



FLUGBETRIEBSORDNUNG

des Kölner Klub für Luftsport e.V.

15. FEBRUAR 2021

KKfL e.V. – Richthofenstr. 130, 53757 Sankt Augustin – info@kkfl.de

Vorwort

Diese Flugbetriebsordnung (nachfolgend FBO) gemäß § 7 der Satzung des Kölner Klub für Luftsport e. V. (nachfolgend KKfL genannt) regelt flugbetriebliche Verfahren des Klubs.

Alle Vereinsmitglieder sind an den Inhalt dieser FBO gebunden.

Auf die weiteren gesetzlichen, behördlichen und sonstigen Regelungen im Zusammenhang mit der Allgemeinen Luftfahrt wird hingewiesen. Sie sind nicht Gegenstand dieser FBO.

Durch diese Regelungen soll zum Wohle aller Vereinsmitglieder ein sicherer und geordneter Ablauf des Flugbetriebes gewährleistet sein.

1 Sicherheit im Flugbetrieb

1.1 Die Verantwortung für die Organisation des Flugbetriebes, den ordnungsgemäßen Zustand des Fluggerätes und der zum Flugbetrieb notwendigen Einrichtungen trägt der Vorstand. Die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand des Fluggerätes obliegt unabhängig davon dem/r jeweiligen verantwortlichen Luftfahrzeugführer/in (nachfolgend PIC genannt). Diese/r hat die Flugklarheit des Fluggerätes durch eine Vorflugkontrolle nach Flug- und Betriebshandbuch (ggfs. mittels „Klarliste“) festzustellen.

1.2 Die klubeigenen Flugzeuge dürfen nur von aktiven Mitgliedern des KKfL als PIC geführt werden, die im Besitz eines Luftfahrerscheins (PPL (A), CPL (A) oder ATPL (A)) mit gültiger Klassenberechtigung für einmotorige, kolbengetriebene Landflugzeuge (nachfolgend SEP/L genannt), eines gültigen „Medicals“ und einer gültigen Zuverlässigkeitsprüfung sind.

Ebenso ist die Nutzung der vereinseigenen Flugzeuge für Flugschüler/innen beim KKfL erlaubt, die unter Aufsicht eines/r Fluglehrers/in fliegen.

Inhaber(innen) einer LAPL (A) müssen die Bedingungen zum Ausüben ihrer Rechte in der Klasse SEP/L erfüllen.

Prüfungsfüge für KKfL-Mitglieder, bei denen der/die Prüfer/in nicht Mitglied des KKfL, jedoch als PIC tätig ist, sind erlaubt.

1.4 Die Überlassung von klubeigenen Flugzeugen an Nichtmitglieder ist nicht gestattet.

Bei Zuwiderhandlungen trägt das Vereinsmitglied alle Konsequenzen, die sich aus der unerlaubten Überlassung ergeben, einschließlich einem Vereinsausschlussverfahren.

- 1.5 Das Fluggerät ist sorgfältig zu behandeln und nur nach den Vorgaben des jeweiligen Flughandbuches sowie ergänzenden Regelungen des Vorstandes zu betreiben. Zum sicheren und vorschriftsmäßigen Fliegen muss der PIC mit dem jeweiligen Flugzeugmuster vertraut sein.
- 1.6 Der Sitz des PIC befindet sich vorne links im Flugzeug. Ausnahmen werden nach Vorgaben des Herstellers im Flughandbuch dargestellt. Nimmt ein/e Fluglehrer/in (FI (A)) oder Flugprüfer/in (FE(A)) den rechten vorderen Sitz ein, so ist diese/r PIC. Voraussetzung dafür ist, dass es sich um einen Ausbildungsflug, Prüfungsflug (Erst- oder Verlängerungsprüfung), Auffrischungsflug oder Trainingsflug (in Form eines vom Vorstand genehmigten Vereinstrainings) handelt.
- 1.7 Es wird von jedem PIC erwartet, dass er/sie die Grenzen seiner/ihrer eigenen fliegerischen Leistungsfähigkeit kennt und sein/ihr fliegerisches Vorhaben danach ausrichtet. Bestehen berechnete Zweifel daran, dass ein PIC ein Flugzeug sicher beherrscht, ist der Vorstand berechnete, eine Überprüfung des PIC durch eine(n) Klubfluglehrer(in) anzuordnen.
Liegen zwischen der Nutzung eines Flugzeugmusters 90 Tage, so hat der Pilot einen Checkflug (mit mindestens drei Starts/ Landungen) mit einem Vereinsfluglehrer für das entsprechende Muster durchzuführen.
Cessna 172, Piper PA 28 und Aquila A 210 gelten dabei als verschiedene Muster.
Bei Nichtbeachtung dieser Regel muss das Mitglied alle im Schadenfall entstehenden Kosten ersetzen.
Der/Die den Checkflug durchführende Fluglehrer/in kann bei einem nicht befriedigenden Ergebnis die Flugfreigabe vorläufig sperren. Er/Sie berichtet dazu dem Vorstand. Gegebenenfalls wird der Vorstand über eine Nachschulung oder andere Maßnahmen zur Flugfreigabe entscheiden. Die Ausbildungsleitung kann hierzu eine Empfehlung aussprechen.

2 Organisation und Verantwortlichkeit

- 2.1 Die Einweisung auf Vereinsflugzeuge darf nur von Fluglehrern/innen oder Einweisungsberechneten des Vereins erfolgen. Auch alle Ausbildungs-, Auffrischungs- und Trainingsflüge sind nur von Fluglehrern/innen, die Vereinsmitglied sind, durchzuführen.
- 2.2 Mögliche Beschädigungen des Luftfahrzeugs im Flugbetrieb sind durch den PIC unverzüglich dem Vorstand oder ersatzweise einem/r Fluglehrer/in zu melden, damit das Luftfahrzeug einer Überprüfung zugeführt werden kann. Bei Zuwiderhandlung hat der PIC aufgrund der Gefährdung anderer Piloten/innen mit dem Vereinsausschluss und gegebenenfalls einer Strafanzeige zu rechnen.

Der PIC hat darüber hinaus die daraus resultierenden Folgeschäden zu ersetzen, soweit die Versicherung hierfür nicht eintritt.

Der PIC hat im Schadensfall grundsätzlich den Selbstbehalt dem Verein zu erstatten.

Der Vorstand kann im Einzelfall über eine Übernahme der Selbstbeteiligung durch den Verein entscheiden.

Die Zahlungsregelung gilt nicht für Ausbildungs-, Auffrischungs- und Trainingsflüge. Im Schadensfall bei solchem Flugbetrieb übernimmt der Verein die Kosten der Selbstbeteiligung.

Das Rangieren und Bewegen des Luftfahrzeuges außerhalb der Blockzeit sind ausgenommen und stellen kein Training bzw. keine Schulung dar.

2.3 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.

2.4 Bei Flugzeugverunreinigungen hat der PIC direkt nach seinem Flug das Flugzeug innen und außen zu reinigen.
Werden bei Flugzeugübernahme Verunreinigungen festgestellt, sollten diese dokumentiert und ggfs. mit Benennung von Zeugen dem Vorstand gemeldet werden. Dies gilt nicht, wenn der PIC und dessen Nachfolger/in sich darauf einigen, dass die Reinigungspflicht auf diese/n übergeht.

In der Parkposition ist das Ruderlock zu setzen, die Flugzeugabdeckung aufzulegen und zu verzurren und das Flugzeug mit den Bodenankern und dem Staurohrschutz zu sichern.

Flugzeuge, die in der großen Landeshalle in EDKB abgestellt werden, dürfen nur vom Flugplatzpersonal in der Halle rangiert werden. Diese Flugzeuge sind nach dem Flug mit gelöster Bremse und montierter Bugradgabel vor der Halle abzustellen. Es ist darauf zu achten, dass der Propellerluftstrom während des Anlassens und Rollens nicht in die Halle gelenkt wird.

Versäumt der PIC das genannte Verfahren oder Teile davon zu beachten, ist der Vorstand berechtigt, eine Gebühr in Höhe von derzeit € 50 oder -im Falle von Verunreinigungen- in Höhe der tatsächlich entstandenen Reinigungskosten zu erheben.

Wird ein Flugzeug auf einem anderen Flugplatz abgestellt, so ist der PIC für die ordnungsgemäße Sicherung desselben verantwortlich. Der Staurohrschutz ist - auch bei nur kurzen Pausen- stets zu benutzen.

- 2.5 Jedes Vereinsmitglied ist verpflichtet, selbständig und aktuell die im „Vereinsflieger“ veröffentlichten Dokumente, Informationen und Regelungen des Klubs zur Kenntnis zu nehmen und zu beachten.
- 2.6 Das Rauchen in Klubflugzeugen ist nicht gestattet. Im Falle der Zuwiderhandlung werden die Kosten der Reinigung, mindestens jedoch derzeit € 50 erhoben.

3 Umweltschutz

Emissionen durch den Flugverkehr stehen seit einigen Jahren stark im Fokus von Politik und Öffentlichkeit und führen zu einem Spannungsverhältnis zwischen Luftfahrt, Umweltschutz und Anwohnern von Flugplätzen.

Hiervon ist auch die Allgemeine Luftfahrt und damit die Fliegerei in unserem Klub betroffen.

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

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

4 Versicherung

- 4.1 Für Vereinsflugzeuge besteht seitens des Vereins Haftpflicht- und Kaskoversicherung sowie eine Passagierhaftpflichtversicherung. Für Vereinsmitglieder besteht des Weiteren eine Unfallversicherung über den Landessportbund NRW.
- 4.2 Jeder PIC ist verpflichtet, sich selbst und seine Fluggäste 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 ggfs. persönlich weitergehende Lebens- und Unfallversicherungen abzuschließen. Auch Versicherungen für die Übernahme der Selbstbeteiligung der Kaskoversicherung werden ausdrücklich empfohlen.
- 4.3 Jedes Mitglied erklärt sich als Benutzer der Vereinsflugzeuge bereit, auf Rechtsansprüche gegen den KKfL zu verzichten, soweit diese nicht durch den bestehenden Versicherungsrahmen gedeckt sind. Mitglieder des Klubs, die gemeinschaftlich auf Vereinsflugzeugen miteinander fliegen, verpflichten sich,

auf eventuell entstehende Ansprüche gegeneinander zu verzichten. Unberührt hiervon bleiben Ansprüche gegen den Versicherer.

5 Dokumentation und Wartung

- 5.1 Jeder PIC ist verpflichtet, Betriebsaufzeichnungen im Bordbuch und im Vereinsflieger (nachfolgend VF genannt) zu führen. Automatisierte Verfahren sind zu nutzen. Die Eintragungen sind fortlaufend, vollständig, unverzüglich und dauerhaft vorzunehmen. Detaillierte Regelungen zur Bordbuchführung ergeben sich aus dem entsprechenden Dokument im VF/WIKI.
- 5.2 Soweit die Flugzeuge mit einem entsprechenden QR-Code versehen sind, ist es Pflicht jedes PIC, sich darüber zu informieren, ob das Flugzeug als lufttüchtig von der Wartungsüberwachungsorganisation (CAMO) erklärt wurde.
- 5.3 Festgestellte Beanstandungen am Flugzeug sind im Mängelbuch des VF zu erfassen. Beeinträchtigungen, die nach Ansicht des PIC die Flugsicherheit beeinträchtigen könnten, sind darüber hinaus unverzüglich dem Vorstand zu melden. Wenn erforderlich, ist ein Eintrag im Bordbuch vorzunehmen.
- 5.4 Bei der Betankung der Flugzeuge ist auf die vorgeschriebene Kraftstoff- und Ölsorte zu achten. Betankt der PIC eine Maschine mit falschem Kraftstoff (z.B. Avgas anstatt Mogas) hat er die Differenzkosten zu tragen. Für Schäden, die durch Betanken der Luftfahrzeuge mit falscher Kraftstoff- oder Ölsorte entstehen, haftet der Verursacher in voller Höhe. Nachgefüllte Kraftstoff- und Ölmengen sind im Bordbuch entsprechend der Vorgaben zur Bordbuchführung zu dokumentieren.

6 Buchung und Nutzungszeiten

- 6.1 Jeder Luftfahrzeugführer plant seinen Flugzeugeinsatz ausschließlich über das Reservierungssystem des KKfL (VF). Er entnimmt dem System die Information zur Flugzeugverfügbarkeit, Klubreservierungen sowie Wartungsblockaden. Eine Rücknahme oder Verkürzung der Reservierung hat so früh wie möglich zu erfolgen.
Die Anzahl der Buchungen pro Piloten ist limitiert. Einzelheiten ergeben sich aus den Informationen im VF.
Wird ein Flugzeug nicht innerhalb von 15 Minuten nach Beginn der eingetragenen Reservierung genutzt, hat der PIC keinen Anspruch mehr auf Nutzung des gebuchten Flugzeugs. Das Flugzeug steht dann anderen Nutzern zur Verfügung.

Bei Nichtnutzung einer Reservierung werden durch den Klub Nutzungsausfallkosten in Höhe von derzeit € 50 pro Buchung erhoben.

6.2 Mehrere Reservierungen für den gleichen Zeitraum mit verschiedenen Flugzeugen sind nicht zulässig (ausgenommen Warteliste). Der Vorstand kann Einschränkungen zu Anzahl und Dauer der Buchungen gesondert vornehmen. Administratoren sind berechtigt, Buchungen, die o. g. Regelungen verletzen, zu löschen.

6.3 Die vorgemerkten Flugzeugbenutzungszeiten entsprechen der Lokalzeit und sind als Übernahmezeiten in EDKB 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, usw. Es werden aber, soweit möglich, die Interessen des einzelnen Vereinsmitgliedes berücksichtigt. Bei Stornierung von Reservierungen durch den Vorstand kann kein Schadensersatz gegen den Verein geltend gemacht werden.

6.4 Ein- und mehrtägige Überlandflüge sind grundsätzlich möglich. Diese sind auf Antrag durch den Vorstand zu genehmigen. Für zusammenhängende Zeiträume von mehr als 24 Stunden beträgt die Mindestnutzungszeit:

Montag bis Freitag:	1,5 Stunden pro Tag
Samstag, Sonn- und Feiertage:	3,0 Stunden pro Tag

Bei mehrtägigen Flügen gilt die Regel unabhängig vom Wetter über alle Tage kumulativ.

6.5 Muss ein PIC infolge schlechten Wetters oder aus anderen Gründen auf einem fremden Flugplatz landen und kehrt mit einem anderen Verkehrsmittel nach Hause zurück, so hat er unverzüglich den Vorstand zu informieren und dafür Sorge zu tragen, dass das Flugzeug so schnell wie möglich nach EDKB zurückgeholt wird. Die Gesamtkosten für den Rücktransport inkl. Spesen sind grundsätzlich vom PIC zu tragen, der das Flugzeug gechartert hat. Der Vorstand ist berechtigt, bei nicht wetterbedingter Verzögerung der Rückholung diese auf Kosten des Charterers durchzuführen. Hierzu kann der Vorstand einen Rückholpiloten benennen.

7 Abrechnung der Fluggebühren

- 7.1 Die Fluggebühren sind für alle Vereinsmitglieder gleich. Die Mitnahme von Personen oder Sachen zum gewerbsmäßigen Transport oder zur Erlangung finanzieller sowie anderer Vorteile ist verboten. Die Vereinsflugzeuge dienen ausschließlich der Ausübung des Luftsports. Als Abrechnungsgrundlage dient die Erfassung der Flugzeiten im VF.
- 7.2 Die Bezahlung der Fluggebühren ist nur mittels erteilter Kontoeinzugsermächtigung möglich.
- 7.3 Alle abrechnungsrelevanten Belege (Flugzeugbetankung etc.), die vom PIC zur Erstattung dem Verein vorgelegt werden, müssen auf den Namen des KKfL ausgestellt sein und den Regelungen des Umsatzsteuerrechts genügen. Details dazu sind im „VF / WIKI“ zu finden.
- 7.4 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 der Flugzeuge. Ist ein Mitglied der zweimaligen schriftlichen Aufforderung zur Zahlung nicht nachgekommen, wird ein Verfahren zum Ausschluss des Mitglieds gemäß Satzung des KKfL eingeleitet. Bei wiederholten, vom Mitglied verursachten Rücklastschriften wird eine Bearbeitungsgebühr von derzeit € 30 pro Buchung erhoben.
- 7.5 Sich aus dem Betrieb ergebende notwendige Änderungen oder Ergänzungen dieser FBO werden durch den Vorstand festgelegt und in geeigneter Form den Mitgliedern bekannt gemacht.

8 Sonstige Hinweise

Weitere Detailbeschreibungen zu Abläufen im Klubbetrieb sind dem "Leitfaden für Flugschüler" zu entnehmen.

Hangelar, den 15.02.2021

Der Vorstand