



## FLUGBETRIEBS- UND CHARTERORDNUNG (FBCO)

### **1. ANWENDUNGSBEREICH**

Der Flugbetrieb des Aero-Club Bremerhaven e.V. (ACB) richtet sich nach den gültigen Verordnungen, Gesetzen, Durchführungsbestimmungen/ Akzeptierten Anwendungsregeln der EASA (AMC) sowie nach den im behördlich genehmigten Betriebs- (OM) und Ausbildungshandbuch (TM), soweit die Flugschulung betreffend, festgelegten Flugbetriebsverfahren, sowie allen anderen anzuwendenden Regeln (z.B. NFL).

Die FBCO stellt, soweit es den Flugbetrieb betrifft, zur vereinfachten Übersicht Bezug zu den oben genannten her.

Die FBCO erstreckt sich auf alle dem Verein angehörenden Luftfahrzeugführer und Flugzeuge des ACB. Sie ist Rechtsgrundlage für die Überlassung der vereinseigenen Flugzeuge an die Mitglieder (Charterung). Sofern per Halter- Nutzervertrag weitere Flugzeuge den Mitgliedern zur Vercharterung angeboten werden können, gelten die Regeln des Vercharterers unbeschadet fort, sofern diese von dieser FBCO abweichen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des "Bürgerlichen Gesetzbuches" über Mietverträge.

Für die Einhaltung der FBCO sind die verantwortlichen Luftfahrzeugführer (PIC) verantwortlich.

Der Vorstand behält sich vor, die Befolgung der FBCO zu kontrollieren. Siehe dazu auch Compliance Monitoring (OM Abschnitt 11.7). Er kann sich dabei von der Technischen Leitung oder einem anderen Vorstandsmitglied vertreten lassen.

### **2. CHARTERUNG - REGELUNG UND VERFAHREN**

#### **ALLGEMEINES**

Der ACB verchartert seine Flugzeuge nur an seine Mitglieder.

Eine Überlassung der Flugzeuge an Nichtmitglieder sowie eine gewerbliche Nutzung ist nicht gestattet.

Fördermitglieder können zu einem erhöhten Minutenpreis eine Charterung vornehmen (siehe aktuellem Preisaushang), Aktivmitglieder des ACB haben dabei stets das Erstverfügungsrecht. Der Vorstand kann im Einzelfall über Ausnahmen entscheiden und auch Höchstverfügbarkeitsmengen für derartige Charterungen festlegen.

Vercharterungen an andere Personen z.B. Kurzzeitmitglieder bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Vorstandes.

Der Vorstand kann eine Charterung ablehnen, verkürzen oder streichen, wenn dies aus übergeordneten Gründen sportlicher, vereinsinterner oder technischer Art erforderlich erscheint.

Die Charterung beginnt und endet am Heimatflugplatz, d. h. der Charterer ist verpflichtet, das Flugzeug zu Beginn der nächsten Charterung bzw. zu Beginn des nächsten normalen Flugbetriebs am Heimatflugplatz zurückzugeben. Bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung gehen alle anfallenden Kosten für die Rückführung des Flugzeugs zu Lasten des Charterers.

Der Vorstand kann nach Prüfung im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

Vercharterungen für spezialisierten Flugbetrieb (SPO), Flüge bei Veranstaltungen (z. B. Rundflüge) sowie zum Einsatz bei Rallyes bedürfen der Zustimmung des Vorstandes.

## DURCHFÜHRUNG DER VERCHARTERUNG

Jedes berechnigte Mitglied bucht sich mit seinen persönlichen Benutzerdaten via System AID (Internet <https://www.aircraft-info.de/acb/>) in den Buchungskalender des ACB ein, Charterungen erfolgen dann durch Eintragen der beabsichtigten Charterzeit. Durch die Charterung erwirbt ein aktives Mitglied gegenüber den anderen Mitgliedern während der Charterzeit das Vorrecht in der Benutzung des betreffenden Flugzeugs. Ein Rechtsanspruch gegenüber dem Verein auf Überlassung des Flugzeugs wird hierdurch nicht erworben. Auch können keinerlei Ansprüche gegen den Verein erhoben werden, falls eine Chartereintragung nicht erfolgt oder ein gechartertes Flugzeug dem Charterer nicht oder nicht zur rechten Zeit zur Verfügung gestellt wird.

## VERFALL DER CHARTERUNG

Charterungen verfallen, wenn das Flugzeug nicht innerhalb von 30 Minuten nach Beginn der Charterzeit abgenommen worden ist. Ausnahmen genehmigt der Vorstand.

Das Flugzeug kann zwischenzeitlich kurzfristig anderweitig verchartert werden, sofern dieser Flug in Platznähe durchgeführt wird und für nicht länger als 20 min. geplant ist. Derartige Abweichungen sollen dem im Buchungssystem eingetragenen per Telefon/ SMS unverzüglich mitgeteilt werden. Falls eine Charterung abgelehnt wird, kann das Mitglied sich schriftlich oder mündlich beim Vorstand beschweren.

Unentschuldigtes Verfallen lassen von Charterungen kann vom Vorstand geahndet werden.

## AUSNAHMEN VON DER CHARTERUNG

Schulflugzeuge stehen den Mitgliedern zur Verfügung, wenn eine Schulung nicht stattfindet. Gast- und Überprüfungsflüge können vom Ausbildungsleiter zwischenzeitlich eingeschoben werden, wenn dieses dem Betroffenen zuzumuten ist. Die Abnahmefrist verlängert sich um die Dauer dieser Flüge. Charterungen sind ersatzlos aufgehoben, wenn das Flugzeug von der CAMO gegroundet wird.

## CHARTERZEIT

Die Charterzeit unterliegt grundsätzlich keiner zeitlichen Beschränkung. Wer ein Flugzeug des ACB an Sonnabenden, Sonntagen oder an Feiertagen für mehr als acht Stunden, an Wochentagen länger als 48 Stunden chartern will, und die voraussichtliche Flugzeit insgesamt weniger als 2 Std. beträgt, muss dieses vorher mit dem Vorstand absprechen. Kann die Mindestflugzeit infolge schlechten Wetters oder aus sonstigen Gründen höherer Gewalt nicht

erbracht werden, oder eine Charterzeit unverschuldet nicht erbracht werden, hat der Charterer die hierfür notwendigen Beweise gegebenenfalls zu erbringen.

Ein viersitziges Flugzeug sollte, wenn möglich, an Wochenenden oder Feiertagen den Mitgliedern für Rundflüge am Platz zur Verfügung stehen.

Erhebliche Überschreitungen der Charterzeit können vom Vorstand geahndet werden, wenn andere Charterungen hierdurch beeinträchtigt worden sind. Der Antrag auf Ahndung ist von demjenigen zu stellen, dessen Charterung gelitten hat.

### UMFANG DER CHARTERUNG

Der ACB verchartert seine Flugzeuge grundsätzlich unter Übernahme aller Betriebskosten einschließlich Kraft und Schmierstoffe, vorbehaltlich der folgenden Bestimmungen:

Landegebühren auf anderen Plätzen sowie Abstell- und Unterstellgebühren sind vom Charterer zu tragen. Werden die Flugzeuge über Nacht außerhalb des Heimatplatzes abgestellt, sind sie nach Möglichkeit zu hangarieren. Bei Betankung auf fremden Plätzen sind die Kosten vom Charterer zu verauslagern. Die auswärtigen Tankquittungen sind anschließend beim Schatzmeister abzugeben und mit ihm zu verrechnen. Erstattet werden nur die tatsächlichen Auslagen bis zu einer vom Vorstand allgemein festzusetzenden Höhe.

### LANDEGEBÜHREN AM HEIMATPLATZ

Der ACB hält seine aktiven Mitglieder und Flugschüler frei von Landegebühren am Heimatplatz, sofern die Landungen nicht mehr als drei Platzrunden pro Flug betragen.

Der Vorstand entscheidet über Ausnahmen und ob einem Flugschüler des ACB eine Flatrate für Landungen laut Preisaushang angeboten wird

## **3. FLUGBETRIEBSREGELUNG UND VERFAHREN**

### HEIMATFLUGPLATZ

Heimatflugplatz des ACB ist der Sea-Airport Nordholz, Walter-Carstens-Str. 1, 27637 Wurster Nordseeküste. Die Öffnungszeit des Platzes für den allgemeinen Luftverkehr ist in der " AIP " VFR/AD veröffentlicht ( UTC ) oder wird per NOTAM bekanntgegeben. Sämtliche Flüge sind vorab dem Seeflughafen per Telefon (04741 18180), Fax (04741 181818) oder über das Internet anzumelden. Zusätzlich ist das Formular „Flight Announcement“ auszufüllen und im dafür vorgesehenen Ordner im Seeflughafen abzulegen.

### BESONDERHEITEN

Der Sea-Airport ist im militärischen Sicherheitsbereich. Es sind die Betriebsregeln der Seeflughafenbetriebsgesellschaft einzuhalten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass von einem Besatzungsmitglied eine Warnweste getragen wird und dass Flugteilnehmer nicht unbeaufsichtigt das Fluggelände betreten. Der Zugang zum Vorfeld darf nur im Beisein von ACB Mitgliedern mittels des im Schlüsselkasten bereitgestellten Schlüssels erfolgen. Der Schlüssel ist nach Flugende wieder im Schlüsselkasten zu deponieren. Das Mitglied trägt Sorge, dass der Schlüssel unverzüglich nach Flugende zurückgelegt wird. Anfallende Kosten für die Ersatzbeschaffung von Schlüsseln, Abholkosten oder entstandene Schäden durch Flugausfall hat das Mitglied zu tragen. Der Vorstand entscheidet über Ausnahmen.

## TECHNISCHER ZUSTAND DER FLUGZEUGE

Die kontinuierlichen Überwachung der Lufttüchtigkeit und die Durchführung aller Wartungsarbeiten werden durch die beauftragte CAMO gewährleistet. Die CAMO vergibt die Wartungsaufträge an einen LTB.

## VORFLUGKONTROLLEN

Die Kontrolle des betriebsklaren Zustandes des Flugzeugs vor dem Fluge, sowie die Durchführung ALLER erforderlichen Checks, gemäß OM Abschnitt 7.10 (Pflichten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers) obliegen dem verantwortlichen Flugzeugführer.

Fehlfunktionen, technische Defekte oder Zweifel an der Lufttüchtigkeit sind sofort und vor dem Flug telefonisch der CAMO mitzuteilen und ins Mängelbuch AID einzutragen. Der Flug darf erst angetreten werden, wenn die CAMO das Luftfahrzeug freigibt.

**Achtung:** Seit 2016 gelten erhöhte Anzeige- und Meldepflichten des PIC im Falle von Störungen. In der Bordbuchmappe im jeweiligen Flugzeug befindet sich die NFL mit den Formularen die zu verwenden sind. Der Vorstand/ Ausbildungsleitung ist unverzüglich zu benachrichtigen, sofern ein Fall eintritt in dem die Formulare zu verwenden wären.

Überschreitungen der vorgeschriebenen Kontrollzeiten sind ohne Rücksprache mit dem Vorstand unzulässig. Über eine Verlängerung von Wartungsintervallen entscheidet die CAMO.

Sollte sich für den Verlauf einer Charterung die Notwendigkeit einer Regelkontrolle ergeben, beteiligt sich der ACB an den dadurch entstehenden Kosten nur, wenn dieser Fall vor Antritt des Fluges beim Vorstand angekündigt und eine Freigabe, unter Beteiligung der CAMO, hierzu erteilt wurde. Andernfalls sind die Kosten vom Charterer in voller Höhe zu tragen, die Notwendigkeit der Freigabe durch die CAMO bei jeder Wartungsarbeit bleibt hiervon unberührt.

Ohne besondere Vereinbarung werden die Kosten für Ölwechsel, Ersatzteile und Reparaturen vom ACB übernommen.

## BETANKUNG

Zu den Mindestkraftstoffmengen gilt OM Abschnitt 7.10.1. Das Betanken hat unter größter Sorgfalt zu geschehen und darf am Platz nur an der ausgewiesenen Tankstelle vorgenommen werden. Das selbstständige Tanken setzt eine Einweisungsschulung durch das Personal des Seeflughafens voraus. Nachfüllmengen (Flugbenzin und Öl) sind in das Bordbuch einzutragen.

## BORDBUCH

Das Bordbuch ist beim Betrieb (auch bei Umgebungsflügen) an Bord mitzuführen. Die Eintragung von sämtlichen Flügen erfolgt durch den verantwortlichen Luftfahrzeugführer. Flugschüler nehmen ihre Eintragung selbst vor, sie werden hierbei vom jeweiligen Fluglehrer beaufsichtigt.

Die Eintragungen in den Bordbüchern, besonders die Zählerstände (Anfang und Endstand für jeden einzelnen Flug), haben mit größter Sorgfalt und Genauigkeit zu geschehen, im Zweifel gilt die nächst ablesbare Minute als Flugzeitendstand. Die eingetragenen Daten müssen mit den tatsächlich geflogenen Daten genau übereinstimmen. Zusätzlich sind die Flugdaten über AID im Rahmen des Debriefings einzutragen.

## PLATZRUNDE

Die in der AIP VFR/AD veröffentlichte Platzrunde ist einschließlich des An- und Abflugverfahrens einzuhalten. Aus Lärmschutzgründen ist die in der AIP nicht eingetragene südliche Platzrunde vorzuziehen, die militärische Flugsicherung ist hierzu nach Möglichkeit zu befragen.

Laut AIP ETMN ist beim Start der Steigflug aus Lärmschutzgründen in Startrichtung bis 1000 feet vorzunehmen, bevor der Einflug in den Querabflug erfolgt.

Zur Einführung in die besonderen Gegebenheiten soll vor dem ersten Flug in der CTR ETMN ein Einweisungsflug mit Fluglehrer erfolgen.

## RÜCKGABE DER FLUGZEUGE

Nach Beendigung des Fluges ist das Flugzeug innen und außen in einen sauberen Zustand zu versetzen, Reinigungsmittel für Flügelvorderkanten und Cockpitscheiben befinden sich im jeweiligen Flugzeug im Gepäckraum. Reinigungsmittel können beim Vorstand und der CAMO angefordert werden, es dürfen nur diese Reinigungsmittel und Putztücher verwendet werden.

Das Bordbuch verbleibt im Flugzeug, sofern kein Hangarschrank verfügbar ist. Die Schlüssel sind unverzüglich im Postkasten des ACB vor dem Eingangsbereich des Seeflughafens zu deponieren.

Technische Fehler und Mängel sowie außergewöhnliche Vorkommnisse sind in das AID Mängelbuch einzutragen und unmittelbar nach Rückkehr zum Platz der CAMO telefonisch anzuzeigen.

Die CAMO erhält eine Systembedingte Meldung vom AID und leitet unverzüglich die notwendigen Maßnahmen ein.

Auch der bloße Verdacht auf einen technischen Fehler oder Mangel ist im Interesse der Flugsicherheit bekannt zu geben.

## FLUGBETRIEBSENDE

Nach Flugbetriebsende haben die Mitglieder, vornehmlich die letzten Benutzer, die Flugzeuge zu hangarieren oder bei Außenunterstellung die Ruderblockierung anzubringen und das Flugzeug zu vertäuen.

### Pflege der Flugzeuge

Eine große Komplettwäsche der Flugzeuge darf am Platz auf dem vom Personal des Seeflughafens zugewiesenen Waschplatz vorgenommen werden.

## **4 WEITERE FESTSETZUNGEN**

### VERANTWORTLICHER FLUGZEUGFÜHRER

Bei Schul -, Vertrautmachungs -, Einweisungs- und Überprüfungsflügen ist der Lehrer (FI oder CRI) verantwortlicher Flugzeugführer.

Außer bei den vorgenannten Flügen hat der verantwortliche Flugzeugführer auf dem linken Pilotensitz Platz zu nehmen, sofern nicht eine andere Betriebsvorschrift besteht oder der Vorstand

als Halter eine andere Bestimmung trifft. Fluglehrer (FI und CRI) können zu Übungszwecken vom rechten Sitz als verantwortliche Flugzeugführer tätig sein.

Die Funktion des Sicherheitspiloten gibt es laut Rechtslage nicht. PIC ist allein der verantwortliche Flugzeugführer, falls mehr als 1 Pilot am Flug teilnimmt, der nicht als zertifizierter ACB FI oder CRI tätig ist.

Näheres regelt OM 8.1 Logging of Flighttime.

## PERSÖNLICHE VORAUSSETZUNGEN

Im ACB gelten folgende Mindestvoraussetzungen, um ein ACB Flugzeug eigenverantwortlich fliegen zu dürfen:

1. Die Typenberechtigung
2. Die Startberechtigung
3. Der Kontoausgleich
4. Die genehmigte Charterung
5. Die Teilnahme an Pilotenfortbildung, wenn durch den Vorstand dazu eingeladen wurde.

Jedes Mitglied trägt selbst die Verantwortung dafür, dass sämtliche der vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sind. Sie sind auf Verlangen eines Vorstandsmitgliedes, eines Fluglehrers oder eines CRI nachzuweisen.

Die Gültigkeit der Lizenzen, Berechtigungen und des Medicals wird vom System AID überwacht. Eine Charterung ist nur möglich, wenn alle eingetragenen Daten aktuell sind. Es ist deshalb von größter Wichtigkeit, dass jedes Mitglied dem AID Systemverwalter/ Vorstand die neuesten Daten unverzüglich mitteilt. !

## DIE TYPENBERECHTIGUNG AUF FLUGZEUGEN DES ACB

Typenberechtigt ist, wer auf dem betreffenden Flugzeug nach den Bestimmungen als verantwortlicher Luftfahrzeugführer tätig sein darf.

Nach Erwerb der Erlaubnis als Flugzeugführer ist man auf den Flugzeugen typberechtigt, die man während der Ausbildung beim ACB im Alleinflug geflogen hat.

Darüber hinausgehende Typberechtigungen können durch eine Differenzschulung oder ein Vertrautmachen erlangt werden. Hierzu ist die Zustimmung des Ausbildungsleiters erforderlich.

Die Differenzschulung erfolgt durch einen Fluglehrer oder CRI gemäß den behördlichen Richtlinien. Näheres regelt das TM Abschnitte 30 bis 33.

Der Ausbildungsleiter/ oder zuständige FI, CRI entscheidet über die Typenberechtigung und trägt sie in das persönliche Flugbuch des vertraut gemachten Piloten mit seiner Unterschrift ein.

Mitglieder, die ihre Einweisung nicht im ACB erhalten haben, müssen sich zum Erwerb der Typenberechtigung einer Überprüfung auf den betreffenden Flugzeugtypen des ACB durch Fluglehrer oder CRI des ACB unterziehen.

## STARTBERECHTIGUNG

Startberechtigt ist, wer auf dem betreffenden Flugzeugtyp innerhalb der letzten 90 Tage mindestens 3 Starts und Landungen als verantwortlicher Flugzeugführer durchgeführt hat. Ist die Startberechtigung durch Überschreiten der vorgenannten Frist verloren gegangen, kann sie durch eine Überprüfung eines Fluglehrers wieder erworben werden.

Außerdem kann der Vorstand im Einzelfall eine Überprüfung anordnen, wenn ihm dies erforderlich erscheint.

Näheres regelt das TM Abschnitt 31 und 34.

## KONTOAUSGLEICH

Die Rechnungsbeträge werden durch Abbuchung eingezogen. Wenn ein Mitglied diesem Abbuchungsverfahren nicht zustimmt, wird ein Verwaltungskostenbeitrag bei jeder Rechnung erhoben. Der Kontoausgleich ist gegeben, wenn alle Rechnungsbeträge einschließlich der letzten monatlichen Rechnung auf dem Konto des ACB eingegangen sind.

## PILOTENFORTBILDUNG

Pilotenfortbildung wird vom Vorstand angeboten und bekannt gemacht, wenn dieses zum sicheren Flugbetrieb als erforderlich angesehen wird.

## 5. MITNAHME VON FLUGGÄSTEN

Auszug aus dem OM Abschnitt 8.2.:

Nach Teil FCL ist der Privatpilot (PPL und LAPL) berechtigt zum Durchführen von Flügen ohne jegliche Erstattung der Kosten durch Geld oder geldwerte Leistungen.

Die den Flugbetrieb für Nichtkommerzielle Organisationen Regelnde Verordnung 965/2012 regelt dazu folgende Ausnahmen:

1. Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden
2. Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden, oder die von einer mit dem **Ziel der Förderung des Flugsports** oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, **der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet** und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.
3. Derartige Einführungsflüge sind nur dann erlaubt, sofern diese:
  - a) an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden,
  - b) nach Sichtflugregeln am Tag durchgeführt werden;

In allen anderen Fällen ist die Mitnahme von Fluggästen gegen Kostenerstattung nicht erlaubt.

Weiterer Luftfrachtführer ist im Fall 2 (Einführungsflüge zur Förderung des Luftsports) der ACB, im Fall 1 ist der PIC ausschließlicher Luftfrachtführer im Sinne der Haftungsregeln des Luftverkehrsgesetzes.

Der Vorstand behält sich vor, die Einhaltung dieser Regeln zu überprüfen und die Zuteilung von Einführungsflügen von der Flugerfahrung des PIC abhängig zu machen.

## **6. VERSICHERUNG UND HAFTUNG**

Der ACB versichert die vereinseigenen Flugzeuge im Interesse seiner Mitglieder gegen Schäden durch eine kombinierte Halter- u. Passagierhaftpflichtversicherung (CSL – Combined Single Limit) sowie Luftfahrt Kaskoversicherung und einer Sitzplatzversicherung.

Er verzichtet gegenüber seinen Mitgliedern und gegebenenfalls weiteren Anspruchstellern für den Fall schuldhafter Schadensverursachung auf Ersatzansprüche jeglicher Art, falls und soweit der Schaden aus der Versicherungsleistung gedeckt ist.

Der ACB übernimmt keine Haftung im Falle der groben Fahrlässigkeit oder Vorsatz.

Jedes Mitglied kennt Umfang und Höhe der abgeschlossenen Versicherungen. Es kann sich auf eigene Kosten zusätzlich versichern, soweit eine Versicherung nicht oder nicht in dem Umfang und in der Höhe besteht, die es für ausreichend hält.

Die Versicherungsurkunde CSL ist in der jeweils gültigen Form im Bordbuch abgelegt.

Die Sitzplatzversicherungssumme beträgt 20.000 Euro pro Person.

## **7. VEREINSINTERNE BERECHTIGUNGEN**

Vereinsfluglehrer dürfen im Verein praktische Ausbildung bzw. Vertrautmachungen sowie Überprüfungen nur mit Zustimmung des Vorstandes betreiben. Die Bewerber müssen die gesetzlich geforderten Bedingungen erfüllen. Auf die Vereinsfluglehrer findet die Bestimmung über die Startberechtigung keine Anwendung.

Im Einzelfall kann der Vorstand Ausnahmen von diesen Verordnungen zulassen.

## **8. AUSBILDUNGSBETRIEB**

### **SCHULBETRIEB**

Bei Schulbetrieb muss grundsätzlich ein Fluglehrer anwesend sein. Vergleiche OM 7.12 Nr. 8 ff. und 7.13 Nr. 5.

Auf den Ausbildungsbetrieb finden die Bestimmungen dieser FBCO entsprechende Anwendung, jedoch mit folgenden besonderen Maßgaben:

- ⇒ Die Typ- bzw. Startberechtigung richtet sich nach dem Stand der Ausbildung und der Entscheidung des amtierenden Fluglehrers.
- ⇒ Der Ausbildungsleiter kann aus begründetem Anlass Flugschüler von der Schulung ausschließen.



Vor Beginn des täglichen Flugbetriebs hat der Fluglehrer zu prüfen, ob das Schulflugzeug

- ⇒ lufttüchtig und flugklar ist,
- ⇒ die vorschriftsmäßige Wartung bescheinigt und gültig ist,
- ⇒ trägt die durchgeführte Vorflugkontrolle mit dem Vermerk VFKOK ins Bordbuch ein.

## 9. VERSTÖSSE UND AHNDUNGEN

Die FBCO dient zum Nutzen aller Mitglieder der Sicherheit und Ordnung des Flugbetriebes im Verein.

Ihre Einhaltung muss daher als eine der wichtigsten Mitgliederpflichten bewertet werden. Dementsprechend muss auch ihre Nichtachtung geahndet werden.

### AHNDUNGEN

Verstöße gegen die Bestimmungen der FBCO werden nach vorheriger schriftlicher oder mündlicher Anhörung durch den Vorstand geahndet.

Ahndungswürdige Vorgänge sind dem Vorstand bekannt zu geben. Die Ahndung kann auch in einer Geldbuße bestehen. Außerdem kann der Vorstand vereinsinterne Berechtigungen entziehen, entweder ganz oder auf Zeit, sowie die Benutzung vereinseigener Flugzeuge beschränken oder von der Erfüllung von Auflagen abhängig machen.

### ANWENDUNG VON AHNDUNGEN

Ahndungswürdig handelt, wer u. a.:	
a )	die Charterzeit erheblich überschreitet ( ausgenommen höhere Gewalt )
b )	die eingetragene Charterzeit unentschuldigt verfallen lässt
c )	das Flugzeug verlässt, ohne den Hauptschalter ausgeschaltet oder den Magnetschloßschlüssel abgezogen zu haben
d )	nachweislich die Schmierstoffkontrolle unterlässt
e )	das Flugzeug in einem verschmutzten Zustand (außen u. innen) hinterlässt
f )	festgestellte Mängel am Flugzeug nicht sofort meldet, oder die beim Betrieb oder hangarieren entstandenen Schäden verheimlicht
g )	Eintragungen in den Bordbüchern unterlässt und vorsätzlich oder grob fahrlässig falsche Eintragungen vornimmt
h )	die Flugzeuge des ACB vorsätzlich oder grob fahrlässig falsch bedient
i )	gegen geltende Gesetze und Verordnungen verstößt

### VERWENDUNG DER AHNDUNGSGELDER

Die Ahndungsgelder werden nur für die vereinseigenen Gerätschaften oder Anlagen verwendet.

Der ACB sieht für seine Mitglieder keine Arbeitsstunden vor, er ist jedoch bei sportlichen Veranstaltungen oder bei der Erhaltung der Gerätschaften auf die freiwillige Hilfe seiner Mitglieder angewiesen.

Der ACB bietet seinen Mitgliedern einen sehr gut ausgerüsteten und gepflegten Flugzeugpark. Da diese Flugzeuge u. a. das Eigentum A L L E R Mitglieder sind, ist es erforderlich, den hohen Stand an Pflege zu halten.

Jedes Mitglied ist verpflichtet, sich an der Pflege wie waschen, polieren und der Innenreinigung zu beteiligen.

## **10. INKRAFTRETEN UND ÜBERLEITUNGSVORSCHRIFT**

Diese Flugbetriebs- und Charterordnung des ACB tritt am 01.02.2017 in Kraft, vorherige verlieren ihre Gültigkeit.

Durch die Mitgliedschaft im ACB wird die Flugbetriebs- und Charterordnung anerkannt.

Die "FBCO" kann vom Vorstand, wenn es erforderlich ist, zu jeder Zeit geändert oder ergänzt werden.

Die FBCO liegt im ACB Ordner im Seeflughafen zur Einsicht aus, sie kann auch im Internet unter [www.aero-club-bhv.de](http://www.aero-club-bhv.de) eingesehen werden und wird jedem Vereinsmitglied via Mail zugestellt.

Stand: 01.02.2017

Der Vorstand

Verteiler: Alle Mitglieder