



REGULAMIN
WYKORZYSTANIA SAMOLOTÓW KOMISJI SAMOLOTOWEJ AEROKLUBU POLSKIEGO

Art. 1
Zasady ogólne

1. **„Regulamin wykorzystania samolotów Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego”**, zwany dalej Regulaminem, określa zasady wykorzystania i nadzoru nad eksploatacją samolotów Aeroklubu Polskiego, będących w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego.
2. 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 lit. f) i g).
3. O ile w treści Regulaminu zostaną użyte określenia lub skróty należy rozumieć je następująco:
 - AP – Aeroklub Polski - Polski Związek Sportowy;
 - Biuro – Biuro Aeroklubu Polskiego - Polskiego Związku Sportowego;
 - CAO - organizacja kompleksowej zdatności do lotu;
 - Imprezy sportowe - obowiązkowe treningi, konsultacje, zawody krajowe i zagraniczne, w tym imprezy rangi mistrzostwa świata i kontynentu;
 - Kalendarz – zatwierdzony przez Zarząd Aeroklubu Polskiego plan imprez w sporcie samolotowym na dany rok kalendarzowy;
 - KN – Samolotowa Nawigacyjna Kadra Narodowa.
 - Komisja – Komisja Samolotowa Aeroklubu Polskiego;
 - Organizacja – aeroklub regionalny, Szkoła Szybowcowa AP lub inna organizacja lotnicza, w której bazowany jest samolot poza terminami Kalendarza;
 - Piloci KN – piloci, członkowie Samolotowej Kadry Narodowej Seniorów (precyzyjnej i rajdowej) i Kadry Juniorów, nazywani również zawodnikami KN;
 - Samolot – samolot będące własnością Aeroklubu Polskiego, pozostający w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego;
 - SGAP – Sekretarz Generalny Aeroklubu Polskiego, osoba kierująca Działem Sportu AP;
4. **Każda osoba eksploatująca samoloty zobowiązana jest do ich wykorzystywania zgodnie z przeznaczeniem, w zgodzie z obowiązującymi przepisami lotniczymi (krajowymi i EU), zarządzeniami władzy lotniczej, wymogami właściciela/użytkownika, w tym postanowieniami Regulaminu, zasadami bezpiecznej eksploatacji samolotu oraz dbania o jego estetykę.**
5. **Organizacje, piloci KN, zawodnicy i wszystkie inne osoby eksploatujące samoloty nie są upoważnione bez uzyskania pisemnej zgody Komisji do umieszczania na nich jakichkolwiek materiałów reklamowych lub informacyjnych – odpłatnie lub bez, zarówno w środku jak i na zewnątrz. W przypadku umieszczania materiałów reklamowych lub informacyjnych, wymagane jest zawarcie przez zainteresowanego odpowiedniej umowy z Aeroklubem Polskim. Umieszczanie takich materiałów na samolotach bez zgody Komisji może skutkować żądaniem przez Aeroklub Polski odszkodowania.**
6. Samoloty podczas ich wykorzystywania przez wszystkich użytkowników muszą:
 - a) posiadać ważną, kompletną dokumentację wynikającą z przepisów i zarządzeń władzy lotniczej;
 - b) posiadać ważne ubezpieczenia w zakresie OC, Aerocasco i NNW, w zakresie wymaganym dla zapewnienia odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej (np. na zawodach, za granicą);



- c) być objęte zarządzaniem ciągłą zdatnością oraz wykonywaniem obsługi technicznych przez certyfikowane organizacje.
7. Wszystkie osoby wykonujące loty na samolotach muszą:
- posiadać licencje pilota, wydane zgodnie z przepisami rozporządzenia EU 1178/2011 lub w innym kraju trzecim, uznaną przez polską władzę lotniczą;
 - posiadać ważne uprawnienia na klasę samolotu SEP(L);
 - posiadać ważną ciągłość praktyki lotniczej (dotyczy posiadaczy licencji LAPL(A));
 - posiadać ważne, odpowiednie do licencji badania lotniczo-lekarskie;
 - posiadać ważne kontrole wiedzy teoretycznej (KWT) i ważne kontrole umiejętności (KTP);
 - spełniać inne wymagania organizacji lub właściciela/użytkownika oraz określone w polisach ubezpieczeniowych.
- Uwaga!** Postanowienia lit. a), b), c) i e) nie dotyczą osób będących w trakcie szkolenia lotniczego do licencji pilota wg zatwierdzonych programów szkolenia w prowadzonych organizacjach szkolenia lotniczego.
8. Samoloty w pierwszej kolejności służą zawodnikom do udziału w konsultacjach treningowych, zawodach krajowych i imprezach międzynarodowych, w terminach zgodnie z Kalendarzem.
9. Komisja z upoważnienia Zarządu AP, prowadzi nadzór właścicielski nad całokształtem prawidłowej eksploatacji i wykorzystania samolotów, oparty na zasadach samofinansowania z środków Komisji.
10. Komisja w ramach nadzoru prowadzi samodzielnie, w uzgodnieniu z SGAP, zlecenie koniecznych technicznych prac obsługowych i naprawczych w wybranych organizacjach CAO i oraz finansuje koszty ich wykonania z zastrzeżeniem art. 6 pkt. 6 i 7.
11. Komisja w ramach nadzoru nad samolotami prowadzi również:
- rejestrację wykorzystania samolotów (naloty);
 - rejestrację kosztów wykorzystania samolotów.
12. Komisja wyznaczy osobę lub osoby i upoważni je do prowadzenia spraw dotyczące prawidłowego wykorzystywania i zabezpieczenia technicznego samolotów.

Art. 2

Zasady korzystania z samolotów przez pilotów KN podczas krajowych imprez sportowych

- Piloci KN, podczas obowiązkowych konsultacji treningowych i zawodów krajowych opublikowanych w Kalendarzu mogą korzystać z samolotów na zasadach określonych przez Komisję.
- Imienny przydział samolotów poszczególnym pilotom KN w danym roku jest dokonywany przez Komisję, najpóźniej 14 dni przed pierwszą imprezą w Kalendarzu.
- W przypadku stwierdzenia niesprawności któregoś z samolotów przed imprezą, imienny przydział samolotów o którym mowa w pkt. 2 może ulec zmianie, zgodnie z zajmowanym miejscem w klasyfikacji Samolotowego (Precyzyjnego lub Rajdowego) Pucharu Polski.
- Koszty eksploatacyjne samolotów (zużyte paliwo, olej, itp.) podczas ich wykorzystywania o którym mowa w ust. 1 mogą być pokrywane są z funduszy Komisji (przyznanych lub własnych), klubów sportowych lub zawodnika na zasadach określonych w pismach organizacyjnych tych imprez.



5. 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 pkt. 1.
6. Osobą upoważnioną do podejmowania decyzji dotyczących wykorzystywania samolotów, z uwzględnieniem imiennego przydziału samolotów, w tym wyznaczanie dowódców statku powietrznego oraz do pełnienia bieżącego nadzoru operacyjnego jest:
 - a) w czasie krajowych konsultacji treningowych - trener KN;
 - b) w czasie zawodów krajowych - Kierownik zawodów wraz z trenerem KN.
7. Przekazania samolotów z organizacji na imprezy o których mowa ust. 1 i z powrotem odbywają się na podstawie decyzji SG AP lub upoważnionej przez niego osoby i jest udokumentowane, protokołem zdawczo-odbiorczym z wyszczególnieniem jego stanu technicznego.
8. Odbiór oraz przebazowanie samolotu do miejsca odbywania się imprezy oraz powrotnego do miejsca bazowania, należy do pilotów KN, którym przydzielono dany samolot do wykorzystania w danym roku.
9. Koszty paliwa lotniczego zużytego podczas przebazowania samolotu na imprezy i z powrotem do organizacji pokrywają piloci, którzy przydzielono dany samolot i korzystali z niego podczas imprezy sportowej. Komisja może ustalić inne zasady pokrywania tych kosztów.
10. 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.
11. Pilot KN, któremu zgodnie z pkt. 2 imiennie przydzielono samolot, jest zobowiązany do potwierdzenia korzystania z tego samolotu nie później niż 14 dni przed planowanym terminem imprezy.
12. Decyzje w sprawie udostępnienia zwolnionego miejsca na samolocie innemu pilotowi podejmuje Komisja lub upoważniona przez Komisję osoba.
13. Pilot nie będący członkiem danej KN, który będzie wykorzystywał samolot (zwolniony zgodnie z pkt. 11), oprócz kosztów zużytego paliwa podczas imprezy, będzie również obciążony kosztami zużytego resursu samolotu, zgodnie z obowiązującymi stawkami, oraz zobowiązany jest do wzięcia udziału w przebazowaniu samolotu na i z po imprezie oraz partycypacji w kosztach przebazowania samolotu.

Art. 3

Zasady korzystania z samolotów przez pilotów KN podczas zagranicznych imprez sportowych

1. Zawodnicy - reprezentacji kraju na zawody międzynarodowe, podczas tych zawodów i treningów do nich, opublikowanych w Kalendarzu mogą korzystać z samolotów na zasadach określonych przez Komisję.
2. Imienny przydział samolotów poszczególnym zawodnikom na daną imprezę międzynarodową jest dokonywany przez Komisję wspólnie z zawodnikami i Trenerem KN, najszybciej jak to jest możliwe przed imprezą.
3. Koszty eksploatacyjne samolotów (zużyte paliwo, olej, itp.) podczas ich wykorzystywania o którym mowa w pkt. 1 mogą być pokrywane są z funduszy Komisji (przyznanych lub własnych), klubów sportowych lub zawodnika na zasadach określonych w planach rzeczowo-finansowych tych imprez.



4. Osobą upoważnioną do podejmowania decyzji dotyczących wykorzystywania samolotów, z uwzględnieniem imiennego przydziału samolotów, w tym wyznaczanie dowódców statku powietrznego oraz do pełnienia bieżącego nadzoru operacyjnego jest Kierownik ekipy.
5. Przekazania samolotów z organizacji na imprezy o których mowa pkt. 1 i z powrotem odbywają się na podstawie decyzji SGAP lub upoważnionej przez niego osoby i jest udokumentowane protokołem zdawczo-odbiorczym z wyszczególnieniem jego stanu technicznego.

Art. 4

Wykorzystanie samolotów poza terminami Kalendarza

1. W celu bardziej efektywnej eksploatacji samolotów, poza terminami wynikającymi z Kalendarza, samoloty mogą być wykorzystywane w innych organizacjach do szkolenia i treningu pilotów.
2. Przekazanie samolotów w celu użytkowania, o którym mowa w pkt. 1 odbywa się na podstawie umów lub innych dokumentów, regulujących zasady wykorzystywania tych samolotów, odpowiedzialność za eksploatację oraz zasady rozliczeń finansowych pomiędzy organizacją użytkującą samolot a Aeroklubem Polskim.
3. Osobą podejmującą decyzje co do wykorzystywania samolotów w tym okresie jest osoba sprawująca nadzór szkoleniowy lub operacyjny w danej organizacji.
4. Samoloty mogą być również wykorzystywane na inne potrzeby szkoleniowe Działu Szkolenia AP, według uzgodnień pomiędzy Szefem Szkolenia AP a organizacją w której aktualnie użytkowany jest samolot.

Art. 5

Trening indywidualny pilotów KN

1. Poza terminami wynikającymi z Kalendarza, samoloty mogą być również wykorzystywane przez pilotów KN do prowadzenia treningu indywidualnego w ilości i na zasadach określonych corocznie przez Komisję.
2. Wykorzystanie samolotu przez pilota KN do prowadzenia treningu indywidualnego odbywa się wg. poniżej opisanych zasad:
 - a) Pilot Precyzyjnej KN Seniorów i Rajdowej KN, może wykorzystać samolot do treningu indywidualnego wg opracowanego przez siebie planu treningu indywidualnego, przekazanego Trenerowi KN.
 - b) Pilot KN Juniorów, może wykorzystać samolot do treningu indywidualnego wg opracowanego i uzgodnionego z Trenerem KN planu treningu indywidualnego.
 - c) W przypadku użycia samolotu w ramach treningu indywidualnego do udziału w zawodach nie ujętych w Kalendarzu, piloci KN nie muszą opracowywać planu treningu indywidualnego.
 - d) Termin, miejsce i zasady odbycia treningu indywidualnego, w tym wyznaczenie osoby, która będzie sprawowała nadzór operacyjny powinien być uzgodniony z organizacją, w której aktualnie użytkowany jest samolot.
 - e) W przypadku chęci wykorzystania jednego samolotu przez więcej niż jednego pilota (załogę) w tym samym czasie decyduje kolejność wpłynięcia wniosku do Komisji.
 - f) Koszty eksploatacyjne samolotów (zużyte paliwo, olej, opłaty lotniskowe, itp.) w czasie ich wykorzystywania do lotów treningu indywidualnego pokrywane są przez pilota KN.



- g) Pilot KN użytkujący samolot odpowiada za jego bezpieczną eksploatację, prowadzenie wymaganej dokumentacji lotno-technicznej oraz powrotne przekazanie samolotu.
3. Decyzje w sprawie udostępnienia samolotu pilotom KN do prowadzenia treningu indywidualnego podejmuje Trener KN lub upoważniony członek Komisji.
 4. Czasowe udostępnienie samolotów do prowadzenia treningu indywidualnego jest potwierdzane pisemnie (kopia PDT lub protokołem zdawczo-odbiorczym).
 5. Pilot KN użytkujący samolot do treningu indywidualnego, zobowiązany jest w terminie 7 dni od daty zakończenia treningu do przedstawienia Komisji informacji dotyczących wykorzystania samolotu (wielkość nalotu, data przekazania powrotnego samolotu, stan techniczny, itp.) oraz informacji o realizacji zamierzeń treningowych.
 6. 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 do treningu indywidualnego.

Art. 6

Przygotowanie imprez sportowych

1. Samoloty mogą być wykorzystywane również do przygotowania pod względem sportowym krajowych imprez umieszczonych w Kalendarzu.
2. Koszty eksploatacyjne samolotów (zużyte paliwo, olej, opłaty lotniskowe, itp.) podczas ich wykorzystywania o którym mowa w pkt. 1 pokrywane są z środków Komisji.
3. Decyzje w sprawie wykorzystywania samolotów do przygotowania pod względem sportowym imprez, o których mowa w pkt. 1 podejmuje osoba kierującą Działem Sportu AP lub z jej upoważnienia członek Komisji.
4. Udostępnienie samolotu do przygotowania pod względem sportowym imprez krajowych odbywa się zgodnie z postanowieniami art. 2 pkt. 6.

Art. 7

Odpowiedzialność

1. Każde uszkodzenie samolotu musi być zgłoszona pisemnie do Biura i Komisji najszybciej jak jest to możliwe lecz nie później niż 48 godzin od wystąpienia uszkodzenia.
2. W przypadku uszkodzenia samolotu, które nastąpiło podczas imprez zgodnie z Kalendarzem 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 wynikającymi z Kalendarza, organizacja lub osoba która wykorzystywała samolot w danym momencie zobowiązana jest do podjęcia wszelkich działań w celu jak najszybszego usprawnienia samolotu.
4. Wszystkie prace i czynności w celu usprawnienia samolotu o których mowa w pkt. 2 i 3 muszą być uzgadniane z Komisją lub osobą przez nią upoważnioną.
5. W przypadku uszkodzenia samolotu (możliwego do naprawy), koszty naprawy, które mogą być zrefundowane z środków uzyskanych z ubezpieczenia będą refundowane zaraz po ich uzyskaniu przez AP od ubezpieczyciela.
6. Koszty udziału własnego będą pokrywane w zależności od ustalonych przyczyn uszkodzenia samolotu.



7. W przypadku uszkodzenia samolotu 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, nieuprawnione użytkowanie, itp.) jest ona zobowiązana do naprawienia tej szkody z własnych środków i we własnym zakresie.
8. 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 będących w dyspozycji Komisji.
9. Pilotom KN, którzy nie wywiązują się z postanowień zawartych niniejszym Regulaminie, w tym w szczególności w: art.1 pkt. 4, art.2 pkt. 6, 7 i 8, może być cofnięty imienny przydział samolotu na dany rok o którym mowa w art.2 pkt. 2. Decyzję w tej sprawie podejmuje Komisja.

Art. 8

Postanowienia końcowe

1. W sprawach nie uregulowanych niniejszym regulaminem właściwym organem upoważnionym do podejmowania decyzji oraz do rozstrzygania ewentualnych sporów jest Zarząd Aeroklubu Polskiego lub z jego upoważnienia Sekretarz Generalny Aeroklubu Polskiego.
2. Regulamin został zatwierdzony Uchwałą Zarządu Aeroklubu Polskiego Nr **7/XXI/2022** z dnia 19.04.2022r. i zastępuje „Regulamin wykorzystania samolotów Aeroklubu Polskiego, będących w dyspozycji Komisji Samolotowej Aeroklubu Polskiego”, zatwierdzony uchwałą Zarządu Aeroklubu Polskiego Nr 56/21/XIX/2014 z dnia 10.07.2014 r.
3. Niniejszy Regulamin wchodzi w życie z dniem uchwalenia.
