

Rozdział 9.

Przepisy końcowe.

§ 26. Traci moc rozporządzenie Ministrów: Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych z dnia 14 marca 1934 r. o przylocie do Polski, przelocie przez Polskę oraz

pobycie na obszarze Polski obcych statków powietrznych, jak również o lotach polskich statków powietrznych za granicę (Dz. U. Nr 28, poz. 225).

§ 27. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
Minister Komunikacji: J. Popielas

178

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 22 czerwca 1963 r.

w sprawie polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym.

Na podstawie art. 18 ust. 9 i 10, art. 19 ust. 2 pkt 1, art. 22 i art. 26 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Polski rejestr państwowy statków powietrznych.

§ 1. 1. Wpisaniu do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych, zwanego dalej „rejestrem”, podlegają następujące kategorie statków powietrznych:

- 1) balony, z wyjątkiem balonów bez załogi,
- 2) sterowce,
- 3) szybowce i motoszybowce,
- 4) samoloty,
- 5) wiroplaty — wiatrakowce i śmigłowce,
- 6) wiroloty,
- 7) skrzydłowce,
- 8) spadochrony osobowe,
- 9) inne kategorie statków powietrznych przeznaczone do przewożenia osób.

2. Wpisaniu do rejestru podlegają następujące kategorie sprzętu lotniczego innego niż statki powietrzne:

- 1) silniki lotnicze, przeznaczone do zabudowy na statkach powietrznych,
- 2) wyciągarki i ściągarki przeznaczone do stosowania jako urządzenia pomocnicze do startu szybowców.

3. Sprzęt lotniczy wymieniony w ust. 1 i 2 podlega wpisaniu do rejestru z chwilą otrzymania świadectwa sprawności technicznej.

§ 2. 1. Przez wpisanie sprzętu lotniczego do rejestru:

- 1) stwierdza się tożsamość danego egzemplarza sprzętu lotniczego,
- 2) określa się jego właściciela i użytkownika,
- 3) w odniesieniu do statku powietrznego — ustanawia się jego polską przynależność państwową.

2. Dowodem wpisania sprzętu lotniczego do rejestru jest świadectwo rejestracji sprzętu.

§ 3. 1. W celu wpisania sprzętu lotniczego do rejestru, jak również dokonania zmiany danych wpisanych do rejestru, właściciel tego sprzętu powinien wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z odpowiednim wnioskiem.

2. Zasady prowadzenia rejestru, warunki wpisywania sprzętu lotniczego do rejestru, sposób sporządzenia wniosku o wpisanie sprzętu lotniczego do rejestru, znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na sprzęcie lotniczym, a także opis oraz sposób i miejsce umieszczania ich na sprzęcie lotniczym określają „Szczegółowe zasady rejestracji sprzętu lotniczego”, stanowiące załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

3. Wzór świadectwa rejestracji sprzętu lotniczego ustala załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

4. Wzór i sposób prowadzenia rejestru oraz wzory innych niż świadectwo rejestracji sprzętu lotniczego dokumentów, związanych z wpisaniem sprzętu lotniczego do rejestru, określi Minister Komunikacji.

§ 4. 1. Wykreślenie sprzętu lotniczego z rejestru następuje na wniosek właściciela lub z urzędu, jeżeli:

- 1) powstały okoliczności określone w art. 18 ust. 8 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) lub
- 2) ważność świadectwa sprawności technicznej nie została przedłużona w ciągu dwóch lat od daty jej wygaśnięcia, lub
- 3) zmiany danych podlegających wpisaniu do rejestru nie zostały zgłoszone do rejestru albo
- 4) ustaly warunki wymagane przy wpisywaniu sprzętu do rejestru.

2. W celu wykreślenia sprzętu lotniczego z rejestru właściciel tego sprzętu powinien wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z pisemnym wnioskiem, załączając do niego świadectwo rejestracji, świadectwo sprawności technicznej, ostatecznie świadectwo oględzin oraz książki sprzętu wydane przez Ministerstwo Komunikacji przy wpisywaniu sprzętu do rejestru.

3. Właściciel sprzętu lotniczego po otrzymaniu zawiadomienia o wykreśleniu tego sprzętu z rejestru jest obowiązany:

- 1) usunąć ze sprzętu znaki rozpoznawcze, chyba że Minister Komunikacji zgodzi się na ich pozostawienie,
- 2) zwrócić Ministerstwu Komunikacji dokumenty, o których mowa w ust. 2, jeżeli wykreślenie nastąpiło z urzędu.

Rozdział 2.

Znaki rozpoznawcze oraz inne znaki i napisy na sprzęcie lotniczym.

§ 5. 1. Z wyjątkami określonymi w ust. 2 umieszczanie na sprzęcie lotniczym nie wpisanym do rejestru znaków rozpoznawczych przewidzianych niniejszym rozporządzeniem lub innych podobnych do nich znaków i napisów, które na skutek tego podobieństwa mogłyby być uważane za znaki rozpoznawcze, jest zabronione.

2. Na statku powietrznym nie wpisanym do rejestru mogą być umieszczane:

- 1) polskie znaki rozpoznawcze:
 - a) przydzielone dla statku powietrznego przeznaczonego do lotów próbnych,
 - b) zarezerwowane w rejestrze dla danego egzemplarza statku, jeżeli chodzi o statek powietrzny, który ma być wpisany do polskiego rejestru,
- 2) obce znaki rozpoznawcze, jeżeli chodzi o statek powietrzny, który ma być wpisany do obcego rejestru — za pisemnym zezwoleniem właściwego do rejestracji statków powietrznych organu obcego państwa.

Rozdział 3.

Przepisy przejściowe.

§ 6. 1. Wpisy do rejestru dokonane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz związane z tymi wpisami znaki rozpoznawcze są ważne do czasu wykre-

ślenia poszczególnych egzemplarzy sprzętu lotniczego z rejestru.

2. Formularze dokumentów, związane z wpisywaniem do rejestru, używane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogą być stosowane do dnia 31 grudnia 1965 r.

Rozdział 4.

Przepisy końcowe.

§ 7. Tracą moc:

- 1) §§ 1—11 i §§ 31—63 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 doku-

mentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczaniu znaków na nich oraz zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. z 1932 r. Nr 69, poz. 635, z 1937 r. Nr 75, poz. 547, z 1938 r. Nr 18, poz. 140, z 1954 r. Nr 19, poz. 74 i z 1958 r. Nr 29, poz. 131);

- 2) §§ 1—5 oraz §§ 7 i 8 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie) (Dz. U. z 1937 r. Nr 75, poz. 547, z 1949 r. Nr 42, poz. 318 i z 1961 r. Nr 45, poz. 236).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *J. Popielas*

Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. (poz. 178).

SZCZEGÓLOWE ZASADY REJESTRACJI SPRZĘTU LOTNICZEGO

Rozdział 1.

Określenia.

§ 1. W rozumieniu niniejszych przepisów:

- 1) aerodyna — oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, który uzyskuje siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych,
- 2) aerostat — oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny, utrzymywany w locie głównie w wyniku statycznego oddziaływania powietrza,
- 3) balon — oznacza aerostat bez napędu,
- 4) materiał ognioodporny — oznacza materiał odporny na działanie wysokich temperatur w stopniu równym lub wyższym niż stal,
- 5) państwo rejestracji — oznacza państwo, do którego rejestru wpisany jest statek powietrzny,
- 6) samolot — oznacza aerodynę z napędem, uzyskującą siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchni nieruchome w danych warunkach lotu,
- 7) skrzydłowiec (ornitopter) — oznacza aerodynę utrzymywaną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na płaszczyzny poruszające się ruchem zbliżonym do ruchu skrzydeł ptaka,
- 8) sterowiec — oznacza aerostat z napędem,
- 9) szybowiec — oznacza aerodynę bez napędu uzyskującą siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchni nieruchome w danych warunkach lotu,
- 10) śmigłowiec (helikopter) — oznacza aerodynę utrzymywaną w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników poruszanych urządzeniem napędowym wokół zasadniczo pionowych osi,
- 11) spadochron — oznacza aerodynę bez napędu, która przez rozłożenie powierzchni odpowiedniego kształtu pozwala zmniejszyć prędkość ruchu na skutek działania sił aerodynamicznych na tę powierzchnię,
- 12) wiatrakowiec (autozyro) — oznacza aerodynę utrzymywaną w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników, obracających się swobodnie wokół zasadniczo pionowych osi,
- 13) wirolot — oznacza aerodynę uzyskującą siłę nośną w locie częściowo albo całkowicie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchni nieruchome w danych warunkach lotu, jak również częściowo lub całkowicie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników obracających się wokół zasadniczo pionowej osi,
- 14) wiropłat — oznacza aerodynę utrzymywaną w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników, obracających się wokół zasadniczo pionowych osi.

Rozdział 2.

Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne.

§ 2. 1. Znaki przynależności państwowej oraz znaki rejestracyjne składają się z grupy liter lub cyfr albo liter i cyfr i tworzą łącznie znak rozpoznawczy.

2. Znakiem polskiej przynależności państwowej są litery SP. Znak ten otrzymują tylko statki powietrzne. Inny sprzęt lotniczy otrzymuje tylko znaki rejestracyjne.

3. Znak przynależności państwowej umieszcza się przed znakiem rejestracyjnym. Oba znaki rozdziela się poziomą kreską.

4. Samoloty, śmigłowce, balony i sterowce otrzymują znaki rejestracyjne złożone z grupy trzech liter.

5. Szybowce i motoszybowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy czterech cyfr.

6. Spadochrony otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy pięciu cyfr.

§ 3. Inny niż statki powietrzne sprzęt lotniczy otrzymuje znaki rejestracyjne, jak następuje:

- 1) silniki lotnicze — znak rejestracyjny złożony z grupy czterech cyfr,
- 2) wyciągarki — znak rejestracyjny złożony z grupy trzech cyfr, poprzedzonych literą „W” oddzieloną od grupy cyfr poziomą kreską,
- 3) ściągarki — znak rejestracyjny złożony z grupy trzech cyfr, poprzedzonych literą „S” oddzieloną od grupy cyfr poziomą kreską.

§ 4. Znak rejestracyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału niebezpieczeństwa SOS lub podobnych ważnych sygnałów, jak np.: XXX, PAN i TTT, oraz zawierać następujących liter: J, L, A, E, N, O, Z, Z, C, S.

Rozdział 3.

Rozmieszczenie znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych.

§ 5. 1. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne powinny być na sprzęcie lotniczym namalowane lub naniesione w inny sposób zapewniający podobny stopień ich trwałości. Znaki te powinny być utrzymane czysto i być zawsze widoczne, a jeżeli chodzi o silniki lotnicze — łatwo dostępne.

2. Znaki rejestracyjne na silnikach lotniczych, wyciągarkach i ściągarkach należy umieszczać tak, aby nie zostały one usunięte przy zamianie części składowych lub osprzętu.

§ 6. 1. Znaki rozpoznawcze na sterowcu umieszcza się na powłoce lub na powierzchniach stateczników. Znaki na powłoce powinny być umieszczone na obu jej bokach (wzdłuż każdego z nich) oraz na głównej powierzchni sterowca na osi symetrii. Znaki na powierzchniach stateczników powinny,

być umieszczone zarówno na statecznikach poziomych, jak i na pionowych; znaki na stateczniku poziomym powinny być umieszczone na prawej połowie górnej powierzchni i na lewej połowie dolnej powierzchni, przy czym górna część liter powinna być zwrócona ku krawędzi natarcia; znaki na stateczniku pionowym powinny być umieszczone na każdej stronie dolnej połowy statecznika, przy czym litery powinny być ułożone poziomo.

2. Znaki rozpoznawcze na balonie kulistym powinny być umieszczone w dwu miejscach rozstawionych o 180°, leżących w pobliżu największego obwodu poziomego.

3. Znaki rozpoznawcze na balonie niekulistym umieszcza się na obu jego bokach w pobliżu największego przekroju balonu, bezpośrednio nad miejscami zaczepienia lin mocujących gondole.

4. Boczne znaki rozpoznawcze umieszczone na wszystkich aerostatach powinny być widoczne zarówno z boków, jak i z ziemi.

§ 7. 1. Na aerodynie umieszcza się jeden znak rozpoznawczy na górnej i jeden na dolnej powierzchni płata. Jeżeli aerodyna ma więcej niż jeden płat, umieszcza się jeden znak na dolnej powierzchni płata dolnego i jeden na górnej powierzchni górnego płata. Znaki powinny być umieszczone na górnej powierzchni prawego skrzydła i na dolnej powierzchni lewego skrzydła albo powinny być rozmieszczone wzdłuż całej długości górnej i dolnej powierzchni skrzydeł. W miarę możliwości znaki rozpoznawcze powinny być umieszczone w jednakowej odległości od krawędzi natarcia i od krawędzi splotu skrzydeł. Górna część liter i cyfr powinna być zwrócona ku krawędzi natarcia skrzydła.

2. Na aerodynie znaki rozpoznawcze umieszcza się na obu bokach jej kadłuba (lub zastępującej go konstrukcji) między skrzydłami a usterzeniem ogonowym. Dopuszczalne jest także umieszczanie znaków na górnych połowach pionowego usterzenia ogonowego zamiast na bokach kadłuba. Jeżeli znaki umieszcza się na pojedynczym usterzeniu pionowym, to należy je umieszczać po obu jego stronach. Jeżeli aerodyna ma więcej niż jedno usterzenie pionowe, to znaki należy umieszczać na zewnętrznych powierzchniach tego usterzenia.

§ 8. Jeżeli aerodyna nie posiada elementów konstrukcyjnych odpowiadających zespołom określonym w § 7, znaki należy umieścić w taki sposób, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować. Znaki rozpoznawcze spadochronów umieszcza się tylko na pokrowcu i na torbie spadochronowej.

Rozdział 4.

Wielkość znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych.

§ 9. Litery i cyfry należące do tej samej grupy znaków powinny mieć tę samą wielkość.

§ 10. Wysokość znaków umieszczonych na aerostatach nie może być mniejsza niż 50 cm.

§ 11. 1. Wysokość znaków umieszczonych na skrzydłach aerodyny nie może być mniejsza niż 50 cm.

2. Znaki na kadłubie (lub zastępującej go konstrukcji) nie mogą sięgać do linii konturowej kadłuba (lub zastępującej go konstrukcji). Znaki na pionowych płaszczyznach usterzenia powinny znajdować się w odległości co najmniej 5 cm od każdego punktu wszystkich krawędzi płaszczyzn pionowych. Z zachowaniem tych ograniczeń znaki powinny być tak duże, jak to jest możliwe, w każdym razie wysokość ich nie może być mniejsza niż 15 cm.

§ 12. 1. Jeżeli aerodyna nie posiada elementów konstrukcyjnych odpowiadających elementom określonym w § 11, wymiary znaków powinny być takie, aby statek powietrzny można było łatwo zidentyfikować.

2. Wysokość znaków na pokrowcu i torbie spadochronowej nie może być mniejsza niż 2 cm.

§ 13. 1. Wysokość znaków rejestracyjnych na silnikach lotniczych nie może być mniejsza niż 0,3 cm.

2. Wysokość znaków rejestracyjnych na wyciągarkach i ściągarkach nie może być mniejsza niż 5 cm.

Rozdział 5.

Rodzaje liter i cyfr znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych.

§ 14. 1. Należy używać dużych liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich. Litery i cyfry powinny być proste, bez ozdób.

2. Szerokość każdej litery lub cyfry (oprócz litery I i cyfry 1) i długość poziomej kreski powinna stanowić 2/3 wysokości litery lub cyfry.

3. Litery, cyfry i kreski poziome powinny być wykonane pełnymi liniami i posiadać kolor wyraźnie kontrastujący z kolorem tła. Grubość linii powinna wynosić 1/6 wysokości litery lub cyfry.

4. Każda litera i cyfra powinna być oddzielona od innej poprzedniej lub następnej odstępem nie mniejszym niż 1/4 szerokości litery lub cyfry. Kreska pozioma powinna być w tym zakresie traktowana jak litera lub cyfra.

Rozdział 6.

Szczegółowe zasady prowadzenia polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz warunki wpisywania sprzętu lotniczego do tego rejestru.

§ 15. Rejestr składa się:

- 1) z ksiąg ewidencji znaków rozpoznawczych,
- 2) ze zbioru dokumentów poszczególnych egzemplarzy sprzętu lotniczego wpisanego do rejestru,
- 3) z albumu fotografii tego sprzętu.

§ 16. 1. Księgi ewidencji znaków rozpoznawczych powinny zawierać dane niezbędne do ustalenia, jakiemu egzemplarzowi sprzętu zostały nadane określone znaki.

2. Zbiór dokumentów powinien zawierać dokumenty wymagane przy wpisywaniu sprzętu do rejestru, dokumenty dotyczące zmian danych wpisanych do rejestru, wykreślenia sprzętu z rejestru oraz wszelkie inne wymagane dokumenty, jak również drugie egzemplarze dokumentów wydanych w związku z wpisaniem, utrzymaniem w rejestrze i wykreśleniem danego egzemplarza sprzętu z rejestru (oprócz drugich egzemplarzy ksiąg sprzętu).

3. Album fotografii powinien zawierać fotografie wszystkich typów i odmian sprzętu wpisanego do rejestru, sporządzone zgodnie z § 20.

§ 17. Za wpisane do rejestru uważa się wszelkie dane zawarte w księgach ewidencji znaków rozpoznawczych, w zbiorze dokumentów i w albumie fotografii.

§ 18. 1. Wniosek o wpisanie sprzętu lotniczego do rejestru powinien zawierać:

- 1) dane dotyczące tożsamości sprzętu lotniczego:
 - a) typ i seria,
 - b) wytwórca,
 - c) rok budowy,
 - d) numer fabryczny,
- 2) dane dotyczące właściciela i użytkownika sprzętu lotniczego (jeżeli sprzęt ma być użytkowany przez osobę inną niż właściciel):
 - a) nazwa (nazwisko),
 - b) adres,
- 3) oświadczenie, że:
 - a) składający wniosek jest właścicielem tego sprzętu, jeżeli chodzi o sprzęt należący do polskich osób prawnych i Skarbu Państwa,
 - b) sprzęt nie jest zarejestrowany w obcym rejestrze państwowym, jeżeli sprzęt uprzednio nie był nigdy wpisany do żadnego rejestru obcego (dotyczy tylko statków powietrznych oprócz spadochronów).

2. Do wniosku należy załączyć:

- 1) dowód własności, jeżeli sprzęt należy do obywatela polskiego,

- 2) w przypadkach określonych w art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) — zezwolenie Ministra Komunikacji na wpisanie sprzętu do rejestru (dotyczy tylko statków powietrznych),
- 3) dowód skreślenia sprzętu z obcego rejestru, jeżeli sprzęt był uprzednio wpisany do jakiegokolwiek rejestru obcego,
- 4) dowód przekazania sprzętu przez jego właściciela do użytkownika użytkownikowi wymienionemu we wniosku,
- 5) dowód ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu lotniczego (dotyczy tylko statków powietrznych),
- 6) świadectwo sprawności technicznej,
- 7) ważne świadectwo oględzin,
- 8) fotografie sprzętu, którego dotyczy wniosek (§ 20).

§ 19. Właściciel obowiązany jest przedstawić przy składaniu wniosku instrukcję obsługi technicznej i instrukcję eksploatacji w locie, a dla wyciągarek i ściągarek — instrukcję eksploatacji sprzętu lotniczego, na żądanie zaś Ministerstwa Komunikacji również dowody, że posiada warunki niezbędne do bezpiecznej i sprawnej eksploatacji sprzętu, który ma być wpisany do rejestru, oraz że dysponuje odpowiednio wyszkoloną załogą lotniczą i personelem obsługi technicznej oraz zapleczem technicznym potrzebnym do utrzymania sprzętu w zdatności do lotu (pracy).

§ 20. 1. Właściciel sprzętu lotniczego powinien dostarczyć:

- 1) dla aerodyn — 2 fotografie (z przodu i z boku) o wymiarach 9×12 cm,
- 2) dla sterowców, balonów, wyciągarek, ściągarek i spadochronów w stanie złożonym — 1 fotografię o tych samych wymiarach.

2. W razie zgłaszania do rejestracji sprzętu, którego typ lub odmiana jest już wpisana do rejestru, właściciel obowiązany jest złożyć fotografie tylko na żądanie Ministerstwa Komunikacji.

§ 21. 1. Sprzęt lotniczy może być wpisany do rejestru, jeżeli:

- 1) wniosek został sporządzony zgodnie z wymaganiami zawartymi w § 18,
 - 2) dane zawarte we wniosku, w dokumentach dołączonych do wniosku oraz w innych dowodach, jakie mogą być wymagane zgodnie z § 19, wykazują, że sprzęt może być dopuszczony do eksploatacji.
2. Jeżeli spełnione są warunki określone w ust. 1, to:
- 1) ustala się odpowiednie znaki dla danego egzemplarza sprzętu,
 - 2) odnotowuje się w rejestrze fakt rejestracji,
 - 3) wydaje się świadectwo rejestracji,
 - 4) wydaje się odpowiednie książki sprzętu.

§ 22. Zgłoszeniu do rejestru podlegają:

- 1) wszelkie zmiany danych podanych we wniosku o wpisaniu do rejestru i w załączonych do wniosku dokumentach (§ 18),
- 2) wszelkie następne dane oraz ich zmiany,
- 3) dane i zmiany danych wpisane do rejestru z urzędu, o których Ministerstwo Komunikacji powiadomiło właściciela.

§ 23. 1. Właściciel sprzętu lotniczego obowiązany jest zgłosić zmiany, o których mowa w § 22, w ciągu 14 dni od dnia powstania tych zmian; zgłoszenie następuje w postaci pisemnego wniosku, z dołączeniem do niego świadectwa rejestracji i niezbędnych dowodów (ust. 3 i 4).

2. W razie zmiany właściciela lub użytkownika sprzętu lotniczego obowiązek zgłoszenia zmian ciąży również na nowym właścicielu.

3. W razie zmiany właściciela lub użytkownika sprzętu lotniczego do wniosku powinien być dołączony dowód zmiany prawa własności lub zmiany użytkownika.

4. W razie zmian danych technicznych sprzętu lotniczego właściciel obowiązany jest dołączyć do wniosku dowody,

że zmiany te zostały aprobowane przez właściwe organy państwowe lotniczego nadzoru technicznego, jeżeli te zmiany wymagają takiej aprobaty.

5. Dowodem zgłoszenia zmian i wpisania ich do rejestru jest odpowiednia adnotacja w świadectwie rejestracji lub wydanie nowego świadectwa rejestracji.

Rozdział 7.

Świadectwo rejestracji.

§ 24. 1. Świadectwo rejestracji sporządza się w języku polskim z tłumaczeniem co najmniej na język angielski i rosyjski, jeżeli świadectwo dotyczy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów międzynarodowych.

2. Świadectwo rejestracji statku powietrznego powinno zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego, a jeżeli chodzi o wyciągarki i ściągarki — w miejscu pracy lub składowania tego sprzętu. Świadectwo rejestracji silnika powinno znajdować się na lotnisku macierzystym statku powietrznego, na którym silnik jest zabudowany, a w miejscu składowania silnika, jeżeli chodzi o silnik nie zabudowany na statku powietrznym.

Rozdział 8.

Tabliczka tożsamości statku powietrznego.

§ 25. 1. Statek powietrzny (z wyjątkiem szybowców i spadochronów) powinien posiadać tabliczkę tożsamości z uwidocznionym na niej co najmniej znakiem rozpoznawczym.

2. Napis na tabliczce powinien być wryty do głębokości nie mniejszej niż 1 mm; wysokość znaków napisu powinna wynosić co najmniej 15 mm.

3. Tabliczka powinna być wykonana z materiału ognioodpornego o odpowiednich własnościach fizycznych i umocowana na statku powietrznym w miejscu dobrze widocznym w pobliżu głównego wejścia.

Rozdział 9.

Przydzielanie znaków rozpoznawczych dla statku powietrznego nie zarejestrowanego.

§ 26. 1. W celu uzyskania znaków rozpoznawczych dla statku powietrznego przeznaczonego wyłącznie do lotów próbnych (§ 5 ust. 2 pkt 1 lit. a. rozporządzenia) należy złożyć w Ministerstwie Komunikacji wniosek zawierający:

1) dane dotyczące tożsamości statku powietrznego:

- a) typ i seria,
- b) wytwórca,
- c) rok budowy,
- d) numer fabryczny,

2) dane dotyczące właściciela i dysponenta statku powietrznego (jeżeli statek powietrzny ma pozostawać w dyspozycji innej osoby niż właściciela):

- a) nazwa (nazwisko),
- b) adres,

3) oświadczenie, że statek powietrzny nie jest zarejestrowany w obcym rejestrze państwowym, jeżeli statek ten nie był nigdy wpisany do żadnego rejestru obcego.

2. Do wniosku należy załączyć:

- 1) dowód skreślenia statku z obcego rejestru, jeżeli statek był uprzednio wpisany do jakiegokolwiek rejestru obcego,
- 2) dowód ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu lotniczego,
- 3) ważne świadectwo oględzin,
- 4) fotografię statku, którego dotyczy wniosek (§ 20).

§ 27. W celu zarezerwowania w rejestrze znaków rozpoznawczych statku powietrznego (§ 5 ust. 2 pkt 1 lit. b. rozporządzenia) należy zgłosić w Ministerstwie Komunikacji typ i serię tego statku.

§ 28. Ministerstwo Komunikacji prowadzi ewidencję znaków rozpoznawczych nadawanych zgodnie z §§ 26 i 27,

Rozdział 10.

Inne znaki i napisy na statkach powietrznych.

§ 29. Pierwotory samolotów i szybowców wykonujące loty powinny mieć niezależnie od tego, czy mają znaki rozpoznawcze, pomalowane obie strony pionowej płaszczyzny usterzenia (jeżeli płaszczyzn jest więcej — zewnętrzne strony skrajnych płaszczyzn) na kolor pomarańczowy, a pierwotory śmigłowców — tego samego koloru pas na kadłubie.

§ 30. Na statkach powietrznych używanych do regularnej służby sanitarnej powinien być umieszczony znak czerwonego krzyża. Znak czerwonego krzyża powinien być jak największy. Stosunek średnicy koła do długości ramion krzyża i ich szerokości powinien wynosić 7:6:2.

§ 31. Inne znaki i napisy niż znaki rozpoznawcze mogą być umieszczane na statkach powietrznych z zachowaniem następujących warunków:

- 1) nie mogą znajdować się na powierzchni wyznaczonej przez zewnętrzne kontury znaków rozpoznawczych,
- 2) ich odległości od znaków rozpoznawczych nie mogą być mniejsze niż 50 cm,
- 3) jeżeli są umieszczane w jednej linii ze znakami rozpoznawczymi, ich wielkość nie może być większa niż 0,5 wielkości znaków rozpoznawczych,
- 4) grupy ich liter i cyfr mogą być umieszczane tylko na określony czas i dla określonego celu (np. zawodnicze numery szybowców — tylko na okres zawodów).

Załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. (poz. 178).

A. Typ — nazwa Oznaczenie fabr. B. Kategoria		C. Klasa D. Grupa Podgrupa
POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA MINISTERSTWO KOMUNIKACJI (nazwa jednostki prowadzącej rejestr)		
ŚWIADECTWO REJESTRACJI		
1. Znaki przynależności państwowej*) i znaki rejestracyjne*)	2. Wytwornia <u>statku powietrznego*)</u> <u>sprzętu lotniczego*)</u>	3. Seria i nr fabryczny:
.		
4. Nazwisko i imię (nazwa) właściciela 5. Adres właściciela		
6. Niniejszym stwierdza się, że powyższy <u>statek powietrzny*)</u> został wpisany do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych dnia 19 . . r. zgodnie z Konwencją o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212**) oraz ustawą z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) i rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1963 r. w sprawie polskiego rejestru państwowego statków powietrznych oraz znaków i napisów na sprzęcie lotniczym (Dz. U. Nr 31, poz. 178).		
Podpis (imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe podpisującego)		
(mp.)		
Warszawa, dnia 19 . . r.		
E. Adnotacje		

*) Zbędne skreślić.

**) Dla sprzętu innego niż statki powietrzne — skreślić.