

Flugbetriebsordnung

der Sportfliegergruppe Schwenningen am Neckar e.V. Abt. Motorflug, Spittelbronnerweg 62, 78056 Villingen-Schwenningen (nachfolgend SFG genannt).

Diese ist gültig ab 01.03.2023 und ersetzt alle früheren Regelungen. Die Bekanntmachung erfolgt durch Aushang im Tower, der Website der SFG und als Anschreiben an alle Mitglieder per Mail.

Vorwort

Diese Flugbetriebsordnung für alle Mitglieder verbindlich.

Soweit die Richtlinien den praktischen Flugbetrieb berühren, ergänzen sie die gesetzlichen Vorschriften.

Die beste Voraussetzung für einen sicheren Flug jedoch sind häufiges, regelmäßiges Fliegen, eine vorausschauende Flugplanung, eine penible Flugvorbereitung mit Tanken, Vorflugkontrolle nach Checkliste, Einholen von Flugwetter, Weight & Balance sowie Konzentration während des Fluges und höchste Konzentration bei Start und Landung.

Es wird von jedem Piloten erwartet, dass er die Grenzen seiner eigenen fliegerischen Leistungsfähigkeit kennt und sein fliegerisches Vorhaben danach ausrichtet.

Die einzelnen Bestimmungen können durch Vorstandsbeschluss geändert werden.

1. Flugzeugpark / Nutzungsfreigabe

1.1 Der Flugzeugpark der SFG besteht zurzeit aus folgenden Luftfahrzeugen.

1.2 Deren Nutzungsfreigabe sind nur unter nachfolgenden Freigabe-Bedingungen möglich:

D-ESGN Aquila A210

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ.

D-ESFG Aerospool WT-9

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ.

D-EGAN Piper PA28

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ.

D-EFXF Piper PA 28

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ.

Restriktionen: Max. 3 Erwachsene oder zwei Erwachsene und zwei Kinder.

D-ESMF Diamond DA 40

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ, mindestens 50 Flugstunden als PIC nach Scheinerhalt.

D-ENEF Piper J3C

Freigabe aufgrund einer praktischen Boden- und Lufteinweisung für diesen Typ, mindestens 50 Flugstunden als PIC nach Scheinerhalt.

1.3 Weitere Voraussetzungen zur Freigabe sind:

- die Schulung / Einweisung auf ein Rettungssystem, EFIS, Verstell Propeller, Spornrad, Glascockpit, usw., soweit dies in dem entsprechenden Flugzeug vorhanden ist.

Eine Einweisung von Glascockpit des jeweiligen Typs muss im Flugbuch des Piloten vom Einweiser bestätigt werden.

1.4 Die gemäß Betriebshandbuch des Flugzeuges empfohlenen Grenzwerte gelten für die Flugzeuge der SFG verbindlich. Bsp: Demonstrierte Seitenwindkomponente.

2. Flug- und Charterberechtigung

2.1 Flugzeuge der SFG dürfen nur von folgenden Piloten genutzt werden:

a) Ordentliche Mitglieder der SFG, und Ehrenmitglieder der SFG, jeweils mit den gültigen Lizenzen.

b) Flugschüler, sofern sie ordentliche Mitglieder des SFG sind, mit einem schriftlichen Flugauftrag des Ausbildungsleiters und des Fluglehrers bei Überlandflügen.

c) Fluglehrer bei allen Ausbildungsflügen, die zum Erwerb einer Erlaubnis bzw. Berechtigung führen, soweit die SFG als Eigentümerin oder Halterin diese angeordnet oder genehmigt hat.

d) Flugzeugführer zur Durchführung vereinswichtiger Flüge z.B. Werkstattflüge, Transferflüge, etc. von Erlaubnisinhabern, die die SFG als Eigentümerin oder Halterin angeordnet hat.

2.2 Nur Piloten der SFG dürfen die Vereinsflugzeuge fliegen. Es ist nicht zulässig, einen Außenstehenden als verantwortlichen Flugzeugführer fliegen zu lassen. Bei Bedenken sind dem Vorstand Stichproben durch die Überprüfung der übereinstimmenden Eintragungen in den Bordbüchern, persönlichen Flugbüchern und An- bzw. Abmeldungen bei den Luftämtern bzw. INFO-Stellen gestattet.

2.3 Ausnahmen davon (z.B. Prüfer, LFZ-Techniker, externe Fluglehrer) bedürfen ausdrücklich der vorherigen Genehmigung durch den Vorstand. Solche Genehmigungen gelten bei vom Verein veranlassten Flügen als erteilt.

Für externe Fluglehrer wird die Genehmigung nur erteilt, soweit vereinsintern kein Fluglehrer verfügbar ist und entsprechender Versicherungsschutz besteht.

2.4 Jeder Pilot darf nur den Luftfahrzeugtyp fliegen, auf dem er die Prüfung abgelegt hat oder eine Freigabe eines Fluglehrers des SFG erhalten hat. Diese Freigabe muss im Flugbuch des Piloten eingetragen werden.

2.5 Gewerbsmäßige Betätigung

Jede gewerbsmäßige Nutzung bzw. Beförderung von Personen oder Sachen mit Flugzeugen der SFG ist nicht statthaft. Bei Zuwiderhandlungen haftet der Betreffende für alle eintretenden Schäden, insbesondere für finanzielle Verluste, die dadurch dem Verein aufgrund steuerrechtlicher und versicherungsrechtlicher Vorschriften entstehen.

3. Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen und die vereinsinternen Regelungen

3.1 Gesetzliche Anforderungen an den Piloten

Wer ein Flugzeug als verantwortlicher Luftfahrzeugführer führen will, muss alle aktuellen gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen.

3.2 Vereinsinterne Regelungen

Zusätzlich zu den gesetzlichen Anforderungen darf der Pilot ein Flugzeug der SFG nur dann fliegen, wenn er nachfolgende Voraussetzungen erfüllt hat:

a) Der Pilot hat verpflichtend an einer jährliche Sicherheitsschulung der SFG zu Beginn des Jahres teilzunehmen.

b) Jeder Pilot muss bis zum 31. Mai des laufenden Jahres einen Jahrescheckflug mit einem Fluglehrer oder Class-Rating-Instruktor absolvieren. Der erfolgreich abgeschlossene Checkflug ist in Vereinsflieger.de vom Prüfenden einzutragen. Als Jahrescheckflüge gelten auch:
- amtliche Prüfungsflüge im Rahmen der Ausbildung, Scheinerweiterung oder zum Scheinerhalt.
- erfolgreich abgeschlossene Mustereinweisungen.

c) Die 90-Tage-Regelung bei Passagierflügen ist über die gesetzliche Bestimmung hinaus für jedes Flugzeugmuster anzuwenden, d. h. ist ein Muster länger als 90 Tage nicht geflogen worden, muss der Pilot vor dem Passagierflug mindestens 3 Starts und Landungen auf diesem Muster machen.

d) Möchte der Pilot erstmals nach mehr als sechs Monaten wieder ein Flugzeug oder ein anderes Muster fliegen, so ist zuvor einen Checkflug mit einem FI /CRI durchzuführen. Die Flugzeuge Diamond DA40, Piper PA 28, Aerospool WT-9, Aquila A 210 und Piper J3C gelten dabei als verschiedene Muster. Zukünftig angeschaffte Flugzeuge gelten ebenfalls als verschiedene Muster, soweit sie nicht von der Vorstandschaft einem der obigen Muster beigeordnet werden. Die Regelung für das Fliegen unterschiedlicher Muster gilt nicht für Fluglehrer und CRIs.

Die Kosten für die Wiedererlangung der Freigabe trägt der Pilot.

d) Der den Checkflug durchführende Fluglehrer kann bei einem nicht befriedigenden Ergebnis die Flugfreigabe vorläufig sperren.

e) Die Einweisung eines neu aufgenommenen flugberechtigten Mitgliedes muss in jedem Fall durch einen Fluglehrer (FI) oder Class-Rating-Instruktor (CRI) der SFG erfolgen, bevor es ein Flugzeug des SFG-Schwenningen fliegen darf.

f) Eine Vertrautmachung auf ein anderes Muster oder unterschiedlich ausgerüstete Flugzeuge in der SFG erfolgt durch einen Fluglehrer (FI) oder Class-Rating-Instruktor (CRI) der SFG.

g) Der Pilot ist verpflichtet dafür zu sorgen, daß die Gültigkeitsdauer seiner Lizenzen, des Classratings (z. B. Single Engine Piston), des Medicals, des Funksprechzeugnis, des Language Proficiency und die Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) in der Datei bei Vereinsflieger.de aktuell gehalten werden.

4. Bestimmungen für Übernahme und Rückgabe der Flugzeuge

4.1 Der Pilot überzeugt sich eigenverantwortlich davon, dass der beabsichtigte Flug die Intervalle für die verpflichtenden Kontrollen nicht überschreitet. Er prüft insbesondere anhand der Unterlagen für das Luftfahrzeug, ob die geplante Flugzeit die nächste Kontrolle überschreiten würde. Im Falle einer Überschreitung muss der Pilot den Flug verkürzen, sodass er keine Kontrollfrist überschreitet, oder muss von dem Flug absehen. In jedem Fall muss eine Restflugzeit von 30 Minuten für die Überführung in die Werft eingehalten werden.

4.2 Vor Antritt eines Fluges prüft der Pilot das Mängelbuch und Eintragungen im Vereinsflieger.de. Die Vorschriften über die Vorbereitung und Durchführung von Flügen bleiben unberührt. Der Pilot darf ein als „UNKLAR“ geschriebenes Flugzeug in keinem Fall fliegen.

4.3 Führt ein Pilot einen Flug mit einem Flugzeug durch, welches eine nicht behobene Einschränkung hat aber nicht gesperrt ist, dann nimmt der Pilot dies zur Kenntnis und bestätigt durch Entgegennehmen des Flugzeugschlüssels, daß er in der Lage ist, das Flugzeug auch mit der bekannten Einschränkung sicher zu führen.

4.4 Vor Antritt des Fluges prüft der Pilot insbesondere, ob er freie Sicht hat, und reinigt nötigenfalls die Scheiben des Flugzeugs. Der Pilot reinigt das Flugzeug nach dem Abstellen von innen und außen.

Die Reinigung nach dem Flug umfasst mindestens das Beseitigen von Abfall aus dem Innenraum und das Reinigen der Scheiben, der Tragflächen- und Leitwerksvorderkanten, der Streben, der Rumpfnase und der Radverkleidungen.

4.5 Im Falle von Mängeln oder Störungen, die der Pilot vor dem Flug, während des Fluges oder nach dem Flug am Flugzeug feststellt, informiert dieser umgehend die Werkstatt der SFG oder den Vorstand und trägt den Mangel / die Störung in das „Mängel-Buch“ in Vereinsflieger.de ein.

4.6 Reparaturaufträge für Flugzeuge werden nur vom Vorstand erteilt. Sofern an einem fremden Flugplatz technische Störungen einen Weiterflug verhindern, ist zunächst der Vorstand zu

kontaktieren. Bei Abweichung hiervon können die Reparaturkosten demjenigen Mitglied in Rechnung gestellt werden, welches die Reparatur ohne Rücksprache in Auftrag gegeben hat. (Kontaktdaten siehe unten)

4.7 In keinem Fall darf das Flugzeug selbst vom Vereinsmitglied oder Fremden gewartet, repariert oder verändert werden, soweit diese nicht über die entsprechende Zulassung durch die Vorstandschaft und den entsprechenden Behörden verfügen.

4.8 Der Pilot füllt umgehend nach jedem Flug das Bordbuch und seinem eigenen Pilot-Log vollständig und ordnungsgemäß aus und trägt die Daten in Vereinsflieger.de ein. Für die Eintragung der Start- und Landezeiten im Bordbuch sind die Flugzeiten in UTC, nicht die Blockzeiten einzutragen.

5. Sicherheit im Flugbetrieb und Haftung der Piloten

5.1 Der Pilot meldet der SFG unverzüglich alle Vorkommnisse, wie z. B. Beschädigungen, insbesondere harte Landungen, Fehlermeldungen, Ausfälle von Einrichtungen des Flugzeugs und ungewöhnliches Flugverhalten.

Die Meldung eines Vorkommnisses selbst ist keine Anerkennung des Piloten, einen etwaigen Schaden schuldhaft verursacht zu haben.

5.2 Zur Sicherheit des Fluges ist der Gebrauch der Checklisten unerlässlich. Er ist darüber hinaus vor dem Flug, während des Fluges und nach dem Flug, sowie in Notfällen, gesetzlich vorgeschrieben.

5.3 Der Pilot hat alle Schäden zu ersetzen, die er aufgrund der vorsätzlichen Nichtbeachtung gesetzlicher Regelungen oder der aktuell gültigen Flugbetriebsordnung, sowie sonst aufgrund vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handelns entstehen.

6. Versicherung / Selbstbeteiligung

6.1 Die Vereinsflugzeuge sind nach den gesetzlichen Bestimmungen versichert. Diese beinhaltet eine Haftpflichtversicherung (CLS) und Sitzplatzversicherung. Eine Kaskoversicherung ist nicht zwingend vorgeschrieben und beeinflussen nicht die im Chartervertrag vereinbarten Selbstbeteiligungen im Schadensfall. Die jeweiligen Versicherungssummen und Selbstbeteiligungen können dem Chartervertrag entnommen werden.

6.2 Die Selbstbeteiligung ist flugzeugspezifisch. Die Selbstbeteiligung des Piloten umfasst den tatsächlichen nachgewiesenen Schaden bzw. die von der Versicherung des geschädigten Luftfahrzeuges verlangte Selbstbeteiligung, maximal jedoch EUR 5000.-. Die Höhe der Selbstbeteiligung unserer Luftfahrzeuge wird regelmäßig kommuniziert bzw. kann jederzeit eingesehen werden.

Flugschüler und deren Fluglehrer sind von der Zahlung der Selbstbeteiligung bei Schulungsflügen ausgenommen.

Eine private Versicherung für die Übernahme der Selbstbeteiligung des Charterers wird empfohlen.

7. Reservierung von Flugzeugen

7.1 Jeder Pilot darf geplante Flüge im Reservierungssystem Vereinsflieger.de reservieren, soweit er nach der Flugbetriebsordnung zum Führen des gewünschten Flugzeugs berechtigt ist.

Für eine Reservierung sollten die nachfolgend Mindestflugzeiten geflogen werden:

- 1 Flugstunde bei Reservierung eines ganzen Tages unter der Woche (von Montag bis Freitag).
- 2 Flugstunden bei Reservierung eines ganzen Samstags, Sonntags oder Feiertags.

Jeder Pilot achtet bei allen Reservierungen auf ein vernünftiges Verhältnis von Reservierung und Flugzeit.

Bei mehrmaligen Verstößen kann der Vorstand die Reservierungen des betreffenden Piloten eingrenzen oder ganz stornieren.

7.2 Reserviert ein Pilot einen Flug über mehrere Tage, und ist absehbar, dass der Pilot früher als geplant zurückkehren wird, so berichtigt der Pilot die Reservierung unverzüglich. Soweit er keinen Zugang zum Reservierungssystem hat, meldet er die Berichtigung dem Büro des SFG.

7.3 Kann ein Pilot, gleich aus welchem Grund, einen Rückflug nach Schwenningen nicht planmäßig durchführen, so bringt er das Flugzeug unter Berücksichtigung der Flugwetterbedingungen unverzüglich zurück; er kann es auf seine Kosten zurückholen lassen.

7.4 Der Pilot meldet unverzüglich nach Ende des Fluges den Flug im Reservierungssystem ab. Ist absehbar, dass der Pilot einen vorgemerkten Flug nicht oder nicht plangemäß durchführen kann, so aktualisiert der Pilot die Reservierung oder löscht sie unverzüglich.

7.5 Der Pilot bestätigt mit der Entgegennahme des Flugzeugschlüssels, dass er die Voraussetzungen für den Flug erfüllt.

8. Bestimmungen für Abstellplätze im Gras oder sonst im Freien

8.1 Beim Abstellen im Freien über Nacht oder wenn es die Wettersituation erfordert sichert der Pilot das Flugzeug mit Seilen (2 x an den Tragflächen und 1 x am Heck). Der Pilot lässt die Seile nach dem Losbinden nicht lose auf dem Boden liegen, sondern sichert sie so, dass sie sich durch Propellerwind an- oder abrollender Flugzeuge nicht unkontrolliert lösen können.

8.2 Falls erforderlich, sichert er das Flugzeug an den Rädern mit Hemmschuhen gegen Wegrollen. In jedem Fall sichert der Pilot die Ruder durch einhängen des Ruderlocks oder sichert

in Flugzeugen ohne Ruderlock das Ruder durch den Sicherheitsgurt und bringt den Staurohrschutz an.

8.3 Der Pilot schließt im Freien das Flugzeug und, wenn vorhanden, die Tankdeckel nach Verlassen ab.

9. Bestimmungen für das Ein- und Aushallen des Flugzeuges

9.1 Das Hallentor ist vollständig zu öffnen.

9.2 Das Ein- und Aushallen soll durch mindestens zwei Personen erfolgen um Schäden zu vermeiden.

9.3 Beim Anlassen und Rollen vor der Halle achtet der Pilot unbedingt darauf, dass der Propellerwind weder in die Halle, noch gegen die Tore, noch gegen in nicht ausreichendem Abstand in Richtung des Propellerwinds stehende Flugzeuge gerichtet ist.
Der Pilot darf kein Flugzeug in der Halle anlassen.

10. Umweltschutz

Dem Umweltschutz wird im Rahmen der Nutzung der Flugzeuge in unserem Verein große Bedeutung beigemessen. Dies gilt vor allem für den Lärmschutz, aber auch der Vermeidung von Boden- und Gewässerverunreinigung beim Drainen und dem Nachfüllen von Motoröl.

10.1 Das Betanken ist nur auf der dafür vorgesehenen Fläche, z. B. auf der versiegelten Fläche an der Tankstelle, erlaubt. Keinesfalls darf fremder, mitgebrachter Treibstoff verwendet werden.

10.2 Das „Leanen“ gemäß jeweiligem Flughandbuch führt neben der Verringerung der Abgasemissionen auch zu einem effizienteren und kostengünstigeren Flugbetrieb.

10.3 Beim Fliegen sind die Sicherheit-/Mindesthöhen, die Einhaltung der Platzrunde usw. zu beachten. Das Überfliegen bewohnter Gebiete in niedriger Höhe sind zu vermeiden.

11. Kontrollen

Die Einhaltung der Vorschriften dieser Flugbetriebsordnung werden stichprobenhaft vom Vorstand oder durch eine vom Vorstand bestimmte Personen kontrolliert.

12. Ausnahmen

Ausnahmen von vorgenannten Bestimmungen können in begründeten Einzelfällen nur von einem vorsitzenden Vorstand genehmigt werden.

13. Salvatorische Klausel und sonstige Bemerkungen

13.1 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Flugbetriebsordnung ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so lässt dies die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieser Flugbetriebsordnung unberührt. Dies gilt auch in dem Fall, dass sich die Flugbetriebsordnung als lückenhaft herausstellen sollte.

13.2 Gender-Neutralität

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

13.3 Abkürzungen:

SFG: Sportfliegergruppe Schweningen a. Neckar e.V.

Pilot, PIC: Luftfahrzeugführer

Vorstand: Vorstand der SFG Abteilung Motorflug

FI: Flight Instruktor / Fluglehrer

CRI: Class Rating Instruktor / Einweisungsberechtigter

UTC: Koordinierte Weltzeit

Vereinsflieger.de: Software zur Verwaltung und zur Flugzeugreservierung

13.4 Kontaktdaten:

Sportfliegergruppe Schweningen a. N. e.V.

Spittelbronnerweg Weg 62

78056 Villingen-Schweningen

Tel.: +49 7720-58 23 Flugleitung

E-Mail: vorstand@sfg-schenningen.de

Freigegeben durch den Vorsitzenden Mustafa Özbek

21.02.2023
Datum, Unterschrift 