

# **REGULAMIN EKSPLOATACJI SZYBOWCÓW DEPOZYTOWYCH**

**będących własnością Aeroklubu Polskiego,  
pozostających w dyspozycji Komisji Szybowcowej,  
zwany dalej „Regulaminem”.**

*tekst zatwierdzony Uchwałą Zarządu AP, Nr 154/8/XVI/2006, z dnia 09 maja 2006 r.,  
po zmianach wprowadzonych Uchwałą Zarządu AP Nr 331/10/XVI/2008, z dnia 15 kwietnia 2008 r.  
oraz Uchwałą Zarządu AP Nr 3/3/XVIII/2010 z dnia 07.04.2010r.*

## **§ 1**

### **Przeznaczenie szybowców**

Szybowce, o których mowa w tym regulaminie służą zabezpieczeniu potrzeb treningowych i zawodniczych w pierwszej kolejności pilotom Szybowcowej Kadry Narodowej Seniorów i Juniorów. W drugiej kolejności mogą służyć pozostałym pilotom przejawiającym aktywność zawodniczą. Przydział szybowców poszczególnym klubom, będzie się odbywał w oparciu o powyższe kryteria na wniosek trenera SKN. Politykę w zakresie ilości szybowców niezbędnych do prowadzenia procesu treningowego i udziału w zawodach kreuje trener SKN w porozumieniu z Komisją Szybowcową.

## **§ 2**

### **Warunki otrzymania do użytkowania czasowego szybowców depozytowych**

1. Niniejszy „Regulamin” określa warunki, jakie musi spełnić Aeroklub przed przekazaniem szybowca depozytowego w czasowe użytkowanie oraz szczegółowe zasady eksploatacji przekazanych w użytkowanie szybowców depozytowych będących własnością Aeroklubu Polskiego, pozostających w dyspozycji eksploatacyjnej Komisji Szybowcowej.
2. Podstawowe warunki, które musi spełnić Aeroklub przed podpisaniem umowy:
  - a. wykupienie „Licencji Klubu Sportowego” w dyscyplinie szybownictwo na rok, w którym ma być eksploatowany szybowiec;
  - b. spłacenie wszystkich zaległości na rzecz Aeroklubu Polskiego związanych z eksploatacją sprzętu depozytowego Aeroklubu Polskiego.
3. Szybowiec może być eksploatowany tylko i wyłącznie w okresie obowiązywania Umowy i pod warunkiem:
  - a. terminowego uiszczenia opłaty w wysokości obowiązującej w danym roku - określonej w § 3 punkt nr 2;
  - b. podpisania „Umowy przekazania szybowca depozytowego w czasowe użytkowanie” zwaną dalej „Umową”;
  - c. podpisania oświadczenia potwierdzającego zobowiązanie do stosowania niniejszego Regulaminu.
4. Nie podpisanie przez Aeroklub Regulaminu i Umowy w terminie określonym w § 3 punkt nr 1 lub brak wpłaty określonej w § 3 punkt nr 2 jest równoznaczne z rezygnacją z eksploatacji szybowca depozytowego, który niezwłocznie należy przekazać upoważnionej osobie w terminie wskazanym w „Poleceniu przekazania szybowca depozytowego wydanego przez Aeroklub Polski”.

## **§ 3**

### **Obowiązki Aeroklubu użytkującego czasowo szybowiec**

Aeroklub ....., zwany dalej **Aeroklubem**, zobowiązuje się na własny koszt do:

1. Podpisania w terminie do 16 kwietnia każdego roku Umowy i do przyjęcia do wiadomości i stosowania Regulaminu potwierdzonego podpisem.
2. Przekazania na konto Aeroklubu Polskiego zryczałtowanej opłaty rocznej w wysokości - **1.664 zł. (netto) + 22% VAT** - tytułem refundacji zużytego ресурсu - **w terminie do 30 kwietnia** każdego roku.
3. Utrzymania szybowca w ciągłej sprawności technicznej, zapewniając wykonywanie prac obsługowych, czynności okresowych i napraw bieżących zgodnie z odpowiednimi wymaganiami obsługi technicznych. Czynności obsługowe wymienione w tym punkcie mogą być zlecone certyfikowanemu zakładowi obsługowemu na podstawie odpowiedniej umowy.

4. Niezbędnej w trakcie użytkowania wymiany elementów zużywalnych, odnawiania i napraw określonych w Instrukcji Napraw Sprzętu jako dopuszczalnych dla użytkownika, w tym naprawy uszkodzeń lub zniszczeń oraz wymianę części w razie ich zużycia.
5. Prowadzenia wymaganej dokumentacji technicznej i sprawozdawczej. Roczne sprawozdanie z eksploatacji (według wzoru określonego w Zał.1) należy przesłać na adres: [komisja@szybowce.pl](mailto:komisja@szybowce.pl) w terminie do 25 września każdego roku.
6. Przesyłania przez osobę wskazaną w § 6. „Umowy” wszelkich informacji dotyczących szybowca w terminie 7 dni od otrzymania zapytania na adres [komisja@szybowce.pl](mailto:komisja@szybowce.pl).
7. Wykonania i sfinansowania niezbędnych ekspertyz, związanych z bezpośrednim utrzymaniem bieżącej zdatności do lotu i nie wykraczających poza zakres bieżącej obsługi.
8. Utrzymywania ważności niezbędnych dokumentów umożliwiających eksploatację szybowca zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem.
9. Pokrycia kosztów związanych z wszelkimi opłatami urzędowymi i opłatami za korzystanie z przestrzeni powietrznej, lotnisk i opłatami lokalnymi oraz koszty związane z obsługą biuletynową.
10. Ubezpieczenia szybowca w zakładzie ubezpieczeniowym gwarantującym pełną refundację szkód oraz wypłatę odszkodowania w przypadku kasacji szybowca, obejmującego udział w zawodach i transport naziemny w zakresie: OC użytkownika, NNW załogi i AC na wartość nie mniejszą, niż wskazana w umowie przekazania szybowca.
11. Przechowywania szybowca w hangarze oraz zabezpieczenia przed kradzieżą i włamaniem. W wyjątkowych przypadkach szybowiec może być kotwiczony. W przypadku kotwiczenia szybowców, Aeroklub odpowiada za prawidłowe zabezpieczenie przed czynnikami atmosferycznymi. Przez prawidłowe zakotwiczenie należy rozumieć zacumowanie szybowca w czterech punktach: za zaczep, ogon i dwa skrzydła, stosując obejmy lub specjalne okucia, albo używając otworów przeznaczonych do kotwiczenia. Skrzydła muszą być podparte stabilnymi podstawkami. Jeśli spodziewane są groźne zjawiska atmosferyczne (burze, grad, porywisty wiatr), to wszystkie bez wyjątku szybowce muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniem poprzez schowanie do zamkniętego hangaru lub zdemontowanie i schowanie do krytej przyczepy lub do zamkniętego bezpiecznego pomieszczenia. Należy pamiętać o zabezpieczeniu przyczepy przed podmuchami wiatru. W przypadku eksploatacji szybowca poza Aeroklubem za szybowiec odpowiada osoba, która pobrała i podpisała protokół przekazania szybowca.
12. Udostępniania szybowca w pierwszej kolejności pilotom Szybowcowej Kadry Narodowej Seniorów oraz Kadry Juniorów na zawody krajowe i międzynarodowe, zgrupowania treningowe i trening własny pilotów. W przypadku przekazania szybowca na okres zawodów lub treningu, pożyczający Aeroklub lub pilot pokrywa koszty ubezpieczenia AC i OC w wysokości proporcjonalnej do okresu wypożyczenia.
13. Zgłaszania na adres [komisja@szybowce.pl](mailto:komisja@szybowce.pl) faktu niesprawności (powyżej 30 dni), wraz z przyczyną, przesyłając również zgłoszenie o aktualnym stanie technicznym szybowca.
14. Informowania Nadzoru Lotniczego i posiadacza Świadectwa Typu oraz Aeroklubu Polskiego o zaistniałych usterkach i niesprawnościach, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji innych statków powietrznych danego typu.

## § 4

### Obowiązki Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego

1. Aeroklub Polski w ramach ryczału określonego przez Komisję Szybowcową finansuje koszty przeglądu 1000 godzinowego w ramach rezerwu technicznego do 3000 godzin (Jantar 2B), w odniesieniu do godzin wylatanych w okresie od 01.01.2006 roku. Koszty związane z odtworzeniem rezerwu technicznego wylatanego do 31.12.2005 roku ponosi Aeroklub.
2. Prowadzenie niezbędnej ewidencji szybowców.
3. Wsparcie Aeroklubów w zakresie obsługi biuletynowej.
4. Wsparcie Aeroklubów w zakresie uzyskiwania dokumentów umożliwiających wprowadzanie niezbędnych modyfikacji szybowców.

## § 5

### Refundacja szkód i naprawy w ramach ubezpieczenia

1. W przypadku kradzieży lub uszkodzenia szybowca wykluczającego możliwość naprawy (szkoda całkowita z decyzją o kasacji), środki finansowe z ubezpieczenia AC lub Cargo, muszą wpłynąć na konto Aeroklubu Polskiego jako właściciela i będą przeznaczane na zakup nowego szybowca reprezentacyjnego lub przegląd między-resursowy, odtwarzający zdolność techniczną posiadanych szybowców reprezentacyjnych lub znajdujących się w dyspozycji Komisji Szybowcowej.
2. W przypadku powstania konieczności uiszczenia udziału własnego wynikającego z ubezpieczenia AC, kwotę pokryje Aeroklub, który spowodował szkodę.
3. Decyzję o zasadności naprawy podejmuje Aeroklub Polski.
4. Przed rozpoczęciem naprawy szybowca Aeroklub na swój koszt musi zlecić przeprowadzenie weryfikacji technicznej i przesłać do Aeroklubu Polskiego wraz z terminem, miejscem i przewidywanymi kosztami naprawy szybowca. Procedura naprawy może być rozpoczęta po otrzymaniu na piśmie akceptacji od Aeroklubu Polskiego.

## § 6

### Zasady użyczenia szybowca innym Aeroklubom

1. W przypadku konieczności wykorzystania szybowca przez pilota z innego aeroklubu regionalnego, przekazanie szybowca następuje na podstawie decyzji trenera SKN. Wszelkie obowiązki i koszty wynikające z ustaleń w § 2 i w § 3 ponosi Aeroklub wypożyczający czasowo szybowiec proporcjonalnie do okresu użytkowania.
2. Przekazanie szybowca musi być udokumentowane protokołem czasowego przekazania według wzoru określonego w Zał. 2 (zdawczo-odbiorczym), z wyszczególnieniem: wyposażenia, dokumentów, stanu technicznego, aktualnych resursów i okresu wypożyczenia. Wraz z szybowcem Aeroklub musi przekazać niniejszy regulamin, co musi być potwierdzone podpisem dyrektora na protokole czasowego przekazania.
3. Szybowiec musi być eksploatowany zgodnie z zasadami zawartymi w niniejszym „Regulaminie”.
4. W uzasadnionych przypadkach może być pobierana od pożyczającego Aeroklubu lub pilota kaucja zwrotna, która będzie zwracana w całości pod warunkiem zwrotu szybowca i wyposażenia w stanie niepogorszonym. Kaucja może być pomniejszona w części odpowiadającej kosztom uzupełnienia zagubionego lub uszkodzonego wyposażenia szybowca oraz w przypadku konieczności naprawy szybowca w zakresie nie objętym ubezpieczeniami w sytuacji, gdy wina za spowodowanie szkody leży po stronie Aeroklubu lub pilota.

## § 7

### Warunki eksploatacji szybowców

1. Szybowiec musi być eksploatowany zgodnie z instrukcją użytkowania w locie i tylko w okresie ważności polis ubezpieczeniowych OC i AC.
2. Szybowiec może być eksploatowany pod warunkiem, że wysokość uprawy na pasie startowym, z którego startuje szybowiec nie przekracza wysokości 10 cm, a na pasie lądowań, na którym ląduje szybowiec nie przekracza wysokości 15 cm, licząc od podłoża do wierzchołków uprawy.
3. Szybowiec po każdym dniu lotnym musi być umyty i zapokrowcowany. Pokrowiec na limuzynę powinien być stosowany w jak największym zakresie czasowym.
4. Podczas eksploatacji szczeliny na połączeniach skrzydeł i stateczników muszą być oklejone elastyczną taśmą, nie powodującą uszkodzeń lakieru.
5. Dokonywanie modyfikacji i zmian konstrukcyjnych musi być poprzedzone analizą możliwości wprowadzenia, z uzasadnionym technicznie wnioskiem, skierowanym do Aeroklubu Polskiego - jako właściciela. Wprowadzenie zmian wymaga zgody wytwórcy szybowca i nadzoru państwowego. Wprowadzenie modyfikacji lub uzupełnienie wyposażenia powodującego odstępstwo od Świadectwa Typu, bez wymaganej zgody i ewentualnych prób jest zabronione.
6. Wszelkie uszkodzenia, twarde lądowania, nieprawidłowości eksploatacyjne i niesprawności muszą być zgłaszane personelowi technicznemu bez zwłoki.
7. Zabrania się cofania samochodem na odległość mniejszą niż 1 metr do zaczepu dyszla transportowego.

8. Zabrania się cofania podczas transportu szybowca na dyszlu podczepionym do obejmy ogonowej.
9. Zabrania się przetrzymywania wody w zbiornikach balastowych podczas postoju szybowca w dniach nielotnych i w nocy.
10. W przypadku eksploatacji szybowca poza Aeroklubem, użytkujący pilot odpowiada za prowadzenie dokumentacji (listę wzlotów, wpisy do książki szybowca, wypełnienie druków określonych podczas przekazania szybowca).
11. Wszelkie reklamy na szybowcu lub przyczepie muszą być usunięte po zakończeniu zawodów, na które szybowiec i przyczepa były pobierane.

## **§ 8**

### **Warunki wykonywania lotów na przekazanych szybowcach**

1. Przekazany szybowiec może być eksploatowany przez pilotów SKN i pilotów SKJ na podstawie upoważnienia wpisanego w indywidualnym planie treningu.
2. Pozostali piloci mogą wykonywać loty na przekazanym szybowcu Jantar 2B, jeśli spełniają następujące warunki:
  - a. nalot całkowity co najmniej 150 godzin, w tym 50 godzin na szybowcach laminatowych;
  - b. posiadają srebrną odznakę szybowcową;
  - c. nie wykazali się w przeszłości lekceważącym podejściem do zasad eksploatacji szybowców;
  - d. posiadają w bieżącym sezonie trening gwarantujący bezpieczne wykonywanie lotów.

Osobą odpowiedzialną za dopuszczenie pilota do wykonywania lotów na przekazanym szybowcu jest Szef Wyszkolenia Aeroklubu lub wyznaczony przez Szefa Wyszkolenia Instruktor Szybowcowy. W uzasadnionych przypadkach Trener SKN może zawiesić lub cofnąć prawo wykonywania lotów przez pilota na przekazanym szybowcu.

3. Kryteria wykonywania lotów na pozostałych szybowcach określa Szef Wyszkolenia ośrodka użytkującego szybowiec.

## **§ 9**

Nie stosowanie postanowień niniejszego regulaminu może spowodować natychmiastowe rozwiązanie umowy. W przypadku rozwiązania umowy z winy Aeroklubu wpłacone kwoty nie podlegają zwrotowi.

## **§ 10**

W sprawach spornych, stronom przysługuje odwołanie do Władz Statutowych Aeroklubu Polskiego.

## **§ 11**

Niniejszy Regulamin zastępuje dotychczas obowiązujący i wchodzi w życie z dniem 07.04.2010 roku.

Prezes Aeroklubu Polskiego

*Włodzimierz Skalik*

### **Przyjmuje do wiadomości i stosowania:**

Data: ..... Aeroklub .....

Nazwisko i Imię Dyrektora: ..... Podpis:.....