

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 dzieli 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) łódzie 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) łódzie latające — w których pływalność nadaje kadłub o odpowiednim kształcie.

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

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

§ 5. Aerostaty, o których mowa w § 4 pkt 1, dzieli 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,

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

§ 6. Aerodynamy, 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) wiroplaty — 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:

- wiroplaty o stałym położeniu osi wirników,
- wiroplaty o zmiennym położeniu osi wirników,
- wiroplaty 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 — wiropląty 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 — wiropląty z napędem niebędące śmigłowcami;
- 10) wiroszybowce (żyroszybowce) — wiropląty 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) paralołotnie — 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) paralołotnie z napędem — paralołotnie z napędem zamocowanym do ciała pilota;
- 16) motoparalołotnie — paralołotnie 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.

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
		Pósztywny
		Niesztywny
	Na ogrzane powietrze	Sztywny
		Pósztywny
		Niesztywny
	Gazowy i na ogrzane powietrze	Sztywny
		Pósztywny
		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		
			Motoszybowiec		
	Wiropłat	Bez napędu	Wiroszybowiec		
			Wiatrakowiec		
		Z napędem	Śmigłowiec		