

# **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 2006r.,  
po zmianach wprowadzonych*

*Uchwałą Zarządu AP Nr 331/10/XVI/2008 z dnia 15 kwietnia 2008r.,*

*Uchwałą Nr 417/2/XVI/2009 z dnia 03.02.2009r.*

*oraz Uchwałą Nr 5/3/XVIII/2010 z dnia 07.04.2010r.*

### **§ 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:

1. Przyjęcia do wiadomości i stosowania Regulaminu potwierzonego podpisem.
2. 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.
3. Utrzymywania przyczep transportowych w ciągłej sprawności, przedłużanie ważności ubezpieczeń komunikacyjnych i ważności przeglądu technicznego przed upływem ważności.
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, wymianę części w razie ich zużycia.
5. Prowadzenia wymaganej dokumentacji technicznej i przesyłanie do działu sportu zestawienia kosztów obsługi technicznej sprzętu reprezentacyjnego w terminie do dziesiątego dnia każdego miesiąca.
6. Przesyłania sprawozdania z eksploatacji szybowców według wzoru określonego w Zał. 1 na adres: [komisja@szybowce.pl](mailto:komisja@szybowce.pl) w terminie do 25 września każdego roku.
7. Terminowego przesyłania dodatkowych informacji statystycznych, dotyczących wykorzystania szybowca.
8. Wykonania niezbędnych ekspertyz, związanych z bezpośrednim utrzymaniem bieżącej zdatości do lotu i nie wykraczających poza zakres bieżącej obsługi.
9. Utrzymywania ważności niezbędnych dokumentów umożliwiających eksploatację szybowca zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem.

10. Pokrycia kosztów związanych z wszelkimi opłatami urzędowymi i opłatami za korzystanie z przestrzeni powietrznej, lotnisk i opłatami lokalnymi oraz koszty związane z obsługą biuletynową.
11. Przechowywania szybowca w hangarze lub w przyczepie transportowej i zabezpieczenia przed kradzieżą i włamaniem.
12. Udostępniania szybowców pilotom Szybowcowej Kadry Narodowej Seniorów oraz Kadry Juniorów w terminach wskazanych w planach sporządzonych przez Trenera SKN.
13. Zgłaszania do specjalisty ds. zaplecza technicznego faktu niesprawności (powyżej 7 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.

### **§ 3**

#### **Obowiązki Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego**

1. Refundacja udokumentowanych 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 pokrywa 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

Wyszkolenia lub wyznaczony przez Szefa Wyszkolenia 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;
4. W uzasadnionych przypadkach może być pobierana od pilota kaucja zwrotna, która będzie zwracana w całości pod warunkiem zwrotu szybowca, przyczepy i wyposażenia w stanie nie pogorszonym. 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**

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 limuzynie 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 i nadzoru państwowego. Wprowadzenie modyfikacji lub uzupełnienie wyposażenia powodującego odstępstwo od Świadectwa Typu, bez wymaganej zgody i ewentualnych prób jest zabronione.
6. Pokrowce i wyposażenie dodatkowe musi być składane w wyznaczonych miejscach.
7. Wszelkie uszkodzenia, twarde lądowania, cyrkle, nieprawidłowości eksploatacyjne i niesprawności muszą być zgłaszane personelowi technicznemu bez zwłoki.
8. Zabrania się cofania samochodem na odległość mniejszą niż 1 metr do zaczepu dyszla transportowego.
9. Zabrania się cofania podczas transportu szybowca na dyszlu podczepionym do obejmy ogonowej.
10. Zabrania się przetrzymywania wody w zbiornikach balastowych podczas postoju szybowca w dniach nielotnych i w nocy.
11. 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).

12. O ile Aeroklub Polski nie przedstawi odmiennego wniosku, wszelkie reklamy na szybowcu lub przyczepie muszą być usunięte po zakończeniu zawodów, na które szybowiec i przyczepa były pobierane.
13. 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 07.04.2010 roku.

Prezes Aeroklubu Polskiego

*Włodzimierz Skalik*

Przyjmuje do wiadomości i stosowania

Data: ..... 2010

Nazwisko i Imię Dyrektora:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Szefa Wyszkożenia:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Szefa Technicznego:

Podpis:.....

Nazwisko i Imię Odpowiedzialnego za Obsługę techn.

Podpis:.....