

Sicherheit im Flugbetrieb

1. Diese Geschäftsordnung regelt den Flugbetrieb des KKfL und dient der Ordnung und Sicherheit. Sie wird von der Satzung des Klubs gefordert. Alle Mitglieder sind an diese Geschäftsordnung gebunden und darüber hinaus gehalten, die gesetzlichen Regelungen (zur Zeit z.B. LuftVG, LuftVO, LuftVZO, LuftBO und LuftPersV) zur Grundlage ihres fliegerischen Handelns zu machen.
2. Die Verantwortung für die Organisation des Flugbetriebes, für den ordnungsgemäßen Zustand des Fluggerätes und der zum Fliegen notwendigen Einrichtungen trägt der Vorstand bzw. der technische Leiter. Die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand des Fluggeräts vor dem Flug obliegt unabhängig davon dem jeweiligen verantwortlichen Luftfahrzeugführer. Er hat die Flugklarheit durch eine Vorflugkontrolle nach Klarliste sicherzustellen.
3. Bei der organisatorischen Abwicklung des allgemeinen Flugbetriebes und zur Durchführung der Ausbildung wird der Vorstand von den im Klub tätigen Fluglehrern unterstützt.
4. Die klubeigenen Flugzeuge dürfen nur von **aktiven** Mitgliedern des KKfL als verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC) geführt werden, die im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheins und Medicals oder bei uns in der Ausbildung (unter Aufsicht eines Fluglehrers) sind. Prüfungsflüge, bei denen der Prüfer nicht Mitglied des KKfL ist, sind gestattet.

Flugzeuge des KKfL dürfen in Ausnahmefällen zur Schulung an anderen Flugschulen verwendet werden, wenn der auszubildende Flugschüler aktives Mitglied des KKfL ist und die zu durchlaufende Ausbildung nicht vom KKfL selbst angeboten werden kann. Solche Ausnahmen sind vom Vorstand in jedem Einzelfall zu genehmigen.

Die Überlassung von klubeigenen Flugzeugen an Nichtmitglieder ist nicht gestattet. Aus versicherungstechnischen Gründen muss derjenige, der gegen diese Vorschrift handelt, die volle Verantwortung und die Haftung für daraus entstehende Konsequenzen tragen. Außerdem hat ein Mitglied, das klubeigene Flugzeuge an Nichtmitglieder überlässt, mit dem Vereinsausschluss zu rechnen.

5. Das Fluggerät ist sorgfältig zu behandeln und nur nach dem Flughandbuch zu betreiben. Zum sicheren und vorschriftsmäßigen Fliegen muss der Luftfahrzeugführer mit dem jeweiligen Flugzeugmuster völlig vertraut sein. Die Flugführung schließt umweltbewusstes Fliegen ein.
6. Jeder Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzhalters zu beachten.
7. Der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers ist vorne links; Ausnahmen für Fluglehrer und Prüfer sind zulässig.
8. Es wird von jedem Luftfahrzeugführer erwartet, dass er die Grenzen seiner eigenen fliegerischen Leistungsfähigkeit kennt und sein fliegerisches Vorhaben danach ausrichtet.

Bestehen berechtigte Zweifel daran, dass ein Luftfahrzeugführer ein Flugzeug sicher beherrscht, ist der Vorstand oder der Ausbildungsleiter berechtigt, eine Überprüfung des Luftfahrzeugführer durch einen Klubfluglehrer anzuordnen.

Organisation und Verantwortlichkeit

9. Die Einweisung auf Klubflugzeuge darf nur von Fluglehrern oder Einweisungsberechtigten des Vereins erfolgen.
10. Mögliche Beschädigungen des Luftfahrzeugs im Flugbetrieb sind durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer unverzüglich dem Vorstand, dem technischen Leiter oder ersatzweise einem Fluglehrer zu melden, damit das Luftfahrzeug einer Überprüfung zugeführt werden kann. Bei Zuwiderhandlung hat der Pilot aufgrund der Gefährdung anderer Piloten mit dem Vereinsausschluss zu rechnen. Der Luftfahrzeugführer hat darüber hinaus die daraus resultierenden mittelbaren Folgeschäden zu ersetzen, soweit die Versicherung hierfür nicht eintritt. Die Selbstbeteiligung der Kaskoversicherung übernimmt der Klub, soweit nicht grobes Fehlverhalten des Piloten vorliegt. Darüber entscheidet der Vorstand. Absatz 14 gilt unabhängig hiervon.
11. Reparaturaufträge für Flugzeug und Gerät werden nur vom Vorstand oder vom technischen Leiter, soweit er die Reparatur nicht selbst durchführen kann, erteilt. Sofern an einem fremden Platz 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.
12. Bei Flugzeugverunreinigungen hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer direkt nach seinem Flug das Flugzeug innen und außen zu reinigen. Versäumt er dies, ist der Vorstand berechtigt, eine Gebühr von 30 € oder den tatsächlich entstandenen Reinigungskosten zu erheben. Übernimmt ein Pilot eine Maschine ungereinigt, so sollte er Zeugen aufsuchen, die die Verunreinigung bestätigen, und dies dem Vorstand melden. Nach seinem eigenen Flug ist er für die anschließende Reinigung verantwortlich.
13. Das Rauchen in Klubflugzeugen ist nicht gestattet. Im Falle der Zuwiderhandlung werden die Kosten der Reinigung, mindestens aber 30 € erhoben.

Rechtliches und Versicherung

14. Luftfahrzeugführer, die länger als 3 Monate kein Luftfahrzeug verantwortlich geführt haben, müssen vor Benutzung der Klubflugzeuge von einem Fluglehrer des KKfL praktisch überprüft werden. Bei Nichtbeachtung hat der Pilot im Schadensfall die Selbstbeteiligung der Kaskoversicherung (derzeit 2000€) in jedem Fall zu tragen.
15. Für unsere Flugzeuge besteht Haftpflicht- und Kasko-Versicherung, sowie eine Passagier-Haftpflicht-Versicherung. Für Mitglieder besteht des Weiteren eine Unfallversicherung über den Landessportbund NRW.

Jeder Pilot ist verpflichtet, sich selbst und seine Gäste über die Höhe des bestehenden Versicherungsschutzes zu informieren.

Es wird empfohlen, abzuwägen, ob der Versicherungsschutz der bestehenden Unfallversicherung für den jeweiligen Piloten ausreichend ist, um ggfl. persönlich weitergehende Lebens- und Unfall-Versicherung abzuschließen.

16. Jedes Mitglied erklärt sich als Benutzer der Klubflugzeuge bereit, auf Rechtsansprüche gegen den Kölner Klub für Luftsport e.V. zu verzichten, soweit diese nicht durch den vorgestellten Versicherungsrahmen gedeckt sind.

Mitglieder des Klubs, die gemeinschaftlich auf Klubflugzeugen miteinander fliegen,

verpflichten sich, auf eventuell entstehende Ansprüche gegeneinander zu verzichten. Unberührt hiervon bleiben Ansprüche gegen unsere Versicherer.

Wartung und Dokumentation

17. Jeder verantwortliche Luftfahrzeugführer ist verpflichtet, Betriebsaufzeichnungen im Bordbuch zu führen. Die Eintragungen sind fortlaufend, vollständig, unverzüglich und dauerhaft vorzunehmen. Im Flugbetrieb sind die koordinierte Weltzeit (UTC = Universal Time Coordinated) und die Flugplatzkennungen anzuwenden. Das elektronische Bordbuch ist ebenso unmittelbar nach dem Flug zu führen.
18. Es ist Pflicht jedes Luftfahrzeugführer, sich darüber zu informieren, wann die nächste Kontrolle an dem von ihm eingesetzten Flugzeug fällig ist, damit ein Flugzeug nicht stundenmäßig überzogen wird. 5 Stunden vor einer fälligen Kontrolle hat der Luftfahrzeugführer den technischen Leiter oder den Vorstand darüber zu informieren.

Der Zeitpunkt einer planmäßigen Stundenkontrolle ergibt sich nach dem Betriebsstundenzähler des Drehzahlmessers (bei der D-EKKL gilt der separate Betriebsstundenzähler). Durchgeführte Kontrollen müssen im Bordbuch bestätigt sein.
19. Nach jedem Flug ist der Zählerendstand des Drehzahlmessers oder des festgelegten Zählers in das vorgesehene Feld des Bordbuches einzutragen.
20. Festgestellte Beanstandungen am Flugzeug sind im Beanstandungsordner im Vorbereitungsraum einzutragen. Der Eintrag ist leserlich und mit der Unterschrift des Luftfahrzeugführer sowie dem aktuellen Datum zu versehen.
21. Die flugbetrieblichen Regelungen müssen vor jedem Flug zur Kenntnis genommen und unterschrieben werden. Der entsprechende Ordner befindet sich im Flugvorbereitungsraum oberhalb der Bordbücher. Für Schäden, die aus Unkenntnis der flugbetrieblichen Regelungen entstehen, haftet der Luftfahrzeugführer in vollem Umfang.
22. Bei der Betankung der Flugzeuge ist auf die vorgeschriebene Kraftstoffsorte und auf die vorgeschriebene Ölsorte zu achten. Tankt ein Pilot in Hangelar eine Maschine mit falschem Kraftstoff (z.B. Avgas anstatt Mogas) hat er die Differenzkosten zu tragen. Welcher Kraftstoff zu tanken ist, ist dem Flughandbuch und den flugbetrieblichen Regelungen zu entnehmen. Verwechslung der Ölsorte kann unter Umständen zur Störung des Motors führen. Für Schäden, die durch Betanken der Luftfahrzeuge mit falscher Kraftstoff- oder Ölsorte entstehen, haftet der Verursacher in voller Höhe.
23. Nachgefüllte Betriebsstoffmengen (Kraftstoff und Öl) sind im Bordbuch zu dokumentieren.

Nutzungszeiten und Buchung

24. Ein- und mehrtägige Überlandflüge sind grundsätzlich möglich. Für zusammenhängende Zeiträume von mehr als 24 Stunden beträgt die Mindestnutzungszeit:

für Montag bis Freitag: je 1,5 Stunden pro Tag.
für Samstag, Sonn- und Feiertage: je 2 Stunden pro Tag
25. Muss ein Luftfahrzeugführer infolge schlechten Wetters oder aus anderen Gründen auf einem fremden Platz landen und fährt mit einem anderen Verkehrsmittel nach Hause, so hat er dafür Sorge zu tragen, dass das Flugzeug so schnell wie möglich zurückgeholt wird. Die Gesamtkosten für den Rücktransport inkl. Spesen sind vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu tragen, der das Flugzeug gechartert hat - es sei denn, dass sich der

Charterer und der Luftfahrzeugführer, der das Flugzeug zurückholt, vorher anders einig werden.

Der Vorstand ist berechtigt, bei nicht wetterbedingter Verzögerung der Rückholung, die Rückholung auf Kosten des Charterers durchzuführen. Hierzu kann der Vorstand einen Rückholpiloten benennen.

Sicherung von Vereinsgerät

26. Bei Landungen des Flugzeugs auf fremden Plätzen und nach Beendigung des Fluges in Bonn-Hangelar ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer für das sichere Abstellen bzw. für die entsprechende Verankerung verantwortlich.
27. Gleiche Verantwortung gilt für das Verschließen von Flugzeug, Bordbuchschränk, Klubräumen und evtl. Halle.
28. Nach jedem Flug ist die Maschine mit der dafür vorgesehenen Abdeckplane abzudecken.

Flugzeugreservierung

29. Jeder Luftfahrzeugführer plant seinen Flugzeugeinsatz ausschließlich über das Reservierungssystem des KKfL. Er entnimmt dem System die Information zur Flugzeugverfügbarkeit, Klubreservierungen sowie Wartungsblockaden.

Eine Reservierung kann notfalls über die im Vorbereitungsraum bekannt gegebenen Ansprechpartner, die Rechner- und Passwortzugang haben, telefonisch rückgängig gemacht werden.

Eine Rücknahme oder Verkürzung der Reservierung hat so früh wie möglich zu erfolgen. Für Reservierungen über mehr als 6 Stunden spätestens 24 Stunden vor geplantem Flugantritt.

Ausgenommen ist höhere Gewalt. Bei Missachtung dieser Regel wird eine Gebühr von 15 € erhoben.

30. Mehrere Reservierungen zum gleichen Zeitraum mit verschiedenen Flugzeugen sind nicht zulässig (ausgekommen Warteliste). Administratoren sind berechtigt, diese zu löschen.
31. Wird ein Flugzeug nicht innerhalb von 15 Minuten nach Beginn der eingetragenen Reservierung elektronisch „abgeholt“, so verfällt die Reservierung automatisch. Für diesen Fall wird eine Gebühr von 15 € erhoben. Das Flugzeug steht dann anderen Piloten zur Verfügung.
32. Die vorgemerkten Flugzeugbenutzungszeiten sind Lokalzeit und als Übernahmezeiten in Bonn-Hangelar zu verstehen. Reservierungen können aus dringenden Gründen vom Vorstand geändert oder storniert werden, z.B. wenn es die Interessen des Klubs berührt, wie Klubausflüge, Arbeiten zur Materialerhaltung, Wartungsarbeiten, WDR-Flüge usw. Es werden aber soweit möglich die Interessen des Einzelnen berücksichtigt.

Nach jedem Flug ist die Maschine als „zurückgebracht“ zu kennzeichnen, wenn der Zeitpunkt des Reservierungsendes noch nicht erreicht ist.

33. Für nicht zustande gekommene Flugzeugreservierungen - z.B. wegen nicht voraussehbarer Störungs-/Wartungsfälle - kann kein Schadensersatz gegen den Klub geltend gemacht

werden.

Abrechnung

34. Die Fluggebühren sind für alle Klubmitglieder gleich. Die Mitnahme von Personen oder Sachen zum gewerbsmäßigen Transport oder zur Erlangung finanzieller sowie anderer wirtschaftlicher Vorteile ist verboten. Unsere Klubflugzeuge dienen ausschließlich der Ausübung des Luftsports.
35. Als Abrechnungsgrundlage dient ausschließlich die Betriebsstundendifferenz des Drehzahlmessers (bei der D-EKKL gilt der separate Betriebsstundenzähler). Die Zählerstände müssen im Bordbuch, auf der Flugzeitmeldung und im elektronischen Bordbuch geführt werden.
36. Der Flugzeitennachweis „FLUGZEIT-MELDUNG“ ist sofort nach Beendigung des Fluges ausgefüllt an der vorgesehenen Stelle zu hinterlegen. Alle zugehörigen Belege (Flugzeugbetankung etc.) müssen auf den Namen des KKfL ausgestellt sein und den Regelungen des Umsatzsteuerrechts genügen (siehe Anhang A).
37. Die Fluggebühren-Bezahlung ist nur mittels erteilter Konto-Einzugsermächtigung möglich.
38. Nichtbezahlung der Vereins- oder Fluggebühren (z.B. bei Widerruf der Einzugsermächtigung oder Rückbuchung) führt bis zur restlosen Begleichung aller Gebühren zum Ausschluss von der Nutzung unserer Fluggeräte.
39. Ist ein Mitglied der zweimaligen schriftlichen Aufforderung zur Zahlung nicht nachgekommen, wird ein Verfahren zum Ausschluss des Mitglieds gemäß Satzung des KKfL eingeleitet.
40. Aus dem Betrieb sich ergebende notwendige Änderungen oder Ergänzungen dieser Geschäftsordnung werden durch den Vorstand festgelegt und in geeigneter Form den Mitgliedern bekannt gemacht.

Anhang A: Verrechnung selbst bezahlter Flugkraftstoffabrechnungen

Tankquittungen können nur berücksichtigt werden, wenn sie folgende Punkte beinhalten:

- ◆ den vollständigen Namen und die vollständige Anschrift des Kraftstofflieferanten und des Empfängers (KKfL)
- ◆ die Steuernummer oder Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des Lieferanten
- ◆ eine vom Lieferanten vergebene Rechnungsnummer
- ◆ die Menge und die Art (handelsübliche Bezeichnung) des gelieferten Kraftstoffes
- ◆ den Zeitpunkt der Lieferung und Vereinnahmung des Entgelts
- ◆ das nach Steuersätzen aufgeschlüsselte Entgelt
- ◆ den anzuwendenden Steuersatz

März 2007
der Vorstand