Załącznik do rozporządzenia

Ministra Infrastruktury

z dnia …... 2022 r. (poz. …)

**Tabela nr 1**

**Wykaz klas oraz podział kategorii i podkategorii statków powietrznych z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu albo szybowca1)**

| **Klasa2)** | **Kategoria** | **Podkategoria** | **Ograniczenia3)**  |
| --- | --- | --- | --- |
| **A.**Samolot | K1. PodstawowaK2. KonwencyjnaK3. Specjalna | A1. Transportowy duży | MTOM > 8618 kg |
| A2. Transportu lokalnego | MTOM ≤ 8618 kg |
| A3. Lekki | A3.1. Normalna A3.2. Użytkowa A3.3. Akrobacyjna | MTOM ≤ 5700 kg |
| A4. Bardzo lekki | MTOM ≤ 750 kg |
| K1. PodstawowaK2. Konwencyjna | A5. Lekki sportowy4) | MTOM ≤ 600 kg |
| **G.**Szybowiec | K1. Podstawowa K2. Konwencyjna  | G1. UżytkowaG2. Akrobacyjna | MTOM ≤ 750 kg  |
|  E0. E1. E2. | bez napęduz napędem z napędem pomocniczym |
| K3. Specjalna | Nie dotyczy | MTOM > 600 kg |
| **MG.**Motoszybowiec T. Turystyczny | K1. Podstawowa K2. Konwencyjna | MG1. UżytkowaMG2. Akrobacyjna | MTOM ≤ 850 kg  |
| K3. Specjalna | Nie dotyczy | MTOM > 600 kg |
| **H.**Śmigłowiec | K1. Podstawowa K2. KonwencyjnaK3. Specjalna | H1. Duże | MTOM > 3175 kg |
| H2. Małe | MTOM ≤ 3175 kg |
| K1. Podstawowa K2. Konwencyjna | H3. Bardzo lekki4) | MTOM ≤ 600 kg |
| **AG.**Wiatrakowiec | K1. Podstawowa K2. Konwencyjna | Nie dotyczy |
| K3. Specjalna | Nie dotyczy | MTOM > 600 kg |
| **B.**Balon F. Wolny T. Na uwięzi | K1. PodstawowaK2. KonwencyjnaK3. Specjalna | B1. Gazowy  | MNO > 400 m3 |
| B2. Na ogrzane powietrze | MNO > 1200 m3 |
| **AS.**Sterowiec | K1. PodstawowaK2. KonwencyjnaK3. Specjalna | AS1. Gazowy  | MNO > 400 m3 |
| AS2. Na ogrzane powietrze | MNO > 1200 m3 |
| **PR.**Spadochron ratowniczy | K1. Podstawowa | Nie dotyczy |
| **UL.**Urządzenie latające | K4. Kwalifikowana | UL-P1. Spadochron osobowy (R/J1/J2)R. RatowniczyJ1. GłównyJ2. Zapasowy  | UL-P2. Spadochronowy system ratowniczyUL-P3. Spadochron towarowy  | Nie dotyczy |
| K4. Kwalifikowana | Ultralekki:UL-A. SamolotUL-G. Szybowiec (E0/E1/E2)UL-MG. MotoszybowiecUL-H. ŚmigłowiecUL-AG. WiatrakowiecUL-B. Balon(F/T)UL-AS. Sterowiec | UL-PHG. Motolotnia UL-PPGG. MotoparalotniaUL-HG1. Lotnia bez napędu UL-HG2. Lotnia z napędemUL-PG. Paralotnia bez napędu UL-PPG. Paralotnia z napędem | Ograniczenia dla poszczególnych podkategorii określono w tabeli nr 3 |
| K6. | A. Amatorska E. EksperymentalnaH. HistorycznaR. Replika |
| K5. Niekwalifikowana | UL-P25. Spadochron towarowy5) | MTOM ≤ 25 kg |
| UL-70. Jednoosobowe bez napędu6) | Masa własna ≤ 70 kg |
| UL-115. Jednoosobowe z napędem7) | Masa własna ≤ 115 kg |
| UL-T25. Statek powietrzny na uwięzi bez napędu | MTOM ≤ 25 kgmaksymalna długość uwięzi 50 m |
| UL-T40. Statek powietrzny lżejszy od powietrza na uwięzi bez napędu | MNO ≤ 40 m3maksymalna długość uwięzi 50 m |
| UL-T1. Statek powietrzny na uwięzi | MTOM ≤ 1 kg |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

1) Niniejsza klasyfikacja dotyczy statków powietrznych lądowych, wodnych i amfibii. W przypadku konieczności wyróżnienia w dokumentach statku powietrznego dodatkowej charakterystyki jako amfibii lub wodnego, wykorzystuje się symbole: (Am) dla amfibii i (S) dla wodnego oraz odpowiednio dodatkowe określenia: pływakowy lub łódź latająca.

2) W przypadku bezzałogowego statku powietrznego innego niż spadochron albo urządzenie latające, klasę statku powietrznego określa się przez dodanie „bezzałogowy”, chyba że wynika to bezpośrednio z treści wydanego dla tego statku powietrznego świadectwa zdatności do lotu albo dokumentu równoważnego.

3) MTOM oznacza maksymalną masę startową statku powietrznego, a MNO oznacza maksymalną nominalną objętość powłoki balona albo sterowca.

4) MTOM ≤ 650 kg dla samolotów i śmigłowców, które będą wykonywały operacje na wodzie.

5) W przypadku spadochronu MTOM jest sumą masy spadochronu i masy podwieszonej do niego.

6) Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej nie uwzględnia się masy osobistego wyposażenia operacyjnego oraz spadochronu i towarzyszącego mu dodatkowego wyposażenia niezbędnego do jego działania (nie więcej niż 11 kg), a dla celów projektowych przyjmuje się, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

7) Przy obliczaniu maksymalnej masy własnej urządzenia latającego jednoosobowego z napędem nie uwzględnia się, z wyjątkiem wyposażenia, o którym mowa w przypisie nr 6, również masy:

1) paliwa albo akumulatorów – w przypadku napędu elektrycznego – nie więcej niż 16 kg,

2) paliwa i akumulatorów łącznie – w przypadku napędu hybrydowego – nie więcej niż 16 kg

– a dla celów projektowych przyjmuje się również, że masa ciała pilota wynosi nie mniej niż 77 kg.

**Tabela nr 2**

**Szczegółowe warunki i wymagania dotyczące używania statków powietrznych i sprzętu danej kategorii**

| **Kategoria** | **Szczegółowe warunki i wymagania** |
| --- | --- |
| K1. Podstawowa | 1. Załogowy albo bezzałogowy statek powietrzny, dla którego zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, został wydany albo uznany przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zwanej dalej „EASA”, certyfikat typu albo dokument równoważny do certyfikatu typu, używany zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.).2. Spadochron ratowniczy zgodny z warunkami technicznymi mającej zastosowanie europejskiej normy technicznej (ETSO) wydanej przez EASA albo dokumentu uznanego przez EASA za równoważny do takiej normy, który został wyprodukowany przez posiadacza autoryzacji tej normy albo posiadacza dokumentu uznanego przez EASA za równoważny, używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. |
| K2.Konwencyjna | Załogowy statek powietrzny:1. do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1139/UE”;
2. który jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
3. używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.
 |
| K3.Specjalna | Załogowy statek powietrzny:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) który ze względu na dodatkową charakterystykę określoną w tabeli nr 1 nie klasyfikuje się jako urządzenie latające;4) który spełnia mające zastosowanie warunki włączenia do kategorii K6 – w przypadku statku powietrznego klasyfikowanego odpowiednio jako konstrukcja historyczna, amatorska, replika albo eksperymentalna;5) wojskowy, który spełnia warunki, o których mowa w pkt 1–3, jeżeli:a) był wykorzystywany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, orazb) jest to samolot jednosilnikowy – w przypadku samolotu z napędem odrzutowym;6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. |
| K4. Kwalifikowana | 1. Załogowy statek powietrzny:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) który spełnia odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;4) który nie został sklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6;5) który został wpisany na listę typów zatwierdzonych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze – w przypadku statku powietrznego o MTOM > 300 kg, który podlega wpisowi do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze;6) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.2. Statek powietrzny:1) będący:a) spadochronem osobowym: ratowniczym, głównym, zapasowym albob) spadochronowym systemem ratowniczym, alboc) spadochronem towarowym;2) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;3) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;4) który nie został sklasyfikowany jako urządzenie latające kategorii K5 albo K6;5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. |
| K5. Niekwalifikowana | 1. Jednoosobowy statek powietrzny bez napędu:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;3) który nie jest lotnią, paralotnią albo spadochronem osobowym;4) dla którego nie wydano krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-70 wystawionej przez jego producenta;5) który jest używany bez dokumentów zdatności do lotu wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.2. Jednoosobowy statek powietrzny z napędem:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) który nie jest lotnią z napędem, paralotnią z napędem albo motoparalotnią;4) dla którego nie wydano krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu, lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu, za wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-115 wystawionej przez jego producenta;5) który spełnia następujące kryteria:a) pojemność zbiorników paliwa nie przekracza 20 l,b) nie jest w stanie na pełnej mocy w locie poziomym przekroczyć prędkości 102 km/h (prędkości cechowanej – CAS),c) obciążenie powierzchni nośnej pustego urządzenia latającego, bez pilota i paliwa, nie przekracza 10 kg/m2;6) który jest używany bez dokumentów zdatności do lotu wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.3. Spadochron towarowy:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) dla którego nie wydano krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-P25 wystawionej przez jego producenta;4) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.4. Statek powietrzny na uwięzi:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) dla którego nie wydano krajowego lub zagranicznego certyfikatu, świadectwa lub innego dokumentu dopuszczającego egzemplarz lub typ do lotu lub dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dla danej klasy, kategorii lub podkategorii, w tym deklaracji wyrobu z wyjątkiem nieobowiązkowej deklaracji wyrobu do podkategorii UL-T25, UL-T40 albo UL-T1 wystawionej przez jego producenta;4) który spełnia warunki, o których mowa w pkt 1–3:a) bez układu napędowego, w przypadku gdy maksymalna długość uwięzi wynosi 50 m, i którego:– MTOM łącznie z ładunkiem jest mniejsza niż 25 kg, lub– maksymalna nominalna objętość powłoki jest mniejsza niż 40 m3 – w przypadku statku powietrznego lżejszego od powietrza,b) którego MTOM jest nie większa niż 1 kg;5) używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. |
| K6A. Amatorska | Załogowy statek powietrzny, w tym dostarczony w postaci zestawu do samodzielnego montażu:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) który spełnia odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;4) który został co najmniej w 51% zadań związanych z jego wytworzeniem i złożeniem wykonany w pojedynczym egzemplarzu przez:a) amatora, będącego osobą fizyczną, która nie prowadzi działalności w zakresie wytwarzania statków powietrznych, albob) nienastawione na zysk stowarzyszenie amatorów, do którego mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (D. U. z 2020 r. poz. 2261);5) który jest używany przez jego budowniczego lub właściciela na własny użytek, wyłącznie w celach sportowych lub rekreacyjnych, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze. |
| K6E. Eksperymentalna | Załogowy statek powietrzny:1. do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;
2. który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, lub innym krajowym certyfikatem albo zatwierdzeniem typu;
3. który spełnia odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;
4. który został specjalnie zaprojektowany lub zmodyfikowany do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, budowany w pojedynczym egzemplarzu, to jest:
5. zbudowany według nowego, niewypróbowanego uprzednio projektu i wpisany do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, w celu badania nowatorskich lub niekonwencjonalnych cech tego projektu, lub
6. wpisany do ewidencji statków powietrznych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, i następnie zmodyfikowany w taki sposób, że podczas lotu należy się spodziewać właściwości lotnych znacząco różniących się od znanych dotychczas w celu wyznaczenia wymaganych osiągów, właściwości lotnych i sterowania;
7. używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z celem, dla którego został zbudowany lub zmodyfikowany przez podmiot, który posiada prawa do projektu statku powietrznego albo projektu typu statku powietrznego, z możliwością wprowadzania zmian w tym projekcie, i który prowadzi działalność w zakresie projektowania i produkcji albo jest podmiotem wyspecjalizowanym w prowadzeniu badań wyrobów lotniczych.
 |
| K6H. Historyczna | Załogowy statek powietrzny:1. do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;
2. który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;
3. który spełnia odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;
4. który spełnia następujące kryteria:

a) pierwotny projekt został stworzony przed dniem 1 stycznia 1955 r., a produkcja została zakończona przed dniem 1 stycznia 1975 r., lub b) statek powietrzny o niewątpliwym znaczeniu historycznym związanym z:– udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym lub– istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub– istotną rolą jaką odegrał w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;1. używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.
 |
| K6R. Replika | Załogowy statek powietrzny:1) do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia 2018/1139/UE;2) który nie jest objęty ważnym certyfikatem typu zgodnym z Załącznikiem 8 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze;3) który jest pełnowymiarową repliką zbudowaną w pojedynczym egzemplarzu:a) historycznego statku powietrznego, który spełnia warunki włączenia do kategorii K6H, albob) statku powietrznego, który był wykorzystywany przez siły zbrojne, z wyjątkiem typu statku powietrznego, którego projekt został przyjęty przez EASA;4) który spełnia odpowiednio warunki określone w tabeli nr 3 dla poszczególnych podkategorii urządzeń latających, o których mowa w tabeli nr 1;5) którego projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego, gdzie dozwolone są modyfikacje, takie jak montaż współczesnego sprzętu radiowego lub nawigacyjnego, użycie alternatywnych materiałów, gdy oryginalny materiał nie jest już dostępny, ulepszenia bezpieczeństwa lub alternatywny silnik, gdy nie można uzyskać oryginalnego typu jednostki napędowej;1. używany zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze.
 |

**Tabela nr 3**

**Podział statków powietrznych klasy urządzenie latające kategorii K4 i K6 z uwzględnieniem ograniczeń w zakresie masy albo nominalnej objętości powłoki balonu lub sterowca, prędkości i ilości miejsc dla poszczególnych podkategorii**

| **Podkategoria** | **Ograniczenia**  |
| --- | --- |
| **Jedno-miejscowe** | **Dwu-miejscowe** |  |
| UL-A Ultralekki samolot  | 600 kg | MTOM | lądowy1) |
| nie większa niż 45 węzłów CAS | VS02) |
| 650 kg | MTOM  | przeznaczony do lądowania na wodzie3) |
| nie większa niż 45 węzłów CAS | VS0 |
| UL-H Ultralekki śmigłowiec  | 600 kg | MTOM  | lądowy |
| 650 kg | MTOM  | przeznaczony do lądowania na wodzie |
| UL-G Ultralekki szybowiec(E0/E1/E2)UL-MG Ultralekki motoszybowiecUL-AG Ultralekki wiatrakowiec  | 600 kg | MTOM |
| UL-B Ultralekki balon (F/T)UL-AS Ultralekki sterowiec  | 1200 m3 | MNO gorącego powietrza |
| 400 m3 | MNO gazów nośnych innych niż gorące powietrze |
| UL-PHG Motolotnia4) | 300 kg | 450 kg | MTOM  | w konfiguracji podstawowej |
| nie większa niż 35 węzłów CAS | VS0 |
| 315 kg | 475 kg | MTOM  | z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym |
| nie większa niż 35 węzłów CAS | VS0 |
| 330 kg | 495 kg | MTOM  | przeznaczona do lądowania na wodzie |
| nie większa niż 35 węzłów CAS | VS0  |
| 345 kg | 520 kg | MTOM  | przeznaczona do lądowania na wodzie z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym |
| nie większa niż 35 węzłów CAS | VS0 |
| UL-PPGG Motoparalotnia4) | 300 kg | 450 kg | MTOM  | w konfiguracji podstawowej |
| 315 kg | 475 kg | MTOM  | z zamontowanym spadochronowym systemem ratowniczym |
| UL-HG1 Lotnia bez napęduUL-PG Paralotnia bez napędu | 70 kg | maksymalna masa własna |
| UL-HG2 Lotnia z napędem5)UL-PPG Paralotnia z napędem5) | 70 kg | maksymalna masa własna łącznie z paliwem |
|  |  |

1) W przypadku samolotu lądowego, którego MTOM jest nie większa niż 475 kg, wartość VS0 określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

2) Określona w instrukcji użytkowana w locie lub skróconej informacji o ograniczeniach i przeznaczeniu urządzenia mierzalna prędkość przeciągnięcia lub prędkość minimalna w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania, gdzie CAS (calibrated airspeed / prędkość cechowana / poprawiona) oznacza prędkość wskazywaną, poprawioną o błąd przyrządu i błąd zabudowy.

3) W przypadku samolotu przeznaczonego do lądowania na wodzie, którego MTOM jest nie większa niż 520 kg, wartość VS0 określona w próbie w locie nie może przekraczać 35 węzłów.

4) Konstrukcja wyposażona w napęd i podwozie, na której nie jest możliwy start pieszy.

5) Konstrukcja przeznaczona do startu i lądowania pieszego.