

WZÓR KARTY EWIDENCYJNEJ KSIĘGI REJESTROWEJ CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ

| | |
|---|--|
| NAZWA CENTRUM MEDYCyny LOTNICZEJ (CML) | |
| Numer wpisu na listę CML 00/...../rok | |
| Pełna nazwa i adres siedziby zakładu opieki zdrowotnej | |
| Data wpisu zakładu opieki zdrowotnej na listę | |
| Nr i data decyzji o wpisie zakładu opieki zdrowotnej na listę CML | |
| Nr i data decyzji o skreśleniu zakładu opieki zdrowotnej z listy | |
| Data skreślenia zakładu opieki zdrowotnej z listy | |
| Przyczyna skreślenia zakładu opieki zdrowotnej z listy | |
| Miejsce wykonania badań lotniczo-lekarskich | |
| Uwagi | |
| Data i podpis osoby dokonującej wpisu | |

1333**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 15 lipca 2003 r.

w sprawie klasyfikacji statków powietrznych

Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się klasyfikację statków powietrznych ze względu na:

- 1) charakterystykę i przeznaczenie statków powietrznych;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165).

- 2) przeznaczenie operacyjne statków powietrznych;
- 3) sposób unoszenia się w przestrzeni powietrznej.

§ 2. Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie statki powietrzne dzielą się na:

- 1) statki powietrzne objęte obowiązkiem uzyskania certyfikatu typu, ustanowionym przepisami międzynarodowymi;
- 2) statki powietrzne objęte obowiązkiem uzyskania świadectwa zdatności do lotu, ustanowionym wyłącznie przepisami prawa polskiego:
 - a) sportowe urządzenia latające — przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazo-

wych lub edukacyjnych, sterowane przez przemieszczanie ich środka masy względem powierzchni, na której powstaje siła nośna,

- b) statki powietrzne kategorii specjalnej,
 - c) bezpilotowe statki powietrzne — statki powietrzne bez pilota, nieprzeznaczone do celów sportowych lub rekreacyjnych, zdolne do lotu autonomicznego programowanego lub zdalnie sterowanego;
- 3) pozostałe statki powietrzne:
- a) modele latające — niezdolne do uniesienia człowieka, przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych, kolekcjonerskich lub edukacyjnych:
 - o masie startowej nie większej niż 25 kg — dla modeli latających cięższych od powietrza,
 - o masie wszystkich składników, bez gazu nośnego, nie większej niż 25 kg — dla modeli latających lżejszych od powietrza,
 - b) latawce — statki powietrzne bez napędu, cięższe od powietrza, unoszące się w opływającym go powietrzu na uwięzi połączonej ze stałym lub ruchomym punktem podłoża, niezdolne do uniesienia człowieka i przeznaczone do celów sportowych, rekreacyjnych, pokazowych lub edukacyjnych.

§ 3. Ze względu na przeznaczenie operacyjne statki powietrzne dzielą się na:

- 1) statki powietrzne lądowe — przeznaczone do operowania z lotnisk i lądowisk lądowych oraz lądowisk na pokładach statków morskich i budowli morskich;
- 2) statki powietrzne wodne — przeznaczone do operowania wyłącznie z powierzchni wody:
 - a) pływakowe — w których pływalność nadają pływaki umocowane do statku powietrznego,
 - b) łodzie latające — w których pływalność nadaje kadłub o odpowiednim kształcie;
- 3) amfibie — przeznaczone do operowania z lotnisk i lądowisk lądowych, lądowisk na pokładach statków morskich i budowli morskich oraz do operowania z powierzchni wody:
 - a) pływakowe — w których pływalność nadają pływaki umocowane do statku powietrznego,
 - b) łodzie latające — w których pływalność nadaje kadłub o odpowiednim kształcie.

§ 4. Ze względu na sposób unoszenia się w przestrzeni powietrznej statki powietrzne dzielą się na:

- 1) aerostaty — których siła nośna powstaje wskutek wyporności w otaczającym powietrzu;
- 2) aerodynamy — których siła nośna powstaje w wyniku oddziaływań aerodynamicznych na przeznaczonych do tego powierzchniach tych statków.

§ 5. Aerostaty, o których mowa w § 4 pkt 1, dzielą się na:

- 1) balony — statki powietrzne bez napędu, lżejsze od powietrza, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) ze względu na czynnik zapewniający wyporność:
 - balony gazowe — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza,
 - balony na ogrzane powietrze — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest ogrzane powietrze,
 - balony, w których czynnikiem zapewniającym wyporność może być gaz lżejszy od powietrza albo ogrzane powietrze,
 - b) ze względu na sposób operowania:
 - wolne — zdolne do lotu swobodnego w otaczającym powietrzu,
 - na uwięzi — umocowane do stałego lub ruchomego punktu podłoża;
- 2) balony z napędem pomocniczym — statki powietrzne z napędem, lżejsze od powietrza, z prędkością względem otaczającego powietrza nie większą niż 50 km/h, które dzieli się, ze względu na czynnik zapewniający wyporność, w sposób następujący:
 - balony z napędem pomocniczym gazowe — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza,
 - balony z napędem pomocniczym na ogrzane powietrze — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest ogrzane powietrze,
 - balony z napędem pomocniczym — w których czynnikiem zapewniającym wyporność może być gaz lżejszy od powietrza albo ogrzane powietrze;
- 3) sterowce — statki powietrzne z napędem, lżejsze od powietrza, zdolne w ograniczonych warunkach otoczenia do lotu całkowicie sterowanego, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) ze względu na czynnik zapewniający wyporność:
 - sterowce gazowe — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest gaz lżejszy od powietrza,
 - sterowce na ogrzane powietrze — w których czynnikiem zapewniającym wyporność jest ogrzane powietrze,
 - sterowce — w których czynnikiem zapewniającym wyporność może być gaz lżejszy od powietrza albo ogrzane powietrze,
 - b) ze względu na konstrukcję:
 - sztywne — w których kształt nadaje wyłącznie struktura sztywna podtrzymująca całą powłokę,
 - półsztywne — w których kształt nadaje częściowo struktura sztywna podtrzymująca powłokę,

a częściowo sama konstrukcja powłoki po jej napełnieniu gazem nadającym wyporność,

- niesztynne — w których kształt nadaje konstrukcja powłoki po jej napełnieniu gazem nadającym wyporność.

§ 6. Aerodyny, o których mowa w § 4 pkt 2, dzieli się na:

- 1) stałopłaty — statki powietrzne cięższe od powietrza, wytwarzające siłę nośną głównie w wyniku oddziaływań aerodynamicznych na jego przeznaczonych do tego celu powierzchniach (powierzchniach nośnych), które pozostają stałe w danych warunkach lotu;
- 2) przemiennopłaty — statki powietrzne cięższe od powietrza, wytwarzające siłę nośną głównie w wyniku oddziaływań aerodynamicznych na jego powierzchniach nośnych, które mogą być przestawiane zależnie od warunków lotu;
- 3) wiropłaty — statki powietrzne cięższe od powietrza, wytwarzające siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z jednym lub większą liczbą wirników o osiach zasadniczo pionowych, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) ze względu na charakterystyki ogólne:
 - wiropłaty o stałym położeniu osi wirników,
 - wiropłaty o zmiennym położeniu osi wirników,
 - wiropłaty kategorii specjalnej,
 - b) ze względu na swą konstrukcję:
 - śmigłowce,
 - wiatrakowce,
 - wiroszybowce;
- 4) samoloty — stałopłaty z napędem, niebędące szybowcami z napędem pomocniczym ani motoszybowcami, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) ze względu na charakterystyki ogólne:
 - samoloty ultralekkie (mikroloty) — samoloty o masie startowej nie większej niż 495 kg,
 - samoloty bardzo lekkie kategorii normalnej — samoloty o masie startowej nie większej niż 750 kg,
 - samoloty lekkie kategorii normalnej — samoloty o masie startowej nie większej niż 5 700 kg,
 - samoloty lekkie kategorii akrobacyjnej, w rozumieniu europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) JAR — 23 „Samoloty kategorii normalnej, użytkowej akrobacyjnej i transportu lokalnego”, wprowadzonych do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR (Dz. U. Nr 139 poz. 1329),
 - samoloty lekkie kategorii użytkowej w rozumieniu europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) JAR — 23 „Samoloty kategorii normalnej, użytkowej akrobacyjnej i transportu lokalnego”, wprowadzonych do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR,
 - samoloty transportowe — samoloty o masie startowej większej niż 5 700 kg i nie większej niż 8 618 kg,
 - samoloty transportowe duże — samoloty o masie startowej większej niż 8 618 kg,
 - samoloty kategorii specjalnej,
- b) ze względu na przeznaczenie:
 - szkolne,
 - sportowe,
 - pasażerskie,
 - towarowe,
 - rolnicze,
 - gaśnicze,
 - medyczne,
 - ratownicze;
- 5) szybowce — stałopłaty bez napędu, przeznaczone głównie do celów sportowych, rekreacyjnych i edukacyjnych, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) jednomiejscowe,
 - b) dwumiejscowe,
 - c) szybowce kategorii specjalnej;
- 6) szybowce z napędem pomocniczym — stałopłaty przeznaczone głównie do celów sportowych, rekreacyjnych i edukacyjnych, wyposażone w napęd pomocniczy wystarczający do utrzymania ich w ustalonym locie poziomym, lecz niewystarczający do zapewnienia im samodzielnego startu, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) jednomiejscowe,
 - b) dwumiejscowe,
 - c) szybowce z napędem pomocniczym kategorii specjalnej;
- 7) motoszybowce — stałopłaty przeznaczone głównie do celów sportowych, rekreacyjnych i edukacyjnych, wyposażone w napęd pomocniczy wystarczający do zapewnienia im samodzielnego startu i wznoszenia, które dzieli się w sposób następujący:
 - a) jednomiejscowe,
 - b) dwumiejscowe,
 - c) motoszybowce kategorii specjalnej;

- 8) śmigłowce — wiroplaty z napędzanym wirnikiem, które dzieli się w sposób następujący:
- a) ze względu na charakterystyki ogólne:
- śmigłowce bardzo lekkie — o masie startowej nie większej niż 750 kg,
 - śmigłowce małe — o masie startowej nie większej niż 3 175 kg,
 - śmigłowce duże kategorii B, w rozumieniu europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) JAR — 1 „Definicje i skróty”, wprowadzonych do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR,
 - śmigłowce duże kategorii A, w rozumieniu europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) JAR — 1 „Definicje i skróty”, wprowadzonych do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR,
 - śmigłowce kategorii specjalnej,
- b) ze względu na charakterystyki osiągowie:
- śmigłowce I klasy osiągowej — śmigłowce, które w przypadku awarii silnika są zdolne do lądowania na opuszczonym miejscu startu lub do bezpiecznego kontynuowania lotu,
 - śmigłowce II klasy osiągowej — śmigłowce, które w przypadku awarii silnika są zdolne do bezpiecznego kontynuowania lotu, z wyjątkiem przypadku, gdy awaria silnika wystąpi przed określonym punktem po starcie lub po określonym punkcie przed lądowaniem, jeżeli awaria ta stworzy konieczność awaryjnego lądowania,
 - śmigłowce III klasy osiągowej — śmigłowce, których awaria silnika w każdym punkcie trajektorii lotu stwarza konieczność lądowania awaryjnego,
- c) ze względu na przeznaczenie:
- szkolne,
 - sportowe,
 - pasażerskie,
 - towarowe,
 - rolnicze,
 - gaśnicze,
 - medyczne,
 - ratownicze;
- 9) wiatrakowce — wiroplaty z napędem niebędące śmigłowcami;
- 10) wiroszybowce (żyroszybowce) — wiroplaty bez napędu;
- 11) skrzydłowce (ornitoptery) — statki powietrzne o napędzanych powierzchniach nośnych niebędących wirnikami;
- 12) mięśnioloty — statki powietrzne z napędem, napędzane siłą mięśni pilota lub załogi;
- 13) spadochrony — urządzenia cięższe od powietrza, które wskutek oddziaływania powietrza na ich powierzchnie wytwarzają siłę nośną częściowo równoważącą ich ciężar całkowity i zmniejszającą ich prędkość opadania do zapewniającej bezpieczne zetknięcie się z ziemią, które dzieli się w sposób następujący:
- a) spadochrony osobowe główne — przewidziane jako zasadniczy środek spowalniania opadania osób,
 - b) spadochrony towarowe — przeznaczone do spowalniania opadania rzeczy,
 - c) spadochrony osobowe sportowe — przeznaczone do uprawiania sportu i rekreacji,
 - d) spadochrony zapasowe — przeznaczone do spowalniania opadania osób i rzeczy w razie niezadziałania lub nieprawidłowego zadziałania spadochronu głównego,
 - e) spadochrony ratownicze — przeznaczone do ratowania załogi i innych osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego;
- 14) paralotnie — sportowe urządzenia latające bez napędu, przeznaczone do startu z nóg pilota, o powierzchniach nośnych pozbawionych elementów zapewniających im sztywność, sterowane za pomocą zwichrzania tych powierzchni;
- 15) paralotnie z napędem — paralotnie z napędem zamocowanym do ciała pilota;
- 16) motoparalotnie — paralotnie z napędem niezamocowanym do ciała pilota;
- 17) lotnie — sportowe urządzenia latające bez napędu, przeznaczone do startu z nóg pilota, o powierzchniach nośnych zamocowanych do elementów zapewniających im sztywność, sterowane za pomocą przemieszczania położenia środka ciężkości względem płata;
- 18) lotnie z napędem — lotnie z napędem zamocowanym do ciała pilota;
- 19) motolotnie — lotnie z napędem niezamocowanym do ciała pilota.

§ 7. 1. Wykaz klas i kategorii statków powietrznych określonych w § 2—6 stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Statki powietrzne określone w § 5 i 6 pkt 1 i 3—10 należą do klasyfikacji podstawowej statków powietrznych.

3. Schemat klasyfikacji podstawowej statków powietrznych stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *M. Pol*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 15 lipca 2003 r. (poz. 1333)

Załącznik nr 1

WYKAZ KLAS I KATEGORII STATKÓW POWIETRZNYCH

| KLASA STATKU POWIETRZNEGO | KATEGORIA | |
|---------------------------|---|-----------------------|
| Samolot | Transportowa o maksymalnej masie startowej powyżej 8 618 kg | |
| | Transportowa o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lecz nie większej niż 8 618 kg | |
| | Normalna o maksymalnej masie startowej nie większej niż 5 700 kg | |
| | Użytkowa | |
| | Akrobacyjna | |
| | Bardzo lekki | |
| | Specjalna | |
| Śmigłowiec | Duży kategorii A | |
| | Duży kategorii B | |
| | Mały o maksymalnej masie startowej nie większej niż 3 175 kg | |
| | Bardzo lekki | |
| | Specjalna | |
| Szybowiec | Jednomiejscowy | |
| | Dwumiejscowy | |
| | Z napędem pomocniczym | Jednomiejscowy |
| | | Dwumiejscowy |
| | Specjalna | Jednomiejscowy |
| | Dwumiejscowy | |
| Motoszybowiec | Jednomiejscowy | |
| | Dwumiejscowy | |
| | Specjalna | Jednomiejscowy |
| | | Dwumiejscowy |
| Wiatrakowiec | Specjalna | |
| Wiroszybowiec | Specjalna | |
| Balon | Gazowy | Na uwięzi |
| | | Wolny |
| | | Z napędem pomocniczym |
| | Na ogrzane powietrze | Na uwięzi |
| | | Wolny |
| | | Z napędem pomocniczym |
| | Gazowy i na ogrzane powietrze | Na uwięzi |
| | | Wolny |
| | | Z napędem pomocniczym |

| | | |
|-------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Sterowiec | Gazowy | Sztywny |
| | | Półsztywny |
| | | Niesztywny |
| | Na ogrzane powietrze | Sztywny |
| | | Półsztywny |
| | | Niesztywny |
| | Gazowy i na ogrzane powietrze | Sztywny |
| | | Półsztywny |
| | | Niesztywny |
| Spadochron | Osobowy | Główny |
| | | Zapasowy |
| | Towarowy | Główny |
| | | Zapasowy |
| | Ratowniczy | |
| Bezpilotowy statek powietrzny | Sterowany zdalnie | |
| | Sterowany autonomicznie | |
| Sportowe urządzenie latające | Spadochron sportowy | Główny |
| | | Zapasowy |
| | Paralotnia | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |
| | Paralotnia z napędem | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |
| | Motoparalotnia | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |
| | Lotnia | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |
| | Lotnia z napędem | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |
| | Motolotnia | Jednoosobowa |
| | | Dwuosobowa |

SCHEMAT KLASYFIKACJI PODSTAWOWEJ STATKÓW POWIETRZNYCH

| | | | | |
|-------------------|-----------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Statek powietrzny | Aerostat | Balon | Gazowy | Na uwięzi |
| | | | | Wolny |
| | | | | Z napędem pomocniczym |
| | | Na ogrzane powietrze | Na uwięzi | |
| | | | Wolny | |
| | | | Z napędem pomocniczym | |
| | | Gazowy i na ogrzane powietrze | Na uwięzi | |
| | | | Wolny | |
| | | | Z napędem pomocniczym | |
| | Sterowiec | Gazowy | Sztywny | |
| | | | Półsztywny | |
| | | | Niesztywny | |
| | | Na ogrzane powietrze | Sztywny | |
| | | | Półsztywny | |
| | | | Niesztywny | |
| | | Gazowy i na ogrzane powietrze | Sztywny | |
| | | | Półsztywny | |
| | | | Niesztywny | |
| | Aerodyna | Stałopłat | Bez napędu | Szybowiec |
| | | | Z napędem | Motoszybowiec |
| | | Wiropłat | Bez napędu | Wiroszybowiec |
| Wiatrakowiec | | | | |
| Z napędem | | | Śmigłowiec | |