



# Flugbetriebsordnung

DFS-Fliegerclub e.V.


Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924  
Darmstadt e.V.

Gültig ab 01.07.2016

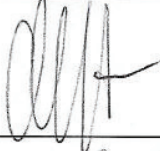
Version 1.3


## Unterschriften

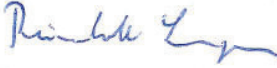
DFS-Fliegerclub e.V.

<b>Vorstand: Hermann Sander</b>

Datum: 16.06.2016

Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924  
Darmstadt e.V.

<b>Vorstand: Martin Hagen</b>

Datum: 30.06.2016

<b>Vorstand: Annette Bannasch</b>

Datum: 16.6.16

<b>Vorstand: Reinhold Langner</b>

Datum: 24.06.2016

## Änderungshistorie

Version	Datum	Bemerkung
1.0	31.10.2013 (04.11.2013)	Abgestimmte Endversion der FBO. Die bisherigen Flugbetriebsordnungen der Vereine verlieren mit Inkrafttreten dieser FBO ihre Gültigkeit. Gültig ab 01.12.2013
1.1	22.09.2014	Änderungen der Kategorien in Kap.3 DEBXH ersetzt durch DEWWF, Überarbeitung Text und Bild, da nun separate Kategorie A. Kap. 8, Zusatz für HFD-Flotte. Änderung Kapitel 9 Textabschnitt letzter Absatz (Beendigung Flug aufgrund unvorhergesehener Umstände). Aktualisierung Kap. 13.
1.1	25.09.2014	Version 1.1 genehmigt in der gemeinsamen Vorstandssitzung der DFS-FC und HFD am 25.09.2014. Gültig ab 01.10.2014
1.2 Entwurf 1	16.08.2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §9, 3ter Absatz, Änderung gewünscht, Verkürzung von 6 Monate ändern auf 90 Tage. (Checkflug mit Lehrer auf der Aquila, um sichere Landungen sicherzustellen)</li> <li>- § 9, Seite 11/12 Passus „5 Std. Vorabinform am FBL“ kann entfallen, da dies nun über das elektronische Bordbuch überwacht wird.</li> <li>- §10: Bordbucheinträge elektronisch ergänzt</li> </ul>
1.2 Entwurf 2	26.10.2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anmerkung S. 5 entfernt</li> <li>- §3, 3. Vereinsinterner Jahresübungsflug: Tabellenänderung: D-EHFS entfernt.</li> </ul>
Entwurf 3	01.11.2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- §8, Textabschnitt XT geändert</li> <li>- §9, letzter Abschnitt, Überziehungsregelung Reststunden vereinheitlicht, gesonderte Meldung nicht mehr erforderlich: Max. erlaubte Überziehung wurde jeweils um 1 h erhöht.</li> </ul>
1.2	25.11.2015	Version 1.2 genehmigt im Nachgang zur gemeinsamen Vorstandssitzung 02/2015 v. 26.10.2015. Gültig ab 01.12.2015
1.3	07.06.2016	Einarbeitung D-EMBN Kapitel 3, Kapitel 5 Buchungen pro Zeitraum

## Inhaltsverzeichnis

1. Voraussetzungen für die Nutzung der Vereinsflugzeuge	6
2. Haftung	6
3. Vereinsinterner Jahresübungsflug	7
4. Flugvorbereitungsraum	8
5. Reservierungen	8
6. Mindestflugzeiten	9
7. Ein- und Aushallen	9
8. Betankung	10
9. Flugbetrieb	11
10. Bordbucheinträge	13
11. Reinigung nach einem Flug	13
12. Verstöße gegen die Flugbetriebsordnung	13
13. Inkrafttreten	13

## Vorwort

Die Flugbetriebsordnung dient der Sicherheit des Flugbetriebes der in der Kooperation der Vereine DFS-Fliegerclub e.V. (DFS-FC) und Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924 Darmstadt e.V. (HFD) betriebenen Luftfahrzeuge und dem Schutz des jeweiligen Vereinsvermögens.

Sie regelt die Benutzung der Luftfahrzeuge durch alle Nutzungsberechtigten.

Der Flugbetrieb erfolgt auf Basis gültiger luftrechtlicher Regelung. Zusätzlich gelten die Bestimmungen dieser Flugbetriebsordnung.

Die Anerkennung der Flugbetriebsordnung ist Voraussetzung für die Nutzung der Vereinsflugzeuge.

Verstöße gegen die Flugbetriebsordnung können mit Ausschluss vom Flugbetrieb geahndet werden.

Die Flugbetriebsordnung ist durch die Vorstände der Vereine DFS-Fliegerclub e.V. und Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924 Darmstadt e.V. anerkannt und freigegeben.

## Anmerkung

Die Angaben von Zuständigkeiten und Rollen in dieser FBO sind je Verein unterschiedlich. Für die HFD ist die Aufgaben- / Rollenzuordnung in dem aktuellen Geschäftsverteilungsplan (GVP) geregelt, für den DFS-Fliegerclub gilt die Vereinssatzung.

## 1. Voraussetzungen für die Nutzung der Vereinsflugzeuge

Die Nutzung der Vereinsflugzeuge unterliegt folgenden Voraussetzungen:

1. Mitgliedschaft im DFS-Fliegerclub e.V. oder Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924 Darmstadt e.V., Status „aktiv“.
2. Eine Flugsperrung/Reservierungssperre durch den Vereinsvorstand liegt nicht vor.
3. Ein Jahresübungsflug wurde durchgeführt.
4. Kopien der folgenden Dokumente liegen dem Geschäftsführer vor:
  - a) Gültiger Luftfahrerschein
  - b) Gültiges Tauglichkeitszeugnis
  - c) Gültige Klassenberechtigung.

Die Voraussetzungen nach Punkt 3, 4a, 4.c entfallen für Flugschüler.

Bei Erfüllung der oben genannten Voraussetzungen wird das Mitglied vom Geschäftsführer im Reservierungssystem freigeschaltet.

Vereinsinterne Jahresübungsflüge werden durch den Ausbildungsleiter im Reservierungssystem dokumentiert.

Wartungs-, Check- und Überführungsflüge durch Mitarbeiter luftfahrttechnischer Betriebe sowie Fluglehrer und Prüfer sind von dieser Regelung nicht betroffen.

## 2. Haftung

Bei Schäden durch oder bei dem Führen oder der Bewegung eines Luftfahrzeuges haftet der verantwortliche Flugzeugführer maximal in Höhe der Selbstkostenbeteiligung des versicherten Luftfahrzeuges.

Die Haftungsbeschränkung entfällt bei:

- Vorsatz.
- Grob fahrlässigem Verhalten des Flugzeugführers.
- Einem maßgeblichen Verstoß gegen die Flugbetriebsordnungsordnung, z.B. bei fehlendem Jahresübungsflug, fehlender vereinsinterner Einweisung auf einem Flugzeug sowie bei Ausschluss vom Flugbetrieb durch den Vereinsvorstand.
- Nichterfüllen der gesetzlichen Voraussetzungen für das Führen des Flugzeuges (z.B. kein gültiger Luftfahrerschein, kein gültiges Medical).

Sofern die Haftungsbeschränkung für Mitglieder nicht greift, haftet der Flugzeugführer gegenüber dem Verein unbeschränkt.

### 3. Vereinsinterner Jahresübungsflug

Der Jahresübungsflug dient der fliegerischen Fortbildung sowie der Feststellung der fliegerischen Fähigkeiten durch einen Fluglehrer, Einweisungsberechtigten für Klassenberechtigungen oder einen Prüfer.

Die erfolgreiche Teilnahme an einer fliegerischen Ausbildung kann den Jahresübungsflug ersetzen. In diesem Fall gilt das Datum der praktischen Prüfung als Jahresübungsflug.

Der Jahresübungsflug ist bis zu 12 Monate gültig.

Folgende Gruppierungen gelten für die Vereinsmaschinen. Wird der Jahresübungsflug auf einer Maschine durchgeführt, so ist die Freigabe aller anderen Maschinen für diese Kategorie automatisch mit enthalten.

Nach der folgenden Tabelle sind drei Übungsflüge erforderlich (Kategorie A für die WF, Kategorie C für die WK und D für die XT), um die Freigabe für alle Maschinen zu erhalten.

Kategorie A	Kategorie C		Kategorie D
	Kategorie B		
<b>D-EWWF</b> Katana DV 20 HFD	<b>D-EXFS</b> Cessna 172 HFD	<b>D-EIWK</b> Piper PA-28 HFD	<b>D-ESXT</b> Aquila A210 DFS-FC
	<b>D-EMBN</b> Cessna 172 DFS-FC		
	<b>D-ETJA</b> Piper PA-28 DFS-FC		
	<b>D-ETLA</b> Piper PA-28 HFD		

Der Vorstand kann einen außerplanmäßigen Jahresübungsflug bestimmen, wenn dies aus gegebenem Anlass für erforderlich gehalten wird.

## 4. Flugvorbereitungsraum

Alle Mitglieder sind berechtigt den Flugvorbereitungsraum am Flugplatz Egelsbach zu nutzen.

Die Flugzeugdokumente werden im Flugvorbereitungsraum aufbewahrt.

Flugzeugschlüssel sind im RESI-Schlüsselsafe deponiert.

Der PC und der Internetzugang dürfen nur für Tätigkeiten im Sinne des Vereins und zur Ausübung des Flugsports genutzt werden (Flugvorbereitung, RESI usw.).

Unnötiger Datenverkehr des Internetanschlusses durch anderweitige nicht mit dem Flugsport zusammenhängende Up- und Downloads ist nicht gestattet. Die Installation von Software oder Daten aus dem Internet ist nur mit ausdrücklicher Erlaubnis durch den HFD-Vorstand oder dem HFD Webmaster gestattet.

## 5. Reservierungen

Jede Flugzeugreservierung muss vorab in RESI eingetragen werden.

Reservierungen können für maximal 90 Tage im Voraus erfolgen, es sind maximal 5 Reservierungen pro Mitglied in diesem Zeitraum erlaubt.

Innerhalb von vier Wochen kann einmal eine Reservierung für einen Zeitraum von maximal vier zusammenhängenden Tagen erfolgen.

Zusammenhängende Mehrtagesreservierungen zählen als eine Reservierung.

Reservierungen, die über oben genannte Zeiträume/ Limitierungen hinausgehen, sind mit einem Vorstandsmitglied oder dem Geschäftsführer abzusprechen und genehmigen zu lassen.

Reservierungen für Flüge, die das geografische Europa verlassen, sind aus versicherungstechnischen Gründen mit einem Vorstandsmitglied oder dem Geschäftsführer abzusprechen und genehmigen zu lassen.

Jede Reservierung wird bei Nichtinanspruchnahme 45 Minuten nach Buchungsbeginn gegenstandslos.

Ist abzusehen, dass ein Flug nicht angetreten werden kann, ist die Reservierung in RESI unter Angabe einer Begründung zu stornieren.



## 6. Mindestflugzeiten

Die Mindestflugzeiten sind abhängig von der Jahreszeit (Winter-/Sommerhalbjahr), dem Wochentag und der eingetragenen Reservierungsdauer in RESI.

Mindestflugzeiten müssen grundsätzlich wie folgt eingehalten werden:

Reservierungs- dauer	Mindestflugzeit pro Tag			
	Winterhalbjahr (Okt. – Mrz.)		Sommerhalbjahr (Apr. – Sept.)	
	Mo – Fr	Sa, So, Feiertage	Mo – Fr	Sa, So, Feiertage
Bis 3 h	0,5 h	0,5 h	0,5 h	0,5 h
Bis 5 h	1,0 h	1,0 h	1,5 h	1,5 h
Bis 8 h	1,0 h	1,5 h	2,0 h	2,5 h
Mehr als 8 h	2,0 h	2,5 h	2,5 h	3,0 h

Bemerkung: Feiertage sind bundeseinheitliche und hessische Feiertage.

Buchungen zum Zwecke von Ausweichterminen sind grundsätzlich nicht zulässig.

Bei Unterschreiten der Mindestflugzeit aus vertretbaren Gründen muss ein Vorstandsmitglied oder der Geschäftsführer spätestens am darauf folgenden Tag informiert werden. Der Vorstand oder der Geschäftsführer kann bei Vorliegen plausibler Gründe von einer Berechnung der Mindestflugzeit absehen.

Unter Berücksichtigung der Auslastung der Flugzeuge können hierzu, vor allem bei mehrtägigen Flugvorhaben, Ausnahmen vom Vorstand oder Geschäftsführer genehmigt werden. Anträge hierzu sind rechtzeitig vor dem Flugvorhaben an den Vorstand oder Geschäftsführer zu richten.

## 7. Ein- und Aushallen

Flugzeuge dürfen in Egelsbach nur durch das Flugplatzpersonal in den Hallen rangiert sowie ein- und ausgehallt werden.

Selbständiges Rangieren in der Halle, Ein- und Aushallen der Flugzeuge ist grundsätzlich untersagt.

## 8. Betankung

Bei der Befüllung der Flugzeuge mit Flugkraft- und Betriebsstoffen ist auf die vorgeschriebene Spezifikation der Flugkraft- und Betriebsstoffe zu achten, um Störungen und Beschädigungen des Motors zu vermeiden.

Zur bargeldlosen Bezahlung der Flugkraft- und betriebsstoffe liegt jedem Bordbuch ein Carnet bei (BP Carnet für AVGAS!).

Sollte eine Bezahlung mit dem Carnet nicht möglich sein, so ist die Rechnung vom verantwortlichen Flugzeugführer vor Ort direkt zu zahlen. Die Rechnung ist dem Finanzvorstand (DFS-FC)/Schatzmeister (HFD) zur Verrechnung im Original zuzuleiten.

Auf der eingereichten Rechnung müssen Name und Mitgliedsnummer des Piloten angegeben werden.

Folgende Punkte müssen in der Rechnung ausgewiesen sein:

1. Vollständiger Name und vollständige Anschrift des leistenden Unternehmers (i.d.R. die Flughafenbetriebsgesellschaft bzw. der Kraftstoffhändler).
2. Vollständiger Name und vollständige Anschrift des Flugzeughalters / des Vereins
  - DFS Fliegerclub e.V., Am DFS-Campus 1, 63225 Langen
  - Hessen-Flieger Verein für Luftfahrt 1924 Darmstadt e.V., Flugplatz, Haus 8, 63329 Egelsbach.
3. Ausstellungsdatum.
4. Fortlaufende Rechnungsnummer.
5. Menge und übliche Bezeichnung der Lieferung.
6. Nettoentgelt (also ohne Umsatzsteuer).
7. Umsatzsteuersatz.
8. Umsatzsteuerbetrag.
9. Bruttoentgelt (also mit Umsatzsteuer).
10. Steuer-Nummer oder Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des leistenden Unternehmers.

Beim Tanken im Ausland sind die Angaben zu 4, 6 bis 8 sowie 10 nicht vorgeschrieben. Bei sog. Kleinbetragsrechnungen bis € 150 brutto sind die Angaben zu 2, 4, 6 bis 8 nicht vorgeschrieben.

Eine Rückerstattung für Flugbetriebsstoffe erfolgt grundsätzlich auf das Flugkonto.

Die Betankung ist soweit möglich mit dem preiswertesten für das Flugzeug zugelassenen Treibstoff vorzunehmen.

Tankkonten sind in der Umgebung von Egelsbach an benachbarten Flugplätzen eingerichtet. Diese sind den Internetseiten des Vereins bzw. RESI zu entnehmen.

Flüge mit der Aquila D-ESXT sollen möglichst immer auf dem Rückflug nach Egelsbach z.B. in Aschaffenburg oder Mainz MOGAS/AVGAS UL91 tanken (max. 75% Tankvolumen, soweit es Beladungszustand und Flugleistung zulassen). Die Landgebühr der Zwischenlandung in Aschaffenburg oder Mainz wird durch den Verein erstattet.

Die Betankung der Aquila D-ESXT mit AVGAS 100 LL soll möglichst vermieden werden, da hierdurch das Wartungsintervall reduziert wird. Die getankte Menge an

AVGAS 100 LL muss im Bordbuch für die Aquila eingetragen und den Flugbetriebsleitern gemeldet werden.

## 9. Flugbetrieb

Stellt der Verein Klarlisten (Checklisten) zur Verfügung, so müssen diese unter Berücksichtigung der offiziellen Checkliste im Handbuch verwendet werden.

Ist ein Pilot in den vergangenen 6 Monaten nicht als verantwortlicher Flugzeugführer geflogen (dabei gelten auch Flüge mit anderen als den Vereinsflugzeugen – gilt nicht für Aquila D-ESXT), so muss er einen Übungsflug mit einem Vereinsfluglehrer absolvieren. Dieser umfasst mindestens 3 Starts und Landungen.

Ist ein Pilot in den vergangenen 90 Tagen nicht als verantwortlicher Flugzeugführer mit der Aquila D-ESXT geflogen, so muss er einen Übungsflug mit einem Vereinsfluglehrer absolvieren.

Fluglehrer sind vom Halter (repräsentiert durch den Vorstand) als verantwortlicher Luftfahrzeugführer bestimmt, wenn diese in ihrer Funktion als Fluglehrer mit einem Lizenzinhaber tätig sind, wie z.B. bei Einweisungs- und (Jahres-)übungsflügen.

Ein Vertrautmachen mit den Flugzeugen des DFS-FC und HFD darf nur durch die vom Vorstand benannten Fluglehrer und Einweisungsberechtigten vorgenommen werden.

Eine einmalige Vertrautmachung ist mit jedem Flugzeug erforderlich.

Nach der Landung in Egelsbach muss der verantwortlich Flugzeugführer das Flugzeug in Nähe der Hallen parken (Flugzeuge mit Hallenstellplatz), die Bremse lösen, die Querruderarretierung anbringen (sofern vorhanden), das Flugzeug abschließen, Pitotrohrabdeckung anbringen, ggf. auch Wingletschoner, und die Zuggabel vor das Bugrad legen (nicht einhängen, nicht anbringen!).

Beim Abstellen eines Vereinsflugzeuges im Freien an fremden Plätzen oder in Egelsbach mit einem Außenstellplatz muss das Flugzeug verankert und die Ruder gesichert werden, soweit das die Flugplatz- oder Flughafeninfrastruktur ermöglicht.

Alle Schäden, die aus einer Nichtbeachtung entstehen, gehen zu Lasten des verantwortlichen Flugzeugführers. Bei kritischen Wetterlagen ist, soweit möglich, für ein Unterstellen in der Halle zu sorgen.

Alle auftretenden Störungen, technische Mängel und Schäden an einem Flugzeug müssen dem Flugbetriebsleiter (DFS-FC)/ Flugzeugwart (HFD) gemeldet werden, bei dessen Nichterreichbarkeit einem Vorstandsmitglied.

Alle die Flugsicherheit betreffenden Störungen, technische Mängel und Schäden an einem Flugzeug müssen im Bordbuch vermerkt werden.

Endet der letzte Flug innerhalb des Zeitraums einer Reservierung infolge eines vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu vertretenden Umstandes (z. B. mangelhafte Flugvorbereitung, Änderung des Flugvorhabens) nicht in Egelsbach, hat dieser die Flugbetriebsleitung (DFS-FC)/ Flugzeugwart (HFD), bei dessen Nichterreichbarkeit ein Vorstandsmitglied, zu informieren. Er hat unverzüglich nach Wegfall des die Rückführung hindernden Grundes für die Rückführung des Flugzeuges nach Egelsbach zu sorgen. Er trägt die Kosten der Rückführung sowie die ggf. bis zur Rückführung angefallenen Kosten (z. B. Abstellentgelte).

Endet der letzte Flug innerhalb des Zeitraums einer Reservierung infolge eines vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer nicht zu vertretenden Umstandes (z. B.

unvorhersehbare technische Störung) nicht in Egelsbach, hat dieser die Flugbetriebsleitung (DFS-FC)/ Flugzeugwart (HFD), bei dessen Nichterreichbarkeit ein Vorstandsmitglied, zu informieren. Er hat in einem angemessenen, mit der Flugbetriebsleitung (DFS-FC)/ Flugzeugwart (HFD) abzustimmenden Zeitraum nach Wegfall des die Rückführung hindernden Grundes für die Rückführung des Luftfahrzeuges nach Egelsbach zu sorgen. Er trägt die Kosten der Rückführung des Luftfahrzeuges, wobei die Haftung auf den Betrag der für einen Rückflug aufzuwendenden Charterkosten begrenzt ist.

In beiden zuvor genannten Fällen übernimmt der verantwortliche Luftfahrzeugführer die umgehende Information der Inhaber nachfolgender Reservierungen. Abweichende Regelungen bedürfen der Zustimmung des Vorstandes oder Geschäftsführers.

Laut derzeit aktueller NfL II 44/09 sind folgende Überschreitungen der Reststunden zulässig:

Bei betriebsstundenabhängigen Grundintervallen planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen nach IHP mit Grundintervallen

- bis einschließlich 100 Betriebsstunden: 10 v. H.
- von über 100 bis einschließlich 1000 Betriebsstunden 5 v. H.

Diese Regelung darf keinesfalls verletzt werden!

Eine Überschreitung ist intern grundsätzlich nur bis zu

- maximal 4 Std. bei einer 50 Std. Kontrolle und
- maximal 9 Std. bei einer 100 und 200 Std. Kontrolle

gestattet, sofern die bestehenden Regelungen der NfL II 44/09 damit nicht überschritten bzw. verletzt werden.

## 10. Bordbucheinträge

Eintragungen im Bordbuch müssen vollständig, leserlich und dokumentenecht mit Kugelschreiber vorgenommen werden. Unterführungszeichen sind nicht erlaubt.

Versehentlich falsche Eintragungen im Bordbuch müssen durchgestrichen und neu geschrieben werden (kein Überschreiben). Auf jeder vollen Seite müssen die Flugzeiten und Landungen addiert werden und auf die nächste Seite übertragen werden.

Fehlende Eintragungen im Bordbuch müssen dem Flugbetriebsleiter/Flugzeugwart unverzüglich gemeldet werden sowie der Name des vorangegangenen verantwortlichen Flugzeugführers.

Das Bordbuch ist wie folgt auszufüllen:

In der zweiten Spalte nach dem Datum sind folgende Daten einzutragen:

- Name des verantwortlichen Flugzeugführers.
- Optionaler Eintrag: Bei Schulungsflügen zusätzlich hinter dem Namen ein eingekreistes „S“ (Bedeutung: Schüler). Schüler sind ggf. auch Lizenzinhaber, die z.B. eine Nachtflugqualifikation durchlaufen.
- Angabe der Mitgliedsnummer des zu belastenden Flugkontos.
- Optionaler Eintrag: Name des Fluglehrers, sofern es ein Schulungs-/Check-/Prüfungsflug o.ä. war. Das ist demnach immer der Fall, wenn bei „Anzahl der Besatzungsmitglieder“ eine „2“ eingetragen wird.

Ergänzend zum Papier-Bordbuch ist nach dem Flug zeitgleich oder sobald wie möglich eine Eintragung im elektronischen Bordbuch (RESI) vorzunehmen. Die Daten der Eintragungen müssen identisch sein. Die Pflichteingaben wie im Papier-Bordbuch sind mindestens einzutragen.

## 11. Reinigung nach einem Flug

Nach der Landung in Egelsbach muss der verantwortliche Luftfahrzeugführer das Flugzeug innen und außen in einem sauberen Zustand hinterlassen.

Die Verschmutzung durch Insektenaufprall ist zu beseitigen (Vorderkanten an Flügeln und Rudern, Scheiben, Radschuhe, usw.).

## 12. Verstöße gegen die Flugbetriebsordnung

Bei Verstößen gegen diese Flugbetriebsordnung kann der Vorstand entsprechende Maßnahmen (Flugsperre, Ordnungsgeld) aussprechen. Das betroffene Mitglied ist hiervon schriftlich zu informieren.

## 13. Inkrafttreten

Diese Flugbetriebsordnung ersetzt die bisherige gültige Version und tritt am 01.07.2016 in Kraft.

Die neue Flugbetriebsordnung wird per E-Mail an die Mitglieder verteilt.