

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.,
i po zmianach wprowadzonych Uchwałą Zarządu AP, Nr 331/10/XVI/2008, z dnia 15 kwietnia 2008 r.)

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.

§ 1

Niniejszy „Regulamin” określa zasady eksploatacji przekazanych w użytkowanie szybowców depozytowych będących własnością Aeroklubu Polskiego, pozostających w dyspozycji eksploatacyjnej Komisji Szybowcowej.

§ 2

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

1. Utrzymania szybowca w ciągłej sprawności technicznej, zapewniając wykonywanie prac obsługowych, czynności okresowych i napraw bieżących zgodnie z odpowiednimi wymaganiami obsługi technicznych.
2. 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, wymianę części w razie ich zużycia.
3. Prowadzenia wymaganej dokumentacji technicznej i sprawozdawczej.
4. Wykonania niezbędnych ekspertyz, związanych z bezpośrednim utrzymaniem bieżącej zdadności do lotu i nie wykraczających poza zakres bieżącej obsługi.
5. Przedłużania świadectwa sprawności technicznej;
6. Pokrycia kosztów związanych z wszelkimi opłatami urzędowymi i opłatami za korzystanie z przestrzeni powietrznej, lotnisk i opłatami lokalnymi oraz koszty związane z obsługą biuletynową.
7. Codziennej obsługi technicznej.
8. Ubezpieczania 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.
9. Przechowywania szybowca w hangarze i 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 zdemontowane i schowane do krytej przyczepy lub do zamkniętego pomieszczenia. Należy pamiętać o zabezpieczeniu przyczepy przed podmuchami wiatru.
10. 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, Aeroklub lub pilot pokrywa koszty ubezpieczenia AC i OC, proporcjonalnie do okresu wypożyczenia.

11. Zgłaszania do Sekretarza Komisji Szybowcowej faktu niesprawności (powyżej 7 dni), wraz z przyczyną, przesyłając również zgłoszenie o aktualnym stanie technicznym szybowca do specjalisty ds. zaplecza technicznego AP.
12. 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.

§ 3

1. Aeroklub przed rozpoczęciem sezonu – nie później niż do 15 kwietnia przekaże na konto Aeroklubu Polskiego opłatę określoną w umowie użytkowania - 1.500 zł. netto, tytułem refundacji zużytego ресурсu. Pozyskane środki będą przeznaczane na odtworzeniu zdolności technicznej, wynikającej z normalnej eksploatacji przez wykonywanie przeglądów 1000 h i w ramach określonej przepisami żywotności.
2. Aeroklub Polski w ramach opłaty eksploatacyjnej finansuje koszty przeglądu 1000 godzinowego w ramach ресурсu technicznego do 3000 godzin (Jantar 2B), w odniesieniu do godzin wylatanych, w okresie od 01.01.2006 roku. Koszty związane z odtworzeniem ресурсu technicznego wylatanego do 31.12.2005 roku ponosi Aeroklub.

§ 4

1. W przypadku uszkodzenia szybowca wykluczającego możliwość naprawy (szkoda całkowita z decyzją o kasacji), kradzieży, środki finansowe z ubezpieczenia Aero-Casco lub Cargo, które powinny wpłynąć na konto Aeroklubu Polskiego, jako właściciela, będą przeznaczane na zakup nowego szybowca lub przegląd między-ressorsowy odtwarzający zdolność techniczną posiadanych szybowców depozytowych.
2. W przypadku powstania konieczności uiszczenia udziału własnego wynikającego z ubezpieczenia Aero-Casco, kwotę pokryje Aeroklub, który spowodował szkodę.

§ 5

1. W przypadku konieczności wykorzystania szybowca przez pilota z innego aeroklubu regionalnego, przekazanie szybowca następuje na podstawie decyzji trenera SKN. Wszelkie obowiązki wynikające z ustaleń w § 2 oraz koszty, proporcjonalnie do okresu użytkowania ponosi Aeroklub wypożyczający czasowo szybowiec.
2. Przekazanie szybowca musi być udokumentowane protokołem czasowego przekazania (zd- odb), z wyszczególnieniem 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”.

§ 6

1. Szybowiec może być eksploatowany pod warunkiem, że wysokość uprawy na pasie startów nie przekracza wysokości 10 cm, a na pasie lądowań 15 cm, licząc od podłoża do wierzchołków uprawy.
2. Szybowiec po każdym dniu lotnym musi być umyty i zapokrowcowany. Pokrowiec na limuzynę powinien być stosowany w jak największym zakresie czasowym.
3. Podczas eksploatacji szczeliny na połączeniach skrzydeł i stateczników muszą być oklejone elastyczną taśmą, nie powodującą uszkodzeń lakieru.
4. Dokonywanie modyfikacji i zmian konstrukcyjnych musi być poprzedzone analizą możliwości wprowadzenia, z uzasadnionym technicznie wnioskiem, skierowanym poprzez Sekretarza Komisji

Szybowcowej do Aeroklubu Polskiego, jako właściciela. Wprowadzenie zmian wymaga zgody wytwórcy i nadzoru państwowego. Wprowadzenie modyfikacji lub uzupełnienie wyposażenia powodującego odstępstwo od Świadectwa Typu, bez wymaganej zgody i ewentualnych prób jest zabronione.

5. Wszelkie uszkodzenia, twarde lądowania, nieprawidłowości eksploatacyjne i niesprawności muszą być zgłaszane personelowi technicznemu bez zwłoki.
6. Zabrania się cofania samochodem na odległość mniejszą niż 1 metr do zaczepu transportowego.
7. Zabrania się cofania podczas transportu szybowca na dyszlu podczepionym do obejmmy ogonowej.
8. Zabrania się przetrzymywania wody w zbiornikach balastowych podczas postoju szybowca w dniach nielotnych i w nocy.
9. W przypadku eksploatacji szybowca poza Aeroklubem, użytkujący pilot odpowiada za prowadzenie dokumentacji (lista wzlotów, wpis do książki szybowca, wypełnienie druków określonych podczas przekazania szybowca).
10. Wszelkie reklamy na szybowcu lub przyczepie muszą być usunięte po zakończeniu zawodów, na które szybowiec i przyczepa były pobierane.

§ 7

1. Przekazany szybowiec może być eksploatowany przez pilotów SKN i pilotów SKJ na podstawie upoważnienia wpisanego w indywidualnym planie treningu. Pozostali piloci mogą wykonywać loty na przekazanym szybowcu Jantar 2B jeśli spełniają następujące warunki: nalot całkowity co najmniej 250 godzin, w tym 50 godzin na szybowcach laminatowych, posiadają srebrną odznakę szybowcową, zatwierdzony biuletynem AP przelot warunkowy 300 km do diamentowej odznaki szybowcowej, nie wykazali się w przeszłości lekceważącym podejściem do zasad eksploatacji szybowców i posiadają w bieżącym sezonie trening gwarantujący bezpieczne wykonywanie lotów. Osobą odpowiedzialną za dopuszczenie pilota do wykonywania lotów na przekazanym szybowcu jest Szef Wyszkozenia Aeroklubu lub wyznaczony przez Szefa Wyszkozenia Instruktor Szybowcowy. W uzasadnionych przypadkach Trener SKN lub Sekretarz Komisji Szybowcowej może zawiesić lub cofnąć prawo wykonywania lotów przez pilota na przekazanym szybowcu.
2. Kryteria wykonywania lotów na pozostałych szybowcach określa Szef Wyszkozenia ośrodka użytkującego szybowiec.

§ 8

Komisji Szybowcowej przysługuje prawo zwrócenia się do Aeroklubu o dodatkowe informacje statystyczne, dotyczącego wykorzystania szybowca pozostającego w jej dyspozycji.

§ 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.

Podpisy : Aeroklub Polski

Aeroklub