



DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 8 lipca 2005 r.

Nr 7

TREŚĆ:

Poz.:

OBWIESZCZENIE:

- 27 – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 lipca 2005 r. w sprawie "Tymczasowych zasad sprawdzania zdadności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach" 157

27

OBWIESZCZENIE PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 lipca 2005 r.

w sprawie "Tymczasowych zasad sprawdzania zdadności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach"

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 2 i 5 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703) oraz w związku z § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie przepisów technicznych o zdadności do lotu statków powietrznych kategorii specjalnej (Dz. U. Nr 124, poz. 1037) ogłasza się „Tym-

czasowe zasady sprawdzania zdadności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach”, stanowiące załącznik do niniejszego obwieszczenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

Załącznik do Obwieszczenia
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 8 lipca 2005 r. (poz. 27)

TYMCZASOWE ZASADY SPRAWDZANIA ZDADNOŚCI STATKÓW POWIETRZNYCH BUDOWANYCH W POJEDYNCZYCH EGZEMPLARZACH

Rozdział 1. Przepisy ogólne

§ 1. Niniejsze przepisy stosuje się do statków powietrznych spełniających kryteria określone w Aneksie II rozporządzenia nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

§ 2. Statki powietrzne spełniające wymagania niniejszych zasad mogą być dopuszczone do eksploatacji w kategorii specjalnej.

§ 3. Zasady przeznaczone są dla osób podejmujących budowę, odbudowę oraz wprowadzanie do eksploatacji statków powietrznych w pojedynczych egzemplarzach lub w ograniczonej liczbie egzemplarzy w warunkach amatorskich lub przez małe firmy projektujące, produkujące, obsługujące lub naprawiające sprzęt lotniczy.

§ 4. Niniejsze zasady określają:

- 1) ogólne wymagania techniczne oraz tryb sprawdzania i uznawania zdadności do lotu samolotów, szybowców i motoszybowców;

- 2) tryb wydawania pozwoleń na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej lub równoważnego dokumentu;
- 3) zasady prowadzenia nadzoru nad budową lub odbudową statków powietrznych;
- 4) zasady przeprowadzania prób w locie;
- 5) zasady projektowania, produkcji, naprawy i obsługi technicznej statków powietrznych.

§ 5. Szczegółowe wymagania techniczne dla statków powietrznych kategorii specjalnej określa indywidualnie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej "Prezesem Urzędu", na podstawie przepisów budowy odpowiednich dla danej kategorii statku powietrznego tj. zgodnie z wydanymi przez Dyrektora Wykonawczego EASA na podstawie rozporządzenia 1592/2002/WE przepisami certyfikacyjnymi: CS-22 (Szybowce i motoszybowce), CS-VLA (Bardzo lekkie samoloty), CS-23 (Samoloty kategorii normalnej, użytkowej, akrobacyjnej i transportu lokalnego), CS-25 (Samoloty duże), CS -27 (Wiropląty małe) i CS-VLR (Bardzo lekkie wiropląty).

§ 6. W odniesieniu do innych statków powietrznych, określonych w Aneksie II rozporządzenia nr 1592/2002/WE, w szczególności balonów, sterowców i wiatrakowców szczegółowe wymagania techniczne i tryb sprawdzania i uznawania zdatności do lotu określone są indywidualnie przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 2. Wymagania dla statków powietrznych kategorii specjalnej

§ 7. Maksymalna dopuszczalna masa w locie nie może przekraczać:

- 1) dla samolotów z silnikami posiadającymi certyfikat typu lub zatwierdzenie według CS-22, Podczęść H "Silniki" - wartości określonej przepisami budowy CS-VLA, CS-23, CS-25 lub innymi równoważnymi przepisami;
- 2) dla samolotów z silnikami nie posiadającymi certyfikatu typu lub zatwierdzenia według CS-22, Podczęść H "Silniki"- 750 kg;
- 3) dla szybowców i dla motoszybowców - wartości określonej przepisami budowy CS-22 lub innymi równoważnymi przepisami;
- 4) dla pozostałych kategorii statków powietrznych, a w szczególności: balonów, śmigłowców i wiatrakowców - maksymalna masa do startu i lądowania powinna być zgodna z obowiązującymi przepisami budowy dla danej kategorii lub podlega uzgodnieniu z Prezesem Urzędu;
- 5) dla ultralekkich samolotów maksymalna masa powinna być zgodna z przepisami w sprawie wymagań zdatności ultralekkich samolotów.

§ 8. Jeżeli szczegółowe przepisy techniczne dla poszczególnych kategorii nie stanowią inaczej, maksymalna masa statku powietrznego (z wyposażeniem

niezbędnym) powinna być tak ustalona, aby zapewniała możliwość zabrania załogi o masie nie mniejszej niż 80 kg na osobę. W przypadku statków powietrznych dopuszczonych do wykonywania akrobacji masa załogi wliczana do masy maksymalnej w locie nie może być mniejsza niż 90 kg na osobę (członek załogi ze spadochronem).

§ 9. Moc silników samolotu powinna być dobrana tak, aby zapewnić na wysokości $H = 0$ m MAW wznoszenie gwarantujące spełnienie wymagań odnoszących się do danej kategorii statku powietrznego. Próbę silnika należy prowadzić przy maksymalnej masie płatowca i przy mocy startowej silnika, a pomiar należy rozpocząć w momencie uzyskania ustalonego wznoszenia.

§ 10. Minimalne wymagane wyposażenie statku powietrznego obejmuje:

- 1) dla wszystkich statków powietrznych - czteropunktowe pasy bezpieczeństwa;
- 2) dla samolotów i motoszybowców:
 - ścianę ogniową i elementy izolujące zespół napędowy od pozostałej konstrukcji,
 - prędkościomierz,
 - wysokościomierz,
 - busolę magnetyczną,
 - obrotomierz,
 - wskaźnik ciśnienia i temperatury oleju (dla silników ze smarowaniem obiegowym),
 - wskaźnik ilości paliwa dla każdego zbiornika (jeżeli kontrola ilości paliwa jest możliwa wyłącznie na ziemi, to musi być ustalony odpowiedni równoważny sposób informacji),
 - wskaźnik ilości oleju,
 - wskaźnik temperatury głowic dla silników chłodzonych powietrzem (o ile konieczność zabudowy wskaźników wynika z rozwiązań konstrukcyjnych lub z próby chłodzenia);

Uwagi:

1. W przypadku szybowców wyposażonych w silniki przeznaczone wyłącznie do przeprowadzania startów ograniczenie zakresu wymaganych przyrządów kontroli pracy silnika powinno być każdorazowo uzgodnione z Prezesem Urzędu.
2. W przypadku płatowców bezkabinowych lub o ograniczonym czasie trwania lotu, zakres wymaganego wyposażenia może być ograniczony i wymaga każdorazowego uzgodnienia z Prezesem Urzędu.
- 3) dla szybowców:
 - prędkościomierz,
 - wysokościomierz;
- 4) dla pozostałych statków powietrznych zakres minimalnego wymaganego wyposażenia wymaga uzgodnienia z Prezesem Urzędu.

§ 11.1. W celu zebrania niezbędnych doświadczeń i umożliwienia oceny zdatności konstrukcji do normal-

nego użytkowania, każdy dopuszczony po raz pierwszy do lotu typ statku powietrznego powinien wylatać minimum:

- 1) 75 godzin - w przypadku samolotów i motoszybowców wyposażonych w silniki nieposiadające certyfikatu typu lub zatwierdzenia według CS-22, Podczęść H "Silniki";
 - 2) 50 godzin - w przypadku samolotów i motoszybowców wyposażonych w silniki lotnicze posiadające certyfikat typu lub zatwierdzenie według CS-22, Podczęść H "Silniki";
 - 3) 10 godzin - w przypadku szybowców.
2. Ilość niezbędnych godzin prób w locie dla innych statków powietrznych uzgadnia się z Prezesem Urzędu.

Uwagi:

1. *O ile silnik nie posiadający certyfikatu typu lub zatwierdzenia według CS-22, Podczęść H "Silniki" ma być dopuszczony do użytku na konkretnym płatowcu w oparciu o wyniki prób w locie, należy w ramach prób 75-godzinnych przeprowadzić 50-godzinną próbę silnika obejmującą:*
 - 100 startów,
 - 10 lotów trwających ponad 1 godzinę każdy,
 - 60 lotów do wysokości co najmniej 600 m, w trakcie których moc startowa musi być rozwijana nie krócej niż 5 minut.

Program próby silnika powinien określać ilość lotów wykonanych w warunkach letnich (z temperaturą na poziomie lotniska powyżej +20°C) oraz ilość lotów wykonywanych w warunkach zimowych sprzyjających oblodzeniu (zakres niskich temperatur dodatnich). Należy przewidzieć odpowiednią ilość rozruchów silnika gorącego i zimnego.
2. *W przypadku motoszybowca budowanego w wyniku przebudowy szybowca pochodzącego z produkcji seryjnej ilość godzin lotów próbnych może być, w porozumieniu z Prezesem Urzędu, odpowiednio skrócona.*

§ 12. Warunki dopuszczenia sprzętu budowanego amatorsko do wykonywania akrobacji lotniczej powinny być każdorazowo uzgodnione z Prezesem Urzędu. W takich przypadkach wymagana jest zgodność wytrzymałości statku powietrznego z wymaganiami przepisów budowy odpowiadającej mu kategorii.

§ 13. Wymagania szczegółowe w zakresie obciążeń konstrukcji, własności na ziemi i w locie, wytrzymałości oraz zmęczenia konstrukcji zawarte są w przepisach budowy sprzętu, które odnoszą się do danej kategorii statku powietrznego.

§ 14. Silniki lotnicze powinny posiadać certyfikat typu lub zatwierdzenie według CS-22 Podczęść H "Silniki". Dopuszcza się zastosowanie silników typu nielotniczego. Silniki nielotnicze powinny być produkowane przez przemysł seryjnie, mieć potwierdzoną, w innych zastosowaniach, zdatność do pracy i niezawodność oraz potwierdzony sposób zabudowy i zakres przysto-

sowania do pracy w powietrzu co najmniej drogą prób naziemnych i w locie wykonanych zgodnie z programem uzgodnionym z Prezesem Urzędu.

§ 15. Śmigła powinny posiadać certyfikat typu lub zatwierdzenie według przepisów budowy CS-22, Podczęść J "Śmigła". Dopuszcza się zastosowanie wytwarzanych amatorsko w pojedynczych egzemplarzach śmigieł drewnianych o stałym skoku, wykonanych z monobloku (z jednej części), osadzonych bezpośrednio na wale silnika lub na wałku przekładni. Zakres prób takiego śmigła należy każdorazowo uzgodnić z Prezesem Urzędu.

§ 16. Silniki i śmigła inne niż omówione w § 14 i § 15 mogą być dopuszczone do użytkowania po przeprowadzeniu prób zgodnie z programem uzgodnionym z Prezesem Urzędu.

§ 17. Spadochronowy system ratunkowy zabudowany na statku powietrznym powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) zabudowa spadochronowego systemu ratunkowego powinna być zgodna z wymaganiami producenta systemu lub uzgodniona z producentem systemu ratunkowego dla konkretnego egzemplarza statku powietrznego;
- 2) struktura w miejscach zamocowania systemu ratunkowego powinna być na tyle wytrzymała, aby w przypadku jego użycia w dopuszczalnym zakresie użytkowania statku powietrznego mogła przejść maksymalne spodziewane obciążenie występujące podczas otwarcia (napętnienia) spadochronu systemu ratunkowego;
- 3) każdy z punktów zaczepienia lin nośnych systemu ratunkowego do struktury powinien wytrzymać obciążenie odpowiadające 1,3-krotnemu maksymalnemu obciążeniu występującemu podczas otwarcia (napętnienia) spadochronu w przypadku najbardziej niekorzystnego kierunku jego działania w stosunku do struktury;

Uwaga: Struktura, której to dotyczy obejmuje punkty zaczepienia lin, fotele i punkty zamocowania pasów bezpieczeństwa.

- 4) wytrzymałość zabudowy powinna być zapewniona przy współczynnikach obciążeń, jakie występują w locie i na ziemi, włącznie z warunkami lądowania awaryjnego;
- 5) powinny być spełnione warunki funkcjonalne zabudowy układu wyzwalania systemu ratunkowego, również w warunkach przeciążeń;
- 6) powinno być zapewnione właściwe oznakowanie (wewnątrz i na zewnątrz samolotu) elementów systemu ratunkowego;
- 7) zabudowa systemu ratunkowego z podaniem punktów jego mocowania oraz procedur użycia powinna być zapisana w instrukcji użytkowania w locie oraz odnotowana w książce płatowca.

§ 18. Pierwotny projekt statku powietrznego przewidzianego do budowy w ograniczonej ilości egzemplarzy powinien być zaprojektowany i przebadany zgodnie z warunkami technicznymi uzgodnionymi - przed rozpoczęciem budowy - z Prezesem Urzędu.

Rozdział 3. Wykonanie warsztatowe i próby

§ 19.1. Zamiar rozpoczęcia budowy lub odbudowy statku powietrznego należy zgłosić Prezesowi Urzędu. Zgłoszenie powinno zawierać:

- 1) imię i nazwisko oraz adres osoby zgłaszającej, a w przypadku
- 2) zespołu konstruktorów - nazwisko i imię oraz adres osoby reprezentującej zespół;
- 3) opis techniczny płatowca z niezbędnymi danymi geometrycznymi i masowymi, rysunkiem zestawieniowym w trzech rzutach oraz rysunkami lub szkicami głównych węzłów konstrukcji;
- 4) co najmniej szacunkowe wielkości obciążeń głównych węzłów konstrukcji (połączenie skrzydło-kadłub, zawieszenia usterzeń i lotek, łożo silnika i jego zamocowanie do kadłuba, węzły połączenia podwozia z płatowcem) oraz co najmniej szacunkową ocenę stateczności i sterowności (dopuszczalne zakresy położenia środków masy w locie);
- 5) w miarę możliwości - opinię o konstrukcji wydaną przez osobę lub instytucję miarodajną (w szczególności stowarzyszenie techniczne, biuro konstrukcyjne zakładu lotniczego);
- 6) w przypadku konstrukcji amatorskiej stwierdzenie, że udział amatora w wykonaniu kompletnego statku powietrznego wynosi co najmniej 51%.

2. Zgłoszenie o zamiarze budowy lub odbudowy statku powietrznego należy przesłać do Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem właściwej delegatury ULC.

§ 20. Delegatura ULC po otrzymaniu zgłoszenia zapoznaje się z projektem, przeprowadza wizytację na miejscu budowy sprzętu oraz zapoznaje się z warunkami prowadzenia budowy, a następnie przesyła zgłoszenie do Prezesa Urzędu, wraz ze swoimi uwagami i opiniami dotyczącymi:

- 1) zgłoszonego projektu;
- 2) kwalifikacji zgłaszającego;
- 3) zaplecza warsztatowego;
- 4) możliwości uzyskania przez zgłaszającego materiałów atestowanych lub możliwości testowania materiałów o niegwarantowanych właściwościach fizyko-mechanicznych.

§ 21. Po zapoznaniu się ze zgłoszeniem i uwagami delegatury, Prezes Urzędu określa (w przypadku koniecznym - po ponownej wizji lokalnej u zgłaszającego) warunki, na jakich może być budowany lub

odbudowywany statek powietrzny oraz powołuje Zespół Roboczy do prowadzenia nadzoru.

§ 22. Zgłaszający obowiązany jest uzgodnić z przewodniczącym Zespołu Roboczego tryb nadzoru nad budową lub odbudową oraz sposób rejestracji przeprowadzonych kontroli i ich wyników.

§ 23. Zakończeniem procesu budowy lub odbudowy statku powietrznego jest przeprowadzenie ważenia płatowca pustego i załadowanego w celu określenia rzeczywistych mas i położenia środków masy.

§ 24. Po wykonaniu ważeń i kontroli końcowej zmontowanego płatowca (obejmującej pomiary sił tarcia i sztywności układów napędowych) wykonujący budowę lub odbudowę wydaje pisemne potwierdzenie budowy (odbudowy, modyfikacji), w którym stwierdza: zgodność zbudowanego sprzętu ze zgłoszonym projektem, użycie właściwych materiałów oraz stosowanie w trakcie budowy poprawnych procesów technologicznych. W sytuacjach koniecznych upoważnieni inspektorzy Urzędu zamieszczają na potwierdzeniu swoje uwagi dotyczące ewentualnych ograniczeń w eksploatacji danego statku powietrznego.

§ 25. Po zakończeniu budowy, odbudowy lub modyfikacji oraz po przeprowadzeniu, w przypadku samolotów i motoszybowców, prób silnika na ziemi zgłaszający może wystąpić do delegatury ULC z wnioskiem o dopuszczenie statku powietrznego do prób w locie.

Do wniosku należy załączyć:

- 1) potwierdzenie budowy (odbudowy, modyfikacji) wydane przez budującego wraz z protokołem ważeń i szkicem ustawienia płatowca przy ważeniu;
- 2) wykaz zespołów zabudowanych we własnym zakresie i wykaz zespołów pochodzących z produkcji przemysłowej;
- 3) oświadczenie zgłaszającego o wykonaniu prób zespołu napędowego na ziemi z wynikiem pozytywnym (o ile znajduje zastosowanie);
- 4) program prób w locie opracowany przez zgłaszającego, zawierający między innymi imię i nazwisko pilota lub pilotów, którzy będą wykonywali próby oraz opinię tego pilota lub pilotów o programie prób (2 egzemplarze);
- 5) pisemną zgodę instytucji (cywilnej lub wojskowej) administrującej lotniskiem wskazanym przez zgłaszającego na wykonywanie prób płatowca w rejonie danego lotniska oraz zgodę na kierowanie lotami w trakcie prób;
- 6) instrukcję użytkowania w locie zawierającą niezbędne dane, w tym ograniczenia warunków użytkowania (2 egzemplarze);
- 7) wniosek o wpisanie płatowca do ewidencji znaków rozpoznawczych dla statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do wykonywania lotów próbnych i doświadczalnych;
- 8) dowód ubezpieczenia sprzętu.

Uwaga:

Program prób w locie, o którym mowa w pkt 4) powinien być zaopiniowany przez osobę posiadającą uprawnienia pilota doświadczalnego, który będzie wykonywał oblot statku powietrznego oraz przeprowadzał pierwszy etap prób. Zakres udziału w próbach pilotów nie będących pilotami doświadczalnymi, o ile zgłoszony zostanie odpowiedni wniosek, będzie ustalony każdorazowo przez Prezesa Urzędu, w zależności od wyników pierwszego etapu prób i właściwości sprzętu.

§ 26. Prezes Urzędu zatwierdza programy prób i instrukcje użytkowania w locie (w przypadkach niezbędnych - po wprowadzeniu przez zgłaszającego odpowiednich zmian). Zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program prób i instrukcja użytkowania w locie stanowi podstawę przeprowadzania prób.

§ 27. Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych, na pisemny wniosek zgłaszającego rezerwuje i przekazuje informacje o znakach rozpoznawczych.

§ 28. 1. W trakcie prób zgłaszający obowiązany jest prowadzić :

- 1) rejestr wykonywanych lotów (rejestracja lot po locie) z podaniem czasu trwania (godzina startu i lądowania) oraz celu lotu;
- 2) rejestrację czasu pracy silnika na ziemi;
- 3) wykaz usterek i uszkodzeń sprzętu w trakcie prób z podaniem ich przyczyny i sposobu usunięcia.

2. Wszystkie wpisy powinny być podpisane przez zgłaszającego sprzęt do prób i potwierdzone przez pilota wykonującego próby w locie.

§ 29. Po zrealizowaniu z wynikiem pozytywnym programu prób na ziemi i w locie oraz wylataniu wymaganej ilości godzin zgłaszający może wystąpić z wnioskiem o zniesienie ograniczeń ustalonych na okres prób i wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej.

Do wniosku należy dołączyć:

- 1) wykaz lotów;
- 2) wykaz usterek i uszkodzeń sprzętu;
- 3) informację o cechach specjalnych sprzętu, które muszą być uwzględnione przy jego normalnej eksploatacji;
- 4) sprawozdanie z prób w locie, w tym z pomiarów wznoszenia, z zastrzeżeniem § 9;
- 5) dokumentację niezbędną dla normalnego użytkowania sprzętu w postaci instrukcji, opisów lub tabliczek informacyjnych zawierających:
 - a) krótki opis techniczny z rysunkiem w trzech rzutach lub fotografiami,
 - b) ograniczenia warunków użytkowania (masy, położenia środka masy, dopuszczalne prędkości, temperatury, obroty, warunki meteorologiczne),
 - c) wykazy czynności przy normalnym użytkowaniu dotyczące zakresu kontroli przed lotem,

- d) informacja o cechach specyficznych sprzętu,
- e) uwagi o zachowaniu się w sytuacjach awaryjnych,
- f) wykaz niezbędnego wyposażenia,
- g) terminarz i zakresy prac technicznych niezbędnych dla zapewnienia zdatności do lotu płatowca, silnika, śmigła i osprzętu.

§ 30. Po zweryfikowaniu przekazanych dokumentów (w przypadkach koniecznych - po wprowadzeniu zmian i uzupełnieniach przez zgłaszającego) Prezes Urzędu wydaje pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej lub dokument równoważny. Dokument ten nie posiada ważności międzynarodowej.

§ 31. Pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej wydawane jest na okres 1 roku. Po upływie tego okresu statek powietrzny przedstawia się do oględzin właściwej miejscowo delegaturze ULC w celu przedłużenia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej.

§ 32. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się po stwierdzeniu sprawności technicznej statku powietrznego poprzez przegląd zasadniczy, sprawdzenie poprawności i aktualności jego dokumentacji oraz wykonanie lotu próbnego kontrolnego przez uprawnionego pilota.

§ 33. Do przedłużenia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów uprawniona jest osoba upoważniona przez Prezesa Urzędu.

§ 34. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów ustaje w przypadku niespełnienia wymagań technicznych lub formalnych wymaganych przy wpisaniu statku powietrznego do rejestru.

§ 35. Podstawową zasadą mającą zastosowanie w eksploatacji konstrukcji kategorii specjalnej jest eksploatacja według stanu technicznego, gdzie podstawą dopuszczenia do lotu jest stwierdzenie pozytywnego bieżącego stanu technicznego.

§ 36. Przy ocenie zdatności do lotu statku powietrznego i przedłużeniu okresu jego użytkowania uwzględnia się ustalony dla zespołów statku powietrznego limit całkowitej żywotności (określony ilością cykli, godzin pracy lub okresem kalendarzowym).

§ 37. Amatorsko zbudowane statki powietrzne kategorii specjalnej nie mogą być wykorzystywane do celów zarobkowych (w szczególności wypożyczania za opłatą, przewożenia osób lub towarów).

§ 38. Podczas wykonywania lotów należy poinformować:

- 1) każdą osobę znajdującą się na pokładzie statku

powietrznego kategorii specjalnej, że konstrukcja statku powietrznego nie spełnia wymagań Załącznika 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym oraz o obowiązujących ten statek powietrzny ograniczeniach użytkowania;

- 2) służbę ruchu lotniczego o zarejestrowaniu statku powietrznego w kategorii specjalnej i nieposiadaniu przez statek powietrzny świadectwa zdolności do lotu w rozumieniu Załącznika 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym oraz ograniczeniach w jego użytkowaniu.

Rozdział 4. Modyfikacje

§ 39. Pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej unieważnia się w przypadku wprowadzenia każdej zmiany poważnej lub modyfikacji statku powietrznego, w szczególności zabudowy silnika lub śmigła innego typu. W takiej sytuacji wymagane jest ponowne zgłoszenie statku powietrznego do prób. W przypadku, gdy zarówno silnik lub śmigło pierwotne jak i nowo zabudowane są typu lotniczego (zatwierdzonego), ilość godzin prób w locie podana w § 11 ust. 1 pkt 2 może być zmniejszona do 25 godzin.

§ 40. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej zawieszają się w przypadku zabudowy zamiast podwozia kołowego nart lub pływaków nie zatwierdzonych z danym typem statku powietrznego. W takiej sytuacji wymagane jest ponowne zgłoszenie statku powietrznego do prób.

§ 41. W celu zapewnienia nadzoru nad wprowadzoną modyfikacją oraz przeprowadzenia po modyfikacji ponownych ważeń i określenia nowej masy oraz położenia środka masy wymagane jest zgłoszenie do właściwej miejscowo delegatury ULC.

§ 42. W przypadku wymiernych zmian masy i położenia środka masy, właściciel lub użytkownik statku powietrznego powinien opracować odpowiednie zmiany dotyczące stanów załadowań i warunków użytkowania i przesłać je Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia.

§ 43. Tryb postępowania przy innych rodzajach modyfikacji należy uzgadniać każdorazowo z właściwą miejscowo delegaturą ULC.

Rozdział 5. Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące statki powietrzne kategorii specjalnej

§ 44. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa statków powietrznych kategorii specjalnej może być prowadzona z zastrzeżeniem § 45, 57 i 61 odpowiednio przez podmioty:

- 1) którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał:

- a) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi statków powietrznych kategorii specjalnej lub,

- b) certyfikat dotyczący obsługi statków powietrznych lub;

- 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych - zwane dalej odpowiednio "zatwierdzonymi producentami" lub "zatwierdzonymi podmiotami".

§ 45. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych kategorii specjalnej mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane dalej "nie zatwierdzonymi producentami".

§ 46. W celu otrzymania na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikatu, o którym mowa w § 44, zainteresowany podmiot powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w § 47 i 48.

§ 47. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać następujące dane:

- 1) oznaczenie podmiotu - firma (imię i nazwisko lub nazwa);
- 2) siedzibę;
- 3) zakres działalności;
- 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
- 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej certyfikacji, w innej formie;
- 6) w zależności od rodzaju podmiotu - numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
- 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu w przypadku wytwórcy;
- 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
- 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości;
- 10) imiona i nazwiska oraz kwalifikacje osób wykonujących prace przewidziane jako procesy specjalne, takie jak:
 - wytwarzanie i klejenie elementów z kompozytów;
 - spawanie;
 - odróbka cieplna metali;
 - wykonywanie pokryć galwanicznych.

§ 48. Do wniosku załącza się:

- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości i innych sytuacjach określonych przez niniejsze przepisy, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności; w przypadku procesów specjalnych, w tym w szczególności wytwarzania elementów z kompozytów (szklanych, węglowych itp.) wymagane jest zatwierdzenie procesu i wy-

- kazanie spełnienia określonych wymagań technologicznych;
- 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
 - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów nie będących zatwierdzonymi wytwórcami.

§ 49. W ramach procesu certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:

- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika poświadczenia obsługi w odpowiednim zakresie, umożliwiające wykonywanie w szczególności czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
- 2) posiadanie uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w § 65;
- 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;
- 4) złożenie oświadczenia o zobowiązaniu się do powiadomienia Prezesa Urzędu o zmianie danych zawartych we wniosku i załącznikach oraz innych danych mających istotny związek z jakością prowadzonej działalności;
- 5) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanych statków powietrznych, wydanych przez producentów lub przy ich braku - uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.

§ 50. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.

§ 51. Certyfikat wydaje się na czas określony, nie dłuższy niż 3 lata.

§ 52. Zmiana danych, o których mowa w § 47 i § 48 powinna być zgłoszona Prezesowi Urzędu w ciągu 14 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.

§ 53. Zmiana danych, o których mowa w § 48 pkt 1-3, powoduje obowiązek odpowiednio: uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.

§ 54. Certyfikat traci ważność w przypadku:

- 1) zaprzestania działalności;
- 2) rezygnacji z certyfikatu;
- 3) nie zgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w § 52;
- 4) decyzji Prezesa Urzędu w przypadku nie zapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu.

Rozdział 6. Naprawa i obsługa techniczna sprzętu

§ 55. Naprawa i obsługa techniczna statków powietrznych kategorii specjalnej i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub jej części, w zakresie posiadanych uprawnień osobno dla:

- 1) płatowca;
- 2) zespołu napędowego;
- 3) wyposażenia.

§ 56. Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części statków powietrznych nie powodującej zmiany w strukturze podzespołów.

§ 57. W zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej statku, obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota statku powietrznego kategorii specjalnej poza certyfikowanym podmiotem.

§ 58. W przypadku konstrukcji amatorskich lub budowanych z zestawów i użytkowanych przez budowniczego obsługę techniczną sprzętu wykonuje budowniczy w stosunku do podzespołów przez niego wykonanych lub adaptowanych, natomiast co do pozostałych powinien uzyskać odpowiednie uprawnienia do obsługi wydane przez producenta lub wytwórcę.

§ 59. W przypadkach pojedynczych egzemplarzy, gdy brak jest możliwości przeszkolenia użytkownika w obsłudze statku powietrznego kategorii specjalnej przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samopreszkolenie użytkownika.

§ 60. Działalność, o której mowa w § 55 wymaga uzyskania certyfikatu, o którym mowa w § 44.

§ 61. Działalność, o której mowa w § 56, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie w terminie 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w § 65 pkt 4. Zgłoszenie powinno zawierać dane wymienione w § 47 odpowiednio do planowanej działalności.

§ 62. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w § 44 i § 55, w której pod nadzorem osób, o których mowa w § 55 i § 56, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.

Rozdział 7. Ewidencja podmiotów i osób produkujących lub obsługujących statki powietrzne kategorii specjalnej i ich podzespoły

§ 63. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w § 44, § 55 i § 56.

§ 64. Ewidencję udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach Urzędu.

§ 65. Osoby, o których mowa w § 63 są obowiązane odpowiednio do:

- 1) prowadzenia ewidencji wykonanych i nadzorowanych czynności obsługowych;
- 2) prowadzenia wykazu sprzętu dopuszczonego do lotów (przedłużeń pozwolenia na wykonywanie lotów);
- 3) przechowywania protokołów z wykonanych czynności obsługowych;
- 4) uzgodnienia z Prezesem Urzędu sposobu prowadzenia ewidencji, wykazów, wzorów protokołów oraz pieczęci używanych do poświadczeń.

§ 66. Podmioty, o których mowa w § 44, § 55 i § 56, w przypadku zaprzestania działalności mają obowiązek niezwłocznego przekazania Prezesowi Urzędu dokumentacji, o której mowa w § 65 pkt 1 - 3 oraz pieczęci używanych do poświadczeń.

Egzemplarze bieżące oraz archiwalne można nabywać w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. 520-73-14, 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. 520-72-22, 520-72-44
e-mail: dzu@ulc.gov.pl
Skład, druk: Ośrodek Przetwarzania Informacji
al. Niepodległości 188b, 00-950 Warszawa, skr. poczt. 355, tel. 825-12-47
email: opi@opi.org.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Ośrodku Przetwarzania Informacji