

# **Benutzungsordnung für Luftfahrzeuge des Aero-Club Idar-Oberstein e.V.**

## **1. Voraussetzungen:**

- 1.1. Zum Führen clubeigener Luftfahrzeuge muss der Pilot aktives Mitglied des Aero-Club Idar-Oberstein sein.
- 1.2. Er muss in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start als verantwortlicher Luftfahrzeugführer in der entsprechenden Sparte nachweisen können, ansonsten muss er einen Überprüfungsflug mit einem Fluglehrer machen.
- 1.3. Er muss eine gültige Lizenz für das Luftfahrzeugmuster oder einen Flugauftrag eines dafür berechtigten Fluglehrers haben.

## **2. Versicherungen und Haftung:**

- 2.1. Die Luftfahrzeuge des Aero-Club Idar-Oberstein sind nicht kaskoversichert. Es besteht ein vereinseigenes Versicherungssystem „Quax-Fond“. Die Selbstbeteiligung beträgt 500,- EUR.
- 2.2. Im Schadensfall haftet der verantwortliche Pilot bei nachgewiesenem schuldhaften Verhalten, bis zu einer Summe von 1000,- EUR. Ob schuldhaftes Verhalten vorliegt, prüft der Vorstand im Einzelfall. Bei vorsätzlichem Verschulden haftet der Pilot in voller Höhe.
- 2.3. Jeder Pilot hat sich davon zu überzeugen, dass das Flugzeug für sein Flugvorhaben ausreichend versichert ist. Hierzu zählen z.B. höhere Deckungssummen fürs Ausland oder Passagierhaftpflicht. Mehrkosten hierfür trägt der verursachende Pilot selber. Tritt der Pilot einen Flug an, für den das Flugzeug nicht ausreichend versichert ist, so ist er hierfür voll haftbar.
- 2.4. Bei Transport von Segelflugzeugen im Hänger wird nach den Punkten 2.1 und 2.2 verfahren. Der Abschluss einer individuellen Transportversicherung wird empfohlen.

## **3. Wartung und Pflege:**

- 3.1. Die Wartung der Flugzeuge obliegt den Werkstattleitern und den Warten. Nur diese sind berechtigt Reparaturen und Wartung an den Flugzeugen durchzuführen oder Personen damit zu beauftragen.
- 3.2. Jeder hat dafür Sorge zu tragen, dass die Flugzeuge in einem sauberen und ordentlichen Zustand gehalten werden.
- 3.3. Schäden, auch in kleinerem Umfang, sind dem Vorstand oder dessen Vertretern (Werkstattleiter oder Referenten) umgehend zu melden.

## **4. Flugbetrieb:**

- 4.1. Nach dem Ausräumen des Flugzeugs ist die Halle wieder zu verschließen. Dies gilt auch für Piloten mit eigenen Flugzeugen und ist auch bei Platzrundenflügen anzuwenden.
- 4.2. Vor Antritt des Fluges hat sich der Pilot davon zu überzeugen, dass das Flugzeug lufttüchtig und flugklar ist (Wartungsintervalle, Jahresnachprüfung, etc.).
- 4.3. Das benutzte Flugzeug ist nach dem Flugbetrieb zu reinigen und in die Halle einzuräumen. Es sollte Benzin für ca. eine Flugstunde in dem Tank sein. Hierfür ist der zuletzt geflogene Pilot verantwortlich.
- 4.4. Ist es zweifelhaft, ob das Flugzeug an diesem Tag noch geflogen wird, so ist auf jeden Fall nach Punkt 4.3 zu verfahren.

- 4.5. Das Bordbuch ist immer auf dem aktuellsten Stand zu halten. Beim letzten Eintrag einer Seite sind die Gesamtstunden aufzurechnen und auf die nächste Seite zu übertragen.
- 4.6. Bei Rundflügen ist der kassierte Betrag in die letzte Spalte der Kladde einzutragen. Bei Gutscheinflügen ist der Gutschein mit Namen des Piloten und Datum versehen in den Vereinsbriefkasten zu werfen. Die Gutscheinnummer wird ebenfalls in die letzte Spalte der Kladde eingetragen.
- 4.7. Reservierungen von motorgetriebenen Luftfahrzeugen sind im Internen Bereich des Aero-Club Idar-Oberstein über das Internet möglich. Hier kann man sich für den gewünschten Zeitraum eintragen. Zu einem Eintrag gehört der Name und die Telefonnummer unter der man erreichbar ist. Reservierungen von Segelflugzeugen sind nur nach Punkt 4.8 möglich.
- 4.8. Soll das Flugzeug einen ganzen Tag oder noch länger reserviert werden, so ist dies mit dem zuständigen Referenten abzustimmen. Hierbei wird das Flugzeug vom Werkstattleiter oder vom Referenten übergeben und auch wieder in Empfang genommen. Aufgetretene Schäden werden so festgehalten und sind vom Verursacher in Ordnung zu bringen. Pro Tag werden mindestens zwei Stunden berechnet, sofern das Wetter einen gefahrlosen Flug zugelassen hätte.
- 4.9. Bei Übernachtungen auf fremden Plätzen ist das Flugzeug möglichst zu hangarieren. Ist dies nicht möglich, ist dafür Sorge zu tragen, dass kein Wasser in den Innenraum eindringen kann und das Flugzeug sorgfältig verzurrt ist.
- 4.10. Durch den Flug anfallende Flugsicherungsgebühren, Landegebühren und ähnliches sind vom Piloten selbst zu tragen.
- 4.11. Materialschonender Umgang und Senkung des Kraftstoffverbrauchs durch wirtschaftliche Flugweise sind zu beachten.
- 4.12. In allen Flugzeugen gilt generell strengstes Rauchverbot.
- 4.13. Wird das Flugzeug an einem anderen Flugplatz als EDRG (innerhalb Deutschlands) betankt, so ist die Tankquittung an den Kassierer weiterzuleiten. Auf der Tankquittung ist der Name des Flugzeugführers und das Kennzeichen zu vermerken. Der Betrag wird bar ausgezahlt oder es folgt eine Gutschrift auf dem Konto. Die Vergütung entspricht dem tatsächlich gezahlten Betrag, sie kann jedoch nicht höher sein als der aktuelle Benzinpreis in EDRG.
- 4.14. Tankquittungen aus dem Ausland werden nicht erstattet (Ausnahme 4.15).
- 4.15. Bei Auslandsflügen kann mit dem Vorstand ein Trockencharterpreis vereinbart werden. Für einen Flug mit Trockencharter-Abrechnung muss vor dem Abflug und nach der Ankunft in EDRG der Stand der Tankanzeige von einem weiteren Mitglied des Vereins in der Kladde schriftlich bestätigt werden. Die Flugzeit wird dann nach dem vorher bekannt gegebenen Trockencharter-Preis abgerechnet

## **5. Allgemeines**

- 5.01. Sonderregelungen behält sich der Vorstand vor

Mit der Inbetriebnahme des Flugzeuges erkennt der Pilot diese Benutzungsordnung als verbindlich an.

Vorstand  
Idar-Oberstein, 03.06.2011 |