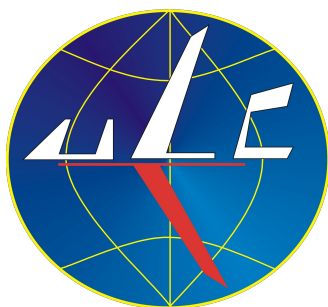


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych w 2006 r.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński

Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

Rejestr polskich statków powietrznych 2006 r.

Na początku 2006 roku do polskiego rejestru wpisanych było 2245 statków powietrznych, a kolejne 205 do ewidencji. Rejestry statków prowadzi Urząd Lotnictwa Cywilnego /Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych/, a ich realizacja wynika z postanowień *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze* oraz stosownych rozporządzeń wykonawczych Ministra Infrastruktury. Wpisuje się do nich statki powietrzne dla których Prezes ULC wydał świadectwa zdatności do lotu lub uznał takie świadectwo, wydane przez właściwy organ obcego państwa.

Wpisaniu do polskiego rejestru statków powietrznych podlegają: samoloty, śmigłowce, szybowce, motoszybowce, sterowce, balony (z wyłączeniem bezzałogowych), a do ewidencji samoloty ultralekkie (o masie do 495 kg) i motolotnie. Dokonując takiego wpisu stwierdza się tożsamość danego egzemplarza, określa jego właściciela i użytkownika oraz ustanawia się jego przynależność państwową.

Podczas wpisu do rejestru lub do ewidencji statkom powietrznym nadaje się znaki rozpoznawcze, składające się ze znaków przynależności państwowej oraz oddzielonych poziomą kreską znaków rejestracyjnych. Potwierdzeniem wpisania jest wydanie „Świadectwa rejestracji” lub „Świadectwa ewidencji”. Statek powietrzny otrzymuje znak polskiej przynależności państwowej (litery SP) oraz znak rejestracyjny będący grupą liter lub cyfr. Trzy litery otrzymują - samoloty, śmigłowce, sterowce i balony; cztery litery samoloty ultralekkie i motolotnie; cztery cyfry - szybowce i motoszybowce.

Znak rejestracyjny składający się z liter nie może zaczynać się od litery Q oraz tworzyć grupy liter sygnału bezpieczeństwa SOS lub podobnych ważnych sygnałów, a w szczególności TTT, PAN, XXX oraz zawierać liter: A, C, E, J, L, N, O, S, Z i Ż.

Zasady rozmieszczania znaków

Nadane przez ULC znaki rozpoznawcze nanosi się na statkach powietrznych w sposób trwały i umożliwiający ich łatwą identyfikację. Powinny być one stale utrzymywane w czystości i zawsze widoczne. Wysokość znaków zależna jest od typu sprzętu lotniczego oraz miejsca ich nanoszenia i wynosi nie mniej niż: 50 cm na skrzydłach lub czaszy balonu oraz 30 cm na kadłubie. Natomiast miejsca rozmieszczania znaków przedstawiają się następująco: balony – poziomo po obu przeciwległych miejscach i w rejonie największego obwodu; sterowce - na korpusie lub na powierzchniach stateczników; samoloty, szybowce i motoszybowce - na powierzchni skrzydła oraz po bokach kadłuba pomiędzy skrzydłem i

usterzeniem lub na usterzeniu; śmigłowce - po obu stronach belki ogonowej; motolotnie – na skrzydle.

Rejestracja sprzętu lotniczego.

Właściciel (użytkownik) sprzętu lotniczego, zamierzający zarejestrować statek powietrzny, w pierwszej kolejności rezerwuje w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych ULC znaki rozpoznawcze podając typ, nr fabryczny i miejsce jego bazowania, a następnie przystępuje do zebrania wymaganych dokumentów. Po ich zgromadzeniu występuje z pisemnym zgłoszeniem, do którego załącza: dane właściciela lub przyszłego użytkownika (nazwiska, adresy, nazwa firmy i jej siedziba) oraz informacje o statku powietrznym (numery fabryczne, podstawowe dane techniczne i zdjęcia). Ponadto, musi załączyć: świadectwo zdatności do lotu, dokumenty potwierdzające prawa własności, umowę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, świadectwo hałasu, pozwolenie na używanie radiostacji pokładowej i inne (stosownie do innych przepisów - np. zaświadczenie o wykreśleniu z obcego rejestru i odprawy celnej).

Jeżeli zgłoszenie zostanie uznane za zasadne i załączone dokumenty będą kompletne to statek powietrzny zostaje wpisany do rejestru, a zarezerwowane wcześniej znaki przyznaje się na stałe. Potwierdzeniem wpisania jest wydanie „Świadectwa Rejestracji – Certificate of Registration”. Statek powietrzny ma zakładaną swoją teczkę, w której archiwizuje się zgromadzone dokumenty rejestracyjne oraz późniejsze z przebiegu eksploatacji, w tym okresowe świadectwa oględzin.

Za czynności urzędowe związane z rejestracją statków powietrznych pobierane są opłaty lotnicze. Przykładowo za wpisanie do rejestru wraz z wydaniem świadectwa rejestracji wysokości te wynoszą odpowiednio: szybowce, motoszybowce i statki powietrzne kategorii specjalnej – 70 zł, a samoloty i śmigłowce, w zależności masy startowej: do 1000 kg – 100 zł, od 1000 do 5700 kg – 300 zł, od 5700 do 20.000 kg – 800 zł, powyżej 20.000 kg – 2000 zł.

Z chwilą wpisania do rejestru, statek powietrzny jest monitorowany pod względem sprawności technicznej, przez Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych ULC. W przypadku gdy świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego nie jest ważne przez dwa kolejne lata, może być wykreślony z rejestru (np. w 2002 r. wykreślono 50 śmigłowców Mi-2). W takiej sytuacji właściciel, po otrzymaniu stosownego powiadomienia, zobowiązany jest usunąć znaki rozpoznawcze i w terminie 14 dni zwrócić świadectwo rejestracji. Należy nadmienić, że te same znaki rejestracyjne mogą być nadawane wielokrotnie, ale warunkiem jest jednak wcześniejsze wykreślenie z rejestru statku, który go już posiadał.

Rejestr 2006 r.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2006 r. do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych wpisanych było 2272 szt. sprzętu, w tym 1121 samolotów, 129 śmigłowców, 32 motoszybowce, 866 szybowców, 123 balony i 1 sterowiec. Największa liczba sprzętu znajduje się w aeroklubach, gdzie użytkowanych jest: 372 samoloty, 729 szybowców, 6 motoszybowców, 27 balonów oraz 1 śmigłowiec. Osoby prywatne są właścicielami: 219 samolotów (19% stanu), 20 motoszybowców (62%), 96 szybowców (11%), 9 śmigłowców (7%), 35 balonów (28%) i 1 sterowca (100%). Należy nadmienić, że ilość sprzętu lotniczego będącego własnością prywatną ma tendencję corocznego wzrostu. Przykładowo na początku ubiegłego roku taką własność posiadały 193 samoloty, natomiast w latach poprzednich: 2004 r. – 174 szt., 2003 r. – 149 szt., 2002 r. - 135 szt.).

Ewidencja 2006 r.

Należy nadmienić, że Urząd Lotnictwa Cywilnego prowadzi też: ewidencje polskich statków powietrznych przebywających za granicą, przez okres dłuższy niż 6 miesięcy oraz ewidencje zagranicznych statków powietrznych przebywających w Polsce, przez okres dłuższy niż 3 miesiące. Zbiory danych są prowadzone w oparciu o pisemne zgłoszenia użytkowników sprzętu. Zamieszcza się w nich informacje dotyczące: właściciela i użytkownika (imię, nazwisko i adresy), dane statku powietrznego (typ i znak rejestracyjny), czasokres i lotnisko bazowania oraz cel pobytu. Ponadto, do zgłoszenia o pobycie statku obcego w Polsce załącza się dokumenty potwierdzające obywatelstwo albo przynależność państwową właściciela i użytkownika, świadectwo rejestracji i zdatości do lotu wystawione przez obce nadzory lotnicze, dokumenty potwierdzające ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej oraz stosowne koncesje (jeżeli wykonywana jest działalność przewozowa lub usługowa).

Typ sprzętu	PLL, LOT Centralwings	EuroLOT	PolskiAeroklub	Kształcenia Lot.Ośrodki	Wytwórnie lotnicze	sanitarneLotnictwo	AgrolotniczychZakłady Usług	prawne)Dyspozycyjne (osoby	(osoby fizyczne) Prywatne	RAZEM
-------------	-----------------------	---------	----------------	-------------------------	--------------------	--------------------	-----------------------------	----------------------------	---------------------------	-------

Boeing 767	6									6
Boeing 757								2		2
Boeing 737	14							1		15
Embraer ERJ 170	10									10
Embraer EMB-145	11									11
ATR-72		8								8
ATR-42		7								7
SAAB 340A								3		3
Jetstream 32								2		2
L-410 Turbolet								10		10
An-26								5		5
An-2			50	3	1		60	30	12	156
M-20 Mewa			1	4		3		5	1	14
M-18 Dromader					4		40	22		66
PZL-101 Gawron			36						4	40
PZL-104 Wilga /Wilga 2000			78	2	5		3	15	4	107
PZL-106 Kruk							9	2		11
PZL-110 Koliber			12	11				2	6	31
PZL-150 Koliber								4	1	5
Zlin-50			4							4
Zlin-42			49		1				2	52
Zlin-142			41					2	5	48
Zlin-526			27					1	3	31
Jak-12			38					3	6	47
Cessna 150,152, 172,175,177			23					81	48	152
Cessna 182 Q/S/P/N								11	5	16
Cessna 402B,421BC								6		6
Piper Arrow Cherokee Aerostar								3	4	7
Piper PA-28-181/235								5	2	7
Piper PA-34-220T Seneca V,								4	1	5
Piper CUB								1	5	6
Tajfun TL-32								1	5	6
Socata TB-9				4				3		7
Rallye 235GT /MS 893E			1					2	2	5
Bücker BÜ-131 Jungmann								5	15	20
Maule M-7-235C								5		5
Golf-100 P-96								2	2	4
CH-601 Zodiak								2	7	9
EOL-2/VL-X, VLA									9	9
Tulak									6	6
3Xtrim-450/-550			1					11	3	15
JK-05 Junior								3	6	9
CH-701 STOL								2	4	6
AT-3			3					3		6
EOL - Specjal								3	2	5
TB-10								3	1	4
CSS-13			3					2	1	6
Inne – pozostałe typy*			5		6	1		52	45	109

RAZEM	41	13	372	24	17	4	112	319	219	1121
-------	----	----	-----	----	----	---	-----	-----	-----	------

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

*** W przypadku korzystania z powyższych danych,**
prosimy o podawanie źródła ich opracowania.