

## I. PRAWO LOTNICZE

### Paralotnie: Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni

*Przepisy rozporządzenia odnoszące się do świadectw kwalifikacji PGP.*

*Przepisy wykonywania lotów na paralotniach.*

*Ubezpieczenia osób eksploatujących paralotnie.*

*Podział przestrzeni powietrznej i służby w niej zapewniane.*

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków D.U. 440 2013

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego D.U. 372 2013

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2013 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji D.U. 93 2013

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie działalności szkoleniowej personelu lotniczego podlegającej wpisowi do rejestru podmiotów szkolących D.U. 1068 2013

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo lotnicze D.U. 1393 2013

**Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112**

**USTAWA**

z dnia 3 lipca 2002 r.

**Prawo lotnicze**

ZAŁĄCZNIK Nr 2

## Rozdział 1: Zastosowanie

- 1.1 Przepisy załącznika stosuje się do kompletnej paralotni z uprzężą, paralotni z napędem i motoparalotni, w tym paraplanu, a także pojedynczego skrzydła bez upręży, napędu, wózka lub podwozia.
- 1.1.1 Na uzasadniony wniosek, w szczególności w przypadkach wykonywania lotów pokazowych lub rekordowych, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zwolnić zainteresowany podmiot od obowiązku spełnienia niektórych wymagań załącznika, z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa.

## Rozdział 2: Określenia

- 2.1 Użyte w załączniku określenia oznaczają:
- 2.1.1 **mechanik paralotniowy** – osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego z wpisanymi uprawnieniami dotyczącymi paralotni jako całości TM(PG);
- 2.1.2 **motoparalotnia** – paralotnię wyposażoną w napęd oraz podwozie, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) nie jest większa niż 70 kg;
- 2.1.3 **organizator** – osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która podjęła działania mające na celu zorganizowanie lotów na paralotniach dla innych osób;
- 2.1.4 **paraplan** – motoparalotnię, której całkowita masa własna (pustej motoparalotni) jest większa niż 70 kg, wyposażoną w skrzydło nieprzeznaczone do startu pieszego;
- 2.1.5 **Prezes Urzędu** – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2.1.6 **program specjalistyczny** – program szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w przepisach w sprawie świadectw kwalifikacji;
- 2.1.7 **świadectwo spełnienia wymagań technicznych** – wydany przez Prezesa Urzędu dokument potwierdzający spełnienie wymagań budowy danego typu paralotni lub sprzętu paralotniowego;
- 2.1.8 **wyciągarkowy** – osobę obsługującą urządzenia mechaniczne służące do holowania lotni lub paralotni;
- 2.1.9 **uczeń-pilot** – osobę odbywającą szkolenie teoretyczne lub praktyczne, nieposiadającą świadectwa kwalifikacji pilota paralotni;
- 2.1.10 **deklaracja zgodności** – deklarację producenta dotyczącą egzemplarza wyrobu potwierdzającą spełnienie wymagań przez typ wyrobu, będącą jednocześnie oświadczeniem wytwórcy, że dany egzemplarz paralotni lub jej podzespołu został wyprodukowany zgodnie z typem, dla którego wydano dokument definiujący wyrób i określający poziom spełnienia wymagań;
- 2.1.11 **producent** – osobę fizyczną albo prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która projektuje i wytwarza paralotnię lub jej podzespoły albo dla której te wyroby zaprojektowano lub wytworzono w celu wprowadzenia ich do obrotu lub do oddania do użytku, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, pod własną nazwą lub znakiem, na potrzeby własne lub innych użytkowników, a także podmiot przedstawiający do wydania dopuszczenia do lotu paralotnię nową lub używaną, której podzespoły mają nieznaną pochodzenie lub dla których nie zachowały się dokumenty dowodowe;
- 2.1.12 **arkusz spełnienia wymagań technicznych** – opracowany przez wnioskującego zbiorczy dokument wykazujący spełnienie poszczególnych wymagań technicznych;
- 2.1.13 **DDP** – deklarację projektu i możliwości technicznych (Declaration of Design and Performance) – dokument dotyczący wzoru wyrobu, definiujący typ paralotni lub podzespołu i ich modele

zawierający opis sposobu wykonania konstrukcji, oświadczenia o osiągnięciach, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia, a także określenie poziomu spełnienia wymagań technicznych, wydany przez producenta, importera, mechanika, właściciela lub inny zainteresowany podmiot odpowiedzialny za potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych przez typ kompletnej paralotni, lub typ podzespołu; w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów, podmiot deklarujący określa zakres wyrobów objętych deklaracją;

- 2.1.14 **sprzęt paralotniowy** – podzespoły paralotni za wyjątkiem:
  - a) napędów, które nie posiadają elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła paralotni z wózkiem lub uprzężą, a uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży,
  - b) wózków nieposiadających elementów pośredniczących w połączeniu skrzydła z uprzężą, wyposażonych w uprzęże dla załogi podpinane bezpośrednio do skrzydła za pomocą standardowych połączeń przewidzianych przez producentów skrzydła lub uprzęży;
- 2.1.15 **napęd** – mechaniczny napęd paralotni;
- 2.1.16 **podzespoły paralotni** – następujące elementy paralotni:
  - a) skrzydło – wraz z linkami i taśmami nośnymi,
  - b) uprzęż – z napędem lub bez, wraz z systemem połączeń ze skrzydłem;
- 2.1.17 **wózek** – z napędem lub bez, wraz z systemem połączeń ze skrzydłem;
- 2.1.18 **napęd** – wraz z systemem połączeń ze skrzydłem, wózkiem lub uprzężą.

### Rozdział 3: Zasady eksploatacji paralotni

Zasady eksploatacji paralotni określają przepisy załącznika.

- 3.1 W zakresie eksploatacji paralotni osoba używająca paralotni stosuje się do:
  - 1) zaleceń producenta, jeżeli zostały opublikowane;
  - 2) zasad określonych przez organizatora lotów.
- 3.2 Do wykonywania lotów, w ramach których są świadczone usługi lotnicze, jest uprawniony pilot posiadający nalot co najmniej 50 godzin jako pilot dowódca na danej kategorii statku powietrznego.

### Rozdział 4: Organizacja lotów paralotniowych

- 4.1 Organizator:
  - 4.1.1 przeprowadza analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i uzyskuje stosowne zezwolenia z tym związane;
  - 4.1.2 zapoznaje osoby biorące udział w organizacji lotów oraz w lotach z zasadami ich organizacji i wykonywania;
  - 4.1.3 zapewnia, że w przypadku lotów ucznia-pilota oraz lotów z pasażerem będą używane wyłącznie paralotnie posiadające ważną kartę paralotni, o której mowa w pkt 7.2;
  - 4.1.4 zapewnia, podczas lotów holowanych za pomocą urządzenia mechanicznego, udział osób funkcyjnych odpowiednio do rodzaju planowanych lotów, w tym: wyciągarkowego i kierownika startu lotniowego lub paralotniowego, oraz ułożenie znaków, o których mowa w pkt 9.1.
- 4.2 Osoba funkcyjna posiada przy sobie dokument poświadczający uprawnienia.

- 4.3 Na kierownika startu paralotniowego wyznacza się pilota paralotniowego lub lotniowego, który posiada w tym zakresie udokumentowane przeszkolenie, zgodne z programem specjalistycznym albo instruktora paralotniowego lub lotniowego.
- 4.4 Kierownik startu paralotniowego jest odpowiedzialny za:
- 1) podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowań paralotni podczas startu;
  - 2) przekazywanie wyciągarkowemu informacji o przygotowaniach do startu, planowanym locie i warunkach meteorologicznych na starcie;
  - 3) poinstruowanie pilotów o kierunku kręgu i miejscu lądowania;
  - 4) uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi służbami prowadzącymi loty lub skoki w tym miejscu;
  - 5) ułożenie znaków informujących o kierunku holowania, o których mowa w pkt 9.1;
  - 6) wystawienie wskaźnika kierunku wiatru.
- 4.5 Organizator, jeżeli wymaga tego rodzaj prowadzonych lotów, określa w instrukcji szczegółowy zakres obowiązków wyciągarkowego oraz kierownika startu paralotniowego.
- 4.6 Organizator zapewnia:
- 4.6.1 możliwość kontaktu telefonicznego lub radiowego z odpowiednimi służbami ratowniczymi;
- 4.6.2 podczas wykonywania lotów ucznia-pilota na holu:
- a) za samochodem lub innym pojazdem, oprócz kierowcy w pojeździe holującym drugą osobę wykonującą czynności wyciągarkowego,
  - b) łączność radiową między instruktorem a: – uczniem-pilotem, – wyciągarkowym;
- 4.6.3 wystawienie wskaźnika kierunku wiatru, jeżeli jest to możliwe;
- 4.6.4 środki umożliwiające udzielenie pomocy pilotowi paralotni wykonującemu wodowanie podczas zorganizowanych lotów nad zbiornikami wodnymi z przewidywanym lądowaniem w wodzie.
- 4.7 Jeżeli loty paralotni są organizowane w miejscu wykonywania lotów innych statków powietrznych lub skoków spadochronowych, organizator zapewnia:
- 1) sprzęt sygnalizacyjny gotowy do natychmiastowego użycia;
  - 2) łączność radiową z paralotniami będącymi w powietrzu lub ustalone znaki sygnalizacyjne;
  - 3) dwustronną łączność z kierownikiem startu innych statków powietrznych lub skoków
- 4.8 Organizator może ustalić własne znaki wytyczające miejsca lądowania, startu i kierunki podejścia do lądowania, jako nadrzędne nad wskazaniem wskaźnika kierunku wiatru.

## Rozdział 5: Wykonywanie lotów

- 5.1 Do wykonywania lotów na paralotniach, z zastrzeżeniem niniejszych przepisów, stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy.
- 5.2 Pilot paralotni jest odpowiedzialny za właściwe wykonanie lotu, a w szczególności za analizę warunków meteorologicznych oraz informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym i, o ile jest to wymagane, uzyskanie stosownych zezwoleń z tym związanych.
- 5.3 W czasie wykonywania lotów każdy pilot paralotni posiada przy sobie:
- 5.3.1 świadectwo kwalifikacji pilota paralotni;

- 5.3.2 dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem lotów na paralotniach.
- 5.4 Przy lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca, dokumenty, o których mowa w pkt 5.3.1, mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.
- 5.5 Osoba posiadająca dokumenty uprawniające do wykonywania lotów na paralotniach bez nadzoru instruktora wydane w innym państwie może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej loty jako pilot paralotni w zakresie posiadanych uprawnień po spełnieniu warunku, o którym mowa w pkt 5.3.1. Przepis pkt 5.3.2. stosuje się odpowiednio.
- 5.6 Pilot paralotni, uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, wykonują lot w kasku.
- 5.7 Loty pokazowe wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy, z zastrzeżeniem pkt. 5.6.1.1.
- 5.8 Do lotów pokazowych wykonywanych przez nie więcej niż 3 paralotnie nie stosuje się przepisów wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f ustawy.
- 5.9 Loty podczas zawodów sportowych wykonuje się zgodnie z regulaminem opracowanym przez organizatora zawodów.
- 5.10 Podczas wykonywania lotów holowanych przy wykorzystaniu urządzeń mechanicznych obsługę tych urządzeń może wykonywać wyłącznie wyciągarkowy, z zastrzeżeniem pkt 4.4 ppkt 2 lit. a).
- 5.11 Paralotnia znajdująca się w powietrzu ma pierwszeństwo przed paralotnią startującą.
- 5.12 Podczas lotu zboczowego pierwszeństwo ma paralotnia mająca zbocze z prawej strony.
- 5.13 Pierwszeństwo lądowania ma paralotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 5.14 Podczas lotu w kominie termicznym należy dostosować się do kierunku krążenia paralotni znajdującej się tam wcześniej.
- 5.15 Krążenie w kominie termicznym odbywa się po kręgach współśrodkowych.
- 5.16 Wejście i wyjście z krążenia następuje po stycznej, na zewnątrz kręgu.
- 5.17 Lotów na paralotniach **nie** wykonuje się:
- 5.17.1 przy widzialności mniejszej niż 700 m lub w chmurach;
- 5.17.2 wcześniej niż 30 minut przed wschodem słońca i później niż 30 minut po zachodzie słońca; z wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania;
- 5.17.3 nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:
- dla paralotni, paralotni z napędem i motoparalotni – 150 m (500 ft),
  - dla paraplenu – 300 m (1 000 ft)
  - nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym, że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000

- zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,
  - d) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,
  - e) gdzie indziej niż to określono w lit. a i b, na wysokości względnej mniejszej niż 50 m (150 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.
- 5.18 Przepisów pkt 5.17.3 lit. c nie stosuje się do treningu we wcześniej zaplanowanych miejscach oraz lotów żaglowych i termicznych pod warunkiem, że są one wykonywane poza siedzibami ludzkimi oraz w sposób nieuciążliwy dla osób trzecich.
- 5.19 Przepisów pkt 5.6.10 ppkt 2 nie stosuje się do lotów wykonywanych w obrębie ustalonego, jednego miejsca startu i lądowania w przypadku posiadania:
- 1) jednego błyskowego światła ostrzegawczego koloru białego o częstotliwości błysków 40-100 na minutę;
  - 2) urządzenia radiowego umożliwiającego łączność z organizatorem lotów – w przypadku lotów zorganizowanych;
  - 3) latarki elektrycznej;
  - 4) reflektora do lądowania albo oświetlonego miejsca lądowania.
- 5.20 W przestrzeniach kontrolowanych wykonuje się loty zgodnie z zasadami określonymi dla tych przestrzeni w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 6 pkt. 1 ustawy. Do lotów tych paralotnia jest wyposażona co najmniej w:
- 5.20.1 busołą magnetyczną;
  - 5.20.2 dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
  - 5.20.3 wysokościomierz;
  - 5.20.4 wariometr (altimetr);
  - 5.20.5 mapę rejonu lotu z naniesionymi niezbędnymi informacjami nawigacyjnymi dotyczącymi:
    - a) stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych,
    - b) rejonu lub trasy planowanego lotu;
  - 5.20.6 urządzenie radiowe umożliwiające utrzymanie łączności w czasie lotu z radiostacjami lotniczymi na częstotliwościach, jakie są wymagane przez służby ruchu lotniczego w obszarach powietrznych, w których lot ma być wykonywany, oraz zapewniające również łączność na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz;
  - 5.20.7 inne dodatkowe przyrządy lub wyposażenie, określone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.
- 5.21 Uczeń-pilot może wykonywać loty na warunkach określonych w programie szkolenia.
- 5.21.1 Podstawowe wyposażenie ucznia-pilota, zasady jego przygotowania i kontroli przed lotem, w zależności od rodzaju lotu, określa się w programie szkolenia.
- 5.21.2 Uczniom-pilotom zabrania się wykonywania lotów bez spadochronu na wysokości większej niż 100 m nad terenem. Loty na paralotniach podczas zajęć rekreacyjnych, o których mowa w art. 94 ust. 1 ustawy, mogą odbywać się w podmiotach szkolących lub pod ich nadzorem, zgodnie z dokumentami wewnętrznymi:
- a) na paralotniach określonych w pkt 7.1;
  - b) na holu lub ze wzgórza o deniwelacji nie większej niż 150 m;
  - c) nie wyżej niż 100 m nad terenem;
  - d) przy prędkości wiatru nieprzekraczającej 3 m/s;
  - e) w warunkach atermicznych;

f) po złożeniu oświadczenia lub przedstawieniu prawa jazdy, o których mowa w art. 105 ust. 5 ustawy.

- 5.22 Dopuszcza się wykonywanie, na paralotniach bez napędu, startów i lądowań na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.
- 5.23 Pilot paralotni może odstąpić od systematycznej rejestracji ilości lotów i uzyskanego nalotu.
- 5.23.1 Przepis pkt 5.23 nie zwalnia pilota paralotni z obowiązku udokumentowania posiadanej praktyki lotniczej, jeżeli obowiązek ten wynika z przepisów w sprawie świadectw kwalifikacji.
- 5.24 Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych podczas wykonywania lotów jest określone w zalecanej metodyce postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, będącej częścią programu szkolenia.
- 5.24.1 Pilot może odstąpić od zalecanej metodyki postępowania i postąpić w sposób, który uzna za najskuteczniejszy w zaistniałej sytuacji, jeżeli uzasadniają to okoliczności.

### Rozdział 6: Odpowiedzialność

- 6.1 Uczeń-pilot, pasażer, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.7.3, są informowani o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 6.2 Uczeń-pilot, a także osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.21.2, są zapoznawani w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w zaleceniach producenta paralotni, o których mowa w pkt 3.2, oraz informowani o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu.
- 6.3 Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprzęży oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, jest odpowiedzialny:
- 6.3.1 w przypadku pilota paralotni – pilot osobiście, z zastrzeżeniem pkt 6.5;
- 6.3.2 w przypadku, o którym mowa w pkt 5.21.2, oraz lotów ucznia-pilota – instruktor paralotniowy prowadzący szkolenie.
- 6.4 Za decyzję o wykonaniu oraz poprawne wykonanie lotu odpowiedzialność ponosi odpowiednio pilot paralotni, osoba wykonująca loty, o których mowa w pkt 5.21, albo uczeń-pilot.
- 6.5 Przed lotem w składzie dwuosobowym osoba wykonująca lot jako członek załogi albo pasażer, jeżeli nie jest pilotem paralotni, składa dowódcy statku powietrznego pisemne oświadczenie o charakterze udziału w locie, zawierające jednocześnie potwierdzenie zapoznania się z informacjami dotyczącymi zagrożeń i działania paralotni, o których mowa w pkt 6.1 i 6.2, a w przypadku członka załogi również z informacjami dotyczącymi podziału czynności, w tym także oceny stanu technicznego i przygotowania paralotni do lotu.
- 6.5.1 Brak oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, oznacza, że lot jest wykonywany w charakterze pasażera.
- 6.5.2 Składanie oświadczenia, o którym mowa w pkt 6.5, nie jest konieczne w przypadku lotów podczas zawodów sportowych, zlotów, treningów lub pokazów, szkolenia lotniczego, jeżeli skład załogi:

- a) wynika ze zgłoszenia do udziału w imprezie lub
- b) stanowią zawodnicy posiadający licencje sportowe lub piloci paralotni albo
- c) wynika z prowadzonego szkolenia lotniczego.

## Rozdział 7: Dopuszczenie sprzętu paralotniowego do lotów

- 7.1 Do lotów wykonywanych przez ucznia-pilota oraz lotów pilota z pasażerem używa się paralotni posiadających ważną kartę paralotni, oraz, w przypadku używania spadochronów, spadochronów posiadających ważne dopuszczenie i ułożenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do rozporządzenia.
- 7.1.1 Zamiast karty paralotni potwierdzeniem dopuszczenia do lotu, odrębnie dla poszczególnych podzespołów paralotni, mogą być także oznaczenia zdatności umieszczone na podzespołach przez ich producenta lub mechanika lotniowego.
- 7.1.2 Karta paralotni i oznaczenia zdatności mogą występować łącznie albo niezależnie.
- 7.1.3 Oznaczenie zdatności może być także częścią tabliczki znamionowej.
- 7.1.4 Nie wymaga się wystawienia odrębnego dopuszczenia do lotu uprząży oznaczonych przez producenta znakiem zgodności z mającą zastosowanie normą europejską lub krajową, jednak oceny stanu technicznego każdorazowo przed startem dokonuje pilot lub w przypadku lotu ucznia-pilota instruktor.
- 7.1.5 Do połączenia skrzydła paralotni z pozostałymi podzespołami lub spadochronem wykorzystuje się elementy łączące o określonej przez producenta wytrzymałości.
- 7.2 Karta paralotni może być odrębnym dokumentem wystawionym przez mechanika paralotniowego albo częścią instrukcji, metryki lub innego wystawionego przez producenta dokumentu paralotni, który zawiera co najmniej informacje o:
- a) paralotni, w tym:
    - » typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa) lub model,
    - » nazwę producenta,
    - » numer fabryczny,
    - » datę produkcji,
    - » klasę lub przeznaczenie,
    - » minimalną masę startową i maksymalną masę startową (MTOM),
    - » numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wystawionego dla danego typu paralotni;
  - b) dopuszczeniu do lotów, w tym:
    - » datę dopuszczenia do lotów,
    - » termin ważności dopuszczenia,
    - » imię i nazwisko, numer świadectwa oraz poświadczenie mechanika paralotniowego,
    - » nazwę lub identyfikator podmiotu wymienionego w pkt 8.1 lub 8.11, w ramach którego działa mechanik paralotniowy.
- 7.2.1 Oznaczenie zdatności podzespołów paralotni zawiera co najmniej informacje o:
- a) podzespole, w tym:
    - » typ lub model podzespołu,
    - » nazwę producenta,
    - » numer fabryczny,
    - » określenie podzespołu paralotni,
    - » maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej paralotni lub maksymalne obciążenie w przypadku uprząży lub wózka;
  - b) dopuszczeniu do lotów, w tym:



- » stwierdzenie dopuszczenia do lotów,
  - » termin ważności dopuszczenia (miesiąc i rok),
  - » poświadczenie mechanika paralotniowego lub osoby upoważnionej przez producenta, w tym pieczęć i podpis,
  - » numer podmiotu w ewidencji, o której mowa w pkt 8.15, lub nazwę producenta, w ramach którego jest dokonywane dopuszczenie,
  - » numer dopuszczenia w wykazie paralotni dopuszczonych do lotów prowadzonym przez mechanika paralotniowego.
- 7.2.2 Pieczęć używana do poświadczeń zawiera co najmniej imię i nazwisko dopuszczającej do lotu osoby oraz numer wpisu podmiotu do ewidencji, o której mowa w pkt 8.15.
- 7.2.3 Na oznaczeniu zdatności pieczęć może być zastąpiona stałym nadrukiem.
- 7.2.4 Nie wymaga się wystawienia odrębnego krajowego dopuszczenia do lotu w przypadku, gdy dopuszczenie do lotu lub oznaczenie poszczególnych podzespołów paralotni lub spadochronów do paralotni, będące jednocześnie potwierdzeniem aktualnego dopuszczenia do lotu, zostało wykonane przez upoważnione podmioty, instytucje lub organy nadzoru lotniczego innego państwa, zgodnie z ich przepisami w tym zakresie, a podmiot szkolący organizujący loty lub pilot paralotni wykonujący lot z pasażerem zna, rozumie i akceptuje dokumenty lub oznaczenia wystawione w innym języku.
- 7.3 Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje mechanik paralotniowy, z zastrzeżeniem pkt 8.1 i 8.11, na podstawie pozytywnego wyniku oceny zdatności.
- 7.4 Ocena zdatności paralotni obejmuje:
- 7.4.1 ocenę dokumentacji;
  - 7.4.2 ocenę stanu technicznego;
  - 7.4.3 próby funkcjonalne;
  - 7.4.4 loty kontrolne – jeżeli mechanik paralotniowy uzna je za konieczne.
- 7.5 Dopuszczenia paralotni do lotu dokonuje się na okres wynikający z jej oceny zdatności oraz z zaleceń producenta, jednak nie dłuższy niż 24 miesiące.
- 7.5.1 W przypadku uprząży okres ważności dopuszczenia do lotów nie może być dłuższy niż 10 lat.
  - 7.5.2 Po upływie terminu ważności dopuszczenia do lotu konieczna jest ponowna ocena zdatności oraz dopuszczenie do lotu.
- 7.6 Paralotnie mogą być dopuszczone do lotu na podstawie oceny zdatności, o której mowa w pkt 7.3, jeżeli:
- 7.6.1 dla typu lub egzemplarza Prezes Urzędu wydał świadectwo spełnienia wymagań technicznych lub inny dokument uznania zdatności lub
  - 7.6.2 dla typu lub egzemplarza został wydany przez upoważnioną instytucję lub organ nadzoru lotniczego innego państwa dokument uznania zdatności lub dokument równorzędny, lub
  - 7.6.3 zostały wyprodukowane przez zatwierdzonego producenta lub podmiot uznany jako producent paralotni w państwie producenta lub innym państwie i przeszły próby w powietrzu, lub
  - 7.6.4 z deklaracji zgodności, instrukcji lub innych dokumentów wynika, że paralotnia spełnia warunki nie mniejsze niż określa dla paralotni norma transponująca normę EN 926: 2000 (Sprzęt paralotniowy Paralotnie) lub została wyprodukowana pod właściwym nadzorem państwa producenta, lub spełnia wymogi techniczne obowiązujące w innym państwie, lub
  - 7.6.5 producent zaświadczy, że ten typ i model sprzętu przeszedł próby w powietrzu, jest użytkowany co najmniej od roku, system kontroli jakości producenta zapewnia powtarzalność produkcji

- oraz nie występują przeciwwskazania do jego użycia, lub
- 7.6.6 w ramach oceny zdadności przeprowadzono próby zgodnie z programem prób uzgodnionym z Prezesem Urzędu.
- 7.7 Dla paralotni używanych w lotach innych niż określone w pkt 7.1:
- 7.7.1 karta paralotni nie jest wymagana, a za ich właściwy stan techniczny odpowiedzialna jest osoba używająca tego sprzętu;
- 7.7.2 karta paralotni może być wystawiona w sposób określony w pkt 7.2, przy czym w wypadku braku dokumentacji określonej w pkt 7.6 mechanik paralotniowy zamiast wpisu, o którym mowa w pkt 7.2 ppkt 1 lit. g, dokonuje adnotacji „NIECERTYFIKOWANA”.
- 7.8 Wymagania techniczne dla paralotni określa każdorazowo na wniosek zainteresowanego Prezes Urzędu.
- 7.8.1 Propozycję wymagań technicznych przedstawia wnioskujący.
- 7.8.2 Wymagania techniczne mogą zostać określone lub zmienione przez Prezesa Urzędu w oparciu o najnowszą wiedzę związaną z eksploatacją lub praktyką badań wyrobów, a także w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi.
- 7.9 Podzespoły paralotni, producent lub mechanik paralotniowy, oznacza tabliczką znamionową umieszczoną w miejscu umożliwiającym ich odczytanie bez demontażu części składowych paralotni.
- 7.9.1 Tabliczka znamionowa zawiera co najmniej:
- a) informacje wymagane przez mające zastosowanie normy i wymagania techniczne, które dla paralotni lub jej części stosuje producent, lub
  - b) poniższe informacje:
    - » typ lub model podzespołu paralotni,
    - » nazwę producenta,
    - » numer fabryczny,
    - » datę produkcji,
    - » określenie podzespołu paralotni,
    - » maksymalną masę startową (MTOM) kompletnej paralotni lub maksymalne obciążenie w przypadku uprzęży lub wózka,
    - » numer certyfikatu, jeżeli uzyskano dla typu paralotni lub podzespołu.
- 7.9.2 Do czasu przeprowadzenia oceny potwierdzającej spełnienie wymagań technicznych tabliczka znamionowa lub zamieszone dodatkowe oznaczenia podzespołu paralotni zawierają informację: „Konstrukcja nieprzeznaczona do lotów z pasażerem i lotów ucznia-pilota” lub zamiast numeru certyfikatu informację „PROTOTYP”.
- 7.9.3 Brak tabliczki znamionowej na podzespołach paralotni kwalifikuje je jako nieprzeznaczone do lotów z pasażerem oraz lotów ucznia-pilota.
- 7.10 Świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje się dla zdefiniowanego w DDP typu paralotni lub podzespołu.
- 7.10.1 DDP zawiera co najmniej:
- 7.10.1.1 nazwę i adres producenta;
  - 7.10.1.2 opis i ustalenie wyrobu, obejmujące:
    - a) nazwę lub oznaczenie:
      - » określające typ wyrobu,
      - » ogólny opis lub określenie wyrobu,

- » szczegółowy opis i określenie wyrobu,
  - » listę części wyrobu;
  - b) standard modyfikacji – oznaczenie poszczególnych modeli, jeżeli typ wytwarzany jest w kilku standardach modyfikacji,
  - c) główny spis rysunków,
  - d) ciężar i główne wymiary;
- 7.10.1.3 odniesienie do specyfikacji, w tym numer normy, wymagań technicznych i specyfikacji projektu wytwórcy;
- 7.10.1.4 nominalne osiągi wyrobu – bezpośrednio lub przez odniesienie do innych dokumentów;
- 7.10.1.5 szczegóły na temat zatwierdzenia, jakie otrzymał wyrób;
- 7.10.1.6 odniesienie do sprawozdania z prób kwalifikacyjnych;
- 7.10.1.7 odniesienie do instrukcji użytkowania i obsługi;
- 7.10.1.8 oświadczenie o spełnieniu mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych oraz o każdym odchyleniu od nich;
- 7.10.1.9 oświadczenie o poziomie spełnienia mającej zastosowanie normy lub wymagań technicznych z uwagi na zdolności wyrobu do zniesienia różnych warunków otoczenia lub wykazania różnych właściwości, w tym wszelkie znane ograniczenia
- 7.10.1.10 zakres wyrobów objętych deklaracją – w przypadku gdy deklaracja dotyczy pojedynczego egzemplarza lub określonej liczby wyrobów;
- 7.10.1.11 deklarację wytwórcy dotyczącą jego ograniczonej odpowiedzialności za wyrób, bez jego zgody, używany poza określonymi w deklaracji warunkami oraz cel wystawienia deklaracji;
- 7.10.1.12 datę i podpis upoważnionego przedstawiciela wytwórcy oraz numer i wydanie DDP.
- 7.10.2 Świadectwo spełnienia wymagań technicznych wydaje Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu po wykazaniu przez niego spełnienia wymagań przez prototyp oraz przedstawieniu:
- a) sprawozdania z prób;
  - b) oświadczenia o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalonych ze względu na bezpieczeństwo, lotów lub użycia – DDP,
  - c) arkusza spełnienia wymagań technicznych.
- 7.10.2.1 W celu przeprowadzenia oceny przedstawionej dokumentacji Prezes Urzędu ma prawo wglądu do pozostałych materiałów i dokumentów dowodowych dotyczących ocenianego sprzętu.
- 7.10.2.2 Dokumenty dowodowe spełnienia wymagań technicznych, wymienione w arkuszu spełnienia wymagań technicznych, przechowuje wnioskujący.
- 7.10.3 Częścią składową świadectwa spełnienia wymagań technicznych jest dostarczone przez producenta oświadczenie o sposobie wykonania konstrukcji, osiąгах, warunkach używania oraz ograniczeniach, ustalanych ze względu na bezpieczeństwo lotów lub użycia – DDP.
- 7.10.4 Producent zapewnia publikację informacji o wszelkich zmianach w warunkach używania sprzętu paralotniowego i przekazuje tę informację Prezesowi Urzędu.
- 7.10.5 Prezes Urzędu może cofnąć lub zawiesić świadectwo spełnienia wymagań technicznych.
- 7.10.6 Prezes Urzędu zawiesza świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest zapewnione bezpieczne użytkowanie sprzętu paralotniowego.
- 7.10.7 Prezes Urzędu cofa świadectwo spełnienia wymagań technicznych, jeżeli nie jest możliwe usunięcie przyczyny jego zawieszenia..
- 7.10.8 W przypadku wprowadzenia istotnej modyfikacji sprzętu, w wyniku której uległy zmianie istotne parametry lub właściwości lotne, należy uzyskać nowe świadectwo spełnienia wymagań technicznych.

## Rozdział 8: Produkcja i obsługa techniczna sprzętu paralotniowego

- 8.1 Projektowanie, produkcja, naprawa i obsługa sprzętu paralotniowego może być prowadzona, z zastrzeżeniem pkt 8.2, 8.11 i 8.12, odpowiednio przez podmioty, którym Prezes Urzędu zgodnie z niniejszymi przepisami wydał zatwierdzenie dotyczące projektowania, produkcji i obsługi sprzętu paralotniowego, lub przez podmioty posiadające odpowiedni certyfikat wydany na podstawie przepisów odrębnych. Podmioty te są zwane dalej „zatwierdzonymi producentami”.
- 8.1.1 Zatwierdzeni producenci dostarczają użytkownikom podzespoły paralotni:
- a) oznaczone tabliczką znamionową oraz
  - b) z deklaracją zgodności albo innym dokumentem informującym o spełnieniu przez egzemplarz wymagań technicznych.
- 8.2 Pojedyncze egzemplarze sprzętu paralotniowego mogą być produkowane, pod nadzorem Prezesa Urzędu, przez podmioty inne niż zatwierdzeni producenci.
- 8.2.1 Proces produkcji pod nadzorem kończy się oznaczeniem wyrobu tabliczką znamionową i uzgodnieniem z Prezesem Urzędu programu prób.
- 8.3 Podmiot ubiegający się o zatwierdzenie, o którym mowa w pkt 8.1, składa do Prezesa Urzędu dokumenty określone w pkt 8.4 i 8.4.1.
- 8.4 Wniosek podmiotu ubiegającego się o zatwierdzenie zawiera następujące dane:
- 1) oznaczenie podmiotu – imię i nazwisko lub nazwę;
  - 2) siedzibę;
  - 3) zakres działalności;
  - 4) miejsca wykonywania podstawowej działalności;
  - 5) podstawę prawną prowadzenia działalności gospodarczej lub oświadczenie o sposobie prowadzenia działalności podlegającej zatwierdzeniu w innej formie;
  - 6) w zależności od rodzaju podmiotu – numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON) lub numer ewidencyjny (PESEL), a dla podmiotów obcych – dokument równoważny;
  - 7) sposób oznaczania produktów dopuszczonych do obrotu – w przypadku producentów;
  - 8) miejsce przechowywania dokumentacji;
  - 9) imię i nazwisko oraz kwalifikacje osoby odpowiedzialnej za zapewnienie kontroli jakości.
- 8.4.1 Do wniosku, o którym mowa w pkt 8.4, dołącza się:
- 8.4.1.1 informacje o sposobie zapewnienia niezbędnych osób funkcyjnych podczas prób, odbioru sprzętu i kontroli jakości, w zależności od rodzaju prowadzonej działalności;
- 8.4.1.2 w przypadku podmiotów prowadzących w składzie ponad pięcioosobowym działalność podlegającą zatwierdzeniu:
- a) schemat struktury organizacyjnej związanej z zatwierdzaną działalnością,
  - b) informacje dotyczące zawodowego przygotowania personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego,
  - c) imiona i nazwiska osób odpowiedzialnych za kontrolę jakości i zakres odpowiedzialności,
  - d) schemat systemu zapewnienia jakości;
- 8.4.1.3 w przypadku kooperacji z innymi podmiotami w zakresie zatwierdzanej działalności informacje dotyczące:
- a) podstawowych kooperantów wykonujących podzespoły, ich nazwy i adresu oraz zakresu kooperacji,
  - b) sposobów zapewnienia jakości lub odbioru podzespołów dostarczanych przez

kooperantów niebędących zatwierdzonymi producentami.

- 8.5 W ramach procesu zatwierdzania sprawdza się zgodność zgłoszonych danych ze stanem faktycznym oraz:
- 1) zapewnienie co najmniej jednej osoby posiadającej kwalifikacje mechanika paralotniowego, wykonującego czynności kontroli jakości, odbioru produkcji i dopuszczania sprzętu;
  - 2) posiadanie wzorów dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13;
  - 3) posiadanie instrukcji obsługiwanych paralotni lub, przy ich braku, uzgodnionych z Prezesem Urzędu zasad postępowania.
- 8.6 Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli Prezes Urzędu wydaje odpowiednie zatwierdzenie.
- 8.7 Zatwierdzenie wydaje się na czas nieokreślony.
- 8.8 Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 i 8.4.1, wymaga pisemnego zgłoszenia Prezesowi Urzędu w terminie 30 dni od dnia zaistnienia pod rygorem utraty ważności zatwierdzenia.
- 8.9 Zmiana danych, o których mowa w pkt 8.4 ppkt 1–7, wymaga odpowiednio uzupełnienia lub wymiany zatwierdzenia.
- 8.10 Zatwierdzenie traci ważność w przypadku:
- 1) zaprzestania działalności;
  - 2) rezygnacji z zatwierdzenia;
  - 3) niezgłoszenia w terminie zmian, o których mowa w pkt 8.8;
  - 4) niezapewnienia przez podmiot warunków, które były podstawą wydania zatwierdzenia, stwierdzonego decyzją Prezesa Urzędu.
- 8.10.1 W przypadku usunięcia braków będących podstawą utraty ważności zatwierdzenia Prezes Urzędu wydaje nowe zatwierdzenie.
- 8.11 Obsługa techniczna paralotni, wykonywana tylko w zakresie napraw, przeglądów i dopuszczania do lotów, może być prowadzona poza zatwierdzonym producentem tylko przez mechaników paralotniowych lub pod ich nadzorem, jeżeli jest wykonywana w ramach podmiotu, który zgłosił Prezesowi Urzędu taką działalność nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem i posiada wzory dokumentacji, o której mowa w pkt 7.2, 7.2.1 i 8.13. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 8.4 odpowiednio do planowanej działalności.
- 8.12 Obsługa techniczna w zakresie ograniczonym do:
- 1) wymiany i naprawy uszkodzonych części paralotni niewymagającej ingerencji w strukturę podzespołów;
  - 2) ułożenia czaszy spadochronu;
  - 3) podczepienia spadochronu do uprząży;
  - 4) regulacji długości linek sterowniczych – może być wykonywana również przez pilota paralotni poza podmiotami wymienionymi w pkt 8.1 i 8.11.
- 8.13 Mechanicy paralotniowi prowadzą wykaz podzespołów paralotni dopuszczonych do lotów, w którym zamieszcza się co najmniej następujące informacje:
- 1) typ (jednomiejscowa, dwumiejscowa), model, rozmiar;
  - 2) nazwę producenta;

- 3) numer fabryczny, a w przypadku jego braku numer nadany przez mechanika;
- 4) datę produkcji;
- 5) numer i rodzaj dokumentu wymienionego w pkt 7.6, wydane dla danego typu podzespołu paralołni, lub adnotację „NIECERTYFIKOWANY”;
- 6) datę dopuszczenia do lotów i numer kolejny w wykazie;
- 7) termin ważności dopuszczenia;
- 8) zakres wykonanych czynności obsługowych;
- 9) dane podmiotu zgłaszającego.

- 8.14 W przypadku zaprzestania działalności, o której mowa w pkt 8.1 lub 8.11, podmiot niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu wykaz, o którym mowa w pkt 8.13, obejmujący okres ostatnich 36 miesięcy.
- 8.15 Prezes Urzędu prowadzi ewidencję podmiotów oraz osób, o których mowa w pkt 7.3, 8.1 i 8.11.
- 8.15.1 Ewidencję, o której mowa w pkt 8.15, udostępnia się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego oraz jego delegaturach.
- 8.16 W przypadku niezgłoszenia zmian, o których mowa w pkt 8.8, lub prowadzenia działalności niezgodnie z niniejszymi przepisami Prezes Urzędu może ograniczyć zakres wykonywanej przez podmiot działalności w obszarze związanym z usunięciem stwierdzonych uchybień, a w przypadku nieusunięcia uchybień w terminie 30 dni od dnia ograniczenia zakresu wykonywanej działalności, skreśla podmiot z prowadzonej ewidencji.

## Rozdział 9: Znaki stosowane podczas lotów holowanych

- 9.1 Planowany kierunek holowania wyznaczają dwa znaki w kształcie litery „V” o wymiarach ramienia 2 m x 6 m w jednym, kontrastującym kolorze – żółtym lub białym. Znaki wyklada się zgodnie z rysunkiem określonym w pkt 9.3, jeden w miejscu startu - skierowany wierzchołkiem w kierunku startu, a ramionami w kierunku holowania, drugi przy wyciągarce lub w miejscu planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego, wierzchołkiem skierowany w stronę wyciągarki, a ramionami w stronę startu.
- 9.1.1 Znaki mogą być wyłożone do 50 m od miejsc określonych w pkt 9.1, przy zachowaniu kierunku ułożenia określonego na rysunku w pkt 9.3.
- 9.2 Przy lotach holowanych na wodzie za motorówką, wyklada się tylko znak przy starcie.
- 9.3 Sposób ułożenia znaków przy starcie za wyciągarką lub pojazdem holującym określa następujący rysunek:



## Rozdział 10: START WYCIĄGARKĄ lub miejsce planowanego zakończenia jazdy pojazdu holującego

- 10.1 Do egzaminu praktycznego można przystąpić po zdaniu egzaminu teoretycznego w ciągu 12 miesięcy od zdania egzaminu teoretycznego. Egzamin teoretyczny i praktyczny są płatne na konto ULC zgodnie z tabelą opłat.
- 10.1.1 Świadectwo Kwalifikacji jest otrzymywane bezterminowo.

## Rozdział 11: Podział przestrzeni powietrznej i służby w niej zapewniane.

- 11.1 Polska przestrzeń powietrzna **sklasyfikowana** dzieli się na:
- 11.1.1 **przestrzeń powietrzną kontrolowaną** – Klasy C (od FL095 – FL660), w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej;
- 11.1.2 **przestrzeń powietrzną niekontrolowaną** – Klasy G (od GND - FL095), w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej z wyłączeniem CTR, TMA, MCTR i MTMA;
- 11.1.3 **GND** – poziom gruntu;
- 11.1.4 **FL** – poziom lotu;
- 11.1.5 **FL095** – poziom lotu na wysokości 9500 stóp, czyli około 2900 metrów.
- 11.2 Poza przestrzenią sklasyfikowaną występuje przestrzeń powietrzna **niesklasyfikowana**. Rejony takie tworzy się głównie w **TSA, TRA, TFR, MRT, D i EA** z myślą o statkach powietrznych wykonujących loty niezgodnie z przepisami ICAO.
- 11.3 Dla zapewnienia bezkolizyjnego i bezpiecznego wykonywania lotów przez wojskowe i cywilne statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej zostały ustanowione następujące elementy przestrzeni powietrznej:
- 1) **CTR** – (Control Zone) strefa kontrolowana lotniska;
  - 2) **CTA** – (Control Area) obszar kontrolowany;
  - 3) **MCTR** – (Military CTR) strefa kontrolowana lotniska wojskowego;
  - 4) **TMA** – (Terminal Control Area) rejon kontrolowany lotnisk(a);
  - 5) **MTMA** – (Military TMA) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
  - 6) **AWY** – (Airway) stała droga lotnicza;
  - 7) **CDR** – (Conditional Route) warunkowe drogi lotnicze, które mogą być ustanawiane w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:
    - c) **CDR1** – warunkowa droga lotnicza kategorii pierwszej możliwa do planowania stałego i dostępna w okresach podanych w AIP Polska (Aeronautical Information Publication);
    - d) **CDR2** – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej możliwa do planowania w okresach podanych w AUP (Airspace Use Plan);
    - e) **CDR3** – warunkowa droga lotnicza kategorii trzeciej niemożliwa do planowania, która może być użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego;
  - 8) **ATZ** – (Aerodrome Traffic Zone) strefa ruchu lotniskowego;
  - 9) **MATZ** – (Military ATZ) strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
  - 10) **TSA** – (Temporary Segregated Area) strefa czasowo wydzielona. Podejmowanie działań w TSA lub w segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska do wyłącznego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości;
  - 11) **TRA** – (Temporary Reserved Area) strefa czasowo rezerwowana. Podejmowanie działań w TRA lub w segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska.

Przez TRA lub jej segmenty dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego;

- 12) **CBA** – (Cross-Border Area) rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne (w FIR EPWW aktualnie brak);
- 13) **MRT** – (Military Route) stała trasa lotnictwa wojskowego na małej wysokości;
- 14) **TFR** – (TSA or TRA Feeding Route) trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA lub TRA oraz przelot między tymi strefami;
- 15) **D** – (Danger Area) strefa niebezpieczna. Strefa w której mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statku powietrznego, w szczególności przestrzeń powietrzna nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi;
- 16) **P** – (Prohibited Area) strefa zakazana w której lot statku powietrznego jest zakazany od poziomu terenu do określonej wysokości, w szczególności przestrzeń powietrzna nad obiektami, w których są gromadzone substancje i mieszaniny o właściwościach wybuchowych;
- 17) **R** – (Restricted Area) strefa o ograniczonym ruchu lotniczym, w której lot statku powietrznego jest ograniczony przez wymagania dotyczące generowania przez niego fal akustycznych od poziomu terenu do określonej wysokości, w szczególności przestrzeń powietrzna nad aglomeracjami miejskimi, parkami narodowymi oraz obiektami, w których są gromadzone substancje i mieszaniny o właściwościach wybuchowych;
- 18) **ADIZ** – (Air Defense Identification Zone) strefa identyfikacji obrony powietrznej ustanowiona wzdłuż granicy z Rosją, Białorusią i Ukrainą w zakresie wysokości bez ograniczeń i o szerokości 15 km w głąb terytorium RP.

#### 11.3.1 Ponadto:

- 19) **EA** – (Exercise Area) rejon ćwiczeń, kreowany doraźnie w sytuacji kiedy w rejonie lotów brak jest wydzielonych elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej, a konieczne jest wprowadzenie ograniczeń dla statków powietrznych nie biorących udziału w przedsięwzięciu.

## Rozdział 12: Repetytorium:

- 12.1 Dokumentem uprawniającym do wykonywania lotów na paralotni jest :
  - » Świadectwo Kwalifikacji Pilota Paralotniowego.
- 12.2 Świadectwo Kwalifikacji Pilota Paralotniowego wydawane jest na okres :
  - » bezterminowo.
- 12.3 Uprawnienia podstawowe wpisywane do ŚK to :
  - » PP, PPG, PPGG.
- 12.4 Loty paralotniowe można wykonywać w okresie :
  - » 30 min. Przed wschodem słońca do 30 min. po zachodzie słońca.
- 12.5 Jakie warunki powinien spełniać kandydat do szkolenia paralotniowego :
  - » nie ma ograniczeń wiekowych.
- 12.6 Za teren zabudowany w lotach paralotniowych uważa się :
  - » obszar zabudowany.



- 12.7 Loty nad terenem zabudowanym można wykonywać na wysokości :
- » 150 m licząc od najwyższego obiektu w promieniu 300 m.
- 12.8 Loty VFR to :
- » loty z wizualizacją przestrzeni.
- 12.9 Loty w strefie EPD :
- » można wykonywać o ile strefa nie została aktywowana.
- 12.10 Loty na paralotni można wykonywać do wysokości :
- » do 2900m, o ile nie występują inne ograniczenia.
- 12.11 Czy egzamin państwowy praktyczny podlega opłacie?
- » Tak.
- 12.12 Czy egzamin państwowy teoretyczny podlega opłacie?
- » Tak.
- 12.13 Czym jest licencja?
- » Jest to dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji i upoważniający do wykonywania określonych czynności lotniczych.
- 12.14 Jaką licencję uważamy za ważną?
- » Licencję wydaną przez Prezesa ULC lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa ULCL.
- 12.15 Jakie służby są zapewniane w przestrzeni niekontrolowanej?
- » Służba alarmowa i służba informacji powietrznej.
- 12.16 Jakie warunki powinien spełniać kandydat do szkolenia praktycznego?
- » Posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji.
  - » Jeżeli nie uzyskał jeszcze pełnoletniości musi posiadać pisemną zgodę przedstawiciela ustawowego.
  - » Posiadać odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie.