

ADMINISTRACJA LOTNICTWA CYWILNEGO	NORMA BRANŻOWA	BN-65
	Statki powietrzne Klasyfikacja ogólna i szczegółowa oraz określenia	9360-01
		Grupa katalogowa V 10

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot normy. Przedmiotem normy jest klasyfikacja ogólna i szczegółowa oraz określenia cywilnych statków powietrznych.

1.2. Określenia

1.2.1. Aerodyna - statek powietrzny cięższy od powietrza, który uzyskuje siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych.

1.2.2. Aerodyna lądowa - aerodyna przystosowana do startowania ze stałego podłoża i do lądowania na nim.

1.2.3. Aerodyna wodna - aerodyna przystosowana do startowania z powierzchni wody i wodowania na niej.

1.2.4. Aerodyna lądowo-wodna (amfibia) - aerodyna przystosowana do startowania z powierzchni wody i ze stałego podłoża oraz do wodowania i lądowania na nich.

1.2.5. Aerodyna specjalna - aerodyna nie będąca stałopłatem, wiroplatem ani zmienopłatem lub nie mająca płatów nośnych.

1.2.6. Aerostat - lżejszy od powietrza statek powietrzny, utrzymywany w locie głównie w wyniku statycznego oddziaływania powietrza.

1.2.7. Balon - aerostat bez napędu. Zalicza się tu balony-latawce.

1.2.8. Balon na uwięzi - balon stale zakotwiczony.

1.2.9. Balon wolny - balon przeznaczony do wykonywania lotów, bez stałego zakotwiczenia.

1.2.10. Bezpłat - aerodyna bez płatów nośnych.

1.2.11. Latawiec - aerodyna bez napędu silnikowego, unosząca się tylko na uwięzi.

1.2.12. Mięśniolot - aerodyna napędzana siłą ludzkich mięśni.

1.2.13. Motoszybowiec - szybowiec z napędem pomocniczym.

1.2.14. Odmiana (wersja) statku powietrznego-typu - konstrukcyjna odmiana typu, wykraczająca poza zakres tolerancji przewidzianych dla danego pierwowzoru, który przeszedł próby państwowe.

1.2.15. Samolot - aerodyna z napędem, uzyskująca siłę nośną w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchni nieruchome w danych warunkach lotu.

Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji
Ustanowiona przez Ministra Komunikacji dnia 17 grudnia 1965 r. jako norma obowiązująca
w zakresie opracowywania dokumentacji od dnia 1 października 1966 r.
(Mon. Pol. nr 21/1966 poz. 116)

1.2.16. Skrzydłowiec (ornitopter) - aerodyna utrzymywana w locie głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na płaszczyzny, poruszające się ruchem zbliżonym do ruchu skrzydeł ptaka.

1.2.17. Śmigłowiec (helikopter) - aerodyna utrzymywana w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników poruszanych urządzeniem napędowym wokół zasadniczo pionowych osi.

1.2.18. Spadochron - aerodyna bez napędu, która przez rozłożenie powierzchni odpowiedniego kształtu pozwala zmniejszyć prędkość ruchu, na skutek działania na tę powierzchnię sił aerodynamicznych skierowanych przeciwnie do kierunku ruchu.

1.2.19. Stałopłat - aerodyna o nieruchomych względem statku powierzchniach nośnych.

1.2.20. Statek powietrzny - urządzenie przeznaczone do przewożenia osób lub rzeczy w przestrzeni powietrznej, zdolne do unoszenia się w tej przestrzeni na skutek oddziaływania powietrza.

1.2.21. Statek powietrzny-konwencjonalny - statek powietrzny o typowym napędzie, sposobie pilotażu lub inny statek uznany za konwencjonalny przez państwo rejestracji.

1.2.22. Statek powietrzny niekonwencjonalny - statek powietrzny o nietypowym układzie elementów konstrukcyjnych, nietypowym napędzie lub sposobie pilotażu lub inny statek uznany za niekonwencjonalny przez państwo rejestracji i mający odpowiedni wpis w dokumentacji.

1.2.23. Sterowiec - aerostat z napędem.

1.2.24. Szybowiec - aerodyna bez napędu, uzyskująca siłę nośną w locie, głównie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchnie nieruchome względem statku w danych warunkach lotu.

1.2.25. Turbołot - aerodyna specjalna, która uzyskuje nośność bezpośrednio od sił wytwarzanych przez silniki odrzutowe.

1.2.26. Typ statku powietrznego - wszystkie statki powietrzne, mające identyczne cechy podstawowe niezależnie od dokonanych przeróbek, prócz przeróbek powodujących zmiany charakterystyki pilotażowej lub eksploatacyjnej.

1.2.27. Wiatrakowiec (autożyro) - aerodyna, utrzymywana w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników obracających się samoczynnie pod działaniem przepływu powietrza przez płaszczyznę wirnika wokół zasadniczo pionowych osi.

1.2.28. Wirolot - aerodyna, uzyskująca siłę nośną w locie częściowo lub całkowicie w wyniku działania sił aerodynamicznych na powierzchnie nieruchome względem statku powietrznego w danych warunkach lotu, jak również w innych warunkach lotu częściowo lub całkowicie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników obracających się wokół zasadniczo pionowej osi.

1.2.29. Wiropłat - aerodyna, utrzymywana w locie w wyniku działania sił aerodynamicznych na jeden lub więcej wirników obracających się wokół zasadniczo pionowych osi.

1.2.30. Zasięg lotu - największa odległość, którą samolot może przelecieć w linii prostej z pełnym zapasem materiałów pędnych, bez lądowania i uzupełniania paliwa.

1.2.31. Zmiennopłat - dowolna kombinacja układu płatów aerodyny, mająca na celu krótki lub pionowy start i lądowanie lub zmianę prędkości przez płaty przestawiane, rozsuwane o zmiennej strzale.

1.3. Normy związane

PN-58/L-02520 Silniki lotnicze. Podział na zasadnicze typy konstrukcyjne

2. KLASYFIKACJA OGÓLNA

2.1. Rodzaj - określenie statku powietrznego w zależności od jego podstawowych cech konstrukcyjnych oraz sposobu utrzymywania się w powietrzu.

2.2. Kategoria - określenie danego rodzaju statku powietrznego w zależności od jego zasadniczych danych charakterystycznych.

2.3. Klasa - określenie statku powietrznego w zależności od rodzaju napędu, kształtu, konstrukcji i kotwiczenia aerostatów, przystosowania do warunków startu i lądowania aerodyn.

2.4. Grupa - określenie statku powietrznego w zależności od jego zasadniczego przeznaczenia użytkowego.

2.5. Podgrupa - określenie statku powietrznego w zależności od jego szczegółowego przeznaczenia użytkowego.

2.6. Typ-odmiana (wersja) - określenie statku powietrznego przez konstruktora lub wytwórcę zgodne z określeniem danego statku powietrznego mającego identyczne cechy podstawowe, niezależnie od dokonanych modyfikacji, które nie powodują zasadniczych zmian eksploatacyjnych statku.

3. KLASYFIKACJA SZCZEGÓLWA

3.1. Rodzaj statku powietrznego w zależności od sposobu utrzymywania się w powietrzu:

- a) aerostaty - statki lżejsze od powietrza,
- b) aerodyny - statki cięższe od powietrza.

3.2. Kategorie statku powietrznego

3.2.1. Aerostaty dzielą się na:

- a) balony,
- b) sterowce.

3.2.2. Aerodyny dzielą się w zależności od konstrukcji płatów nośnych na:

- a) stałopłaty,
- b) wiropłaty,
- c) zmiennopłaty,
- d) aerodyny specjalne.

3.2.2.1. Stałopłaty dzielą się na:

- a) latawce,
- b) spadochrony,
- c) szybowce,
- d) motoszybowce,
- e) samoloty.

3.2.2.2. Wiropłaty dzielą się na:

- a) wiatrakowce (autożyra),
- b) śmigłowce (helikoptery),
- c) wiroloty.

3.2.2.3. Aerodyny specjalne dzielą się na:

- a) skrzydłowce,

- b) mięśnioloty,
- c) bezpłaty-turboloty lub inne.

3.3. Klasa statku powietrznego

3.3.1. Aerodyny ze względu na przystosowanie do warunków startu i lądowania dzielą się na:

- a) lądowe,
- b) lądowo-wodne (amfibie),
- c) wodne.

3.3.2. Stałopłaty, jak szybowce, motoszybowce, samoloty oraz wiropląty, zmienno-płaty i niektóre aerodyny dzielą się na:

- a) lądowe na kołach,
- b) lądowe na płozach,
- c) lądowe na gąsienicach,
- d) wodne-pływakowe,
- e) wodne-łodziowe,
- f) lądowo-wodne (odpowiednie rozwiązanie wodnych).

3.3.3. Podział statków powietrznych ze względu na liczbę jednostek napędowych

- a) jednosilnikowe,
- b) wielosilnikowe.

3.3.4. Podział statków powietrznych ze względu na rodzaje wbudowanych silników (wg PN-58/L-02520 p. 3.3.3):

- a) śmigłowe,
- b) odrzutowe.

3.3.5. Podział statków powietrznych ze względu na liczbę wirników w kategorii wiroplątów

- a) jednowirnikowe,
- b) wielowirnikowe.

3.3.6. Charakterystyczne własności stałopłatów-samolotów i zmienno-płatów dotyczące wykonania startu i lądowania na krótkim odcinku lub powierzchni drogi startowej. Statki powietrzne:

- a) krótkiego startu i lądowania (KSL/STOL/),
- b) pionowego startu i lądowania (PSI/VTOL/).

3.3.7. Sposób kotwiczenia balonów. Ze względu na sposób kotwiczenia balony dzielą się na:

- a) wolne,
- b) na uwięzi.

3.3.8. Kształt balonu. Ze względu na kształt balony dzielą się na:

- a) kuliste,
- b) niekuliste.

3.3.9. Konstrukcja sterowców. Ze względu na konstrukcję sterowce dzielą się na:

- a) szkieletowe,
- b) półszkieletowe,
- c) ciśnieniowe.

3.3.10. Podział statków powietrznych ze względu na miejsce zamocowania spadochronu na skoczku i rodzaj uprzęży:

- a) plecowe,

- b) siedzeniowe,
- c) piersiowe.

3.3.11. Podział statków powietrznych ze względu na liczbę miejsc w kabinach:

- a) jednomiejscowe,
- b) wielomiejscowe.

3.3.12. Podział balonów wolnych można rozszerzyć ze względu na całkowitą objętość gazu nośnego na podklasy wg FAI.

3.3.13. Podział aerodyn można rozszerzyć ze względu na ich całkowity ciężar do startu, na podklasy wg FAI.

Ustala się następujące klasy samolotów o ciężarze całkowitym:

- a) do 2000 kG (jedno- i wielosilnikowe),
- b) do 5700 kG (jedno- i wielosilnikowe),
- c) do 20 000 kG (jedno- i wielosilnikowe),
- d) do 65 000 kG (wielosilnikowe),
- e) ponad 65 000 kG (wielosilnikowe).

3.3.14. Szybowce dzielą się wg FAI na klasy:

- a) standart,
- b) otwarta.

3.3.15. Podział aerodyn z napędem można rozszerzyć ze względu na ich optymalny zasięg lotu.

Pod względem optymalnego zasięgu lotu rozróżnia się samoloty:

- a) bliskiego zasięgu (do 300 km),
- b) krótkiego zasięgu (do 1500 km),
- c) średniego zasięgu (do 4000 km),
- d) dalekiego zasięgu (ponad 4000 km).

3.4. Grupa statku powietrznego. Statki powietrzne dzielą się na:

- a) normalne-konwencjonalne,
- b) akrobacyjne-konwencjonalne,
- c) specjalne-niekonwencjonalne.

3.5. Podgrupa statku powietrznego. Statki powietrzne w zależności od szczegółowego przeznaczenia użytkowego dzielą się na:

- a) normalne-konwencjonalne,

szkolne,
 ćwiczebne,
 przejściowe,
 turystyczne,
 gospodarcze,
 rolnicze,
 przeciwpożarowe,
 sanitarne,
 ratunkowe,
 dyspozycyjne,
 fotogrametryczne,
 transportowe,
 pasażerskie,
 towarowe,
 pocztowe,

- wielozadaniowe,
inne;
- b) akrobacyjne-konwencjonalne
szkolne,
treningowe (wyższego pilotażu),
inne;
- c) specjalne-niekonwencjonalne
doświadczalne,
rekordowe,
inne.

3.6. Typ-odmiana (wersja) statku powietrznego obejmuje określenie:

- a) nazwy imiennej lub umownej,
b) oznaczenia fabrycznego w postaci inicjałów konstruktora lub symbolu zakładu
wytwórcy oraz kolejnego numeru pierwowzoru lub serii - odmiany danego statku po-
wietrznego.

Klasyfikację ogólną i szczegółową statków powietrznych przedstawiono graficznie
w załączniku.

K O N I E C

Załącznik
do BN-65/9360-01

Klasyfikacja ogólna i szczegółowa statków powietrznych

