

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

**Załącznik nr 1**

## LOTNIE

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

#### Spis treści

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

## Rozdział 1

### Zastosowanie

- 1.1. Niniejsze przepisy stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lotni oraz lotni z napędem, zwanych dalej „lotniami”.
- 1.2. Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszych przepisów, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## Rozdział 2

### Określenia

#### 2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

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

## Rozdział 3

### Zasady eksploatacji lotni

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

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

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

#### Rozdział 4

##### **Organizacja lotów lotniowych**

- 4.1. Organizator lotów obowiązany jest do:
  - 1) przeprowadzenia analizy warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskania stosownych zezwoleń z tym związanych;
  - 2) zapoznania osób biorących udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 3) zapewnienia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie lotnie posiadające ważną kartę lotni, o której mowa w pkt 7.2;
  - 4) zapewnienia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udziału osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenia znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2. Osoba funkcyjna jest obowiązana mieć przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.
- 4.3. Na kierownika startu lotniowego może być wyznaczony pilot, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu, lub instruktor lotniowy lub paralotniowy.
- 4.3.1. Kierownik startu lotniowego jest odpowiedzialny za:
  - 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań lotni podczas startu;
  - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na starcie;
  - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
  - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
  - 5) ułożenia znaków wytyczających kierunek holowania, o którym mowa w pkt 9.1;
  - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
- 4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w Instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu lotniowego.
- 4.4. Organizator obowiązany jest:
  - 1) zapewnić możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
  - 2) podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
    - a) za samochodem lub innym pojazdem, zapewnić oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
    - b) zapewnić łączność radiową pomiędzy instruktorem a:
      - uczniem-pilotem,
      - wyciągarkowym;
  - 3) zapewnić wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
  - 4) podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie, zapewnić środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi lotni wykonującemu wodowanie.
- 4.5. Jeżeli loty lotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator obowiązany jest zapewnić:
  - 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z lotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;

3) dwustronną łączność z kierownikiem lotów innych statków powietrznych lub skoków.

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

## Rozdział 5

### Wykonywanie lotów

5.1. Do wykonywania lotów na lotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego, określone w przepisach odrębnych.

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

5.2.1. W czasie wykonywania lotów, każdy pilot lotni jest obowiązany mieć przy sobie:

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

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

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

5.4. Pilot lotni, uczeń-pilot, a także pasażer lotni obowiązany jest wykonywać lot w kasku.

5.5.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z programem pokazów zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

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

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

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

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

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

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

5.5.8. Krążenie w kominie termicznym powinno odbywać się po kręgach współśrodkowych.

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

5.5.10. Lotów na lotniach nie wolno wykonywać:

- 1) przy widzialności mniejszej niż 700 m oraz odległości od chmur mniejszej niż 100 m w pionie i poziomie;
- 2) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 3) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
  - a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25 000 — zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
  - b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
  - c) gdzie indziej, niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 100 m (300 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

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

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

- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40—100 na minutę;
  - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów — w przypadku lotów zorganizowanych;
  - 3) latarki elektrycznej;
  - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.5.13. W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414). Do lotów tych lotnia powinna być wyposażona co najmniej w:
- 1) busolę magnetyczną;
  - 2) dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
  - 3) wysokościomierz;
  - 4) wariometr;
  - 5) mapę rejonu lotu z naniesionymi, niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
    - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
    - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
  - 6) urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
  - 7) inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie określone przez organ nadzoru ruchu lotniczego.
- 5.6. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określają się w programie szkolenia lotniowego.
- 5.6.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa organizator lotów w swojej Instrukcji.
- 5.6.2. Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem.
- 5.7. Dopuszcza się wykonywanie na lotniach bez napędu startów, lotów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
- 5.8. Pilot lotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.

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

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

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

## Rozdział 6

### Odpowiedzialność

6.1. Uczeń-pilot oraz pasażer tandemu powinien zostać poinformowany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.

6.2. Uczeń-pilot oraz pasażer tandemu powinien zostać zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w instrukcji lotni oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania lotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.

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

- 1) w przypadku pilota lotni — pilot osobiście;
- 2) w przypadku ucznia-pilota — instruktor lotniowy prowadzący loty.

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

## Rozdział 7

### Dopuszczenie lotni do lotów

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

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

- 1) zawiera informacje o lotni:
    - a) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
    - b) nazwę producenta,
    - c) numer fabryczny,
    - d) datę produkcji,
    - e) klasę lub przeznaczenie,
    - f) minimalną i maksymalną masę startową,
    - g) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu lotni;
  - 2) zawiera informacje o dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - a) datę dopuszczenia do lotów,
    - b) termin ważności dopuszczenia,
    - c) imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika lotniowego,
    - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik lotniowy;
  - 3) posiada numer dopuszczenia w wykazie, o którym mowa w pkt 8.13.
- 7.3. Dopuszczenia lotni do lotu dokonuje mechanik lotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.3.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie działa zatwierdzony lub zgłoszony podmiot wykonujący dopuszczenia sprzętu lotniowego do lotu, dopuszczenie to może być dokonane przez mechanika lotniowego lub motolotniowego, pod nadzorem Prezesa Urzędu.
- 7.4. Ocena zdatności lotni obejmuje:
- 1) ocenę dokumentacji;
  - 2) ocenę stanu technicznego;
  - 3) próby funkcjonalne;
  - 4) loty kontrolne — jeżeli mechanik lotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5. Dopuszczenie lotni do lotu może być wykonane na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak czas ten nie może być dłuższy niż 24 miesiące.
- 7.6. Lotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatności lub inny dokument uznania zdatności lub
  - 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
  - 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent lotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
  - 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że lotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla skrzydła motolotni załącznik nr 3 do rozporządzenia lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem kraju producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym kraju, lub
  - 5) producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia.
- 7.7. Dla lotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 1) karta lotni nie jest obowiązkowa, a za właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
  - 2) karta lotni może być wystawiona, na zasadach określonych w pkt 7.2, przy czym w przypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik lotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g — dokonuje adnotacji „NIECERTYFIKOWANA”.
- 7.8. W przypadku wykonywania lotów kontrolnych, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz lotów na prototypach lub próbach producenta, mechanik lotniowy wystawia na czas tych lotów kartę lotni, o której mowa w pkt 7.2, z adnotacją w tytule „Tymczasowa”. W karcie tej zamieszcza się informację o ewentualnych ograniczeniach i celu lotów kontrolnych.
- 7.9. Loty kontrolne, o których mowa w pkt 7.4 ppkt 4, oraz loty na prototypach lub próby producenta może wykonywać pilot z wpisanym do świadectwa kwalifikacji uprawnieniem instruktora lub, za zgodą Prezesa Urzędu — pilot nieposiadający uprawnień instruktora.
- 7.10. Wymagania techniczne dla lotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

## Rozdział 8

### Produkcja i obsługa techniczna lotni

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa lotni może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi lotni, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej „zatwierdzonymi producentami”.

- 8.2. Pojedyncze egzemplarze lotni mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikat, o którym mowa w pkt 8.1, powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu — imię i nazwisko lub nazwę;
  - 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej certyfikacji, w innej formie;
  - 6) w zależności od rodzaju podmiotu — numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców — numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu — w przypadku producenta;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku powinny zostać załączone:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
  - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
    - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
    - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
    - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
  - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności informacje dotyczące:
    - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystykę oraz zakres kooperacji,
    - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.
- 8.5. W ramach procesu certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika lotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie uzgodnionych wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13;
  - 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;
  - 4) posiadanie instrukcji obsługiowanych lotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli, Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.
- 8.7. Certyfikat wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.
- 8.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1—7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.
- 8.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z certyfikatu;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1. W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności certyfikatu Prezes Urzędu wydaje nowy certyfikat.
- 8.11. Obsługa techniczna lotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników lotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada uzgodnienia wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2 i 8.13. Zgłoszenie powinno zawierać dane wy-

mienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.

8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:

- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części lotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
- 2) ułożenia czaszy spadochronu,
- 3) podczepienia spadochronu do lotni

— może być wykonywana również przez pilota lotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.

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

- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model;
- 2) nazwę producenta;
- 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
- 4) datę produkcji;
- 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydanego dla danego typu lotni, lub adnotację „NIECERTYFIKOWANA”;
- 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
- 7) termin ważności dopuszczenia;
- 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
- 9) dane podmiotu zgłaszającego.

8.13.1. Wzór wykazu podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

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

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

8.15. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.

8.15.1. Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.

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

## Rozdział 9

### Znaki stosowane podczas lotów holowanych

9.1. Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze — żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu — skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.

9.1.1. Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.

9.2. Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.

9.3. Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:

