  - d) nie występują przeciwwskazania do jego użycia;
- 9) w ramach oceny zdadności przeprowadzono niezbędne próby zgodnie ze wskazanymi wymaganiami technicznymi.

6.2.7. Następujące podzespoły i wyposażenie produkowanych seryjnie spadochronów osobowych, aby mogły być użyte do kompletacji zestawu spadochronowego lub mogła być potwierdzona zdadność do lotu na podstawie oceny zdadności, muszą być certyfikowane albo spełniać wymagania określone w pkt 6.2.6:

- 1) czasza zapasowa;
- 2) pokrowiec spadochronu zapasowego;
- 3) uprząż;
- 4) system uprząż-pokrowiec spadochronu zapasowego;
- 5) podwójna uprząż spadochronu zapasowego;
- 6) czasza główna spadochronu dwuosobowego;
- 7) kompletny spadochron ratowniczy lub jego podzespoły;
- 8) inne określone przez podmiot nadzorujący.

6.2.8. Dla niecertyfikowanego spadochronu głównego lub czaszy głównej wydaje się poświadczenie zdadności do lotu na podstawie oceny zdadności, jeżeli spełniają wymagania określone w pkt 6.2.6.

6.2.9. Poświadczenie zdadności do lotu dla wyrobu wyprodukowanego seryjnie może być wystawione na okres wynikający z oceny zdadności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.

6.2.10. W przypadku upręży okres ważności poświadczenia zdadności do lotu nie może być dłuższy niż 10 lat, jeżeli producent nie określa inaczej.

6.2.11. Urządzenie latające ~~zbudowane w pojedynczym egzemplarzu oraz~~ używane lub udostępniane:

- 1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,
- 2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym państwie uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym,

3) do lotów z pasażerem

- ~~nie może wykonywać lotów do momentu przypadku wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji, i uzyskania poświadczenia zdatności do lotu jak w pkt 6.2.6. poz. 1-9, na czas nie krótszy niż 100 godzin lotu, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6. a w przypadku motolotni i ultralekkich urządzeń latających o MTOM powyżej 300 kg gdy posiada pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów.~~

~~6.2.11.1. (uchylony) W przypadku lotów urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.11, z prędkościami ponad 180 km/h, należy uprzednio uzyskać nalot minimum 50 godzin, od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu z tymi prędkościami bez zaobserwowania zjawisk niepożądanych, chyba że urządzenie latające posiada pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów.~~

6.2.12. Poświadczenie zdatności do lotu ~~dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu do czasu wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji~~ wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 30 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu;
- 6) na każdy skok lub zrzut - w przypadku spadochronów.

6.2.13. ~~Do czasu wykazania spełnienia wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji Poświadczenie poświadczenie~~ zdatności do lotu dla lotów urządzenia latającego z prędkościami powyżej 180 km/h, z wyjątkiem spadochronu spełniającego wymagania określone w pkt 6.2.6, wydaje się nie wcześniej niż przed uzyskaniem nalotu 50 godzin bez wystąpienia:

- 1) zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji;
- 2) zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu.

6.2.14. Poświadczenie zdatności do lotu dla lotów z prędkościami powyżej 180 km/h ~~do czasu wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji~~ wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

- 1) 10 godzin lotu;
- 2) 20 godzin lotu;
- 3) 30 godzin lotu;
- 4) 50 godzin lotu;
- 5) co 100 godzin lotu.

6.2.15. W okresie ~~do wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h~~ obowiązują szczegółowe zapisy z eksploatacji, w tym przebiegu lotu, oraz zaobserwowanych zjawisk nietypowych i wyników szczegółowych przeglądów przed lotem i po locie.

6.2.16. Brak szczegółowych zapisów dotyczących eksploatacji lub wystąpienie zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu, wadami wykonania wyrobu lub niewłaściwymi zapisami instrukcji, lub wystąpienie zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu powoduje konieczność wprowadzenia działań korygujących, w tym poprawienia konfiguracji urządzenia latającego, a następnie ponownego zastosowania wymagań określonych w pkt 6.2.12 i 6.2.14.

6.2.17. W celu wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla urządzenia latającego ~~zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu~~ -wymagane jest potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych, ~~albo, w przypadku prób w locie spełnienia wymagań technicznych odpowiednich dla etapu prób, urządzenia latającego w tym oraz~~ przedstawienie zaświadczenia:

1) z prób naziemnych;

2) z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego, ~~jeżeli zmiany dotyczą wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, lub inne uzgodnione dowody w tym zakresie jeśli jest to określone w mających zastosowanie wymaganiach technicznych~~ ;

3) o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkością powyżej 180 km/h - w przypadku lotów z prędkością powyżej 180 km/h.

6.2.17.1. W przypadku gdy przedstawienie zaświadczeń, o których mowa w pkt 6.2.17 ppkt 1 i 2, nie jest możliwe, należy wykonać próby, o których mowa w tych przepisach.

6.2.17.2. ~~Dla wystawienia poświadczenia zdatności do lotu dla spadochronu zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu wymagane jest przedstawienie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.6(uchylony).~~

6.2.18. Do czasu ~~u~~:

~~1) do czasu u wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji:~~

~~1) w ograniczeniach poświadczenia zdatności do lotu- zamieszcza się także zastrzeżenia, że na podstawie tego poświadczenia zdatności do lotu nie wykonuje się lotów innych niż związanych ze wskazanym celem prób i niezgodnie ze wskazanymi ograniczeniami z jednoznacznym wskazaniem ograniczeń do załogi jedno, dwuosobowej lub wieloosobowej,~~

~~bezawaryjnego wylatania 100 godzin oraz 50 godzin od czasu uzyskania poświadczenia zdatności do lotu na loty z prędkościami powyżej 180 km/h, w ramach oceny potwierdzającej spełnienie wymagań, o których mowa w pkt 6.2.15 i 6.2.16,~~

~~2) wydania poświadczenia zdatności do lotu na okres nie krótszy niż 100 godzin lotu, lub~~

~~3) wydania pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenia do wykonywania lotów w przypadku motolotni i ultralekkich urządzeń latających o MTOM powyżej 300 kg~~

~~nie wykonuje się lotów, o których mowa w pkt 6.2.11 i 6.2.11.1, natomiast 2) tabliczka znamionowa lub dodatkowe oznaczenie urządzenia latającego zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów w podmiotach szkolących”~~

~~W.~~

6.2.19. Brak tabliczki znamionowej kwalifikuje urządzenie latające jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów w podmiotach szkolących.

6.2.20. Poświadczenie zdatności do lotu może być wystawione na okres wynikający z oceny zdatności oraz z zaleceń producenta. Po 100 godzinach bezawaryjnego lotu okres ten może wynosić do 24-12 miesięcy.

6.2.21. Po upływie terminu ważności poświadczenia zdatności do lotu są konieczne ponowna ocena zdatności oraz uzyskanie poświadczenia zdatności do lotu na kolejny okres.

6.2.22. (uchylony ) Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, z wyjątkiem spadochronów, które nie wykonało nalołu, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad rok, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

1) 10 godzin lotu;

2) 20 godzin lotu;

3) 20 godzin lotu;

4) 50 godzin lotu;

5) co 100 godzin lotu.

6.2.23. Dla urządzenia latającego zbudowanego w pojedynczym egzemplarzu, dla którego nie wykazano spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji, z wyjątkiem spadochronu, które wykonało nalot, o którym mowa w pkt 6.2.18, w przypadku przerwy w okresie ważności poświadczenia zdatności do lotu trwającej ponad 3 lata, ponowne poświadczenie zdatności do lotu wystawia się zgodnie z pkt 6.2.14, po ponownym określeniu zakresu wymagań technicznych do oceny ich spełnienia, nie dłużej niż na rok oraz kolejno na:

1) 10 godzin lotu;

2) 20 godzin lotu;

3) 20 godzin lotu;

4) 50 godzin lotu;

5) co 100 godzin lotu.

### Oddział 3

#### Dopuszczenie do wykonywania lotów i pozwolenie na wykonywanie lotów

6.3. Ultralekkie Urządzenia-urządzenia latające i motolotnie o masie startowej powyżej 300 kg używane lub udostępniane:

1) odpłatnie albo w ramach działalności gospodarczej,

2) w podmiotach szkolących do wykonywania lotów przez osobę nieposiadającą świadectwa kwalifikacji, licencji lub odpowiednich uprawnień wydanych w innym państwie uprawniających do wykonywania lotów bez nadzoru instruktora na danej podkategorii-klasy urządzenia latającego,

3) w lotach wieloosobowych

- użytkuje się wyposażone w instrukcję użytkowania w locie i pod warunkiem uzyskania dopuszczenia do wykonywania lotów albo pozwolenia na wykonywanie lotów.

6.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane przez podmiot, o którym mowa w pkt 7.1, na okres 24 miesięcy dla urządzenia latającego, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności, o której mowa w pkt. 6.2.5, oraz po potwierdzeniu zgodności stanu technicznego tego urządzenia z zatwierdzonym typem, jeżeli typ tego urządzenia jest ujęty na liście typów zatwierdzonych albo posiada ważne zatwierdzenie certyfikat typu lub dokument równoważny, wydany zgodnie z przepisami państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Pozwolenie na wykonywanie lotów może być wydane dla urządzenia latającego w kategorii kwalifikowanej, repliki, historycznej lub eksperymentalnej; zgodnego z typem, który jest na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu zgodności z typem, zgodnie z zasadami ustalonymi dla określania zdatności do lotu tych urządzeń latających przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu.

6.3.2. Dopuszczenie do wykonywania lotów może być wydane | na 12 miesięcy w każdej kategorii dla egzemplarza:

1) urządzenia latającego, którego typ jest na liście typów zatwierdzonych albo jest objęty ważnym zatwierdzeniem certyfikatem typu lub dokumentem równoważnym, wydanym zgodnie z przepisami państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności, o której mowa w pkt. 6.2.5 |, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z danymi producenta ze;

2) urządzenia latającego, którego typu nie ma na liście typów zatwierdzonych, po potwierdzeniu jego zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami technicznymi, jednak wymaga się dla ocenianej konfiguracji:

a) przedstawienia ostatecznej deklaracji projektu i możliwości technicznych zawierającej wymagane informacje o projekcie lub projekcie- zmiany, oraz oświadczenia o spełnieniu wskazanych wymagań technicznych- w aktualnej konfiguracji co najmniej jednego roku eksploatacji egzemplarza,

b) udokumentowania wykazania spełnienia mających zastosowanie wymagań technicznych w aktualnej konfiguracji co najmniej 100 godzin lotu,

- c) ostatecznej wersji instrukcji z danymi potwierdzonymi w dotychczasowej eksploatacji,
- d) braku w okresie ostatnich 100 godzin lotu oraz 12 miesięcy wykazania spełnienia wymagań:
- zdarzeń lotniczych związanych z wadami projektu lub wadami wykonania wyrobu oraz niewłaściwymi zapisami instrukcji,
  - zapisów z eksploatacji o spostrzeżeniach lub zachowaniach urządzenia latającego nieakceptowalnych przez załogę, obsługujących lub podmioty oceniające zdatność do lotu,
- e) zaświadczenia z próby wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie maksymalnego obciążenia operacyjnego, jest to określone w mających zastosowanie wymaganiach technicznych jeżeli zmiany dotyczą wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, lub inne uzgodnione dowody w tym zakresie.
- f) zaświadczenia o spełnieniu wymagań technicznych związanych z lotem z prędkościami powyżej 180 km/h - w przypadku prędkości powyżej 180 km/h.
- 3) urządzenia latającego, dla którego wydano – zgodnie z przepisami państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej – dokument potwierdzający zdatność do lotu w aktualnej konfiguracji po dokonaniu – na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności, o której mowa w pkt. 6.2.5

## Oddział 4

### Szczególne sytuacje potwierdzenia zdatności do lotu

- 6.4.1. Dla urządzeń latających, o których mowa w pkt 6.2.2, potwierdzeniem posiadania zdatności do lotu jest zajęcie miejsca w urządzeniu latającym w celu wykonania lotu lub ubranie się skoczka w komplet spadochronowy w celu wykonania skoku. Poświadczenie nie wymaga kontroli ze strony organizatora.
- 6.4.2. W przypadku wymaganego poświadczenia zdatności do lotu spadochronów, poświadczenie ułożenia spadochronu jest jednocześnie poświadczeniem zdatności do lotu spadochronu.
- 6.4.3. W przypadku gdy producent nie określa maksymalnych terminów przechowywania spadochronu w stanie ułożenia, okres ten nie może przekraczać 180 dni, a w odniesieniu do spadochronów ratowniczych i spadochronowych systemów ratowniczych - 120 dni.
- 6.4.4. W przypadku odpłatnego udostępniania przez podmiot ułożonych spadochronów osobowych oraz organizowania skoków w podmiotach szkolących, jest wymagane prowadzenie dokumentacji, z której jednoznacznie wynika ułożenie czaszy głównej do skoku przez uprawnione osoby.
- 6.4.5. Poświadczenie zdatności do lotu spadochronu zapasowego i ratowniczego oraz spadochronowych systemów ratowniczych, z wyłączeniem spadochronów, dla których nie jest wymagane poświadczenie zdatności do lotu, następuje przez wpisy do karty sprzętu spadochronowego oraz zaplombowanie. Plomba zawiera oznaczenie terminu ważności ułożenia i identyfikator układającego.
- 6.4.6. Spadochronowe systemy ratownicze, zamontowane na urządzeniu latającym podlegającym obowiązkowi wpisu do ewidencji statków powietrznych oraz na statku powietrznym podlegającym obowiązkowi wpisu do rejestru cywilnych statków powietrznych, podlegają ocenie w procesie wydania poświadczenia zdatności do lotu, dopuszczenia do wykonywania lotów, pozwolenia na wykonywanie lotów lub świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego i nie jest wymagane wystawianie odrębnego poświadczenia zdatności do lotu. Poświadczenie obsługi spadochronów i poświadczenie zdatności jest wpisywane w książce płatowca lub zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi tych statków powietrznych, na druku poświadczenia obsługi.
- 6.4.7. W przypadku lotni, paralołni i motoparalołni zamiast potwierdzenia zdatności w formie poświadczenia zdatności do lotu mogą być także wystawione odrębnie dla skrzydła, upręży lub wózka oznaczenia zdatności umieszczone na tych podzespołach przez ich producentów lub podmiot oceniający wyrób lub jego projekt typu zgodnie z przyjętymi wymaganiami technicznymi.
- 6.4.8. Nie wymaga się wystawienia odrębnego poświadczenia zdatności do lotu upręży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską, krajową lub wymaganiami technicznymi, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot, a w przypadku lotów w podmiotach szkolących wykonywanych przez osoby nieposiadające świadectwa kwalifikacji, licencji pilota lub wydanych w innym kraju uprawnień do wykonywania lotów danym urządzeniem latającym - instruktor.

6.4.9. Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego poświadczenia zdatności do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do wykonywania lotów lub oznaczenie poszczególnych podzespołów urządzenia latającego, będące jednocześnie potwierdzeniem zdatności do lotu, zostało wykonane przez producentów, upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.

6.4.10. Potwierdzenie zdatności do lotu w przypadku motolotni i ultralekkiego urządzenia latającego ~~wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu~~, w tym pozwolenie na wykonywanie lotów, dopuszczenie do wykonywania lotów i poświadczenie zdatności do lotu, wpisuje się w książce urządzenia latającego.

6.4.11. Poświadczenie zdatności do lotu lotni, parolotni, motoparalotni i spadochronu wpisuje się odpowiednio w karcie lotni, paralotni i sprzętu spadochronowego ~~lub książce urządzenia latającego~~.

6.4.12. Wpisy mogą być wykonywane w dotychczasowych kartach sprzętu, metrykach lub książkach statków powietrznych lub innych dokumentach eksploatacyjnych urządzeń latających, jeżeli dokumenty te mogą być stosowane.

6.4.13. W przypadku motolotni i ultralekkiego urządzenia latającego ~~wpisanego do ewidencji statków powietrznych lub urządzenia latającego oznaczonego znakami rozpoznawczymi przydzielonymi producentowi lub podmiotowi oceniającemu wyrób lub jego projekt typu~~, informację o dokonaniu oceny zdatności, ze wskazaniem przyjętych wymagań technicznych, klasyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy w sprawie klasyfikacji, oraz wydaniu wraz z kopią pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, poświadczenia zdatności do lotu ~~lub oznaczenia zdatności~~ podmiot oceniający przekazuje do ewidencji przed pierwszym lotem urządzenia latającego, a w przypadku kolejnej oceny zdatności do lotu - w ciągu dziesięciu dni roboczych.

6.4.13.1 W przypadku urządzeń latających niekwalifikowanych informacja przekazywana do ewidencji przed pierwszym lotem dotyczy oceny spełnienia warunków- sklasyfikowania w tej klasie.

## Oddział 5

### Kwalifikacja i zatwierdzenie typu wyrobu

6.5. Ocena techniczna i zatwierdzenie zdefiniowanych w DDP projektów typów wyrobów są prowadzone przez podmioty zatwierdzające, o których mowa w pkt 8.1:

- 1) zgodnie z ich procedurami, o których mowa w rozdziale 8;
- 2) z uwzględnieniem wymagań technicznych, co najmniej w zakresie:
  - a) wytrzymałości struktury, w tym głównych elementów nośnych, co najmniej w zakresie 150% maksymalnego obciążenia operacyjnego,
  - b) prędkości powyżej 180 km/h związanych np. z badaniami rezonansowymi lub innymi mającymi zastosowanie;
- 3) dla spadochronów - zgodnie z odpowiednimi wymaganiami technicznymi w zależności od ich przeznaczenia.

6.5.1 Ocena techniczna projektu typu obejmuje przegląd, w szczególności:

- 1) arkusza spełnienia wymagań technicznych oraz
- 2) dokumentów dowodowych spełnienia wymagań technicznych.

6.5.2 W przypadku, gdy typ urządzenia latającego posiada zatwierdzenie wydane zgodnie z przepisami innego kraju, przeprowadza się uproszczoną ocenę mającą na celu ustalenie, czy dokumenty wymagane do wydania zatwierdzenia typu oraz instrukcje urządzenia latającego są prawidłowe. W zatwierdzeniu typu wskazuje się to zatwierdzenie.

## Oddział 6

### Cofnięcie i zawieszenie potwierdzenia zdatności do lotu

6.6. Jeżeli urządzenie latające, podzespół lub część składowa nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych, wymaganych przy poświadczeniu zdatności do lotu, wydaniu dopuszczenia do wykonywania lotów lub pozwolenia na wykonywanie lotów, poświadczenie zdatności do lotu, dopuszczenie do wykonywania lotów lub pozwolenie na wykonywanie lotów mogą być unieważnione, cofnięte albo zawieszono przez podmiot nadzorujący lub osoby dokonujące oceny technicznej.

6.6.1. Cofnięcia i zawieszono, o których mowa w pkt 6.6, dokonuje się przez adnotację w dokumencie zdatności w stosunku do egzemplarza urządzenia latającego.

6.6.2. Podmiot nadzorujący może w uzasadnionych przypadkach wprowadzić ograniczenia albo zakaz używania danego typu urządzenia latającego.

6.6.3. Informację o ograniczeniach albo zakazie używania danego typu urządzenia latającego podmiot nadzorujący publikuje co najmniej na swojej stronie internetowej.

## Rozdział 7

### Podmioty oceniające zdatość do lotu

7.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów albo dopuszczenie do wykonywania lotów wydają, a zdatość do lotu poświadczają:

- 1) właściciel zatwierdzenia projektu typu wyrobu;
- 2) producent;
- 3) podmioty i osoby upoważnione przez producenta lub jego przedstawiciela;
- 4) podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdatości do lotu danych urządzeń latających w zakresie niezastrzeżonym przez producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu wyrobu tylko dla podmiotów przez nich upoważnionych;
- 5) podmiot zatwierdzający, o którym mowa w pkt 8.1;
- 6) mechanik:
  - a) w zakresie statków powietrznych określonych w świadectwie kwalifikacji lub licencji zgodnie z wpisem dotyczącym obsługi tych statków, także gdy kwalifikacje lub uprawnienia dotyczą statków powietrznych o większej masie,
  - b) z uprawnieniami dotyczącymi innych statków powietrznych w zakresie, w którym odbył szkolenia dotyczące urządzeń latających.

7) w zakresie spadochronów osobowych głównych- także osoba, która ukończyła 18 rok życia i jest skoczkiem spadochronowym lub odbyła w podmiocie szkolącym przeszkolenie zakończone egzaminem w zakresie budowy, działania, obsługi i układania spadochronów- zgodnie z programem szkolenia jak dla skoczków spadochronowych, oraz w zakresie ich oceny zdatości do lotu w tym wymagań technicznych a także przepisów niniejszego załącznika, w tym w szczególności prowadzenia dokumentacji zgodnie z niniejszymi przepisami.

7.1.1. Zdatość do lotu urządzeń latających o masie startowej ~~poniżej~~ do 300 kg -może poświadczyć także użytkownik w zakresie niezastrzeżonym przez producenta wyłącznie dla wykwalifikowanych osób lub określonych podmiotów.

7.2. Podmioty lub osoby oceniające zdatość do lotu urządzeń latających w zakresie wymagającym wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdatości lub poświadczenia zdatości do lotu są obowiązane odpowiednio do:

- 1) prowadzenia i przechowywania ewidencji wykonanych czynności oceny zdatości do lotu wraz z dokumentacją, na podstawie której czynności te zostały wykonane oraz kopią, w tym wydanego dokumentu zdatości-dokumentów;
- 2) przechowywania dokumentów źródłowych będących podstawą wydania pozwolenia na wykonywanie lotów, dopuszczenia do wykonywania lotów, oznaczenia zdatości lub poświadczenia zdatości do lotu;
- 3) używania do poświadczeń pieczęci, która zawiera co najmniej imię i nazwisko osoby poświadczającej zdatość do lotu oraz nazwę i adres podmiotu, w ramach którego czynności oceny zdatości do lotu są wykonywane.

7.3. Podmioty lub osoby oceniające zdatność do lotu urządzeń latających, w przypadku zaprzestania działalności, przechowują ewidencję, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 1, przez okres 3 lat od dnia dokonania ostatniego wpisu w dokumentacji urządzenia latającego, natomiast dokumentację, o której mowa w pkt 7.2 ppkt 2, przekazują właścicielowi lub użytkownikowi urządzenia latającego.

7.4. Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdatności do lotu danych urządzeń latających, o którym mowa w pkt 7.1 ppkt 4, posiada:

- 1) wymagania techniczne dla ocenianych podkategorii urządzeń latających i zapewnia ich dostępność,
  - 2) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny urządzeń latających oraz organizację podmiotu,
  - 3) określone wymagania wobec personelu,
  - 4) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę urządzenia latającego,
  - 5) wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów
- oraz zgłasza podmiotowi nadzorującemu aktualny zakres działalności w zakresie urządzeń latających.

7.5. ~~(uchylony) Podmiot wyspecjalizowany w ocenie zdatności do lotu urządzeń latających posiada i aktualizuje akceptowalne metody spełnienia wymagań technicznych.~~

7.6 Wykaz podmiotów oceniających jest jawny i jest publikowany na stronie internetowej podmiotu nadzorującego.

## Rozdział 8

### Podmioty wykonujące ocenę techniczną projektu typu

8.1. Ocena techniczna projektów typów wyrobów i zatwierdzanie tych typów mogą być prowadzone przez podmioty, zwane dalej "podmiotami zatwierdzającymi":

- 1) które posiadają:
  - a) ~~opracowane~~ wymagania techniczne dla ocenianych ~~kategorii i podkategorii~~klas urządzeń latających lub ich podzespołów ~~oraz akceptowalne metody ich spełnienia~~ i zapewniają ich dostępność,
  - b) opracowane procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizację lotów związanych z projektami,
  - c) określone wymagania wobec personelu,
  - d) opracowane wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektu typu wyrobu i zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, ~~np. ( DDP )~~;
  - e) ~~wzory dokumentów do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzystają z wzorów opracowanych przez producentów;~~
- 2) są wpisane do wykazu podmiotów zatwierdzających.

8.1.1. Wykaz podmiotów zatwierdzających prowadzi podmiot nadzorujący.

8.2. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać wpis do wykazu podmiotów zatwierdzających, składa do podmiotu nadzorującego wniosek, który zawiera następujące dane:

- 1) oznaczenie podmiotu - imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy;
- 2) siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania;
- 3) zakres działalności, w tym kategorie i podkategorie ocenianych urządzeń latających lub ich podzespołów;
- 4) podstawowe miejsce wykonywania działalności;
- 5) ~~oznaczenie~~ ~~wskazanie~~ formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej wpisowi do wykazu podmiotów zatwierdzających - w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej;
- 6) numer identyfikacji podatkowej (NIP) lub numer Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a dla podmiotów z innych państw -dokument potwierdzający dane określone w pkt 1-5;
- 7) miejsce przechowywania dokumentacji;

8) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby upoważnionej do podpisywania świadectw spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzeń i innych zaświadczeń wystawianych w związku z oceną techniczną;

9) imię i nazwisko, funkcję i numer telefonu osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości i zakres jej odpowiedzialności;

10) oświadczenia, że podmiot posiada opracowane:

a) wymagania techniczne dla ocenianych kategorii i podkategorii urządzeń latających lub ich podzespołów oraz akceptowalne metody ich spełnienia i zapewnia ich dostępność,

b) procedury opisujące sposoby przeprowadzania oceny projektów typów wyrobów i organizacji lotów związanych z projektem,

c) określone wymagania wobec personelu,

d) wzory niezbędnych dokumentów potwierdzających ocenę projektów typu wyrobu i jego zatwierdzenie, w tym wzory dokumentów i zawartość informacji w dokumencie ustalającym wyrób, np. DDP,

e) wzory dokumentów niezbędnych do bieżącej eksploatacji urządzenia latającego lub korzysta z wzorów opracowanych przez producentów;

11) oświadczenie, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne z prawdą.

8.2.1. Do wniosku dołącza się:

1) wzory: świadectwa spełnienia wymagań technicznych, zatwierdzenia wyrobu i innych zaświadczeń wystawianych w związku z prowadzoną oceną techniczną;

2) wzory pieczęci używanych w związku z oceną techniczną;

3) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zgłoszeniu:

a) schemat struktury organizacyjnej związanej ze zgłaszaną działalnością,

b) schemat zapewnienia jakości;

4) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zgłaszanej działalności informacje dotyczące:

a) podstawowych kooperantów wykonujących badania wyrobów i ich dane zawierające:

- oznaczenie podmiotu - imię i nazwisko, nazwę lub firmę w przypadku przedsiębiorcy,

- siedzibę i adres albo miejsce zamieszkania,

- oznaczenie formy prawnej prowadzonej działalności gospodarczej lub informację o sposobie prowadzenia działalności będącej przedmiotem kooperacji - w przypadku nieprowadzenia działalności gospodarczej,

b) zakresu kooperacji,

c) sposobów kontroli zadań realizowanych przez kooperantów niewpisanych do wykazu podmiotów zatwierdzających.

5) procedury o których mowa w pkt 8.1. ppkt 1 lit b

8.3. Zmiana danych podanych we wniosku i w załącznikach wymaga pisemnego zgłoszenia podmiotowi nadzorującemu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia zmiany.

8.4. W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.3, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami, podmiot nadzorujący ogranicza zakres wykonywanej przez podmiot zatwierdzający działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności - skreśla podmiot z prowadzonego wykazu podmiotów zatwierdzających.

8.5. Wykreślenie podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających następuje również w przypadku zgłoszenia rezygnacji z prowadzenia działalności.

8.6. Wykaz podmiotów zatwierdzających jest jawny.

8.6.1. Dokumenty stanowiące podstawę do dokonania wpisu w wykazie podmiotów zatwierdzających podlegają ochronie zgodnie z przepisami o tajemnicach prawnie chronionych.

8.6.2. Wykaz podmiotów zatwierdzających ~~udostępnia się w siedzibie jest jawny i jest publikowany na stronie internetowej podmiotu nadzorującego podmiotu nadzorującego.~~

8.7. Podmioty zatwierdzające są obowiązane do:

1) prowadzenia wykazu ocenianych wyrobów i zatwierdzonych projektów typów, w którym zamieszcza się w szczególności:

- a) typ,
- b) ustalenie wyrobu przez wskazanie DDP,
- c) ~~kategorię i podkategorię~~ klase urządzenia latającego,
- d) producenta lub właściciela zatwierdzenia projektu typu,
- e) zakres wykonanej oceny i rodzaj wystawionego dokumentu,
- f) podstawę zatwierdzenia (bazę certyfikacji);

2) przechowywania dokumentów źródłowych dotyczących oceny wyrobów.

8.8. W przypadku zaprzestania działalności podmiot zatwierdzający przekazuje innemu podmiotowi zatwierdzającemu:

- 1) wykaz, o którym mowa w pkt 8.7 ppkt 1 - niezwłocznie;
- 2) dokumenty źródłowe - po uzgodnieniu z producentem lub właścicielem zatwierdzenia projektu typu.

W przypadku braku uzgodnienia dokumenty źródłowe są przekazywane producentowi lub właścicielowi zatwierdzenia projektu typu wyrobu.

8.9. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, ocenę techniczną projektu typu wyrobu i jego zatwierdzenie przeprowadza Prezes Urzędu.

## **Rozdział 9**

### **Lista typów zatwierdzonych urządzeń latających**

9.1. Listę typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi podmiot nadzorujący.

9.2. Wpisu dokonuje się na pisemny wniosek złożony przez właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany.

9.3. Podstawą dokonania wpisu są następujące dokumenty złożone wraz z wnioskiem:

- 1) DDP;
- 2) zatwierdzenie wyrobu wydane przez podmiot zatwierdzający lub świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
- 3) oświadczenie wnioskującego o posiadaniu prawa do korzystania z projektu typu wyrobu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany;
- 4) oświadczenie wnioskującego o zapewnieniu ciągłej zdatności dla typu wyrobu przez wydawanie i publikację biuletynów serwisowych i biuletynów bezpieczeństwa, wprowadzaniu w projekcie niezbędnych zmian wynikających z eksploatacji, wykrytych wad projektu i zdarzeń lotniczych, w tym poddaniu zmian ocenie podmiotu zatwierdzającego w celu ich zatwierdzenia, a także publikacji informacji o zmianach i poinformowaniu o nich podmiotu nadzorującego.

9.4. Urządzenie latające zostaje skreślone z listy typów zatwierdzonych:

- 1) na wniosek podmiotu zatwierdzającego w przypadku cofnięcia albo zawieszenia zatwierdzenia lub świadectwa spełnienia wymagań technicznych, a także jeżeli urządzenie latające nie spełnia wymagań technicznych lub zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym;

- 2) na wniosek właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu;
- 3) w przypadku skreślenia podmiotu zatwierdzającego z wykazu podmiotów zatwierdzających i nieprzyjęcia przez inny podmiot zatwierdzający dokumentów źródłowych dotyczących oceny technicznej urządzenia latającego;
- 4) w przypadku niewykonywania czynności, o których mowa w pkt 9.3 ppkt 4;
- 5) w przypadku zaprzestania działalności przez właściciela projektu typu wyrobu lub producenta, który posiada prawo do korzystania z projektu typu, w szczególności możliwość wprowadzania zmian w projekcie lub wnioskowania o takie zmiany, i nieprzejęcia tych praw i obowiązków wynikających z pkt 9.3 ppkt 4 przez inny podmiot;
- 6) w przypadku niespełniania przez urządzenie latające wymagań technicznych;
- 7) jeżeli urządzenie latające zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym.

9.5. Skreślenie z listy typów zatwierdzonych może być poprzedzone zawieszeniem projektu typu w eksploatacji i wprowadzeniem działań korygujących do projektu.

9.6. Typ urządzenia latającego zawieszają się w przypadku konieczności wprowadzenia ze względów bezpieczeństwa poważnych zmian w projekcie typu wyrobu.

9.6.1. Poważną zmianą jest zmiana niebędąca zmianą drobną.

9.6.2. Drobna zmiana jest zmiana, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne lub inne właściwości mające wpływ na zdolność wyrobu do lotu.

9.7. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadku występowania konfliktu interesów, konieczności ochrony danych projektowych lub własności intelektualnej, listę niektórych typów zatwierdzonych urządzeń latających prowadzi Prezes Urzędu.

## Rozdział 10

### Minimalna zawartość niektórych dokumentów i oznaczeń

10.1. DDP zawiera w szczególności:

1) imię, nazwisko lub nazwę i adres podmiotu przedkładającego deklarację

1a) imię, nazwisko lub nazwę i adres, w tym w szczególności producenta;

2) opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:

a) nazwę lub oznaczenie określające typ wyrobu:

- ogólny opis lub określenie wyrobu,
- szczegółowy opis i określenie wyrobu,
- listę części wyrobu,

b) standard modyfikacji - oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ jest wytwarzany w kilku standardach modyfikacji,

c) główny spis rysunków,

d) ciężar i główne wymiary;

3) odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu producenta;

4) nominalne osiągi wyrobu - bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;

5) szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;

6) odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;

7) odniesienie do podręcznika użytkownika lub odpowiednio instrukcji użytkownika i obsługi;

8) oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;

9) oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia;

10) zakres wyrobów objętych deklaracją - w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;

11) deklarację producenta dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób używany poza określonymi w deklaracji warunkami bez jego zgody oraz cel wystawienia deklaracji;

12) datę i podpis upoważnionego przedstawiciela producenta;

13) numer i wydanie DDP.

#### 10.2. Tabliczka znamionowa zawiera w szczególności:

1) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla wyrobu stosuje producent, oraz

2) poniższe informacje:

a) typ, model lub nazwę wyrobu,

b) nazwę producenta,

c) numer fabryczny,

d) datę produkcji,

e) określenie wyrobu,

f) maksymalną masę startową (MTOM) kompletnego urządzenia latającego lub maksymalne obciążenie użytkowe w przypadku podzespołu lub części,

g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia wyrobu, jeżeli uzyskano,

h) deklarację producenta o zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami technicznymi lub normą - w przypadku braku certyfikatu albo zatwierdzenia.

#### 10.3. Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.

#### 10.4. Oznaczenie zdatności zawiera w szczególności informacje o:

1) podzespole, w tym:

a) typ, model lub nazwę podzespołu,

b) nazwę producenta,

c) numer fabryczny,

d) określenie podzespołu,

e) MTOM lub obciążenie użytkowe,

f) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;

2) zdatności do lotów, w tym:

a) stwierdzenie zdatności do lotów,

b) termin ważności zdatności,

c) poświadczenie, w tym pieczęć i podpis,

d) nazwę podmiotu, w ramach którego stwierdza się zdatność do lotów,

e) numer w ewidencji wykonanych czynności prowadzonej przez podmiot dokonujący oceny.

#### 10.5. Karta lotni lub paralotni zawiera w szczególności informacje o:

1) wyrobie, w tym:

a) typ, model lub nazwę,

- b) nazwę producenta,
- c) numer fabryczny,
- d) datę produkcji,
- e) klasę lub przeznaczenie,
- f) MTOM,
- g) numer certyfikatu albo zatwierdzenia, jeżeli wystawiono;

2) zdatowności do lotów, w tym:

- a) datę poświadczenia zdatowności do lotów,
- b) termin ważności zdatowności,
- c) imię i nazwisko osoby dokonującej oceny i poświadczenia,
- d) nazwę podmiotu, w ramach którego dokonywana jest ocena.

10.6. Dokumentami, w których poświadcza się zdatowność do lotu spadochronów, są następujące karty sprzętu spadochronowego:

- 1) karta zestawu spadochronowego - stanowiąca dokument poświadczenia kompletacji i ułożenia do skoku;
- 2) karta czaszy głównej - stanowiąca dokument montażu odpowiednio czaszy głównej lub spadochronu głównego;
- 3) karta spadochronu innego przeznaczenia - stanowiąca dokument poświadczenia zdatowności do lotu spadochronu nieprzeznaczonego do wykonywania skoków.

10.6.1. Karta zestawu spadochronowego zawiera w szczególności informacje o:

1) czaszy zapasowej, spadochronie zapasowym lub spadochronie ratowniczym:

- a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
- b) oznaczenie lub nazwę producenta,
- c) numer fabryczny,
- d) datę produkcji,
- e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego,
- f) termin ważności ułożenia czaszy, imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu oraz nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności;

2) systemie uprzęży-pokrowiec:

- a) typ, model i rozmiar,
- b) oznaczenie lub nazwę producenta,
- c) numer fabryczny,
- d) datę produkcji,
- e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;

3) kompletacji 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 wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
- c) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
- d) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.6.2. Karta czaszy głównej lub spadochronu głównego zawiera w szczególności informacje o:

1) czaszy głównej lub spadochronie głównym:

- a) typ, model lub nazwę i rozmiar,
- b) oznaczenie lub nazwę producenta,
- c) numer fabryczny,
- d) datę produkcji,
- e) numer certyfikatu lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;

2) montażu czaszy głównej lub spadochronu głównego:

- a) model uprząży-pokrowca, z którego częściami zmontowano czaszę główną,
- b) zwięzły opis (np. kompletny spadochron główny w pokrowcu, z uprzężą) - jeżeli jest to kompletny, stanowiący całość spadochron główny,
- c) datę wykonania kompletacji, przeglądu lub montażu,
- d) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
- e) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.6.3. Karta spadochronu innego przeznaczenia zawiera w szczególności informacje o:

1) przeznaczeniu spadochronu lub systemu spadochronowego i ograniczeniach jego użycia oraz:

- a) typ, model lub nazwę 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 lub innego właściwego dokumentu, z podaniem państwa wydającego;

2) montażu i poświadczeniu zdatowności spadochronu, w tym:

- a) termin ważności ułożenia spadochronu,
- b) imię, nazwisko i poświadczenie osoby dokonującej wpisu,
- c) nazwę lub identyfikator podmiotu, w ramach którego wykonano czynności.

10.7. Wpis do karty odnotowuje się odpowiednio w ewidencji, o której mowa w pkt 5.2 ppkt 1 i pkt 7.2 ppkt 1.

## **Rozdział 11**

### **Przykładowa książka urzędnika latającego**

patrz oryginał

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

## **Rozdział 1**

### **Przepisy ogólne**

1.1. Załącznik określa wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, parolotnie, którymi jest możliwy start pieszy, inne urządzenia latające, którymi możliwy jest start pieszy, spadochrony oraz bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej do 20 kg, zwanych dalej "osobami eksploatującymi", za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej "ubezpieczeniem OC", w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.

1.2. Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC osób eksploatujących nie jest konieczne określanie egzemplarzy statków powietrznych. W ubezpieczeniu OC określa się jedynie rodzaj statków powietrznych.

1.3. Ubezpieczenie OC może być zawierane także przez podmiot szkolący lub inny podmiot organizujący loty, skoki spadochronowe lub zrzuty, jako ubezpieczenie zbiorowe i bezimienne, bez konieczności indywidualnego zawierania tego ubezpieczenia przez każdego uczestnika szkolenia, lotów, skoków lub zrzutów.

2. Ilekroć w załączniku jest mowa o:

- 1) osobie trzeciej - rozumie się przez to osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej niebędącą ubezpieczającym, pasażerem lub członkiem załogi;
- 2) pasażerze - rozumie się przez to osobę uczestniczącą w locie za zgodą dowódcy statku powietrznego, niebędącą członkiem załogi;
- 3) paralołtni - rozumie się przez to paralołtnię, paralołtnię z napędem oraz motoparalołtnię, którą możliwy jest start pieszy;
- 4) SDR - (Specjalne Prawa Ciągnienia) - rozumie się przez to międzynarodową jednostkę wymiany o charakterze pieniądza bezgotówkowego, określoną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

3.1. Ubezpieczenie OC może być zawarte jako rozszerzenie warunków innego rodzaju ubezpieczenia, w tym nieobowiązkowego.

3.2. Osoby eksploatujące statki powietrzne mogą ubezpieczyć się łącznie w ramach wspólnej sumy gwarancyjnej, jeżeli:

- 1) wykonują ten sam rodzaj działalności lotniczej oraz są zagrożone tym samym rodzajem ryzyka;
- 2) wysokość sum gwarancyjnych odpowiada wysokościm limitów zawartych w załączniku.

3.3. Osoby eksploatujące statki powietrzne prowadzące więcej niż jedną działalność lotniczą, mogą w jednym ubezpieczeniu OC objąć wszystkie ryzyka, którymi są zagrożone, jeżeli suma gwarancyjna ubezpieczenia będzie nie niższa niż najwyższa suma gwarancyjna określona w załączniku lub przepisach wydanych na podstawie art. 209 ust. 7 ustawy, odpowiednio dla prowadzonych działalności.

4. Równowartość w złotych kwot podanych w SDR ustala się przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu:

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

## **Rozdział 2**

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

5. Ubezpieczeniem OC osób eksploatujących statki powietrzne jest objęta odpowiedzialność cywilna tych osób w rozumieniu art. 206 ustawy za szkody wynikłe w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, powstałe w związku z ruchem statków powietrznych, a także spowodowane przez jakąkolwiek osobę, zwierzę lub rzecz z nich wypadającą oraz przez użycie spadochronu w celach ratowniczych.

6.1. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących obejmuje szkody polegające na:

- 1) uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby trzeciej;
- 2) uszkodzeniu mienia osoby trzeciej na powierzchni ziemi, wody lub w powietrzu.

6.2. Ubezpieczenie OC osób eksploatujących nie obejmuje szkód, o których mowa w pkt 6.1, powstałych wskutek działań wojennych, stanu wojennego, rozruchów i zamieszek oraz aktów terroru.

6.3. Ubezpieczenie OC osoby eksploatującej obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci pasażera, jeżeli tylko zdarzenie, które je spowodowało, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.

7. Obowiązek ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne powstaje w dniu rozpoczęcia lotu lub skoku, wykonywanego w całości lub części w polskiej przestrzeni powietrznej.

8. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących lotnie, paralołtnie oraz spadochrony w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR.

9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej od 5 do 20 kg, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu

do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 3 000 SDR.

10. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących prototyp statku powietrznego lub statek powietrzny, o którym mowa w pkt 1.1, dla którego nie wydano jeszcze dokumentów zdatności do lotu, skoku lub użycia, dopuszczony do lotu lub skoku zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy lub na podstawie zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 49 ust. 1 ustawy, w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 10 000 SDR, a w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.

11. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC osób eksploatujących statki powietrzne, w odniesieniu do pasażera, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20 000 SDR.

## **Załącznik 8. Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych, zawartość świadectwa ewidencji, tryb składania wniosków o wpis do ewidencji i zgłaszania zmiany danych ewidencyjnych, znaki rozpoznawcze i inne znaki i napisy statków powietrznych oraz ich opis i rozmieszczenie**

### **Rozdział 1**

#### **Sposób prowadzenia ewidencji statków powietrznych, zawartość świadectwa ewidencji oraz tryb składania wniosków o wpis do ewidencji i zgłaszania zmiany danych ewidencyjnych**

##### 1.1. W ewidencji:

~~1) księgi ewidencji znaków rozpoznawczych – zawierają dane niezbędne do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;~~ ~~(uchylony)~~

~~2) zbiór dokumentów - zawiera dokumenty wymagane przy wpisywaniu statku powietrznego do ewidencji, w tym dokumenty dotyczące zmiany danych wpisanych do ewidencji oraz wykreślenia statku powietrznego z ewidencji;~~

~~3) zapisy elektroniczne - dotyczą statków powietrznych wpisanych do ewidencji, w tym danych niezbędnych do ustalenia, jakie znaki rozpoznawcze zostały nadane danemu egzemplarzowi statku powietrznego;~~

##### 1.2.1. Zgłoszenie do ewidencji statków powietrznych- ~~zawiera~~ dla: statku powietrznego wymienionego:

~~1) w § 5 ust. 1 rozporządzenia, z wyłączeniem motolotni, zawiera:~~

~~a) 2 fotografie statku powietrznego (z przodu i z boku) o wymiarach 10 × 15 cm lub ich zapis cyfrowy,~~

~~1b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela statku powietrznego,~~

~~2e) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej statkiem powietrznym na podstawie umowy z właścicielem,~~

~~3d) dane statku powietrznego obejmujące:~~

~~a)- typ, model lub nazwę,~~

~~b)- oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tiret pierwszym,~~

~~c)- podkategorię klase i kategorię zgodnie z przepisami rozporządzenia- wydanego na podstawie art. 33 ust. 1 i 4 ustawy, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,~~

~~d)- producenta statku powietrznego lub budowniczego statku powietrznego w pojedynczym egzemplarzu - imię i nazwisko albo nazwę i adres,~~

~~-e)-serię i numer fabryczny,~~

~~f)- aktualne podstawowe dane techniczne statku powietrznego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:~~

~~-- masę,~~

~~-- rodzaj napędu,~~

~~-- rodzaj konstrukcji,~~

~~-- liczbę miejsc,~~

~~4e) w przypadku ultralekkiego motoszybowca, ultralekkiego balonu, ultralekkiego sterowca, ultralekkiego VTOL, ultralekkiego samolotu, ultralekkiego szybowca, ultralekkiego śmigłowca, ultralekkiego wiatrakowca, urządzenia latającego niekwalifikowanego, motolotni dokumenty potwierdzające istnienie wobec statku powietrznego prawa własności i ograniczonych praw rzeczowych;~~

~~5f) informację o przeprowadzeniu oceny zdatności i klasyfikacji dla motolotni i ultralekkich urządzeń latających klasy innej niż motoparalotnia, lotnia, paralotnia, spadochron osobowy, spadochron towarowy;~~

~~6g) W przypadku urządzeń latających niekwalifikowanych informację dotyczącą oceny spełnienia warunków sklasyfikowania w tej klasie dla urządzeń latających niekwalifikowanych;~~

~~7h) zaświadczenie o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru innego państwa albo oświadczenie właściciela o niewpisaniu statku powietrznego do innego rejestru;~~

2) w § 5 ust. 2 rozporządzenia oraz motolotni zawiera:

a) fotografię urządzenia latającego lub jej zapis cyfrowy,

b) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny właściciela urządzenia latającego,

c) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby i korespondencyjny osoby faktycznie władającej urządzeniem latającym na podstawie umowy z właścicielem,

d) dane urządzenia latającego obejmujące:

— typ, model lub nazwę,

— oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w tytule pierwszym,

— podkategorię, klasę i kategorię urządzenia latającego zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,

— producenta urządzenia latającego – imię i nazwisko albo nazwę i adres,

— serię i numer fabryczny,

— aktualne podstawowe dane techniczne urządzenia latającego pozwalające określić jego rodzaj i charakterystykę, np.:

— masę,

— rodzaj napędu,

— rodzaj konstrukcji,

— liczbę miejsc;

~~e) zaświadczenie o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru innego państwa albo oświadczenie właściciela~~

1.2.2. Po sprawdzeniu kompletności zgłoszenia wydaje się świadectwo ewidencji statku powietrznego, zwane dalej „świadectwem ewidencji”.

1.2.3. W przypadku niekompletnego zgłoszenia lub gdy ultralekkie urządzenie latające nie jest zdadne do lotu lub nie spełnia warunków przewidzianych dla danej klasy

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia zgłoszenia bez rozpatrzenia. e) o niewpisaniu statku powietrznego do innego rejestru.

1.2.42. Prezes Urzędu przed wpisaniem statku powietrznego do ewidencji statków, korzystając z uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 16 i ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1355 oraz z 2024 r. poz. 1688), weryfikuje, czy statek powietrzny ~~lub silnik statku powietrznego~~ nie został skradziony, przywłaszczony, utracony lub nie jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym.

1.2.53. Prezes Urzędu odmawia wpisania statku powietrznego do ewidencji statków, jeżeli nie zostały spełnione wymagania określone w pkt. 1.2.1. lub uzyskał informację, że statek powietrzny- został skradziony, przywłaszczony, utracony lub jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym lub posiada ważną rejestrację w innym Państwie.

~~1.2.4. W przypadku niekompletnego zgłoszenia lub gdy ultralekkie urządzenie latające nie jest zdolne [AD112][MP113] do lotu lub nie spełnia warunków przewidzianych dla danej klasy, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia zgłoszenia bez rozpatrzenia.~~

~~1.2.25. Po sprawdzeniu kompletności zgłoszenia wydaje się świadectwo ewidencji statku powietrznego, zwane dalej „świadectwem ewidencji”.~~

~~1.2.3. W przypadku niekompletnego zgłoszenia Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo podmiot upoważniony do wykonywania niektórych czynności nadzoru lub kontroli na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy wzywa zgłaszającego do uzupełnienia zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia wezwania pod rygorem pozostawienia zgłoszenia bez rozpatrzenia.~~

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

1.3.2. Świadectwo ewidencji zawiera:

- 1) dane statku powietrznego obejmujące:
  - a) typ, model lub nazwę,
  - b) oznaczenie fabryczne, jeżeli jest inne niż w lit. a,
  - c) podkategorię i kategorię klasy zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych,
  - d) producenta statku powietrznego - imię i nazwisko albo nazwę i adres,
  - e) serię i numer fabryczny;
- 2) imię i nazwisko albo nazwę (firmę) oraz adres zamieszkania albo siedziby właściciela statku powietrznego;
- 3) datę wpisania do ewidencji statków powietrznych;
- 4) nazwę podmiotu wystawiającego świadectwo;
- 5) podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwa;
- 6) miejsce na ewentualne adnotacje lub uwagi;
- 7) numer w ewidencji statków powietrznych;
- 8) znak rozpoznawczy.

~~1.3.3. Potwierdzenie wydania świadectwa ewidencji wpisuje się w książce urzędnika latającego.~~

1.3.4. Przydział znaków rozpoznawczych na potrzeby oceny zdolności do lotu urządzeń latających, na wniosek złożony przez producenta lub podmiot dokonujący oceny zdolności urządzeń latających, potwierdza się wydaniem zaświadczenia.

1.3.5. Rezerwację znaków rozpoznawczych dla egzemplarza urządzenia latającego przed wpisem do ewidencji na potrzeby lotów związanych z oceną zdolności do lotu oraz spełnienia warunków klasyfikacji, na wniosek złożony przez właściciela, potwierdza się wydaniem zaświadczenia.

1.4.1. Zgłoszenia zmiany danych dokonuje się w formie pisemnego wniosku, z dołączonym do niego świadectwem ewidencji oraz dokumentami potwierdzającymi te zmiany.

1.4.2. Zgłoszenie zmiany danych powoduje konieczność wydania nowego świadectwa ewidencji.

1.4.3. W przypadku gdy dane zgłoszone do rejestru ewidencji są niezgodne ze stanem faktycznym, Prezes Urzędu nakazuje właścicielowi statku powietrznego usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie.

1.4.4. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w pkt. 1.3.6., Prezes Urzędu wykreśla statek powietrzny z ewidencji statków.

## Rozdział 2

### Znaki rozpoznawcze dla statku powietrznego wpisanego do ewidencji statków powietrznych

2.1. Znakiem rozpoznawczym jest znak przynależności państwowej oraz znak ewidencyjny. Znak ewidencyjny składa się z grupy liter **albo cyfr**.

2.1.1. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem ewidencyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.

2.1.2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery „SP”.

2.1.3. Znak ewidencyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych sygnałów, a także grupy liter: XXX, PAN i TTT, oraz zawierać liter: A, E, C, J, Ł, N, O, S, Z i Ż.

2.2. Statki powietrzne wymienione w pkt 1.2.1 otrzymują znak ewidencyjny złożony z grupy czterech liter.

2.3. Po wykreśleniu statku powietrznego z ewidencji statków powietrznych usuwa się znaki rozpoznawcze z tego statku.

## Rozdział 3

### Rozmieszczenie i opis znaków rozpoznawczych

~~3.1.1. Znaki rozpoznawcze statków powietrznych umieszcza się na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł w taki sposób, aby były widoczne z góry i z dołu oraz na bocznych powierzchniach kadłuba lub usterzenia pionowego. W uzasadnionych przypadkach można zrezygnować z umieszczania znaków na górnych powierzchniach skrzydeł.~~ Znak rozpoznawczy na statku powietrznym cięższym od powietrza umieszcza się na lewej połowie dolnej powierzchni

konstrukcji lewego skrzydła. W miarę możliwości znak rozpoznawczy umieszcza się w jednakowej odległości od krawędzi natarcia i splywu skrzydła. Górna część liter i cyfr jest skierowana w stronę krawędzi natarcia skrzydła.

3.1.2. Jeżeli w konstrukcji statku powietrznego brak jest elementów wymienionych w pkt 3.1.1, znaki rozpoznawcze umieszcza się w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować. Dla statków wymienionych w pkt 1.2.1 ppkt 2 znaki rozpoznawcze umieszcza się na dolnych powierzchniach skrzydeł.

3.2.1. **[Litery i cyfry]** należące do tej samej grupy znaków rozpoznawczych mają tę samą wielkość.

3.2.2. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydłach jest nie mniejsza niż 50 cm.

3.2.2.1. Na statku powietrznym wymienionym w pkt 1.2.1 ppkt 2 wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na skrzydle jest nie mniejsza niż 30 cm.

3.2.3. Wysokość znaków rozpoznawczych umieszczonych na kadłubie jest nie mniejsza niż 15 cm.

3.2.4. Jeżeli statek powietrzny nie posiada elementów konstrukcyjnych wymienionych w pkt 3.2.2 lub 3.2.3 albo jeżeli elementy te mają zbyt małe wymiary, znak rozpoznawczy powinien być umieszczony w sposób umożliwiający identyfikację statku powietrznego.

3.3. Do oznakowania statków powietrznych używa się wielkich liter alfabetu łacińskiego **i cyfr arabskich**. Litery **i cyfry** są proste, bez ozdób.

3.3.1. Szerokość każdej litery ~~lub cyfry~~, oprócz litery I, M, i, W ~~i cyfry 1~~, i długość poziomej kreski stanowi 4/6 wysokości litery ~~lub cyfry~~. Szerokość litery I stanowi 1/6 wysokości litery, szerokość litery M - 5/6 wysokości litery, szerokość litery W - 6/6 wysokości litery, ~~a szerokość cyfry 1 - 2/6 wysokości cyfry~~.

3.3.2. Litery ~~cyfry~~ i kreski poziome wykonuje się pełnymi liniami w kolorze wyraźnie kontrastującym z kolorem tła. Grubość linii stanowi 1/6 wysokości litery ~~lub cyfry~~.

3.3.3. Każda litera ~~i cyfra~~ jest oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż 1/4 szerokości litery ~~lub cyfry~~. Kreskę poziomą traktuje się w tym zakresie jak literę ~~lub cyfrę~~.

#### **Rozdział 4**

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

4.1. Znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się na statkach powietrznych w odległości nie mniejszej niż 50 cm od znaków rozpoznawczych.

4.2. W przypadku gdy znaki i napisy inne niż znaki rozpoznawcze umieszcza się w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi, ich wielkość nie może przekraczać 0,8 wielkości znaków rozpoznawczych.