

REGULAMIN
wykorzystania samolotów Aeroklubu Polskiego,
będących w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego.

Art. 1
Zasady ogólne

1. Niniejszy Regulamin określa zasady wykorzystania i nadzoru nad eksploatacją samolotów Aeroklubu Polskiego, będących w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego.
2. Niniejszy Regulamin został opracowany na podstawie uchwały Zarządu AP Nr 119/5/XVI/06 z dnia 09.06.2006 r., - pkt. 4 oraz Regulaminu Komisji Specjalnościowych Aeroklubu Polskiego z 2013 r. - § 3 ust.2 (f)(g).
3. O ile w treści Regulaminu zostaną użyte określenia lub skróty należy rozumieć je następująco:
 - Kalendarz Imprez – zatwierdzony przez Zarząd Aeroklubu Polskiego plan imprez w sporcie samolotowym na dany rok kalendarzowy;
 - Komisja, KS AP – Komisja Samolotowa Aeroklubu Polskiego;
 - CAMO – certyfikowana organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu
 - AMO – certyfikowana organizacja obsługi technicznej statków powietrznych;
 - Ośrodek – Aeroklub Regionalny, Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego lub inna organizacja lotnicza;
 - Piloci KN – piloci, członkowie Samolotowej Kadry Narodowej Seniorów (rajdowej i precyzyjnej) i Juniorów;
 - Samoloty – samoloty będące własnością Aeroklubu Polskiego, pozostające w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego;
 - KN – Samolotowa Nawigacyjna Kadra Narodowa.
4. **Każda osoba eksploatująca Samolot zobowiązana jest do zachowania szczególnej staranności oraz jego wykorzystywania zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Lotniczego, instrukcjami i zasadami poprawnej i bezpiecznej eksploatacji.**
5. **Ośrodki, Piloci KN i wszystkie inne osoby eksploatujące Samoloty nie są upoważnione bez uzyskania pisemnej zgody KS AP do umieszczania na nich jakichkolwiek materiałów reklamowych lub informacyjnych – zarówno w środku jak i na zewnątrz. W przypadku umieszczania materiałów reklamowych lub informacyjnych za opłatą, wymagane jest podpisanie przez zainteresowanego odpowiedniej umowy z Aeroklubem Polskim. Umieszczanie takich materiałów na Samolotach bez zgody Komisji Samolotowej może skutkować żądaniem przez Aeroklub Polski odszkodowania.**
6. Samoloty podczas ich wykorzystywania przez wszystkich użytkowników muszą:
 - posiadać ważną, kompletną dokumentację wynikającą z przepisów i zarządzeń władzy lotniczej;
 - posiadać ważne ubezpieczenia w zakresie OC, Aerocasco i NNW, w zakresie wymaganym dla zapewnienia odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej (np. na zawodach, za granicą);
 - być objęte zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu przez CAMO;
 - być objęte wykonywaniem obsługi technicznych przez AMO.
7. Samoloty w pierwszej kolejności służą pilotom KN do udziału w zgrupowaniach treningowych, zawodach krajowych i imprezach międzynarodowych, według Kalendarza Imprez.
8. Komisja z upoważnienia Zarządu AP, prowadzi nadzór właścicielski nad całokształtem prawidłowej eksploatacji i wykorzystania Samolotów, opartego na zasadach samofinansowania z środków własnych KS AP.
9. Komisja w ramach nadzoru prowadzi samodzielnie, w uzgodnieniu z Sekretarzem Generalnym AP i w zgodzie z obowiązującymi przepisami, wybór organizacji CAMO i AMO, zlecenie koniecznych prac obsługowych i naprawczych oraz finansuje koszty ich wykonania z zastrzeżeniem art. 6 ust. 5 i 6.
10. Komisja w ramach nadzoru nad Samolotami prowadzi również:

- rejestrację wykorzystania Samolotów (naloty);
 - rejestrację kosztów wykorzystania Samolotów.
11. Komisja wyznaczy osobę lub osoby i upoważni je do prowadzenia spraw dotyczące prawidłowego wykorzystywania i zabezpieczenia technicznego Samolotów. Szczegółowe zasady współpracy z pracownikami BZ AP, kompetencji i zasad odpowiedzialności zawarte są w załączniku Nr 1 do niniejszego regulaminu.

Art. 2

Zasady korzystania z Samolotów przez pilotów KN podczas obowiązkowych treningów, zawodów krajowych i międzynarodowych rangi mistrzowskiej

1. Piloci KN, podczas obowiązkowych treningów, zawodów krajowych, międzynarodowych w tym imprez rangi mistrzostwa świata, europy i igrzyska lotnicze (zgodnie z Kalendarzem) mogą korzystać z Samolotów na zasadach określonych przez KS AP.
2. Imienny przydział samolotów poszczególnym pilotom KN w danym roku jest dokonywany przez KS AP, najpóźniej 14 dni przed pierwszą obowiązkową imprezą Kalendarza imprez.
3. Koszty eksploatacyjne Samolotów (zużyte paliwo, olej, itp.) podczas ich wykorzystywania o którym mowa w ust. 1 pokrywane są z funduszy KS AP (przydzielonych lub własnych) lub środków pilota (własnych lub pozyskanych) na zasadach określonych w zasadach finansowania KN, umowach lub odpowiednich pismach organizacyjnych.
4. W przypadku wystąpienia koniecznych przypadków, uzasadnionych względami ekonomicznymi, Komisja może wystąpić z wnioskiem do Zarządu AP o wprowadzenie opłat dla pilotów KN za wykorzystany resurs w trakcie korzystania z Samolotów o którym mowa w ust. 1.
5. Osobą upoważnioną do podejmowania decyzji dotyczących wykorzystywania Samolotów, z uwzględnieniem imiennego przydziału samolotów, oraz do pełnienia bieżącego nadzoru operacyjnego nad lotami jest:
 - a) w czasie krajowych zgrupowań treningowych i zawodów - kierownik zgrupowania lub zawodów,
 - b) w czasie zagranicznych zgrupowań treningowych i zawodów - Kierownik ekipy.
6. Wyznaczanie dowódców i składu załóg samolotów oraz pełnienie nadzoru operacyjnego odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami.
7. Przekazania Samolotów z Ośrodka na imprezy o których mowa ust. 1 i z powrotem odbywają się protokołem zdawczo-odbiorczym z wyszczególnieniem stanu technicznego, aktualnych resursów, okresu wykorzystywania i danych o wykorzystywaniu Samolotu.
8. W przypadku, gdy do Kalendarza wpisano imprezy nie będące obowiązkowym przygotowaniem do imprez rangi mistrzowskiej, Samoloty mogą służyć pilotom KN do udziału w tych imprezach na zasadach jak dla treningu indywidualnego z możliwością wprowadzenia dodatkowych opłat.
9. W przypadku, gdy pilot KN któremu zgodnie z pkt. 2 imiennie przydzielono Samolot nie zamierza go wykorzystywać do udziału w zorganizowanym treningu i w zawodach, jest on zobowiązany każdorazowo powiadomić o tym fakcie KS AP najpóźniej 14 dni przed terminem treningu i zawodów opublikowanym w Kalendarzu Imprez.
10. Decyzje w sprawie udostępnienia zwolnionego Samolotu innemu pilotowi podejmuje KS AP. Pilot, który będzie wykorzystywał zwolniony Samolot, o którym mowa w pkt. 9 może być obciążony kosztami eksploatacyjnymi (zużyte paliwo, olej, itp.) oraz zużytego przez niego resursu. Decyzję w tej sprawie podejmuje KS AP.

Art. 3

Wykorzystanie Samolotów poza terminami Kalendarza Imprez

1. W celu bardziej efektywnej eksploatacji Samolotów, poza terminami wynikającymi z Kalendarza Imprez, Samoloty mogą być wykorzystywane w innych Ośrodkach do szkolenia i treningu pilotów.

2. Przekazanie Samolotów w celu użytkowania, o którym mowa w ust. 1 odbywa się na podstawie umów lub innych dokumentów, regulujących zasady wykorzystywania tych Samolotów, odpowiedzialność za eksploatację oraz zasady rozliczeń finansowych pomiędzy Ośrodkiem użytkującym Samolot a Aeroklubem Polskim.
3. Osobą podejmującą decyzje co do wykorzystywania Samolotów w tym okresie jest osoba sprawująca nadzór operacyjny w danym Ośrodku.
4. Samoloty mogą być również wykorzystywane na inne potrzeby szkoleniowe Działu szkolenia AP, według uzgodnień pomiędzy Szefem Szkolenia AP a aktualnym użytkownikiem.

Art. 4

Trening indywidualny pilotów KN

1. Poza terminami wynikającymi z Kalendarza Imprez, Samoloty mogą być również wykorzystywane przez pilotów KN do prowadzenia treningu indywidualnego w ilości i na zasadach określonych przez KS AP 2. Wykorzystanie Samolotu przez pilotów KN do prowadzenia treningu indywidualnego odbywa się wg. poniżej opisanych zasad:
 - a) Pilot KN może wykorzystać samolot do treningu indywidualnego w tym do udziału w zawodach nie ujętych w Kalendarzu imprez wg własnego uznania. Powyższe nie dotyczy pilotów Kadry Juniorów, którzy swój trening indywidualny powinni uzgodnić z trenerem KN.
 - b) Termin, miejsce i zasady odbycia treningu indywidualnego, w tym wyznaczenie osoby, która będzie sprawowała nadzór operacyjny nad tymi lotami powinien być uzgodniony z Ośrodkiem, który jest aktualnym użytkownikiem Samolotu.
 - c) Chęć wykorzystania Samolotu do treningu indywidualnego powinna być zgłoszona do Komisji nie później niż 7 dni przed jego terminem. Wniosek w tej sprawie powinien zawierać informacje o terminie, miejscu, samolocie, zakresie i o wszystkich innych, koniecznych uzgodnieniach.
 - d) W przypadku chęci wykorzystania jednego Samolotu przez więcej niż jednego pilota (załogę) w tym samym czasie decyduje kolejność wpłynięcia wniosku do Komisji.
 - e) Komisja, biorąc pod uwagę sytuację finansową Komisji, może wystąpić do Zarządu AP z wnioskiem o zwolnienie pilotów KN z opłat za wykorzystany resurs techniczny podczas treningu indywidualnego.
 - f) Pozostałe koszty eksploatacyjne Samolotów (zużyte paliwo, olej, opłaty lotniskowe, itp.) w czasie ich wykorzystywania do lotów treningu indywidualnego pokrywane są przez pilota KN wykorzystującego Samolot.
 - g) Pilot KN użytkujący Samolot odpowiada za jego bezpieczną eksploatację, prowadzenie wymaganej dokumentacji lotno-technicznej oraz powrotne przekazanie Samolotu do Ośrodka.
3. Decyzje w sprawie udostępnienia Samolotu pilotom KN do prowadzenia treningu indywidualnego podejmuje osoba kierującą Działem Sportu AP lub z jej upoważnienia członek Komisji.
4. Czasowe udostępnienie Samolotów do prowadzenia treningu indywidualnego jest potwierdzane pisemnie (kopia PDT lub protokołem zdawczo-odbiorczym).
5. Pilot użytkujący Samolot zobowiązany jest w terminie 7 dni od daty zakończenia treningu indywidualnego do przedstawienia Komisji informacji dotyczących wykorzystania Samolotu (wielkość nalotu, data zdania, stan techniczny, itp.).

Art. 5

Przygotowanie imprez sportowych

1. Samoloty mogą być wykorzystywane również do przygotowania pod względem sportowym krajowych imprez umieszczonych w Kalendarzu Imprez.

2. Koszty eksploatacyjne Samolotów (zużyte paliwo, olej, opłaty lotniskowe, itp.) podczas ich wykorzystywania o którym mowa w ust. 1 pokrywane są z funduszy Komisji.
3. W przypadku wystąpienia konieczności przebazowania samolotu w celach przygotowania imprezy sportowej należy dążyć aby pilotem samolotu był pilot Kadry Juniorów a koszty paliwa pokrywane były przez niego.
4. Decyzje w sprawie wykorzystywania Samolotów do przygotowania pod względem sportowym imprez, o których mowa w ust. 1 podejmuje osoba kierującą Działem Sportu AP lub z jej upoważnienia członek Komisji.
5. Udostępnienie Samolotu do przygotowania pod względem sportowym imprez krajowych odbywa się zgodnie z postanowieniami art. 2 ust. 4-7.

Art. 6 **Odpowiedzialność**

1. Każde uszkodzenie Samolotu musi być zgłoszone pisemnie do Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego najszybciej jak jest to możliwe lecz nie później niż 48 godzin od zdarzenia.
2. W przypadku uszkodzenia Samolotu, które nastąpiło podczas imprez zgodnie z Kalendarzem Imprez lub w trakcie treningu indywidualnego, pilot KN który korzystał z Samolotu w momencie uszkodzenia zobowiązany jest do podjęcia wszelkich działań w celu jak najszybszego usprawnienia Samolotu.
3. W przypadku uszkodzenia Samolotu, które nastąpiło poza imprezami obowiązkowymi wynikającymi z Kalendarza Imprez, Ośrodek lub osoba która wykorzystywała Samolot w danym momencie zobowiązana jest do podjęcia wszelkich działań w celu jak najszybszego usprawnienia Samolotu.
4. W przypadku uszkodzenia Samolotu (możliwego do naprawy) podczas eksploatacji, koszty naprawy, które mogą być zrefundowane z środków uzyskanych z ubezpieczenia będą refundowane zaraz po ich uzyskaniu przez AP od ubezpieczyciela.
5. W przypadku uszkodzenia Samolotu częściowego lub wykluczającego możliwość naprawy (szkoda całkowita-kasacja) i odmowie wypłaty odszkodowania z powodów leżących po stronie osoby użytkującej Samolot w momencie uszkodzenia (np. rażącego przekroczenia przepisów lotniczych, nie uprawnione użytkowanie, itp.) jest ona zobowiązana do naprawienia tej szkody z własnych środków i we własnym zakresie.
6. W przypadku uszkodzenia Samolotu, częściowego lub wykluczającego możliwość naprawy (szkoda całkowita), środki finansowe z uzyskane z ubezpieczenia, przekazywane są do Aeroklubu Polskiego, jako właściciela, z przeznaczeniem na odtworzenie i utrzymanie w sprawności Samolotów.

Art. 7 **Postanowienia końcowe**

1. W sprawach nie uregulowanych niniejszym regulaminem właściwym organem upoważnionym do podejmowania decyzji oraz do rozstrzygania ewentualnych sporów jest Zarząd Aeroklubu Polskiego.
2. Traci moc obowiązywania Regulamin wykorzystywania samolotów Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego zatwierdzony uchwałą Zarządu Nr 636/20/XVIII/2014 z dnia 15.02.2014r.
3. Niniejszy Regulamin został zatwierdzony Uchwałą Zarządu Aeroklubu Polskiego Nr z dniar.
4. Niniejszy Regulamin wchodzi w życie z dniem uchwalenia.

I. ZASADY współpracy, kompetencji i odpowiedzialności w zakresie nadzoru nad Samolotami

1. Komisja wyznaczy pisemnie ze składu KN n/w osoby upoważnione do bieżącego nadzoru nad poszczególnymi Samolotami.
2. Wyznaczone osoby posiadają następujące obowiązki:
 - w zakresie utrzymania ciągłej zdatności do lotu ściśle współpracują z organizacjami CAMO i AMO,
 - w zakresie zabezpieczenia potrzeb KN współpracują z osobą kierującą Działem Sportu AP , Trenerem KN i Komisją ,
 - w zakresie spraw finansowych ściśle współpracują z Komisją, pracownikami merytorycznymi BZ AP i Sekretarzem Generalnym AP.
 - współpracują z innymi Ośrodkami i osobami wykorzystującymi Samoloty,
 - na bieżąco informują osobę kierującą Działem Sportu AP, Trenera KN o możliwościach wykorzystania i ewentualnych przypadkach czasowego wyłączenia Samolotów z eksploatacji,
 - w porozumieniu z Komisją wnioskuje do SG AP o pokrycie kosztów usług technicznych (bieżących i specjalnych), opłat stałych (CAMO, ubezpieczenia) i innych z środków zgromadzonych na koncie bankowym KS AP z tytułu wpływów z wykorzystania Samolotów,
 - współpracują z pilotami KN,
 - odpowiadają za swoje czynności i działania przed osobą kierującą Działem Sportu AP, KS AP, SG AP i Zarządem AP.
3. Przed decyzją o ewentualnych kosztach należy przeprowadzić pełną analizę możliwości finansowych komisji.
4. Statystyka wykorzystania (naloty) i rozliczanie Samolotów (wpływy i koszty) odbywa się w okresach miesięcznych oraz całościowo w okresie roku kalendarzowego.
5. Wszystkie wpływy z tytułu wykorzystania Samolotów przez członków KN, Ośrodki lub na podstawie innych umów są gromadzone na koncie bankowym AP.

II. ZASADY nadzoru nad eksploatacją Samolotów przez członków Kadry Narodowej

1. Samoloty będące w dyspozycji KS AP zostaną przydzielone do bieżącego nadzoru członkom KN przez Komisję, niezwłocznie po powołaniu kadry przez Zarząd Aeroklubu Polskiego.
2. Piloci KN, którym zostaną przydzielone Samoloty są zobowiązani do:
 - a) zapoznania się z dokumentacją techniczną Samolotu oraz jego stanem technicznym, w tym sprawdzenia resursu płatowca, silnika oraz śmigła,
 - b) sprawdzenia ważności świadectwa obsługi technicznej,
 - c) współpracy z CAMO w zakresie harmonogramu oraz uzgadniania prac obsługowych i usuwania usterek ,
 - d) pomocy w koordynacji zakupu części zapasowych,
 - e) bieżącego kontrolowania nalotu w celu zaplanowania okresowych przeglądów nie kolidujących z terminem zgrupowań i zawodów,
 - f) umycia i posprzątania Samolotu po zgrupowaniu i zawodach,
 - g) po każdym zgrupowaniu i zawodach, sporządzenia zestawienia nalotów dołączając Pokładowe Dzienniki Techniczne, chronometraż oraz zestawienie zużytego paliwa i oleju oraz przesłania ich do osoby upoważnionej z ramienia KS AP do bieżącego nadzoru,
 - h) przerwa w eksploatacji Samolotu(wykonywanie lotów) nie może być dłuższa niż 30 dni. Gdyby to miało nastąpić, wykonać na przydzielonym sprzęcie, zgodnie z instrukcją obsługi, minimum 60 minutowy lot w ciągu kolejnych 30 dni. Wyżej wymieniony lot zostanie udokumentowany w PDT oraz zostanie wykonane zdjęcie licznika motogodzin przed i po locie, a kopię dokumentów potwierdzających wykonanie należy przesłać do osoby upoważnionej z ramienia KSAP do bieżącego nadzoru,

- i) do 15 stycznia każdego roku, przedstawienia całorocznego rozliczenia nalotu i poniesionych kosztów na obsługę przydzielonego Samolotu.
- 3. Członkowie KN przydzieleni do bieżącego nadzoru nad Samolotem, są odpowiedzialni za jego przebazowanie na i po zgrupowaniach i zawodach na zasadach określonych w pismach organizacyjnych.
- 4. Jeżeli Samolot nie będzie sprawny technicznie na zgrupowaniu lub zawodach z winy członków KN opiekujących się tym Samolotem, to poniosą oni koszty najmu dodatkowego samolotu lub zabezpieczą samolot na zgrupowanie lub zawody we własnym zakresie.
