

PARALOTNIE

Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni oraz obowiązki użytkowników paralotni

Spis treści

Rozdział 1	Zastosowanie	6761
Rozdział 2	Określenia	6761
Rozdział 3	Zasady eksploatacji paralotni	6762
Rozdział 4	Organizacja lotów paralotniowych	6762
Rozdział 5	Wykonywanie lotów	6763
Rozdział 6	Odpowiedzialność	6764
Rozdział 7	Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów	6765
Rozdział 8	Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego	6766
Rozdział 9	Znaki stosowane podczas lotów holowanych	6767

Rozdział 1

Zastosowanie

- 1.1. Niniejsze przepisy stosuje się do używanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paralołni, paralołni z napędem, motoparalołni i paraplanołn, zwanych dalej „paralołniami”.
- 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 paralołni i ponosi odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu;
- 5) eksploatacja paralołni — całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie paralołni zgodnie z jej przeznaczeniem;
- 6) GND — poziom terenu (poziom ziemi);
- 7) IFR — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 8) 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;
- 9) lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;
- 10) lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością;
- 11) lot specjalny VFR — lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC;
- 12) mechanik paralołniowy — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczającego obsługę technicznej statku powietrznego

z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi paralołni;

- 13) motoparalołnia — paralołnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, której całkowita masa własna (pustej motoparalołni) nie jest większa niż 70 kg;
- 14) organizator — osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralołniach dla innych osób;
- 15) pasażer tandemu — osobę wykonującą lot jako pasażer na paralołni dwuosobowej;
- 16) paralołnia — kompletną paralołnię z uprzężą, paralołnię z napędem i motoparalołnię w tym paraplan, a także pojedyncze skrzydło bez uprzęży, napędu, wózka lub podwozia;
- 17) paraplan — motoparalołnię, której całkowita masa własna (pustej motoparalołni) jest większa niż 70 kg;
- 18) pilot paralołni — osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji pilota paralołni;
- 19) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 20) świadectwo kwalifikacji pilota paralołni — wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota paralołni, uprawniający do wykonywania lotów na paralołni bez nadzoru instruktora paralołniowego;
- 21) wyciągarkowy — osobę, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania lotni lub paralołni, określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu;
- 22) wysokość bezwzględna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od średniego poziomu morza;
- 23) wysokość względna — odległość pionową poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzoną od określonego poziomu odniesienia;
- 24) VFR — przepisy wykonywania lotów z widocznością;
- 25) VMC — warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością — wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;
- 26) uczeń-pilot — osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota paralołni;
- 27) ustawa — ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 28) załącznik — niniejszy załącznik.

Rozdział 3

Zasady eksploatacji paralotni

3.1. Zasady eksploatacji paralotni określają niniejsze przepisy, z tym że dla podmiotów, o których mowa w pkt 3.2, zasady te określa, odpowiednio do rodzaju wykonywanej działalności, także instrukcja operacyjna albo instrukcja wykonywania lotów, zwana dalej „Instrukcją”. Instrukcję zatwierdza Prezes Urzędu.

3.1.1. Do Instrukcji stosuje się odpowiednio 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 paralotni.

3.4. Osoba używająca paralotni jest obowiązana:

- 1) zapewnić, aby każda paralotnia będąca w jej dyspozycji była używana zgodnie z instrukcją danej paralotni, w szczególności z zachowaniem wszystkich określonych przez tę instrukcję ograniczeń;
- 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora lotów;
- 3) używać do lotu paralotni w wymaganym dla niej stanie technicznym.

Rozdział 4

Organizacja lotów paralotniowych

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 paralotnie posiadające ważną kartę paralotni, 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 paralotniowego może być wyznaczony pilot paralotniowy lub lotniowy, który posiada udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie, zgodne z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu, albo instruktor paralotniowy lub lotniowy.

4.3.1. Kierownik startu paralotniowego jest odpowiedzialny za:

- 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań paralotni podczas startu;
- 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na starcie;
- 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
- 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
- 5) ułożenie znaków informujących o kierunku holowania, o których mowa w pkt 9.1;
- 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.

4.3.2. Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w Instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu paralotniowego.

4.4. Organizator 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 paralotni wykonującemu wodowanie.

4.5. Jeżeli loty paralotni 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 paralogniami 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 paralogniami, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się szczegółowe techniczne przepisy ruchu lotniczego, określone w przepisach odrębnych.
- 5.2. Pilot paralogniami jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.3.1. W czasie wykonywania lotów, każdy pilot paralogniami jest obowiązany mieć przy sobie:
- 1) dokument potwierdzający kwalifikacje pilota paralogniami;
 - 2) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na paralogniami.
- 5.3.2. Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3.1, mogą znajdować się na ziemi — w miejscu startu i lądowania.
- 5.4. Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na paralogniami bez nadzoru instruktora wydane w innym kraju może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot paralogniami po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1.
- 5.5. Pilot paralogniami, uczeń-pilot, pasażer tandemu, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, obowiązany jest wykonywać lot w kasku.
- 5.6.1. Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z programem pokazów zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
- 5.6.2. Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora zawodów.
- 5.6.3. Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie wyciągarkowy, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a.
- 5.6.4. Paralogniami znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed paralogniami startującą.
- 5.6.5. Podczas lotu zboczowego żaglowego pierwszeństwo ma paralogniami mająca zbocze z prawej strony.
- 5.6.6. Pierwszeństwo lądowania ma paralogniami znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.6.7. Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia paralogniami znajdującej się tam wcześniej.
- 5.6.8. Krążenie w kominie termicznym powinno odbywać się po kręgach współśrodkowych.
- 5.6.9. Wejście i wyjście z krążenia może nastąpić tylko po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.6.10. Lotów na paralogniami 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:
 - dla paralogniami, paralogniami z napędem i motoparalogniami — 150 m (500 ft),
 - dla parapanu — 300 m (1 000 ft),nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców 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 50 m (150 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.6.11. Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych

miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.

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

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

5.6.13. W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w 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 paralotnia 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.

5.7. Warunki wykonywania lotów ucznia-pilota określa się w programie szkolenia paralotniowego.

5.7.1. Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa organizator lotów w swojej Instrukcji.

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

5.7.3. Loty na paralotniach podczas zajęć rekreacyjnych mogą odbywać się w ośrodkach certyfikowanych lub pod ich nadzorem, zgodnie z Instrukcją:

- 1) na paralotniach określonych w pkt 7.1;
- 2) na holu lub ze wzgórza o deniwelacji nie większej niż 150 m;
- 3) nie wyżej niż 100 m nad terenem;
- 4) przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 3 m/s;
- 5) w warunkach atermicznych;
- 6) po złożeniu oświadczenia lub przedstawieniu prawa jazdy, o których mowa w art. 105 ust. 5 ustawy.

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

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

5.9.1. Postanowienia zawarte w pkt 5.9 nie zwalniają pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, zgodnie z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach.

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

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

Rozdział 6

Odpowiedzialność

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

6.2. Uczeń-pilot, pasażer tandemu, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, powinien zostać zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w instrukcji paralotni oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.

6.3. Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprząży

oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu odpowiedzialny jest:

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

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

Rozdział 7

Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów

7.1. Do lotów wykonywanych przez ucznia-pilota, lotów pilota z pasażerem lub działalnościami, o których mowa w pkt 3.2 i 3.3, mogą być używane tylko paralotnie, które posiadają ważną kartę paralotni, oraz spadochrony posiadające ważne dopuszczenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

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

- 1) zawiera informacje o paralotni:
 - 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 paralotni;
- 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 paralotniowego,
 - d) nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik paralotniowy.

7.3. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje mechanik paralotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatości.

7.3.1. W przypadku gdy na obszarze działania delegatury terenowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego

nie działa zatwierdzony lub zgłoszony podmiot wykonujący dopuszczenia sprzętu paralotniowego do lotu, dopuszczenie to może być dokonane przez mechanika paralotniowego, pod nadzorem Prezesa Urzędu.

7.4. Ocena zdatości paralotni obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji;
- 2) ocenę stanu technicznego;
- 3) próby funkcjonalne;
- 4) loty kontrolne — jeżeli mechanik paralotniowy uzna je za konieczne.

7.5. Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje się na okres wynikający z jej oceny zdatości oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.

7.6. Paralotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatości, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:

- 1) dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał orzeczenie zdatości lub inny dokument uznania zdatości lub
- 2) dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego kraju dokument uznania zdatości lub dokument równorzędny, lub
- 3) zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent paralotni w kraju producenta lub innym kraju i przeszły próby w powietrzu, lub
- 4) z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że paralotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla paralotni norma transponująca normę EN 926: 2000 (Sprzęt paralotniowy Paralotnie) 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 paralotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:

- 1) karta paralotni nie jest obowiązkowa, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
- 2) karta paralotni może być wystawiona, na zasadach określonych w pkt 7.2, przy czym w wypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik paralotniowy 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 prób producenta, mechanik paralotniowy wystawia na czas tych lotów kartę paralotni, 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 paralotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.

Rozdział 8

Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego

- 8.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu paralotniowego 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 sprzętu paralotniowego, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te zwane są dalej „zatwierdzonymi producentami”.
- 8.2. Pojedyncze egzemplarze sprzętu paralotniowego mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.3. Podmiot ubiegający się zgodnie z niniejszymi przepisami o 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 producentów;
 - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
 - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1. Do wniosku załącza się:
- 1) informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i 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 nazwy i adresu oraz zakresu 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 paralotniowego, 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 paralotni 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 paralotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników paralotniowych 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 wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12. Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części paralotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów,
 - 2) ułożenia czaszy spadochronu,
 - 3) podłączenia spadochronu do uprzęży,
 - 4) regulacji długości linek sterowniczych
- może być wykonywana również przez pilota paralotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13. Mechanicy paralotniowi są obowiązani do prowadzenia wykazu paralotni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej:
- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa), model, rozmiar;
 - 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 paralotni, 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, Prezesowi 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

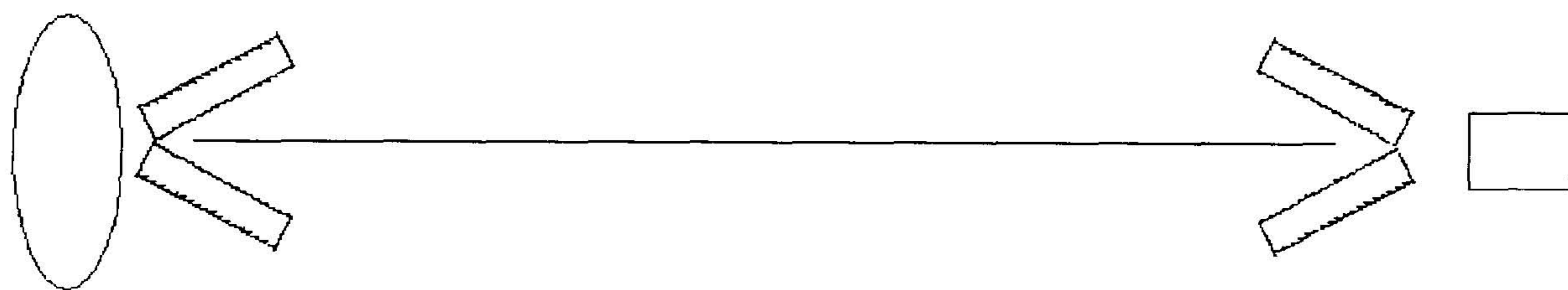
Znaki stosowane podczas lotów holowanych

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:



START

WYCIĄGARKA
lub miejsce
planowanego
zakończenia jazdy
pojazdu holującego