

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

DOWÓDZTWO GENERALNE RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

REGULAMIN LOTÓW
LOTNICTWA SIŁ ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(RL)

WARSZAWA

2023



MINISTER OBRONY NARODOWEJ

**DECYZJA nr 25/DG RSZ
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ
z dnia 6 lutego 2023 r.**

**w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej
Polskiej „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL)**

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 426 oraz z 2014 r. poz. 933), w celu nowelizacji zasad wykonywania lotów przez lotnictwo Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej ustala się, co następuje:

- § 1. Wprowadza się do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL), stanowiący załącznik do decyzji.
- § 2. 1. Upoważniam Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych do dokonywania zmian w dokumencie, o którym mowa w § 1, w celu jego aktualizacji.
2. Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych wydając decyzję:
- 1) uwierzytelnia decyzję odciskiem własnej pieczęci urzędowej i zamieszcza z lewej strony klauzulę „z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej”;
 - 2) oznacza decyzję cechą „...../DGRSZ”.
- § 3. Traci moc decyzja Nr 179/Szkol/DG RSZ Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 sierpnia 2016 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2016) (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 453, z późn. zm.), sygn. SPow. 19/2016.
- § 4. Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych lub osoba przez niego upoważniona dokonuje oceny aktualności dokumentu nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, a obowiązkowo po zmianie przepisów prawnych lub innych dokumentów, które zostały przywołane w dokumencie.
- § 5. Obowiązująca wersja dokumentu, o którym mowa w § 1, jest dostępna w formie elektronicznej na stronie: <https://dgrsz.ron.int/dgrsz/isp/zw1/opplpl/Strony/default.aspx>
- § 6. Decyzja wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia podpisania.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

/-/ Mariusz BŁASZCZAK

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW	5
DEFINICJE	9
ROZDZIAŁ 1. PRZEPISY OGÓLNE	15
§ 1 Zakres obowiązywania	17
§ 2 Rozpowszechnianie i aktualizacja <i>Regulaminu</i>	19
§ 3 Dokumentacja lotnicza, czas i jednostki miar	21
ROZDZIAŁ 2. POLSKA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA I JEJ WYKORZYSTANIE	23
§ 4 Zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej w lotnictwie SZ RP	25
ROZDZIAŁ 3. LOTNISKA, LĄDOWISKA, INNE MIEJSCA DO STARTÓW I LĄDOWAŃ, STREFY LĄDOWANIA ORAZ TEREN PRZYGODNY	27
§ 5 Lotniska	29
§ 6 Lotniska zapasowe	31
§ 7 Lądowiska, inne miejsca do startów i lądowań, strefy lądowania oraz teren przygodny	33
ROZDZIAŁ 4. PERSONEL LOTNICZY, UPRAWNIENIA DO WYKONYWANIA LOTÓW	37
§ 8 Personel lotniczy	39
§ 9 Szczególne zasady wykonywania lotów w składzie personelu latającego	41
§ 10 Dowódca statku powietrznego	43
§ 11 Załoga statku powietrznego	47
§ 12 Uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów personelu latającego i personelu BSP lotnictwa SZ RP	49
§ 13 Ważność uprawnień i dopuszczeń	53
§ 14 Kontrole w locie, egzaminy teoretyczne	57
§ 15 Zakres praw i obowiązków osób funkcyjnych w lotach dyspozycyjnych	63
§ 16 Czas startowy, nalot, odpoczynek	67
ROZDZIAŁ 5. LOTY	71
§ 17 Organizacja i klasyfikacja lotów	73
§ 18 Zapewnianie służb ruchu lotniczego, zasady wykonywania operacji lotniczych	77
§ 19 Warunki minimalne do startu, lądowania oraz w rejonie wykonania zadania	79
§ 20 Loty w pozorowanych warunkach braku widoczności	81
§ 21 Loty na dużych wysokościach, w stratosferze i z prędkościami naddźwiękowymi	83
§ 22 Loty grupowe	85
§ 23 Loty z wykorzystaniem systemów nocnego widzenia	87
§ 24 Loty nad obszarem wodnym	89
§ 25 Loty z użyciem uzbrojenia w ramach szkolenia i treningu	91
§ 26 Powietrzne operacje specjalne (POS)	93
§ 27 Operacje lotnicze w strefach lądowania	95
§ 28 Pokazy lotnicze	97
§ 29 Prezentacje sprzętu lotniczego	99
§ 30 Loty specjalne	101
§ 31 Loty metodyczne	103
§ 32 Loty nadzorujące	105

§ 33	Loty standaryzacyjne	107
§ 34	Loty poszukiwawczo-ratownicze, sanitarne oraz o statusie MEDEVAC/CASEVAC	109
§ 35	Lotnicze rozpoznanie pogody	111
§ 36	Szczególne zasady obecności na pokładach statków powietrznych SZ RP w locie	113
§ 37	Loty na symulatorach lotu (szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu).....	115
ROZDZIAŁ 6.	POSTANOWIENIA MEDYCZNE.....	117
§ 38	Postanowienia ogólne	119
§ 39	Kwalifikacje i zadania personelu medycznego	121
ROZDZIAŁ 7.	SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE.....	123
§ 40	Postanowienia ogólne	125
§ 41	Loty w strefie niebezpiecznych zjawisk pogody.....	127
§ 42	Sytuacje awaryjne w locie	129
§ 43	Utrata orientacji przestrzennej	131
§ 44	Utrata orientacji geograficznej.....	133
§ 45	Przymusowe lądowanie	135
ROZDZIAŁ 8.	BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE	137
§ 46	Postanowienia ogólne	139
§ 47	Klasyfikacja bezzałogowych statków powietrznych.....	141
§ 48	Użytkowanie przestrzeni powietrznej	143
§ 49	Operacje bezzałogowych statków powietrznych	145
ROZDZIAŁ 9.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	147
§ 50	Przepisy przejściowe i dostosowujące	149
LISTA KONTROLNA STRON	151	
REJESTR ZMIAN.....	153	

WYKAZ SKRÓTÓW

ALFA	– przestrzeń powietrzna wykorzystywana przez siły dyżurne OP RP
AIP	– (<i>Aeronautical Information Publication</i>) zbiór informacji lotniczych
APP	– (<i>Approach control office or approach control or approach control service</i>) ośrodek kontroli zbliżania lub kontrola zbliżania, lub służba kontroli zbliżania
ASAR	– (<i>Aeronautical Search and Rescue</i>) służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego
ATC	– [<i>Air traffic control (in general)</i>] kontrola ruchu lotniczego (ogólnie)
ATS	– (<i>Air Traffic Service</i>) służba ruchu lotniczego
BITD	– (<i>Basic Instrument Training Device</i>) urządzenie do szkolenia podstawowego w lotach według wskazań przyrządów
BOZ	– biuro odpraw załóg
BRLOS	– (<i>Beyond Radio Line of Sight</i>) operacje poza zasięgiem łączności radiowej
BMC	– (<i>Basic Mission Capable</i>) pilot wyszkolony na danym typie statku powietrznego nieutrzymujący poziomu CMR
BSP	– bezzałogowy statek powietrzny
BVLOS	– (<i>Beyond Visual Line of Sight Operation</i>) operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej
CBA	– (<i>Cross Border Area</i>) rejon lotów po obu stronach granicy państwa
CMR	– (<i>Combat Mission Ready</i>) status zdolności pilota do wykonania misji zgodnie z przeznaczeniem jednostki
CRM	– (<i>Crew Resources Management</i>) zarządzanie zasobami załogi
CTR	– (<i>Control Zone</i>) strefa kontrolowana lotniska
D	– (<i>Danger Area</i>) strefa niebezpieczna
DA/DH	– (<i>Decision Altitude/Height</i>) wysokość bezwzględna/względna decyzji
DOL	– drogowy odcinek lotniskowy
DZB COP-DKP	– Dyżurna Zmiana Bojowa Centrum Operacji Powietrznych Dowództwa Komponentu Powietrznego
FFS	– (<i>Full Flight Simulator</i>) pełny symulator lotu
FIR	– (<i>Flight Information Region</i>) rejon informacji powietrznej
FL	– (<i>Flight Level</i>) poziom lotu
FNPT	– (<i>Flight and Navigation Procedures Trainer</i>) urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych
FSTD	– (<i>Flight Symulation Training Devices</i>) szkoleniowe urządzenia symulacji lotów
FTD	– (<i>Flight Training Device</i>) urządzenie do szkolenia lotniczego
GAT	– (<i>General Air Traffic</i>) ogólny ruch lotniczy

HHO	– (<i>Hoist Human Operation</i>) operacje z wykorzystaniem dźwigu pokładowego
IFF	– (<i>Identification Friend or Foe</i>) system identyfikacyjny „swoj-obcy”
IFR	– (<i>Instrument Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
INOP	– <i>Instrukcja operacyjna</i>
IOL	– <i>Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
IS	– instruktor symulatorowy
KNC	– komora niskich ciśnień
LAW	– Lotnicza Akademia Wojskowa
LoA	– (<i>Local Agreement</i>) porozumienie o współpracy operacyjnej
LRP	– lotnicze rozpoznanie pogody
MEDEVAC	– (<i>Medical Evacuation</i>) ewakuacja medyczna
MCC	– (<i>Multi Crew Cooperation</i>) współpraca w załodze wieloosobowej
MCTR	– (<i>Military CTR</i>) strefa kontrolowana lotniska wojskowego
MDA/MDH	– (<i>Minimum Descent Altitude/Height</i>) minimalna bezwzględna/względna wysokość zniżania podczas podejścia nieprecyzyjnego
MEL	– (<i>Minimum Equipment List</i>) wykaz wyposażenia minimalnego
MIL AIP	– zbiór informacji lotniczych o lotniskach wojskowych
MRT	– (<i>Military Route</i>) stała trasa lotnictwa wojskowego
MTMA	– (<i>Military Terminal Control Area</i>) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotniska wojskowego
NM	– (<i>Nautical Mile</i>) mila morska
NOTAM	– (<i>Notice to Airmen</i>) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach oraz niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
NZP	– niebezpieczne zjawiska pogody
OAT	– (<i>Operational Air Traffic</i>) operacyjny ruch lotniczy
OKL	– obiektywna kontrola lotów
OP RP	– obrona powietrzna Rzeczypospolitej Polskiej
OS	– operator symulatorowy
OSL	– organizacja stref lądowania
OTD	– (<i>Other Training Devices</i>) inne urządzenia treningowe
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym
PJW	– Polska Jednostka Wojskowa
PKW	– Polski Kontyngent Wojskowy

POL	– pilot operacyjny lotów
POS	– (<i>Special Air Operations</i>) powietrzne operacje specjalne
PSzL	– program szkolenia lotniczego
PZOL	– personel zabezpieczenia operacji lotniczych
R	– (<i>Restricted Area</i>) strefa ograniczona
RL	– <i>Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
RP	– Rzeczpospolita Polska
RWKLL	– Rejonowa Wojskowa Komisja Lotniczo-Lekarska w Warszawie
RVR	– (<i>Runway Visual Range</i>) zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej
SAR	– (<i>Search and Rescue</i>) poszukiwanie i ratownictwo
SOF	– (<i>Supervisor of Flying</i>) pilot operacyjny lotów
SOP	– (<i>Standard Operating Procedures</i>) standardowe procedury operacyjne
SSRL SZ RP	– Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
SZ RP	– Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej
TFR	– (<i>TSA or TRA Feeding Route</i>) trasa lotnicza umożliwiająca lot do TSA lub TRA oraz przelot między TSA lub TRA
TRA	– (<i>Temporary Reserved Area</i>) strefa czasowo rezerwowana
TSA	– (<i>Temporary Segregated Area</i>) strefa czasowo wydzielona
TWR	– organ kontroli lotniska
VFR	– (<i>Visual Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów z widocznością
VIS	– (<i>Visibility</i>) widzialność
VLOS	– (<i>Visual Line of Sight Operation</i>) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej
VMC	– (<i>Visual Meteorological Conditions</i>) warunki meteorologiczne do lotów z widocznością
WIML	– Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej
WM	– warunki minimalne
WMet.	– warunki meteorologiczne
WOSzK	– wojskowy ośrodek szkoleniowo-kondycyjny
ZSL	– zabezpieczenie stref lądowania

STRONA PUSTA

DEFINICJE

Administrator – Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych.

Arkusze strefy lądowania – dokument w formie tabelarycznej wraz z załącznikami zawierający dane numeryczne, graficzne i opisowe, dotyczące przydatności wybranej strefy lądowania do operacji lotniczych. Arkusze strefy lądowania jest wykonywany przez PZOL posiadający odpowiedni poziom wyszkolenia i podlega procesowi weryfikacji i zatwierdzenia do użycia oraz archiwizacji i dystrybucji na poziomie SZ RP.

Bezpieczna wysokość lotu statku powietrznego – minimalna wysokość lotu wykluczająca możliwość zderzenia się statku powietrznego z powierzchnią ziemi (wody) i przeszkodami lotniczymi podczas lotu według wskazań przyrządów (IFR).

Bezzałogowy statek powietrzny – oznacza każdy statek powietrzny wykonujący operację lub przeznaczony do wykonywania operacji samodzielnie, lub będąc pilotowanym zdalnie bez pilota na pokładzie.

Czas lotu na symulatorze – całkowity czas lotu, w którym załoga statku powietrznego realizuje zadania przewidziane programem szkolenia na symulatorze lotu.

Czas lotu według IFR – całkowity czas lotu, w którym statek powietrzny jest pilotowany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.

Czas lotu personelu latającego i personelu BSP klasy I – czas liczony od chwili, gdy statek powietrzny rozpoczyna poruszać się za pomocą własnej mocy z zamiarem wykonania startu do chwili wyłączenia silnika po zakończonym locie; dla załóg śmigłowców – liczony od chwili uruchomienia silnika do zatrzymania łopat wirnika.

Czas odpoczynku – czas wolny od zajęć służbowych, pomiędzy kolejnymi okresami czasu startowego lub kolejnymi okresami wykonywania czynności służbowych.

Członek personelu pokładowego – członek załogi statku powietrznego pełniący podczas lotu obowiązki niezwiązane z prowadzeniem statku powietrznego oraz będący członkiem personelu lotniczego, który wypełnia na pokładzie statku powietrznego obowiązki wyznaczone mu przez organizatora lotów lub dowódcę statku powietrznego.

Czynności lotnicze – przedsięwzięcia realizowane w ramach działalności lotniczej związane z obsługą, użytkowaniem statku powietrznego oraz zapewnieniem służb ruchu lotniczego.

Dowódca statku powietrznego – pilot lub pilot BSP wyznaczony przez organizatora lotów, posiadający odpowiednie uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego, dowodzący załogą od momentu postawienia zadania do omówienia po ostatnim locie.

Dowódca ugrupowania – osoba wyznaczona do dowodzenia przydzielonym mu ugrupowaniem.

Dowódca zadania lotniczego – dowódca statku powietrznego lub inna osoba odpowiedzialna za wykonanie postawionego zadania (jego części lub elementu).

Drugi pilot – pilot inny niż dowódca statku powietrznego wyznaczony przez organizatora lotów.

Dysponent limitu nalotu – osoba uprawniona przez Ministra Obrony Narodowej do wykorzystywania wojskowych statków powietrznych w ramach przydzielonych limitów nalotów.

Dysponent statku powietrznego – wyznaczona przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano w dyspozycję wojskowy statek powietrzny i załogę, odpowiedzialna za transportowany stan osobowy oraz ładunek.

Dyspozycja statku powietrznego – przekazanie do korzystania wyznaczonemu dysponentowi statku powietrznego przez uprawnionego dysponenta limitu nalotu wojskowego statku powietrznego i załogi z prawem do stawiania (zmiany) zadania w zakresie określonym przez dysponenta limitu nalotu po uzgodnieniu możliwości realizacji z organizatorem lotów i akceptacji Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

Działalność lotnicza – działania na ziemi i w powietrzu w ramach organizacji, realizacji i zabezpieczenia lotów.

Inne miejsce do startów i lądowań śmigłowców – to teren inny niż lotnisko, lądowisko lub strefa lądowania, wyznaczony przez organizatora i sprawdzony pod kątem możliwości wykonywania operacji startów i lądowań.

Inspekcja (lot nadzorujący) – obserwacja w czasie rzeczywistym określonego zdarzenia lub działania w celu upewnienia się, że personel latający, służby i osoby funkcyjne organizatora lotów, uczestniczące w tym działaniu przestrzegają wszystkich ustalonych zasad, norm, wymagań i procedur.

Instrukcja użytkowania w locie – dokument zawierający procedury i informacje niezbędne członkom załogi do bezpiecznego użytkowania statku powietrznego oraz ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego.

Instruktor – członek personelu lotniczego, posiadający uprawnienia instruktorskie.

Instruktor symulatorowy (IS) – osoba posiadająca uprawnienia do prowadzenia szkolenia lotniczego na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu, która posiada lub posiadała uprawnienia instruktorskie.

Instruktor taktyczny – członek personelu lotniczego wyszkolony taktycznie i realizujący loty w charakterze szkolącego, w zakresie taktyki, użycia uzbrojenia oraz wymiany doświadczeń, przeszkolony na dany typ statku powietrznego w niezbędnym zakresie umożliwiającym pełnienie swojej funkcji.

Jednostka lotnicza – jednostka organizacyjna SZ RP, która do realizacji zadań w powietrzu posiada w swoim etacie lub ewidencji załogowe lub bezzałogowe klasy II i III statki powietrzne z wyłączeniem spadochronów, lub taka, której dowódca pełni funkcję zarządzającego lotniskiem wojskowym.

Jednostka użytkująca BSP – jednostka organizacyjna SZ RP, która do realizacji zadań w powietrzu posiada w swoim etacie lub ewidencji bezzałogowe statki powietrzne klasy I.

Komponent lotniczy – wydzielone siły i środki z jednostki (jednostek) lotniczej (lotniczych) lub użytkującej BSP podporządkowane organizacyjnie, operacyjnie jednemu dowódcy. Komponent lotniczy powołuje dowódca jednostki z podległego sobie personelu lub w przypadku komponentu składającego się z sił i środków z różnych jednostek lotniczych (organizacyjnych) ich przełożony.

Koordinator wylotu – dysponent limitu nalogu lub osoba przez niego wyznaczona i upoważniona do dokonywania uzgodnień z organizatorem lotów w zakresie organizacji, zabezpieczenia i realizacji wylotu dyspozycyjnego. Koordinator może zostać wyznaczony jako dysponent statku powietrznego.

Łądowanie przymusowe – lądowanie wymuszone przyczynami technicznymi, meteorologicznymi lub innymi.

Lot statku powietrznego – ruch statku powietrznego w przestrzeni powietrznej od momentu oderwania się od podłoża do momentu zetknięcia się statku powietrznego z podłożem.

Lotnictwo Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – określane również jako Polskie Lotnictwo Wojskowe lub Lotnictwo Wojskowe RP.

Lot zagraniczny – lot wykonywany w państwie innym niż państwo rejestracji statku powietrznego.

MEDEVAC/CASEVAC – ewakuacja medyczna (działania ratunkowe) polegające na transporcie rannych.

Niebezpieczne zjawiska pogody (NZP) – to zjawiska, które utrudniają lub uniemożliwiają start, lot i lądowanie statku powietrznego, lub takie, które mogą spowodować zniszczenie (uszkodzenie) statku powietrznego oraz sprzętu znajdującego się na lotnisku.

Operacje podejścia według wskazań przyrządów (*Instrument approach operations*) – podejście i lądowanie z wykorzystaniem przyrządów wspomagających nawigację opartą na procedurze podejścia według wskazań przyrządów.

Operator sensorów BSP – osoba posiadająca (nabywająca) uprawnienia lub dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych związanych z kierowaniem systemami uzbrojenia i/lub rozpoznania bezzałogowego statku powietrznego.

Operator symulatorowy – osoba posiadająca/nabywająca uprawnienia do eksploatacji symulatora oraz innych urządzeń symulacji lotu.

Organizator lotów – dowódca jednostki lotniczej, dowódca komponentu lotniczego, dowódca jednostki użytkującej BSP lub osoba wyznaczona przez zarządzającego loty odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.

Personel aeromedyczny – specjalistyczny personel medyczny przeznaczony i przeszkolony do zabezpieczenia ewakuacji medycznej drogą powietrzną, w tym udzielania pomocy medycznej na pokładzie statku powietrznego.

Personel latający czynnie wykonujący loty – personel latający posiadający (nabywający) uprawnienia oraz dopuszczenia do wykonywania lotów statkami powietrznymi, posiadający aktualne badania lotniczo-lekarskie oraz zatwierdzony na dany rok *Indywidualny roczny plan szkolenia i treningu w powietrzu oraz na urządzeniach*

treningowych i symulatorach zgodnie z zakresem obowiązków dla stanowiska służbowego.

Personel medyczny – posiadający kwalifikacje niezbędne do udzielania świadczeń zdrowotnych, dedykowany do realizacji zadań zabezpieczenia medycznego z wykorzystaniem pojazdów, statków powietrznych, sprzętu medycznego, medycznych środków materiałowych, produktów leczniczych i wyrobów medycznych będących na wyposażeniu SZ RP.

Personel obsługi bezzałogowego statku powietrznego – zespół osób wyznaczonych i posiadających kwalifikacje do wykonywania określonych czynności technicznych w trakcie przygotowania, realizacji oraz po zakończeniu lotu z wykorzystaniem BSP.

Personel zabezpieczenia operacji lotniczych – personel pozostający w czynnej służbie w SZ RP, posiadający kwalifikacje w zakresie zabezpieczenia operacji lotniczych, tj. organizacji i zabezpieczania stref lądowania.

Powietrzne operacje specjalne (POS) – zadania lotnicze lub szkolenie prowadzone przez lotnictwo SZ RP w celu realizacji zadań wojsk specjalnych, w szczególności akcji bezpośrednich rozpoznania specjalnego i wsparcia militarnego, charakteryzujące się stosowaniem niekonwencjonalnych taktyk, technik, środków lub procedur.

Program szkolenia lotniczego – dokument określający zakres szkolenia teoretycznego i praktycznego (na ziemi i w powietrzu).

Pułap chmur (Ceiling) – wysokość nad ziemią lub wodą podstawy najniższej warstwy chmur, znajdujących się poniżej 6000 m (20 000 ft) i pokrywających więcej niż połowę nieba.

Specjalista Służby Hydrometeorologicznej SZ RP – personel komórki Służby Hydrometeorologicznej SZ RP posiadający udokumentowane nadanie uprawnień przez właściwy ośrodek szkoleniowy i pozytywny wynik egzaminu z wiedzy specjalistycznej na zajmowanym stanowisku.

Stacja kontroli – element systemu bezzałogowego statku powietrznego przeznaczony do kontrolowania przez pilota BSP lotu bezzałogowego statku powietrznego.

Statek powietrzny – urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

Sterylna kabina – zakaz przebywania w kabinie załogi statku powietrznego osób niewchodzących w skład załogi podczas wszystkich krytycznych faz lotu (startu, lądowania i kołowania).

Strefa lądowania – wyznaczony teren, wraz z niezbędną przestrzenią powietrzną, dopuszczony do wykonywania operacji startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych na podstawie zatwierdzonego i aktualnego arkusza strefy lądowania.

Strefa zrzutu (zrzutowisko) – określony obszar, nad którym dokonuje się zrzutu z powietrza żołnierzy, sprzętu lub środków zaopatrzenia.

Symulator lotu – szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD).

System bezzałogowego statku powietrznego – funkcjonalnie połączone ze sobą elementy składające się z bezzałogowego statku powietrznego, naziemnej stacji kontroli, systemu

transmisji danych oraz innych systemów niezbędnych do wykonywania lotów przez BSP.

Szkolenie lotnicze – działania na ziemi i w powietrzu zakończone nabyciem właściwych uprawnień oraz dopuszczeń do wykonywania określonych obowiązków funkcyjnych, czynności i zadań na ziemi lub w powietrzu.

Szkolenie symulatorowe – szkolenie lotnicze realizowane z wykorzystaniem szkoleniowych urządzeń symulacji lotu.

Teren przygodny – to obszar doraźnie wybrany przez pilota, pilota BSP w czasie lotu pod kątem możliwości lądowania i startu statku powietrznego.

Typ statku powietrznego – wszystkie statki powietrzne tego samego, podstawowego projektu, łącznie z jego wszelkimi modyfikacjami, z wyjątkiem tych modyfikacji, które powodują zmiany w obsłudze lub w charakterystyce lotu.

Warunki meteorologiczne (WMet.) – aktualny lub prognozowany stan parametrów atmosfery w określonym czasie i miejscu.

Warunki minimalne (WM) – minimalne wartości widzialności, wysokości pułapu chmur (jeżeli mają zastosowanie) oraz maksymalna dopuszczalna wartość wektora wiatru, przy których może odbyć się start, realizacja zadania lotniczego i lądowanie statku powietrznego.

Widzialność (VIS) – widzialność dla celów lotniczych, określona przez specjalistę służby hydrometeorologicznej, inną osobę uprawnioną lub zmierzona przez automatyczny system pomiarowy.

Widzialność przy ziemi (*Ground Visibility*) – widzialność na lotnisku, podawana przez upoważnionego obserwatora lub automatyczny system.

Widzialność w locie (*Flight Visibility*) – widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego.

Współpraca w załodze wieloosobowej (MCC) – funkcjonowanie załogi lotniczej jako zespołu współpracujących ze sobą członków pod kierownictwem dowódcy statku powietrznego / dowódcy zadania (w zakresie powierzonego zadania).

Zadania o charakterze nadzwyczajnym niezbędne do ochrony interesów państwa – szczególny rodzaj działań w czasie pokoju i sytuacjach kryzysowych realizowany przez załogi statków powietrznych w celu zapewnienia nienaruszalności granic, przestrzeni powietrznej, ochrony ludności i sił zbrojnych, udzielania pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, jak również zapobiegania/usuwania skutków katastrof naturalnych oraz awarii technicznych noszących znamiona klęski żywiołowej lub realizowanych w ramach reagowania kryzysowego.

Zadanie lotnicze – działania załogi statku powietrznego, które należy wykonać do zrealizowania celu założonego przez organizatora lotów. Może składać się z wielu elementów (ćwiczeń, lotów).

Załoga statku powietrznego – to osoby wyznaczone i posiadające kwalifikacje do wykonania określonych czynności na pokładzie statku powietrznego lub systemie bezzałogowego statku powietrznego.

Zarządzający lądowiskiem wojskowym – to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych. Odpowiada za opracowanie i aktualizację instrukcji operacyjnej lądowiska.

Zarządzający lotniskiem wojskowym – jednostka podległa ministrowi obrony narodowej (lub przez niego nadzorowana), której przekazano w użytkowanie lotnisko wojskowe, dla którego nie został wyznaczony inny podmiot zarządzający lotniskiem, wpisany do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych jako jego główny użytkownik.

Zarządzający lotniskiem współużytkowanym – podmiot wpisany do rejestru lotnisk cywilnych jako zarządzający lotniskiem wojskowym w zakresie, w jakim jest ono wykorzystywane przez lotnictwo cywilne, a także podmiot, który ubiega się o taki wpis, o ile uzyskał zgodę właściwego organu.

Zarządzający loty – przełożony organizatora lotów (dowódca związku taktycznego, dowódca jednostki, dowódca zgrupowania, dowódca PKW, dowódca okrętu w odniesieniu do załóg i statków powietrznych oddanych do jego dyspozycji lub inna osoba wyznaczona przez dowódcę związku taktycznego lub wyższego przełożonego).

Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) – odległość, w granicach której pilot statku powietrznego znajdującego się na przedłużeniu osi drogi startowej jest w stanie widzieć oznakowanie poziome drogi startowej, światła krawędziowe lub światła osi startowej.

Zwiększona załoga statku powietrznego (*Augmented Crew*) – załoga statku powietrznego złożona z większej liczby osób niż minimalna liczba wymagana do wykonania określonych czynności na pokładzie statku powietrznego lub systemie bezzałogowego statku powietrznego w czasie lotu. Każdy członek zwiększonej załogi może opuścić swoje stanowisko i zostać zastąpiony przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.

Rozdział 1

PRZEPISY OGÓLNE

STRONA PUSTA

§ 1

Zakres obowiązywania

1. *Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL)*, zwany dalej *Regulaminem*, jest zasadniczym dokumentem normatywnym zawierającym przepisy lotnicze obowiązujące wojskowy i cywilny personel lotniczy SZ RP.
2. *Regulamin* obowiązuje również pozostałe osoby korzystające z przydzielonych statków powietrznych SZ RP lub dysponujące nimi.
3. *Regulamin* stosuje się także poza granicami RP, jeżeli zawarte w nim przepisy nie są sprzeczne z przepisami obowiązującymi w przestrzeni powietrznej danego państwa, a w przestrzeniach niepodlegających zwierzchnictwu żadnego państwa – z przepisami międzynarodowymi oraz sojuszniczymi.
4. Personel lotnictwa SZ RP, wykonując loty poza przestrzenią zarezerwowaną wyłącznie dla wojskowych statków powietrznych, zobowiązany jest stosować przepisy ruchu lotniczego określone w dokumentach wydanych przez władze lotnictwa cywilnego z zachowaniem warunków ujętych w *Regulaminie*, z zastrzeżeniem § 1 ust. 6.
5. Jeżeli cel wykonania lotu (lotów) uzasadnia odstępstwa od przepisów zawartych w *Regulaminie*, zarządzający loty ma obowiązek wystąpić z odpowiednim wnioskiem do Inspektora Sił Powietrznych, z zastrzeżeniem § 34.
6. W szczególnie uzasadnionych przypadkach podczas realizacji lotów bojowych, lotów w celu ratowania zdrowia lub życia ludzkiego oraz realizacji zadań o charakterze nadzwyczajnym niezbędnych do ochrony interesów państwa, zezwala się na odstępstwa od przepisów zawartych w *Regulaminie*.
7. Organizator lotów zobowiązany jest zapoznać uczestniczący w lotach personel lotniczy lotnictwa innych państw z przepisami wykonywania lotów obowiązującymi w przestrzeni powietrznej wykorzystywanej w ramach tych lotów.

STRONA PUSTA

§ 2

Rozpowszechnianie i aktualizacja *Regulaminu*

1. Obowiązująca wersja *Regulaminu* jest dostępna w formie elektronicznej na stronie: <https://dgrsz.ron.int/dgrsz/isp/zwl/opplpl/Strony/default.aspx>.
2. Tekstom ze źródeł nieoficjalnych nie przysługuje przymiot autentyczności, co oznacza, że w razie wystąpienia doniosłego prawnie błędu w nieoficjalnej publikacji ewentualne negatywne skutki ponosi jego czytelnik.
3. W przypadku wersji drukowanej dokumentu jego użytkownik odpowiada za jego aktualizowanie.
4. Administratorem dokumentu jest Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych.
5. Do stwierdzania aktualności dokumentu służą rejestr zmian oraz lista kontrolna stron.
6. Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych lub osoba przez niego upoważniona dokonuje oceny aktualności dokumentu nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, a obowiązkowo po zmianie przepisów prawnych lub innych dokumentów, które zostały przywołane w dokumencie.
7. Uwagi i propozycje poprawek do *Regulaminu* należy przysyłać do komórki DG RSZ właściwej do spraw lotnictwa.

STRONA PUSTA

§ 3

Dokumentacja lotnicza, czas i jednostki miar

1. Dokumentacja lotnicza powinna być prowadzona zgodnie z obowiązującymi wzorami.
2. W przypadku braku wzoru dokumentacja powinna być sporządzona w sposób czytelny, umożliwiający identyfikację osoby, która opracowała dokumentację, oraz osoby, która ją zatwierdziła.
3. Podstawą realizacji zadań lotniczych przez organizatora lotów jest udokumentowana decyzja zarządzającego loty.
4. W działalności lotniczej lotnictwa SZ RP jednostkami miar są jednostki zawarte w załączniku 5 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*.

STRONA PUSTA

Rozdział 2

POLSKA PRZESTRZEŃ POWIETRZNA I JEJ WYKORZYSTANIE

STRONA PUSTA

§ 4

Zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej w lotnictwie SZ RP

1. Szczegółowy podział polskiej przestrzeni powietrznej zawarty jest w *AIP Polska*, *MIL AIP Polska*.
2. Zasady użytkowania przestrzeni powietrznej oraz procedury zamawiania, aktywacji i wykorzystywania elastycznych elementów przestrzeni powietrznej publikuje się w *AIP Polska* oraz *MIL AIP Polska*, a także w porozumieniu o współdziałaniu operacyjnym pomiędzy PAŻP a SSRL SZ RP w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną lub innych stosownych porozumieniach operacyjnych (LoA).
3. Ograniczenia wynikające z klasyfikacji polskiej przestrzeni powietrznej nie dotyczą wojskowych statków powietrznych wykonujących loty związane z bezpieczeństwem państwa.

STRONA PUSTA

Rozdział 3

LOTNISKA, LĄDOWISKA, INNE MIEJSCA DO STARTÓW I LĄDOWAŃ, STREFY LĄDOWANIA ORAZ TEREN PRZYGODNY

STRONA PUSTA

§ 5

Lotniska

1. Lotnisko to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym. Lotnisko musi posiadać zatwierdzoną instrukcję operacyjną lotniska oraz musi być wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych lub rejestru lotnisk cywilnych.
2. Lotnisko wojskowe to lotnisko wykorzystywane przez resort obrony narodowej do celów obronności i bezpieczeństwa państwa oraz lotnisko współużytkowane, położone na terenach należących do skarbu państwa będących w trwałym zarządzie jednostek organizacyjnych podległych ministrowi obrony narodowej, wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych.
3. Lotnisko współużytkowane to lotnisko przeznaczone do ruchu państwowych statków powietrznych, na którym dopuszczony jest także ruch cywilnych statków powietrznych, wpisane do rejestru lotnisk cywilnych oraz rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych.
4. Za sprawne i bezpieczne prowadzenie działalności lotniczej oraz stan lotniska wojskowego odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem wojskowym.
5. Za sprawne i bezpieczne prowadzenie działalności lotniczej i stan lotniska współużytkowanego odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem wojskowym współużytkowanym oraz główny użytkownik lotniska wojskowego – każdy w zakresie przypisanych mu kompetencji.
6. Na lotnisku współużytkowanym szczegółowe warunki i zasady wspólnej bezpiecznej eksploatacji określają odrębne dokumenty (umowy).
7. Zarządzający lotniskiem wojskowym zobowiązany jest w szczególności:
 - 1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
 - 2) eksploatować lotnisko w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska;
 - 3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych;
 - 4) określić i uzyskać zatwierdzenie granic części lotniczej lotniska;
 - 5) zapewniać udzielanie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
 - 6) udostępniać użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;
 - 7) zapewniać organom wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
 - 8) zapewniać, stosownie do odpowiednich przepisów, prowadzenie ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego oraz przewożonych ładunków;

- 9) przekazywać informacje dotyczące lotniska do publikacji w zbiorze informacji lotniczej – *AIP Polska / MIL AIP Polska*;
 - 10) przekazywać informacje dotyczące tymczasowych odstępstw i zagrożeń bezpieczeństwa operacji lotniczych do publikacji w NOTAM;
 - 11) zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
 - 12) zapewniać dostarczanie informacji meteorologicznej na potrzeby użytkowników lotnisk.
8. Zarządzający lotniskiem wojskowym może zezwolić tylko na taką eksploatację do celów nielotniczych lotniska (lub jego części), która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych określonych w instrukcji operacyjnej lotniska.
 9. Za opracowanie i aktualizację instrukcji operacyjnej lotniska odpowiada zarządzający lotniskiem wojskowym.
 10. Instrukcja operacyjna lotniska wojskowego podlega zatwierdzeniu przez Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.
 11. Instrukcja operacyjna lotniska określa:
 - 1) dane techniczno-operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;
 - 2) charakterystykę lotniczo-klimatyczną;
 - 3) procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska;
 - 4) zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów;
 - 5) organizację naziemnego (nawodnego) ruchu statków powietrznych, środków transportu i osób pieszych na terenie lotniska;
 - 6) dane o wzrokowych i radiowych pomocach nawigacyjnych;
 - 7) zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.
 12. Szczegóły dotyczące kształtu oraz merytorycznej zawartości instrukcji operacyjnej lotniska określa Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych w odrębnym dokumencie.
 13. Zabronione jest organizowanie lotów na lotniskach bez zatwierdzonej instrukcji operacyjnej.
 14. W przypadku zamknięcia lotniska, zawieszenia wykonywania operacji lotniczych lub zawieszenia służby ATC możliwe jest wykonanie startu lub lądowania przez śmigłowce na innym miejscu startów i lądowań wyznaczonym w granicach tego lotniska. Zasady wykonania takiej operacji muszą być określone w instrukcji operacyjnej lotniska wojskowego. Zamknięcie lotniska lub zawieszenie wykonywania operacji lotniczych nie musi wiązać się z zawieszeniem zapewniania służby ATC w MCTR.
 15. Szczegółowe dane lotnisk zawarte są w wojskowych i cywilnych zbiorach informacji lotniczych.

§ 6

Lotniska zapasowe

1. Lotniskiem zapasowym nazywamy lotnisko, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli wykonanie lotu do lotniska zamierzonego lądowania lub wykonanie na nim lądowania jest niemożliwe lub niecelowe.
2. Jako lotnisko zapasowe może być wykorzystane każde lotnisko – jeżeli spełnia wymagania danego typu statku powietrznego.
3. Lotniska zapasowe dzielą się na:
 - 1) zapasowe po starcie – lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może lądować, jeżeli będzie to konieczne wkrótce po starcie, a nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;
 - 2) zapasowe na trasie – lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny, znajdując się na trasie w warunkach anormalnych lub zagrożenia, mógłby lądować;
 - 3) zapasowe docelowe – lotnisko zapasowe, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli niemożliwe lub niecelowe stanie się lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania.
4. Loty organizowane według planowej tabeli lotów lub na rozkaz wykonuje się przy co najmniej jednym wojskowym lub cywilnym lotnisku zapasowym docelowym, z zastrzeżeniem ust. 6.
5. Podczas wykonywania przelotów lotnisko startu może być również lotniskiem zapasowym na trasie i lotniskiem zapasowym docelowym.
6. Loty nadlotniskowe na śmigłowcach mogą być wykonywane bez lotniska zapasowego.

STRONA PUSTA

§ 7

Lądowiska, inne miejsca do startów i lądowań, strefy lądowania oraz teren przygodny

1. Lądowisko wojskowe – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni (w tym drogowy odcinek lotniskowy) w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i ruchu statków powietrznych, wykorzystywany przez resort obrony narodowej. Lądowisko wojskowe musi posiadać zatwierdzoną instrukcję operacyjną lądowiska oraz musi być wpisane do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych.
2. Zarządzający lądowiskiem wojskowym może zezwolić tylko na taką eksploatację do celów nielotniczych lądowiska (lub jego części), która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych określonych w instrukcji operacyjnej lądowiska.
3. Instrukcja operacyjna lądowiska wojskowego podlega zatwierdzeniu przez Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.
4. Instrukcja operacyjna lądowiska powinna zawierać:
 - 1) nazwę, położenie, wzniesienie oraz współrzędne geograficzne punktu odniesienia lądowiska;
 - 2) dane dotyczące pomocy nawigacyjnych wraz z ich lokalizacją;
 - 3) dane teleadresowe zarządzającego lądowiskiem wojskowym;
 - 4) określenie warunków korzystania z lądowiska;
 - 5) opis istniejących przeszkód lotniczych;
 - 6) opis oznakowania przeszkodowego, dziennego i nocnego, jeżeli występuje;
 - 7) plan lądowiska określający:
 - a) główne elementy infrastruktury lądowiska;
 - b) urządzenia i wyposażenie lądowiska, w szczególności wskaźnik kierunku wiatru;
 - c) granice lądowiska;
 - d) odległość lądowiska od najbliższej miejscowości oraz położenie urządzeń lotniskowych znajdujących się poza granicami lądowiska;
 - 8) szczegółowe dane dotyczące praw własności do nieruchomości, na której znajduje się lądowisko;
 - 9) plan ratowniczy lądowiska zawierający w szczególności:
 - a) podstawowe dane o lądowisku, w tym dane techniczne lądowiska;
 - b) informacje o statkach powietrznych najczęściej wykonujących starty i lądowania z lądowiska;
 - c) instrukcję alarmowania jednostek przewidzianych do udziału w akcji ratowniczej, zakres czynności podejmowanych przez zgłaszającego lądowisko w przypadku zdarzenia lotniczego, do momentu przybycia jednostek przewidzianych do udziału w akcji ratowniczej;
 - d) opis zabezpieczenia ratowniczego i gaśniczego w trakcie wykonywania startów, lądowań, postoju oraz tankowania statków powietrznych;

- e) opis terenu lądowiska, kierunków podejścia i wznoszenia, pól lądowań awaryjnych, usytuowania szpitali oraz innych elementów mających znaczenie dla skutecznego przeprowadzenia działań ratowniczych, w promieniu 1 km dla lądowiska dla śmigłowców lub 3 km dla lądowiska dla statków powietrznych innych niż śmigłowce, od punktu odniesienia lądowiska, opisanych na mapie w skali 1 : 25 000 lub większej.
5. Zabronione jest organizowanie lotów na lądowiskach bez zatwierdzonej instrukcji operacyjnej lądowiska.
6. Szczególną formą lądowiska jest:
- 1) pokład lotniczy na okręcie;
 - 2) pokład lotniczy na platformie morskiej.
- Pokłady te stanowią wydzieloną powierzchnię na pokładach okrętu i platformy morskiej, przeznaczoną do wykonywania operacji lotniczych i posiadającą infrastrukturę lotniczą. W celu prowadzenia działalności lotniczej okręt musi posiadać zatwierdzoną instrukcję wykonywania operacji lądowiska.
7. Pokład lotniczy na okręcie lub platformie morskiej dopuszcza się do użytku po uzyskaniu certyfikatu do wykonywania operacji lotniczych.
8. Za sprawne i bezpieczne prowadzenie działalności lotniczej i stan pokładu lotniczego na okręcie odpowiedzialny jest dowódca okrętu.
9. Szczegółowe dane okrętów dopuszczonych do operacji lotniczych oraz klasy operacji zawarte są w *Instrukcji wykonywania operacji lotniczych z udziałem okrętu* lub w APP-2/MPP-2.
10. Zakres zabezpieczenia operacji lotniczych w innym miejscu startów i lądowań określa organizator lotów.
11. Zakres zabezpieczenia operacji lotniczych w strefach lądowania oraz wymagania strefy lądowania pod kątem możliwości wykonywania operacji startów i lądowań przez samoloty i śmigłowce określają w szczególności następujące dokumenty:
- 1) *Taktyka, techniki i procedury działania lotnictwa transportowego*, DT-3.3.4.3;
 - 2) *Użycie śmigłowców w działaniach lądowych*, DU-3.3.49;
 - 3) *Taktyka, techniki i procedury w działaniach powietrznodesantowych*, DT-3.3.4.4.
12. Dopuszcza się wykonywanie lądowań i startów w terenie przygodnym, w przypadkach:
- 1) przymusowego lądowania;
 - 2) ratowania życia lub zdrowia ludzkiego;
 - 3) transportu medycznego;
 - 4) udziału w zwalczaniu klęsk żywiołowych lub ich skutków;
 - 5) wykonywania zadań związanych z ochroną bezpieczeństwa publicznego;
 - 6) realizacji lotów szkoleniowych i dyspozycyjnych przewidujących tego typu zadania;
 - 7) wykonywania lotów próbnych;
 - 8) realizacji POS;
 - 9) uniknięcia wejścia w strefę NZP lub w przypadku wystąpienia warunków meteorologicznych zagrażających bezpieczeństwu lotu;
 - 10) lotów z wykorzystaniem BSP.

-
13. Ostateczną decyzję o wykonaniu lądowania lub startu w innym miejscu startów i lądowań oraz w terenie przygodnym podejmuje dowódca statku powietrznego (dowódca grupy) po ocenie przydatności miejsca, zgodnie z ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania danego typu statku powietrznego oraz posiadanymi dopuszczeniami.
 14. Operacje startów i lądowań w strefach lądowania wykonuje się na podstawie informacji otrzymanych od PZOL. Ostateczną decyzję podejmuje dowódca statku powietrznego zgodnie z ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania danego typu statku powietrznego oraz posiadanymi dopuszczeniami.

STRONA PUSTA

Rozdział 4

PERSONEL LOTNICZY, UPRAWNIENIA DO WYKONYWANIA LOTÓW

STRONA PUSTA

§ 8

Personel lotniczy

1. Do wykonywania czynności lotniczych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej uprawnieni są członkowie personelu lotniczego.
2. W skład personelu lotniczego wchodzi personel latający i naziemny personel lotniczy.
3. Personel latający to personel lotniczy posiadający (nabywający) uprawnienia lub dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych, wykonujący loty statkiem powietrznym, który dzieli się na:
 - 1) personel kabinowy:
 - a) pilot;
 - b) nawigator statku powietrznego;
 - c) nawigator-oficer taktyczny;
 - d) technik/inżynier pokładowy;
 - 2) personel pokładowy:
 - a) technik pokładowy obsługi ładunku;
 - b) operator uzbrojenia lub innych integralnych pokładowych urządzeń (systemów) statku powietrznego;
 - c) personel aeromedyczny;
 - d) nawigator-operator;
 - e) steward/stewardesa;
 - f) instruktor spadochronowy;
 - g) inny posiadający specjalność lotniczą;
 - 3) personel bezzałogowych statków powietrznych klasy II lub III:
 - a) pilot BSP klasy II lub III;
 - b) operator sensorów BSP klasy II lub III.
4. Naziemny personel lotniczy to personel lotniczy posiadający (nabywający) uprawnienia lub dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych związanych z wykonywaniem lotów BSP, zarządzaniem ruchem lotniczym, naprowadzaniem statków powietrznych oraz obsługą statków powietrznych na ziemi (wodzie) lub z ziemi (wody), który dzieli się na:
 - 1) personel BSP klasy I:
 - a) piloci BSP klasy I;
 - b) operatorzy sensorów BSP klasy I;
 - 2) naziemny personel nawigatorski:
 - a) nawigator naprowadzania;
 - b) wysunięty nawigator naprowadzania lotnictwa;
 - 3) personel ATS organów służb ruchu lotniczego;
 - 4) personel służby inżynieryjno-lotniczej;
 - 5) personel obsługi BSP;

-
- 6) personel zabezpieczenia operacji lotniczych.
 5. Członkowie personelu latającego oraz personel BSP klasy I mogą być wstrzymani od wykonywania czynności lotniczych w przypadku naruszenia przepisów lotniczych, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa, przez:
 - 1) organizatora lotów (dowódcę jednostki wojskowej) w stosunku do podległego personelu na okres do 1 miesiąca;
 - 2) zarządzającego loty (dowódcę związku taktycznego) w stosunku do podległego personelu – na okres do 3 miesięcy;
 - 3) Dowódcę Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych w pozostałych przypadkach – na okres do 6 miesięcy.

Podejmując decyzję o wstrzymaniu od lotów, osoby funkcyjne mogą zasięgnąć opinii nieetatowego zespołu analizy personelu latającego, personelu BSP klasy I lub zespołu bezpieczeństwa lotów, przy czym opinia tych organów nie jest wiążąca.
 6. Wstrzymanie członka personelu latającego oraz personelu BSP klasy I od wykonywania lotów oraz jego uchylenie następuje na podstawie rozkazu odpowiedniego podmiotu wskazanego w ust. 5.
 7. Decyzję w sprawie zaprzestania szkolenia lotniczego członka personelu latającego oraz personelu BSP klasy I ze względu na brak postępów w szkoleniu lotniczym na danym typie statku powietrznego podejmuje dowódca jednostki.
 8. Nalot zrealizowany przez personel latający oraz personel BSP klasy I lotnictwa SZ RP statkami powietrznymi niebędącymi na wyposażeniu SZ RP, w ramach obowiązków służbowych na potrzeby SZ RP w kraju lub za granicą, wlicza się do ogólnego nalotu personelu latającego oraz personelu BSP klasy I. Weryfikowany jest na podstawie uwierzytelnionych dokumentów i potwierdzany jest rozkazem dowódcy danej jednostki lotniczej (jednostki użytkującej BSP).
 9. Członek personelu latającego oraz personelu BSP klasy I SZ RP będący w dyspozycji może wykonywać loty za zgodą Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.
-

§ 9

Szczególne zasady wykonywania lotów w składzie personelu latającego

1. Na statkach powietrznych lotnictwa SZ RP członek personelu latającego, który nie posiada uprawnień lub dopuszczeń do wykonania lotu z miejsca przeznaczonego dla członka załogi tych statków powietrznych, może wykonać loty z tego miejsca po uzyskaniu zgody zarządzającego loty.
2. Na samolotach bojowych, szkolno-bojowych oraz szkolno-treningowych loty w drugiej kabinie mogą wykonywać:
 - 1) personel latający, który ukończył szkolenie podstawowe na danym typie statku powietrznego – za zgodą organizatora lotów;
 - 2) kandydaci do szkolenia na dany typ statku powietrznego – za zgodą organizatora lotów;
 - 3) piloci wyszkoleni na innym typie statku powietrznego – za zgodą zarządzającego loty;
 - 4) pozostały personel wojskowy lub cywilny – za zgodą Inspektora Sił Powietrznych.
3. Na śmigłowcach i samolotach transportowych personel, który nie posiada uprawnień/dopuszczeń do wykonania lotu z miejsca przeznaczonego dla członka załogi danego statku powietrznego, może wykonać loty z tego miejsca przy spełnieniu następujących warunków:
 - 1) personel latający, który ukończył szkolenie podstawowe na danym typie statku powietrznego – za zgodą organizatora lotów;
 - 2) kandydaci do szkolenia na dany typ statku powietrznego – za zgodą organizatora lotów;
 - 3) piloci wyszkoleni na innym typie statku powietrznego oraz pozostały personel wojskowy lub cywilny – za zgodą zarządzającego loty.
4. W pozostałych przypadkach zgodę wydaje Inspektor Sił Powietrznych.

STRONA PUSTA

§ 10

Dowódca statku powietrznego

1. Na statku powietrznym z załogą wieloosobową wyznacza się dowódcę statku powietrznego. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy statku powietrznego.
2. Skład załogi oraz dowódcę statku powietrznego wyznacza organizator lotów.
3. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest w szczególności:
 - 1) udzielać (zlecać udzielenie) instruktażu pasażerom z zakresu niezbędnych zasad bezpieczeństwa oraz posługiwania się urządzeniami tlenowymi i ratowniczymi na pokładzie statku powietrznego;
 - 2) sprawdzić, czy na pokładzie statku powietrznego są wymagane dokumenty i wyposażenie do lotu określone przez organizatora lotów;
 - 3) egzekwować, aby członkowie załogi statku powietrznego wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego lub w miejscu kierowania lotami BSP zgodnie z zakresem ich obowiązków;
 - 4) podejmować decyzje wynikające z oceny warunków meteorologicznych mających wpływ na wykonanie lotu, umieć rozpoznawać niebezpieczne zjawiska pogody i znać zasady postępowania w przypadku ich napotkania w locie;
 - 5) niezwłocznie po zakończeniu lotu wpisać do karty niesprawności statku powietrznego wszystkie stwierdzone objawy niewłaściwego funkcjonowania statku powietrznego;
 - 6) odtwarzać, nadzorować lub zlecać nadzorowanie odtwarzania gotowości do lotu statku powietrznego na lotnisku (lądowisku, innym miejscu startów i lądowań), na którym brak wyspecjalizowanego personelu w zakresie obsługi danego typu statku powietrznego;
 - 7) nie dopuścić do wykonywania obowiązków przez członka załogi w przypadku stwierdzenia jego niewłaściwego przygotowania lub uzasadnionego podejrzenia co do jego zdolności psychofizycznej.
4. Dowódca statku powietrznego, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego lub w miejscu kierowania BSP, jest upoważniony do:
 - 1) wydawania poleceń, w razie konieczności, wszystkim członkom załogi statku powietrznego do wykonywania czynności nienależących do ich zakresu obowiązków;
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego lub zaangażowanym w kierowanie i obsługę BSP – niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu;
 - 3) zastosowania niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu, w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego.

5. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskiemu, spostrzegł statek powietrzny lub statek morski, który uległ wypadkowi, lub znalazł się w niebezpieczeństwie albo zauważył inną katastrofę, lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się w niebezpieczeństwie utraty życia, lub zdrowia, zobowiązany jest za pomocą dostępnych środków łączności powiadomić o zaistniałej sytuacji służby ruchu lotniczego lub właściwy terytorialnie organ systemu dowodzenia OP RP, z którym utrzymuje lub może utrzymywać łączność radiową, a następnie udzielić pomocy poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.
6. Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca statku powietrznego stwierdzi lub otrzyma informację o podjęciu się pomocy przez inny podmiot.
7. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może podczas lotu wykonywać swoich funkcji osobiście, obowiązki te przejmuje:
 - 1) rezerwowy dowódca statku powietrznego, jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga;
 - 2) inny pilot lub pilot BSP, który posiada uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego, a w razie braku takiego pilota lub pilota BSP – inny członek załogi, którego doświadczenie najbardziej predysponuje go do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.
8. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania – dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa osób na ziemi/wodzie, pasażerów i załogi oraz zabezpieczenia statku powietrznego i ładunku.
9. W zależności od charakteru lotu organizator lotów lub jego przełożony może wyznaczyć dowódcę zadania lotniczego, który podlega dowódcy statku powietrznego w zakresie bezpieczeństwa lotu i jest odpowiedzialny za wykonanie postawionego mu zadania (jego części lub elementu).
10. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego lub w miejscu kierowania lotami BSP, niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu, są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego / dowódcy zadania lotniczego w zakresie wykonywanego zadania.
11. Dowódca statku powietrznego, który posiada uprawnienia instruktorskie pilota, pilota BSP, może kontrolować pozostałych członków załogi, jeżeli został w tym celu wyznaczony.
12. Osoba szkoląca lub kontrolująca pilota (załogę), pilota BSP jest zawsze dowódcą statku powietrznego.
13. Dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową:
 - 1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia statku powietrznego po zakończeniu lotu;

-
- 2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego od chwili, gdy statek powietrzny uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączeniu silnika(-ów) stanowiącego(-cych) zasadniczą jednostkę napędową;
 - 3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie;
 - 4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego, lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 6) jest odpowiedzialny za to, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego.

STRONA PUSTA

§ 11

Załoga statku powietrznego

1. Personel latający oraz piloci BSP klasy I SZ RP mogą wykonywać loty w charakterze członka załogi, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i dopuszczeniami na dany typ statku powietrznego, statkami powietrznymi lotnictwa SZ RP niewchodzącymi w skład macierzystej jednostki po uzyskaniu zgody zarządzającego loty, w którego gestii jest statek powietrzny.
2. W skład załogi statku powietrznego mogą wchodzić również osoby kontrolujące lub szkolące załogę, wykonujące loty nadzorujące, względnie oceniające działanie statku powietrznego, lub osoby obsługujące urządzenia i systemy niezbędne do wykonania zadania, znajdujące się na pokładzie, lub w miejscu kierowania lotami BSP.
3. Każdy członek załogi statku powietrznego jest osobiście odpowiedzialny za jakość przygotowania i utrzymania się w odpowiednim stanie psychofizycznej zdolności do lotu oraz do bezwzględnego przestrzegania przepisów lotniczych w czasie wykonywania swoich czynności na wojskowych statkach powietrznych.
4. Odpowiedzialny za statek powietrzny, z zastrzeżeniem § 10 ust. 4, jest personel, któremu przekazano statek powietrzny, lub każdy, kto w ramach swojego zakresu obowiązków ponosi odpowiedzialność za statki powietrzne.
5. Odpowiedzialność członka załogi statku powietrznego za eksploatację statku powietrznego obejmuje okres jego użytkowania na ziemi i w powietrzu, w ramach wykonywanych obowiązków.
6. Zgodę na wykonywanie lotów w składzie załogi statku powietrznego lotnictwa SZ RP personelowi spoza struktur SZ RP w ramach szkolenia lub umów wydaje zarządzający loty.
7. W przypadkach uzasadnionych potrzebami sił zbrojnych zgodę na wykonywanie lotu w składzie załogi statku powietrznego w lotnictwie SZ RP cywilnemu personelowi lotniczemu – zgodnie z posiadanymi i ważnymi uprawnieniami zawartymi w jego licencji/świadectwie – wydaje zarządzający loty.
8. Zgodę na wykonywanie lotów przez podległy personel latający i personel BSP klasy I zagranicznymi wojskowymi statkami powietrznymi oraz zagranicznemu wojskowemu personelowi latającemu statkami powietrznymi będącymi w jego dyspozycji wydaje zarządzający loty.
9. Czas lotów w składzie załóg innych niż wojskowe statki powietrzne, wykonywanych w ramach wojskowego szkolenia lotniczego, w okresie pełnienia czynnej służby wojskowej, należy traktować jako czas lotu na wojskowych statkach powietrznych.
10. Skład załogi statku powietrznego może być powiększony o dodatkowego członka załogi zajmującego miejsce na fotelu obserwatora. Zadania dla dodatkowego członka załogi określa organizator lotów.

STRONA PUSTA

§ 12

Uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów personelu latającego i personelu BSP lotnictwa SZ RP

1. Członkowie personelu latającego i personelu BSP klasy I lotnictwa SZ RP mają prawo do wykonywania lotów, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:
 - 1) posiadają ważne pozytywne orzeczenia lotniczo-lekarskie o zdolności do służby w powietrzu (kontrolowania lotu BSP), z wyjątkiem personelu BSP kategorii micro;
 - 2) posiadają ważne, zdane komisyjnie, coroczne egzaminy z wiedzy specjalistycznej;
 - 3) posiadają ważne (nabywają) uprawnienia i dopuszczenia upoważniające do wykonywania określonych czynności lotniczych w składzie załogi statku powietrznego, o których mowa w § 13;
 - 4) posiadają ważne wykonane treningi wysokościowo-ratownicze (nie dotyczy personelu BSP);
 - 5) ukończyli szkolenie w WOSzK (nie dotyczy personelu BSP klasy I).
2. Rodzaje uprawnień nadawane personelowi latającemu oraz personelowi BSP klasy I lotnictwa SZ RP na określonym typie statku powietrznego:
 - 1) dotyczące typu statku powietrznego;
 - 2) do lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR);
 - 3) do lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR);
 - 4) do lotów instruktorskich;
 - 5) do lotów próbnych;
 - 6) do lotów dowódczych.

Uwagi:

- A. Pilotom BSP klasy I, nawigatorom statku powietrznego oraz nawigatorom-oficerom taktycznym nadaje się uprawnienia wyszczególnione w pkt 1 i 2 wraz z nadaniem pierwszego dopuszczenia.
- B. W załogach wieloosobowych drugim pilotom nadawane są uprawnienia od pkt 1 do pkt 3.
- C. Operatorom sensorów BSP, technikom/inżynierom pokładowym oraz personelowi pokładowemu nadaje się uprawnienia wyszczególnione w pkt 1 i 4.
- D. Szczegółowy podział uprawnień wymienionych w pkt 5 określa *Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.
- E. Personel aeromedyczny realizuje szkolenie lotnicze, wykorzystując jeden typ statku powietrznego. Po uzyskaniu w ramach tego szkolenia pierwszego dopuszczenia zgodnie z PSzL, nadaje się uprawnienie do lotów w charakterze personelu aeromedycznego na wszystkich typach statków powietrznych, zgodnie z posiadanymi dopuszczeniami. Przed realizacją lotów na statku powietrznym, na którym personel aeromedyczny nie wykonywał wcześniej lotów, wymagane jest zrealizowanie zajęć obejmujących swoim zakresem procedury postępowania oraz budowę i wyposażenie specjalistyczne (ratowniczo-medyczne) danego typu statku powietrznego. Zakres

- godzinowy oraz tematyczny takiego szkolenia określa organizator lotów. W ramach szkolenia zgodnie z PSzL personel aeromedyczny uzyskuje uprawnienia instruktorskie na wszystkich typach statków powietrznych zgodnie z posiadanymi dopuszczeniami.
- F. Operator uzbrojenia lub innych integralnych pokładowych urządzeń (systemów) statku powietrznego realizuje szkolenie lotnicze, wykorzystując jeden typ statku powietrznego. Operatorowi uzbrojenia lub innych integralnych pokładowych urządzeń (systemów) statku powietrznego po uzyskaniu w ramach tego szkolenia pierwszego dopuszczenia, zgodnie z PSzL, nadaje się uprawnienie do lotów w charakterze operatora uzbrojenia lub innych integralnych pokładowych urządzeń (systemów) statku powietrznego na wszystkich typach statków powietrznych zgodnie z posiadanymi dopuszczeniami. Przed realizacją lotów na statku powietrznym, na którym operator uzbrojenia lub innych integralnych pokładowych urządzeń (systemów) statku powietrznego nie wykonywał wcześniej lotów, wymagane jest zrealizowanie zajęć obejmujących swoim zakresem różnice w procedurach postępowania oraz budowie i sprzętu specjalistycznego, będącego na wyposażeniu danego typu statku powietrznego. Zakres godzinowy oraz tematyczny takiego szkolenia określa organizator lotów.
- G. Uprawnienia instruktorom spadochronowym nadaje się zgodnie z instrukcją w zakresie zabezpieczenia wysokościowo-ratowniczego.
- H. Pozostałemu personelowi latającemu nadaje się uprawnienie wyszczególnione w pkt 1 wraz z nadaniem pierwszego dopuszczenia.
3. Uprawnienia wyszczególnione w ust. 2 nadaje się po zdaniu egzaminu(-nów) określonego we właściwym programie szkolenia (innym równoważnym dokumencie) lub otrzymaniu właściwego certyfikatu.
4. Uprawnienia na wniosek egzaminującego nadaje dowódca jednostki, w której realizowane było szkolenie lotnicze, a w przypadku uzyskania uprawnień przez dowódcę jednostki – jego przełożony.
5. Dopuszczenie do wykonywania lotów oznacza nadanie szkolonemu prawa do wykonywania określonego zadania lotniczego (zadań lotniczych, elementu lotu, czynności na pokładzie) w porze doby i w warunkach meteorologicznych zgodnych z programem szkolenia lotniczego (innym równoważnym dokumentem) na danym typie statku powietrznego.
6. Dopuszczenie nadaje egzaminujący na podstawie pozytywnej oceny poziomu przygotowania szkolonego do wykonywania danego zadania lotniczego (zadań lotniczych, elementu lotu, czynności na pokładzie), dokonanej w ostatnim locie szkolnym (egzaminacyjnym/kontrolnym) poprzedzającym lot na zadanie, do którego udziela dopuszczenia.
7. W przypadkach przewidzianych w programie szkolenia (w innym równoważnym dokumencie) dopuszczenie może być nadane przez instruktora na podstawie pozytywnej oceny poziomu przygotowania szkolonego do wykonywania danego zadania lotniczego (zadań lotniczych, elementu lotu, czynności na pokładzie) po:
- 1) locie wykonanym na jednomiejscowym statku powietrznym (na podstawie analizy materiałów OKL) lub;

-
- 2) dokonaniu oceny z pokładu innego statku powietrznego, lub;
 - 3) locie na symulatorze.
8. Posiadane dopuszczenia i uprawnienia wpisywane są do osobistej dokumentacji członka personelu latającego lub personelu BSP klasy I.
 9. Przeszkolenie teoretyczne kabinowego personelu latającego, techników pokładowych obsługi ładunku oraz personelu BSP klasy I na dany typ statku powietrznego jest realizowany przez podmioty posiadające odpowiednie do zakresu szkolenia certyfikaty lub uprawnienia do jego prowadzenia. W uzasadnionych przypadkach zezwala się na realizację takiego szkolenia w jednostkach SZ RP (które posiadają potencjał do przeprowadzenia kursu), po uzyskaniu zgody Inspektora Sił Powietrznych.
 10. Przeszkolenie teoretyczne pokładowego personelu latającego na dany typ statku powietrznego jest realizowane zgodnie z wymogami ujętymi w programach szkolenia lub instrukcjami danego typu statku powietrznego. W przypadku braku wymogów ujętych w powyższych dokumentach zezwala się na realizację takiego szkolenia w ramach naziemnego przygotowania przed rozpoczęciem szkolenia w powietrzu.
 11. Uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na statkach powietrznych nabyte w kraju lub za granicą przez personel latający i personel BSP klasy I w ośrodku szkolenia poza strukturami lotnictwa SZ RP weryfikuje organizator lotów na podstawie posiadanych dokumentów (zaświadczeń, certyfikatów itp.), co potwierdza w rozkazie.
 12. W przypadku upływu terminu ważności kursów lub szkoleń specjalistycznych wymaganych do realizacji czynności lotniczych zgodę na wykonywanie lotów może udzielić Inspektor Sił Powietrznych, na wniosek zainteresowanego, z zachowaniem drogi służbowej na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.
-

STRONA PUSTA

§ 13

Ważność uprawnień i dopuszczeń

1. Uprawnienie nadawane personelowi latającemu oraz personelowi BSP klasy I lotnictwa SZ RP na określonym typie statku powietrznego uznaje się za ważne przy zachowaniu aktualności co najmniej jednego dopuszczenia w ramach tego uprawnienia.
2. Warunkami zachowania aktualności posiadanych dopuszczeń personelu latającego oraz personelu BSP klasy I do wykonywania czynności lotniczych są:
 - 1) nieprzekroczenie dopuszczalnych przerw w wykonywaniu lotów;
 - 2) ważność obowiązujących kontroli w locie określonych w § 14 odpowiednio dla każdego członka załogi (tab. 4.3.).
3. Jeżeli dla danego typu statku powietrznego obowiązują bardziej rygorystyczne regulacje niż określone w tabelach 4.1. oraz 4.2., zastosowanie mają wówczas te regulacje. Powyższe dotyczy posiadanej licencji klasy pilota bez względu na specjalność, w jakiej została nadana.

Tabela 4.1. Maksymalne przerwy w lotach dla pilotów, pilotów BSP klasy II i III

Przepisy wykonywania lotu / rodzaj lotu		Maksymalne przerwy w lotach (w dniach)		
		klasa M, 1	klasa 2	klasa 3, bez klasy
VFR	Dzień	150	120	90
	Noc	120	90	60
IFR	Dzień/Noc	120	90	60
Loty instruktorskie	Dzień/Noc	365		

Uwaga:

- A. Wykonanie lotu VFR w nocy pozwala wszystkim członkom załogi na stosowanie przerw w wykonywaniu lotów VFR w dzień.
- B. Przedłużanie ważności dopuszczeń do lotów według IFR odbywa się przez wykonanie lotu z wykonaniem procedury podejścia do lądowania według IFR lub na symulatorze lotu klasy FFS z wykonaniem procedury podejścia do lądowania według IFR. Wykonanie takiego lotu przedłuża również dopuszczenia do wykonywania lotów VFR, przy czym jeśli lot był wykonywany w dzień, to przedłużeniu ulegają dopuszczenia do lotów VFR w dzień, a jeśli w nocy, to przedłużeniu ulegają dopuszczenia do lotów VFR zarówno w dzień, jak i w nocy.
- C. Przedłużenie aktualności w lotach instruktorskich odbywa się przez wykonanie lotu w charakterze instruktora.
- D. Wykonanie lotu w charakterze instruktora przedłuża ważność dopuszczeń jako dowódca statku powietrznego na zasadach określonych w literach A i B.

Tabela 4.2. Maksymalne przerwy w lotach BSP klasy I

Przepisy wykonywania lotu / rodzaj lotu		Maksymalne przerwy w lotach (w dniach)
VFR	Dzień/Noc	120
IFR	Dzień/Noc	120
Loty instruktorskie	Dzień/Noc	365

Uwaga:

- A. Przedłużanie ważności dopuszczeń do lotów według IFR odbywa się przez wykonanie lotu z wykonaniem procedury podejścia do lądowania według IFR lub na symulatorze lotu z wykonaniem procedury podejścia do lądowania według IFR. Wykonanie takiego lotu przedłuża również dopuszczenia do wykonywania lotów VFR.
 - B. Przedłużenie aktualności w lotach instruktorskich odbywa się przez wykonanie lotu w charakterze instruktora.
 - C. Wykonanie lotu w charakterze instruktora przedłuża ważność dopuszczeń jako dowódca statku powietrznego.
 - D. Przedłużanie ważności dopuszczeń do lotów VFR odbywa się przez wykonanie lotu lub na symulatorze.
4. Piloci, piloci BSP wykonujący loty na kilku typach statków powietrznych w charakterze dowódców tych statków, w celu zachowania ważności dopuszczeń na poszczególnych typach, zobowiązani są przestrzegać określonych w tabeli 4.1. lub 4.2. przerw w lotach na każdym typie statku powietrznego.
 5. Pilot, pilot BSP po utracie aktualności uprawnień do wykonywania lotów instruktorskich może wznowić ważność uprawnień do tych lotów wyłącznie po uprzednim wykonaniu lotu kontrolnego w charakterze instruktora.
 6. Zasady zachowania ważności uprawnień do wykonywania lotów próbnych określa *Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.
 7. Ważność dopuszczeń do wykonywania lotów (zadań lotniczych) i zasady ich przywracania, nieokreślone w niniejszym *Regulaminie*, zawarte są w programach szkolenia lotniczego (w innych równoważnych dokumentach) lub SOP na dany typ statku powietrznego.
 8. Jeżeli na danym typie statku powietrznego istnieje możliwość pozorowania braku widoczności przy przedłużaniu i wznowianiu ważności dopuszczeń, należy je zastosować. Zakończenie pozoracji warunków braku widoczności podczas podejścia do lądowania musi nastąpić najpóźniej w momencie osiągnięcia DA/DH lub MDA/MDH, odpowiednio dla podejść precyzyjnych i nieprecyzyjnych.
 9. Jeżeli odrębne regulacje nie są bardziej restrykcyjne, maksymalna przerwa w lotach, która nie powoduje utraty aktualności dopuszczeń, dla pozostałych specjalistów wchodzących w skład personelu latającego wynosi 180 dni.

10. W przypadku utraty aktualności uprawnień lub dopuszczeń na danym typie statku powietrznego przez personel, o którym mowa w ust. 9, ich przywrócenie następuje przez realizację (pod nadzorem instruktora lub pilota instruktora) zadań z lotem na typie statku powietrznego, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami lub dopuszczeniami. Na statkach powietrznych, na których nie ma możliwości skontrolowania tych specjalistów podczas lotu, stopień przygotowania do wykonywania obowiązków w powietrzu należy skontrolować na ziemi.
11. W przypadku utraty aktualności uprawnień lub dopuszczeń na danym typie statku powietrznego przez wszystkich pilotów, pilotów BSP oraz pozostały personel latający w danej jednostce lotniczej (jednostce eksploatującej BSP) zezwala się na przywrócenie tych aktualności przez personel innej jednostki lotniczej (jednostki eksploatującej BSP) lub na wzajemne przywrócenie aktualności po kolejnym wykonaniu lotów w charakterze szkolonego i kontrolującego przez pilotów, pilotów BSP oraz pozostały personel latający z uprawnieniami instruktorskimi, wyznaczonych przez Inspektora Sił Powietrznych.
12. W czasie pełnienia dyżuru zezwala się na realizację lotów w celu przedłużenia aktualności uprawnień i dopuszczeń oraz kontroli w locie.
13. W celu sprawdzenia i potwierdzenia posiadanych przez personel latający i pilotów BSP klasy I uprawnień oraz dopuszczeń do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego organizator lotów może zarządzić przeprowadzenie procesu weryfikacji uprawnień oraz dopuszczeń.
14. Proces weryfikacji uprawnień i dopuszczeń należy przeprowadzić po:
 - 1) wprowadzeniu nowego programu szkolenia lotniczego na dany typ statku powietrznego (jeżeli występuje nowe nazewnictwo uprawnień i dopuszczeń lub uległy zmianie warunki minimalne, na podstawie których dopuszcza się wykonywanie lotów);
 - 2) zakończeniu etapów szkolenia lotniczego realizowanego w ośrodku szkolenia lotniczego poza strukturami SZ RP na podstawie wewnętrznego programu szkolenia lotniczego danego ośrodka.
15. Weryfikacji uprawnień i dopuszczeń personelu latającego oraz pilotów BSP klasy I dokonuje komisja powołana rozkazem dowódcy jednostki. Weryfikacji można dokonać poprzez analizę dokumentacji lub wykonanie lotu. Wykaz uprawnień i dopuszczeń umieszcza się w rozkazie dowódcy jednostki oraz w dokumentacji osobistej na podstawie protokołu komisji.
16. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wykonywanie lotów bez wymaganych kursów doskonalących przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy za zgodą Inspektora Sił Powietrznych.

STRONA PUSTA

§ 14

Kontrole w locie, egzaminy teoretyczne

1. Wymagane kontrole w locie przedstawia tabela 4.3. Stosownie do potrzeb liczba kontroli może być zwiększona przez organizatora lotów.

Tabela 4.3. Obowiązujące kontrole w locie

Raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniej kontroli	
Na każdym typie statku powietrznego	
Lot statkiem powietrznym lub lot na symulatorze lotu z symulacją sytuacji awaryjnych	Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki

Uwaga:

- A. Organizator lotów wskazuje zakres kontroli w locie, zgodnie z programem szkolenia.
 - B. Kontrole w locie nie dotyczą studentów LAW.
 - C. Wykonanie kontroli „Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki” nie dotyczy pilotów ze statusem BMC.
 - D. Śmigłowce Mi-8 i Mi-17 uznaje się za ten sam typ statku powietrznego.
 - E. Samoloty An-28 i M-28 uznaje się za ten sam typ statku powietrznego.
 - F. Śmigłowiec UH-60 i S-70i uznaje się za ten sam typ statku powietrznego.
 - G. Śmigłowce Mi-24D i Mi-24W uznaje się za ten sam typ statku powietrznego.
 - H. Personel posiadający klasę pilota 1 lub M kontrolę w locie może wykonać raz na dwa lata, jednak nie rzadziej niż co 26 miesięcy, bez względu na specjalność, w jakiej została nadana z zastrzeżeniem pkt I.
 - I. Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki i typie statku powietrznego wykonywać zgodnie z posiadaną licencją klasy pilota w danej specjalności lotniczej.
2. Nawigatorzy statku powietrznego podlegają kontroli z nawigowania po trasie raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniej kontroli na każdym typie statku powietrznego, na którym wykonują loty bez względu na posiadaną klasę nawigatora. Ponadto nawigatorzy posiadający dopuszczenia do dowodzenia zadaniem podlegają kontroli z zakresu dowodzenia zadaniem raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniej kontroli.
 3. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli nawigatora statku powietrznego przez nawigatora z uprawnieniami instruktorskimi zezwala się na przeprowadzenie kontroli przez pilota instruktora.
 4. Na statkach powietrznych z załogą wieloosobową można przeprowadzić kontrolę całej załogi w jednym locie.

5. Kontrolę pozostałych specjalistów wchodzących w skład personelu latającego, w zakresie ich czynności wykonywanych na pokładzie statku powietrznego, przeprowadzają odpowiedni specjaliści z uprawnieniami instruktorskimi raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniej kontroli. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli przez odpowiedniego specjalistę dopuszcza się przeprowadzenie kontroli przez pilota instruktora.
6. Personelowi aeromedycznemu wykonującemu loty na więcej niż jednym typie statku powietrznego zezwala się na wykonywanie kontroli i przedłużanie aktualności na jednym z typów.
7. Organizator lotów może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli w locie bez obecności kontrolującego na pokładzie statku powietrznego, gdy dokładność środków OKL pozwala na ocenę kontrolowanych elementów lotu z dokładnością wymaganą w normach ocen zawartych w programie szkolenia lotniczego dla danego typu statku powietrznego.
8. Zezwala się na wykonywanie kontroli w czasie lotów na przywrócenie aktualności uprawnień lub dopuszczeń.
9. Niewykonanie kontroli „Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki i typie statku powietrznego” nie powoduje utraty uprawnień do wykonywania lotów, powoduje natomiast utratę statusu CMR.
10. Raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniego egzaminu, personel kabinowy zobowiązany jest do zdania egzaminów z wiedzy specjalistycznej, składających się z dwóch form testów (w zakresie niezbędnym do wykonywania swoich obowiązków), która obejmuje następujące zagadnienia:

Test wiedzy z pamięci:

- 1) płatowiec/instalacje/zespoły napędowe:
 - a) dane techniczne statku powietrznego;
 - b) ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego;
 - c) elementy budowy statku powietrznego;
 - d) procedury awaryjne;
- 2) wyposażenie wysokościowo-ratownicze i procedury opuszczania statku powietrznego w sytuacjach awaryjnych zgodnie ze specyfiką statku powietrznego, w zakresie określonym w instrukcji użytkowania w locie lub innym dokumencie właściwym dla danego typu statku powietrznego;
- 3) systemy uzbrojenia (jeżeli są na wyposażeniu statku powietrznego):
 - a) budowa i eksploatacja;
 - b) zasady bezpieczeństwa;
 - c) ograniczenia eksploatacyjne systemów.

Test z możliwością korzystania z pomocy naukowych, takich jak: regulaminy, instrukcje, podręczniki:

- 1) prawo i przepisy lotnicze;
- 2) wyposażenie pokładowe;

-
- 3) masa i wyważenie;
 - 4) osiągi;
 - 5) planowanie i monitorowanie lotu;
 - 6) człowiek – możliwości i ograniczenia;
 - 7) meteorologia;
 - 8) nawigacja ogólna;
 - 9) radionawigacja;
 - 10) procedury operacyjne;
 - 11) zasady lotu;
 - 12) łączność.
11. Raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniego egzaminu, personel pokładowy jest zobowiązany do zdania egzaminu z wiedzy specjalistycznej (w przedmiotach i zakresie niezbędnym do wykonywania swoich obowiązków, przy czym przedmioty wymienione w pkt 1 i 2 testu wiedzy z pamięci są obowiązkowe), która obejmuje następujące zagadnienia:
- Test wiedzy z pamięci:
- 1) płatowiec/instalacje/zespoły napędowe:
 - a) dane techniczne statku powietrznego;
 - b) ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego;
 - c) elementy budowy statku powietrznego;
 - d) procedury awaryjne;
 - 2) wyposażenie wysokościowo-ratownicze i procedury opuszczania statku powietrznego w sytuacjach awaryjnych zgodnie ze specyfiką statku powietrznego, w zakresie określonym w instrukcji użytkownika w locie lub innym dokumencie właściwym dla danego typu statku powietrznego;
 - 3) systemy uzbrojenia (jeżeli są na wyposażeniu statku powietrznego):
 - a) budowa i eksploatacja;
 - b) zasady bezpieczeństwa;
 - c) ograniczenia eksploatacyjne systemów.
- Test z możliwością korzystania z pomocy naukowych takich jak regulaminy, instrukcje, podręczniki:
- 1) prawo i przepisy lotnicze;
 - 2) wyposażenie pokładowe;
 - 3) człowiek – możliwości i ograniczenia;
 - 4) procedury operacyjne;
 - 5) łączność.
12. Raz w roku, jednak nie rzadziej niż 14 miesięcy od daty ostatniego egzaminu, personel BSP zobowiązany jest do zdania egzaminów z wiedzy specjalistycznej (w zakresie niezbędnym do wykonywania swoich obowiązków), która obejmuje następujące zagadnienia:
-

Test wiedzy z pamięci:

- 1) Platforma powietrzna/stacja kierowania i kontroli/system BSP:
 - a) dane techniczne systemu BSP;
 - b) ograniczenia eksploatacyjne systemu BSP;
 - c) elementy budowy platformy powietrznej;
 - d) procedury awaryjne;
- 2) systemy uzbrojenia (jeżeli są na wyposażeniu statku powietrznego):
 - a) budowa i eksploatacja;
 - b) zasady bezpieczeństwa;
 - c) ograniczenia eksploatacyjne systemów.

Test z możliwością korzystania z pomocy naukowych, takich jak: regulaminy, instrukcje, podręczniki:

- 1) prawo i przepisy lotnicze;
- 2) wiedza ogólna o systemie BSP;
- 3) osiągi, planowanie i monitorowanie lotu;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 5) meteorologia;
- 6) nawigacja w lotach bezzałogowych;
- 7) procedury operacyjne;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów, sytuacje i procedury awaryjne;
- 10) łączność;
- 11) systemy uzbrojenia (jeżeli są na wyposażeniu statku powietrznego);
- 12) wyposażenie pokładowe.

Uwagi:

- A. Bazę pytań wraz z odpowiedziami do testu wiedzy z pamięci opracowuje personel odpowiedzialny za szkolenie w jednostce wojskowej i zatwierdzany jest przez dowódcę jednostki.
- B. Baza pytań wraz z odpowiedziami publikowana jest przez jednostkę raz w roku i jest dostępna dla personelu latającego.
13. Raz w roku, jednak nie rzadziej niż co 14 miesięcy, personel latający, o którym mowa w § 32, zobowiązany jest do odbycia szkolenia z metodyki oceny w zakresie zarządzania zasobami załogi połączonego z egzaminem.
14. Do oceny z egzaminu rocznego z wiedzy specjalistycznej wlicza się wyniki egzaminów, o których mowa w ust. 10, 11, 12, uzyskane przed komisją egzaminacyjną w ramach ubiegania się o uzyskanie klasy kwalifikacyjnej lub świadectwa kwalifikacji.
15. Komisję do przeprowadzenia egzaminu z wiedzy specjalistycznej powołuje swoim rozkazem dowódca jednostki.
16. Pytania egzaminacyjne oraz zestawy sprawdzające formułować w postaci testów.

-
17. Zdanie egzaminu następuje przez uzyskanie przynajmniej 70% poprawnych odpowiedzi lub 70% maksymalnej punktacji z każdego przedmiotu wymienionego w ust. 10, 11, 12.
 18. Zdanie egzaminu z każdego przedmiotu warunkuje dopuszczenie do wykonywania lotów.
 19. Wyniki egzaminów potwierdza się w rozkazie dziennym jednostki oraz wpisem do osobistego dziennika lotów.

STRONA PUSTA

§ 15

Zakres praw i obowiązków osób funkcyjnych w lotach dyspozycyjnych

1. Wydzielający statki powietrzne (Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych):
 - 1) na wniosek dysponenta limitu nalotu składającego zapotrzebowanie na środek transportu lotniczego analizuje możliwości i wyznacza wykonawcę zadania lotniczego;
 - 2) przekazuje zatwierdzone zapotrzebowanie do wyznaczonego wykonawcy danego zadania lotniczego (zarządzającego loty) celem jego realizacji.
2. Dysponent limitu nalotu ma obowiązek:
 - 1) złożyć zapotrzebowanie na środek transportu lotniczego do wydzielającego statki powietrzne;
 - 2) wyznaczyć koordynatora wylotu oraz dysponenta statku powietrznego; dane wyznaczonych osób ująć w zapotrzebowaniu.
3. Koordynator wylotu ma obowiązek:
 - 1) utrzymywać stały kontakt z organizatorem lotu w sprawach związanych z planowanym wylotem;
 - 2) posiadać niezbędną wiedzę dotyczącą planowanego wylotu;
 - 3) współpracować z dysponentem statku powietrznego w sprawach związanych z planowanym wylotem;
 - 4) zgłaszać organizatorowi lotu wszelkie odstępstwa od danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu na transport lotniczy w czasie umożliwiającym wprowadzenie niezbędnych korekt;
 - 5) dostarczać organizatorowi lotu na jego wniosek dokumentację niezbędną do wykonania lotu.
4. Dysponent statku powietrznego ma obowiązek:
 - 1) zapewnić załodze czas na odpoczynek;
 - 2) zapewnić czas na przygotowanie się załogi do wykonania lotu/lotów w momencie zmiany zadania zgodnie z *Instrukcją organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*;
 - 3) przygotować stan osobowy oraz ładunek do przewozu transportem lotniczym;
 - 4) przed wylotem udzielić pasażerom instruktażu w zakresie bezpieczeństwa przewozu osób i bagażu;
 - 5) dostarczyć dowódcy statku powietrznego niezbędną dokumentację zgodnie z wymogami i wzorami tych dokumentów zamieszczonymi w *Instrukcji o przewozach wojsk oraz uzbrojenia i sprzętu wojskowego transportem lotniczym*;
 - 6) zgłaszać dowódcy statku powietrznego wszelkie odstępstwa od danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu na transport lotniczy.

-
5. Dysponent statku powietrznego odpowiada za zgodność listy pasażerów oraz specyfikacji ładunku ze stanem faktycznym. Niezgodność danych deklarowanych ze stanem faktycznym jest podstawą do podjęcia przez dowódcę statku powietrznego decyzji o niewykonaniu zadania.
 6. Dopuszcza się wyznaczenie dwóch lub więcej osób pełniących funkcję dysponenta statku powietrznego, przy czym każdemu z nich dysponent limitu nalogu określa czas i miejsce pełnienia tej funkcji.
 7. Dowódca statku powietrznego ma obowiązki:
 - 1) dokonać sprawdzenia zgodności danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu na transport lotniczy (listy pasażerów statku powietrznego, manifestu ładunku, deklaracji przewozu materiałów niebezpiecznych);
 - 2) przed lotem przekazać listę pasażerów do wojskowego BOZ lotniska startu, gdzie będzie przechowywana przez okres 30 dni (nie dotyczy realizacji zadań z miejsc, gdzie nie ma wojskowego BOZ);
 - 3) utrzymywać drzwi od kokpitu (jeżeli statek powietrzny jest w nie wyposażony) w pozycji ZAMKNIĘTE od rozpoczęcia kołowania, aż do zatrzymania statku powietrznego na stoisku, o ile dokumentacja statku powietrznego nie stanowi inaczej;
 - 4) zabraniać przebywania w kokpicie osobom, które nie są osobami kontrolującymi działanie załogi statku powietrznego;
 - 5) zezwalać na otwarcie drzwi kokpitu oraz wejście szefa pokładu lub innej osoby z załogi tylko w sytuacjach tego wymagających (np. pogorszenie się stanu zdrowia pasażerów, sytuacja szczególna na pokładzie statku powietrznego);
 - 6) zezwalać osobom kontrolującym na przebywanie w kokpicie tylko podczas lotu statku powietrznego na poziomie przelotowym;
 - 7) w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń załogi podczas lotu, gdy zagraża to bezpieczeństwu załogi, statku powietrznego lub pozostałych pasażerów – lądować na najbliższym dogodnym lotnisku, po czym złożyć meldunek do DZB COP-DKP oraz organizatora lotów.
 8. W razie niesprawności statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i załogi oraz zabezpieczenia statku powietrznego i ładunku na pokładzie. W przypadku braku możliwości kontynuowania lotu za zabezpieczenie pobytu w miejscu lądowania dla pasażerów i załogi odpowiedzialny jest dysponent statku powietrznego.
 9. Osoba pełniąca funkcję szefa pokładu ma prawo w imieniu dowódcy statku powietrznego wydawać polecenia wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego – niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu.
 10. Dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową:
 - 1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia statku powietrznego po zakończeniu lotu;
-

-
- 2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego od chwili, gdy statek powietrzny uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączeniu silnika(-ów) stanowiącego(-cych) zasadniczą jednostkę napędową;
 - 3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie;
 - 4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
11. W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca statku powietrznego podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W szczególności może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
 12. W przypadku zauważenia uczucia zmęczenia lub braku czujności członka załogi można zastosować procedurę kontrolowanego odpoczynku, organizowaną przez dowódcę statku powietrznego, jeżeli pozwala na to obciążenie pracą. Takiego kontrolowanego odpoczynku nie uważa się za część czasu na odpoczynek do celów obliczania ograniczeń czasu lotu i nie może on uzasadniać wyznaczenia członka załogi do wykonania kolejnego zadania lotniczego.
-

STRONA PUSTA

§ 16

Czas startowy, nalot, odpoczynek

1. Czas startowy personelu latającego oraz personelu BSP klasy I liczy się indywidualnie od chwili rozpoczęcia bezpośredniego przygotowania do lotów do momentu opuszczenia statku powietrznego po ostatnim locie lub zakończenia wszystkich proceduralnych działań związanych z kontrolowaniem lotu BSP, przy zachowaniu czasu pracy nieprzekraczającego 13 godzin. Wydłużenie czasu startowego skutkuje również wydłużeniem czasu pracy, z zastrzeżeniem ust. 8, 11, 12, 14, 15.
2. Maksymalny czas startowy personelu latającego, personelu BSP klasy I wynosi 12 godzin, z zastrzeżeniem ust. 4, 5, 8, 11, 12, 14, 15.
3. W ramach czasu startowego maksymalny nalot personelu, z zastrzeżeniem ust. 4, 5, 11, 12, 14, 16, wynosi:
 - 1) 10 godzin – dla załóg statków powietrznych wyposażonych w autopilota;
 - 2) 8 godzin – dla załóg statków powietrznych z załogą wieloosobową, bez autopilota;
 - 3) 6 godzin – dla załóg statków powietrznych z załogą jednoosobową, bez autopilota;
 - 4) 8 godzin – dla załóg BSP.
4. Na etapie realizacji zadania, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa załogi, pasażerów, ładunku lub platformy powietrznej (BSP), dowódca statku powietrznego podejmuje decyzję o zwiększeniu wymiaru czasu startowego i maksymalnego nalotu załogi, mając na względzie warunki bezpieczeństwa wykonania zadania.
5. Dopuszcza się przekroczenie przez załogę czasu startowego i maksymalnego nalotu o 10% ze względu na zaistniałe w czasie lotu warunki meteorologiczne lub sytuację w ruchu powietrznym.
6. Dla członka personelu latającego, personelu BSP klasy I przerwa pomiędzy kolejnymi czasami startowymi powinna zapewniać czas odpoczynku w wymiarze nie krótszym niż 11 godzin.
7. Czas pracy naziemnego personelu lotniczego uczestniczącego w procesie organizacji lotów nie może być dłuższy niż 13 godzin, przy zapewnieniu czasu odpoczynku pomiędzy kolejnymi czasami pracy w wymiarze nie krótszym niż 11 godzin, jeżeli odrębne przepisy nie stanowią inaczej.
8. Dopuszcza się jednorazowo odliczenie od czasu startowego przerwy między lotami pod warunkiem zapewnienia załodze czasu odpoczynku podczas tej przerwy. Czas odpoczynku nie może być krótszy niż 3 godziny, a czas startowy nie może przekraczać 18 godzin.
9. Pobyt załogi statku powietrznego podczas wykonywania zadania lotniczego poza jednostką macierzystą przekraczający 6 godzin uprawnia do odpoczynku w warunkach hotelowych, a na pokładzie okrętu w osobnej kajucie.
10. W przypadku przebywania załóg w strefie działań PKW za warunki hotelowe należy przyjąć oddzielne pomieszczenie (np. kontener) umożliwiające załodze sen i odpoczynek.

11. Dopuszcza się zabieranie drugiej kompletnej załogi na pokład statku powietrznego w celu kontynuowania zadania po zmianie załóg, jednak sumaryczny czas lotu obu załóg nie może przekroczyć 150% maksymalnego czasu lotu określonego w ust. 3, przy czasie startowym nieprzekraczającym 18 godzin. Całkowita liczba lądowań nie może być większa niż 5.
12. Na samolotach odrzutowych z załogą wieloosobową maksymalny czas lotu może zostać wydłużony do 14 godzin, a startowy do 17 godzin przez zwiększenie składu załogi o jednego pilota, a pozostałych członków załogi o co najmniej 50%. W takiej sytuacji dopuszcza się zmianę składu załogi w powietrzu. Czas wykonywania czynności lotniczych dla każdego członka załogi określa dowódca statku powietrznego. W dokumentacji osobistej każdy członek powiększonej załogi zapisuje ogólny czas całego lotu. Całkowita liczba lotów w czasie startowym nie może być większa niż 2.
13. Wykonanie lotu, o którym mowa w ust. 11, 12, 14, jest możliwe wówczas, gdy statek powietrzny posiada hermetyzowaną kabinę oraz powiększona załoga ma zapewnione miejsca leżące na pokładzie statku powietrznego. Przy braku możliwości technicznych zapewnienia miejsc leżących załodze niewykonywającej czasowo czynności lotniczych dopuszcza się wykonywanie lotów, o których mowa w ust. 11, 12, 14, tylko w przypadku zapewnienia wyżej wymienionej załodze rozkładanych foteli oddzielonych od kabiny załogi i pasażerów.
14. Na samolotach z załogą wieloosobową w locie długodystansowym, w przypadku zwiększenia składu o drugą kompletną załogę, czas startowy może być przedłużony do 18 godzin, a nieprzerwany czas lotu do 15 godzin. W takiej sytuacji dopuszcza się zmianę załóg w powietrzu. Dowódca statku powietrznego określa wówczas członkom obydwu załóg czas wykonywania lotu z fotela pilota (nawigatora, technika pokładowego) zgodnie z posiadanymi uprawnieniami. W dokumentacji osobistej każdy członek powiększonej załogi zapisuje ogólny czas całego lotu.
15. W locie BSP dopuszcza się zmiany załóg podczas lotu.
16. Po wykonaniu lotu, o którym mowa w ust. 11, 12, 14:
 - 1) przerwa czasowa w wykonywaniu czynności służbowych nie może być krótsza niż 18 godzin, a przerwa czasowa do następnego startu nie może być krótsza niż 24 godziny od zakończenia czynności lotniczych;
 - 2) w sytuacjach zagrożenia życia, ewakuacji medycznej czy ewakuacji placówek dyplomatycznych dowódca statku powietrznego, po przeprowadzonej analizie stanu psychofizycznego poszczególnych członków załogi, może skrócić czas odpoczynku załogi do niezbędnego minimum gwarantującego bezpieczne wykonanie zadania.
17. Członek załogi wykonujący lot w pasie strefowej zmiany czasu może przystąpić do pracy, jeżeli nieprzerwany okres wypoczynku wynosił co najmniej tyle, ile czas wykonywania czynności lotniczych, jednak nie mniej niż:
 - 1) 14 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny;
 - 2) 16 godzin – w przypadku gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin.
18. Maksymalny długoterminowy nalot personelu latającego określony jest w tabeli 4.4.

Tabela 4.4. Nalot długoterminowy

Termin ograniczenia	Nalot [godz.] dla załóg statków powietrznych z załogą:			
	wieloosobową		jednoosobową	
	z autopilotem	bez autopilota	z autopilotem	bez autopilota
miesiąc	90	70	70	60
rok	900	720	720	540

19. Maksymalny czas startowy personelu latającego lotnictwa SZ RP wykonującego loty w składzie załóg statków powietrznych realizujących zadania w ramach międzynarodowych jednostek lotniczych / komponentów określają odrębne przepisy.
20. Czas startowy personelu latającego wyznaczonego do pełnienia dyżuru liczy się od chwili rozpoczęcia czynności w celu przyjęcia dyżuru do momentu jego zdania i wynosi 26 godzin, jednak może być zwiększony o czas realizacji zadania.

STRONA PUSTA

Rozdział 5

LOTY

STRONA PUSTA

§ 17

Organizacja i klasyfikacja lotów

1. Szczegółowe zasady organizacji lotów reguluje *Instrukcja Organizacji Lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IOL)*.
2. W zależności od charakteru zadań loty dzielą się na:
 - 1) szkoleniowe:
 - a) szkolne – wykonywane w celu opanowania nowych elementów techniki pilotowania, nawigowania i zastosowania bojowego oraz egzaminacyjne;
 - b) treningowe – wykonywane w celu utrzymania i doskonalenia poziomu wyszkolenia oraz kontrolne;
 - 2) dyspozycyjne:
 - a) operacyjne – wykonywane na rzecz dysponentów limitu nalotu, którym oddano w dyspozycję statek (statki) powietrzny wraz z załogą;
 - b) usługowe – wykonywane na rzecz instytucji, ośrodków badawczo-naukowych itp.;
 - 3) na potrzeby własne – wykonywane w celu zabezpieczenia funkcjonowania SZ RP (w szczególności: loty na lotnicze rozpoznania pogody, loty próbne, loty w celu sprawdzenia urządzeń nawigacyjnych, radiolokacyjnych oraz radiowej łączności lotniczej, w celu sprawdzenia procedur przyrządowego podejścia do lądowania, w celu sprawdzenia systemu IFF).
3. W zależności od rejonu wykonywania rozróżnia się loty:
 - 1) nadlotniskowe – wykonywane w granicach strefy (MCTR) ze startem i lądowaniem na tym samym lotnisku;
 - 2) pozalotniskowe – loty wychodzące poza granice strefy (MCTR).
4. W zależności od liczby statków powietrznych loty dzielą się na:
 - 1) pojedyncze;
 - 2) grupowe – loty dwóch lub więcej statków powietrznych wykonujących lot w ugrupowaniu dowodzonym przez jednego dowódcę;
 - 3) towarzyszące – inne niż grupowe loty dwóch lub więcej statków powietrznych.
5. W zależności od wysokości loty dzielą się na:
 - 1) koszące – z omijaniem przeszkód naturalnych i sztucznych, od poziomu terenu:
 - a) do 50 m nad terenem – dla statków powietrznych wykonujących lot z prędkością do 300 km/h;
 - b) do 100 m nad terenem – dla statków powietrznych wykonujących lot z prędkością od 300 do 600 km/h;
 - c) do 200 m nad terenem – dla statków powietrznych wykonujących lot z prędkością powyżej 600 km/h;
 - 2) na małych wysokościach od górnej granicy lotu koszącego do wysokości:
 - a) dla samolotów – 900 m;

-
- b) dla śmigłowców – 500 m;
 - 3) na średnich wysokościach w przedziale wysokości:
 - a) dla samolotów od 900 m do 5000 m;
 - b) dla śmigłowców od 500 m do 1200 m;
 - 4) na dużych wysokościach w przedziale wysokości:
 - a) dla samolotów od 5000 do 12 000 m;
 - b) dla śmigłowców od 1200 m do 6000 m;
 - 5) stratosferyczne – powyżej wysokości 12 000 m.
 - 6. W zależności od pory doby loty dzielą się na:
 - 1) dzienne – wykonywane w okresie od 30 min przed wschodem słońca do 30 min po zachodzie słońca;
 - 2) nocne – wykonywane w okresie od 30 min po zachodzie słońca do 30 min przed wschodem słońca;
 - 3) dziennie-nocne (nocno-dzienne) – wykonywane ze startem w dzień lub w nocy i lądowaniem odpowiednio w nocy lub w dzień.
 - 7. Lot długodystansowy – lot bez międzylądowania, o długotrwałości minimum 8 godz.
 - 8. Lot taktyczny – lot realizowany w ramach szkolenia taktycznego (bojowego) w celu przygotowania do prowadzenia działań taktycznych (walki) w składzie sił sojuszniczych (koalicyjnych) międzynarodowych lub narodowej operacji połączonej. Loty taktyczne wykonywane są według programów szkolenia lub dokumentacji szkolenia taktycznego.
 - 9. Lot bojowy to lot wykonywany:
 - 1) w strefie działań wojennych;
 - 2) w ramach działań bojowych;
 - 3) w ramach działań kontrterrorystycznych;
 - 4) w ramach wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej;
 - 5) w warunkach oddziaływania ogniowego na statek powietrzny lub ze statku powietrznego, z wyłączeniem lotów z użyciem uzbrojenia wykonywanych w ramach ćwiczeń, szkoleń, lotów szkoleniowych;
 - 6) w ramach działań kryzysowych;
 - 7) w ramach PKW;
 - 8) inne loty realizowane na podstawie zarządzenia bojowego uprawnionego przełożonego.
 - 10. Lot na zastosowanie bojowe – lot z wykorzystaniem systemów uzbrojenia.
 - 11. Lot demonstracyjny – lot wykonywany w celu zaprezentowania możliwości statku powietrznego lub jego wyposażenia obserwatorowi znajdującemu się na pokładzie statku powietrznego albo na ziemi.
 - 12. Lot dowódczy – lot wykonywany w celu dowodzenia grupą statków powietrznych.
 - 13. Lot egzaminacyjny – lot wykonywany w celu nadania uprawnień, dopuszczeń lub oceny poziomu wyszkolenia.
 - 14. Lot instruktorski – lot pojedynczym statkiem powietrznym, lot grupowy z udziałem instruktora i szkolonego lub kontrolowanego członka załogi.
-

-
15. Lot kontrolny – lot wykonywany w celu kontroli w locie lub przywrócenia aktualności uprawnień albo dopuszczeń.
 16. Lot metodyczny – lot wykonywany przez personel posiadający uprawnienia instruktorskie w celu ujednolicenia metod szkolenia, doskonalenia metodyki nauczania i oceny wykonania zadań lotniczych lub wprowadzenia nowych metod szkolenia.
 17. Lot pokazowy – lot wykonywany w ramach pokazów lotniczych.
 18. Lot samodzielny – lot wykonywany zgodnie z programem szkolenia lotniczego na dany typ statku powietrznego, podczas którego nie są realizowane czynności przewidziane dla instruktora (osoby kontrolującej).
 19. Lot próbny – lot, podczas którego wykonuje się próby w locie. Szczegółowy zakres realizacji lotów próbnych określa *Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.
 20. Lot weryfikacyjny – lot wykonywany w celu określenia zdolności statku powietrznego do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
 21. Lot nadzorujący – lot wykonywany przez personel latający w składzie załóg statków powietrznych w celu prowadzenia nadzoru załogi statku powietrznego w locie.
 22. Lot standaryzacyjny – lot wykonywany w celu standaryzacji działalności lotniczej, ujednolicenia sposobu wykonania zadania lotniczego (misji, elementu lotu) realizowany w jednostkach lotniczych w celu oceny stopnia przygotowania tych jednostek do wykonywania zadań.
 23. Próba przedlotowa śmigłowca – czynności związane ze sprawdzeniem zespołu napędowego lub systemów śmigłowca, wykonywana w zawisie lub na ziemi, w celu przyjęcia śmigłowca przez załogę statku powietrznego w związku z planowaną realizacją zadań lotniczych lub w ramach innych potrzeb wynikających z bieżącej obsługi śmigłowca. Wykonanie próby przedlotowej śmigłowca nie wymaga realizacji procesu przygotowania do lotów. Z definicji wyłączone są próby przedlotowe śmigłowca wynikające z programów szkolenia lotniczego na danym typie śmigłowca. Dopuszcza się realizację próby przedlotowej przy warunkach meteorologicznych poniżej VMC. Decyzję o rozpoczęciu próby przedlotowej podejmuje dowódca załogi.
-

STRONA PUSTA

§ 18

Zapewnianie służb ruchu lotniczego, zasady wykonywania operacji lotniczych

1. Służby ruchu lotniczego zapewnia się zgodnie z organizacją i klasyfikacją przestrzeni powietrznej FIR Warszawa.
2. W TSA i TRA, dla których nie określono klasy przestrzeni właściwej dla przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w strefach ALFA, TFR, MRT, D, R oraz na DOL, lądowiskach i w strefach lądowania, nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.
3. Za bezpieczeństwo w TSA, TRA, CBA, MRT i TFR odpowiada podmiot uprawniony do zamawiania przestrzeni powietrznej. Załoga wojskowych statków powietrznych i nawigator naprowadzania odpowiada za bezpieczeństwo lotu w ww. elementach przestrzeni powietrznej zgodnie z zapewnianym rodzajem kontroli zdefiniowanym w *Instrukcji szkolenia pacy i kwalifikowania nawigatorów naprowadzania SZ RP*.
4. Gdy wymaga tego przewidywane natężenie ruchu lotniczego lub charakter operacji lotniczych realizowanych w strefach D wyznaczonych nad poligonami lądowymi i lotniczymi oraz na lądowiskach, DOL, innych miejscach startów i lądowań lub strefach lądowania, organizator lotów może zdecydować o wyznaczeniu dodatkowego personelu w celu ich zabezpieczenia oraz prowadzenia właściwej koordynacji i wymiany informacji o ruchu lotniczym z organami ATS. W takich przypadkach szczegółowe zasady zabezpieczenia i koordynacji operacji lotniczych określa w formie wytycznych Szef SSRL SZ RP.
5. Warunki wykonywania lotów w elastycznych elementach przestrzeni powietrznej wydzielonej na potrzeby lotnictwa wojskowego oraz przestrzeniach delegowanych właściwym organom ATC, na podstawie stosownego LoA, dla których nie określono klasy przestrzeni powietrznej, określają programy szkolenia lotniczego.
6. Zasady wykonywania operacji lotniczych w elementach przestrzeni powietrznej, którym nadano klasę przestrzeni (D lub C dla przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub G dla przestrzeni powietrznej niekontrolowanej), określają przepisy Unii Europejskiej, Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz krajowe przepisy lotnicze, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. Inspektor Sił Powietrznych określa w drodze wytycznych szczegółowe zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) przez wojskowe statki powietrzne w FIR Warszawa.
8. Na terenie, na którym w danym czasie lądują skoczkowie lub na który dokonuje się zrzutów, zabrania się:
 - 1) wykonywania startów i lądowań statków powietrznych;
 - 2) statkom powietrznym znajdującym się na ziemi mieć włączone silniki, chyba że znajdują się one w hangarze przystosowanym do tego celu.

9. W celu realizacji zadań wynikających z prowadzonego szkolenia lotniczego oraz odizolowania ich od innych działań, w granicach MCTR lub przestrzeni powietrznej delegowanej organowi ATC, można wyznaczyć strefy pilotażu. Granice pionowe i poziome stref pilotażu publikuje się w instrukcji operacyjnej lotniska. Warunki ich wykorzystania opisuje się w instrukcji operacyjnej organu ATC.

§ 19

Warunki minimalne do startu, lądowania oraz w rejonie wykonania zadania

1. W celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania lotów należy przestrzegać WM do startu, lądowania oraz w rejonie wykonania zadania określonych dla:
 - 1) pilota;
 - 2) statku powietrznego;
 - 3) lotniska.
2. Warunki minimalne pilota:
 - 1) do startu:

WM pilota do startu są to możliwe do przyjęcia przez pilota wartości:

 - a) minimalnej widzialności (VIS) lub zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR);
 - b) minimalnej wysokości pułapu chmur, jeżeli zachodzi potrzeba dostrzeżenia i ominięcia przeszkód lotniczych podczas odlotu oraz nie ma lotniska zapasowego do startu;
 - 2) do lądowania:

WM pilota do lądowania są to możliwe do przyjęcia przez pilota wartości:

 - a) przy precyzyjnym podejściu do lądowania, bezwzględnej/względnej wysokości decyzji (DA/DH) oraz widzialności (VIS) lub zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR);
 - b) przy nieprecyzyjnym podejściu do lądowania, wysokości bezwzględnej/względnej zniżania (MDA/MDH) oraz widzialności (VIS) lub zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR);
 - c) w lotach według VFR minimalnej wysokości pułapu chmur oraz widzialności.
3. Warunki minimalne statku powietrznego określone są w instrukcjach użytkowania do danego typu statku powietrznego oraz MEL do danego typu statku powietrznego.
4. Minima operacyjne lotniska to ograniczenia dotyczące użyteczności lotniska:
 - 1) do startu – wyrażone w formie widzialności lub RVR oraz, gdy jest to konieczne, stanu zachmurzenia;
 - 2) dwuwymiarowe (2D) operacje podejścia według wskazań przyrządów – wyrażone w formie widzialności lub RVR, minimalnej wysokości bezwzględnej zniżania / wysokości względnej (MDA/MDH) i, o ile jest to konieczne, stanu zachmurzenia;
 - 3) trójwymiarowe (3D) operacje podejścia według wskazań przyrządów – wyrażone w formie widzialności lub RVR oraz bezwzględnej/względnej wysokości decyzji (DA/DH) odpowiedniej dla typu lub kategorii operacji.
5. W przypadku załogi wieloosobowej, podczas realizacji szkolenia lotniczego, za warunki minimalne dla załogi uznaje się WM dowódcy statku powietrznego, a w przypadku pozostałych lotów za warunki minimalne dla załogi uznaje się WM pilota posiadającego wyższe WM (tzw. słabszego ogniwa).

6. Do lądowań w WM pilota zalicza się lądowania, gdy pułap chmur lub widzialność mają wartości minimalne dopuszczalne dla pilota (także w pozorowanych warunkach braku widoczności w sposób określony w § 13 ust. 8). Lądowania w WM pilota wykonane na symulatorach lotu traktuje się jako lądowania wykonane w pozorowanych warunkach braku widoczności.
7. Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że WMet. w miejscu planowanego lądowania umożliwiają bezpieczne podejście, lądowanie lub wykonanie manewru jak po nieudanym podejściu.
8. Podczas podejścia do lądowania pilota obowiązują te WM, których ograniczające działanie wystąpi najwcześniej.
9. Ostateczną decyzję o lądowaniu podejmuje pilot po wykonaniu podejścia do lądowania niezależnie od uzyskanych wcześniej informacji o WMet. do lądowania.
10. Pilot nie może kontynuować podejścia do lądowania poniżej DA/DH lub MDA/MDH, jeżeli nie jest w stanie wyraźnie dostrzec i zidentyfikować co najmniej jednego z następujących punktów odniesienia dla drogi startowej, na której planuje lądowanie:
 - 1) elementy systemu świateł podejścia;
 - 2) próg drogi startowej;
 - 3) oznaczenia progu drogi startowej;
 - 4) światła progowe;
 - 5) światła identyfikacyjne progu drogi startowej;
 - 6) wizualny wskaźnik ścieżki schodzenia;
 - 7) strefa przyziemienia bądź oznaczenia strefy przyziemienia;
 - 8) światła strefy przyziemienia;
 - 9) światła krawędziowe drogi startowej.
11. W przypadku lotu mającego na celu ratowanie zdrowia i życia ludzkiego dopuszcza się jego wykonanie lub podjęcie próby wykonania w WM gorszych niż WM dla pilota, jeżeli w ocenie dowódcy statku powietrznego dokonanej w miejscu i czasie wykonania zadania istnieje prawdopodobieństwo uratowania życia ludzkiego. Ostateczną decyzję o wykonaniu takiego lotu podejmuje dowódca statku powietrznego po dokonaniu analizy ryzyka przeprowadzania misji poszukiwawczo-ratowniczej i za zgodą pozostałych członków załogi.
12. W przypadku lotu wykonywanego na pokład jednostki pływającej, gdy WM są niższe niż WM pilota i nie jest możliwy lot na lotnisko zapasowe lub inną jednostkę pływającą wyposażoną w pokład lotniczy, dopuszcza się wykonanie podejścia do lądowania w WM niższych niż WM dla pilota. Podejście takie wykonywane jest zgodnie z procedurą ELVA, która jest ujęta w *Instrukcji wykonywania operacji lotniczych z udziałem okrętu* lub w APP-2/MPP-2.
13. WM podczas realizacji lotów bezzałogowych statków powietrznych przyjmuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji danego typu BSP.

§ 20

Loty w pozorowanych warunkach braku widoczności

1. Loty w pozorowanych warunkach braku widoczności (np. w zasłoniętej kabinie) należy wykonywać na statkach powietrznych wyposażonych w podwójny układ sterowania, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. W czasie wykonywania zadania w pozorowanych warunkach braku widoczności przez pilotującego statek powietrzny odpowiedzialność za prowadzenie obserwacji przestrzeni powietrznej na statkach powietrznych wyposażonych w podwójny układ sterowania ponosi instruktor (drugi pilot).
3. Dopuszcza się wykonywanie lotów w pozorowanych warunkach braku widoczności na statkach powietrznych z załogą jednoosobową wyposażonych w:
 - 1) automatyczny system odsłaniania kabiny zdublowany ręcznym systemem odsłaniania kabiny;
 - 2) rejestrator parametrów lotu rejestrujący zasłonięcie i odsłonięcie kabiny.
4. Przy zaistnieniu sytuacji szczególnej w locie określonym w ust. 1 pilot powinien natychmiast przerwać pozorowanie braku widoczności.
5. Lot w pozorowanych warunkach braku widoczności jest lotem wykonywanym według przepisów IFR.

STRONA PUSTA

§ 21

Loty na dużych wysokościach, w stratosferze i z prędkościami naddźwiękowymi

1. W lotach na dużych wysokościach i w stratosferze komplet oraz sposób wykorzystania wyposażenia wysokościowo-ratowniczego określa instrukcja użytkowania (techniki pilotowania, eksploatacji, inny właściwy dokument) danego typu statku powietrznego.
2. W przypadku wykonywania lotu ze wznoszeniem na wysokość ponad 4000 m na statkach powietrznych z załogą jednoosobową obowiązuje korzystanie z instalacji tlenowej od chwili startu.
3. Na statkach powietrznych z załogą jednoosobową podczas zniżania zezwala się na wykonywanie lotu bez korzystania z instalacji tlenowej od wysokości nie większej niż:
 - 1) 4000 m – w kabinie zaizolowanej;
 - 2) 2000 m – w kabinie odizolowanej.
4. Loty z prędkością naddźwiękową można wykonywać tylko na wysokościach od poziomu FL 300 w godzinach 6:00–22:00. Ograniczenie nie dotyczy lotów wykonywanych w celu przechwycenia statków powietrznych naruszających granicę państwową lub zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej.

STRONA PUSTA

§ 22

Loty grupowe

1. Do lotu grupowego wyznacza się dowódcę grupy. W locie, w którym biorą udział więcej niż dwa statki powietrzne, wyznacza się również zastępcę dowódcy grupy. W sytuacji uniemożliwiającej dowodzenie grupą przez wyznaczonego dowódcę obowiązki dowódcy grupy przejmuje jego zastępca.
2. Dowódca grupy może wykonywać lot na pozycji innej niż pozycja prowadzącego.
3. Dowódca grupy zobowiązany jest:
 - 1) kierować grupą od rozpoczęcia przygotowania do lotu do zakończenia omówienia po jego wykonaniu;
 - 2) kontrolować prawidłowość działania prowadzącego grupę (jeśli nie jest prowadzącym), a w razie konieczności przejąć prowadzenie grupy;
 - 3) utrzymywać, jeżeli nie ustalono inaczej, stałą łączność z dowódcą zadania lotniczego oraz wykonywać jego polecenia w zakresie planowania i realizacji zadania.
4. Obowiązki prowadzącego oraz prowadzonego określają inne dokumenty regulujące proces szkolenia lotniczego.
5. Dopuszcza się wykonywanie lotów grupowych z udziałem polskich i zagranicznych statków powietrznych lotnictwa państwowego oraz cywilnego różnych typów. Decyzję o wykonaniu takich lotów podejmuje zarządzający te loty.

STRONA PUSTA

§ 23

Loty z wykorzystaniem systemów nocnego widzenia

1. Loty z wykorzystaniem systemów nocnego widzenia z wyłączonym oświetleniem zewnętrznym można realizować:
 - 1) w MCTR – po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na wyłączenie oświetlenia zewnętrznego od organu TWR;
 - 2) w strefach pilotażu wyznaczonych w MCTR;
 - 3) w elementach przestrzeni powietrznej wydzielonych na potrzeby lotnictwa wojskowego.
2. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie lotów w jednym elemencie przestrzeni powietrznej (segmencie tej przestrzeni) statkom powietrznym wykorzystującym systemy nocnego widzenia oraz statkom powietrznym niewykorzystującym takich systemów.

STRONA PUSTA

§ 24

Loty nad obszarem wodnym

1. Warunkiem wykonywania lotów nad obszarem wodnym jest zapewnienie środków ratowniczych dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Wyjątek stanowią loty nad śródlądowymi obszarami wodnymi, nad którymi warunki wykonywania lotu zapewniają przymusowe lądowanie lub przyziemienie ze spadochronem na lądzie.
2. Środki ratownicze dla załóg statków powietrznych wykonujących loty nad obszarami wodnymi określa instrukcja użytkowania (techniki pilotowania, eksploatacji) statku powietrznego oraz instrukcja zabezpieczenia wysokościowo-ratowniczego. Każdej z pozostałych osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego należy zapewnić co najmniej kamizelkę ratunkową (asekuracyjną), a w lotach na odległość powyżej 30 min lotu lub większej niż 50 NM (przy czym należy stosować wartość bardziej restrykcyjną) od linii brzegowej – również miejsce na tratwie ratunkowej.
3. Zabrania się przelotów na wysokościach lotu koszącego oraz przecinania kursu pod kątem prostym przed dziobem jednostki pływającej, jeżeli nie było to przewidziane w zadaniu.

STRONA PUSTA

§ 25

Loty z użyciem uzbrojenia w ramach szkolenia i treningu

1. Użycie uzbrojenia lotniczego i innej broni z pokładu statku powietrznego może nastąpić wyłącznie na poligonach, zgodnie z przepisami zawartymi w instrukcji użytkowania danego poligonu oraz programów szkolenia.
2. Zezwala się na stosowanie pokładowych środków samoobrony (pułapek termicznych, przeciwradiolokacyjnych itp.), pław hydroakustycznych i środków oznaczających poza rejonami poligonów z zachowaniem warunków bezpieczeństwa ich użycia.

STRONA PUSTA

§ 26

Powietrzne operacje specjalne (POS)

1. Niniejszy paragraf ma zastosowanie do POS i w sprawach nieuregulowanych w nim odmiennie stosuje się odpowiednio pozostałe przepisy *Regulaminu*.
2. Podczas realizacji POS dopuszcza się odliczenie od czasu startowego oraz czasu pracy czas przerwy pomiędzy czynnościami lotniczymi, pod warunkiem zapewnienia załodze odpoczynku, przy czym czas od rozpoczęcia bezpośredniego przygotowania do lotu do zakończenia zadania lotniczego nie może przekroczyć 16 godzin.
3. Jeżeli w trakcie wykonywania POS poza jednostką macierzystą w czasie przekraczającym 6 godzin nie można zapewnić odpoczynku w warunkach hotelowych, należy zapewnić załodze odpoczynek w innych warunkach umożliwiających odpowiednią regenerację z uwzględnieniem planu lub założeń POS.
4. W przypadku wykonywania POS Dowódca Komponentu Wojsk Specjalnych, uwzględniając warunki bezpieczeństwa wykonania zadania oraz stan psychofizyczny członków załogi, może zwiększyć wymiar czasu startowego i maksymalnego nalotu załogi.
5. Zwiększenie wymiaru czasu, o którym mowa w ust. 4, określa Dowódca Komponentu Wojsk Specjalnych w SOP.

STRONA PUSTA

§ 27

Operacje lotnicze w strefach lądowania

1. Operacje lotnicze w strefach lądowania realizowane są przez statki powietrzne SZ RP w ramach wsparcia operacji powietrznodesantowych i specjalnych oraz w ramach taktycznego manewru lotnictwa.
2. W ramach przygotowania operacji lotniczych w strefach lądowania realizuje się przedsięwzięcia umożliwiające realizację startów i lądowań poza stałymi lotniskami i lądowiskami. Przedsięwzięcia te obejmują organizację stref lądowania (OSL) i zabezpieczenie stref lądowania (ZSL).
3. Zasady organizacji i funkcjonowania stref lądowania określają odrębne przepisy.

STRONA PUSTA

§ 28

Pokazy lotnicze

1. Pokazy lotnicze lotnictwa SZ RP organizowane są zgodnie z ustawą *Prawo lotnicze*.
2. Udział lotnictwa SZ RP w pokazach lotniczych w danym roku określa zatwierdzony przez Inspektora Sił Powietrznych *Plan udziału lotnictwa Sił Zbrojnych RP w krajowych i zagranicznych pokazach lotniczych*, zawierający miejsce i termin pokazów lotniczych, typy statków powietrznych i jednostki wojskowe wyznaczone do organizacji lub uczestnictwa w pokazach lotniczych oraz inne niezbędne dane.
3. Uprawnionym do zarządzania lotów pokazowych, organizacji własnych pokazów lotniczych oraz do kierowania personelu i statków powietrznych do udziału w lotach pokazowych w ramach pokazów lotniczych organizowanych przez innych krajowych lub zagranicznych organizatorów lotów pokazowych jest dowódca jednostki lotniczej lub jego przełożony, wskazany w planie, o którym mowa w ust. 2.
4. Wykonanie lotów pokazowych oraz związanych z przygotowaniem do nich lotów szkoleniowych można rozpocząć po zatwierdzeniu dokumentacji organizacji lotów pokazowych lub jej zmiany w formie aneksu.

STRONA PUSTA

§ 29

Prezentacje sprzętu lotniczego

1. Prezentacje sprzętu lotniczego to wystawy statków powietrznych oraz sprzętu lotniczego lub loty statków powietrznych organizowane w ramach lotów szkoleniowych.
2. Udział lotnictwa Sił Zbrojnych w prezentacjach sprzętu lotniczego w danym roku określa zatwierdzony przez Inspektora Sił Powietrznych *Plan udziału lotnictwa Sił Zbrojnych RP w prezentacjach sprzętu wojskowego*, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. Ustalenia ust. 2 nie dotyczą prezentacji sprzętu lotniczego w celu promowania obronności (wizyty gości, wycieczki itp.) oraz w ramach obchodów uroczystości lub świąt jednostek organizowanych przez ich dowódców bądź ich bezpośrednich przełożonych pod warunkiem, że prezentacja odbywa się na terenie przez nich zarządzanym, a prezentowany sprzęt lotniczy pozostaje w ich wyłącznej dyspozycji.
4. Plan, o którym mowa w ust. 2, zawiera miejsce i termin prezentacji, typy sprzętu lotniczego i jednostki wojskowe wyznaczone do organizacji i realizacji prezentacji oraz inne niezbędne dane.
5. Uprawnionym do zarządzania prezentacją sprzętu lotniczego, organizacji własnych prezentacji oraz do kierowania personelu i sprzętu lotniczego do udziału w prezentacjach organizowanych przez innych krajowych organizatorów prezentacji sprzętu lotniczego jest dowódca jednostki wojskowej lub jego przełożony, wskazany w planie, o którym mowa w ust. 2.
6. Dopuszcza się udział lotnictwa Sił Zbrojnych w prezentacjach sprzętu lotniczego nieujętych w planie, o którym mowa w ust. 2, za zgodą Inspektora Sił Powietrznych, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. Zgodę, o której mowa w ust. 6, Inspektor Sił Powietrznych wydaje w formie pisemnej, w terminie umożliwiającym poprawną organizację prezentacji sprzętu lotniczego, określając informacje dotyczące miejsca i terminu prezentacji, typy sprzętu lotniczego i jednostki wojskowe wyznaczone do organizacji i realizacji prezentacji oraz inne niezbędne dane.

STRONA PUSTA

§ 30

Loty specjalne

1. Loty specjalne to loty poprzedzające wprowadzenie zmian i uzupełnień w dokumentacji szkolenia lotniczego, wykonywane w razie potrzeby praktycznej weryfikacji nowych sposobów wykonywania zadań lotniczych.
2. Podstawą do organizowania lotów specjalnych jest dokumentacja lotów specjalnych, zatwierdzona przez Inspektora Sił Powietrznych.

STRONA PUSTA

§ 31

Loty metodyczne

1. Loty metodyczne wykonuje personel posiadający uprawnienia instruktorskie w celu ujednolicenia szkolenia, doskonalenia metodyki nauczania i oceny wykonania zadań lotniczych lub wprowadzenia nowych metod szkolenia.
2. Podstawą do organizowania lotów metodycznych jest dokumentacja lotów metodycznych, zatwierdzona przez zarządzającego loty.
3. Zarządzający loty w swoim rozkazie wyznacza instruktorów metodyków.

STRONA PUSTA

§ 32

Loty nadzorujące

1. Loty nadzorujące są to loty wykonywane w składzie załogi przez personel latający, w celu prowadzenia nadzoru w locie w miejscu przeznaczonym dla załogi, jeżeli nie jest to sprzeczne z instrukcją użytkowania statku powietrznego, z zastrzeżeniem ust. 8.
2. Głównym celem lotów nadzorujących jest ocena dokładności i przydatności procedur kierowania operacjami oraz praktyk związanych z użyciem sprzętu i wyposażenia, a także określenie umiejętności prowadzenia operacji przez personel lotniczy. Pilot wykonujący lot nadzorujący ocenia wszystkich specjalistów uczestniczących w realizacji przypisanych im zadań na ziemi i w powietrzu, obowiązków przed startem i po lądowaniu. Upewnia się, że wszystkie operacje są prowadzone zgodnie z instrukcjami, zaleconymi dokumentami normatywnymi oraz zgodnie z wymaganymi przepisami państwowymi.
3. Loty nadzorujące mogą być wykonywane jedynie w danym rodzaju lotnictwa (śmigłowcowego, taktycznego, transportowego i szkolnego – z zachowaniem podziału na samoloty i śmigłowce).
4. Loty nadzorujące wykonuje personel:
 - 1) zajmujący stanowiska służbowe w jednostkach i komórkach organizacyjnych resortu obrony narodowej od szczebla brygady/skrzydła lotnictwa;
 - 2) posiadający licencję pilota klasy pierwszej lub mistrzowskiej oraz uprawnienia instruktorskie na dowolnym typie statku powietrznego;
 - 3) wykonujący loty w składzie załóg wojskowych statków powietrznych przez łączny okres co najmniej 25 lat oraz posiadający łączny nalot przeliczeniowy nie mniejszy niż 2500 godzin; preferowany jest personel posiadający uprawnienia do wykonywania lotów próbnych.
5. Członek personelu latającego posiadający uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów w danym rodzaju lotnictwa, w ramach lotu nadzorującego, jest uprawniony do prowadzenia:
 - 1) nadzoru załogi lotniczej podczas przygotowania do lotu;
 - 2) nadzoru załogi lotniczej podczas lotu;
 - 3) nadzoru personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej lub ładunkowej podczas lotu;
 - 4) sprawdzania kwalifikacji członka załogi lotniczej;
 - 5) sprawdzania statku na płycie lotniska, z ograniczeniem do spraw operacyjnych okresowych i doraźnych sprawdzeń kwalifikacji i umiejętności pilotów w ramach posiadanych uprawnień lotniczych;
 - 6) innych rodzajów nadzoru, do których posiada uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków.
6. Członek personelu latającego nieposiadający uprawnień i dopuszczeń do wykonywania lotów w danym rodzaju lotnictwa, w ramach lotu nadzorującego, jest uprawniony do prowadzenia:

- 1) nadzoru załogi lotniczej podczas przygotowania do lotu;
 - 2) nadzoru poprawności podziału zadań i ich realizacji przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu;
 - 3) nadzoru personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej (ładunkowej) podczas lotu;
 - 4) sprawdzenia statku na płycie lotniska, z ograniczeniem do spraw operacyjnych;
 - 5) innych rodzajów nadzoru, do których posiada uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków.
7. Każdy nadzór w locie musi być prowadzony w taki sposób, aby nie kolidował z obowiązkami wykonywanymi przez członków załogi.
8. Inspektor Sił Powietrznych może wyrazić zgodę na wykonywanie lotów nadzorujących przez personel inny niż ten, o którym mowa w ust. 4, zajmujący stanowiska służbowe w jednostkach i komórkach organizacyjnych resortu obrony narodowej od szczebla brygady/skrzydła lotnictwa, który w ramach obowiązków na zajmowanym stanowisku służbowym wykonuje loty w składzie załóg wojskowych statków powietrznych oraz zajmuje się programowaniem, opracowywaniem, kierunkowaniem szkoleń specjalistycznych w zakresie:
- 1) wykonywania technik linowych z pokładu statków powietrznych;
 - 2) wykonywania lotów próbnych;
 - 3) załadunku statków powietrznych.
- W ramach tych lotów prowadzony jest nadzór personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej lub ładunkowej podczas lotu.
9. Nalot zrealizowany w ramach lotów nadzorujących wlicza się do nalotu ogólnego personelu latającego SZ RP. Szczegółowe zasady realizacji lotów nadzorujących określa Inspektor Sił Powietrznych.

§ 33

Loty standaryzacyjne

1. Loty standaryzacyjne realizowane są w celu ujednolicenia działalności lotniczej realizowanej w jednostkach lotniczych oraz oceny stopnia przygotowania tych jednostek do realizacji zadań.
2. Celem lotów standaryzacyjnych jest pozyskanie danych służących do:
 - 1) oceny wpływu obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji na prowadzoną działalność lotniczą oraz wprowadzany na wyposażenie nowy sprzęt lotniczy;
 - 2) ustalenia i popularyzacji aktualnych i optymalnych taktyk, technik i procedur wykorzystania podległych sił i środków w celu ich ujęcia w procesie planowania operacyjnego na wyższych szczeblach dowodzenia;
 - 3) oceny morale panującego wśród personelu latającego oraz zabezpieczającego loty w celu optymalizacji procesu zarządzania zasobami ludzkimi;
 - 4) wskazania i usunięcia systemowych problemów i wyzwań występujących w procesie zarządzania operacjami lotniczymi;
 - 5) ukierunkowania rozwoju lotnictwa SZ RP.
3. Loty standaryzacyjne realizowane są w składzie załogi z miejsc przeznaczonych dla załogi statku powietrznego. Mogą być również prowadzone przez personel latający, który nie posiada uprawnień na danym typie statku powietrznego, ale posiada doświadczenie lotnicze w danym rodzaju lotnictwa.
4. Loty standaryzacyjne wykonuje personel:
 - 1) zajmujący stanowiska służbowe w jednostkach i komórkach organizacyjnych resortu obrony narodowej od szczebla brygady/skrzydła lotnictwa;
 - 2) posiadający licencję pilota klasy I lub mistrzowskiej oraz uprawnienia instruktorskie na dowolnym typie statku powietrznego;
 - 3) wykonujący loty w składzie załóg wojskowych statków powietrznych przez łączny okres co najmniej 25 lat i posiadający łączny nalot przeliczeniowy nie mniejszy niż 2500 godzin oraz posiadający uprawnienia do wykonywania lotów próbnych.
5. Nalot zrealizowany w ramach lotów standaryzacyjnych wlicza się do nalotu ogólnego personelu latającego SZ RP.
6. O sposobie i formie przedstawienia wniosków ze zrealizowanych lotów standaryzacyjnych decyduje przełożony kierujący do ich wykonania.

STRONA PUSTA

§ 34

Loty poszukiwawczo-ratownicze, sanitarne oraz o statusie MEDEVAC/CASEVAC

1. Loty poszukiwawczo-ratownicze to loty wykonywane w celu poszukiwania i udzielania pomocy załogom statków powietrznych lub innym osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie.
2. Loty poszukiwawczo-ratownicze w służbie ASAR lub systemie SAR to loty wykonywane zgodnie z dokumentami: *Instrukcją Wojskowego Ratownictwa Lotniczego i Morskiego* i *Planem pełnienia dyżurów ratowniczych w służbie poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) oraz systemie ratownictwa morskiego (SAR) na dany rok*.
3. Po postawieniu zadania na wykonanie lotu poszukiwawczo-ratowniczego decyzję ostateczną o wykonaniu lotu i sposobie realizacji zadania podejmuje dowódca statku powietrznego.
4. Loty sanitarne to loty z prowadzeniem transportu medycznego, w szczególności ładunku sanitarnego, personelu medycznego i innych specjalistów.
5. Decyzję o wykonaniu lotu sanitarnego podejmuje Inspektor Sił Powietrznych, Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych lub Dowódca PKW/PJW w zakresie podległych statków powietrznych.
6. Na wniosek personelu medycznego, w sytuacji gdy wymóg natychmiastowej pomocy jest oczywisty, dowódca jednostki lotniczej, dowódca komponentu lotniczego, a w uzasadnionych przypadkach dowódca statku powietrznego mogą podjąć decyzję o wykonaniu lotu sanitarnego lub ewakuacji medycznej drogą powietrzną. O podjętej decyzji informuje przełożonego.
7. Czynności przewidziane dla członka personelu pokładowego może wykonywać osoba spoza SZ RP w ramach lotów sanitarnych oraz o statusie MEDEVAC/CASEVAC lub lotów szkoleniowych. Zgodę na obecność takiej osoby na pokładzie statku powietrznego wydaje organizator lotów, a w szczególnych sytuacjach dowódca statku powietrznego. Czynności te mogą wykonywać w szczególności:
 - 1) funkcjonariusze służb porządku publicznego, podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych (SG, Policja, PSP);
 - 2) ratownicy zrzeszeni w stowarzyszeniach zajmujących się ratownictwem górskim i wodnym;
 - 3) personel medyczny.Szczegółowy zakres obowiązków poszczególnych członków personelu pokładowego, w zależności od charakteru wykonywanych na pokładzie czynności, organizator lotów zobowiązany jest określić w SOP.
8. Załoga statku powietrznego powinna być poinformowana o ograniczeniach warunków lotu wynikających ze wskazań medycznych dotyczących stanu zdrowia ewakuowanej/transportowanej osoby/osób.

9. Zgrywanie umiejętności z personelem spoza SZ RP to proces polegający na ujednoliceniu technik, sposobów realizacji zadań lotniczych w załozie mieszanej (z wyjątkiem lotów w służbie ASAR), w skład której wchodzi personel innych służb, instytucji i organizacji realizujących wspólne zadania, w szczególności w ramach służby poszukiwania i ratownictwa, działań kryzysowych i kontrterrorystycznych. Za wyszkolenie personelu odpowiadają stosownie właściwi ministrowie zgodnie z programami szkolenia obowiązującymi w poszczególnych służbach, instytucjach lub organizacjach prowadzących działalność lotniczą, ratowniczą oraz ratunkową.
10. Lot o statusie MEDEVAC to lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia. Decyzję o wykonaniu lotu o statusie MEDEVAC podejmuje organizator lotów.
11. Loty CASEVAC to loty mające na celu transport poszkodowanych z miejsca wypadku do placówki medycznej. Do realizacji lotów CASEVAC nie jest wymagana obecność personelu medycznego ani odpowiedniego sprzętu. Decyzję o wykonaniu lotu CASEVAC podejmuje dowódca załogi.

§ 35

Lotnicze rozpoznanie pogody

1. Lotnicze rozpoznanie pogody (LRP) to lot wykonywany w razie potrzeby sprawdzenia posiadanych lub uzyskania dodatkowych informacji niezbędnych do oceny wpływu WMet. na planowane lub wykonywane zadanie lotnicze.
2. Decyzję o przeprowadzeniu LRP podejmuje organizator lotów lub POL – w zależności od sytuacji meteorologicznej, charakteru oraz złożoności wykonywanych zadań.
3. W przypadku podjęcia decyzji o wykonaniu LRP do wykonania lotu na rozpoznanie pogody należy wykorzystać załogi posiadające najniższe WM na wyznaczonym do wykonania LRP statku powietrznym.
4. LRP wykonuje się zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych dokumentach.

STRONA PUSTA

§ 36

Szczególne zasady obecności na pokładach statków powietrznych SZ RP w locie

1. Inspektor Sił Powietrznych wydaje zgodę na wykonanie lotów w charakterze pasażera z miejsc przeznaczonych dla załogi statku powietrznego przez:
 - 1) żołnierzy SZ RP, pracowników wojska lub osoby cywilne;
 - 2) żołnierzy innych państw lub osoby cywilne niebędące obywatelami RP.
2. Osoba, o której mowa w ust. 1, powinna przedstawić zaświadczenie o stanie zdrowia adekwatne do charakteru lotu i typu statku powietrznego, wydane przez lekarza posiadającego odpowiednie uprawnienia z zakresu medycyny lotniczej.
3. Osoba ubiegająca się o uzyskanie zgody na wykonanie lotu, na wysokości, dla której ciśnienie w kabinie odpowiada wysokości 7000 m i wyższej, zobowiązana jest poddać się badaniom w komorze niskich ciśnień (KNC), w przypadku lotów z przeciążeniem przekraczającym 5G zobowiązana jest do poddania się badaniom na wirówce przeciążeniowej.
4. Przed lotem pasażer powinien zostać przeszkolony w niezbędnym zakresie z użycia wyposażenia wysokościowo-ratowniczego oraz procedur awaryjnych statku powietrznego, na którym będzie wykonywał lot.
5. Na pokładach statków powietrznych przeznaczonych do przewozu pasażerów lub ładunku w czasie lotu dodatkowo mogą znajdować się osoby i ładunek nieuwzględniony w zadaniu:
 - 1) w lotach dyspozycyjnych – zgodę wydaje dysponent statku powietrznego w porozumieniu z dowódcą statku powietrznego;
 - 2) w lotach szkolnych: żołnierze, pracownicy wojska oraz ładunek związany z zabezpieczeniem realizacji danego zadania – za zgodą organizatora lotów;
 - 3) w lotach treningowych:
 - a) żołnierze, pracownicy wojska oraz ładunek – za zgodą organizatora lotów;
 - b) osoby cywilne – za zgodą zarządzającego loty.
6. Na pokładach statków powietrznych przeznaczonych do przewozu pasażerów lub ładunku, przekazanych w dowodzenie Dowódcy Operacyjnemu Rodzajów Sił Zbrojnych, dodatkowo mogą znajdować się osoby (żołnierze, pracownicy wojska) lub ładunek nieuwzględniony w zadaniu za zgodą organizatora lotów, dowódcy PKW/PJW w stosunku do osób im podległych, dla pozostałych – za zgodą Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.
7. Wykonywanie zdjęć, filmowanie i przekazywanie obrazów telewizyjnych z wykorzystaniem wojskowych statków powietrznych realizowane jest zgodnie z wytycznymi Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

STRONA PUSTA

§ 37

Loty na symulatorach lotu (szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu)

1. Symulator lotu (szkoleniowe urządzenie symulacji lotu, FSTD) oznacza urządzenie, które:
 - 1) w przypadku samolotów jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD), urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD);
 - 2) w przypadku śmigłowców jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT);
 - 3) w przypadku systemów BSP jest urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu.
2. Pełny symulator lotu (FFS) – oznacza rzeczywistej wielkości replikę kabiny załogi konkretnego typu lub marki, modelu i serii, ze wszystkimi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w operacjach naziemnych i powietrznych, systemem wizualizacji zapewniającym widok z kabiny załogi oraz z układem ruchu pozwalającym odczuwać siły. Jest zgodny z minimalnymi standardami dla kwalifikacji FFS.
3. Urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD) – oznacza rzeczywistej wielkości replikę przyrządów, urządzeń, paneli i urządzeń sterowania konkretnego typu statku powietrznego w układzie otwartej lub zamkniętej kabiny, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w warunkach naziemnych i powietrznych w zakresie ograniczonym przez systemy zainstalowane w urządzeniu. Nie wymaga układu ruchu pozwalającego odczuwać siły ani systemu wizualizacji. Jest zgodne z minimalnymi standardami dla określonego poziomu kwalifikacji FTD.
4. Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT) – oznacza urządzenie szkoleniowe odwzorowujące środowisko kabiny załogi lub kokpitu, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania typu lub klasy statku powietrznego w operacjach powietrznych, w takim zakresie, by wydawało się, że systemy funkcjonują jak w statku powietrznym. Jest zgodne z minimalnymi standardami dla określonego poziomu kwalifikacji FNPT.
5. Urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD) (nie dotyczy śmigłowców) – oznacza naziemne urządzenie szkoleniowe będące stanowiskiem ucznia-pilota imitującym klasę samolotów. Może ono wykorzystywać ekranowe panele przyrządowe oraz sprężynowe urządzenia sterowania lotem, stanowiące podstawę szkoleniową obejmującą przynajmniej proceduralne aspekty lotu według wskazań przyrządów.
6. Loty na symulatorach lotu realizuje się w jednostkach wojskowych lub w cywilnych ośrodkach szkolenia w kraju lub zagranicą.

7. Loty na symulatorach lotu realizuje się zgodnie z programami szkolenia, planami treningów na danym typie statku powietrznego lub według oddzielnego programu szkolenia symulatorowego dla danego ośrodka szkolenia.
8. Szkolenie symulatorowe może prowadzić żołnierz lub pracownik cywilny, posiadający uprawnienia IS do realizacji szkolenia na danym symulatorze, który posiada lub posiadał uprawnienia instruktorskie.
9. Uprawnienia IS oraz OS nadaje dowódca jednostki wojskowej właściwy ze względu na miejsce pełnienia służby (żołnierze zawodowi), pracy (pracownik wojska) lub świadczenia usług, po przeprowadzonym szkoleniu w certyfikowanym ośrodku, na podstawie uzyskanych certyfikatów, świadectw, innych dokumentów lub na podstawie wcześniej uzyskanych uprawnień pilota instruktora.
10. Szkolenie symulatorowe może prowadzić pilot posiadający uprawnienia instruktorskie na danym typie statku powietrznego nieposiadający uprawnień IS w obecności IS lub OS.
11. Zezwala się realizować szkolenie symulatorowe całej wieloosobowej załogi przez IS lub instruktora (danego statku powietrznego) z pozycji obserwatora.
12. IS podlega kontroli lub szkoleniu odświeżającemu nie rzadziej niż raz na 36 miesięcy.

Rozdział 6

POSTANOWIENIA MEDYCZNE

STRONA PUSTA

§ 38

Postanowienia ogólne

1. Personel latający podlega okresowej kwalifikacji lotniczo-lekarskiej w RWKLL nie rzadziej niż raz w roku (ważność orzeczenia wynosi 12 miesięcy od daty jego wydania). Obowiązek ten dotyczy również personelu latającego, który nie otrzymał limitu nalotu na dany rok.
2. Personel lotniczy zobowiązany jest do informowania personelu medycznego jednostki o leczeniach, schorzeniach, przyjmowanych lekach, spożyciu silnie działających używek lub substancji, a także ciąży oraz wszelkich sytuacji mogących mieć wpływ na zdolność do wykonywania czynności lotniczych.
3. Fakt zaszczepienia oraz każdorazowego honorowego oddania krwi przez personel lotniczy powinien być zgłoszony personelowi medycznemu jednostki wojskowej, który decyduje o dopuszczeniu do wykonywania czynności lotniczych. Okres niezdolności do lotów po oddaniu krwi wynosi nie mniej niż 24 godziny.
4. Personel latający jest zobowiązany wykonać, raz na 5 lat kalendarzowych, badanie w komorze niskich ciśnień (KNC). Badanie to może zostać wykonane podczas pobytu w WOSzK lub w trakcie badań (okresowych, okolicznościowych), w ramach szkolenia specjalistycznego w zakresie medycyny lotniczej w WIML lub innej instytucji. Powyższe nie dotyczy personelu BSP.
5. Personel lotniczy kierowany do służby poza granicami kraju zobowiązany jest posiadać aktualne orzeczenia lotniczo-lekarskie o zdolności do służby zapewniające wykonywanie czynności przez cały okres zajmowania stanowiska służbowego poza granicami kraju. W tym celu dopuszcza się wykonanie badań okresowych przed upływem terminu ich ważności.
6. Członkowie personelu latającego lotnictwa SZ RP zobowiązani są raz w roku kalendarzowym odbywać szkolenie w WOSzK. Obowiązek ten dotyczy również personelu latającego, który nie otrzymał limitu nalotu na dany rok. Niespełnienie tego obowiązku powoduje wstrzymanie personelu od wykonywania czynności lotniczych do czasu jego zrealizowania.
7. Postanowienia ust. 6 nie dotyczą:
 - 1) słuchaczy LAW;
 - 2) absolwentów LAW w roku promocji;
 - 3) personelu latającego powracającego po szkoleniach trwających co najmniej 6 miesięcy lub czasowo wyznaczonego do służby na stanowisku nieobjętym szkoleniem lotniczym w kraju lub za granicą;
 - 4) personelu rozpoczynającego szkolenie lotnicze po raz pierwszy – w roku jego rozpoczęcia.
8. Inspektor Sił Powietrznych może zwolnić członków personelu aeromedycznego z odbywania szkolenia w WOSzK na ich wniosek.

9. Członkowie personelu latającego lotnictwa SZ RP na wniosek dowódcy jednostki, za zgodą Inspektora Sił Powietrznych, mogą zostać skierowani na dodatkowy turnus szkoleniowy w WOSzK.
10. Cywilny personel latający LAW, który realizuje szkolenie lotnicze na potrzeby SZ RP, posiada prawo do uczestnictwa w turnusach szkoleniowo-kondycyjnych w WOSzK. Szczegółowe warunki udziału w turnusach określają odrębne umowy, zawierane między Rektorem-Komendantem LAW a Komendantem WOSzK, w porozumieniu z Inspektorem Sił Powietrznych.
11. Organizator lotów może organizować czynny wypoczynek (zajęcia sportowo-rekreacyjne, odnowę biologiczną itp.) dla podległego personelu latającego.
12. Pozytywna ocena z egzaminu ze sprawności fizycznej uzyskana w WOSzK w danym roku jest jednoznaczna z zaliczeniem rocznego sprawdzianu sprawności fizycznej.

§ 39

Kwalifikacje i zadania personelu medycznego

1. Czynności lotniczo-lekarskie w stosunku do personelu lotniczego jednostki oraz prowadzenie dokumentacji lotniczo-lekarskiej wykonuje lekarz jednostki.
2. Czynności związane z zabezpieczeniem medycznym szkolenia lotniczego i lotów realizuje personel medyczny (lekarz, pielęgniarka, ratownik medyczny, w przypadkach określonych ustawą o zawodzie lekarza i lekarza dentysty również lekarz dentysta) po ukończeniu szkolenia w zakresie medycyny lotniczej.
3. Orzeczenie wydane przez RWKLL dla personelu lotniczego może stanowić podstawę do wydania odpowiedniego zaświadczenia w ramach medycyny pracy po przeprowadzeniu postępowania orzeczniczego zgodnie z aktami prawnymi obowiązującymi w tym zakresie.
4. W przypadku zaistnienia przesłanek medycznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo wykonywania zadań personel medyczny może wnioskować do organizatora lotów lub POL o wstrzymanie personelu od wykonywania czynności lotniczych.

STRONA PUSTA

Rozdział 7

SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE

STRONA PUSTA

§ 40

Postanowienia ogólne

1. Za sytuację anormalną uważa się okoliczności, pogorszone warunki (w tym WMet.), które nie występują ani zwykle, ani powszechnie, i na wypadek których personel nie uzyskał umiejętności automatycznego reagowania.
2. Za sytuację awaryjną uważa się sytuację niebezpieczną, wymagającą natychmiastowych działań.
3. Sytuacja awaryjna jest stanem, w jakim znalazł się statek powietrzny na skutek nieprawidłowego działania zespołu napędowego, przyrządów pokładowych i innych zespołów (usterzenia, podwozia itp.) mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotu bądź też stanem, w jakim statek powietrzny się znalazł, w skutek pogorszenia się stanu zdrowia członka bądź członków załogi lub ingerencji osób trzecich.
4. Procedury postępowania w poszczególnych sytuacjach anormalnych i awaryjnych określają odrębne przepisy. W *AIP Polska* i *MIL AIP Polska* zostały opublikowane procedury postępowania w sytuacjach anormalnych i awaryjnych dla lotów OAT i GAT.

STRONA PUSTA

§ 41

Loty w strefie niebezpiecznych zjawisk pogody

1. Załoga statku powietrznego znajdująca się w strefie NZP zobowiązana jest do:
 - 1) podjęcia wszelkich możliwych działań w celu zminimalizowania ich wpływu na realizowane zadanie i w zależności od panujących warunków meteorologicznych kontynuowanie zadania lub lądowanie na lotnisku własnym, zapasowym, a w przypadku śmigłowców również lądowanie w terenie przygodnym; o każdej z tych decyzji dowódca statku powietrznego zobowiązany jest meldować organowi, z którym utrzymuje na bieżąco łączność;
 - 2) informowania o czasie i rejonie występowania zjawiska oraz, o ile to możliwe, o rozwoju tych zjawisk i kierunku ich przemieszczania się.
2. Wykonywanie lotu w silnie wypiętrzonych chmurach kłębiastych oraz zbliżanie się do chmur burzowych na odległość poziomą, mniejszą niż 10 km, jest zabronione. Zabroniony jest także lot pod silnie wypiętrzonymi chmurami kłębiastymi dającymi intensywny opad lub wyładowania atmosferyczne.
3. Nad chmurami burzowymi zezwala się przelatywać z przewyższeniem nie mniejszym niż 1000 m.
4. Na statkach powietrznych nieposiadających urządzeń przeciwooblodzeniowych loty w strefie oblodzenia są zabronione. Na statkach powietrznych wyposażonych w takie instalacje dopuszcza się wykonywanie lotów w strefie oblodzenia na zasadach określonych w instrukcji ich użytkowania lub innym odpowiednim dokumencie.
5. Zabrania się startu statków powietrznych, których powierzchnia pokryta jest śniegiem, szronem, szadzią lub lodem, chyba że dokumentacja producenta statku powietrznego stanowi inaczej.

STRONA PUSTA

§ 42

Sytuacje awaryjne w locie

1. Do sytuacji awaryjnych w locie zalicza się:
 - 1) niesprawność sprzętu lotniczego uniemożliwiająca bezpieczne kontynuowanie zadania;
 - 2) sytuacje awaryjne zawarte w *MIL AIP Polska*.
2. Załoga statku powietrznego w czasie lotu posługuje się zestawem procedur awaryjnych, właściwych dla danego statku powietrznego.
3. Przynajmniej raz w roku kalendarzowym personel latający zobowiązany jest do potwierdzania znajomości sytuacji i procedur awaryjnych na symulatorze lotu lub trenażerze. W przypadku braku symulatora lub trenażera potwierdzenie takie wykonać na ziemi w kabinie danego typu statku powietrznego.

STRONA PUSTA

§ 43

Utrata orientacji przestrzennej

1. Orientację przestrzenną uważa się za utraconą, jeżeli pilot podczas lotu nie może określić faktycznego położenia statku powietrznego w przestrzeni.
2. W przypadku utraty orientacji przestrzennej, jeżeli wysokość na to pozwala, należy podjąć wszelkie działania skutkujące doprowadzeniem statku powietrznego do lotu poziomego. W trakcie wyprowadzania do lotu poziomego należy kontrolować warunki lotu w celu niedopuszczenia do przekroczenia ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego.

STRONA PUSTA

§ 44

Utrata orientacji geograficznej

1. Za utratę orientacji geograficznej uważa się taką sytuację, w której załoga nie może określić pozycji statku powietrznego z dokładnością niezbędną do wykonania zadania zgodnie z planem lotu.
2. W przypadku posiadania łączności z organami służb ruchu lotniczego lub organami systemu dowodzenia OP RP zgłosić sytuację utraty orientacji geograficznej i postępować zgodnie z ich instrukcjami.
3. W przypadku utraty orientacji geograficznej, w połączeniu z utratą łączności radiowej, załoga zobowiązana jest wszelkimi dostępnymi sposobami starać się wznowić orientację geograficzną. Po wznowieniu orientacji geograficznej przerwać lub kontynuować zadanie.
4. Na śmigłowcach, jeżeli nie można wznowić orientacji geograficznej w powietrzu, dopuszcza się lądowanie w terenie przygodnym w celu wznowienia orientacji na ziemi, o czym dowódca statku powietrznego niezwłocznie melduje przełożonemu.

STRONA PUSTA

§ 45

Przymusowe lądowanie

1. Jeżeli kontynuowanie lotu jest niemożliwe lub zagraża bezpieczeństwu osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego – jeżeli w pobliżu nie ma lotniska – ma prawo wykonania lądowania w terenie przygodnym lub wodowania.
2. Jeżeli lądowanie w terenie przygodnym nie gwarantuje bezpieczeństwa życia, a załoga i pasażerowie są wyposażeni w osobiste środki ratownicze, dowódca statku powietrznego stwarza warunki i podaje komendę do opuszczenia statku powietrznego.
3. W miarę możliwości przymusowe wodowanie należy przeprowadzić w pobliżu linii brzegowej lub jednostki pływającej.
4. Na statkach powietrznych wyposażonych w system katapultowy, jeżeli istnieją warunki do opuszczenia statku powietrznego i nie ma możliwości lądowania na lotnisku lub lądowisku, zabrania się lądowania w terenie przygodnym. Załoga zobowiązana jest w tym przypadku opuścić statek powietrzny, katapultując się.
5. Dowódca załogi śmigłowca ma prawo lądować w terenie przygodnym, ze względu na pogorszenie się warunków meteorologicznych, uniemożliwiających bezpieczne wykonywanie zadania, a po poprawie warunków meteorologicznych – do kontynuacji zadania lub powrotu na najbliższe lub macierzyste lotnisko.
6. Jeżeli kontynuowanie lotu bezzałogowego statku powietrznego zagraża bezpieczeństwu, dowódca statku powietrznego ma prawo wykonania lądowania w terenie przygodnym lub wodowania, w tym rozbicia platformy zgodnie z obowiązującymi procedurami.

STRONA PUSTA

Rozdział 8

BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE

STRONA PUSTA

§ 46

Postanowienia ogólne

1. Przepisów *Regulaminu* nie stosuje się do lotów bezzałogowych statków powietrznych kategorii micro oraz ich pilotów.
2. Dowódca jednostki wojskowej, która posiada na swoim wyposażeniu bezzałogowe statki powietrzne kategorii micro, prowadzi ewidencję tych statków powietrznych.
3. Dowódca jednostki wojskowej, o której mowa w ust. 2, określa zakres prowadzonej dokumentacji lotniczej, uwzględniając specyfikę szkolenia personelu oraz charakter wykonywanych misji.
4. Szkolenie prowadzi się zgodnie z dokumentem regulującym minimalny zakres wiedzy i umiejętności pilotów bezzałogowych statków powietrznych, a także innymi właściwymi dokumentami szkolenia lotniczego.
5. Piloci BSP kategorii micro nie podlegają kwalifikacji lotniczo-lekarskiej w RWKLL. Badania okresowe wykonują w ramach badań medycyny pracy, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami dotyczącymi badań okresowych żołnierzy zawodowych.

STRONA PUSTA

§ 47

Klasyfikacja bezzałogowych statków powietrznych

1. Ze względu na charakterystykę i przeznaczenie bezzałogowe statki powietrzne dzieli się na klasy i kategorie.
2. Za podstawowe kryterium przynależności do danej klasy bezzałogowych statków powietrznych w SZ RP uznaje się maksymalną masę startową platformy powietrznej (MTOW – *Maximum Take-Off Weight*).
3. Klasyfikacja systemów bezzałogowych statków powietrznych SZ RP przedstawia tabela 8.1.
4. Przyjmuje się, że klasa systemu bezzałogowego statku powietrznego jest jednoznaczna z klasą bezzałogowego statku powietrznego.
5. Ze względu na różnorodność projektowanych typów bezzałogowych statków powietrznych, w przypadku gdy typ bezzałogowego statku powietrznego posiada jednocześnie wybrane parametry odpowiadające dwóm różnym klasom lub kategoriom, Inspektor Sił Powietrznych klasyfikuje go do danej klasy, po analizie charakteru zadań, do których został przewidziany.

Tabela 8.1. Klasyfikacja BSP

Klasa	Kategoria	Pułap	Zasięg	Szczebel dowodzenia
Klasa III (powyżej 600 kg)	STRIKE/COMBAT	Do 65 000 ft AMSL	Nieograniczony (BLOS)	Strategiczny
	HALE (<i>High Altitude Long Endurance</i>)	Do 65 000 ft AMSL	Nieograniczony (BLOS)	Strategiczny
	MALE (<i>Medium Altitude Long Endurance</i>)	Do 45 000 ft AMSL	Nieograniczony (BLOS)	Operacyjny
Klasa II (od 150 do 600 kg)	<i>Tactical</i>	Do 25 000 ft AMSL	Do 200 km LOS/ Nieograniczony (BLOS)	Taktyczny
Klasa I (poniżej 150 kg)	<i>Small</i> (25 kg > 150 kg)	Do 20 000 ft AMSL	Do 100 km LOS	Taktyczny
	<i>Mini</i> (5 kg < 25 kg)	Do 9 000 ft AGL	Do 50 km LOS	Taktyczny
	<i>Micro</i> (< 5 kg)	Do 5 000 ft AGL	Do 20 km LOS	Taktyczny

STRONA PUSTA

§ 48

Użytkowanie przestrzeni powietrznej

1. Szczegóły zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej, w tym w zakresie jednoczesnego wykonywania lotów przez bezzałogowe i załogowe statki powietrzne, określa Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych w odrębnym dokumencie.
2. Jednoczesne wykonywanie lotów bezzałogowych i załogowych statków powietrznych w przestrzeni odpowiedzialności wojskowych organów kontroli ruchu lotniczego (MCTR, MTMA, TRA) realizuje się na zasadach określonych w instrukcjach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego.
3. Jeżeli nie wynika to z potrzeb operacyjnych lub szkoleniowych, zabrania się wykonywania lotów w odległości zagrażającej pojazdom, budynkom lub osobom niebiorącym udziału w zabezpieczeniu lotów bezzałogowych statków powietrznych.
4. Loty bezzałogowych statków powietrznych, poza elementami przestrzeni powietrznej wydzielonej wyłącznie dla SZ RP, realizuje się zgodnie z § 1 ust 4.

STRONA PUSTA

§ 49

Operacje bezzałogowych statków powietrznych

1. Operacje poza zasięgiem łączności radiowej (BRLOS) to rodzaj operacji poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS), w której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje lot automatyczny po zaprogramowanej trasie bez łączności radiowej z pilotem BSP / stacją kierowania i kontroli.
2. Operacje poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS) to operacje, w których operator BSP nie utrzymuje bezpośredniego kontaktu wzrokowego z BSP.
3. Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS) to operacje, w których operator lub obserwator BSP utrzymuje bezpośredni kontakt wzrokowy z BSP.

STRONA PUSTA

Rozdział 9

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

STRONA PUSTA

§ 50

Przepisy przejściowe i dostosowujące

1. Uprawnienia i dopuszczenia nabyte na podstawie *Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2016)* zachowują ważność.
2. Kontrole w locie oraz egzaminy teoretyczne realizowane na podstawie *Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2016)* zachowują ważność w okresie, na jaki zostały wydane.
3. Zezwala się na wykonywanie czynności lotniczych przez personel latający do czasu odbycia szkolenia w WOSzK, jednak nie dłużej niż do końca następnego roku kalendarzowego od momentu wejścia w życie niniejszego *Regulaminu*.
4. Pozostałe regulacje, nieuwjęte w tym przepisie, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż na 12 miesięcy od momentu wejścia w życie niniejszego *Regulaminu*.

STRONA PUSTA

LISTA KONTROLNA STRON

Strona	Data	Strona	Data	Strona	Data
3	2023-02-06	53	2023-02-06	106	2023-02-06
4	2023-02-06	54	2023-02-06	107	2023-02-06
5	2023-02-06	55	2023-02-06	109	2023-02-06
6	2023-02-06	57	2023-02-06	110	2023-02-06
7	2023-02-06	58	2023-02-06	111	2023-02-06
9	2023-02-06	59	2023-02-06	113	2023-02-06
10	2023-02-06	60	2023-02-06	115	2023-02-06
11	2023-02-06	61	2023-02-06	116	2023-02-06
12	2023-02-06	63	2023-02-06	117	2023-02-06
13	2023-02-06	64	2023-02-06	119	2023-02-06
14	2023-02-06	65	2023-02-06	120	2023-02-06
15	2023-02-06	67	2023-02-06	121	2023-02-06
17	2023-02-06	68	2023-02-06	123	2023-02-06
19	2023-02-06	69	2023-02-06	125	2023-02-06
21	2023-02-06	71	2023-02-06	127	2023-02-06
23	2023-02-06	73	2023-02-06	129	2023-02-06
25	2023-02-06	74	2023-02-06	131	2023-02-06
27	2023-02-06	75	2023-02-06	133	2023-02-06
29	2023-02-06	77	2023-02-06	135	2023-02-06
30	2023-02-06	78	2023-02-06	137	2023-02-06
31	2023-02-06	79	2023-02-06	139	2023-02-06
33	2023-02-06	80	2023-02-06	141	2023-02-06
34	2023-02-06	81	2023-02-06	143	2023-02-06
35	2023-02-06	83	2023-02-06	139	2023-02-06
37	2023-02-06	85	2023-02-06	147	2023-02-06
39	2023-02-06	87	2023-02-06	149	2023-02-06
40	2023-02-06	89	2023-02-06	151	2023-02-06
41	2023-02-06	91	2023-02-06	153	2023-02-06
43	2023-02-06	93	2023-02-06		
44	2023-02-06	95	2023-02-06		
45	2023-02-06	97	2023-02-06		
47	2023-02-06	99	2023-02-06		
49	2023-02-06	101	2023-02-06		
50	2023-02-06	103	2023-02-06		
51	2023-02-06	105	2023-02-06		

STRONA PUSTA

[illegible]