

635.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 5 kwietnia 1932 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, a co do §§ 1 — 41 oraz §§ 50 — 65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu, oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych.

Na podstawie art. 8 p. a) i c), art. 12, art. 15 ust. 2, art. 16, art. 27 ust. 2 i art. 36 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

R o z d z i a ł I.**O REJESTRZE PAŃSTWOWYM STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ O SPOSOBIE ICH REJESTRACJI.****I. Rejestr państwowy statków powietrznych oraz warunki i sposób rejestracji.**

§ 1. Osoby wymienione w art. 10 punkt 1 prawa lotniczego, które czy to w kraju, czy też na obszarze państwa obcego, nabędą tytuł własności statku powietrznego obowiązane są dla uzyskania prawa dokonywania lotów na danym statku powietrznym, wystąpić o wpisanie go do rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 2. Statek powietrzny może być wpisany do rejestru państwowego dopiero wtedy, gdy zostanie stwierdzona jego zdolność do lotu (§§ 18 lub 22) oraz, że nie jest on wpisany do rejestru zagranicznego.

§ 3. Rejestr państwowy statków powietrznych prowadzi Ministerstwo Komunikacji według wzoru Nr. 1, załączonego do niniejszego rozporządzenia.

Sposób prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych ustali instrukcja wydana przez Ministra Komunikacji.

§ 4. Ministerstwo Komunikacji dokonywa rejestracji statku powietrznego na podstawie nadesłanego przez właściciela statku powietrznego pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr. 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Do zgłoszenia powinny być dołączone następujące dokumenty:

- 1) jeden z dowodów stwierdzających:
 - a) obywatelstwo polskie, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest osoba fizyczna (art. 10 punkt 1 lit. b prawa lotniczego),
 - b) charakter prawno - publiczny, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawna prawa publicznego (art. 10 punkt 1 lit. c prawa lotniczego),
 - c) obywatelstwo polskie prezesa i co najmniej 2/3 członków zarządu, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawna prawa prywatnego (art. 10 punkt 1 lit. d prawa lotniczego),
 - d) obywatelstwo polskie wszystkich spółników, jeżeli właścicielem statku jest spółka jawna (art. 10 punkt 1 lit. e prawa lotniczego).

Osoby prawa publicznego, nie będące instytucjami państwowymi lub samorządu terytorjalnego, czynią zadość wymaganiu wymienionemu w punkcie b) ustępu poprzedniego przez powołanie się na odnośny przepis prawny.

Ponadto w wypadkach wyszczególnionych pod b), c) i d) ustępu drugiego, powinien być dołączony również dowód, stwierdzający, że osoby fizyczne, działające przy rejestrowaniu statku w imieniu danej osoby prawnej lub spółki jawnej, są należycie upoważnione do tego działania (wyciąg z rejestru handlowego lub statutu lub też odpowiednie upoważnienie i t. p.),

2) dowód własności statku,

3) jeden z dowodów zdolności statku do lotu, przewidzianych w § 18 lub § 22, albo § 23,

4) książkę silnikową (§ 34) lub dowód zdolności silnika lotniczego (§ 35) wbudowanego na dany statek powietrzny,

5) jeżeli statek powietrzny jest pochodzenia zagranicznego, — dowód uiszczenia należności celnych,

6) deklarację właściciela statku, stwierdzającą, że statek ten nie był wpisany do żadnego z rejestrów zagranicznych,

7) jeżeli statek powietrzny był wpisany do któregośkolwiek z rejestrów zagranicznych — poświadczony konsularnie dowód urzędowy, wystawiony przez państwo do którego rejestru statek był wpisany lub odpis tego dowodu, stwierdzający, że statek ten został prawidłowo wykreślony z rejestru tego państwa.

§ 5. Jeżeli dokumenty wymienione w § 4 zostały uznane za wystarczające, Ministerstwo Komunikacji nadaje statkowi powietrznemu znaki przynależności państwowej i rejestracji, przewidziane w § 42.

Po umieszczeniu znaków na statku, zainteresowana osoba powinna przedstawić Ministerstwu Komunikacji dwa zdjęcia fotograficzne statku powietrznego, z których 2 odbitki z przodu i 3 odbitki z boku. Odbitki powinny mieć wymiar 9 x 12 cm.

Zdjęcia te winny być dokonane ściśle z przodu (prostopadle do osi kadłuba) i z profilu (równolegle do osi kadłuba) bez odchyień, przyczem tło zdjęć powinno być jednolite (horyzont).

§ 6. Po otrzymaniu zdjęć Ministerstwo Komunikacji dokonywa wpisu statku powietrznego do rejestru państwowego.

Przez wpisanie statku powietrznego do rejestru państwowego stwierdza się identyczność danego statku, ustanawia się jego przynależność państwową polską i określa się właściciela tego statku.

§ 7. Na dowód wpisanego statku powietrznego do rejestru Ministerstwo Komunikacji wydaje właścicielowi tego statku:

1) kartę rejestracyjną, sporządzoną według wzoru Nr. 3, dołączonego do niniejszego rozporządzenia, oraz

2) księgi pokładowe, o których mowa w § 50 lit. a) i b).

II. Zmiany w rejestrze państwowym.

§ 8. Wpisaniu do rejestru państwowego podlegają następujące zmiany, dotyczące statku powietrznego:

- a) sprzedaż, cesja lub inny przelew prawa własności statku powietrznego,
- b) wynajem statku lub oddanie go do użytku innej osobie na jej własną odpowiedzialność (użytkowanie),
- c) przebudowa statku, zmieniająca jego charakterystykę techniczną,
- d) zmiana typów silników wbudowanych na statek na inne chociażby o tej samej mocy,
- e) zmiana kategorii i podkategorji statku,

f) zmiana portu ojczystego; za port ojczysty uważa się lotnisko, zgłoszone przez właściciela statku powietrznego przy rejestracji, jako główne miejsce przebywania tego statku,

g) zmiana miejsca zamieszkania (siedziby) właściciela,

h) zmiana zarządu krajowej osoby prawnej prawa prywatnego, której własnością jest statek powietrzny.

§ 9. Celem przeprowadzenia jednej ze wspomnianych w § 8 zmian, właściciel statku powinien w ciągu 14 dni od zajścia zmiany wnieść do Ministerstwa Komunikacji zgłoszenie, podając dokładnie charakter powstałej zmiany oraz dołączając do tego zgłoszenia kartę rejestracyjną i niezbędne dowody.

W razie zmiany prawa własności statku powietrznego obowiązek zawiadomienia o tem Ministerstwa Komunikacji ciąży również na nowonaabywcy.

§ 10. W razie zmiany właściciela statku dawna karta rejestracyjna zostaje skasowana, a nowy właściciel otrzymuje nową kartę rejestracyjną.

W razie wynajmu lub oddania statku powietrznego innej osobie do użytku na jej własną odpowiedzialność kartę rejestracyjną z odpowiednią adnotacją wydaje się osobie biorącej statek w użytkowanie.

III. Skreślenie z rejestru.

§ 11. Skreślenie statku powietrznego z rejestru następuje:

1) Z urzędu:

a) po upływie roku od daty zawieszenia ważności świadectwa sprawności technicznej (§ 27) jeżeli ważność ta nie została w międzyczasie odnowiona,

b) niezwłocznie — w razie stwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji, że statek powietrzny przestał być własnością osób wymienionych w punkcie 1 art. 10 prawa lotniczego, bądź też został wpisany do rejestru zagranicznego, względnie w wypadkach unieważnienia świadectwa sprawności technicznej, przewidzianych pod lit. a), d), e) i f) § 29 niniejszego rozporządzenia.

O skreśleniu statku z urzędu należy niezwłocznie zawiadomić właściciela względnie użytkownika statku powietrznego.

Osoby te powinny w ciągu 14 dni od daty otrzymania zawiadomienia, zwrócić Ministerstwu Komunikacji kartę rejestracyjną.

2) Na wniosek strony:

niezwłocznie — po zawiadomieniu Ministerstwa Komunikacji przez osobę zainteresowaną o fakcie, na zasadzie którego statek powietrzny powinien być skreślony z rejestru. Zawiadomienie powinno być przesłane do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 14 dni od daty nastąpienia takiego faktu. Do wniosku powinna być dołączona karta rejestracyjna statku, o którego skreślenie z rejestru strona występuje.

Osoby zainteresowane mogą otrzymywać za opłatą przewidzianą w art. 157 ustawy z dnia 1 lipca

1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 41, poz. 413) urzędowy dowód wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego.

R o z d z i a ł II.

BADANIE ZDOLNOŚCI STATKÓW POWIETRZNYCH DO LOTU.

I. Postanowienia ogólne.

§ 12. Badania zdolności i nadzór techniczny obejmują nie tylko same statki powietrzne, lecz i:

- a) badanie i kontrolę silników, urządzeń oraz przyrządów, przeznaczonych do wbudowywania na statki powietrzne,
- b) badanie i kontrolę materiałów użytych do budowy i napraw statków powietrznych oraz przedmiotów, o których mowa pod lit. a) wyżej,
- c) badanie przyczyn technicznych wypadków ze statkami powietrznymi (§ 38).

§ 13. Badanie zdolności do lotu statków powietrznych oraz nadzór techniczny nad nimi, będą dokonywane, w ramach przewidzianych w § 12, łącznie lub oddzielnie, przez instytucje wskazane przez Ministra Komunikacji, który będzie podawał do wiadomości publicznej nazwy tych instytucji ze wskazaniem ich siedzib oraz wyszczególnieniem kompetencji.

Instytucje te dokonują badania zdolności statków powietrznych do lotu i nadzoru technicznego nad temi statkami na podstawie obowiązujących Polskę w tej sprawie przepisów międzynarodowych, jak również na podstawie przepisów wydawanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu.

§ 14. Instytucje, o których mowa w § 13, obowiązane są przedstawiać uprawnionym przedstawicielom Ministerstwa Komunikacji wszelkie dokumenty i rysunki, dotyczące danego statku powietrznego.

Przedstawiciele ci mają prawo brać udział w badaniach i próbach dokonywanych ze statkiem powietrznym.

§ 15. Na decyzje instytucji, o których mowa w § 13 w przedmiocie nadzoru technicznego, służy osobie zainteresowanej prawo wniesienia zażalenia do Ministerstwa Komunikacji w terminie dwutygodniowym, licząc od dnia zawiadomienia o decyzji.

II. Badanie pierwowzorów.

§ 16. Za pierwowzór danego typu statków powietrznych uważa się pierwszy statek powietrzny, zbudowany według dokumentów, dotyczących pierwowzoru statku powietrznego, o ile otrzyma dowód stwierdzający jego zdolność do lotu (§ 18).

§ 17. W celu zbadania zdolności do lotu pierwowzoru statku powietrznego, należy przedstawić instytucji wskazanej przez Ministra Komunikacji (§ 13) wszelkie rysunki i dane techniczne, dotyczące tego pierwowzoru, stosownie do postanowień przepisów, przewidzianych w § 13.

§ 18. Instytucja, o której mowa w § 17 przeprowadza badania pierwowzoru oraz:

- a) w razie dodatniego wyniku tych badań — wystawia orzeczenie o zdolności statku powietrznego do lotu i przesyła je wraz z rysunkami i danymi technicznymi Ministerstwu Komunikacji.

W orzeczeniu tem powinny być wyszczególnione:

- 1) dane charakterystyczne statku, niezbędne do wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,
- 2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,
- 3) wyniki kontroli budowy,
- 4) wyniki badania wyczynów,
- 5) wyniki próby eksploatacyjnej.

Orzeczenie to oraz dołączone do niego rysunki i dane techniczne stanowią dokumenty pierwowzoru statku powietrznego.

Na podstawie tych dokumentów Ministerstwo Komunikacji wpisuje dany pierwowzór do prowadzonego przez siebie rejestru pierwowzorów statków powietrznych,

- b) w razie ujemnego wyniku badań odsyła osobie zainteresowanej rysunki i dane techniczne ze szczegółową opinią.

§ 19. Pierwowzory statków powietrznych, które mają być wpisane do rejestru państwowego, a które zostały zatwierdzone przez państwa obce mogą być zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji na podstawie urzędowego dokumentu, stwierdzającego zdolność tego pierwowzoru do lotu, wystawionego przez obce państwo zatwierdzające.

III. Badanie statków powietrznych seryjnych.

§ 20. Za statek powietrzny seryjny będzie uważany taki statek, którego zasadnicze części wykonane są według dokumentów pierwowzoru danego statku powietrznego (§ 18 lit. a) ust. 2), który to pierwowzór został zatwierdzony i wpisany przez Ministerstwo Komunikacji do rejestru pierwowzorów statków powietrznych.

§ 21. W celu zbadania zdolności do lotu statku powietrznego seryjnego należy zwrócić się do wskazanej przez Ministra Komunikacji instytucji (§ 13), która przeprowadzi badania w sposób przewidziany w przepisach, o których mowa w § 13.

§ 22. Po stwierdzeniu, że statek powietrzny został wykonany zgodnie z dokumentami pierwowzoru i odpowiada warunkom, ustalonym w przepisach, przewidzianych w § 13, instytucja badająca wystawia orzeczenie zdolności do lotu danego statku powietrznego seryjnego i przesyła je do Ministerstwa Komunikacji.

W orzeczeniu tem powinny być wyszczególnione wszelkie dane niezbędne dla wpisania statku do rejestru państwowego statków powietrznych oraz wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku.

Ważność tego orzeczenia ustala się na 3 miesiące, licząc od dnia jego wydania.

R o z d z i a ł III.

SWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ.

I. Sposób otrzymania.

§ 23. Na podstawie przesłanego Ministerstwu Komunikacji orzeczenia o zdolności statku do lotu (§ 18 lub § 22), Ministerstwo to wystawia świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego, sporządzone według wzoru Nr. 4, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem urzędowym, stwierdzającym zdolność statku powietrznego do lotów w takim charakterze, jaki został wskazany w tem świadectwie.

§ 24. Jeżeli osoba zainteresowana występuje o otrzymanie świadectwa sprawności technicznej dla danego statku powietrznego bez równoczesnego wystąpienia o zarejestrowanie tego statku, powinna ona celem otrzymania tego świadectwa zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji ze zgłoszeniem, sporządzonym według wzoru Nr. 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

II. Nadzór techniczny.

§ 25. Z chwilą otrzymania świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny zaczyna podlegać nadzorowi technicznemu aż do chwili skreślenia statku z rejestru (§ 11).

Nadzór techniczny obejmuje:

1) oględziny okresowe statku powietrznego, dokonywane przez instytucję, wskazaną przez Ministra Komunikacji (§ 13) w odstępach czasu w zależności od decyzji tej instytucji, wydawanych zgodnie z przepisami, o których mowa w § 13,

2) oględziny dorywcze statku powietrznego przeprowadzane:

a) w razie potrzeby — z własnej inicjatywy wspomnianej instytucji nadzoru,

b) na żądanie właściciela (użytkownika) statku powietrznego w wypadku dokonania napraw znaczniejszych uszkodzeń statku powietrznego, wpływających na jego zdolność do lotu lub w razie wymiany zasadniczych części statku względnie silnika wbudowanego na ten statek.

Oględziny okresowe i dorywcze, o których mowa pod 1) i 2 a) wyżej, przeprowadza wspomniana wyżej instytucja, zawiadamiając uprzednio osobę zainteresowaną o terminie oględzin.

Przed przystąpieniem do napraw lub zmian, o których mowa pod 2 b) wyżej, osoba zainteresowana powinna w celu umożliwienia przeprowadzenia kontroli, napraw i zmian lub prób materiału, zawiadomić wspomnianą instytucję.

Instytucja ta może dla celów kontrolnych nakazać wykonanie lotów próbnych.

III. Ważność, zawieszanie i odnawianie ważności świadectwa sprawności technicznej.

§ 26. Świadectwo sprawności technicznej jest ważne dotąd, dopóki ważność jego nie zostanie zawieszona z powodów, wyszczególnionych w § 27.

§ 27. Ministerstwo Komunikacji z urzędu lub na wniosek instytucji wykonywującej nadzór techniczny (§ 25) ma prawo zawieszać i odnawiać ważność świadectwa sprawności technicznej.

Jednakże instytucja ta może zawieszać tymczasowo ważność świadectwa sprawności technicznej w następujących wypadkach:

1) Do czasu ponownego stwierdzenia przez instytucję nadzoru zdolności statku powietrznego do lotu:

a) w razie nieprzedstawienia statku do oględzin okresowych (§ 25 p. 1) w terminie oznaczonym w świadectwie sprawności technicznej statku,

b) w razie ujemnego wyniku oględzin przewidzianych w § 25,

c) w razie wypadków, przewidzianych w § 39 ust. 1,

d) w razie wymiany silnika na inny,

e) w razie wymiany lub zdjęcia ze statku niezbędnych urządzeń i przyrządów, wymienionych w świadectwie sprawności technicznej,

2) do czasu odnośnej decyzji instytucji nadzoru, w razie gdy właściciel statku lub jego posiadacz nie zastosują się do postanowienia § 25, ustęp przedostatni niniejszego rozporządzenia,

3) do czasu odnośnej decyzji Ministerstwa Komunikacji:

a) w razie stwierdzenia, że księgi pokładowe statku powietrznego wogóle nie są prowadzone, względnie są prowadzone nieprawidłowo, nieregularnie lub niedbale,

b) jeżeli statek powietrzny został użyty do lotów w innym charakterze niż ten, który został wyszczególniony w świadectwie sprawności technicznej.

Instytucja wspomniana powinna zawiadamiać o tymczasowym zawieszeniu Ministerstwo Komunikacji, które zatwierdza lub uchyla powyższe zarządzenie.

§ 28. Zawieszanie tymczasowe i odnawianie na skutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji ważności świadectwa sprawności technicznej stwierdza instytucja nadzoru w tem świadectwie w sposób następujący:

a) w wypadku zawieszenia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzji oraz wyciśnięcie swojej pieczętki i litery „R” (klasyfikacja „R”), która oznacza niezdolność statku do lotu,

b) w wypadku odnowienia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzji oraz wyciśnięcie swojej pieczętki i litery „V” (klasyfikacja „V”), która oznacza zdolność statku do lotu.

Statek powietrzny, który otrzymał klasyfikację „R” nie ma prawa dokonywania żadnych lotów, z wyjątkiem lotów próbnych po przebudowie lub naprawie, dokonywanych zgodnie z warunkami obowiązujących przepisów o dokonywaniu lotów próbnych.

IV. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej.

§ 29. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej następuje niezwłocznie i nieodwołalnie z urzędu lub na wniosek instytucji nadzoru w następujących wypadkach:

- a) w razie stwierdzenia przez tę instytucję, że statek powietrzny utracił całkowicie zdolność do lotu,
- b) w razie wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego z innej przyczyny niż wymieniona w punkcie a) wyżej,
- c) jeżeli statek powietrzny w ciągu trzech miesięcy od daty wystawienia świadectwa sprawności technicznej nie został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych,
- d) jeżeli nastąpiła wymiana silnika (ów) statku na inny (e), którego (ych) typ (y) nie odpowiada (ją) warunkom pierwowzoru,
- e) w razie dokonania takiej przebudowy statku, która nie odpowiada warunkom pierwowzoru,
- f) w razie stwierdzenia przez instytucję nadzoru, że właściciel statku powietrznego utrzymuje ten statek w zaniedbaniu i nie zachowuje koniecznych środków ostrożności w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

Unieważnione świadectwo sprawności technicznej winno być zwrócone w terminie dwutygodniowym do Ministerstwa Komunikacji, z wyjątkiem wypadków gdy statek powietrzny został sprzedany za granicę.

V. Inne postanowienia.

§ 30. W razie zapisania strony 4 świadectwa sprawności technicznej, właściciel statku, po przedstawieniu zużytego egzemplarza takiego świadectwa do Ministerstwa Komunikacji, otrzymuje bezpłatnie nowe świadectwo.

Rozdział IV.

EWIDENCJA SILNIKÓW LOTNICZYCH.

§ 31. Silnik lotniczy może być wbudowany do statku powietrznego dopiero wtedy, gdy zostanie wpisany do kartoteki silników lotniczych, prowadzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 32. Silnik lotniczy może być wpisany do kartoteki dopiero wtedy, gdy pierwowzór jego został wpisany do rejestru pierwowzorów silników lotniczych, prowadzonego przez Ministerstwo Komunikacji oraz gdy zostanie stwierdzona jego zdatność do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 33. Wpisu silnika do kartoteki dokonuje się na podstawie pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr. 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Do zgłoszenia tego należy dołączyć dowód zdatności silnika do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 34. Na dowód wpisania silnika do kartoteki Ministerstwo Komunikacji wydaje osobie zaintereso-

wanej książkę silnikową sporządzoną według wzoru Nr. 5, dołączonego do niniejszego rozporządzenia, która jest urzędowym dokumentem, stwierdzającym zdatność silnika do używania w lotnictwie. Wydanie książki silnikowej zaznacza się w kartotece silników lotniczych.

§ 35. Przy badaniu zdatności silników lotniczych do wbudowywania na statki powietrzne mają analogiczne zastosowanie postanowienia rozdziału II niniejszego rozporządzenia, dotyczące badania zdolności do lotu statków powietrznych z tą tylko różnicą, że orzeczenie o zdatności silnika pierwowzoru do wbudowywania na statki powietrzne powinno zawierać:

- 1) dane charakterystyczne niezbędne do wypełnienia rejestru pierwowzorów silników i książki silnikowej,
- 2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,
- 3) wyniki kontroli budowy,
- 4) wyniki prób zdatności,
- 5) wyniki prób użyteczności.

§ 36. Od chwili otrzymania książki silnikowej aż do chwili skreślenia silnika z kartoteki silników lotniczych, silnik pozostaje pod nadzorem technicznym instytucji nadzoru (§ 25).

§ 37. Skreślenie silnika z kartoteki następuje na wniosek instytucji nadzoru, z którą to chwilą silnik przestaje być zdatnym do wbudowywania na statki powietrzne, o czym powinni być powiadomieni instytucja nadzoru oraz właściciel silnika.

Skreślenie silnika z kartoteki może nastąpić również i na wniosek właściciela silnika.

Rozdział V.

WYPADKI STATKÓW POWIETRZNYCH.

§ 38. Do badania technicznych przyczyn wypadków statków powietrznych upoważniona jest instytucja nadzoru (§ 25), która składa Ministerstwu Komunikacji szczegółowe sprawozdania z przeprowadzonych dochodzeń.

§ 39. Jeżeli wskutek wypadku statek został uszkodzony, a uszkodzenie uniemożliwia dalszy bezpieczny lot statku, dowódca statku, lub w wypadku, gdy dowódca statku nie jest w stanie tego uczynić miejscowe organa władz lotniczych lub bezpieczeństwa publicznego powinny natychmiast i bezpośrednio zawiadomić o wypadku drogą telefoniczną lub telegraficzną najbliższą instytucję nadzoru.

W tym celu w księgach pokładowych statku powietrznego powinny być wskazane adresy zwykły, telegraficzny i telefoniczny centrali oraz placówek instytucji nadzoru.

Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

- a) Nr. rejestru statku,
- b) znaki rejestracyjne statku,
- c) stan załogi, oraz
- d) dokładne oznaczenie miejsca wypadku z podaniem województwa, powiatu oraz przybliżonej odległości od najbliższej stacji kolejowej.

Jeżeli uszkodzenie statku nie uniemożliwia dalszego bezpiecznego lotu statku, statek powietrzny po skutecznieniu koniecznej naprawy, może lecieć dalej, jednakże niezwłocznie, po przylocie na lotnisko, na którym urzęduje zawiadowca portu Ministerstwa Komunikacji, należy zgłosić u tego zawiadowcy wypadek oraz poddać statek oględzinom miejscowej względnie najbliższej placówki instytucji nadzoru.

§ 40. Statku powietrznego, który uległ wypadkowi uniemożliwiającemu dalszy bezpieczny lot nie wolno bez zezwolenia przedstawiciela instytucji nadzoru ruszać z miejsca, dotykać lub przesuwać, jak również nie wolno poruszać lub przestawiać żadnej z jego części składowych, chyba, że zachodzi tego konieczna potrzeba w celu ocalenia osób lub uchronienia od zniszczenia rzeczy, znajdujących się pod uszkodzonym statkiem lub jego szczątkami. Czynności takie mogą być również przedsięwzięte w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu zagrażającemu ze strony uszkodzonego statku, lub w celu usunięcia przeszkody, tamującej ruch.

§ 41. Instytucja nadzoru, otrzymawszy zawiadomienie (§ 39) wysyła natychmiast na miejsce wypadku swego przedstawiciela, który przeprowadza dochodzenie z punktu widzenia technicznego. Przedstawiciel ten ma prawo zarządzić przesunięcie lub przeniesienie uszkodzonego statku i jego części składowych.

Rozdział VI.

ZNAKI NA STATKACH POWIETRZNYCH.

§ 42. Każdy statek powietrzny, wpisany do rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu wielkich liter alfabetu łacińskiego.

Pierwszemi literami tej grupy są litery SP, oznaczające polską przynależność państwową statku, powinny być one oddzielone poziomą kreską od pozostałych trzech liter stanowiących znak rejestracyjny statku powietrznego, np. SP - ADF.

§ 43. Znak rejestracyjny może składać się z różnych kombinacji trzech dużych liter całego alfabetu łacińskiego z wyjątkiem kombinacji liter: SOS, XXX, PAN, TTT oraz kombinacji, w których litera W znajdowałaby się w środku.

Znak rejestracyjny, ustalony dla statku powietrznego nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu dopóki statek, mający ten znak nie zostanie skreślony z rejestru państwowego.

§ 44. Grupa znaków określona w § 42 powinna być namalowana i rozmieszczona na statku powietrznym w sposób następujący:

- a) Na samolotach — dwupłatowcach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płacami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie, nie mającym kadłuba, umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi zastępującej kadłub.

- b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach kulistych umieszcza się przy linii największego obwodu poziomego dwie grupy znaków jak najbardziej od siebie oddalone.

Na innych balonach znaki te powinny być umieszczone po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego takiego balonu, bezpośrednio pod pasem osprzętu linowego lub punktami zaczepienia lin podwieszenia kosza.

Znaki umieszczone na bokach sterowców i balonów powinny być widoczne tak z boku jak i z dołu.

§ 45. Wymiary znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych powinny być następujące:

- a) na samolotach: wysokość znaków na skrzydłach powinna wynosić cztery piąte szerokości skrzydeł, wysokość zaś znaków na kadłubie lub na łodzi powinna wynosić cztery piąte największej wysokości mierzonej w najwyższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki te mają być wymalowane;
- b) na sterowcach: wysokość znaków nie powinna być mniejszą od dwunastej części obwodu największego przekroju poprzecznego sterowca;
- c) na balonach kulistych: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej piętnastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu;
- d) na innych balonach: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego takich balonów.

Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaków nie powinna przekraczać 2,5 metra.

§ 46. Litery znaków powinny być malowane kolorem farby wyraźnie odcinającym się od koloru skrzydeł lub kadłuba na których znaki te namalowano.

Litery powinny być wykonane w formie pełnego druku, wszystkie jednego typu i wymiaru; odstęp zaś między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Szerokość liter, o ile na to pozwala konstrukcja statku, powinna być równa dwum trzecim ich wysokości, a grubość jednej szóstej tej wysokości.

Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego powinna równać się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski powinna być taka sama jak grubość liter.

§ 47. Wewnątrz kabiny pasażerskiej statków powietrznych, należących do przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, powinna być umieszczona mosiężna tabliczka o wymiarze 7 x 10 cm, na której winny być wyryte: znak przynależności państwowej i rejestracyjny statku, nazwa przedsiębiorstwa oraz adres tego przedsiębiorstwa.

§ 48. Na statku powietrznym powinien być uwidoczniony całkowity ciężar statku, wskazany w świadectwie sprawności technicznej. Napis uwidoczniający dozwolone obciążenie statku winien być dokonany literami o wysokości 10 cm i umieszczony nazwewnątrz po lewej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości 1/6 szerokości kadłuba od jego krawędzi dolnej.

§ 49. W wypadku wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego (§ 11) znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny być natychmiast z tego statku usunięte.

Rozdział VII.

KSIEGI POKŁADOWE STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ SPOSÓB ICH ZAKŁADANIA I PROWADZENIA.

§ 50. Księgi pokładowe statku powietrznego są następujące:

- a) dziennik podróży,
- b) książka statku powietrznego,
- c) książka silnikowa (§ 34).

Dziennik podróży i książka statku powietrznego powinny być prowadzone według wzorów Nr. 6 i 7 dołączonych do niniejszego rozporządzenia.

Księgi pokładowe wydaje Ministerstwo Komunikacji, za odnośną opłatą.

Jeżeli wydanie ksiąg pokładowych ma nastąpić oddzielnie od rejestracji statku, osoba zainteresowana powinna złożyć w celu otrzymania tych ksiąg, zgłoszenie sporządzone według wzoru Nr. 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia. Wydanie dziennika podróży i książki statku powietrznego wpisuje się do rejestru państwowego.

§ 51. Posiadanie i prowadzenie dziennika podróży obowiązuje przy dokonywaniu lotów:

- a) zarobkowych,
- b) zagranicznych.

Obowiązek posiadania i prowadzenia książki statku powietrznego dotyczy wszystkich bez wyjątku statków powietrznych.

§ 52. Dziennik podróży statku powietrznego powinien mieć wymiar 25 x 20 cm, a książka statku powietrznego i silnikowa wymiar 20 x 12,5 cm.

Księgi pokładowe powinny być sznurowane i zaopatrzone w pieczęć lakową i podpis urzędu rejestracyjnego, wszystkie zaś kartki kolejno ponumerowane.

§ 53. Przy wydawaniu dziennika podróży Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w nim trzecią stronę.

Pozostałe zapisy skutecznie:

- a) na stronie czwartej lewej i następnych z lewej strony pilot statku powietrznego względnie radiooperator lub nawigator,
- b) na stronie piątej prawej i następnych z prawej strony dowódca statku powietrznego w czasie podróży lub po przybyciu na lotnisko, lecz w tym ostatnim wypadku nie później niż w ciągu godziny po wylądowaniu. Zapisy te powinny być przed odlotami i po przylocie przedstawiane do poświadczenia organom władz urzędujących na lotniskach.

Zapisy dotyczące urodzeń i zgonów, jakiego się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu (art. 43 prawa lotniczego), powinny być dokonywane przez dowódcę statku powietrznego na stronie piątej prawej dziennika podróży i każdej następnej ze strony prawej, w rubryce 5, zatytułowanej „Wypadki i uwagi”.

§ 54. Przy wydawaniu książki statku powietrznego Ministerstwo Komunikacji wypełnia w niej i poświadcza strony 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oraz 14 i 15. Pozostałe strony książki, a mianowicie:

- a) strony 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego (§ 25),
- b) strony 10 i 11 wypełnia, na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu (§ 18), upoważniającego do dokonywania zmian w stosunku do pierwotnego, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a poświadcza wspomniany rzeczoznawca,
- c) strony 12 i 13 oraz od 16 do 23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,
- d) strony 24 i 25 i następne do końca książki wypełnia dowódca statku powietrznego w w czasie lotu lub w ciągu godziny po przybyciu na lotnisko.

§ 55. Przy wydawaniu książki silnikowej Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.

Pozostałe strony książki, a mianowicie:

- a) strony 4 i od 7 do 13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,
- b) pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego.

Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.

§ 56. Księgi pokładowe powinny być utrzymywane starannie w porządku i czystości:

Wszelkie zapisy w tych księgach z wyjątkiem zapisów dokonywanych w czasie lotu, powinny być dokonywane atramentem. Zapisy dokonywane w czasie lotu mogą być dokonywane ołówkiem chemicznym.

Nie wolno w księgach pokładowych czynić żadnego wpisu nieczytelnym w jakikolwiek bądź sposób

ani też nie wolno wpisów wycierać i wyskrobywać. Nie wolno również żadnej kartki z tych ksiąg wydierać, a przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można było je odczytać.

Zapisy dotyczące nieprzerwanej serji lotów, dokonanych nad tem samym lotniskiem w ciągu tego samego dnia (np. loty szkolne, treningowe, próbne i t. p.) mogą być notowane sumarycznie, przyczem w tym wypadku powinny być one skuteczniane przez osobę odpowiedzialną za dokonywanie tych lotów.

§ 57. Uwidocznione w karcie rejestracyjnej zmiany (§ 9), poczynione we wpisach do rejestru, Ministerstwo Komunikacji uwidacznia również w księgach pokładowych i świadectwach sprawności technicznej przedstawionych w tym celu przez właściciela statku.

§ 58. Właściciel statku jest obowiązany księgi pokładowe, zużyte wskutek zapisania wszystkich kartek lub wymienione na nowe, starannie przechowywać w ciągu 3 lat licząc od dnia zużycia lub wymiany i przedstawiać je w ciągu tego okresu na każde żądanie zainteresowanych władz państwowych.

Rozdział VIII.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

§ 59. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej i księgi pokładowe statku winny w czasie ruchu stale znajdować się na statku powietrznym, dla którego zostały wydane i być w przechowaniu u dowódcy statku powietrznego.

§ 60. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej oraz księgi pokładowe statku powietrznego powinny być okazywane na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

§ 61. W razie zagubienia lub zniszczenia karty rejestracyjnej, świadectwa sprawności technicznej albo też ksiąg pokładowych, danego statku powietrznego właściciel lub posiadacz tego statku powinien niezwłocznie zawiadomić o tem pisemnie Ministerstwo Komunikacji. W celu uzyskania na nowo dokumentów lub też ksiąg pokładowych należy wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o ich wydanie dołączając do prośby ogłoszenie zgubienia w Monitorze Polskim.

Zgubienie wyżej wymienionych dokumentów i ksiąg pokładowych winno być odnotowane w państwowym rejestrze statków powietrznych oraz w nowowydanych dokumentach i księgach, które powinny być oznaczone nadrukiem „duplikat”.

§ 62. W razie:

- a) braku na statku powietrznym nadanych przy rejestracji znaków, przewidzianych w rozdziale VI niniejszego rozporządzenia, lub wykonania ich w sposób nieprzepisowy,

- b) stwierdzenia niezgłoszenia Ministerstwu Komunikacji w oznaczonym terminie zmian, przewidzianych w § 8,
- c) stwierdzenia, iż pomimo zawieszenia lub unieważnienia świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny jest nadal używany,
- d) stwierdzenia, że statek powietrzny nie posiada ksiąg pokładowych, lub że księgi pokładowe nie są prowadzone lub są prowadzone nieprawidłowo,

organa wymienione w § 63 niezależnie od obowiązku kierowania spraw tego rodzaju na drogę odpowiedzialności karnej, mają prawo natychmiastowego odebrania karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej oraz wydania zakazu wykonywania lotów przez statek powietrzny. W razie potrzeby, niedopuszczenie do dalszego wykonywania lotów może nastąpić przez zastosowanie środków przymusowych w trybie postępowania przymusowego w administracji państwowej.

Odebrane dokumenty statku powietrznego powinny być przesyłane niezwłocznie do Ministerstwa Komunikacji, które w sprawie dalszego postępowania poweźmie ostateczną decyzję.

§ 63. Władzami lotniczymi w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są:

- 1) w odniesieniu do lotnisk cywilnych Ministerstwo Komunikacji,
- 2) w odniesieniu do lotnisk wojskowych — Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Organami tych władz są na lotniskach:

- a) cywilnych — zawiadowcy portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji,
- b) wojskowych — komendanci wojskowi tych lotnisk.

Na lotniskach, na których organa wymienione pod lit. a) lub b) wyżej nie urzędują oraz poza obrębem lotnisk wogóle nadzór nad wykonywaniem postanowień niniejszego rozporządzenia należy ponadto do władz bezpieczeństwa publicznego lub organów tych władz.

§ 64. Postanowienia niniejszego rozporządzenia nie dotyczą szybowców, co do których zostaną wydane odrębne przepisy.

§ 65. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzy miesiące po dniu ogłoszenia. Od dnia tego tracą moc:

- a) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1928 r. o księgach pokładowych oraz o sposobie ich zakładania i prowadzenia (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 688), oraz
- b) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 11 maja 1929 r. o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 462).

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

Załączniki do rozp. Min. Kom.
z dnia 5 kwietnia 1932 r. (poz. 635).

Wzór Nr. 1.
do § 3.

(Str. 1.)

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI LOTNICTWO CYWILNE
Rejestr Państwowy Statków Powietrznych

(Str. 2.)

Nr. bież. rejestru

Nr. rejestru dokumentów pierwowzorów

Nr. rejestru międzynarodowego

Miejsce na fotografię statku powietrznego z boku

o wymiarze 9 × 12

I. Statek powietrzny.

- 1) Typ 2) Serja
- 3) Nr. fabryczny 4) Grupa
- 5) Podgrupa 6) Kategoria
- 7) Podkategoria 8) Nazwa wytwórni
- 9) Miejsce i rok budowy
- 10) Silnik (i)
Ilość Typ (y) Znaki typu
- Moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest znana) przy
ilości obrotów na minutę międzynarodowej i specjalnej
- 11) Śmigło (a)
Ilość Typ (y) Nr. typu
- Skok Średnica

został wpisany dnia 19..... r. do niniejszego rejestru na zasadzie zgłoszenia
Nr. z dnia przedstawionego przez p.
i działającego w imieniu

i na rzecz

zamieszkałego (mającego siedzibę) w

Statek otrzymał znaki rejestracyjne

na dowód czego została wydana karta rejestracyjna Nr.

Podpis urzędnika, prowadzącego rejestr

(Str. 7.)

XI. Pokwitowanie odbioru karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej.

| L. p. | Data | Nazwa dokumentu | Podpis kwitującego z odbioru | U w a g i |
|-------|------|-----------------|------------------------------|-----------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

XII. Wykreślenie z rejestru.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) oraz § 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków i t. d. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 635), statek powietrzny oznaczony znakami..... został skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych wskutek uzasadnionego dokumentami, wystawionymi przez dnia 19..... r. Nr..... i załączonymi do niniejszego rejestru, co własnoręcznym podpisem stwierdza niżej podpisany.

Podpis urzędnika prowadzącego rejestr
.....

Następujące dokumenty zwrócono właścicielowi

- 1) 3)
2) 4)

Wymienione dokumenty odebrałem

Podpis właściciela statku
.....

Warszawa, dn..... 19..... r.

DO

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

w WARSZAWIE

ZGŁOSZENIE *)

- I. a) Imię i nazwisko
- b) Zawód
- c) Przynależność państwowa
- d) Miejsce zamieszkania (adres)

II. Krajowa osoba prawa publicznego, stowarzyszenie, przedsiębiorstwo, względnie krajowa osoba prawna
prawa prywatnego lub spółka jawna

- a) Nazwa (firma)
- b) Przedmiot działania
- c) Skład Zarządu (z wymienieniem przynależności państwowej prezesa i ²/₃ członków zarządu).....
- d) Siedziba
- e) Podstawa prawna charakteru publicznego

prosi o:

- 1) wpisanie statku powietrznego (typ) serja
- Nr. fabr. do rejestru państwowego.
- Nazwa wytwórni i rok ukończenia budowy

został nabyty od

i stanowi całkowitą własność

Jako port ojczysty statku obieram lotnisko w

Wymaganą ilość zdjęć statku przedstawię po nadaniu statkowi znaków rejestracyjnych.

- 2) wydanie świadectwa sprawności technicznej,
- 3) wydanie ksiąg pokładowych, a mianowicie:
- a) dziennika podróży,
- b) książki statku powietrznego,
- c) książk..... silnik..... dla silnik..... znak typu Nr. fabr.....

Do zgłoszenia niniejszego załączam:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)

Podpis

Miejscowość i data

Uwaga: Zbędne rubryki skreślić.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
 Lotnictwo cywilne
 RÉPUBLIQUE POLONAISE
Ministère des Communications
 Aéronautique Civile

KARTA REJESTRACJI №
 (Certificat d'immatriculation)

Znaki przynależności państwowej i
 (Marques de nationalité et

rejestracji
 d'immatriculation)

- (1) Typ i charakterystyka
 (Type et description)
- (2) Nazwa i adres wytwórni
 (Nom et adresse du constructeur)
- (3) Numer fabryczny
 (Numéro de serie du constructeur)
- (4) Imię i nazwisko właściciela
 (Nom du propriétaire)
- (5) Miejsce zamieszkania właściciela (siedziba)
 (Domicile du propriétaire)
- (6) Przynależność państwowa właściciela
 (Nationalité du propriétaire)
- (7) Port ojczysty
 (Port d'attache)

Wobec oświadczenia właściciela, że powyższy statek powietrzny nie jest zarejestrowany w innym państwie, niniejszem stwierdza się, że statek

ten został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych w Ministerstwie Komunikacji sent, que cet aéronef, a été dûment inscrit dans le Registre des Aéronefs Polonais au Ministère des Communications

dn. 19..... zgodnie z przepisami konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną,
 le conformément à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne

podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. Aneks A i zgodnie z postanowieniami rozporządzenia signée à Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe A, et à la loi sur la navigation aérienne du 14 mars 1928 (Journal
 Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).
 Jednocześnie stwierdza się, że otrzymał następujące znaki przynależności państwowej i rejestracji
 de lois polonaises No. 31, ex 1928, pos. 294) et qu'il a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation.....

oraz że posiada polską przynależność państwową.
 et possède la nationalité polonaise.

Warszawa, dn.
 Varsovie, le

19.....

Pieczęć
 Cachet

.....
 Podpis (signature)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
 LOTNICTWO CYWILNE
 RÉPUBLIQUE POLONAISE
Ministère des Communications
 Aéronautique civile

(Str. 1.)

Miejsce na fotografię statku powietrznego
 z boku o wymiarach 9 × 12

ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ Nr. _____

Certificat de navigabilité
 (Cięższy od powietrza — plus lourd que l'air)

Część pierwsza.

Première partie.

Imię i nazwisko, adres i przynależność państwowa właściciela statku powietrznego.

Nom, prénoms, adresse, nationalité des propriétaires ou de la société propriétaire.

1. Nazwisko (lub nazwa)

Nom

2. Imię

Prénoms

3. Miejsce zamieszkania (siedziba)

Adresse

4. Przynależność państwowa

Nationalité

Nazwa wytwórni.

Nom du constructeur.

5. Nazwa

Nom

Znaki przynależności państwowej i rejestracji.

Marques de nationalité et d'immatriculation.

6.

Opis statku.

Description de l'aéronef.

7. Typ

Type

Serja

Serie

Nr. fabryczny

Nr. industriel

8. Miejsce i rok budowy

Lieu et année de fabrication de l'aéronef

Cechy

Genre

statku

de l'aéronef

powietrznego

9. Lądowy, wodny lub amfibja

Avion, hydravion ou amphibie

10. Ilość płatów

Nombre de plans

11. Ilość silników

Nombre de moteurs

12. Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą)

Nombre maximum de personnes pouvant être embarquées (équipage compris)

Zaszeregowanie

Classement

statku

de l'aéronef

13. Kategoria (normalny, specjalny, akrobatyczny)

Catégorie

14. Podkategoria

Subdivision

15. Największa rozpiętość (w linii lotu)

Envergure maxima (en position de vol)

16. Największa długość (w linii lotu)

Longueur maxima (en position de vol)

17. Największa wysokość (dla hydroplanów — wraz z wózkiem i bez niego)

Hauteur totale (sans et sur chariot pour les hydravions)

(Str. 2).

- | | | | | | |
|--|---|---|----------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Silniki Moteurs | { | 18. Ilość Nombre | | | |
| | | 19. Typy Marques | | | |
| | | 20. Znaki typu Types | | | |
| | | 21. Moc międzynarodowa lub specjalna silnika(ów) Puissance internationale ou spéciale du ou des moteurs | | | M. K. C. V. |
| | | przy obrotach na minutę (ilość obrotów międzynarodowa lub spe- à tours par minute (nombre de tours internationale ou spéciale, s'il y a lieu) cialna, o ile ta ostatnia jest ustalona). | | | |
| | | Zużycie na godzinę przy powyższej mocy na ziemi (na silnik) w kg. Consommation horaire au sol à la puissance ci-dessus (par moteur) | | | |
| | | | | 22. Paliwa Essence | |
| | | | | 23. Smarów Huile | |
| | | | | Nr. typu Nr. de catégorie | |
| | | 24. Śmigła Propulseurs | { | Ilość Nombre | typy types |
| | | Skok Pas | średnica diamètre | | |
| 25. Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach (o ile jest znany) Poids de l'aéronef vide, y compris l'eau des radiateurs (s'il est connu) | | | | | |
| 26. Ciężar paliwa Essence | } | przy pełnych zbiornikach poids du combustible (réservoirs pleins), | | | |
| 27. Ciężar oleju Huile | | | | | |
| 28. Ciężar załogi (przewidziany) Poids autorisé pour l'équipage | | | | | |
| 29. Ciężar osprzętu prócz radjostacji (przewidziany) Poids autorisé pour l'équipement non compris la T. S. F. | | | | | |
| 30. Ciężar radjostacji Poids du poste de T. S. F. | | | | | |
| 31. Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta) Poids commercial (ou fret) maximum autorisé, voyageurs, marchandises lorsque les réservoirs de combustible sont pleins (Pf) | | | | | |
| 32. Ciężar całkowity (dopuszczalny) *) Poids total maximum autorisé | | | | | |

Warunki obowiązujące.
Conditions obligatoires.

- | | |
|---|--|
| 33. Ciężar całkowity (dopuszczalny) (słownie) *) Poids total maximum autorisé (en lettres) | |
| 34. Niezbędna ilość załogi Equipage minimum nécessaire | |
| 35. Nadzór i oględziny Inspections et revisions | |
| 36. Sposób umocowania ładunku Arrimage du chargement | |
| 37. Rozmieszczenie ciężarów Répartition de la charge | |

*) UWAGA. Ciężar całkowity (dopuszczalny) jest sumą ciężarów wyszczególnionych w punktach od 25 do 31 włącznie, AVIS IMPORTANT. Le poids total maximum autorisé est la somme des poids et des charges mentionnés aux numéros 25 à 31 inclus, samolotu lecącego w powietrzu suchym przy ciśnieniu 760 m/m słupa Hg i temperaturze 15° C. Ciężar ten w żadnym wypadku correspond au cas de l'avion volant en air sec, sous une pression de 760 millimètres de mercure, à une température de 15 degrés centigrades. Ce poids ne nie może być przekroczony. doit en aucun cas être dépassé.

Ministerstwo Komunikacji wydaje niniejsze świadectwo sprawności technicznej wyżej opisanego Le Ministère des Communications délivre à l'aéronef ci-dessus désigné le présent certificat de navigabilité conformément statku powietrznego, zgodnie z przepisami konwencji, rządzącej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu ment à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe B dn. 13.X 1919 r. załącznik B oraz zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej et à la loi sur la navigation aérienne du 14 mars 1928 (Journal de lois polonaises Nr. 31 ex 1928, pos. 294). z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

Świadectwo niniejsze pozostaje w mocy z zastrzeżeniem wypełnienia powyższych warunków Le certificat ne conservera sa valeur qu'aussi longtemps que les conditions ci-dessus seront remplies et seulement i do czasu wskazanego na str. 4. jusqu'à la date indiquée à la page 4 ci-après.

Warszawa, dn. 19.....
Varsovie, le

M. P.
Cachet

Podpis
Signature

(Str. 3.)

Część druga.
Deuxième partie.

Środki ostrożności, jakie należy zastosować dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.
Précautions à prendre pour la sécurité de la navigation

A — Rodzaj i sposób umieszczenia przyrządów i sprzętu w jakie statek powietrzny powinien być zaopatrzony, a które winny działać bez zarzutu.
Espèces et emplacement des instruments et du matériel de bord dont l'aéronef devra être muni pour naviguer et qui devront être en parfait état de marche.

(a)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

B — Niezbędne urządzenia zapobiegające pożarowi lub służące do jego gaszenia w czasie podróży.
Matériel indispensable pour empêcher ou combattre un incendie au cours de la navigation.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

C — Środki sanitarne niezbędne do niesienia pierwszej pomocy w razie wypadku.
Matériel indispensable à employer pour les premiers soins à donner en cas d'accidents.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(a) Wykaz i opis przyrządów oraz sprzętu.
Nomenclature, description du matériel.

(Str. 4.)
Ogłędziny okresowe.
Revisions périodiques.

| Data Date miejsce ogłędzin et lieu de l'examen | WYNIK OGŁĘDZIN ¹⁾ Resultat de l'examen | Świadectwo Le certificat jest ważne do est valable jusqu'au | Podpisy rzeczoznawców Signature des experts |
|---|--|--|--|
| | | | |

¹⁾ W tem miejscu należy wskazać okres czasu i przyczynę zawieszenia lub cofnięcia świadectwa.
Y indiquer notamment les durées motifs de suspension et retrait de certificat de navigabilité.

(Okładka.)

K S I A Ż K A S I L N I K O W A

Nr. /

Typ silnika

Nr. fabryczny silnika

Znak typu

(Wewnętrzna strona okładki.)

I N S T R U K C J A.

1. Książka silnikowa powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.
2. Książka silnikowa powinna zawsze znajdować się w czasie lotu na pokładzie statku powietrznego, do którego silnik jest wbudowany.
3. Książka silnikowa powinna być utrzymywana starannie w porządku i czystości.
4. Wszelkie wpisy w książce silnikowej powinny być zasadniczo robione atramentem. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też nie wolno nic wycierać i wyskrobywać; żadnej kartki z książki nie wolno wydierać; przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronach 4 i 7—13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego, pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego.
6. Każde uruchomienie silnika winno być notowane w kolejności porządkowej.
7. Pracę silnika w czasie lotów szkolnych i treningowych nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; rubrykę „Uwagi dowódcy statku“ wypełnia wówczas osoba odpowiedzialna za te loty.
8. Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.
9. Książkę silnikową należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru technicznego, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego i celnych.

Ministerstwo Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

(Strona 1.)

K S I A Ż K A S I L N I K O W A.

Nr. /

Typ silnika

Nr. fabryczny silnika

Znak typu

(Strona 2.)

- 1) Nazwa wytwórni 2) Typ 3) Znak typu
- 4) Moc: nominalna, międzynarodowa, specjalna *)KM. 5) Moc największaKM.
- 6) Ilość obrotów: nominalna, międzynarodowa, specjalna *)obr/min.
- 7) Ilość obrotów największaobr/min.
- 8) Ciśnienie ładowania: normalne, największe w locie, największe przy starcie
 Największe ciśnienie ładowania i największa liczba obrotów są dopuszczalne na przeciągmin.
- 9) Układ cylindrów....., 10) Ilość cylindrów....., 11) Średnica cylindramm. 12) Skok tłokamm.
- 13) Stopień sprężania....., 14) Całkowita pojemność skokowa Vltr. 15) Ciężar silnika suchego (z piastą)kg. 16) Ciężar silnika na 1 KMg/KM. 17) Wymiary silnika: najw. wysokość względnie średnicamm, najw. szerokośćmm, najw. długośćmm.
- 18) Chłodzenie..... Najw. dopuszczalna temperatura cieczy chłodzącej przy wylocie z silnika względnie temperatura głowicy^oC.
- 19) Regulacja rozrzędu na cylindrze Nr..... Luzy zaworowe na silniku zimnym: zawory ssące.....mm, zawory wylotowe.....mm.
- | | | | | |
|--------|---|------------------|--|---------|
| Ssanie | { | początek.....GZP | tolerancja od..... | do..... |
| | | koniec.....DZP | tolerancja od..... | do..... |
| Wylot | { | początek.....DZP | tolerancja od..... | do..... |
| | | koniec.....GZP | tolerancja od..... | do..... |
| Zapłon | { | wczesny..... | przed GZP | |
| | | późny.....GZP | Przestawianie zapłonu ręczne, automatyczne*) | |
- 20) Paliwo..... zużycie paliwa na 1 Km przy mocy nominalnej.....g/kMh, przy mocy.....g/kMh
- 21) Olej letni..... zimowy..... Najmniejsza ilość oleju w obiegu.....kg.
- Ciśnienie oleju normalne.....kg/cm²
- " " minimalne.....kg/cm²
- Temperatury oleju: najniższa wchodzącego $\frac{\text{latem}.....^{\circ}\text{C}}{\text{zimą}.....^{\circ}\text{C}}$
- najwyższa wychodzącego $\frac{\text{latem}.....^{\circ}\text{C}}{\text{zimą}.....^{\circ}\text{C}}$
- Przeciętne zużycie oleju na godzinę.....kg/h.
- 22) Świece polecane przez wytwórnię silnika.....

*) Zbędne skreślić.

(Str. 3.)

Urządzenia dodatkowe przewidziane dla silników.**A. Iskrowniki**

- 1) Ilość
- 2) Typy
- 3) Znaki typów

| a | b | c | d | e | f |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

B. Gaźniki

- 1) Ilość
- 2) Typy
- 3) Znaki typów

| a | b | c | d | e | f |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

C. Pompka wodna

- 1) Układ.....
- 2) Typ.....
- 3) Uwaga:

D. Pompka olejowa

- 1) Układ.....
- 2) Typ.....
- 3) Uwaga:

E. Pompka paliwowa

- 1) Układ.....
- 2) Typ.....
- 3) Uwaga:

F. Sprężarka

- 1) Układ.....
- 2) Typ.....
- 3) Uwaga:

Wydano w Warszawie dn.....

Podpis i pieczęć

(Str. 4.)

S A M O Ł O T

| Silnik wbudowano w samolot | | | D a t a | | P o d p i s | |
|----------------------------|------------|-------|---------------|---------|---|--------------|
| Nr. rej. | Znaki rej. | T y p | wbudo- | wybudo- | Osoby odpowiedzialnej za wykonanie robót | Rzeczoznawcy |
| | | | wania | wania | | |
| | | | s i l n i k a | | | |
| | | | | | | |

(Strona 5 i 6.)

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach silnikowych.

| L. p. | Rodzaj naprawy | W c z a s i e | | Ilość godzin pracy silnika od ostatniej naprawy | U w a g i |
|-------|----------------|---------------|----|--|------------------|
| | | od | do | | |
| | | | | | Podpis i pieczęć |

(Strony 7—13.)

N a p r a w y.

Naprawę rozpoczęto dn..... zakończono.....

Opis uszkodzenia
3 wierszePrzy naprawie wykonano następujące prace
4 wierszeWymieniono następujące części
4 wiersze

Próba silnika na hamowni odbyła się dn..... w..... w czasie godz.....

przy ilości obrotów..... i mocy.....

Podpis osoby odpowiedzialnej
za wykonanie naprawy

Podpis rzeczoznawcy

(Strona 14 i następne z lewej strony.)

| L. p. | D a t a | Ilość obrotów na ziemi przy największym dopuszczalnym otwarciu dławnicy | Czas pracy silnika | | | Uwagi obsługi startowej po przygotowaniu silnika do lotu |
|-------|---------|---|--------------------|-------------|-------|--|
| | | | na ziemi | w powietrzu | Razem | |
| | | | | | | |

(Strona 15 i następne z prawej strony.)

| Uwagi dowódcy statku po przylocie o pracy silnika | Ogledziny rzeczoznawcy | Ilość godzin pracy silnika | |
|---|------------------------|------------------------------|-----------|
| | | od ostatniej naprawy głównej | Całkowita |
| | Z przeniesienia | | |
| | Do przeniesienia | | |

(Okładka.)

D Z I E N N I K P O D R Ó Ż Y
CARNET DE ROUTE
STATKU POWIETRZNEGO

Rok

Nr.

(Wewnętrzna strona okładki.)

I N S T R U K C J A:

1. Dziennik podróży powinien być poświadczony przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w nim trzecią stronę, pozostałe zapisy uskutecznia dowódca statku powietrznego. Zapisy te powinny być przed odlotem i po przylocie przedstawiane do poświadczenia organom właściwych władz urzędujących na lotniskach.
2. Dziennik podróży powinien zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.
3. Dziennik podróży powinien być w przechowaniu dowódcy statku powietrznego i powinien być utrzymywany w czystości i porządku.
4. Zapisy w dzienniku podróży mogą być dokonywane atramentem lub ołówkiem chemicznym. Żadnego zapisu w dzienniku podróży nie wolno czynić w jakikolwiek sposób nieczytelnym ani też wycierać lub wyskrobywać; żadnej kartki nie wolno wrywać z dziennika. Przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można je było odczytać.
5. Rubryki dziennika podróży, zatytułowane „Żegluga” mogą być niewypełniane, o ile niema nawigatora na pokładzie statku powietrznego.
6. Jako podróż uważa się:
 - a) przy lotach bez międzylądowania lot, wykonany pomiędzy punktem odlotu i zgóry przewidzianym punktem lądowania;
 - b) przy lotach etapowych lot pomiędzy punktem odlotu z pierwszego etapu rozpoczęty w okresie 24 godzin (od północy do północy) i punktem lądowania przewidzianym dla ostatniego etapu i wykonany w tym samym okresie, byleby statek powietrzny pozostawał pod dowództwem tej samej osoby odpowiedzialnej.
7. Do rubryki 5 strony piątej i każdej następnej ze strony prawej powinny być wpisywane:
 - a) wszystkie wydarzenia, a w szczególności przyczyny nieprzewidzianych międzylądowań (defekty, niepogoda etc.) i wszelkie inne wypadki, uszkodzenie części statku etc.
 - b) wszelkie uwagi specjalne o podróży, zachowaniu się statku powietrznego i pracy silników,
 - c) zapisy dotyczące urodzeń i zgonów na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.
8. Do rubryk 6, 7, 8 i 9 strony piątej i każdej następnej ze strony prawej powinny być wpisywane szczególnie wszystkich lądowań przewidzianych lub nieprzewidzianych.
9. Zapisy dotyczące tej samej podróży powinny być zamknięte podpisem dowódcy statku powietrznego, niezależnie od tego, czy podróż ukończono czy też przerwano.
10. Dziennik podróży należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego, lub celnych.

(Str. 1.)

D Z I E N N I K P O D R Ó Ż Y
CARNET DE ROUTE
STATKU POWIETRZNEGO

Rok

Nr.

(Str. 2 pusta.)

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

(Str. 3.)

CIĘŻSZY OD POWIETRZA LUB LŻEJSZY.

1. Przynależność państwa
 3. Świadectwo sprawności technicznej Nr. z dnia
 4. Karta rejestracyjna Nr. z dnia
 5. Zaszeregowanie statku¹⁾
 6. Port ojczysty
 7. Właściciel statku
 10. Nazwa wytwórni
 13. Największa rozpiętość
 (w linii lotu)
 15. Największa wysokość
 (dla hydroplanów wraz z wózkiem lub bez niego)
 17. Ciężar całkowity dopuszczalny (P)²⁾
 19. Ciężar rozporządzalny (P_r = P - P_v)
 21. Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą)
 23. Pojemność zbiorników paliwa w litrach
 22. Materiały pędne
 25. Ilość godzin lotu przy mocy międzynarodowej (lub specjalnej, o ile jest ustalona)
 Ilość obrotów międzynarodowa (lub specjalna, o ile jest ustalona)
 Moc międzynarodowa (lub specjalna, o ile jest ustalona)
 Typ śmigła
 31. Upoważnienie do urządzenia radiostacji z dnia
 33. Typ radiostacji
 Wydano w dn. 19 r.
 2. Znaki przynależności państwowej i rejestracyjne
 8. Miejsce zamieszkania (siedziba) 9. Przynależność państwa
 OPIS STATKU POWIETRZNEGO
 11. Typ statku 12. Serja
 14. Największa długość
 (w linii lotu)
 16. Powierzchnia nośna
 18. Ciężar własny statku (P_v)
 20. Niezbędna ilość załogi
 24. Pojemność zbiorników oleju w litrach
 30. Urządzenia do ładowania lub wodowania
 32. Nr.
 34. Pieczęć i podpis

¹⁾ Według grupy i podgrupy, kategorii, podkategorji.

²⁾ Ciężar całkowity (dopuszczalny) odnosi się do statku powietrznego, lecącego w powietrzu suchym przy ciśnieniu 760 m/m słupa Hg i temperaturze 15°. Ciężar ten w żadnym wypadku nie może być przekroczony.

(Str. 4 i dalsze ze strony lewej.)

| Godziny w/g południka Greenwich | SYGNAŁY I KOMUNIKATY RADJOWE | | | | | |
|---------------------------------------|------------------------------|----|------------------|---------------------|--------------------------------------|-----------|
| | s y g n a ł | | TREŚĆ KOMUNIKATU | godzina właściwa | komunikaty radiowe lub sygnały | U w a g i |
| | od | do | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| | | | | | | |

II. Ż E G Ł U G A (Lot)

| Godzina | Kurs busoli | | Siła i kie- runek wiatru | Znie- sienie | Szybkość statku | | Wy- sokość | Warunki atmosfe- ryczne | SPOSTRZEŻENIA (uwagi) |
|---------|-------------------|------------------|--------------------------------|-----------------|-----------------------|-------------------|---------------|-------------------------------|--------------------------|
| | geogra- ficzny | rzeczy- wisty | | | względem powietrza | względem ziemi | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | | | | | | | | |

11. Podpis pilota, nawigatora lub radiooperatora

(Str. 5 i dalsze ze strony prawej.)

| | | | | | | |
|---------------|--|---------|-----------|-----------------|--|---------------|
| 1. Lot z..... | | | | 2. do..... | | |
| SKŁAD ZAŁOGI | | | | Wypadki i uwagi | POTWIERDZENIA (WIZY) | |
| Nazwisko | | Funkcje | | | władz lotniczych (zawiadawców portów) | władz celnych |
| 3 | | 4 | | 5 | 10 | 11 |
| | | | | | | |
| Data | Miejscowość odlotu, międzylądowań i przylotu | | Godziny | | | |
| | | | ładowania | odlotu | | |
| 6 | 7 | | 8 | 9 | | |
| | | | | | | |

12. Podpis dowódcy statku powietrznego

(Okładka.)

Nr. rejestru statków powietrznych.....

Nr. rejestru międzynarodowego

**KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
LIVRET D'AÉRONEF**

Nr. książki.....

Znaki rejestracyjne

(Strona wewnętrzna okładki.)

I N S T R U K C J A.

1. Książka statku powietrznego powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełni w niej strony 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oraz 14 i 15.
2. Książka statku powietrznego powinna zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.
3. Książka statku powietrznego powinna być utrzymywana starannie w czystości i porządku.
4. Wszelkie wpisy w książce statku powietrznego powinny być zasadniczo robione atramentem, z wyjątkiem wpisów dokonywanych przez dowódcę statku powietrznego w czasie lotu. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też nic wycierać i wyskrobywać; żadnej karty z książki nie wolno wydierać, przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronie 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego.
6. Rubryki na stronach 10 i 11 wypełnia, na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu, upoważniającego do przeprowadzenia zmian w stosunku do pierwotnego, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 12 i 13 oraz 16—23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 24, 25 i następnych wypełnia dowódca statku powietrznego.
7. Każdy lot powinien być notowany przez dowódcę statku powietrznego w kolejności porządkowej. Dla kategorii samolotów turystycznych prowadzenie rubryk 13, 15, 16, i 17 na stronach 24, 25 i następnych nie jest obowiązujące. Loty szkolne i treningowe nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; w rubryce „Nazwisko dowódcy statku” wpisuje się wówczas nazwisko osoby odpowiedzialnej za te loty.
8. Każdy lot powinien być wciągnięty do książki statku powietrznego nie później niż w godzinę po wylądowaniu statku powietrznego, lub po zakończeniu lotów treningowych i szkolnych.
9. Książkę statku powietrznego należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, rzeczoznawców instytucji nadzoru technicznego oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

(Strona 1.)

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

Nr. rejestru statków powietrznych.....

Nr. rejestru międzynarodowego

**KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO
LIVRET D'AÉRONEF**

Nr. książki.....

Znaki rejestracyjne

(Strona 2.)

- 1) Rodzaj..... 2) Grupa 3) Podgrupa
- 4) Kategoria..... 5) Podkategoria 6) Typ
- 7) Serja 8) Nr. fabr. 9) Ilość płatów.....
- 10) Największa rozpiętość (w linii lotu) m 11) Największa długość (w linii lotu)..... m
- 12) Największa wysokość m 13) Powierzchnia nośna (z lotkami)..... m²
- 14) Rozpiętość płata dolnego..... m górnego..... m 15) Głębokość płata m
- 16) Opierzenie. Powierzchnia statecznika poziomego m² pionowego m²
- „ steru „ m² „ m²
- 17) Dane regulacyjne:

Położenie linii lotu względem kadłuba

Położenie środka ciężkości dla ciężaru własnego statku powietrznego:

Najkrótsza odległość od linii lotu mm.

Odległość od *) mierzona po równoległej do linii lotu mm.

Położenie krawędzi natarcia:

Odległość od *)

do linii pionu przechodzącego przez krawędź natarcia $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) płata (statek powietrzny w linii lotu) mm

Odległość osi wału śmigła, mierzona w kierunku $\frac{\text{nad}}{\text{pod}}$ **) krawędzią natarcia płata $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) mm.

Odległość od końca wału śmigła do krawędzi natarcia mm.

Pochylenie osi wału(ów) śmigła(ieł) względem linii lotu w płaszczyźnie symetrii w stopniach

Kąt nastawienia skrzydeł dolnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **) górnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **)

Kąt litery V płata górnego dolnego kąt strzały

Przodowanie płatów***) Skręcenie płatów Rozstaw płatów

Kąty nastawienia statecznika poziomego****) pionowego****)

Największe wychylenie steru poziomego pionowego lotek

*) Określić charakterystyczny punkt kadłuba.

**) Zbędne skreślić.

***) Znać znakem + przodowanie górnego płata przed dolnym.

„ „ — „ dolnego „ „ górnym.

****) Dla stateczników regulowanych podać w granicach od do w stopniach.

(Strona 3.)

18) Ciężary:

| | |
|--|-----|
| Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach..... | kg. |
| Wykaz sprzętu, który jest zaliczony do ciężaru własnego, a który w łatwy sposób może być zdjęty: | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| Ciężar paliwa przy pełnych zbiornikach | kg |
| Ciężar smarów przy pełnych zbiornikach | kg |
| Razem..... | kg |
| Ciężar załogi (przewidziany) | kg |
| Ciężar osprzętu prócz radjostacji (przewidziany) | kg |
| Ciężar radjostacji | kg |
| Razem..... | kg |
| Razem..... | kg |
| Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta)..... | kg. |
| Ciężar całkowity (dopuszczalny) | kg. |

(Strona 4.)

| | | | |
|--|--|---|-------|
| 19) Obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej..... | kg/m ² | 20) Obciążenie jednostkowe mocy..... | kg/KM |
| 21) Rozkład ciężaru na koła..... | na płożę..... | | |
| 22) Rozstaw kół:..... | plywaków..... | 23) Szerokość i średnica obręczy kół..... | |
| 24) Spółczynnik wytrzymałości komory nośnej..... | kadłuba..... | urządzenia do lądowania..... | |
| 25) Niezbędna ilość załogi..... | 26) Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą) | | |
| 27) Sposób umocowania ładunku..... | 28) Rozmieszczenie ciężarów | | |
| | 29) Największa szybkość pozioma na wys. Om..... | km/godz | |
| | 30) Najmniejsza szybkość pozioma na wys. Om..... | km/godz. | |
| | 31) Wysokość osiągnięta w czasie 3 minut..... | | |
| 32) Czas wznoszenia się na 1000 m..... | 33) Czas osiągnięcia pułapu praktycznego | | |
| 34) Pułap teoretyczny w m | 35) Pułap praktyczny w m..... | | |
| 36) Długość rozbiegu przy starcie | 37) Wysokość osiągnięta przez samolot w odległości 600 m od miejsca startu | | |
| 38) Dobieg samolotu przy lądowaniu w m..... | 39) Zasięg w km..... | | |

Uwaga: Wyczyny odnoszą się do statku powietrznego:

- a) z silnikiem(ami). Ilość, Typy, Znaki typu....., moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest ustalona), przy ilości obrotów na minutę międzynarodowej lub specjalnej.....
- b) ze śmigłem(ami). Ilość..... Typy..... Nr. typu..... Skok..... Średnica.....
- c) przy ciężarze całkowitym
- d) w atmosferze wzorcowej.

(Strona 5.)

Wykaz osprzętu znajdującego się na statku powietrznym:

40) Osprzęt silnikowy:

| T R E Ś Ć | Z a k r e s d z i a ł a n i a | Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu |
|---|-------------------------------|---|
| Licznik obrotów Termometr wody Manometr smaru Miernik paliwa | | |

41) Osprzęt nawigacyjny i pilotażowy:

| T R E Ś Ć | Z a k r e s d z i a ł a n i a | Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu |
|--|-------------------------------|---|
| Wysokościomierz Busola Szybkościomierz Wskaźnik pochylenia bocznego Skrętomiernik Zegar czasowy Mapnik Wskaźnik zboczenia | | |

(Strona 6.)

42) Osprzęt bezpieczeństwa

| T R E Ś Ć | Z a k r e s d z i a ł a n i a | Uwagi, dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu |
|--|-------------------------------|--|
| Gaśnica Środki opatrunkowe Inhalator Spadochron | | |

(Strona 13.)

Ś M I G Ł O (A).

| Typ | Nr. typu | Skok | Średnica | Materiał | Nr. fabr. | D a t a | | P o d p i s | |
|-----|----------|------|----------|----------|-----------|-----------|----------|--|--------------|
| | | | | | | założenia | zdejścia | osoby odpowiedzialnej za wymianę śmigła | Rzeczoznawcy |
| | | | | | | | | | |

(Str. 14 i 15.)

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach statku powietrznego.

| L. p. | Rodzaj naprawy | W czasie | | Ilość godzin lotu od ostatniej naprawy | Uwagi |
|-------|----------------|----------|----|---|-------|
| | | od | do | | |
| | | | | | |

Podpis i pieczęć

(Str. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23.)

N a p r a w y.

Naprawę rozpoczęto dnia zakończono dnia

Opis uszkodzenia

3 wiersze

Przy naprawie wykonano następujące prace

4 wiersze

Wymieniono następujące części

4 wiersze

Podpis osoby odpowiedzialnej za dokonanie robót Podpis rzeczoznawcy

Próba w locie odbyła się dnia na lotnisku w

Nazwisko pilota oblatującego

Ciężar statku powietrznego w locie

Wysokość osiągnięta w m..... w czasie

Uwagi pilota

Podpis pilota oblatującego

