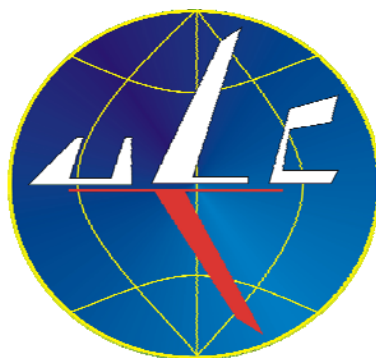


# Urząd Lotnictwa Cywilnego



## Rejestr Cywilnych statków powietrznych 2010 r.

Opracowanie:  
*Jerzy Liwiński*  
Ośrodek Informacji Naukowej,  
Technicznej i Ekonomicznej

Na początku stycznia 2011 r. do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych prowadzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) wpisanych było 2215 statków powietrznych, a dalszych 628 do ewidencji.

Wpisaniu do rejestru podlegają: samoloty, śmigłowce, szybowce, motoszybowce, sterowce i balony, a do ewidencji samoloty ultralekkie i motolotnie.

Właściciel (użytkownik) sprzętu lotniczego, zamierzający zarejestrować statek powietrzny, w pierwszej kolejności powinien zarezerwować znaki rozpoznawcze, podając jego typ, numer fabryczny i miejsce bazowania. Po zgromadzeniu wymaganych dokumentów, należy wystąpić do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC z pisemnym zgłoszeniem, które powinno zawierać dane osobowe i adresowe właściciela i użytkownika, a także informacje o sprzęcie wraz z jego podstawowymi charakterystykami technicznymi i zdjęciami. Ponadto, do zgłoszenia należy dołączyć (w zależności od potrzeb) m.in.: dokumenty potwierdzające prawa własności statku, ważne świadectwo zdatności do lotu, zaświadczenie o wykreśleniu z rejestru, kopię decyzji na wykonywanie lotów, umowę ubezpieczenia OC, dokument o zakończeniu budowy lub eksportowe świadectwo zdatności, świadectwo oględzin, protokół z prób w locie, świadectwo hałasu, dokument odprawy celnej SAD, pozwolenie radiowe na używanie pokładowej stacji lotniczej oraz kopię uiszczenia opłaty lotniczej. Dokumenty będące załącznikami do zgłoszenia powinny być w oryginale lub poświadczonymi odpisami.

Jeżeli zgłoszenie zostanie uznane za zasadne, a załączone dokumenty będą kompletne, to statek powietrzny zostaje wpisany do rejestru, a zarezerwowane wcześniej znaki pozostają na stałe. Potwierdzeniem wpisu jest wydanie stosownego świadectwa. Podczas wpisu do rejestru statkom powietrznym nadaje się znaki rozpoznawcze, składające się ze znaków przynależności państwowej oraz znaków rejestracyjnych. 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 cyfry - szybowce i motoszybowce.

Wydział Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC prowadzi również ewidencję samolotów ultralekkich (o masie do 495 kg) i motolotni. Wpis do niej dokonywany jest na podstawie pisemnego zgłoszenia, które powinno zawierać m.in.: dane adresowe właściciela i użytkownika, informacje o sprzęcie, dokumenty potwierdzające prawa własności oraz umowę ubezpieczenia OC. Potwierdzeniem wpisania jest wydanie stosownego

świadczenia. Statek ma nadawane znaki rozpoznawcze składające się ze znaków przynależności państwowej i czteroliterowych znaków rejestracyjnych.

Rejestr i ewidencję prowadzi Wydział Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych, który znajduje się w strukturze organizacyjnej Departamentu Techniki Lotniczej ULC. Od kilkunastu już lat pracą rejestru kieruje Naczelnik Wydziału Pan Grzegorz Sykson.

### **Działalność rejestru w 2010 r.**

W 2010 r. pierwsze statki powietrzne zostały wpisane już 7 stycznia. Były to: samolot M28 Skytruck (SP-DGR, poz. rej. 4402) oraz śmigłowiec A600Talon (SP-YFW, poz. rej. 562), kilka dni później - 15 stycznia do ewidencji samolotów ultralekkich i motolotni została wpisana motolotnia Libre III Echo z silnikiem Rotax 503 (SP-MLZK, poz. ewid. 0578).

W ciągu całego roku w Wydziale Rejestru wykonano około tysiąca różnych czynności: wpisów, wykreśleń i zmian własności sprzętu lotniczego. Ogółem do rejestru wpisano 166 statków powietrznych (88 samolotów, 31 śmigłowców, 28 szybowców, 1 motoszybowiec i 18 balonów), a 192 wykreślono (105 samolotów, 8 śmigłowców, 2 motoszybowce, 66 szybowców i 11 balonów). Natomiast do ewidencji wpisano 64 statki powietrzne, w tym: 31 samolotów ultralekkich, 25 motolotni, 4 wiatrakowce i 4 paralotnie.

Do rejestru samolotów zostały wpisane m.in. : Boeing 737 – 5 szt., Embraer 175 – 4, Cirrus SR22 – 5, Cessna 152 – 11, Liberty XL-2 – 6, Cessna 172 – 4, An-2 – 4, Piper PA-34 – 3, Cessna 182 – 3 oraz M-28 Skutrack, Cessna 150, Cessna T206H, PZL-101Gawron, M-18 Dromader, Piper PA-46, Extra EA300L, Tecnam P92 – po 2. Wykreślono, m.in.: Boeing 737 – 4, ATR-42 – 4, An-2 – 21, PZL-104 Wilga – 13, Cessna 150 – 3, Zlin 526 – 4, Zlin 42 – 3, Zlin 142 - 3 oraz Cessna 152, M-18 Dromader, Cessna 172, M-28 Skytruck, Jak-12, BU-131 Jungmann i JK-5 Junior – po 2.

Do rejestru śmigłowców wpisano: Eurocopter EC-135/120 – 20, Robinson R-44 – 3, SW-4 – 2, A600 Talon – 2 oraz PZL W-3, Bell 407 i Bell 427 – po 1, a także jeden Black Hawk S-70, który na czas prób został wpisany tylko do ewidencji. Wykreślono: Robinson R-44 – 3, W-3A – 2 oraz Robinson R-22 i Jet Ranger III Bell-206 – po 1.

Do rejestru motoszybowców wpisano: J-6 Fregata (SP-8056), a wykreślono: SZD-45 Ogar (SP-0001) i Diamond HK36TTS (SP-0068).

Do rejestru szybowców zostały wpisane m.in. : SZD-30 Pirat – 9, SZD-50-3 Puchacz – 3, KR-03 Puchatek, SZD-36 Cobra i SZD-48-2 Jantar Std. – po 2, oraz po jednym: PW-5 Smyk, SZD-48-3 Jantar Std. 3, SZD-22 Mucha Std., SZD-12 Mucha 100 i SZD-9bis Bocian

1E. Wykreślono m.in: SZD-30 Pirat – 13, SZD-9 bis Bocian 1E – 8, SZD-36 Cobra – 7, SZD-24 Foka – 7, KR-03 Puchatek – 5, SZD-50-3 Puchacz – 5, SZD-52 Krokus – 2 i SZD-22 Mucha Std. – 2.

Do rejestru balonów zostało wpisanych 18 szt., w tym m.in: Linstrand (SP-BDL, SP-BDM i SP-BDU), Kubicek BB-22 (SP-BDC, SP-BDI i SP-BDF), Schroeder G/M (SP-BDK i SP-BDR), Cameron N-105 (SP-BDO i SP-BDZ), Cameron N-120 (SP-BDP), Cameron C-90 (SP-BDN), Cameron V-65 (SP-BDX), Kubicek BB-S (SP-BDH) i Libert L-3000 (SP-BDW). Natomiast wykreślono 11 szt., w tym: Tomi AX-7 (5 szt.) i po jednym: Tomi AX-8, SKY, Cameron V-65, Cameron N-77, Cameron C-90 i Cameron V-90.

W stosunku do stanów z roku 2009, ilość sprzętu znajdującego się w rejestrze w 2010 r. zmniejszyła się z 2235 do 2215 szt. (spadek o 1%). W głównych kategoriach sprzętu, nastąpiło zmniejszenie liczby samolotów z 1135 do 1118 szt., motoszybowców z 22 do 21 szt., szybowców z 784 do 752 szt. Zwiększeniu uległa liczba śmigłowców z 163 do 186 szt. i balonów z 130 do 137 szt. Ilość sterowców od kilku lat nie ulega zmianie i cały czas figuruje w nim jeden prywatny Cameron AS105 (SP-BSC). Należy jednak nadmienić, że obecna liczba sprzętu jest dalej znacznie niższa od stanów z lat 2007-2008, kiedy to w rejestrze znajdowało się ponad 2300 statków powietrznych.

Wśród zarejestrowanego sprzętu lotniczego na szczególną uwagę zasługują śmigłowce EC-135P2+ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. W ubiegłym roku do rejestru zostały wpisane ostatnie 17 z 23 zakupionych maszyn. Śmigłowce o znakach SP-HXH i SP-HXI zostały wpisane do rejestru 30 kwietnia (poz. 567, 568), a następnie odpowiednio: SP-HXK i SP-HXL w dniu 1 czerwca, SP-HXM i SP-HXN w dniu 25 czerwca, SP-HXN, SP-HXP i SP-HXR w dniu 27 sierpnia, SP-HXS i SP-HXT w dniu 28 września, SP-HXU i SP-HXV w dniu 29 października, SP-HXW i SP-HXX w dniu 25 listopada, a ostatnie dwa SP-HXY i SP-HXZ w dniu 20 grudnia. Śmigłowce te zostały zakupione z funduszy Ministerstwa Zdrowia, a ich wartość wyniosła około 500 mln złotych. Umowa zakupu obejmowała również nowoczesny symulator lotów oraz szkolenie dla pilotów i mechaników. Śmigłowce te pełnią służbę w 17 bazach LPR na terenie całego kraju. Dzięki sukcesywnej wymianie floty starzejących się śmigłowców Mi-2 przez nowoczesne EC-135, polski system lotniczej ewakuacji medycznej jest obecnie w pełni zgodny z przepisami europejskimi.

Kompleksową opiekę gwarancyjną i serwisową nad całą flotą śmigłowców pogotowia sprawuje ich autoryzowany dystrybutor firma Heli Invest. EC-135 są produkowane przez niemiecko-francuskie konsorcjum Eurocopter. Dzięki zaawansowanej awionice mogą

wykonywać loty w każdych warunkach atmosferycznych, w dzień i w nocy, a dodatkowe oświetlenie umożliwia nocne lądowanie w terenie przygodnym.

Istotne zmiany ilościowe zaistniały w lotnictwie komunikacyjnym i były głównie wynikiem prowadzonej modernizacji floty PLL LOT i rozwojem przewoźników czarterowych. Flota narodowego przewoźnika powiększyła się o cztery fabrycznie nowe Embraery 175 (SP-LIL, SP-LIM, SP-LIN i SP-LIO), a zostały zwrócone leasingodawcom: cztery Boeingi 737 (SP-LKA, SP-LLA, SP-LKB, SP-LLD), jeden Embraer 145 (SP-LGD) i użytkowane przez EuroLOT cztery ATR-42 (SP-EDA, SP-EDB, SP-EDC i SP-EDD). Modernizację floty przeprowadzili też przewoźnicy realizujący czartery turystyczne. Enter Air zarejestrował trzy Boeingi 737-400 (SP-ENA, SP-ENB i SP-ENC), Air Italy Polska jednego Boeinga 737-800 (SP-IGN), Small Planet Airways jednego Boeinga 737-400 (SP-HAA). Realizujący przewozy ładunków Sprint Air powiększył flotę o jednego SAAB 340A (SP-KPZ), a Exin wyrejestrował Antonowa An-26 (SP-FDO), który uległ wypadkowi.

Kilka typów statków powietrznych znalazło się w rejestrze po raz pierwszy i są to m.in. samoloty: Boeing 737-800, Mooney M-20 (SP-RAE), SBLim 2 (SP-YNZ), Pilatus PC-12 (SP-MIX), Liberty XL-2, Socata TBM 700M (SP-KOW), motoszybowiec J-6 Fregata (SP-8056) oraz szybowce ASW-20 (SP-3785) i Discus 2cT (SP-3790).

Ze wspomnianych nowych typów na szczególną uwagę zasługuje sześć samolotów Liberty XL-2, z których pięć zostało zakupionych na potrzeby Ośrodka Szkolenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej. Samoloty dla OKL zostały pozyskane ze środków UE, a ich wybór nastąpił w drodze przetargu ogłoszonego przez Politechnikę. Są to dwuosobowe, ekonomiczne (zużycie paliwa 20 litrów na godzinę lotu) i nowoczesnie wyposażone samoloty produkcji amerykańskiej. Główną zaletą szkoleniową tych samolotów jest dopuszczenie do lotów według wskazań przyrządów, bez widzialności ziemi, zgodnie z przepisami lotów IFR. Nowe Liberty otrzymały znaki rejestracyjne, jakie już miały użytkowane wcześniej w OKL samoloty PZL-104 Wilga, tj. SP-TZA, SP-TZB, SP-TZC, SP-TZD i SP-TZE.

W ubiegłym roku stosunkowo duża liczba statków powietrznych została wykreślona „z urzędu”, a główną przyczyną był brak ważnego świadectwa zdatności do lotu (powyżej dwóch lat). Ogółem z tego powodu wykreślono 121 statków, w tym: 54 samoloty, 1 śmigłowiec, 54 szybowce, 1 motoszybowiec i 11 balonów. W większości przypadków był to sprzęt starszego typu, wyprodukowany kilkadziesiąt lat temu, np. samoloty: Jak-12A SP-AAP z 1960 r., PZL-101 Gawron SP-CKL z 1967 r. i szybowce: Mucha Std. SP-2124 z 1960 r., Mucha Std. SP-2328 z 1961 r. i Foka 4 SP-2386 z 1962 r. oraz motoszybowiec SZD-45 Ogar SP-0003 z 1974 r.

Kilkadziesiąt skreśleń z rejestru spowodowanych było sprzedażą sprzętu za granicę. Sprzedane zostały m.in. samoloty: dwa M-18 Dromader (SP-ZUB, SP-ZUC) do Chile, dwa PZL-104 (SP-AGT, SP-CSE) do Niemiec, PITTS S-2S (SP-FYB) do Wlk. Brytanii, Zlin 526 do Czech i Zlin 142 (SP-ASL) do Białorusi; szybowce: Puchacz (SP-3770) do USA, PW-6U (SP-3658) do Czech i Jantar 2B (SP-1493) do Francji; śmigłowce: W-3A (SP-SYS) do Chile i Robinson R-22 (SP-SKI) do Norwegii. Ponadto kilka statków powietrznych zostało skreślonych w wyniku fizycznej kasacji (złomowania) lub wypadku lotniczego (np. Antonow An-26 rej. SP-FDO, Wilga rej. SP-AGO i SP-EAG, An-2R SP-WNM, Zlin 526F SP-CDF I Cessna 150 SP-ETA).

### **Kategoria „specjalny”**

W ubiegłym roku do rejestru w kategorii „specjalny” zostały wpisane trzy samoloty: (SBLim 2, Jungmann T-131P i CSS-13), dwa śmigłowce A600 Talon i motoszybowiec J-6 Fregata:

- SBLim 2 (SP-YNZ) - został wyprodukowany w 1953 r. jako samolot myśliwski Lim-1. Podczas remontu w 1964 r. został przebudowany na samolot szkolno-bojowy wersji SBLim-1, w 1974 r. poddany został modernizacji do wersji „artyleryjskiej” SBLim-2Art, a w 1980 roku ponownie został przebudowany na samolot szkolno-bojowy, tym razem jako SBLim 2. W lotnictwie wojskowym eksploatowany był do 1990 r., gdzie spędził w powietrzu ponad 2700 godz. W ostatnich dwóch latach samolot przeszedł prace renowacyjne, zakończone oblotem technicznym, wykonanym w dniu 26 maja 2010 r.;

- CSS-13 (SP-APD) - został wyprodukowany w 1954 r. Samolot ten przez sześć lat był eksploatowany w lotnictwie wojskowym, od 1960 r. do listopada 2008 r. pod oznaczeniem AP-APD eksploatowany był w Aeroklubie Polskim (poz. rej. 1032), a po utracie sprawności technicznej z dniem 18.11.2008 r. został wykreślony z rejestru. W ubiegłym roku przeszedł prace renowacyjne i po odnowieniu zdatności do lotu został wpisany do rejestru w kategorii specjalny (poz. rej. 4446, wpis 23.06.2010 r.);

- Jungmann T-131P (SP-YUX) - jest egzemplarzem repliki historycznego samolotu Jungmann (z lat 1930.), zbudowanym przez firmę Serwis Samolotów Historycznych J& J. Karasiewicz. Samolot dopuszczony jest do lotów w kat. użytkowej i akrobacyjnej;

Śmigłowce A600 Talon (SP-YFW i SP-YKG) zostały zbudowane z zestawu montażowego firmy Rotorway. Są one unowocześnionymi modelami śmigłowca EXEC 162F. Zarówno zespół napędowy, wirnik nośny, przekładnia główna śmigła ogonowe oraz łopaty i struktura kompozytowa kabiny dostarczane były jako produkty firmowane przez Rotorway.

Podstawowa charakterystyka śmigłowca: MTOW=680 kg, dwumiejscowy, o kabynie kompozytowej, średnica wirnika nośnego D=7,6 m, układ klasyczny ze śmigłem ogonowym, dwuster, dopuszczony do lotów w warunkach VFR w dzień.

J-6 Fregata (SP-8056) jest jednomiejscowym motoszybowcem zbudowanym wg przepisów JAR-22 w kategorii użytkowej, zaprojektowany przez Jarosława Janowskiego z Łodzi (*konstruktora J-1 Prząśniczki i J-2 Poloneza*). Został wykonany kompozytów szklano-epoksydowych, w układzie wolnonośnego średniopłata z usterzeniem motylkowym. Zespołem napędowym jest silnik Aerohonda BF45A o mocy 37,5kW, z dwułopatowym śmigłem pchającym.

### **Ewidencja samolotów UL i motolotni**

W ubiegłym roku do prowadzonej przez Wydział Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ewidencji sprzętu lotniczego zostały wpisane 64 statki powietrzne, w tym: 31 samolotów ultralekkich, 25 motolotni (m.in.: Libra – 5, Jazz 2000 – 4 oraz Stratus P-15 i Stranger – po 2), cztery wiatrakowce typu Xenon (SP-XENB, SP-XENC, SP-XEND i SP-XENG) i cztery paralotnie (SP-PALL, SP-PASS, SP-PAKO i motoparalotnia SP-MPPG).

Do ewidencji samolotów ultralekkich zostały wpisane: cztery KR-030 Topaz (SP-SUTU, SP-SZOK, SP-STOK, SP-SPUR), trzy Virus 912 (SP-SEXI, SP-SKOR, SP-SVIM), trzy A-22L (SP-SIEK, SP-SFEL, SP-SGSG), po dwa TL-2000 Sting (SP-SWGB, SP-SIOZ), Sky Ranger (SP-SKOL, SP-SULM), Ultra Pup Bravo (SP-SKAL, SP-SMAP), Sinus 912 (SP-SYBO, SP-SPMK), MP-02 Czajka (SP-SABD, SP-SEYU) oraz po jednym: WT-9 Dynamic (SP-SPID), Sonex (SP-SGAK), ALTO TG912 ULS (SP-SZEF), JK-05L Junior (SP-SZER), Storch CL 912 (SP-STOR), P2002 Sierra (SP-SZKP), Trophy TT2000 (SP-SWMW) i Dedal KB (SP-SBKZ).

Ponadto, wykonane zostały trzy operacje przerejestrowania samolotów z rejestru do ewidencji. Znajdujące się dotychczas w rejestrze w kategorii „Specjalny” samoloty Polaris FK-14 (SP-YAV), CTSW (SP-YKI) oraz JK-05 Junior (SP-YAW) zostały z niego, na wniosek złożony przez ich właścicieli, wykreślone i wpisane do ewidencji ultralekkich statków powietrznych (ponieważ spełniają kryteria takiego samolotu). W miejsce dotychczasowych znaków trzycyfrowych „-Y..” nadano nowe czterocyfrowe, odpowiednio: SP-SYAV, SP-SYKI i SP-SAWI.

Z wymienionych powyżej samolotów ultralekkich na uwagę zasługują:

- KR-030 Topaz - został zbudowany przez Firmę PPHU Ekolot z Krosna w oparciu o bazę doświadczeń uzyskanych przy samolocie JK-05 Junior. Samolot ten w jest wolnonośnym,

niedzielonym górnopłatem, ze zmienioną centralną częścią kadłuba (kabinową). Wyposażony w zdwojony układ sterowania oraz system ratunkowy GRS;

- Sky Ranger - produkowany w zestawach montażowych przez ukraińską firmę AEROS. Jest to ultralekki górnopłat zastrzałowy o konstrukcji szkieletowej z rur duralowych, z pokryciem z tkaniny syntetycznej, podwoziem trzypunktowym ze sterowanym kółkiem przednim. Zespołem napędowym jest silnik serii Rotax 912. Może być dodatkowo wyposażony w spadochronowy system ratowniczy. Samolot przeznaczony do celów rekreacyjnych, sportowych oraz szkolenia do świadectwa kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego;

- WT-9 Dynamic - produkowany przez AREOSPOOL s.r.o w Słowacji. Jest to dwumiejscowy, dolnopłat wolnonośny, podwozie trzypunktowe z kołem przednim, o konstrukcji kompozytowej, dwuster, przeznaczony do celów rekreacyjnych, sportowych oraz szkolenia, może być wyposażony w zaczep holowniczy;

- TL-2000 Sting - produkowany przez czeską firmę TL-Ultralight. Jest to dwumiejscowy dolnopłat zbudowany z tworzyw sztucznych z zastosowaniem włókien węglowych. Jest jednym z najszybszych samolotów ultralekkich, z maksymalną prędkością 280 km/h. Samolot wyposażony w kompletne zdwojone sterowanie, podwozie trzypunktowe z kierowanym kołem przednim. Standardowym zespołem napędowym jest silnik Rotax 912/914. Przeznaczony do lotów sportowo-rekreacyjnych;

- Ultra Pup Bravo - produkowany przez firmę YALO s.c. w oparciu o dokumentację konstrukcyjną firmy Peceptor Inc. Jest wzorowanym aerodynamicznie i konstrukcyjnie na samolocie PIPER CUB (zbudowany w liczbie 35 tys. egz.). Dwumiejscowy, jednosilnikowy, górnopłat zastrzałowy, o konstrukcji kadłuba metalowej - kratownicowej, kryty płótnem. Podwozie trzypunktowe z kółkiem tylnym. Samolot może być wyposażony w różne wersje silnikowe: Limbach 2000, Rotax 912 czy adaptowane do lotnictwa; Volkswagen lub BMW o maksymalnej mocy do 80 KM;

- MP-02 Czajka - to opracowany przez firmę Aero-Kros w Krośnie klasyczny górnopłat o skrzydle wolnonośnym, wyposażonym w klapę dwuszczelinową, ze statecznikiem w układzie T. Kabina dwuosobowa posiadająca zdwojony układ sterowania. Podwozie trzypunktowe ze skrętnym kołem przednim. Struktura przekładkowa „sandwicz” oparta na kompozytach epoksydowych zbrojonych włóknami węglowymi i szklanymi. Samolot jest zbudowany zgodnie z wymogami niemieckich przepisów technicznych dla samolotów ultralekkich LTF-UL-2003;

- Sinus 912 - wyprodukowany przez zakłady Pipistrel w Słowenii. Jest to dwumiejscowy samolot dalekiego zasięgu o właściwościach motoszybowca. Łączy w sobie cechy dobrego



ultral lekkiego samolotu, a także stwarza możliwości wykonywania lotów termicznych. Doskonałość 1 : 27,8 daje mu możliwości skutecznego latania szybowcowego, jak i zapewnia wysoką ekonomię i zasięg oraz znaczne prędkości w przelotach silnikowych. Podwozie trzypunktowe z kółkiem przednim. Samolot wykorzystywany w lotach rekreacyjnych i do dalekiej turystyki;

- Virus 912 - to produkowany przez zakłady Pipistrel w Słowenii dwumiejscowy, ultralekki samolot, wolnonośny górnopłat, podobny konstrukcyjnie do Sinusa 912 o mniejszej rozpiętości, z zabudowanym systemem GRS. Może być wyposażony w zaczep holowniczy. Przeznaczony do celów rekreacyjnych, sportowych oraz szkolenia.

### **Rejestr i ewidencja styczeń 2010**

Według stanu na dzień 1 stycznia 2011 r. do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych wpisanych było 2215 statków powietrznych, w tym: 1118 samolotów, 186 śmigłowce, 752 szybowce, 21 motoszybowce, 137 balony i 1 sterowiec. Największa liczba sprzętu (900 szt.) znajduje się w aeroklubach i ośrodkach szkolenia lotniczego, w których użytkowanych jest: 293 samolotów, 591 szybowców, 15 balonów i 1 śmigłowiec. Osoby prywatne są właścicielami: 185 samolotów (16% stanu), 122 szybowców (16%), 14 motoszybowców (67%), 9 śmigłowców (5%), 49 balonów (35%) i jednego sterowca (100%).

Według stanu na 1 stycznia 2011 r. w ewidencji znajdowało się 628 statków powietrznych, w tym:

- 125 samolotów ultralekkich, m.in.: 3Xtrim - 10 i WT9 Dynamic - po 10, Sky Ranger i Aeroprakt A22 - po 9, Trophy TT2000, TL-2000 Sting, JK-5 Junior i Zodiak CH 601 - po 5, EV-97 Eurostar, Tulak, Virus 912 i Zenair CH-701 - po 3;
- 471 motolotni, m.in.: Libre - 76, Stranger - 69, Jazz 2000 - 67, Stratus - 49, Pipistrel - 35, Stream - 18 i Aeros - 12;
- 23 paralotni (w tym motoparalotnia i paralotnia z napędem), m.in.: Action i Reaction 29 - po 4 szt., Sting 250 i Dudek Action - po 2;
- 7 wiatrakowców typu Xenon;
- 2 szybowce ultralekkie typu Axel.

Należy nadmienić, że paralotnie i wiatrakowce nie są objęte obowiązkiem wpisu, lecz mogą być one w ewidencji na podstawie umotywowanego wniosku.

## **Lotnicze oldtimery**

Aktualnie w polskim rejestrze znajdują się 72 statki powietrzne (49 samolotów i 23 szybowce), które mają 50 i więcej lat. W grupie samolotowych oldtimerów znajdują się następujące typy: Jak-12 - 33 szt., CSS-13 - 5, L-4H Piper Cub - 4, TS-8 Bies - 3 oraz po jednym Jak-18, SBlim-2, Piper PA-18 i Navion A, natomiast wśród najstarszych szybowców są: SZD-22 Mucha Std. - 11 szt, SZD-12A Mucha 100A - 9 szt. oraz po jednym SZD-8 Jaskółka, SZD-8bis Bocian i SZD-10 Czapla. Spośród wspomnianego sprzętu najstarsze są zbudowane w latach 40-tych ubiegłego wieku cztery samoloty L-4H Piper Cub (SP-MAM z produkcji 1943 r., SP-AFY z 1944 r., SP-KUB z 1944 r. i SP-AWP z 1948 r.) oraz Nord American Navion (SP-KPP z 1949 r.) i CSS-13(SP-YPO z 1950 r.).

Aktualnie w rejestrze najstarszymi statkami powietrznymi są spośród: szybowców - SZD-12 Mucha 100 SP-1745 i SP-1797 (z 1958 r.); śmigłowców - Mi-2 SP-SDC, SP-WXG i SP-WXK (z 1974 r.); motoszybowców - SZD-45 Ogar SP-0003 (z 1974 r.) oraz balonów - Cameron V-77 SP-BDE (z 1980 r.).

## **Zagraniczne w Polsce i polskie za granicą**

Wydział Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC prowadzi też dwie ewidencje: polskich cywilnych statków powietrznych przebywających poza granicami kraju przez okres dłuższy niż 6 miesięcy oraz obcych statków powietrznych przebywających w Rzeczypospolitej Polskiej przez okres dłuższy niż 3 miesiące. Ewidencje te są prowadzone w oparciu o pisemne zgłoszenia użytkowników sprzętu oraz zawierają informacje dotyczące: właściciela i użytkownika statku powietrznego, czasokresu i lotniska bazowania, celu pobytu oraz posiadanego ubezpieczenia i koncesji (w przypadku świadczenia działalności przewozowej lub usługowej).

Według stanu na początek 2011 r. w Polsce przebywały 132 zagraniczne statki powietrzne, z tego pobyt 90 został zgłoszony do 2009 r., a 42 w ubiegłym roku. Były to głównie, z czeską rejestracją, ultralekkie samoloty: Zodiak CH601, Eurostar EV-97, Zenair CH-601, TL-96 Star, Cirrus SR22 i Sierra P2002.

W ubiegłym roku do ewidencji obcych statków przebywających przez dłuższy okres zgłoszono 42 statki powietrzne, w tym: 36 samolotów, dwa śmigłowce (CH-7 Kompres), dwie motolotnie (Echo/Libre 3), jeden szybowiec (Rolladen Schneider LS8-T) i jeden wiatrakowiec (Ela 07). Wśród samolotów zdecydowana większość posiada czeską rejestrację i wykonują loty turystyczno-rekreacyjne. Ponadto w kraju na stałe znajdują się samoloty:

Cirrus SR-22 i Christen Eagle II z amerykańską rejestracją , CTSW z niemiecką rejestracją oraz J-1B z norweską rejestracją.

Natomiast za granicą na stałe przebywały 23 polskie statki powietrzne, z tego: 9 samolotów M-18B Dromader z ZUA Mielec (w Portugalii) i 14 śmigłowców W-3A Sokół z PHU Heliseco (w Hiszpanii). Będą one w okresie wiosenno-letnim br. użyte do realizacji lotów przeciwpożarowych.

#### REJESTR CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH (stan na 1.01.2011 r.)

<i>Typ sprzętu</i>	PLL LOT /EuroLOT	Aeroklub Polski	Ośrodki Kształcenia Lot.	Wytwórnice lotnicze	Lotnictwo sanitarne	Zakłady Usług Agrolotniczych	Dyspozycyjne (osoby prawne)	Prywatne (osoby fizyczne)	RAZEM
Boeing 767	6								6
Boeing 737	11						5		16
Embraer ERJ 175	14								14
Embraer ERJ 170	10								10
Embraer EMB-145	5								5
ATR-72	8								8
ATR-42	2						2		4
SAAB 340							14		14
Jetstream 32							4		4
L-410 Turbolet							5		5
An-26							5		5
An-2		46	1			6	28	9	90
M-20 Mewa			2		1		7	1	11
M-18 Dromader				4		32	21		57
PZL-101 Gawron		17						2	19
PZL-104 Wilga		42	1	2			10	6	61
PZL-104M Wilga 2000		1					2		3
PZL-110 Koliber		8	4				1	8	21
PZL-150 Koliber		1					3	4	8
PZL-160A Koliber							1	2	3
Jak-12		26					4	4	34
Zlin-42		14					2		16
Zlin-50		4						1	5
Zlin-142		11					5	5	21
Zlin-526 F/ML		12					3	2	17
Cessna 150,152, 172,175,177		68		4			152	41	265
Cessna 182							33	8	41
Cessna T206H							10		10
Cessna 421							3		3
Cessna 525							3		3

Diamond DA20							10	1	11
Diamond DA40D							2	1	3
Diamond DA42 TwinStar							10	1	11
Liberty XL-2			5				1		6
Piper CUB							1	3	4
Piper PA-28		1	1	1			15	6	24
Piper PA-31							3		3
Piper PA-32							6	2	8
Piper PA-34			2	1			16		19
Piper PA-46							10		10
Socata TB-9			5				2	2	9
Socata TB-10							6	2	8
Socata TB-20							3	1	4
Morane Saulnier MS893		2					3	5	10
Morane Saulnier MS892A		1						3	4
Morane Saulnier MS880		2					1	4	7
Bücker BÜ-131 Jungmann							2	5	7
Beech Baron 58/55							3		3
Beech King Air C90A							3		3
Beech Super King Air 200							3		3
Rallye 235ED		1					3		4
Maule M-7-235C							4		4
CH-601 Zodiac							2	7	9
Cirrus SR20/SR22							16		16
Aviat Husky A-1							2	1	3
Tulak								3	3
3Xtrim-450/-550		1					9	5	15
EOL-Specjal							1	3	4
CH-701 STOL							1	2	3
AT-3 R-L/100		4					6		10
EM-11 Orka							3	1	4
Columbia 350							3		3
P-96 Golf 100							2	1	3
EOL-2/UL-X								3	3
RV-6A/7A/9A/10							3	1	4
Extra EA 300L		2					1	1	4
CSS-13		2					3	1	6
TS-8 Bies							1	2	3
Inne – pozostałe typy*		6		1	2	1	46	25	81
RAZEM	56	272	21	13	3	39	529	185	1118

**\*pozostałe samoloty: po 2 szt.** - Cessna 208, Cessna 303/337, Cessna 560, Zlin 143, Zlin 242, Zlin-526 AFS, Morane MS-894E, Beech A23-19, Grumman AA-1B/5B, Sova KP-2UP, JK-05 Junior, Trophy TT2000, Piaggio P-180 Avanti, DV-20 Katana, Bombardier Challenger 300, AT-4 LSA; **po 1 szt.** – M-28 Skytruck, Cessna 310Q, Cessna 402, Cessna 500, Cessna 510, Piper PA-18, Piper PA-30, Piper PA-38, Zlin 43, M-21 Dromader Mini, PZL-111 Koliber, Socata TB-21, Learjet 60XR, Global 5000, TS-11 Iskra, Jak-18, Super King Air-350, Beech Hawker 390 Premier, Beech A-36 Bonanza, AT-1, Tajfun

**TL-32, FK-9, OK-5 Pelikan, AT-2 P-22S, I-23 Manager, Arco Viper, RWD-5R, Partenavia P68C-TC, Eurostar EV-97, RO-7 Orlik, Super Pulsar 100, Mirage G-3.3.C, Socata Gordan-Horizon GY-80-160, A-22 Aeroprakt, Navion-A, Jabiru J450, Jabiru J160, Jabiru J430, Super Skybolt, Pop-Fox, Morane MS-883, Tecnam P92, Tecnam P2006T, Morane MS-887, Velocity XL-RG-5, Mooney M-20, SBLim-2, Pilatus PC-12, Socata TBM 700N,**

**Śmigłowce.** W rejestrze znajdowało się 186 śmigłowców, w tym: Eurocopter EC 120/130/135/145 – 55 szt., Robinson R-44 – 47, Mi-2 – 36 szt., PZL W-3 Sokół – 17, Enstrom 280C/Fx – 6, Jet Ranger III Bell-206B – 4, SW-4 – 3, Robinson R-22 – 3, Hughes 269 Schweizer – 3, Bell-427 – 3, A600 Talon – 3, Bell-407 – 2, Exec-162F – 2, Agusta A109E oraz jeden Black Hawk S-70 wpisany na czas prób tylko do ewidencji.

Były one eksploatowane u następujących użytkowników: dyspozycyjne firm i instytucji – 129 szt., Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – 41 (EC-135 – 23, Mi-2 – 16, W-3 Sokół – 2, Agusta A109E – 1), WSK Świdnik – 6 (Mi-2 – 1, W-3 Sokół – 2, SW-4 – 3), prywatne – 9 (Robinson R-44 – 2, Enstrom 280 – 2 oraz Exec-162F, Bell-206B, A600 Talon, Robinson R-22 i Mi-2 po 1) oraz Aeroklub Polski – 1 (Mi-2).

**Motoszybowce.** 21 sztuk, w tym: SZD-45 Ogar – 10 szt., Vivat-L13 SDM – 4, Ventus 2cT – 2, oraz PW-4 Pelikan, Vivat, Semme S-10, ASH-25Mi oraz J-6 Fregata. Były one eksploatowane u następujących użytkowników: osoby prywatne – 14 szt., dyspozycyjne firm i instytucji – 6 i Politechnika Warszawska – 1.

**Szybowce.** 752 sztuk, w tym m.in: SZD-30 Pirat – 141 szt., SZD-51 Junior – 88, SZD-9 bis Bocian 1E – 80 szt., SZD-50-3 Puchacz – 83, SZD-48-3 Jantar Std. 3 – 63, SZD-48-2 Jantar Std. 2 – 45, SZD-36 Cobra – 34, SZD-42-2 Jantar 2B – 34, SZD-22 Mucha Standard – 25, SZD-24 Foka – 17, SZD-30C Pirat C – 21, ZSD-41 Jantar Std. – 19, SZD-38 Jantar-1 – 9, KR-03A Puchatek – 11, PW-5 Smyk – 20, PW-6 – 6, SZD-52 Krokus – 4, SZD-12 Mucha 100 – 5, SZD-55-1 – 4, LAK-19 – 4, SZD-9bis Bocian 1D – 3, ASW-27 – 3, SZD 56-2 Diana 2 – 3, Astir CS 77 – 3 oraz po dwa: SZD-35 Bekas, PW-2D ULM-PW Gapa, S1 Swift, SZD-42 Jantar 2, SZD-21 Kobuz, Grob 103 Twin Star; po jednym: SZD 56-1 Diana, SZD-59 Acro, MDM-1 Fox, ASW-22, LAK-12, SZD-25A Lis, LS 8-18, Jantar MB-01, SZD-8 Jaskółka, SZD-10bis Czapla, SZD-37 Jantar 19, SZD 54-2 Perkoz, Discus 2cT i ASW-20.

Szybowce były eksploatowane u użytkowników: Aeroklub Polski - 587 szt., osoby prywatne – 122, dyspozycyjne firm – 15, Politechnika Warszawska – 10, PDPS – 9, WSK Świdnik - 4, Politechnika Rzeszowska – 4 i WSK Rzeszów – 1.

**Balony.** 137 szt. różnych typów, z tego najwięcej produkcji firmy Cameron. Balony eksploatowane u następujących użytkowników: dyspozycyjne (reklamowe) firm i instytucji – 72 szt., osoby prywatne – 49, Aeroklub Polski – 15 i ZHP – 1.

**Sterowce.** 1 szt. „Piast”, typu Cameron AS105, własność prywatna.

### **Opracowanie:**

***Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC***

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