

Załącznik nr 5  
Warunki i wymagania dotyczące używania  
statków powietrznych ultralekkich.

## Spis treści

### Rozdział 1

#### ZASTOSOWANIE

### Rozdział 2

#### OKREŚLENIA

### Rozdział 3

#### ZASADY EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH ULTRALEKKICH

### Rozdział 4

#### ORGANIZACJA LOTÓW

### Rozdział 5

#### WYKONYWANIE LOTÓW – POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH NIEBEZPIECZNYCH

### Rozdział 6

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ

### Rozdział 7

#### DOPUSZCZENIE SPRZĘTU DO LOTÓW

### Rozdział 8

#### WYMAGANIA TECHNICZNE DLA STATKÓW POWIETRZNYCH ULTRALEKKICH ULTRALEKKICH

- Podrozdział 8.1.- Wymagania ogólne
- Podrozdział 8.2 - Definicje i oznaczenia
- Podrozdział 8.3. – Oznakowanie i napisy
- Podrozdział 8.4.- Instrukcja obsługi technicznej
- Podrozdział 8.5.- Instrukcja użytkowania w locie
- Podrozdział 8.6 – Aneks 1 „, Tymczasowe wymagania zdatności samolotów ultralekkich”  
wydanie 2 , Październik 2004.

### Rozdział 9

#### ZATWIERDZONE PODMIOTY PRODUKUJĄCE I OBSŁUGUJĄCE STATKI POWIETRZNE UL

### Rozdział 10

#### OBSŁUGA TECHNICZNA SPRZĘTU

## WZÓR KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO I WZÓR KSIĄŻKI PILOTA STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO

### Rozdział 1

#### ZASTOSOWANIE

- 1.1. Przepisy niniejsze określają zasady dopuszczenia do lotu i sposób użytkowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej statków powietrznych ultralekkich.
- 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**- oznacza wysokość nad poziom terenu.
2. **AMSL**- oznacza wysokość nad średnim poziomem morza.
3. **AIP – Polska**- publikacja wydawana przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR - Warszawa).
4. **Arkusze zgodności z wymaganiami technicznymi** - wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający zgodność stanu technicznego ultralekkiego statku powietrzego z wymaganiami.
5. **Dowódca statku powietrzego**- pilot wyznaczony przez użytkownika lub przez właściciela statku powietrzego, w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia, do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu.
6. **Eksploatacja ultralekkiego statku powietrzego**- całość działań organizacyjnych i technicznych, których celem jest używanie statku powietrzego zgodnie z przeznaczeniem.
7. **GND**- oznacza poziom terenu, poziom ziemi.
8. **IFR**- oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów.
9. **IMC**- oznacza warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów.
10. **Instrukcja wykonywania lotów (IWL)**- zatwierdzony przez Prezesa Urzędu podręcznik zawierający informacje, procedury, instrukcje oraz wytyczne przeznaczony dla wszystkich

osób uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu, wykonywaniu, dokumentowaniu i nadzorowaniu działań lotniczych.

11. **Instrukcja operacyjna (IO)**- opracowany przez użytkownika posiadającego certyfikat wykonywania usług lotniczych i zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zwanego dalej Prezesem Urzędu podręcznik zawierający informacje, procedury, instrukcje oraz wytyczne przeznaczony dla wszystkich osób uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu, wykonywaniu, dokumentowaniu i nadzorowaniu operacji lotniczych.
12. **Instrukcja użytkowania w locie**- zatwierdzony przez Prezesa Urzędu lub inną uprawnioną władzę lotniczą zbiór instrukcji i informacji będących częścią świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, 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.
13. **Kierownik Lotów**- uprawniona osoba (posiadająca świadectwo kwalifikacji oraz uprawnienia instruktorskie lub inny równoważny dokument), odpowiedzialną za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i prowadzenie lotów szkolnych statków powietrznych.
14. **Kwalifikowanie ultralekkich statków powietrznych**- czynności sprawdzające związane z wydaniem świadectwa spełnienia wymagań technicznych oraz wydaniem pozwolenia na wykonywanie lotów.
15. **Lot IFR**- lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.
16. **Lot szkoleniowy**- wspólne określenie, obejmujące loty związane ze szkoleniem (lot szkolny, doskonalący i egzaminacyjny).
17. **Lot szkolny**-lot szkoleniowy, którego celem jest nauczanie umiejętności lotniczych.
18. **Lot VFR**- lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością.
19. **Lot specjalny VFR**- lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC. *lub*
20. **Mechanik ultralekkiego statku powietrznego**- osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi ultralekkiego statku powietrznego.
21. **Organizator**. Osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na statkach powietrznych ultralekkich dla innych osób.
22. **Pilot ultralekkiego statku powietrznego**- osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego.
23. **Pozwolenie na wykonywanie lotów**- wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający dopuszczenie danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego do użytkowania w powietrzu wraz z określeniem terminu jego ważności.
24. **Prezes Urzędu**- Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

25. **Statek powietrzny ultralekki.** Statek powietrzny w rozumieniu rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie klasyfikacji statków powietrznych spełniający następujące warunki:

- 1) 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 nie przekraczającą 35 węzłów prędkości cechowanej (CAS) i maksymalną masę startową (MTOM) nie większą niż:
  - a) 300 kg dla samolotu lądowego jednomiejscowego,
  - b) 450 kg dla samolotu lądowego dwumiejscowego,
  - c) 330 kg dla amfibii lub wodnosamolotu jednomiejscowego, zapewniając, że w przypadku gdy eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy spełnia właściwe ograniczenie maksymalnej masy startowej (MTOM),
  - d) 495 kg dla amfibii lub wodnosamolotu dwumiejscowego, zapewniając, że w przypadku gdy eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot i samolot lądowy spełnia właściwe ograniczenie maksymalnej masy startowej (MTOM);
- 2) szybowiec ultralekki - statek powietrzny ultralekki, posiadający nieruchome powierzchnie nośne, sterowany aerodynamicznie w trzech stopniach swobody, nie posiadający zespołu napędowego, którego masa własna nie przekracza:
  - a) dla szybowców jednomiejscowych 80 kg,
  - b) dla szybowców dwumiejscowych 100 kg;
- 3) wiatrakowiec ultralekki- statek powietrzny będący wiroplątem, który w locie siłę nośną uzyskuje z autorotacyjnego systemu wirnika. Wirnik ten, nie jest napędzany w locie. Wiatrakowiec wyposażony jest, 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 nie przekracza:
  - a) 330 kg dla wiatrakowców jednomiejscowych,
  - b) 495 kg dla wiatrakowców dwumiejscowych;
- 4) śmigłowiec ultralekki- statek powietrzny będący wiroplątem, który siłę nośną uzyskuje z systemu wirnika nośnego napędzanego co najmniej jednym zespołem napędowym:
  - a) 330 kg dla śmigłowców jednomiejscowych,
  - b) 495 kg dla śmigłowców dwumiejscowych.

26. **Świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego-** wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający kwalifikacje pilota ultralekkiego statku powietrznego.

27. **Świadectwo spełnienia wymagań technicznych-** wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego egzemplarza ultralekkiego statku powietrznego. *albo*

28. **Uczeń pilot-** osoba odbywająca szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nie posiadająca świadectwa kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego.

29. **Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów-** warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością.

30. **Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością**- warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimumów.
31. **Wyciągarkowy**. Osoba, która ukończyła szkolenie w zakresie obsługi urządzeń mechanicznych służących do holowania szybowca ultralekkiego określone programem szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.
32. **Wysokość bezwzględna**- odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza.
33. **Wysokość względna**- odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia.
34. **VFR**- skrót oznaczający przepisy wykonywania lotów z widocznością.
35. **VMC** -skrót oznaczający warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.
36. **Ustawa**- ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).
37. **Załącznik**- niniejszy załącznik.

### **Rozdział 3**

#### **ZASADY EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH ULTRALEKKICH**

- 3.1. Zasady eksploatacji statków powietrznych ultralekkich regulują niniejsze przepisy oraz - dla podmiotów, o których mowa w art.160 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy – instrukcja operacyjna lotów, zwana dalej instrukcją.
- 3.2. Instrukcja powinna być uzupełniana i zmieniana w sposób niezbędny do utrzymania jej stałej aktualności.
- 3.3. Instrukcja podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
- 3.4. Osoba używająca statek powietrzny ultralekki jest obowiązana:
  - 1) używać statek powietrzny ultralekki zgodnie z jego instrukcją użytkownika w locie a w szczególności przestrzegać wszystkich wynikających z tej instrukcji ograniczeń;
  - 2) stosować się do zasad określonych przez organizatora;
  - 3) używać do lotu statku powietrznego ultralekkiego w wymaganym stanie technicznym.
- 3.5. Typ statku powietrznego ultralekkiego mający zagraniczne świadectwo techniczne lub inny uznany dokument, może zostać wpisany do ewidencji, o której mowa w załączniku nr 7, jeżeli świadectwo techniczne lub inny dokument z danego kraju zostanie uznane przez Prezesa Urzędu za równorzędne z analogicznym dokumentem polskim wymaganym dla statku powietrznego ultralekkiego.
- 3.6. Użytkownik statku powietrznego, o którym mowa w rozdz. 1 pkt 1.1 może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu własnego oraz innych osób użytkujących jego statek powietrzny.
- 3.7. Postanowienia zawarte w pkt. 3.6.nie zwalniają użytkownika – 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) ~~w czasie pokazów lotniczych, zawodów, jeśli uzna za uzasadnione, do wyznaczenia osoby kierującej lotami.~~ wyznaczenia kierownika lotów w czasie pokazów lotniczych, zawodów i innych imprez, w których planowane są loty wielu statków powietrznych ultralekkich, jeśli uzna to za uzasadnione.
- 4.2. Jeżeli loty statków powietrznych ultralekkich mają być wykonywane w miejscu zorganizowanych lotów innych statków powietrznych organizator lotów na statkach powietrznych ultralekkich jest obowiązany do uzgodnienia zasad wykonywania lotów z organizatorami innych lotów.

## Rozdział 5

### WYKONYWANIE LOTÓW I POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH NIEBEZPIECZNYCH

#### 5.1. Lotów na statkach powietrznych ultralekkich 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 (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;
  - b) gdzie indziej, niż to określono w pkt a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań;

chyba, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793) lub rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794) stanowi inaczej lub statek powietrzny otrzymał specjalne zezwolenie władzy lotniczej.

**5.2. Postanowień pkt 5.1. nie stosuje się do statków powietrznych ultralekkich wyposażonych w przyrządy i urządzenia wymagane do wykonywania lotów w nocy lub w warunkach IMC albo w przestrzeniach kontrolowanych, które określone są w odrębnych przepisach.**

5.3. W czasie użytkowania statku powietrznego ultralekkiego jego pilot jest obowiązany mieć przy sobie świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego, książkę statku powietrznego ultralekkiego oraz dowód ubezpieczenia OC.

5.4. 1. Lot może być podjęty, jeżeli:

- 1) pilot zapoznał się z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego ultralekkiego;
- 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 ultralekkiego osobiście i bezpośrednio przed zajęciem miejsca w kabinie wykonał przegląd przedlotowy- ocenę ogólnego stanu technicznego statku powietrznego ultralekkiego;

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

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

4. W przypadku holowania transparentu, bannera ,statek powietrzny ultralekki wykonujący lot holujący musi posiadać urządzenie zwalniające linę.

5.5 Statki powietrzne o masie do 495 kg mogą być wykorzystane do szkolenia w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego. Warunki wykonywania lotów szkolnych określone są w instrukcji szkolenia i programie szkolenia podmiotu, prowadzącego działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 2 ustawy.

5.7 Pilot statku powietrznego ultralekkiego jest obowiązany do zachowania czujności w locie, jaka jest niezbędna do spostrzeżenia i uniknięcia kolizji z każdym obiektem latającym.

5.8 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

5.9 W przypadku utraty orientacji geograficznej pilot statku powietrznego ultralekkiego 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 przekazanej 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 nie wznowienia orientacji wykonać lądowanie zapobiegawcze przed wyczerpaniem zapasu paliwa.

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

- 5.11 W przypadku niebezpieczeństwa w locie należy postępować zgodnie z instrukcją użytkownika w locie danego statku powietrznego ultralekkiego oraz instrukcją sprzętu spadochronowego, jeżeli stanowi wyposażenie statku.
- 5.12 W przypadku znanych lub przypuszczalnych usterek statku powietrznego ultralekkiego, pilot niezwłocznie po zakończeniu lotu, jest obowiązany zawiadomić o nich właściciela statku.

## Rozdział 6

### ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- 6.1. Pilot statku powietrznego ultralekkiego podejmuje wszystkie decyzje związane z lotem i odpowiada za wszystkie następstwa z tego wynikłe.
- 6.2. W przypadku załogi dwuosobowej odpowiedzialność spoczywa na dowódcy statku powietrznego ultralekkiego.
- 6.3. W locie szkolnym ucznia – pilota odpowiedzialność spoczywa na instruktora.

## Rozdział 7

### DOPUSZCZENIE SPRZĘTU DO LOTÓW

- 7.1 Do lotu może być użyty wyłącznie statek powietrzny ultralekki który:
- 1) jest sprawny technicznie,
  - 2) posiada ważne pozwolenie na wykonywanie lotów,
- 7.2 Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów nie może być dłuższa niż:
- 1) 12 24-miesiące dla statków powietrznych ultralekkich budowanych amatorsko,
  - 2) 24 36 miesięcy dla statków powietrznych ultralekkich uznanych wytwórców.
- 7.3 Do przedłużania ważności pozwolenia na wykonywanie lotów jest uprawniony mechanik poświadczający obsługę techniczną statku powietrznego ultralekkiego, działający w certyfikowanym ośrodku.
- 7.4 Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów przedłuża się po stwierdzeniu sprawności technicznej statku powietrznego ultralekkiego poprzez przegląd zasadniczy, sprawdzeniu aktualności jego dokumentów i wykonaniu lotu kontrolnego przez pilota statku powietrznego ultralekkiego.
- 7.5 Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów ustaje w przypadku nie spełnienia wymagań technicznych lub formalnych, wymaganych przy wpisywaniu do ewidencji.
- 7.6 Pozwolenie na wykonywanie lotów Prezes Urzędu może wydać dla statku powietrznego ultralekkiego, który posiada:
- 1) świadectwo spełnienia wymagań technicznych (dla konstrukcji zagranicznych certyfikat typu lub równoważny dokument),
  - 2) książkę statku powietrznego ultralekkiego,
  - 3) instrukcję użytkownika w locie i obsługi technicznej statku powietrznego ultralekkiego,
  - 4) dowód własności,
  - 5) wpis do ewidencji statków powietrznych, oraz zgodne z nim znaki identyfikacyjne, naniesione trwale i czytelnie na zewnętrznych powierzchniach statku powietrznego ultralekkiego w sposób umożliwiający jego identyfikację,
  - 6) napisy i oznaczenia zgodne z instrukcją użytkownika w locie.
- 7.7 Książka statku powietrznego ultralekkiego jest dokumentem, zawierającym pozwolenie na wykonywanie lotów i jego przedłużenia, dane identyfikujące statek powietrzny ultralekki i jego podzespoły oraz informacje o użytkowaniu.
- Do wpisywania danych i informacji do książki statku powietrznego ultralekkiego upoważnieni są:

- producent albo importer,
  - dokonujący napraw lub modyfikacji,
  - oraz potwierdzający podsumowanie pracy sprzętu.
- 7.8 Wzór Książki statku powietrznego ultralekkiego zawiera rozdział 11.
- 7.9 Instrukcję użytkowania w locie i obsługi technicznej statku powietrznego ultralekkiego zatwierdza Prezes Urzędu:
- 7.10 Kwalifikowanie statku powietrznego ultralekkiego do wydania świadectwa spełnienia wymagań technicznych i pozwolenia na wykonywanie lotów przeprowadza Prezes Urzędu.
- 7.11 Podstawą do przeprowadzenia kwalifikacji sprzętu jest pisemny wniosek złożony do Prezesa Urzędu przez producenta, importera, właściciela lub użytkownika sprzętu. ; w przypadku statku powietrznego budowanego sposobem amatorskim (konstrukcji własnej lub z zestawu) wniosek należy złożyć przed rozpoczęciem budowy.
- 7.12 Potwierdzeniem zakwalifikowania typu statku powietrznego ultralekkiego jest wydanie przez Prezesa Urzędu świadectwa spełnienia wymagań technicznych i wpisanie statku powietrznego ultralekkiego na listę typów zakwalifikowanych oraz wydanie pozwolenia na wykonywanie lotów.
- 7.13 Podstawą wydania świadectwa spełnienia wymagań technicznych są następujące dokumenty:
- 1) arkusz zgodności z wymaganiami technicznymi dla statków powietrznych ultralekkich,
  - 2) sprawozdanie z prób naziemnych statku powietrznego ultralekkiego,
  - 3) sprawozdanie z prób w locie statku powietrznego ultralekkiego.
- 7.13 Podstawą wydania arkusza zgodności z wymaganiami technicznymi są:
- 1) dokumentacja konstrukcyjna, według której został zbudowany statek powietrzny ultralekki,
  - 2) obliczenia lub ocena charakterystyk masowych statku powietrznego ultralekkiego,
  - 3) obliczenia lub ocena charakterystyk aerodynamicznych, stateczności i sterowności statku powietrznego ultralekkiego,
  - 4) obliczenia obciążeń zewnętrznych statku powietrznego ultralekkiego w zakresie przewidzianym przez wymagania techniczne,
  - 5) obliczenia wytrzymałościowe konstrukcji ,
  - 6) sprawozdanie z prób wytrzymałościowych konstrukcji,
  - 7) dziennik budowy lub dokumenty kontroli technicznej a dla zagranicznych certyfikat typu lub równoważny dokument,,
  - 8) protokół stabilizacji, niwelacji i ważenia statku powietrznego ultralekkiego.
- 7.14 Zakres koniecznych dokumentów, spośród wymienionych w punkcie 7.13 ustala Prezes Urzędu  
zgodnie z tabelą nr.1

Tabela nr.1

<b>Arkusz zgodności Z Wymaganiami Technicznymi</b>	<b>Warunki budowy statku powietrznego ultralekkiego lub pochodzenie</b>	<b>Wymagane dokumenty</b>
U1	Budowane według nowego projektu	7.13.1 – 7.13.8
U2	Budowane z zestawów lub według dokumentacji, która była już podstawą do budowy statku powietrznego ultralekkiego, typu który został dopuszczony do użytkowania poza nadzorem Prezesa Urzędu.	7.13.1, 7.13.2 , 7.13.5 lub 7.13.6 oraz 7.13.8

U3	Budowane z zestawów lub według dokumentacji, która była już podstawą do budowy statku powietrznego ultralekkiego pod nadzorem Prezesa Urzędu	7.13.1, 7.13.7, 7.13.8
U4	Gotowe, zbudowane poza nadzorem Prezesa Urzędu, typu dopuszczonego do użytkowania w innych krajach.	7.13.7, 7.13.8

Uwaga: Przypadki nie ujęte w powyższej tabeli podlegają indywidualnym uzgodnieniom z Prezesem Urzędu.

7.15Ważność świadectwa spełnienia wymagań technicznych ustaje w przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji w strukturze płatowca, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne statku powietrznego ultralekkiego.

7.16W przypadku, o którym mowa w pkt 7. 15, wznowienie ważności świadectwa spełnienia wymagań technicznych jest uwarunkowane przeprowadzeniem kwalifikacji statku powietrznego ultralekkiego w zakresie ustalonym przez Prezesa Urzędu oraz wprowadzeniem odpowiednich zmian w ewidencji.

7.17Prezes Urzędu zawiesza lub cofa pozwolenie na wykonywanie lotów - w przypadku niespełnienia wymogów technicznych lub formalnych.

7.18W przypadkach określonych w pkt 7.15 i 7.16 zabrania się wykonywania lotów na statku powietrznym ultralekkim do czasu wznowienia ważności wymienionych dokumentów.

7.19Do prób w locie może być dopuszczony statek powietrzny ultralekki posiadający:

- 1) dokumenty wymienione w pkt. 7.12.1, 7.12.2
- 2) tymczasową instrukcję użytkowania i obsługi technicznej,
- 3) zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program prób w locie,

7.20 Próby w locie dzieli się na:

- 1) badawczo – rozwojowe,
- 2) certyfikacyjne ~~dla nowego typu statku powietrznego ultralekkiego,~~
- 3) produkcyjne – statków powietrznych ultralekkich, dla których Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych,
- 4) kontrolne.

7.21~~Loty próbne~~ Loty produkcyjne i kontrolne , podczas prób w locie, o których mowa w punkcie 7.20 1) i 2) może wykonywać pilot doświadczalny. ~~lub pilot statku powietrznego ultralekkiego upoważniony przez Prezesa Urzędu albo~~

**Loty próbne, o których mowa w punkcie 7.20 1) i 2) może wykonywać pilot doświadczalny**

7.22Loty próbne podczas prób w locie, o których mowa w punkcie 7. 20 3) i 4) mogą wykonywać piloci posiadający minimum 200 godzin nalogu na statkach powietrznych ultralekkich. *albo*

**Loty próbne o których mowa w punkcie 7. 20 3) i 4) mogą wykonywać piloci posiadający minimum 200 godzin nalogu na statkach powietrznych ultralekkich.**

7.23Sprawozdanie z prób w locie zamyka program tych prób na etapie zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

## Rozdział 8

### WYMAGANIA TECHNICZNE DLA STATKÓW POWIETRZNYCH ULTRALEKKICH

## Podrozdział 8.1. –Wymagania ogólne

**8.1.1.** Niniejsze przepisy ustalają minimalne wymagania techniczne dotyczące statków powietrznych ultralekkich, określonych w pkt 2.1 Rozdziału 2 załącznika:

- (a) dla samolotów ultralekkich - określone w Aneksie 1 do załącznika - „Tymczasowe wymagania zdatności samolotów ultralekkich” wydanie 2, październik 2004.
- (b) dla szybowców ultralekkich, śmigłowców i wiatrakowców wymagania techniczne ustalane indywidualnie, każdorazowo przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.**
- (c) Każdy, kto zamierza uzyskać świadectwo spełnienia tych przepisów, musi wykazać zgodność z ich wymaganiami.

**8.1.2.** Niniejsze przepisy zdatności stosuje się do statków powietrznych o następującej konfiguracji:

- (a) 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.
- (b) do śmigłowców ultralekkich – jedno lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem głównym, napędzanym przez jeden silnik tłokowy, ze śmigłem ogonowym w układzie klasycznym ze stałym podwoziem (kołowym, na płozach lub na pływakach).
- (c) do wiatrakowców ultralekkich – jedno lub dwumiejscowych, z jednym wirnikiem nośnym, napędzanym jednym zespołem napędowym śmigłowym z silnikiem tłokowym ze stałym podwoziem kołowym

**8.1.3.** (a) Samoloty ultralekkie podlegające niniejszym przepisom mogą być użytkowane wyłącznie jako nieakrobacyjne.

- (b) Nieakrobacyjny model użytkowania obejmuje:
  - (1) wszelkie manewry występujące w normalnym locie
  - (2) przeciągnięcia za wyjątkiem ślizgu na ogon
  - (3) leniwe ósemki, świece i strome zakręty, w których kąt przechylenia nie przekracza 60°.

## Podrozdział 8.2.— Lot

### Podrozdział 8.2 Definicje i oznaczenia

$V_A$	Prędkość manewrowa, projektowa
$V_B$	Prędkość dla maksymalnej turbulencji, projektowa
$V_D$	Prędkość projektowa
$V_{DF}$	Największa prędkość zademonstrowana w locie
$V_F$	Prędkość z wychylonymi klapami, projektowa
$V_{FE}$	Dopuszczalna maksymalna prędkość uruchamiania klap
$V_H$	Maksymalna prędkość w locie poziomym przy maksymalnej mocy trwałej
$V_{LO}$	Dopuszczalna maksymalna prędkość uruchamiania podwozia
$V_{NE}$	Nigdy nieprzekraczalna prędkość maksymalna
$V_{RA}$	Prędkość w silnej turbulencji
$V_S$	Prędkość przeciągnięcia lub ustalona prędkość minimalna, przy której statek powietrzny jest jeszcze sterowny
$V_{S0}$	Prędkość przeciągnięcia lub ustalona prędkość minimalna, przy której statek powietrzny jest jeszcze sterowny w konfiguracji do lądowania

$V_{S1}$	Prędkość przeciągnięcia lub ustalona prędkość minimalna, przy której statek powietrzny jest jeszcze sterowny w ustalonej konfiguracji
$V_{SF}$	Wyliczona prędkość przeciągnięcia przy masie maksymalnej i całkowicie wychylonych klapach
$V_T$	Dopuszczalna maksymalna prędkość holowania
$V_Y$	Prędkość największego wznoszenia
CAS	Prędkość cechowana (calibrated airspeed - CAS). Prędkość wskazywana, poprawiona o błąd przyrządu i błąd zabudowy.
EAS	Prędkość równoważna (equivalent airspeed – EAS). Poprawiona prędkość statku powietrznego, skorygowana dla ściśliwego przepływu adiabatycznego na określonej wysokości. Dla atmosfery standard na poziomie morza, prędkość równoważna równa się prędkości poprawionej,
TAS	Prędkość rzeczywista (true airspeed – TAS). Prędkość statku powietrznego w nieruchomym powietrzu. Prędkość rzeczywista równa się prędkości równoważnej pomnożonej przez $(\rho/\rho_0)^{1/2}$
<b>Ogólne pojęcia techniczne</b>	
Silnik	Maszyna napędowa, użyta, lub mająca być użyta, do napędu statku powietrznego. Do tego wlicza się takie elementy wyposażenia silnika i urządzenia, które nie są niezbędne do funkcjonowania i regulacji, z wyłączeniem śmigła.
Śmigło nastawne	Oznacza śmigło, którego skok jest zmienny na postoju lub podczas biegu. Może to być, jak niżej:
	a) Śmigło z bezpośrednią zmianą skoku przez pilota (śmigło ręcznie przestawiane).
	b) Śmigło, którego skok przestawiany jest przez regulator lub inne automatyczne urządzenie. Urządzenia te mogą być albo częścią śmigła, albo samoistną częścią, ze sterowaniem nastawą przez pilota, lub bez takiego sterowania (śmigło o stałej prędkości obrotowej).
	c) Śmigło, którego skok przestawiany jest przez kombinację rozwiązań urządzeń podanych pod a) i b).
Pasy bezpieczeństwa	W rozumieniu niniejszych przepisów pasy bezpieczeństwa są czteroczęściowe i składają się z jednego pasa na każde ramię i z dwóch pasów biodrowych.
Współczynnik obciążenia	Stosunek ustalonego obciążenia do całkowitej masy statku powietrznego. Ustalonym obciążeniem mogą być siły aerodynamiczne, siły bezwładności lub siły reakcji ziemi lub wody.
Najwyższa moc startowa	Oznacza moc hamowaną, rozwijaną w warunkach atmosfery standard na poziomie morza, przy maksymalnych wartościach prędkości obrotowej wału korbowego i ciśnienia ładowania, dopuszczonych dla startu, lądowania zaniechanego i lądowania z natychmiastowym startem, ograniczonych do maksimum 5 min.
Najwyższa moc trwała	Oznacza moc hamowaną, rozwijaną w warunkach atmosfery standard na ustalonej wysokości, przy maksymalnych wartościach prędkości obrotowej wału korbowego i ciśnienia ładowania, dopuszczonych w nieograniczonym czasie.

Ogniotrwały	W określonej przestrzeni pożarowej, „ogniotrwały” oznacza zdolność części samolotu lub wyposażenia do wytrzymania działania temperatur wywołanych przez „Płomień standardowy” przez 15 min. Dla materiałów i części, których zadaniem jest odgrodzić ogień w określonej przestrzeni, ogniotrwały oznacza zdolność materiału o wymiarach odpowiadających jego zastosowaniu, wytrzymać równie dobrze jak stal temperatury rozwijające się w danej strefie, podczas dłuższej trwającego skrajnie intensywnego pożaru. Przypadku przewodów i innych części instalacji, ogniotrwały oznacza zdolność materiału o wymiarach odpowiadających jego zastosowaniu, wytrzymać równie dobrze jak stal temperatury rozwijające się w danej strefie pożaru.
Ognioodporny	W określonej przestrzeni pożarowej, „ognioodporny” oznacza zdolność części samolotu lub wyposażenia do wytrzymania działania temperatur wywołanych przez „Płomień standardowy” przez 5 min. Dla blach i elementów struktury nośnej, ognioodporny oznacza zdolność materiału o wymiarach odpowiadających jego zastosowaniu, wytrzymać równie dobrze jak stop aluminium temperatury rozwijające się w danej strefie, a dla przewodów przewodzących płyny, innych części instalacji z palnymi płynami, przewodów elektrycznych, przewodów powietrznych, okuć i urządzeń obsługowych silnika, oznacza zdolność do spełniania swych funkcji, w temperaturach i pozostałych warunkach przewidywanych dla danego miejsca podczas pożaru.
Trudnopalny	Jako trudnopalny określa się materiał, który nie podtrzymuje palenia tak, żeby się płomień dalej rozszerzał po usunięciu źródła zapalnego.

### Podrozdział 8.3 - Oznakowania i napisy

1 Na burcie kadłuba statku powietrznego przy każdym wejściu do kabiny musi być umieszczony napis : **ULTRALEKKI** wykonany literami o wysokości co najmniej 4 cm.

2. Wewnątrz kabiny w miejscu widocznym ma być umieszczony, 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 na temat zdadności do lotu, które są oparte na Aneksie 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym „**

3. Na wprost przed pilotem ma być umieszczony, łatwy do przeczytania napis:

**„Figury akrobacji i zamierzony korkociąg są zabronione”.**

**Podrozdział 8.4** Musi być opracowana instrukcja obsługi, zawierająca informacje niezbędne do zapewnienia prawidłowej obsługi. Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:

(a) opis układów;

(b) plan smarowania, zawierający informacje o częstotliwości smarowania i rodzajach zastosowanych środków smarujących;

(c) wartości właściwych parametrów roboczych w układach hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych;

(d) dane regulacyjne wraz z tolerancjami układów roboczych, oraz wychylenia powierzchni sterowych;

(e) metody ustawiania, podpierania, podnoszenia i holowania na ziemi;

(f) częstotliwość, zakresy i metody przeprowadzania kontroli;

(g) wykaz narzędzi specjalnych;

(h) metody ważenia i określania położenia środka ciężkości samolotu;

- (i) wykaz trwałości poszczególnych zespołów samolotu i metody ich kontroli napraw lub wymiany;
- (j) metody utrzymania samolotu w czystości;
- (k) metody montażu i demontażu;
- (l) wykaz napisów i oznakowań, oraz określenie miejsc ich umieszczenia.

## **Podrozdział 8.5. -Instrukcja użytkowania w locie**

**8.11.1.** (a) Każdy statek powietrzny musi mieć instrukcję użytkowania w locie, zawierającą informacje niezbędne do bezpiecznego użytkowania.

(b) Informacje dotyczące prędkości lotu muszą być podane w tych samych jednostkach jak przyrządzie.

(c) Zalecany zakres informacji, które powinny być zamieszczone w instrukcji użytkowania :

1. Ogólne
  - 1.1. Określenie samolotu
  - 1.2. Widok trzech rzutach i podstawowe dane wymiarowe
  - 1.3. Dane silnika
  - 1.4. Dane śmigła
2. Ograniczenia i warunki użytkowania samolotu
  - 2.1. Załoga
  - 2.2. Dozwolone warunki lotu
  - 2.3. Zabronione warunki lotu
  - 2.4. Dozwolony maksymalna **masa** startowa
  - 2.5. Dozwolony zakres położenia środka ciężkości
  - 2.6. Współczynniki obciążeń strukturalnych
  - 2.7. dozwolone prędkości lotu
  - 2.8. Dozwolone obroty silnika
  - 2.9. Temperatury
  - 2.10. Inne ograniczenia
  - 2.11. Paliwa i oleje
  - 2.12. Oznakowania przyrządów
  - 2.13. Napisy i tabliczki
3. Procedury awaryjne
  - 3.1. Awaria instalacji elektrycznej
  - 3.2. Pożar samolotu
  - 3.3. Awaria silnika
  - 3.4. Lądowanie awaryjne
  - 3.5. Nienormalne drgania
  - 3.6. Awarie układów sterowania
  - 3.7. Opuszczanie samolotu podczas lotu
  - 3.8. Wyprowadzanie z korkociągu
4. Procedury Normalne
  - 4.1. Ogólne
  - 4.2. Przegląd przed lotem
  - 4.3. Rozruch i grzanie silnika
  - 4.4. Kołowanie
  - 4.5. Przed startem
  - 4.6. Start
  - 4.7. Wznoszenie
  - 4.8. Lot poziomy
  - 4.9. Zniżanie
  - 4.10. Lot ślizgowy
  - 4.11. Podejście do lądowania

- 4.12. Zaniechane lądowanie
- 4.13. Lądowanie
- 4.14. Po wylądowaniu
- 4.15. Wyłączenie silnika
- 4.16. Parkowanie samolotu
- 5. Osiągi
  - 5.1. Prędkości w locie poziomym
  - 5.2. Wznoszenie
  - 5.3. Prędkość przeciągnięcia
  - 5.4. Długość startu
  - 5.5. Długość lądowania
- 6. **Masa** i załadowanie
  - 6.1. **Masa** samolotu i położenie środka ciężkości
  - 6.2. Określanie położenia środka ciężkości
- 7. Opis samolotu i jego systemów
  - 7.1. Płatowiec
  - 7.2. Układy sterowania płatowcem
  - 7.3. Zespół napędowy
  - 7.4. Instalacja paliwowa
  - 7.5. Instalacja elektryczna
  - 7.6. Kabina
- 8. Obchodzenie się z samolotem, obsługa i przeglądy okresowe
  - 8.1. Obchodzenie się z samolotem
  - 8.2. Obsługa
  - 8.3. Wykaz czynności okresowych
  - 8.4. Montaż i demontaż samolotu
- 9. Uzupełnienia
  - 9.1. Lista kontrolna pilota
  - 9.2. Podstawowe dane użytkowe

Zakres ten może ulegać zmianom w przypadkach uzasadnionych.

## **Rozdział 9**

### **ZATWIERDZONE PODMIOTY PRODUKUJĄCE I OBSŁUGUJĄCE STATKI POWIETRZNE ULTRALEKKIE**

- 9.1. Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa statków powietrznych ultralekkich może być prowadzona z zastrzeżeniem pkt 9.2, 10.3, i 10.7 odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał :
  - 1) certyfikat dotyczący projektowania, produkcji i obsługi statków powietrznych ultralekkich lub;
  - 2) certyfikat dotyczący obsługi statków powietrznych ultralekkichlub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych.
  - zwane dalej odpowiednio „zatwierdzonymi wytwórcami” lub „zatwierdzonymi podmiotami”.
- 9.2. Pojedyncze egzemplarze statków powietrznych ultralekkich mogą być produkowane pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni wytwórcy, zwane dalej nie zatwierdzonymi wytwórcami.

- 9.3. Zainteresowany podmiot, aby otrzymać na zasadach określonych w niniejszych przepisach certyfikat, o którym mowa w pkt 9.1. 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) podstawa prawna prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej certyfikacji, w innej formie;
  - 6) regon lub PESEL - w zależności od rodzaju podmiotu;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku wytwórcy;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 9.4.1. Do wniosku załącza się:
- 1) Informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu, kontroli jakości i innych sytuacjach określonych przez niniejsze przepisy, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
  - 2) W przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą certyfikacji:
    - a) schemat struktury organizacyjnej związanej z certyfikowaną działalnością,
    - b) określenie 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:
    - a) określenie podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich podstawowych danych, charakterystyki oraz zakresu kooperacji,
    - b) określenie sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez kooperantów nie będących 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) złożenie oświadczenia o zobowiązaniu się do powiadomienia Prezesa Urzędu o zmianie danych zawartych we wniosku i załącznikach oraz innych danych mających istotny związek z jakością prowadzonej działalności;

- 5) posiadanie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu instrukcji obsługiowanych statków powietrznych ultralekkich, 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 14 dni pod rygorem utraty ważności certyfikatu.
- 9.9. Zmiana danych, o których mowa w pkt 9.4. 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) decyzji Prezesa Urzędu w wyniku niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania certyfikatu.

## **Rozdział 10**

### **OBSŁUGA TECHNICZNA SPRZĘTU**

- 10.1 Naprawa, obsługa techniczna statków powietrznych ultralekkich i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego z wpisem dotyczącym obsługi tych statków jako całości lub jej części, w zakresie posiadanych uprawnień osobno dla:
  - a) płatowca,
  - b) zespołu napędowego,
  - c) awioniki.
- 10.2 Obsługa techniczna może być wykonywana przez mechaników poświadczenia obsługi również w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części statków powietrznych ultralekkich nie powodującej zmiany w strukturze podzespołów.
- 10.3 Obsługa techniczna może być wykonywana również przez pilota statku powietrznego ultralekkiego w zakresie dopuszczalnym przez instrukcję obsługi technicznej tego statku, 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 statku powietrznego ultralekkiego przez producenta, wytwórcę lub upoważniony przez niego podmiot za wystarczające można uznać samopreszkolenie użytkownika
- 10.6 Działalność, o której mowa w pkt 10.1, i 7.3. 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 9.19 ppkt 4. (nie ma tego pkt) ?** 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, 10.6 i 10.7, że pod nadzorem osób, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2, odpowiednio prace obsługowe, naprawy i prace związane z produkcją będą wykonywane przez inne osoby.

### **Ewidencja podmiotów i osób obsługujących i produkujących statki powietrzne ultralekkie i ich podzespoły**

10.9 Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów i osób, o których mowa w pkt 7.3., 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 umieszcza się na ogólnodostępnych stronach internetowych Urzędu. Na stronach internetowych podaje się datę ostatniej aktualizacji.

10.11 Osoby, o których mowa w pkt 7.3, 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 7.3, 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, Prezesowi Urzędu.

Rozdział 11

**WZÓR KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO I KSIĄŻKI PILOTA  
STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO**

Wzór książki pilota statku powietrznego ultralekkiego

(strona 1)

**KSIĄŻKA PILOTA  
STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO**

Nr kolejny.....

(strona 2)

(fotografia)

**KSIĄŻKA PILOTA STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO**

Kategoria .....

Nr książki.....

Imię i nazwisko.....

PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

.....  
(własnoręczny podpis)

(pieczęć)

.....  
(data i podpis wydającego)









## IX. INNE ADNOTACJE

## X. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI PILOTA STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO

1. Książka jest osobistym dokumentem pilota statku powietrznego ultralekkiego.
2. Książkę należy prowadzić na bieżąco.
3. Przy zakładaniu nowej książki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z książki poprzedniej. Wiarygodność tych zapisów stwierdza Prezes Urzędu.
4. Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest właściciel książki.
5. Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
6. Wpisów dokonuje:
  - Strony 1, 2 ośrodek szkolenia.
  - Strony 4, 5 pilot – potwierdza ośrodek szkolenia na podstawie orzeczenia lekarza
  - Strony 6 – 13 ośrodek szkolenia
  - Strona 14 – 99 pilot
  - Strony 100- 107 pilot

# KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO

Kategoria statku .....

Nr kolejny.....

		-				
--	--	---	--	--	--	--

Producent.....  
(nazwa zakładu)

.....  
(w przypadku amatorskiej konstrukcji - imię i nazwisko i adres wykonawcy)

OZNACZENIE TYPU.....nr fabryczny.....

Data produkcji dnia.....20....r.

.....


.....  
(podstawa dopuszczenia do użytkowania – przepisy zdatności)

.....  
(podpis)





typ	nr fabryczny						
<b>V. ŚMIGŁO ZAMONTOWANE NA SILNIKU</b>							
Typ	Nr.fabr.	zamontowanie		Wymontowanie			
		data	podpis	data	podpis		

typ	nr fabryczny						
<b>VI. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE LOTÓW</b>							
<p>Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu, <del>może być</del>  zarejestrowany w przewidzianym dla niego rejestrze i dopuszczony do użytkowania z podanymi niżej ograniczeniami. Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatości do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium innego Państwa bez pozwolenia Nadzoru Lotniczego tego Państwa. Ważność niniejszego dokumentu jest uwarunkowana aktualnością Pozwolenia Na Wykonywanie Lotów (str. 15-17 niniejszej książki)</p>				<p>This document certifies, that present aircraft has been approved airworthy and is eligible for registration in appropriate to him register and may be operated within the limitations mentioned below. This document is not Certificate of Airworthiness in compliance with the Annex 8 of the Convention of International Civil Aviation and does not allow to conduct without permission of Aviation Authority of this State. The effectiveness of this document is qualified by means of validity of the Permission for Flights (pages 15 to 17 of this Log Book).</p>			
pieczęć nadzoru		..... data		..... podpis			
<p>Ograniczenia użytkowania..... ..... .....</p>							

typ	nr fabryczny									
<b>VII. WAŻNOŚĆ POZWOLENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW</b>										
Imię i nazwisko sprawdzającego				Data kontroli (dzień, miesiąc, rok)			Termin ważności (dzień, miesiąc, rok)		Pieczętka i podpis Sprawdzającego	

typ	nr fabryczny								
<b>VIII. DZIENNIK PRACY</b>									
data		Liczba lotów	Dzienny czas lotów		Łączny czas lotów		Szczególne przypadki techniczne		Potwierdzenie
Dzień, miesiąc, rok			god	min	godz.	min			
z przeniesienia			z						
do przeniesienia									



## XI. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE

Dokument niniejszy stwierdza, że ten statek powietrzny został uznany za zdalny do wykonywania prób w locie zgodnie z zatwierdzonym dla niego programem i z wynikającymi z tego programu ograniczeniami.

Dokument niniejszy nie jest świadectwem zdatności do lotu w znaczeniu Aneksu 8 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym i nie stanowi podstawy do wykonywania lotów międzynarodowych ani lotów nad terytorium innego Państwa bez pozwolenia Nadzoru Lotniczego tego Państwa.

Dokument niniejszy jest ważny 3 miesiące i jest uwarunkowany ważnością pozwolenia na wykonywanie lotów (str. 15-17 niniejszej książki)

lp	Wyszczególnienie	Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie Prezesa Urzędu

(strony 187-188)

typ	nr fabryczny								
<b>XI. POZWOLENIE NA WYKONYWANIE PRÓB W LOCIE</b>									
lp	Wyszczególnienie	Data dopuszczenia do lotu	Poświadczenie Prezesa Urzędu						

(strona 189)

## **XII. ZASADY PROWADZENIA KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO**

1. Książka statku powietrznego ultralekkiego jest wydawana przez Prezesa Urzędu, producenta lub autoryzowanego importera.
2. Książka jest dokumentem statku powietrznego ultralekkiego i powinna być przekazywana razem z nim.
3. Książkę należy prowadzić na bieżąco.
4. Przy zakładaniu nowej książki na miejsce zakończonej należy wpisać sumaryczne dane z książki poprzedniej. Wiarygodność tych zapisów stwierdza Prezes Urzędu. Poprzednia książka do czasu skreślenia płatowca z rejestru powinna być przechowywana przez użytkownika statku powietrznego ultralekkiego.
5. Za prawidłowe dokonywanie wpisów do książki odpowiedzialny jest użytkownik statku powietrznego ultralekkiego.
6. Wpisy należy robić atramentem lub długopisem. Omyłki należy przekreślić kolorem czerwonym i podpisać.
7. Wpisów dokonuje:
  - Strony 1, 2 właściciel statku powietrznego ultralekkiego
  - Strona 3 Ewidencja
  - Strony 4, 5 właściciel statku powietrznego ultralekkiego
  - Strony 6 – 13 producent lub obsługujący statek
  - Strona 14 – 17 Prezes Urzędu
  - Strony 18 – 140 użytkownik
  - Strony 141 – 170 obsługujący
  - Strony 171 – 185 obsługujący
  - Strony 186 – 188 Prezes Urzędu

(strona 190)

## **SPIS ROZDZIAŁÓW KSIĄŻKI STATKU POWIETRZNEGO ULTRALEKKIEGO**

### **Strony:**

I.	Wpis do ewidencji .....	3 4 – 5
II.	Właściciel statku powietrznego ultralekkiego.....	6 – 9
III.	Podstawowe wyposażenie płatowca.....	10 – 11
IV.	Silnik zabudowany na płatowcu.....	12 – 13
V.	Śmigło zamontowane na silniku.....	14
VI.	Pozwolenie na wykonywanie lotów.....	15 – 17
VII.	Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów.....	18 – 140
VIII.	Czynności okresowe.....	141 – 170
IX.	Dziennik pracy.....	171 – 185
X.	Naprawy i przeglądy.....	186 – 188
XI.	Pozwolenie na wykonywanie prób w locie.....	189 – 190
XII.	Zasady prowadzenia książki .....	