

Klasyfikacja Statków Powietrznych, w tym Urządzeń Latających



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01-03.04.2025





Agenda prezentacji

- Rozporządzenie Parlamentu i Rady UE nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 roku zwane dalej Rozporządzeniem Bazowym.
 - Załącznik I
 - Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)
- Rozporządzenie z art. 33 ust. 1 i 4, w sprawie klasyfikacji statków powietrznych
 - Klasy, Kategorie, Podkategorie statków powietrznych.
- Procedury wpisu, zmiany danych oraz wykreślenia z ewidencji SP - urządzenia latającego.

Uwaga:
Niniejsza prezentacja nie stanowi źródła prawa.

Rozporządzenie Parlamentu i Rady UE 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01-03.04.2025



Rozporządzenie Bazowe Parlamentu i Rady UE

- Rozp. określa wspólne zasady w dziedzinie lotnictwa cywilnego oraz ustanawia EASA,
- Ma zastosowanie do (art. 2 ust. 1):
 - Projektowania, produkcji, obsługi tech. i eksploatacji SP (w tym ich podzespołów), który jest lub będzie:
 - Zarejestrowany w jednym z państw członkowskich (...)
 - (...)
 - Personelu i organizacji uczestniczących w działaniach, o których mowa w ust. 1.



Rozporządzenie Bazowe Parlamentu i Rady UE

- **Nie ma zastosowania do:**

- SP lotnictwa państwowego,
- Projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji SP wymienionych w **ZAŁĄCZNIKU I**, których operacje wiążą się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, ani do uczestniczącego w nich personelu i organizacji, chyba że ,
dany SP otrzymał certyfikat, lub uznano, że otrzymał cert., zgodnie z rozp. (WE) nr 216/2008;
- Jeśli państwo członkowskie podejmie decyzję z art. 2 ust. 8 (**OPT-OUT**)



[EASA Product list | EASA \(europa.eu\)](#)

[Type Certificate Data Sheets \(TCDS\) | EASA \(europa.eu\)](#)

 Statki powietrzne UE	 Krajowe Statki Powietrzne	
	SP z załącznika I do rozp. UE nr 1139/2018	OPT-OUT art. 2.8

Załącznik I do rozporządzenia bazowego

- Załogowe statki powietrzne:

- a. Historyczne

- projekt powstał przed 1.1.1955 r. oraz produkcja zak. przed 1.1.1975, lub
 - o niewątpliwym znaczeniu historycznym
 - udział w ważnym wydarzeniu
 - istotny krok w rozwoju lotnictwa
 - istotna rola w siłach zbrojnych państwa członkowskiego

- b. Do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, (produkowane w bardzo niewielkiej liczbie)

- c. Amatorskie (w tym zestawy do samodzielnego montażu)

- 51 % zadań związanych z wytworzeniem/złożeniem ma być wykonana przez: amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastwione na zysk
 - Na ich własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych

- d. Używane przez siły zbrojne (typ SP nie uznany przez EASA)





Załącznik I do rozporządzenia bazowego

- Załogowe statki powietrzne:
 - e. Jedno/dwumiejscowe samoloty, szybowce, motoszybowce, śmigłowce i motoparalotnie posiadające:
 - MTOM oraz
 - $V_{SO} \leq 35$ kts (CAS)
(mierzalna pr. przeciągnięcia lub minimalna w locie ustalonym w konfig. do lądowania).

	samolot/śmigłowiec/ motoparalotnia/moto- szybowce	szybowce	amfibia lub wodnosamolot/ śmigłowiec	spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płotowca
jednomiejscowy	300 kg MTOM	250 kg MTOM	dodatkowo 30 kg MTOM	dodatkowo 15 kg MTOM
dwumiejscowy	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatkowo 45 kg MTOM	dodatkowo 25 kg MTOM

W przypadku użytkowania amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca zarówno jako wodnosamolotu/śmigłowca, jak i jako samolotu lądowego/śmigłowca, muszą się one zmieścić w mającym zastosowanie limicie MTOM.

Załącznik I do rozporządzenia bazowego

- Załogowe statki powietrzne:
 - f. Wiatrakowce jedno- i dwumiejscowe o MTOM ≤ 600 kg,
 - g. Repliki SP spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d) (projekt konstrukcyjny jest podobny do projektu konstrukcyjnego oryginalnego SP),
 - h. Jedno- dwumiejscowe balony / sterowce o MNO 1200m^3 (pow.)/ 400m^3 (inny gaz),
 - i. Inne SP o mak. masie własnej ≤ 70 kg (łącznie z paliwem).
- SP na uwięzi:
 - Bez napędu, długość ≤ 50 m oraz
 - MTOM $\leq 25\text{kg}$ (z ładunkiem) lub
 - MNO $\leq 40\text{m}^3$ (dot. SP lżejszych od pow.)
 - Inne SP o MTOM ≤ 1 kg.



01-03.04.2025

Rozporządzenie Bazowe Parlamentu i Rady UE

OPT- OUT



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01-03.04.2025



Rozporządzenie Bazowe Parlamentu i Rady UE

- Nie ma zastosowania do:
 - SP lotnictwa państwowego
 - Projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji SP wymienionych w **ZAŁĄCZNIKU I**, których operacje wiążą się z niskim ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego, ani do uczestniczącego w nich personelu i organizacji, chyba że dany SP otrzymał certyfikat, lub uznano, że otrzymał cert., zgodnie z rozp. (WE) nr 216/2008;

– Jeśli państwo członkowskie podejmie decyzję z art. 2 ust. 8 (**OPT-OUT**)



[EASA Product list | EASA \(europa.eu\)](#)

[Type Certificate Data Sheets \(TCDS\) | EASA \(europa.eu\)](#)

 Statki powietrzne UE	 Krajowe Statki Powietrzne	
	SP z załącznika I do rozp. UE nr 1139/2018	OPT-OUT art. 2.8



Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

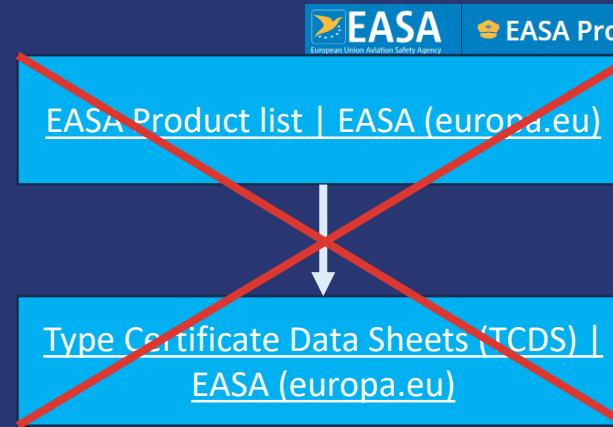
- Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnieniu ze stosowania rozp. bazowego projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji jednej lub większej liczby następujących kategorii (załogowych) statków powietrznych:
 - Jedno- albo dwumiejscowe **samoloty** o $V_{SO} \leq 45$ kts CAS oraz MTOM:
 - ≤ 600 kg (lądowy)
 - ≤ 650 kg (przeznaczony do lądowania na wodzie)
 - Jedno- albo dwumiejscowe **śmigłowce** o MTOM:
 - ≤ 600 kg (lądowy)
 - ≤ 650 kg (przeznaczony do lądowania na wodzie)
 - Szybowce oraz motoszybowce** o MTOM:
 - ≤ 600 kg

	samolot/śmigłowiec/ motoparalotnia/moto- szybowce	szybowce	amfibia lub wodnosamolot/ śmigłowiec	
jednomiejscowy	300 kg MTOM 600 kg MTOM	250 kg MTOM 600 kg MTOM	dodatkowo 30 kg 650 kg MTOM	
dwumiejscowy	450 kg MTOM	400 kg MTOM	dodatkowo 45 kg MTOM	

W przypadku użytkowania amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca zarówno jako wodnosamolotu/śmigłowca, jak i jako samolotu lądowego/śmigłowca, muszą się one zmieścić w mającym zastosowanie limicie MTOM.

Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

- Uwaga:
 - OPT-OUT nie dotyczy SP objętych wydanym lub uznanym certyfikatem typu / deklaracją „EASA”





Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

- W certyfikatach wydanych dla tych SP wskazuje się, odniesienie do prawa krajowego państwa członkowskiego.
- SP OPT-OUT mogą być eksploatowane na terytorium innych państwach członkowskich po uzyskaniu ich zgody.
 - Zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze nie wymaga się ww. zgód od SP z UE i EFTA jeśli posiada:
 - Świadectwo rejestracji,
 - Dokument potwierdzający zdolność do lotu.
- Pozostałe państwa członkowskie mogą **akceptować** takie krajowe certyfikaty tylko wówczas, gdy same podjęły odpowiednią decyzję OPT-OUT.

Co to oznacza w praktyce?

- Właściciele SP (Producenci) dla których został wydany przez państwo członkowskie certyfikat typu, wnioskują do Prezesa ULC o uznanie TC, wpisanie SP na Listę typów zatwierdzonych i finalnie wpis do ewidencji, przy spełnieniu wymogów z tym związanych.



Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

- Wykaz państw, które zgłosiły OPT-OUT dostępny jest na stronie int. EASA:
 - <https://www.easa.europa.eu/en/opt-out-article-28-211>

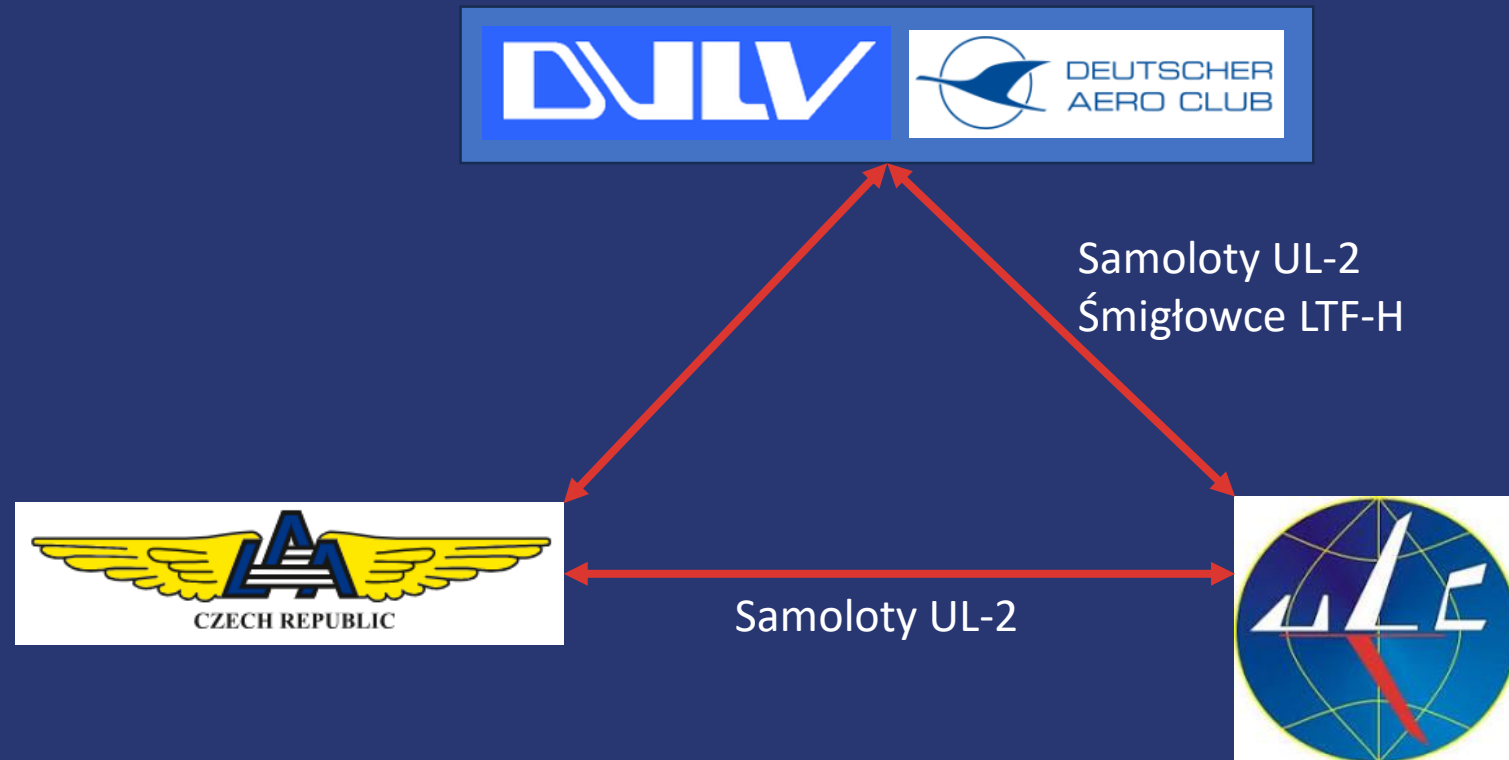
Notification date	MS	EASA reference	Art. 2(8)(a): non unmanned aeroplanes, 2 seats Max, 45 Knots MTOW 600/ 650kg off/on water operations. From date	Art. 2(8)(b): non unmanned helicopters, 2 seats Max, MTOW below 600/650kg off/on water operations. From date	Art. 2(8)(c): non unmanned sailplanes (incl. powered), 2 seats Max, MTOW below 600kg as recorded by MS. From date	Comment	Organisations outside of this decision (Name/Activity / category)
15/10/2020	IT	028/20/0004	01/03/2021	01/03/2021			
29/08/2024	NO	028/24/0002	21/03/2024	21/03/2024	21/03/2024		
11/10/2022	PL	028/22/0002	29/09/2022	29/09/2022	29/09/2022		
26/11/2020	SE	028/20/0006	01/12/2020	01/12/2020	01/12/2020		
13/02/2020	SI	028/20/0001	27/12/2019	27/12/2019	27/12/2019		
20/04/2020	SK	028/20/0002	15/04/2020				

Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

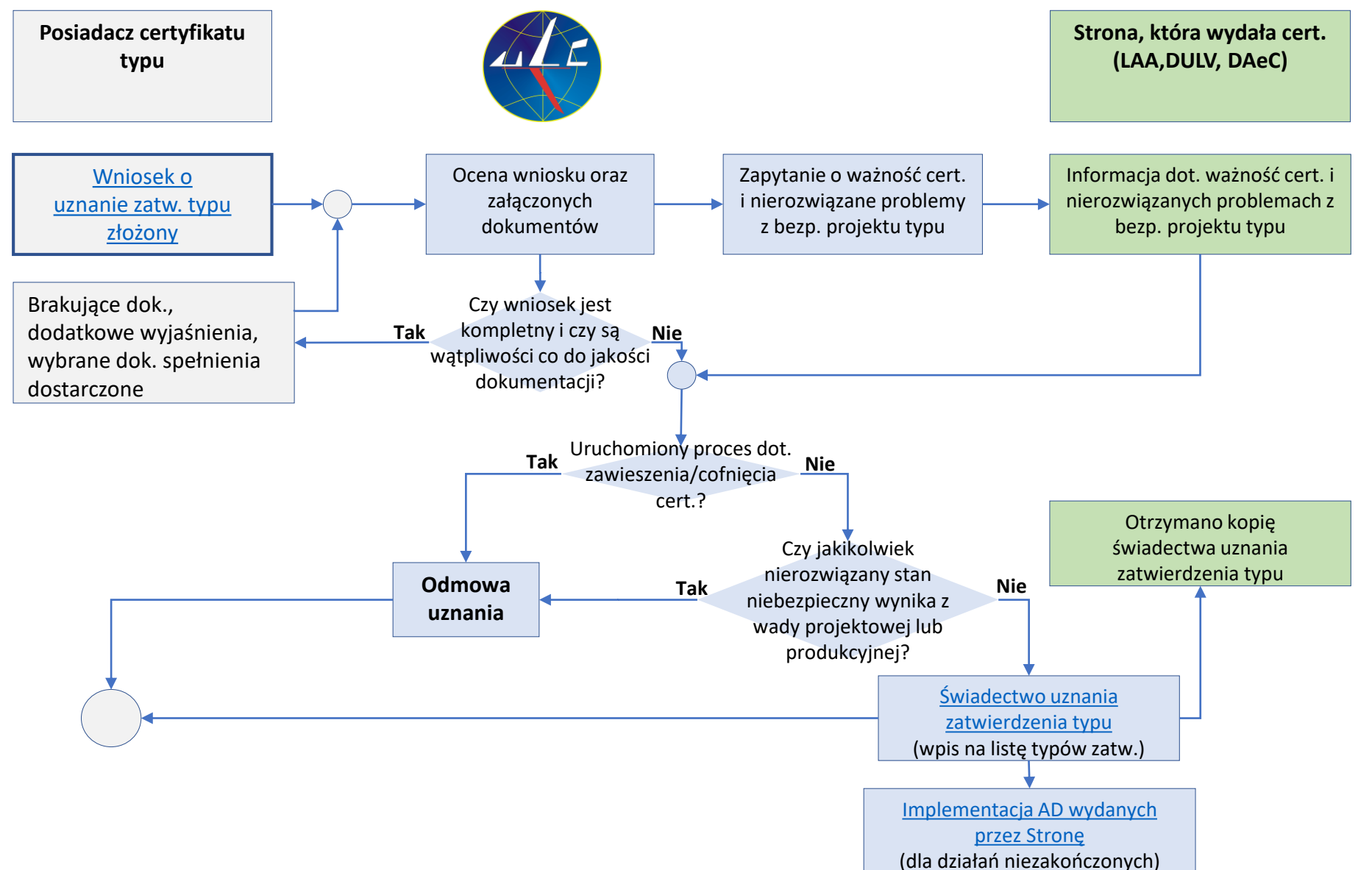
Notification date	MS	EASA reference	Art. 2(8)(a): non unmanned aeroplanes, 2 seats Max, 45 Knots MTOW 600/650kg off/on water operations. From date	Art. 2(8)(b): non unmanned helicopters, 2 seats Max, MTOW below 600/650kg off/on water operations. From date	Art. 2(8)(c): non unmanned sailplanes (incl. powered), 2 seats Max, MTOW below 600kg as recorded by MS. From date	Comment	Organisations outside of this decision (Name/Activity / category)
23/10/2020	AT	028/20/0005	15/09/2020	15/09/2020			
07/07/2021	BG	028/21/0001	28/06/2021				
02/05/2019	CZ	028/19/0001	15/03/2019	15/03/2019	15/03/2019		
11/09/2018	DE	028/18/0001	11/09/2018	11/09/2018			
28/11/2022	ES	028/22/0003	09/10/2022	09/10/2022	09/10/2022	Pursuant to Article 2.11 of Regulation (EU)2018/1139 on common rules in the field of civil aviation and establishing an EU Aviation Safety Agency, I hereby send you a letter from the Director General of Civil Aviation informing of the adoption of the Real Decreto 765/2022, of 20 September, regulating the use of ultra-light motorised aircraft (ULM). Article 1. 2 (a) and (b) exempts certain powered aircraft from the application of Regulation (EU) 2018/1139.	
09/07/2020	FI	028/20/0003	01/01/2020	01/01/2020	01/01/2012		
11/12/2019	FR	028/19/0003	01/07/2019	01/07/2019	01/07/2022	Microlight aeroplanes with minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 38 knots calibrated air speed and microlight helicopters. MTOW: see below It has not been made clear that the Opt-out also covers microlight powered sailplanes but excluding sailplanes MTOW : see below Clarification of the wording for categories of aircraft exempted (a) and (b)	
29/11/2022	HR	028/22/0004	13/10/2022	13/10/2022	13/10/2022		
06/05/2024	HU	028/24/0001	01/05/2024	01/05/2024	01/05/2024		
05/09/2022	IE	028/22/0001	26/09/2022				

Akceptacja (uznawanie) krajowych certyfikatów OPT-OUT

- Porozumienia w spr. harmonizacji wymagań technicznych w zakresie zdolności do lotu ultralekkich SP i wzajemnego uznawania zatwierdzeń typu
 - Wzajemna wymiana informacji dot. bezpieczeństwa (AD, SB)
- Dotyczy certyfikatów wydanych przez Prezesa Urzędu
- Nie dotyczy zatwierdzeń typu wydanych przez Podmioty Zatwierdzające



Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)



Decyzja z art. 2 ust. 8 (OPT-OUT)

- Liczba uznanych przez Prezesa Urzędu certyfikatów typu
 - LAA: 15 UL.A samolot
 - DULV: 7 UL.A.
 - DAeC: 3 UL.A
 - 1 UL.H śmigłowiec

Σ 26
- Przykłady uznanych zatwierdzeń typu wydanych przez LAA, DULV, DAeC
 - Ultralekki samolot – ULC
- Prezes ULC ocenia jeden wniosek o ocenę techniczną projektu typu w celu wyd. zatwierdzenia typu.



Klasyfikacja Statków Powietrznych



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01-03.04.2025

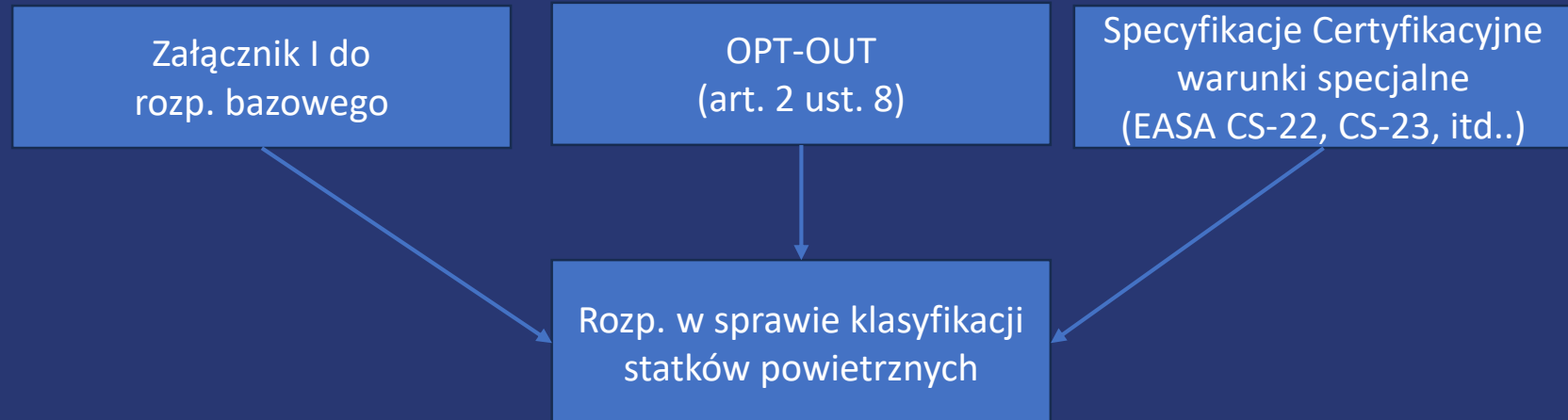


Ustawa – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.

- Art. 33 ust. 1 i 4
 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, **klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy międzynarodowe.**
 - Dz.U. 2023 poz. 25
 - Dz.U. 2025 poz. 92 
 2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz z ministrem właściwym do spraw kultury fizycznej, **z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa lotów i przepisów międzynarodowych, może wyłączyć zastosowanie niektórych przepisów niniejszej ustawy oraz przepisów wydanych na jej podstawie do niektórych rodzajów statków powietrznych, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE.**
 -
 4. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być określone **szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania** objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.

Ustawa – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.

- Art. 33 ust. 1 i 4
 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, **klasyfikację statków powietrznych, uwzględniającą odpowiednie przepisy międzynarodowe.**
 4. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być określone **szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania** objętych nimi rodzajów statków powietrznych i sprzętu.



Klasyfikacja statków powietrznych

Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca określa **tabela nr 1** w załączniku do rozporządzenia...

Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii określa **tabela nr 2** w załączniku do rozporządzenia...

Podział statków powietrznych klasy urządzenie latające kategorii K4 i K6 z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii określa **tabela nr 3** w załączniku do rozporządzenia.

Poz. 92

Bezzałogowe statki powietrzne inne niż statki, o których mowa w tabeli nr 1 w załączniku do rozporządzenia, są klasyfikowane w kategoriach wykonywanych operacji określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych

MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

Statek powietrzny, który: 1) ma cechy więcej niż jednej klasy lub kategorii lub 2) dotychczas nie został sklasyfikowany, lub 3) ma dodatkowo niektóre cechy urządzenia unoszącego się w przestrzeni, ale niebędącego statkiem powietrznym.

– klasyfikuje się według cech dominujących, charakterystycznych dla określonej klasy lub kategorii.

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 25) w załączniku do rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany:

Klasyfikacja statków powietrznych

Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie statki powietrzne dzieli się na

KLASY



Klasy statków powietrznych (tabela nr 1 rozp. w spr. klasyfikacji)

- A. Samolot
 - G. Szybowiec
 - MG. Motoszybowiec
 - H. Śmigłowiec
 - AG. Wiatrakowiec
 - B. Balon
 - AS. Sterowiec
 - UM. Bezzałogowy statek powietrzny
 - PR. Spadochron Ratowniczy
 - **UL. Urządzenie latające**
- 



Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca

Klasa	Kategoria	Podkategoria		Ograniczenia ²⁾
A. Samolot	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna K3. Specjalna	A1. Transportowy duży		MTOM > 8618 kg
		A2. Transportu lokalnego		MTOM ≤ 8618 kg
		A3. Lekki	A3.1. Normalna A3.2. Użytkowa A3.3. Akrobacyjna	MTOM ≤ 5700 kg
		A4. Bardzo lekki		MTOM ≤ 750 kg
	K1. Podstawowa K2. Konwencyjna	A5. Lekki sportowy ³⁾		MTOM ≤ 600 kg

G. Szybowiec E0. Bez napędu E1. Z napędem E2. Z napędem pomocniczym	K1. Podstawowa	G1. Użytkowa	nie dotyczy
	K2. Konwencyjna	G2. Akrobacyjna	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg
MG. Motoszybowiec T. Turystyczny	K1. Podstawowa	MG1. Użytkowa	nie dotyczy
	K2. Konwencyjna	MG2. Akrobacyjna	
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg



Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca

H. Śmigłowiec	K1. Podstawowa	H1. Duże	MTOM > 3175 kg
	K2. Konwencyjna	H2. Małe	MTOM ≤ 3175 kg
	K3. Specjalna		
	K1. Podstawowa	H3. Bardzo lekki ³⁾	MTOM ≤ 600 kg
	K2. Konwencyjna		
AG. Wiatrakowiec	K1. Podstawowa	nie dotyczy	
	K2. Konwencyjna		
	K3. Specjalna	nie dotyczy	MTOM > 600 kg
B. Balon F. Wolny T. Na uwięzi	K1. Podstawowa	B1. Gazowy	MNO > 400 m ³
	K2. Konwencyjna	B2. Na ogrzane powietrze	MNO > 1200 m ³
	K3. Specjalna		
AS. Sterowiec	K1. Podstawowa	AS1. Gazowy	MNO > 400 m ³
	K2. Konwencyjna	AS2. Na ogrzane powietrze	MNO > 1200 m ³
	K3. Specjalna		
UM. Bezzałogowy statek powietrzny	K1. Podstawowa	UMW. Ciężki	MTOM > 600 kg
		UML. Lekki	MTOM ≤ 600 kg
PR. Spadochron ratowniczy	K1. Podstawowa	nie dotyczy	



Kategorie statków powietrznych

Ze względu na wymagania techniczne oraz wymagane dokumenty zdolności do lotu statki powietrzne dzieli się na kategorie i podkategorie:

- **K1. Podstawowa**
 - SP zgodny z certyfikatem typu lub dok. równoważny wydanym lub uznanym przez EASA
- **K2. Konwencyjna**
 - SP zgodny z certyfikatem typu wydanym lub uznanym przez Prezesa ULC
- **K3. Specjalna**
 - SP inny niż kat. podstawowej, konwencyjny albo urządzenie latające
 - Spełniający mające zastosowanie warunki włączenia do K6.A, E, H, R, albo
 - Wykorzystywany przez siły zbrojne RP
(wyłączone samoloty z więcej niż jednym silnikiem odrzutowym)
- **K4. Kwalifikowana**
- **K5. Niekwalifikowana (UL-70/115)**
- **K6. A. Amatorska,
E. Eksperymentalna
H. Historyczna,
R. Replika**

Klasa:
UL. Urządzenia latające



K4 Kwalifikowana

1. Załogowy statek powietrzny:

- do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia bazowego,
- nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji,
- spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3,
- niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6,
- Który jest:
 - a) zgodny z typem wpisanym na listę typów zatwierdzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze,
 - b) objęty ważnym zagranicznym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu innym niż certyfikat typu zgodny z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, które zostały wydane przed dniem 1 stycznia 2019 r.

2. Statek powietrzny:

- będący:
 - a) spadochronem osobowym: ratowniczym, głównym, zapasowym albo
 - b) spadochronowym systemem ratowniczym, albo
 - c) spadochronem towarowym, albo
 - d) motolotnią, motoparalotnią, lotnią bez napędu, lotnią z napędem, paralotnią bez napędu albo paralotnią z napędem;
- 2) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia bazowego/UE;
- 3) nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji
- 4) niesklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6,
- 5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze



Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca

Klasa	Kategoria	Podkategoria	Ograniczenia ²⁾
UL. Urządzenie latające	K4. Kwalifikowana	UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2) R. Ratowniczy J1. Główny J2. Zapasowy UL-P2. Spadochronowy system ratowniczy UL-P3. Spadochron towarowy	nie dotyczy
	K4. Kwalifikowana	UL-PHG. Motolotnia UL-PPGG. Motoparalotnia UL-HG1. Lotnia bez napędu UL-HG2. Lotnia z napędem UL-PG. Paralotnia bez napędu UL-PPG. Paralotnia z napędem	ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
	K4. Kwalifikowana K6. A. Amatorska E. Eksperymentalna H. Historyczna R. Replika	UL-A. Ultralekki samolot UL-G. Ultralekki szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Ultralekki motoszybowiec UL-H. Ultralekki śmigłowiec UL-AG. Ultralekki wiatrakowiec UL-B. Ultralekki balon (F/T) UL-AS. Ultralekki sterowiec	ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3
	K5. Niekwalifikowana	UL-P25. Spadochron towarowy ⁴⁾	MTOM ≤ 25 kg
		UL-70. Jednoosobowe bez napędu ⁵⁾	masa własna ≤ 70 kg
		UL-115. Jednoosobowe z napędem ⁶⁾	masa własna ≤ 115 kg
		UL-VTOL. Jednoosobowe pionowego startu i lądowania ⁶⁾	masa własna ≤ 70 kg
		UL-T25. Statek powietrzny na uwięzi bez napędu	MTOM ≤ 25 kg maksymalna długość uwięzi 50 m
		UL-T40. Statek powietrzny lżejszy od powietrza na uwięzi bez napędu	MNO ≤ 40 m ³ maksymalna długość uwięzi 50 m
		UL-T1. Statek powietrzny na uwięzi	MTOM ≤ 1 kg

K5 Niekwalifikowana

- Jednoosobowy statek powietrzny
 - Nieobjęty certyfikatem/zatwierdzenie typu (krajowym lub zagranicznym)
 - Niebędący lotnią, paralotnią, balonem albo spadochronem osobowym
- Bez napędu (UL-70)
 - masie własnej ≤ 70 kg
- Z napędem (UL-115)
 - Masa własna ≤ 115 kg
 - V (z pełną mocą w locie poziomym) ≤ 102 km/h (CAS)
 - Obciążenie powierzchni pustego UL ≤ 10 kg/m²
- Pionowego startu i lądowania (UL-VTOL)
 - Masa własna ≤ 70 kg



Amatorski szybowiec lub motoszybowiec Pietruszka "Gekon". (Źródło: Dariusz Lewek).

K5. Niekwalifikowana

- Spadochron towarowy UL-P25
 - $MTOM \leq 25 \text{ kg}$
- SP na uwięzi bez napędu UL-T25
 - $MTOM \leq 25 \text{ kg}$
 - Max. długość uwięzi $\leq 50 \text{ m}$
- SP lżejszy do pow. na uwięzi bez napędu UL-T40
 - $MNO \leq 40 \text{ m}^3$
 - Max. długość uwięzi $\leq 50 \text{ m}$
- SP na uwięzi UL-T1
 - $MTOM \leq 1 \text{ kg}$



Prototyp ultralekkiego wiatrakowca Fusioncopter JK-2 NANO podczas prób. (Źródło: [Fusioncopter Sp. z o.o.](#)).

Objaśnienia dotyczące obliczania masy własnej zamieszczono pod tabela nr 1.

„⁵⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się:

- 1) masy ciała pilota,
 - 2) masy osobistego wyposażenia operacyjnego pilota oraz spadochronu i towarzyszącego mu dodatkowego wyposażenia niezbędnego do jego działania – nie więcej niż 11 kg
- a dla celów projektowych przyjmuje się, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

⁶⁾ Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się, oprócz masy ciała pilota i wyposażenia, o którym mowa w przypisie nr 5, również masy paliwa, a dla celów projektowych przyjmuje się również, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.”;



K6.A Amatorska

- Załogowy SP, w tym dostarczony w postaci zestawu do samodzielnego montażu
 - Nieobjęty stosowaniem rozp. bazowego
 - W co najmniej 51% zadań (związanych z jego wytworzeniem i złożeniem) wykonany w pojedynczym egz. przez:
 - Amatora będącego osobą fizyczną
 - Nienastawione na zysk stowarzyszenie amatorów
 - Używany
 - Przez jego budowniczego lub właściciela na własny użytek,
 - Wyłączenie w celach sportowych i rekreacyjnych, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych
- Wytyczne nr 8 Prezesa ULC z dnia 6 czerwca 2022 r.
 - w spr. warunków włączenia SP klasy UL do kat. Amatorska (K6A)
 - Budowniczy UL K6.A nie jest producentem

Ograniczenia dot.
użytkowania



K6.E Eksperymentalna

- Załogowy statek powietrzny
 - Nieobjęty stosowaniem rozp. bazowym
 - nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji,
 - spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3,
 - ❖ Który:
 - a) został specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, zbudowany w pojedynczym egzemplarzu, to jest:
 - zbudowany według nowego, niewypróbowanego uprzednio projektu w celu badania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech tego projektu lub
 - modyfikowany w taki sposób, że podczas lotu należy się spodziewać właściwości lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas, w celu wyznaczenia wymaganych osiągnięć, właściwości lotnych i sterowania, albo
 - b) spełnia mające zastosowanie wymagania dla potwierdzenia zdatności, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, i który:
 - utracił ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla którego nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu, albo
 - nie jest zgodny, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo z zatwierdzeniem typu, o którym mowa w tiret pierwszym,



K6.E Eksperymentalna

- ❖ - używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze:
 - a) zgodnie z celem, dla którego został zbudowany lub zmodyfikowany, przez podmiot, który posiada prawa do projektu statku powietrznego albo projektu typu statku powietrznego, z możliwością wprowadzania zmian w tym projekcie, który prowadzi działalność w zakresie projektowania i produkcji albo jest podmiotem wyspecjalizowanym w prowadzeniu badań wyrobów – w przypadku statku powietrznego, o którym mowa w pkt * lit. a,
 - b) przez jego właściciela lub użytkownika na własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych, zgodnie z mającymi zastosowanie ograniczeniami użytkowania – w przypadku statku powietrznego, o którym mowa w:
 - pkt * lit. a, który nie spełnia wymagań do sklasyfikowania go jako spełniającego warunki i wymagania dla statków powietrznych kategorii K4, albo
 - pkt * lit. b”



K6.H Historyczna

- Załogowy statek powietrzny
 - Nieobjęty stosowaniem rozp. bazowego
 - nieobjęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji,
 - spełniający odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3, oraz
 - Kryteria:
 - Projekt SP stworzony przed 1.1.1955 r. a produkcja zakończyła przed 1.1.1975, lub
 - O niewątpliwym znaczeniu historycznym:
 - Udział w ważnym wydarzeniu
 - Istotny krok w rozwoju lotnictwa
 - Istotna rola w Siłach Zbrojnych RP
 - używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze

Używane SP



UL kategorii K6.R Replika

- Załogowy statek powietrzny
 - niesklasyfikowany do kategorii: K1 Podstawowa, K2 Konwencyjna
 - Pełnowymiarowa replika SP zabudowana w pojedynczym egz. + spełnione warunki dla K6.H albo SP wykorzystywany przez siły zbrojne RP (typ nie uznany przez EASA)
 - Projekt struktury podobny jest do oryginalnej
 - Dozwolone są modyfikacje np.:
 - Zastąpienie niedostępnych już materiałów
 - Montaż współczesnej awioniki
 - Alternatywny silnik (oryginał już niedostępny na rynku)
 - Modyfikacje dot. podwyższenia bezpieczeństwa



Tabela nr 3. Podział statków powietrznych klasy urządzenie latające kategorii K4 i K6 z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo sterowca, prędkości i liczby miejsc dla poszczególnych podkategorii

Podkategoria	Liczba miejsc	Ograniczenia
UL-A. Ultralekki samolot	jedno- albo dwumiejscowy lądowy ¹⁾	MTOM ≤ 600 kg V ₅₀ ²⁾ ≤ 45 węzłów CAS
	jedno- albo dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie ³⁾	MTOM ≤ 650 kg V ₅₀ ≤ 45 węzłów CAS
UL-H. Ultralekki śmigłowiec	jedno- albo dwumiejscowy lądowy	MTOM ≤ 600 kg
	jedno- albo dwumiejscowy przeznaczony do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 650 kg
UL-G. Ultralekki szybowiec (E0/E1/E2) UL-MG. Ultralekki motoszybowiec UL-AG. Ultralekki wiatrakowiec	jedno- albo dwumiejscowy	MTOM ≤ 600 kg
UL-B. Ultralekki balon (F/T) UL-AS. Ultralekki sterowiec	jedno- albo dwumiejscowy	MNO gorącego powietrza ≤ 1200 m ³
		MNO gazów nośnych innych niż gorące powietrze ≤ 400 m ³
UL-PHG. Motolotnia ⁴⁾	jednomiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 300 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 450 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 315 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 475 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 330 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie	MTOM ≤ 495 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	jednomiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 345 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
	dwumiejscowa przeznaczona do lądowania na wodzie z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 520 kg V ₅₀ ≤ 35 węzłów CAS
UL-PPGG. Motoparalotnia ⁴⁾	jednomiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 300 kg
	dwumiejscowa w konfiguracji podstawowej	MTOM ≤ 450 kg
	jednomiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 315 kg
	dwumiejscowa z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym	MTOM ≤ 475 kg
UL-HG1. Lotnia bez napędu UL-PG. Paralotnia bez napędu	jedno- albo dwumiejscowa	maksymalna masa własna ≤ 70 kg
UL-HG2. Lotnia z napędem ⁵⁾ UL-PPG. Paralotnia z napędem ⁵⁾	jedno- albo dwumiejscowa	maksymalna masa własna łącznie z paliwem ≤ 70 kg

¹⁾ W przypadku samolotu lądowego, którego MTOM jest nie większa niż 475 kg, wartość V₅₀ określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

²⁾ Określona w instrukcji użytkownika w locie lub skróconej informacji o ograniczeniach i przeznaczeniu urządzenia mierzalna prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania, gdzie CAS (*calibrated airspeed* / prędkość cechowana / poprawiona) oznacza prędkość wskazywaną, poprawioną o błąd przyrządu i błąd zabudowy.

³⁾ W przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie, którego MTOM jest nie większa niż 520 kg, wartość V₅₀ określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

⁴⁾ Konstrukcja wyposażona w napęd i podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy.

⁵⁾ Konstrukcja przeznaczona do startu i lądowania pieszego.

Procedury wpisu, zmiany danych oraz wykreślenia z ewidencji urządzeń latających



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

01-03.04.2025





Wpis do ewidencji urządzenia latającego

Właściciel/użytkownik sprzętu lotniczego, zamierzający dokonać wpisu urządzenia latającego do ewidencji, w pierwszej kolejności powinien zarezerwować znak rozpoznawczy, podając dane niezbędne do właściwej kwalifikacji urządzenia latającego.

Do korespondencji z ULC w przedmiotowej sprawie należy skorzystać z formularza zamieszczonego na stronie [Formularze wniosków oraz zgłoszeń - ULC](#)

Rezerwacja znaku rozpoznawczego nie upoważnia do wykonywania lotów statkiem powietrznym.

Po otrzymaniu informacji o rezerwacji znaku rozpoznawczego należy wystąpić do Wydziału Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC z pisemnym zgłoszeniem (którego wzór znajduje się na stronie [Formularze wniosków oraz zgłoszeń - ULC](#))

Wpis do ewidencji urządzenia latającego

Jednym z warunków dokonania wpisu urządzenia latającego do ewidencji jest również spełnienie kryteriów umożliwiających włączenie urządzenia latającego do wnioskowanej kategorii i podkategorii, o których mowa w [rozporządzeniu w sprawie klasyfikacji](#).

W przypadku niżej wymienionych statków powietrznych kategorii K4. Kwalifikowana:

- UL-PHG. Motolotnia
- UL-PPGG. Motoparalotnia
- UL-HG1. Lotnia bez napędu
- UL-HG2. Lotnia z napędem
- UL-PG. Paralotnia bez napędu
- UL-PPG. Paralotnia z napędem

oraz w kategorii K5. Niekwalifikowana np.:

- UL-70. Jednoosobowe bez napędu,
- UL-115. Jednoosobowe z napędem,
- UL-VTOL. Jednoosobowe pionowego startu i lądowania.

oceny dokonuje się na podstawie danych zawartych we wniosku.



Wpis do ewidencji urządzenia latającego

W przypadku niżej wymienionych ultralekkich statków powietrznych:

- UL-A. Ultralekki samolot
- UL-G. Ultralekki szybowiec (E0/E1/E2)
- UL-MG. Ultralekki motoszybowiec
- UL-H. Ultralekki śmigłowiec
- UL-AG. Ultralekki wiatrakowiec
- UL-B. Ultralekki balon (F/T)
- UL-AS. Ultralekki sterowiec



do zgłoszenia o wpis w kategorii K4. Kwalifikowana należy dołączyć dokumenty potwierdzające możliwość włączenia danego egzemplarza do wnioskowanej kategorii, w tym potwierdzające, że:

1. *statek powietrzny jest zgodny z typem wpisanym na Listę Typów Zatwierdzonych (LTZ) w tym zgodny z zatwierdzeniem zmiany, lub*
 2. *statek powietrzny objęty jest ważnym zagranicznym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu,*
- kopię ostatniego **dokumentu poświadczającego zdolność** do lotu pozwalającą powiązać dany egzemplarz z ważnym certyfikatem lub zatwierdzeniem typu oraz
 - **oświadczenie** wnioskującego o braku modyfikacji powodujących niezgodność egzemplarza urządzenia latającego z certyfikatem lub zatwierdzeniem typu lub, w przypadku modyfikacji, zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu, wydane przez podmiot zatwierdzający.



Wpis do ewidencji urządzenia latającego

W przypadku niespełnienia wymagań do sklasyfikowania urządzenia latającego w kategorii K4. Kwalifikowana, należy rozważyć możliwość wnioskowania o **wpis do kategorii K6E.Eksperymentalna**.

Do zgłoszenia o wpis w kategorii **K6E. Eksperymentalna** należy dołączyć dokumenty potwierdzające możliwość włączenia danego egzemplarza do wnioskowanej kategorii, w tym potwierdzające spełnienie wymagań dla poniżej wskazanych przypadków:

Przypadek A:

Statek powietrzny, który spełnia mające zastosowanie wymagania dla potwierdzenia zdolności, o których mowa w Załączniku 5a rozporządzenia wyłączającego oraz:

- a) utracił ważność certyfikatu albo zatwierdzenia typu lub dla którego nie istnieje posiadacz certyfikatu albo zatwierdzenia typu,*
- b) nie jest zgodny, w wyniku wykonanych modyfikacji, z wydanym certyfikatem albo z zatwierdzeniem typu, lub z zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu wydanym przez podmiot zatwierdzający.*

Przypadek B.

- Statek powietrzny, który został specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, zbudowany w pojedynczym egzemplarzu oraz został:*
 - a) zbudowany według nowego, niewypróbowanego uprzednio projektu w celu badania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech tego projektu lub*
 - b) zmodyfikowany w taki sposób, że podczas lotu należy się spodziewać właściwości lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas, w celu wyznaczenia wymaganych osiągnięć, właściwości lotnych i sterowania.*



Wpis do ewidencji urządzenia latającego

Zgłoszenie na użytek własny.

Do zgłoszenia w przypadku wnioskowania o wpis do ewidencji w **kategorii K6E.Eksperymentalna** przez **właściciela lub użytkownika** użytkującego na własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych, zgodnie z mającymi zastosowanie ograniczeniami użytkowania, należy dołączyć:

- **Przypadek A:**

- Informację o dokonaniu [oceny zdatności](#), oraz
- kopię ostatniego dokumentu poświadczającego zdatność do lotu pozwalającą ocenić spełnienie warunków, lub
- oświadczenie wnioskującego o niezgodności egzemplarza urządzenia latającego ze wskazanym certyfikatem lub zatwierdzeniem typu lub zatwierdzeniem zmiany w projekcie typu ze wskazaniem modyfikacji / niezgodności.

- **Przypadek B:**

- kopię ostatniego dokumentu poświadczającego zdatność do lotu pozwalającą ocenić spełnienie warunków



Wpis do ewidencji urządzenia latającego

Zgłoszenie przez prowadzących działalność w zakresie projektowania i produkcji albo podmioty wyspecjalizowane.

W przypadku wnioskowania o wpis do ewidencji w **kategorii K6E**.
Eksperymentalna przez podmiot, który **zbudował lub zmodyfikował** urządzenie latające i który posiada prawa do projektu statku powietrznego albo projektu typu statku powietrznego, z możliwością wprowadzania zmian w tym projekcie, który prowadzi działalność w zakresie projektowania i produkcji albo jest podmiotem wyspecjalizowanym w prowadzeniu badań wyrobów, wpis do ewidencji dla **przypadku B** dokonywany jest po pozytywnej weryfikacji wniosku, z którego wynika spełnienie w/w warunków.





Zmiana danych wpisanych do ewidencji

Zmiana danych wpisanych nie wymaga uprzedniego złożenia wniosku o rezerwację znaku rozpoznawczego. Zgłaszając zmianę danych rejestrowych, składa się oryginalne świadectwo ewidencji oraz pisemne zgłoszenie o dokonanie zmiany.

W przypadku zmiany właściciela lub wpisu użytkownika urządzenia latającego, zgłaszając zmianę danych rejestrowych, składa się również dokument potwierdzający własność, ograniczone prawo rzeczowe do statku powietrznego lub umowę z osobą faktycznie władającą urządzeniem latającym na podstawie umowy z właścicielem.

W przypadku zmiany danych technicznych urządzenia latającego zawartych w świadectwie ewidencji, składa się również dokumenty potwierdzające dokonanie takiej zmiany.

Wyżej wymienione dokumenty potwierdzające zmianę danych powinny być dołączone do zgłoszenia w oryginałach oraz kopiach do poświadczenia za zgodność przez pracownika Urzędu albo uwierzytelnionych notarialnie lub urzędowo odpisach lub kopiach.



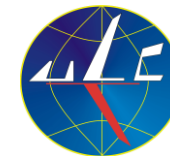
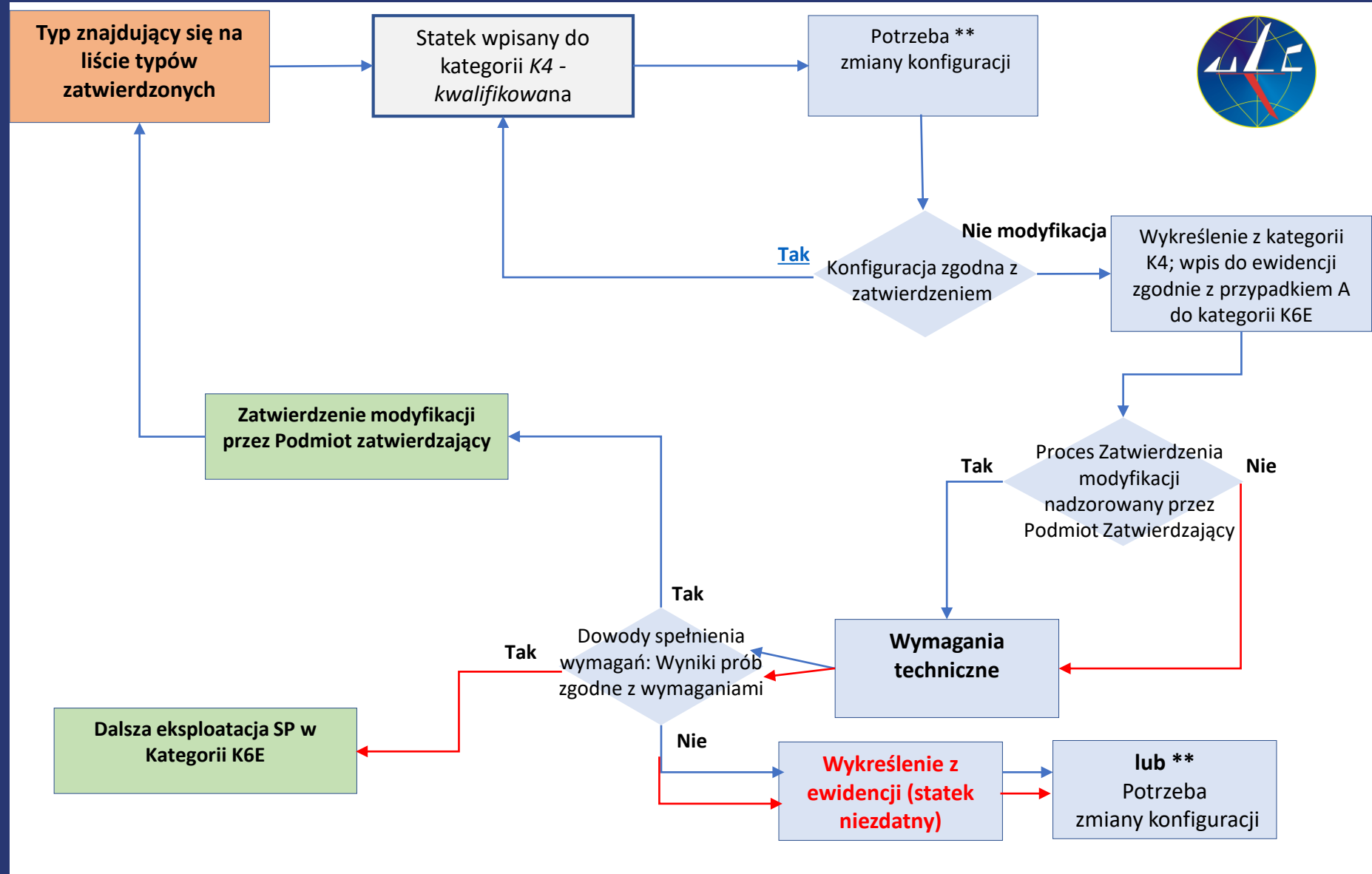
Wykreślenie z ewidencji urządzenia latającego

Wykreślenie urządzenia latającego z ewidencji statków powietrznych następuje:

- a) z urzędu – w przypadku zniszczenia urządzenia latającego lub stałej utraty zdolności do wykonywania lotów;
- b) na wniosek właściciela urządzenia latającego.

Uwaga: formularz wniosku o wykreślenie z rejestru/ewidencji dostępny jest pod adresem [Formularze wniosków oraz zgłoszeń](#)

Proces wprowadzania modyfikacji do Zatwierdzonego Typu SP



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Emil Trepiaś
Starszy Specjalista
Inspektorat Certyfikacji Wyróbów Lotniczych
Departament Techniki Lotniczej

(22 502 76 42, LTT@ulc.gov.pl)