

ZAŁĄCZNIK Nr 5

ULTRALEKKIE STATKI POWIETRZNE

Warunki i wymagania dotyczące używania ultralekkich statków powietrznych

Spis treści

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

Rozdział 1

Zastosowanie

1.1. Niniejsze przepisy określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ultralekkich statków powietrznych.

1.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot, na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, od obowiązku spełnienia niektórych wymagań niniejszych przepisów. Zwolnienie nie może naruszać w sposób istotny ogólnego poziomu bezpieczeństwa wymaganego przez te przepisy.

Rozdział 2

Określenia

2.1. Użyte w przepisach określenia oznaczają:

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

- 10) IMC - warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów - wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;
- 11) Instrukcja użytkowania w locie - zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub władzę lotniczą kraju pochodzenia zbiór instrukcji i informacji, zawierający ograniczenia, w zakresie których statek powietrzny uznano za zdalny do lotu, oraz instrukcje i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkowania tego statku;
- 12) Instrukcja obsługi technicznej - zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub władzę lotniczą kraju pochodzenia zbiór instrukcji i informacji, będących częścią świadectwa zdalności do lotu statku powietrznego, niezbędnych do utrzymania go w stanie zdalności do lotu;
- 13) kierownik lotów ultralekkich statków powietrznych - osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji oraz uprawnienia instruktorskie lub inny równoważny dokument, odpowiedzialną za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i prowadzenie lotów;
- 14) kwalifikowanie ultralekkich statków powietrznych - czynności sprawdzające związane z wydaniem świadectwa spełnienia wymagań technicznych oraz pozwolenia na wykonywanie lotów;
- 15) lot IFR - lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 16) lot VFR - lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
- 17) lot specjalny VFR - lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 18) mechanik ultralekkiego statku powietrznego - osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego;
- 19) organizator - osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na ultralekkich statkach powietrznych dla innych osób;
- 20) pilot ultralekkiego statku powietrznego - osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 21) pozwolenie na wykonywanie lotów - wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu w określonym terminie;
- 22) Prezes Urzędu - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 23) ultralekki statek powietrzny - statek powietrzny w rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333) spełniający następujące warunki:
 - a) samolot ultralekki - statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody przez wychylenie powierzchni sterowych, wyposażony w co najmniej jeden zespół napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca, prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nieprzekraczającą 65 km/h (35 knots) prędkości cechowanej (CAS) i maksymalną masę startową (MTOM) nie większą niż:
 - 300 kg - dla samolotu lądowego jednomiejscowego,
 - 450 kg - dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
 - 330 kg - dla amfibii lub wodnosamolotu jednomiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM),
 - 495 kg - dla amfibii lub wodnosamolotu dwumiejscowego, przy czym jeżeli jest on eksploatowany zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy, powinien spełniać odpowiednie wymagania w zakresie maksymalnej masy startowej (MTOM),
 - b) szybowiec ultralekki - ultralekki statek powietrzny posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nieposiadający zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:
 - 80 kg - dla szybowców jednomiejscowych,
 - 100 kg - dla szybowców dwumiejscowych,
 - c) wiatrakowiec ultralekki - statek powietrzny będący wiroplątem, który w locie siłą nośną uzyskuje z autorotacyjnego systemu wirnika, jest wyposażony w co najmniej jeden zespół

- napędowy zapewniający samodzielny start i lot wznoszący, posiadający nie więcej niż 2 miejsca dla załogi i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
- 330 kg - dla wiatrakowców jednomiejscowych,
 - 495 kg - dla wiatrakowców dwumiejscowych,
- d) śmigłowiec ultralekki - statek powietrzny będący wiroplątem, który siłę nośną uzyskuje z systemu wirnika nośnego napędzanego co najmniej jednym zespołem napędowym i którego maksymalna masa startowa (MTOM) nie przekracza:
- 330 kg - dla śmigłowców jednomiejscowych,
 - 495 kg - dla śmigłowców dwumiejscowych;
- 24) ultralekki statek powietrzny budowany amatorsko - statek, o którym mowa w lit. c załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002/WE z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA);
- 25) świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego - wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 26) świadectwo spełnienia wymagań technicznych - wydany przez Prezesa Urzędu po zakończeniu kwalifikowania dokument potwierdzający spełnienie technicznych wymagań budowy danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego;
- 27) uczeń-pilot - osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego;
- 28) wyciągarkowy - osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania szybowca ultralekkiego, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;
- 29) wysokość bezwzględna - odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
- 30) wysokość względna - odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 31) VFR - przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 32) VMC - warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością, wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
- 33) ustawa - ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 34) załącznik - niniejszy załącznik.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych

- 3.1. Zasady eksploatacji ultralekkich statków powietrznych określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w art. 160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy, zasady te określa także instrukcja operacyjna albo instrukcja wykonywania lotów, zwana dalej "Instrukcją".
- 3.2. Instrukcja powinna być uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności.
- 3.3. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.
- 3.4. Osoba używająca ultralekkiego statku powietrznego jest obowiązana:
- 1) używać ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z jego instrukcją użytkowania w locie, a w szczególności przestrzegać wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
 - 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora;
 - 3) używać do lotu ultralekkiego statku powietrznego w wymaganym stanie technicznym;
 - 4) stosować zasady tankowania statków powietrznych, o których mowa w pkt 4.3.4 w rozdziale 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
- 3.5. Typ ultralekkiego statku powietrznego mający zagraniczne świadectwo techniczne lub inny uznany dokument może zostać wpisany do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 7 do rozporządzenia, jeżeli świadectwo techniczne lub inny dokument wystawiony przez właściwe władze danego kraju zostanie uznany przez Prezesa Urzędu za równorzędny z analogicznym dokumentem polskim wymaganym dla ultralekkiego statku powietrznego.

3.6. Pilot ultralekkiego statku powietrznego może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu własnego.

3.7. Postanowienia zawarte w pkt 3.6 nie zwalniają pilota z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

Rozdział 4

Organizacja lotów

4.1. Organizator lotów jest obowiązany:

- 1) do zapoznania osób biorących udział w lotach z zasadami ich organizacji;
- 2) wyznaczenia kierownika lotów w czasie pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których planowane są loty wielu ultralekkich statków powietrznych, jeśli uzna to za uzasadnione.

4.2. Jeżeli loty ultralekkich statków powietrznych mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych, organizator lotów na ultralekkich statkach powietrznych jest obowiązany do uzgodnienia zasad wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

Rozdział 5

Wykonywanie lotów i postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych

5.1. Lotów na ultralekkich statkach powietrznych nie wolno wykonywać:

- 1) wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca;
- 2) z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania:
 - a) nad zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1.000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25.000 - zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793),
 - b) gdzie indziej, niż to określono w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;
- 3) na wysokościach powyżej 3.000 m (10.000 ft), jeżeli ultralekki statek powietrzny nie jest wyposażony w urządzenia do lotów na dużych wysokościach, o których mowa w rozdziałach 4 i 6 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

5.1.1. Postanowień pkt 5.1 ppkt 1 nie stosuje się do ultralekkich statków powietrznych wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy lub w warunkach IMC, o których mowa w rozdziałach 6 i 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

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

5.3. W czasie użytkowania ultralekkiego statku powietrznego jego pilot jest obowiązany mieć przy sobie świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego, książkę ultralekkiego statku powietrznego oraz dowód ubezpieczenia OC. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty te mogą znajdować się na ziemi w miejscu startu i lądowania.

5.4.1. Lot może być podjęty, jeżeli:

- 1) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie ultralekkiego statku powietrznego;
- 2) warunki meteorologiczne nie przekraczają indywidualnych uprawnień pilota oraz dopuszczalnych warunków użytkowania sprzętu;
- 3) miejsce startu i lądowania umożliwia bezpieczny start i lądowanie oraz przelot nad przeszkodami terenowymi na bezpiecznej wysokości;
- 4) pilot statku powietrznego osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy - ocenę ogólnego stanu technicznego ultralekkiego statku powietrznego.

5.4.2. Loty więcej niż jednego ultralekkiego statku powietrznego z jednego miejsca startu mogą odbywać się w odstępach czasu nie mniejszych niż 30 sekund, z wyjątkiem lotów grupowych, lub zgodnie z porządkiem i sposobem ich wykonywania ustalonym przez organizatora.

5.4.3. W przypadku holowania przez ultralekki statek powietrzny innego statku powietrznego oba statki muszą być wyposażone w urządzenia zwalniające linę holowniczą.

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

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

5.4.6. Sposób holowania rzeczy innych niż określone w pkt 5.4.4 każdorazowo uzgadnia się z Prezesem Urzędu.

5.5. Pilot ultralekkiego statku powietrznego jest obowiązany do zachowania czujności w locie niezbędnej do spostrzeżenia i uniknięcia kolizji z każdym obiektem latającym.

5.6. Przy zmianie warunków meteorologicznych lub innych w stopniu powodującym zagrożenie bezpieczeństwa lotów kontynuowanie lotów nadlotniskowych jest zabronione. W lotach trasowych VFR po obniżeniu się warunków atmosferycznych poniżej VMC pilot powinien przerwać wykonywanie zadania i lądować zapobiegawczo.

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

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

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

5.9. W przypadku niebezpieczeństwa w locie należy postępować zgodnie z instrukcją użytkowania w locie danego ultralekkiego statku powietrznego oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli stanowi wyposażenie statku.

5.10. W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek ultralekkiego statku powietrznego, pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu jest obowiązany zawiadomić o nich właściciela statku.

Rozdział 6

Odpowiedzialność

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

6.2. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy ultralekkiego statku powietrznego.

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

Rozdział 7

Dopuszczenie sprzętu do lotów

7.1. Do lotu może być użyty wyłącznie ultralekki statek powietrzny, który:

- 1) jest sprawny technicznie;
- 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów potwierdzające dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności.

7.2. Pozwolenia na wykonywanie lotów wydaje się na okres nie dłuższy niż:

- 1) 24 miesiące - dla nowych ultralekkich statków powietrznych produkowanych przez zatwierdzonych producentów;
- 2) 12 miesięcy - dla pozostałych ultralekkich statków powietrznych.

7.3. Pozwolenie na wykonywanie lotów Prezes Urzędu wydaje dla ultralekkiego statku powietrznego, który posiada:

- 1) odpowiedni dokument potwierdzający spełnienie wymagań technicznych:
 - a) świadectwo spełnienia wymagań technicznych albo
 - b) deklarację zgodności z wydanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub certyfikatem typu - dla statków wpisanych na listę typów zakwalifikowanych, albo
 - c) certyfikat typu lub dokument równoważny - dla konstrukcji zagranicznej, albo
 - d) dziennik budowy - dla statków powietrznych budowanych amatorsko;
- 2) książkę ultralekkiego statku powietrznego;
- 3) zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego;
- 4) dowód własności;
- 5) wpis do ewidencji statków powietrznych oraz zgodne z nim znaki rozpoznawcze naniesione trwale i czytelnie na zewnętrznych powierzchniach ultralekkiego statku powietrznego w sposób umożliwiający jego identyfikację;
- 6) napisy i oznaczenia zgodne z instrukcją użytkowania w locie.

7.3.1. Pozwolenie na wykonywanie lotów wpisuje się w książkę ultralekkiego statku powietrznego. Drugi egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

7.3.2. Deklaracja zgodności z uzyskanym świadectwem spełnienia wymagań technicznych lub certyfikatem typu stanowi oświadczenie wytwórcy, że dany egzemplarz ultralekkiego statku powietrznego został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano świadectwo spełnienia wymagań technicznych, certyfikat typu lub dokument równoważny, i który został wpisany na listę typów zakwalifikowanych.

7.3.3. Książka ultralekkiego statku powietrznego jest dokumentem zawierającym pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące ultralekki statek powietrzny i jego podzespoły oraz dane dotyczące przebiegu użytkowania. Do wpisywania danych i informacji do książki ultralekkiego statku powietrznego upoważnieni są:

- 1) producent albo importer;
- 2) właściciel lub użytkownik;
- 3) dokonujący napraw lub modyfikacji;
- 4) potwierdzający podsumowanie pracy sprzętu.

7.3.4. Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego określa rozdział 11.

7.3.5. Instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej ultralekkiego statku powietrznego zatwierdza Prezes Urzędu.

7.4. Do przedłużania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów jest uprawniony mechanik ultralekkiego statku powietrznego działający w certyfikowanym ośrodku lub osoba upoważniona przez Prezesa Urzędu.

7.5. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się, na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, po stwierdzeniu sprawności technicznej ultralekkiego statku powietrznego poprzez: przegląd zasadniczy, sprawdzenie aktualności dokumentów i wykonanie przez pilota ultralekkiego statku powietrznego lotu kontrolnego.

7.6. Amatorską budowę ultralekkiego statku powietrznego prowadzi się pod nadzorem Prezesa Urzędu.

Wniosek o nadzór należy złożyć przed rozpoczęciem budowy. Sposób prowadzenia nadzoru budowy wymaga uzgodnienia z Prezesem Urzędu.

7.7. Kwalifikowanie ultralekkiego statku powietrznego do wydania świadectwa spełnienia wymagań technicznych i wpisania na listę typów zakwalifikowanych prowadzi Prezes Urzędu.

7.8. Kwalifikowanie prowadzi się na pisemny wniosek złożony przez zainteresowany podmiot, najpóźniej przed rozpoczęciem budowy prototypu.

7.9. Podstawą prowadzenia kwalifikowania są następujące dokumenty:

- 1) arkusz spełnienia wymagań technicznych dla ultralekkich statków powietrznych;
- 2) sprawozdanie z prób naziemnych ultralekkiego statku powietrznego;
- 3) sprawozdanie z prób w locie ultralekkiego statku powietrznego.

7.10. Arkusz spełnienia wymagań technicznych wystawia wnioskodawca na podstawie:

- 1) dokumentacji konstrukcyjnej, według której został zbudowany prototyp ultralekkiego statku powietrznego;

- 2) obliczeń lub oceny charakterystyk masowych ultralekkiego statku powietrznego;
- 3) obliczeń lub oceny charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności ultralekkiego statku powietrznego;
- 4) obliczeń obciążeń zewnętrznych ultralekkiego statku powietrznego zgodnie z wymaganiami technicznymi odpowiednimi dla danego rodzaju statku;
- 5) obliczeń wytrzymałościowych konstrukcji;
- 6) sprawozdań z prób wytrzymałościowych konstrukcji;
- 7) sprawozdania z prób naziemnych i w locie;
- 8) dziennika budowy lub dokumentów kontroli technicznej, a dla zagranicznych ultralekkich statków powietrznych - certyfikatu typu lub równoważnego dokumentu;
- 9) protokołu niwelacji ultralekkiego statku powietrznego;
- 10) protokołu ważenia i wyważenia ultralekkiego statku powietrznego;
- 11) dokumentu potwierdzającego zgodność wyprodukowanego egzemplarza z dokumentacją typu (wzorca) - dla podzespołów o strukturach zamkniętych wchodzących w skład zestawów montażowych.

7.11. Zakres koniecznych dokumentów, spośród wymienionych w punkcie 7.10, w zależności od warunków budowy lub pochodzenia statku powietrznego określa tabela nr 1.

Tabela nr 1

Podkategoria budowy Warunki budowy ultralekkiego statku powietrznego lub pochodzenie Wymagane dokumenty określone w pkt 7.10

U1 Budowane według nowego projektu ppkt 1-10

U2 Budowane według dokumentacji, która była już podstawą do budowy ultralekkiego statku powietrznego, typu który został dopuszczony do użytkowania ppkt 1, 3, 7-10

U3 Budowane z zestawów dla typu, który został dopuszczony do użytkowania ppkt 1, 7-10

7.11.1. W przypadku prowadzenia budowy w sposób inny niż określony w tabeli nr 1 Prezes Urzędu określa, na wniosek zainteresowanego podmiotu, zakres koniecznych dokumentów.

7.12. Do prób w locie może być dopuszczony ultralekki statek powietrzny posiadający:

- 1) dokumenty wymienione w pkt 7.9 ppkt 1 i 2;
- 2) tymczasową instrukcję użytkowania i obsługi technicznej;
- 3) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program prób w locie;
- 4) świadectwo oględzin - pozwolenie na wykonywanie prób w locie stwierdzające zdatność statku

powietrznego do prób w locie.

7.13. Próby w locie dzieli się na:

- 1) badawczo-rozwojowe - próby wykonywane dla lotniczych celów badawczych i rozwojowych w celu stwierdzenia spełnienia przez prototyp ultralekkiego statku powietrznego, podzespołu lub części składowej odpowiednich konstrukcyjnych założeń projektu;
- 2) certyfikacyjne - dla nowego typu statku powietrznego lub modyfikowanego ultralekkiego statku powietrznego oraz nowych podzespołów;
- 3) produkcyjne - dla ultralekkich statków powietrznych, dla typów których Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych;
- 4) kontrolne - próby wykonywane w celu sprawdzenia ultralekkiego statku powietrznego w czasie jego eksploatacji.

7.14. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13, wykonuje pilot doświadczalny.

7.15. Próby w locie, o których mowa w pkt 7.13 ppkt 3 i 4, mogą wykonywać także piloci posiadający minimum 200 godzin nalotu na ultralekkich statkach powietrznych jako dowódcy.

7.16. Sprawozdanie z prób w locie zakończone pozytywnym wynikiem zamyka proces kwalifikowania.

7.17. Wnioskodawca przedstawia Prezesowi Urzędu do uzgodnienia arkusz danych technicznych zawierający krótki opis, podstawowe dane i ograniczenia ultralekkiego statku powietrznego.

7.18. Potwierdzeniem zakwalifikowania typu ultralekkiego statku powietrznego jest wydanie przez Prezesa Urzędu świadectwa spełnienia wymagań technicznych wraz z arkuszem danych technicznych, wpisanie ultralekkiego statku powietrznego na listę typów zakwalifikowanych oraz wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.

7.19. Prezes Urzędu uznaje wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju certyfikat typu lub dokument równoważny, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po:

- 1) przedstawieniu:
 - a) tego dokumentu wraz z arkuszem danych technicznych,
 - b) potwierdzenia zgodności danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego z dokumentacją typu,
 - c) protokołu ważenia i wyważenia,
 - d) specyfikacji konstrukcyjnej głównych podzespołów ultralekkiego statku powietrznego,
 - e) instrukcji użytkowania w locie i instrukcji obsługi technicznej, sporządzonych w języku polskim;
- 2) wykonaniu przeglądu zasadniczego ultralekkiego statku powietrznego i lotu kontrolnego.

7.19.1. Na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu wpisuje wydany przez organ nadzoru lotniczego innego kraju certyfikat typu lub dokument równoważny na listę typów zakwalifikowanych.

7.20. Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów zawiesza się w przypadku wprowadzenia poważnych zmian dla danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego. Zmianą poważną jest zmiana niebędąca zmianą drobną. Zmiana drobna to taka, która nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, charakterystyki eksploatacyjne, hałas, upust paliwa lub inne właściwości mające wpływ na zdolność wyrobu do lotu.

7.21. W przypadku, o którym mowa w pkt 7.20, wznowienia ważności pozwolenia na wykonywanie lotów dokonuje Prezes Urzędu po przeprowadzeniu kwalifikowania ultralekkiego statku powietrznego.

Kwalifikowania dokonuje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Przepisy pkt 7.10-7.20 stosuje się odpowiednio.

7.22. Prezes Urzędu zawiesza lub cofa pozwolenie na wykonywanie lotów w przypadku niespełnienia wymagań technicznych przez ultralekki statek powietrzny.

Rozdział 8

Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych

1. Wymagania ogólne

8.1.1. Wymagania techniczne dla ultralekkich statków powietrznych określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

8.1.2. Wymagania techniczne ustala się dla statków powietrznych o następującej konfiguracji:

- 1) do samolotów ultralekkich - jedno- lub dwumiejscowych, napędzanych przez konwencjonalne śmigło i silnik tłokowy, posiadających nieruchome główne powierzchnie nośne, sterowanych przez wychylenie powierzchni sterowych zmieniających układ sił aerodynamicznych;
- 2) do śmigłowców ultralekkich - jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem głównym, napędzanym przez jeden silnik tłokowy, w układzie klasycznym ze stałym podwoziem: kołowym, na płozach lub na pływakach;
- 3) do wiatrakowców ultralekkich - jedno- lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem nośnym, napędzanych jednym zespołem napędowym śmigłowym z silnikiem tłokowym ze stałym podwoziem kołowym.

8.1.3. Samoloty ultralekkie podlegające niniejszym przepisom mogą być użytkowane wyłącznie jako nieakrobacyjne. Nieakrobacyjny model użytkowania obejmuje:

- 1) wszelkie manewry występujące w normalnym locie;
- 2) przeciągnięcia, z wyjątkiem ślizgu na ogon;
- 3) leniwe ósemki, świece i strome zakręty, w których kąt przechylenia nie przekracza 60°;
- 4) zakaz wykonywania zamierzonego korkociągu.

2. Oznakowanie i napisy

8.2.1. Na burcie kadłuba statku powietrznego przy każdym wejściu do kabiny umieszcza się napis: "ULTRALEKKI" wykonany literami o wysokości co najmniej 4 cm.

8.2.2. Wewnątrz kabiny w miejscu widocznym umieszcza się łatwy do przeczytania napis: "Ten statek powietrzny otrzymał pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii "ULTRALEKKI" i nie spełnia wymagań odnoszących się do szerokich i szczegółowych przepisów dotyczących zdolności do lotu, które są oparte na Aneksie 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym".

8.2.3. Na wprost przed pilotem umieszcza się łatwy do przeczytania napis:
"Figury akrobacji i zamierzony korkociąg są zabronione".

3. Instrukcja obsługi technicznej

8.3.1. Ultralekki statek powietrzny powinien być wyposażony w instrukcję obsługi technicznej, zawierającą co najmniej następujące informacje:

- 1) opis układów;
- 2) plan smarowania, zawierający informacje o częstotliwości smarowania i rodzajach zastosowanych środków smarujących;
- 3) wartości właściwych parametrów roboczych w układach hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych;
- 4) dane regulacyjne wraz z tolerancjami układów roboczych oraz wychylenia powierzchni sterowych;
- 5) metody ustawiania, podpierania, podnoszenia i holowania na ziemi;
- 6) częstotliwość, zakresy i metody przeprowadzania kontroli;
- 7) wykaz narzędzi specjalnych;
- 8) metody ważenia i określania położenia środka ciężkości ultralekkiego statku powietrznego;
- 9) wykaz trwałości poszczególnych zespołów ultralekkiego statku powietrznego i metody ich kontroli napraw lub wymiany;
- 10) metody utrzymania ultralekkiego statku powietrznego w czystości;
- 11) metody montażu i demontażu;
- 12) wykaz napisów i oznakowań oraz określenie miejsc ich umieszczenia.

8.4. Instrukcja użytkowania w locie

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

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

8.4.3. W instrukcji użytkowania w locie zamieszcza się następujące informacje:

- 1) informacje ogólne:
 - a) określenie ultralekkiego statku powietrznego,
 - b) widok w trzech rzutach i podstawowe dane wymiarowe,
 - c) dane silnika,
 - d) dane śmigła;
- 2) ograniczenia i warunki użytkowania ultralekkiego statku powietrznego:
 - a) załoga,
 - b) dozwolone warunki lotu,
 - c) zabronione warunki lotu,
 - d) dozwolona maksymalna masa startowa,
 - e) dozwolony zakres położenia środka ciężkości,
 - f) współczynniki obciążeń strukturalnych,
 - g) dozwolone prędkości lotu,
 - h) dozwolone obroty silnika,
 - i) temperatury,
 - j) inne ograniczenia,
 - k) paliwa i oleje,
 - l) oznakowania przyrządów,
 - m) napisy i tabliczki;
- 3) procedury awaryjne:
 - a) awaria instalacji elektrycznej,
 - b) pożar ultralekkiego statku powietrznego,
 - c) awaria silnika,
 - d) lądowanie awaryjne,
 - e) nienormalne drgania,
 - f) awarie układów sterowania,

- g) opuszczanie ultralekkiego statku powietrznego podczas lotu,
 - h) wyprowadzanie z korkociągu;
- 4) procedury normalne:
- a) ogólne,
 - b) przegląd przed lotem,
 - c) rozruch i grzanie silnika,
 - d) kołowanie,
 - e) przed startem,
 - f) start,
 - g) wznoszenie,
 - h) lot poziomy,
 - i) zniżanie,
 - j) lot ślizgowy,
 - k) podejście do lądowania,
 - l) zaniechane lądowanie,
 - m) lądowanie,
 - n) po wylądowaniu,
 - o) wyłączenie silnika,
 - p) parkowanie samolotu;
- 5) osiągi:
- a) prędkości w locie poziomym,
 - b) wznoszenie,
 - c) prędkość przeciągnięcia,
 - d) długość startu,
 - e) długość lądowania;
- 6) masa i załadowanie:
- a) masa ultralekkiego statku powietrznego i położenie środka ciężkości,
 - b) określanie położenia środka ciężkości;
- 7) opis ultralekkiego statku powietrznego i jego systemów:
- a) płatowiec,
 - b) układy sterowania płatowcem,
 - c) zespół napędowy,
 - d) instalacja paliwowa,
 - e) instalacja elektryczna,
 - f) kabina;
- 8) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym, obsługa i przeglądy okresowe:
- a) obchodzenie się z ultralekkim statkiem powietrznym,
 - b) obsługa,
 - c) wykaz czynności okresowych,
 - d) montaż i demontaż ultralekkiego statku powietrznego;
- 9) uzupełnienia:
- a) wykaz uzupełnień,
 - b) uzupełnienia;
- 10) lista kontrolna czynności pilota:
- a) w procedurach normalnych,
 - b) w procedurach awaryjnych.

8.4.4. Na uzasadniony wniosek zainteresowanego podmiotu Prezes Urzędu może zatwierdzić zmiany zakresu informacji zamieszczanych w instrukcji użytkownika w locie.

Rozdział 9

Zatwierdzone podmioty projektujące, produkujące i obsługujące ultralekkie statki powietrzne

9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa ultralekkich statków powietrznych może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3 i 10.7, odpowiednio przez podmioty:

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

- a) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
 - b) certyfikat dotyczący obsługi ultralekkich statków powietrznych lub
- 2) posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych - zwane dalej odpowiednio "zatwierdzonymi producentami" lub "zatwierdzonymi podmiotami".
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze ultralekkich statków powietrznych mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci, zwane dalej "niezatwierdzonymi producentami".
- 9.3. W celu otrzymania na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikatu, o którym mowa w pkt 9.1 ppkt 1, zainteresowany podmiot powinien złożyć do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 9.4 i 9.4.1.
- 9.4. Wniosek podmiotu ubiegającego się o certyfikat powinien zawierać następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu - firma (imię i nazwisko lub nazwa);
 - 2) siedzibę;
 - 3) zakres działalności;
 - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
 - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej certyfikacji w innej formie;
 - 6) w zależności od rodzaju podmiotu - numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarczych (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla cudzoziemców - numer dokumentu stwierdzającego tożsamość;
 - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu - w przypadku producenta;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku załącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
 - 2) w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
 - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
 - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
 - c) dane osób odpowiedzialnych za zapewnienie kontroli jakości,
 - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
 - 3) w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie certyfikowanej działalności informacje dotyczące:
 - a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
 - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów niebędących zatwierdzonymi wytwórcami.
- 9.5. W ramach procesu certyfikacji sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej 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 pkt 10.11;
 - 3) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością;
 - 4) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiwanych ultralekkich statków powietrznych wydanych przez producentów lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 9.6. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiedni certyfikat.
- 9.7. Certyfikat wydaje się na czas nieokreślony.
- 9.8. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 i 9.4.1, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu w ciągu 30 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4 ppkt 1-7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany certyfikatu.
- 9.10. Certyfikat traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
 - 2) rezygnacji z certyfikatu;
 - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 9.8;

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

Rozdział 10

Obsługa techniczna sprzętu

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

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

10.2. Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników ultralekkich statków powietrznych również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części ultralekkich statków powietrznych niepowodującej poważnej zmiany w strukturze podzespołów.

10.3. W zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej statku, obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota ultralekkiego statku powietrznego poza certyfikowanym podmiotem.

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

10.5. W przypadkach pojedynczych egzemplarzy, gdy brak jest możliwości przeszkolenia użytkownika w obsłudze ultralekkiego statku powietrznego przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot, za wystarczające można uznać samoprzeszkolenie użytkownika.

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

10.7. Działalność, o której mowa w pkt 10.2, wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie w terminie 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 10.11 ppkt 4. Zgłoszenie powinno zawierać dane wymienione w pkt 9.4, odpowiednio do planowanej działalności.

10.8. Dopuszcza się taką organizację podmiotów, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, że pod nadzorem mechaników, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.

10.9. Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2.

10.10. Ewidencję, o której mowa w pkt 10.9, udostępnia się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w delegaturach terenowych.

10.11. Osoby, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, są obowiązane odpowiednio do:

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

10.12. Podmioty, o których mowa w pkt 9.1, 10.1 i 10.2, w przypadku zaprzestania działalności, mają obowiązek niezwłocznego przekazania dokumentacji, o której mowa w pkt 10.11 ppkt 2 i 4, Prezesowi Urzędu.

10.13. Niezgłoszenie zmian, o których mowa w pkt 9.8, lub niespełnienie przez podmiot wpisany do ewidencji warunków będących podstawą dokonania wpisu, a także prowadzenie działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami może być podstawą skreślenia przez Prezesa Urzędu z prowadzonej ewidencji, skutkującego zakazem prowadzenia przedmiotowej działalności do czasu usunięcia uchybień i uzyskania ponownego wpisu.

Rozdział 11

Wzór książki ultralekkiego statku powietrznego