



KOMISJA SZYBOWCOWA
AEROKLUBU POLSKIEGO

Warszawa, dnia 31.03.2010 r.

Uchwała KS nr 34 /31/03/2010

w sprawie zatwierdzenia zmian w Umowach o użytkowanie szybowców depozytowych AP, zmian w Regulaminach eksploatacji szybowców depozytowych oraz Reprezentacyjnych.

Po zapoznaniu się z propozycjami Jacka Dankowskiego zmian w:

- Umowach o użytkowanie szybowców depozytowych AP,
- Regulaminie eksploatacji szybowców depozytowych AP,
- Regulaminie eksploatacji szybowców reprezentacyjnych AP,
- Załączniku nr 2. – wzór sprawozdania technicznego,

Komisja Szybowcowa Aeroklubu Polskiego, po weryfikacji i wprowadzeniu zmian, postanawia przyjąć i przedstawić do zatwierdzenia Zarządowi Aeroklubu Polskiego następującą treść ww. dokumentów:

UMOWA PRZEKAZANIA W CZASOWE UŻYTKOWANIE SZYBOWCA DEPOZYTOWEGO będącego własnością Aeroklubu Polskiego, pozostającego w dyspozycji eksploatacyjnej Komisji Szybowcowej AP

(Tekst zatwierdzony Uchwałą Zarządu AP, Nr 154/8/XVI/2006, z dnia 09.05.2006 r., i po zmianach według Uchwał Zarządu AP Nr 331/10/XVI/2008, z dnia 15.04.2008 r., Nr 393/26/XVI/2008, z dnia 16.12.2008 r., oraz Nr XVII/2010, z dnia 2010 r.)

UMOWA Nr /T-..../2010 - wzór

zawarta dnia 2010 roku, w Warszawie,

pomiędzy:

Aeroklubem Polskim, z siedzibą w Warszawie przy ul. Świętokrzyskiej 20, lok. 512, adres do korespondencji - ul. 17 Stycznia 39; 00-906 Warszawa, NIP: 526-030-03-45, reprezentowanym przez:

- Prezesa AP – *Włodzimierza Skalika*
- Sekretarza Generalnego AP – *Grzegorza Jankiewicza*

a
Aeroklubem, adres:, lotnisko:,
NIP:, zwanym w dalszej części umowy **Aeroklubem**, reprezentowanym przez:

- Prezesa Zarządu Aeroklubu –
- Dyrektora Aeroklubu –

§ 1

Przedmiotem umowy jest szybowiec, którego właścicielem jest Aeroklub Polski, typu : **JANTAR 2B / Krokus / Junior**, numer rejestracyjny: SP -, numer fabryczny B -, rok produkcji 19....., o wartości: 50.000 zł. (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych).

§ 2

Aeroklub Polski, działając na podstawie wniosku Trenera Szybowcowej Kadry Narodowej, przekazuje Aeroklubowi do użytkowania szybowiec wymieniony w § 1, na okres od 1 stycznia 2010 do 31 grudnia 2010 roku.

§ 3

Przekazany do użytkowania szybowiec wymieniony w § 1 jest w stanie technicznym opisanym w protokole przekazania i jest zaopatrzony w wymagane dokumenty, wyszczególnione w protokole przekazania.

§ 4

1. Aeroklub zobowiązuje się do prawidłowej eksploatacji szybowca wymienionego w § 1, zgodnej z przepisami prawa oraz zgodnej z „Regulaminem Eksploatacji Szybowców depozytowych będących własnością Aeroklubu Polskiego, pozostających w dyspozycji Komisji Szybowcowej AP” zwanym w dalszej części umowy „Regulaminem” - Załącznik nr 1 do niniejszej umowy, stanowiący integralną część tej umowy.
2. Z tytułu użytkowania szybowca, Aeroklub dokona jednorazowej wpłaty zryczałtowanej kwoty **1664 zł. (netto) + 22% VAT** (słownie: jeden tysiąc sześćset sześćdziesiąt cztery złotych + 22% VAT), na konto Aeroklubu Polskiego nr : **08 1910 1048 2214 9911 5663 0011**, w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy. Brak wpłaty w wyznaczonym terminie spowoduje odebranie prawa użytkowania szybowca.
3. Przed rozpoczęciem eksploatacji szybowiec musi posiadać ubezpieczenie OC na kwotę minimalną: 1500000 SDR oraz Aero-Casco i od szkód podczas transportu naziemnego na kwotę minimalną 50.000 zł (słownie: pięćdziesiąt tysięcy złotych). Polisa Aero-Casco musi być wystawiona na Aeroklub Polski - jako właściciela, a na Aeroklub- jako użytkownika. Kserokopia zawartej polisy powinna być niezwłocznie przesłana do Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego.

§ 5

1. Wszelkie zmiany w treści Umowy lub jej wypowiedzenie przez każdą ze stron mogą nastąpić w formie pisemnej z trzydziestodniowym wyprzedzeniem.
2. W przypadku rażącego naruszenia postanowień Umowy lub „Regulaminu”, każda ze stron ma prawo do jej wypowiedzenia w trybie natychmiastowym.

§ 6

Osobą odpowiedzialną z ramienia Aeroklubu za udzielanie wszelkich informacji dotyczących szybowca wymienionego w §1. jest:

.....imię.....i.....nazwisko..... ;

numer telefonu komórkowego:

adres email:@.....

§ 7

Umowa wchodzi w życie z dniem 01 stycznia 2010.

§ 8

Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, każdy na prawach oryginału, po jednym dla każdej ze stron.

Aeroklub Polski :

Aeroklub

1. Prezes AP – *Włodzimierz Skalik*

1. Prezes Zarządu –

2. Sekretarz Gen. AP – *Grzegorz Jankiewicz*

2. Dyrektor –

Proszę o opinię, łącznie z ewentualnymi zmianami w tekście i o ile to możliwe w uzgodnieniu z Komisją Szybowcową.

Z poważaniem – *Hugo Wandel*

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

§ 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 wnioski 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. spłnienie 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.
1. 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 rezerwu - **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 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.
7. Wykonania i sfinansowania niezbędnych ekspertyz, związanych z bezpośrednim utrzymaniem bieżącej zdatości 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. 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.
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 obejmę 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 schowane 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 faktu niesprawności (powyżej 30 dni), wraz z przyczyną, przesyłając również ogłoszenie 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 ryczałtu 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-rezursowy, 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 rezerwów 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”.
1. 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 nie pogorszonego. 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 Świadczenia 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 01.01.2010 roku.

Prezes Aeroklubu Polskiego

Włodzimierz Skalik

Przyjmuje do wiadomości i stosowania:

Data: Aeroklub

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

REGULAMIN EKSPLOATACJI DEPOZYTOWYCH SZYBOWCÓW REPREZENTACYJNYCH

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 roku
oraz Uchwałą Zarządu AP, Nr 417/2/XVI/2009 z dnia 03.02.2009.*

§ 1

Przeznaczenie szybowców

1. Szybowce, o których mowa w tym regulaminie służą zabezpieczeniu potrzeb treningowych i zawodniczych w pierwszej kolejności pilotom Reprezentacji narodowych przygotowującym się do startu w Szybowcowych Mistrzostwach świata i Europy. W drugiej kolejności mogą być wykorzystywane przez pozostałych pilotów Szybowcowej Kadry Narodowej Seniorów (SKN) i Juniorów (SKJ). W uzasadnionych przypadkach szybowce mogą być wykorzystywane przez innych pilotów w czasie, gdy lotów nie wykonują piloci SKN i SKJ. Loty mogą wykonywać tylko piloci upoważnieni przez trenera SKN.
2. Niniejszy Regulamin określa zasady eksploatacji depozytowych szybowców reprezentacyjnych będących własnością Aeroklubu Polskiego, pozostających w dyspozycji eksploatacyjnej Komisji Szybowcowej.

§ 2

Obowiązki ośrodka posiadającego szybowce na swoim stanie

Ośrodek, zwany dalej „Szkołą” zobowiązuje się do:

15. Przyjęcia do wiadomości i stosowania Regulaminu potwierdzonego podpisem.
16. 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 umowy.
17. Utrzymywania przyczep transportowych w ciągłej sprawności, przedłużanie ważności ubezpieczeń komunikacyjnych i ważności przeglądu technicznego przed upływem ważności.
18. 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.
19. Prowadzenia wymaganej dokumentacji technicznej i przesyłanie do działu sportu zestawienia kosztów obsługi technicznej sprzętu reprezentacyjnego w terminie do dziesiątego dnia każdego miesiąca.
20. Przesyłania sprawozdania z eksploatacji szybowców według wzoru określonego w Zał. 1 na adres: komisja@szybowce.pl w terminie do 25 września każdego roku.
21. Terminowego przesyłania dodatkowych informacji statystycznych, dotyczących wykorzystania szybowca.
22. Wykonania niezbędnych ekspertyz, związanych z bezpośrednim utrzymaniem bieżącej zdadności do lotu i nie wykraczających poza zakres bieżącej obsługi.
23. Utrzymywania ważności niezbędnych dokumentów umożliwiających eksploatację szybowca zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem.
24. Pokrycia kosztów związanych z wszelkimi opłatami urzędowymi i opłatami za korzystanie z przestrzeni powietrznej, lotnisk i opłatami lokalnymi oraz koszty związane z obsługą biuletynową.
25. Przechowywania szybowca w hangarze lub w przyczepie transportowej i zabezpieczenia przed kradzieżą i włamaniem.
26. Udostępniania szybowców pilotom Szybowcowej Kadry Narodowej Seniorów oraz Kadry Juniorów w terminach wskazanych w planach sporządzonych przez Trenera SKN.
27. Zgłaszania do specjalisty ds. zaplecza technicznego faktu niesprawności (powyżej 7 dni), wraz z przyczyną, przesyłając również zgłoszenie o aktualnym stanie technicznym szybowca

28. 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

Obowiązki Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego

1. Refundacja kosztów związanych z eksploatacją szybowców reprezentacyjnych.
2. Ubezpieczenie szybowców, obejmującego udział w zawodach i transport naziemny w zakresie: OC użytkownika, NNW załogi i AC na wartość rynkową.
3. Prowadzenie niezbędnej ewidencji szybowców.
4. Uzupełnianie niezbędnego wyposażenia zawodniczego wynikającego z regulaminów zawodów szybowcowych i przepisów lotniczych.
5. Wprowadzanie modyfikacji poprawiających osiągi szybowców.

§ 4

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, wpłyną na konto Aeroklubu Polskiego - jako właściciela, i będą przeznaczone na zakup nowego szybowca reprezentacyjnego lub niezbędnego wyposażenia reprezentacyjnego wskazanego przez Trenera SKN.
2. Koszty związane z koniecznością napraw powstałe w wyniku nieprawidłowej eksploatacji szybowca, przyczepy transportowej lub wyposażenia dodatkowego ponosi osoba użytkująca szybowiec. Koszty związane z uzupełnieniem zniszczonego lub zagubionego wyposażenia ponosi osoba, która spowodowała stratę.
3. W przypadku powstania konieczności uiszczenia udziału własnego wynikającego z ubezpieczenia AC, kwotę pokryje pilot, który spowodował szkodę.
4. Procedura naprawy szybowca może być rozpoczęta po wykonaniu weryfikacji technicznej i przedstawieniu terminu, miejsca i kosztów naprawy szybowca. Remont musi być przeprowadzony przez warsztat gwarantujący najwyższą jakość naprawy i może być rozpoczęty po otrzymaniu na piśmie zlecenia od Aeroklubu Polskiego.

§ 5

Upoważnienia i procedura pobierania szybowca na trening i zawody

1. Szybowce reprezentacyjne mogą być eksploatowane przez pilotów upoważnionych do latania na piśmie przez trenera SKN. Dopuszcza się przesłanie upoważnienia pocztą elektroniczną. Osobą odpowiedzialną za dopuszczenie pilota do wykonywania lotów na przekazanym szybowcu jest Szef Wyszkożenia lub wyznaczony przez Szefa Wyszkożenia Instruktor Szybowcowy. W uzasadnionych przypadkach Trener SKN może zawiesić lub cofnąć prawo wykonywania lotów przez pilota na szybowcu reprezentacyjnym.
2. Przekazanie szybowca odbywa się na podstawie polecenia wydanego przez trenera SKN i musi być udokumentowane protokołem zdawczo – odbiorczym (Zał. nr 2), z wyszczególnieniem dokumentacji, wyposażenia, stanu technicznego i okresu wypożyczenia. Wypożyczający ma obowiązek zwrotu szybowca wraz z wyposażeniem w określonym terminie do Szkoły, w której stacjonuje szybowiec lub w inne wskazane w protokole miejsce. Wraz z szybowcem Szkoła musi przekazać niniejszy regulamin, co musi być potwierdzone podpisem odbierającego w protokole czasowego przekazania.
3. Zgłoszenie zamiaru pobrania szybowca przez pilota musi być dokonane telefonicznie osobie upoważnionej do przekazania szybowca – Zał. nr 3:
 - od wtorku do piątku – do godziny 12:00 dzień przed pobraniem;
 - sobota, niedziela, poniedziałek – do godziny 12:00 w piątek;

1. W uzasadnionych przypadkach może być pobierana od pilota kaucja zwrotna, która będzie zwracana w całości pod warunkiem zwrotu szybowca, przyczepy i wyposażenia w stanie niepogorszonym. Kaucja może być pomniejszona w części odpowiadającej kosztom uzupełnienia zagubionego lub uszkodzonego wyposażenia szybowca lub przyczepy oraz w przypadku konieczności naprawy szybowca i przyczepy w zakresie nie objętym ubezpieczeniami w sytuacji, gdy wina za spowodowanie szkody leży po stronie pilota.

§ 6

Warunki eksploatacji szybowców

12. Szybowiec musi być eksploatowany zgodnie z instrukcją użytkowania w locie i tylko w okresie ważności polis ubezpieczeniowych OC i AC.
13. 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.
14. Szybowiec po każdym dniu lotnym musi być umyty i zapokrowcowany. Pokrowiec na limuzynę powinien być stosowany w jak największym zakresie czasowym.
15. Podczas eksploatacji szczeliny na połączeniach skrzydeł i stateczników muszą być oklejone elastyczną taśmą, nie powodującą uszkodzeń lakieru.
16. 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 i nadzoru państwowego. Wprowadzenie modyfikacji lub uzupełnienie wyposażenia powodującego odstępstwo od Świadectwa Typu, bez wymaganej zgody i ewentualnych prób jest zabronione.
17. Pokrowce i wyposażenie dodatkowe musi być składane w wyznaczonych miejscach.
18. Wszelkie uszkodzenia, twarde lądowania, cyrkle, nieprawidłowości eksploatacyjne i niesprawności muszą być zgłaszane personelowi technicznemu bez zwłoki.
19. Zabrania się cofania samochodem na odległość mniejszą niż 1 metr do zaczepu dyszla transportowego.
20. Zabrania się cofania podczas transportu szybowca na dyszlu podczepionym do obejmy ogonowej.
21. Zabrania się przetrzymywania wody w zbiornikach balastowych podczas postoju szybowca w dniach nielotnych i w nocy.
22. W przypadku eksploatacji szybowca poza Szkołą, w której on stacjonuje, użytkujący pilot odpowiada za bieżące prowadzenie dokumentacji (listę wzlotów, wpisy nalotu do książki szybowca i w miejscach wskazanych przez osobę odpowiedzialną za obsługę techniczną, wypełnianie druków określonych podczas przekazania szybowca).
23. Wszelkie reklamy na szybowcu lub przyczepie muszą być usunięte po zakończeniu zawodów, na które szybowiec i przyczepa były pobierane.
24. Szybowce reprezentacyjne muszą być przechowywane w przyczepach transportowych lub w hangarze. Dopuszcza się czasowe parkowanie szybowców posiadających wodoszczelne pokrowce na zewnątrz w bezpiecznych miejscach pod warunkiem skutecznego zabezpieczenia przed uszkodzeniem. W przypadku kotwiczenia szybowców, pilot 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 otwory przeznaczone 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 muszą być zdemontowane i schowane do krytej przyczepy lub do zamkniętego pomieszczenia. Należy pamiętać o zabezpieczeniu przyczepy przed podmuchami wiatru.

§ 7

Nie stosowanie postanowień niniejszego regulaminu może spowodować natychmiastowe cofnięcie uprawnień do wykonywania lotów na szybowcu reprezentacyjnym.

§ 8

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

§ 9

Niniejszy Regulamin zastępuje dotychczas obowiązujący i wchodzi w życie z dniem 01.04.2010 roku.

Prezes Aeroklubu Polskiego

Włodzimierz Skalik

Przyjmuje do wiadomości i stosowania

Data: 2010

Nazwisko i Imię Dyrektora:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Szefa Wyszkolenia:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Szefa Technicznego:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Odpowiedzialnego za Obsługę techn.

Podpis:.....

STAN i UŻYTKOWANIE SZYBOWCÓW DEPOZYTOWYCH AP

w okresie od 01.01.2010 do 15.09.2010 roku

.....

Pieczęć jednostki

Sprawozdanie nr. 2.

Lp	TYP	Numery		Wykorzystanie resursu "h"				Pozostały resurs "h" do naprawy/przeglądu	DPT	Uwagi
		rejestracyjny	fabryczny	od początku eksploatacji		w okresie sprawozdawczym				
				ilość startów	nalot ogólny	ilość startów	nalot roczny			
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										

Szef Techniczny

Dyrektor Aeroklubu / Szkoły

Sporządzono dnia

.....

.....

/Podpis/

/Podpis/

*) DPT - dni przestoju z przyczyn technicznych

Uzasadnienie: Treści Umowy i Regulaminów zaktualizowano i dostosowano do obecnych wymagań..

Za realizację uchwały Komisji Szybowcowej odpowiada: Jacek Dankowski.

Uchwała KS nr 34/31/03/2010 wchodzi w życie w dniu 01 kwietnia 2010 r.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. Rubaj', with a large, stylized initial 'T'.

Przewodniczący Komisji Szybowcowej AP

Warszawa, dnia 31.03.2010 r.

Tomasz Rubaj