

## Haltermgemeinschaft Robin DR 400/180 ACBO-L/LSV

# Flugbetriebsordnung



Diese Flugbetriebsordnung (FBO) ist untrennbarer Bestandteil des Haltermgemeinschaftsvertrages vom 27.11.2009. Sie wird von allen Mitgliedern der an der HG beteiligten Vereine als bindend anerkannt.

Die FBO ist jedem Mitglied vor der ersten Nutzung des LFZ in schriftlicher Form gegen Unterschriftsleistung auszuhändigen.

Die Nutzungsberechtigten für dieses LFZ haben ihre gültige Berechtigung als LFZ-Führer einem Vorstandsmitglied der beteiligten Vereine, dem Geschäftsführer sowie dessen Stellvertreter auf Verlangen jederzeit durch Vorlage nachzuweisen.

### Inhaltsverzeichnis

1. Nutzungsrecht allgemein
2. Betrieb des LFZ
3. Bedingungen für die Nutzung LFZ im Einzelnen
4. Sorgfaltspflichten des Nutzers
5. Reservierung des LFZ
6. Flugstundenpreise, Gebühren
7. Weisungsbefugnis des Geschäftsführers
8. Vercharterung
9. Haftung
10. Nutzungsverbot
11. Verschiedenes

## **1. Nutzungsrecht allgemein**

Jedes aktive Vereinsmitglied der an der Haltergemeinschaft (HG) beteiligten Vereine, das über die notwendigen luftrechtlichen Berechtigungen (CPL/PPL A mit der nötigen Klassen- und Musterberechtigung) verfügt und alle sonstigen gesetzlichen Voraussetzungen (gültiges flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis, F-Schleppberechtigung, etc.) erfüllt, ist befugt, das o.g. LFZ nach den Bestimmungen dieser FBO zu benutzen.

## **2. Betrieb des Luftfahrzeuges**

1. Der Betrieb des Flugzeuges erfolgt nach den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen. Das Luftfahrzeug ist nach dem Betriebshandbuch innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen zu betreiben. Für die Einhaltung dieser Bestimmungen ist der jeweilige Nutzer als verantwortlicher Luftfahrzeug- bzw. Luftfrachtführer verantwortlich.
2. Das Flugzeug steht allen nutzungsberechtigten Vereinsmitgliedern in gleichem Maße für Sportflüge, Schulflüge und Flugzeugschlepp zur Verfügung. Bei der Planung von Überlandflügen ist eine Reservierung spätestens 1 Tag vor Antritt des Fluges nötig.
3. Flüge am Flugplatz und im Flugplatzbereich bedürfen keiner vorherigen Reservierung. Sie sind allerdings nachrangig gegenüber vorher in der Reservierungsliste eingetragenen Flügen. Für die Dauer von Veranstaltungen der Haltervereine wie z.B. Segelflugwettbewerbe und Fliegerlager, zu denen das LFZ benötigt wird, besteht kein Anspruch auf Reservierung.
4. Sind bei Überlandflügen Landungen an fremden Flugplätzen geplant, so hat der verantwortliche Flugzeugführer sich vor dem Start in Porta Westfalica im Abmeldeordner in der Halle mit den dort vorgesehenen Angaben einzutragen.  
Wenn der Flug infolge zu schlechten Wetters unterbrochen oder abgebrochen werden muss und eine Rückkehr zum vereinbarten Zeitpunkt zum Startflugplatz nicht möglich ist, so hat der Pilot das LFZ unverzüglich nach Eintreten von VFR-Wetter auf seine Kosten zurückzuführen; erfolgt das nicht, wird die Rückführung unter Abwägung der preiswertesten Möglichkeit von Piloten der Haltergemeinschaft auf Kosten des Piloten vorgenommen. Der Pilot ist von dieser Maßnahme vorher zu verständigen.
5. Weiterführende Schulungen, z.B. die Umschulung einer TMG-Lizenz auf SEP, sind zulässig. Grundschulungen für den Ersterwerb einer Pilotenlizenz sind generell ausgeschlossen. Ausnahmen von dieser Regel können die Vorstände der Haltervereine im Einzelfall nur gemeinsam beschließen.
6. Der verantwortliche Pilot ist für die richtige Führung des Bordbuches und der Flugbetriebsmeldung verantwortlich. Versäumte Eintragungen führen zur Abbuchung einer Säumnisgebühr nach gültiger Gebührenordnung.

## **3. Bedingungen für die Nutzung des LFZ im Einzelnen**

1. Vor dem ersten Flug im Kalenderjahr hat jeder Pilot einen Überprüfungsflug mit einem hierzu



von den Haltervereinen bestimmten Motorfluglehrer durchzuführen. Die Fluglehrer müssen dem Geschäftsführer durch die jeweiligen Vorstände schriftlich benannt werden. Andere Fluglehrer sind für diesen Überprüfungsflug nicht zugelassen.

2. Inhaltlich sind beim jährlichen Überprüfungsflug die in der Anlage 2 dieser FBO benannten Anforderungen zu erfüllen. Der überprüfende Fluglehrer kann je nach Fähigkeitsstand des Piloten Schwerpunkte innerhalb der in Anlage 2 aufgeführten Übungen setzen sowie den Umfang der Übungen erweitern oder reduzieren.
3. Für Überprüfungsflüge nimmt der Fluglehrer den rechten Sitzplatz ein. Der Fluglehrer ist auf diesem Flug der verantwortliche Luftfahrzeugführer.
4. Findet der nächste Flug mehr als 90 Tage nach dem letzten Flug auf einem Flugzeug innerhalb der Klasse statt, so muss zumindest der erste der danach durchgeführten Starts mit einem der oben genannten Fluglehrer auf dem Flugzeug durchgeführt werden.
5. Treten fliegerische Defizite bei dem überprüften Piloten auf, so hat der überprüfende Fluglehrer den Rahmen der notwendigen Nachschulung festzulegen und diese ggfls. durchzuführen. Der überprüfte Pilot darf das LFZ erst dann eigenverantwortlich wieder in Betrieb nehmen, wenn die festgelegte Nachschulung erfolgreich durchgeführt wurde. Über die Notwendigkeit einer Nachschulung sowie über deren erfolgreiche Durchführung sind der Geschäftsführer sowie die Vorstände der Vereine vom jeweiligen Fluglehrer zu informieren.
6. Erfolgreiche Überprüfungsflüge sind vom Fluglehrer im Flugbuch zu bestätigen.
7. Die Fluglehrer überprüfen sich gegenseitig zu Beginn eines Kalenderjahres, bevor sie zur Durchführung von Überprüfungsflügen berechtigt sind.
8. Neue Vereinsmitglieder, die bereits eine gültige Lizenz für das oben genannte LFZ besitzen, müssen vor ihrem ersten Flug den oben beschriebenen Überprüfungsflug/Einweisungsflug mit einem Fluglehrer durchführen.
9. Eine Beladungs – und Schwerpunktberechnung ist bei jedem Flug durchzuführen. Ab drei Personen an Bord (incl. Pilot) ist die Berechnung schriftlich zu erstellen und im Flugordner in der Halle abzuheften. Eine Personenwaage wird dazu am Hallenstellplatz des LFZ vorgehalten. Der Geschäftsführer bewahrt die Unterlagen 30 Tage auf.

#### **4. Sorgfaltspflichten des Nutzers**

- Bei gesundheitlicher Beeinträchtigung, auch bei Vorhandensein eines gültigen Medicals, ist das Fliegen verboten, ebenso bei Alkoholenuss. Es gilt die 0,0 Promillegrenze.
- Für ausreichende Benzinreserven, Kontrolle des Ölstands des Motors, Reststunden bis zur nächsten LFZ-Kontrolle und Flugklarheit ist der Pilot allein verantwortlich.
- Der benötigte Kraftstoffvorrat wird durch den jeweils nächsten Piloten bestimmt. Der Tank des Flugzeuges ist vom letzten Piloten vorzugsweise nicht zu betanken, allenfalls maximal bis zu einem Füllstand von 50 %. Mögliche Zusatztanks sind nicht zu betanken, es sei denn, es ist

VS

sichergestellt, dass der nächste Pilot diese Tanks bei dem nächsten Flug benötigt. Es gilt der Grundsatz: Wer fliegen will, betankt sein Flugzeug selbst.

- Bei Mitnahme von Fluggästen ist unbedingt eine Beförderungsvereinbarung zu treffen (Flugschein ausfüllen und unterschreiben lassen!) und im Flugordner in der Halle abzuheften.
- Es ist verboten, mit laufendem Motor in oder aus der Halle zu rollen bzw. in die Halle zu blasen.
- Es ist darauf zu achten, dass quer zu den Hallen gerollt wird, um Verunreinigungen und Schäden an den Hallen und anderen Luftfahrzeuge zu vermeiden. Die Senke vor der Halle ACBO-L / LSV darf nicht mit laufendem Motor durchrollt werden, da die Gefahr der Bodenberührung des Propellers besteht.
- Jeder Pilot ist dafür verantwortlich, dass das Flugzeug nach dem Flug gründlich gereinigt wird. Verantwortlich hierfür ist der jeweils letzte Pilot.
- Vor Inbetriebnahme hat jeder Pilot das Flugzeug auf seine Lufttüchtigkeit hin zu überprüfen. Hierzu ist der Check nach Klarliste vor dem ersten Flug durchzuführen sowie das Bordbuch auf eingetragene Störungen und die Vollständigkeit der Dokumente zu prüfen.
- Treten Störungen am Luftfahrzeug auf, so hat der Pilot, der diese Störung feststellt, diese im Bordbuch mit Unterschrift einzutragen. Anschließend ist der zuständige Motorflugzeugwart über diese Störung umgehend zu informieren. Stellt diese Störung die Lufttüchtigkeit in Frage (überfällige Kontrolle, fehlende Dokumente, Ölverlust, platter Reifen, etc.) so ist diese mögliche Luftuntüchtigkeit zusätzlich durch ein UNKLAR-Schild am Flugzeug deutlich zu machen.
- Wird das Flugzeug an einem fremden Flugplatz geparkt, so ist der Pilot dafür verantwortlich, dass das Flugzeug der Witterung entsprechend richtig abgestellt und gesichert wird. Der Zugriff durch Dritte ist je nach Möglichkeit zu verhindern. Zum LFZ gehörende Ausrüstung ist vor einer Entwendung zu sichern.

## **5. Reservierungen**

1. Es ist eine Reservierung des LFZ für einzelne Mitglieder zur privaten Nutzung möglich. Diese Reservierung erfolgt in den Monaten März bis Oktober ausschließlich über den Reservierungskalender in der Flugzeughalle am Flugplatz Porta Westfalica.
2. Längere Flüge, die vorher geplant werden, sind immer durch eine Reservierung in der Flugzeughalle anzuzeigen. Gleiches gilt für spontane Flüge, die eine Übernachtung an einem anderen Flugplatz beinhalten.
3. Vor der Nutzung des Flugzeuges hat sich der jeweilige Pilot davon zu überzeugen, dass das Flugzeug nicht anderweitig reserviert ist.
4. Pro reserviertem Werktag (Montag bis Freitag) sind mindestens 60 Flugminuten zu nutzen, pro geplantem Samstag, Sonntag oder Feiertag sind mindestens 90 Flugminuten zu nutzen. Ausschlaggebend hierfür sind die geflogenen Gesamtflugstunden nach Rückkehr. Diese Mindestflugstunden werden in jedem Falle wie geflogene Flugzeiten nach der jeweils gültigen

Gebührenordnung berechnet.

5. Die Anrechnung des ersten Tages der Reservierung entfällt, wenn der Start nach 16.00 Uhr Ortszeit erfolgt. Die Anrechnung des letzten Tages entfällt, wenn die Rückkehr vor 12.00 Uhr Ortszeit erfolgt.
6. Eine extra Chartergebühr für die private Nutzung durch die Vereinsmitglieder fällt nicht an.
7. Jedes Vereinsmitglied kann das Flugzeug für maximal sieben Tage am Stück reservieren. Soll eine Reservierung über diesen Zeitraum hinaus erfolgen, so ist das Einverständnis des Geschäftsführers und der Vorstände einzuholen.
8. Geplante Vereinsnutzungen haben generell Vorrang vor einer privaten Nutzung. Auch kurzfristig angesetzte Vereinsaktivitäten erhalten Vorrang gegenüber einer reservierten Privatnutzung.
9. Eine geplante Reservierung verfällt, falls der Nutzer mehr als 30 Minuten nach dem geplanten Nutzungsbeginn die Reservierung nicht wahrnimmt.

## 6. Flugstundenpreise, Gebühren

1. Die Abrechnung erfolgt über den im LFZ eingebauten Einheitenzähler. Der Flugpreis in der Gebührenordnung wird in „Einheiten“ angegeben. Im Normalbetrieb stellen 100 Einheiten eine Flugzeit von ca. 60 Minuten dar.
2. Der Flugpreis ist der „Nasspreis“, d.h. der Kraftstoff sowie alle anfallenden flugzeugbezogenen Kosten zur Nutzung sind in diesem Preis enthalten (Lande- und Flugsicherungsgebühren u. ä. fallen nicht hierunter; sie sind vom Piloten separat zu entrichten).
3. Der jeweilige Einheitenpreis wird durch die zuständigen Vorstände der beiden Vereine in der Regel einmal jährlich zu Jahresbeginn festgelegt.
4. Jede Landegebühr am Heimatflugplatz wird entsprechend der jeweiligen Gebührenordnung mit der nächsten Abrechnung extra in Rechnung gestellt. Landungen an fremden Flugplätzen müssen vom Piloten direkt vor Ort bezahlt werden.
5. Betankungen an fremden Flugplätzen sind durch den Piloten zunächst auszulegen. Für die Rückerstattung der Kosten ist die Originalrechnung bis zum 31. Dezember des laufenden Jahres beim Kassierer einzureichen.
6. Bei Betankungen an fremden Flugplätzen mit AVGas wird für die Rückerstattung der am Flugplatz Porta Westfalica aktuell gültige MoGas-Preis angesetzt, sofern die MoGas-Tauglichkeit des LFZ gegeben sein sollte.
7. Um das Flugzeug nutzen zu können, ist nach dem ersten Start im Kalenderjahr einmalig ein Fixkostenbeitrag entsprechend der aktuellen Gebührenordnung zu entrichten (derzeit 150,00 Euro). Für das Jahr 2010 wird dieser Betrag einmalig auf 112,50 Euro reduziert, da das LFZ erst ab dem Monat April einsatzfähig sein wird.

*Fluglehrer, die lediglich Überprüfungsflüge machen, sind hiervon befreit. B.*

*Tom am*

*B.*

## **7. Weisungsbefugnis des Geschäftsführers**

Das Flugzeug wird innerhalb einer Haltergemeinschaft (HG) der Vereine AERO CLUB BAD OEYNHAUSEN – LÖHNE e.V. sowie dem LUFTSPORTVEREIN VLOTHO e.V. betrieben. Der durch die Vereine eingesetzte Geschäftsführer bzw. sein Stellvertreter ist gegenüber den Piloten weisungsbefugt, soweit es den Betrieb des Flugzeuges betrifft.

## **8. Vercharterung**

Das Flugzeug steht nur für beim LV NRW des DAeC aktiv gemeldete Mitglieder der Vereine zur Verfügung. Eine sonstige Nutzung durch Vercharterung findet nicht statt.

## **9. Haftung**

Wer grob fahrlässig mit Luftfahrzeugen und/oder anderem Eigentum seines Vereins oder der Haltergemeinschaft umgeht, haftet unbegrenzt und unmittelbar gegenüber seinem Verein und ggfls. gegenüber der Haltergemeinschaft. Gesetzliche oder vertragliche sonstige Haftungsregeln bleiben unberührt.

Grobe Fahrlässigkeit (Verlust des Versicherungsschutzes!) liegt, unbeschadet sonstiger gesetzlicher Regelungen, z.B. vor bei:

- Alkoholgenuss innerhalb 12 Stunden vor Flugantritt,
- ungenügender Flugvorbereitung,
- nicht nur fahrlässigem Verstoß gegen Luftverkehrsregeln,
- Überladung des Luftfahrzeuges,
- nicht ausreichendem Benzinvorrat,
- vorsätzlichem Flug / Einflug in schlechtes Wetter,
- absichtliches Überschreiten der zulässigen Betriebsgrenzen (z.B. Kunstflug).

## **10. Nutzungsverbot**

1. Die Geschäftsführer sowie die Vorstände sind berechtigt, einzelnen Mitgliedern die Nutzung des LFZ zu untersagen bzw. zu beschränken.
2. Eine Nutzungsbeschränkung kommt unter anderem in Betracht bei:
  - grob fahrlässigem Verhalten,
  - sonstigen Verstößen gegen diese Betriebsordnung,
  - Umständen, die erkennen lassen, dass der Pilot das sichere Führen des Luftfahrzeuges nicht gewährleisten kann und der Haltergemeinschaft das daraus folgende Risiko nicht zuzumuten ist (die Festlegung treffen beide Vorstände der Vereine gemeinsam unter Einbeziehung der Fluglehrer),  
wiederholten Luftraumverletzungen,

Br

vorsätzlichem Verhalten, das dem schonenden und pfleglichen Umgang mit dem Luftfahrzeug entgegen steht,

- wiederholt unkameradschaftlichem Verhalten gegenüber den anderen Vereinsmitgliedern (z.B. regelmäßiges Reservieren des Flugzeuges ohne in Anspruchnahme dieser Reservierung, wiederholtes Nicht-Putzen des Flugzeuges, etc.)
- offenen Fluggebührenforderungen nach Ablauf der mit der 2. Mahnung gesetzten Zahlungsfrist.

3. Eine Nutzungsuntersagung nach Punkt 10.2 für einen Piloten kann von einzelnen Vorstandsmitgliedern beider Vorstände und dem Geschäftsführer mit sofortiger Wirkung verhängt werden, sofern ein dringender Handlungsbedarf angenommen werden kann. Beide Vereinsvorstände müssen innerhalb einer Frist von sieben Tage über eine Aufhebung der Nutzungsuntersagung oder ihr Fortbestehen beraten und eine Entscheidung treffen. Der betreffende Nutzer ist zuvor anzuhören.

## 11. Verschiedenes

1. Zur Änderung dieser Flugbetriebsordnung bedarf es der Zustimmung beider Vorstände.
2. Mündliche Absprachen, die eine Änderung dieser Flugbetriebsordnung bezwecken, sind unwirksam. Sämtliche Änderungen bedürfen der Schriftform.

Porta Westfalica, den 28. März 2010



Volker Brinkmann (1. Vorsitzender)  
Aero – Club Bad Oeynhausen – Löhne e.V.



Hermann Schormann (1. Vorsitzender)  
Luftsportverein Vlotho e.V.



### Inhalte des Übungsfluges

Abschnitt 1 Flugvorbereitung und Abflug		Handzeichen des FI(A) bzw. CRI(A)
a	Flugvorbereitung, einschließlich: Dokumentation, Bestimmung von Masse und Schwerpunkt, Flugwetterberatung	
b	Kontrolle und Bereitstellung des Flugzeugs	
c	Anlassen des Triebwerks und Verfahren nach dem Anlassen	
d	Rollen, Flugplatzverfahren, Verfahren vor dem Start	
e	Start und Kontrolle nach dem Start	
f	Abflugverfahren, Höhenmessereinstellung, Verfahren zur Vermeidung von Zusammenstößen (Luftraumbeobachtung)	
g	Verbindung zur Flugverkehrskontrollstelle – Einhaltung der Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverfahren	
Abschnitt 2 Flugübungen		Handzeichen des FI(A) bzw. CRI(A)
a	Geradeaus- und Horizontalflug bei verschiedenen Geschwindigkeiten	
b	Steilkurven (45° Querneigung) einschließlich Erkennen und Beenden eines kritischen Flugzustandes	
c	Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich mit und ohne Landeklappen	
d	i. Überzogener Flugzustand in Reisekonfiguration und Beenden mit Motorhilfe ii. Annäherung an den überzogenen Flugzustand in Landekonfiguration	
e	Gebrauch von Funknavigationshilfen (soweit vorhanden)	
Abschnitt 3 Anflug- und Landeverfahren		Handzeichen des FI(A) bzw. CRI(A)
a	Anflugverfahren	
b	Durchstarten aus geringer Höhe	
c	2 Landungen mit unterschiedlichen Klappenstellungen	
d	Tätigkeiten nach Beendigung des Fluges	
Abschnitt 4 Außergewöhnliche- und Notverfahren <small>Dieser Abschnitt kann mit Abschnitt 1 bis 3 verbunden werden</small>		Handzeichen des FI(A) bzw. CRI(A)
a	Simulierter Triebwerksausfall nach dem Start	
b	Simulierte Notlandung (auf dem Flugplatz mit Zustimmung der Luftaufsicht)	
c	i. Simulierte Notfälle: Auftreten von Feuer oder Rauch im Fluge ii. Ausfall von Systemen (soweit vorhanden)	