



Flugbetriebsordnung der Luftsportgemeinschaft Siebengebirge e.V. (LSGS)

Version 3

Stand: 12. November 2020

Vorbemerkung

Die Flugbetriebsordnung der Luftsportgemeinschaft Siebengebirge e.V. (im Weiteren kurz LSGS genannt) regelt verbindlich für alle Vereinsmitglieder den Flugbetrieb im Verein. Gesetzliche luftrechtliche Bestimmungen sind übergeordnet und bleiben hiervon unberührt. Die Flugbetriebsordnung der LSGS stellt eine vereinspezifische Ergänzung dar. Sie dient dem Schutz und der Sicherheit aller Vereinspiloten, deren Fluggästen, unserer Fluggeräte und allen damit verbundenen technischen Einrichtungen des Vereins.

Sie ist dauerhaft bis auf Widerruf durch den Vereinsvorstand gültig und von jedem Mitglied zu beachten. Zuwiderhandlungen können zum Ausschluss vom aktiven Flugbetrieb, in besonders schwerwiegenden Fällen zum Vereinsausschluss führen. Bereits gezahlte Beiträge an die LSGS werden dann nicht zurückerstattet. Entscheidungen bezüglich möglicher Konsequenzen obliegen dem Vereinsvorstand.

Diese Flugbetriebsordnung ersetzt vorherige Flugbetriebsordnungen der LSGS ab dem hier genannten Gültigkeitsdatum.



Luftsportgemeinschaft Siebengebirge e.V.

Ultraleicht- und Motorsegelflug am Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar (EDKB)



Mitglied im Deutschen Aero Club, Landesverband NRW e.V.

Inhaltsverzeichnis:

Inhalt

§1	Anzahl von zulässigen Buchungen	3
§2	Flugvorbereitung	3
§3	Betankung der Vereinsmaschinen	3
§4	Einweisung neuer Mitglieder mit Lizenz bzw. Einweisung der Mitglieder in neue Vereinsmaschinen	4
§5	Mitnahme von Gästen	4
§6	Reinigung und Reparatur der Fluggeräte	4
§7	Hangarierung der Fluggeräte	5
§8	Anschluss von mobilen elektronischen Navigationsgeräten oder sonstigen elektrischen/elektronischen Geräten mit Akkubetrieb	5
§9	Erfassung von durchgeführten Flügen	5
§10	Maschinen mit Motorvorwärmung aus externer Energiequelle	5
§11	Vereinsinterner Checkflug (alternierend zum 2jährigen Übungsflug)	6
§12	Wer länger als 4 Monate keine Flüge als PIC nachweisen kann	6
§13	Keine Addition der Bordbücher	6



§1 Anzahl von zulässigen Buchungen

Aus Fairnessgründen gegenüber anderen Vereinsmitgliedern sind max. 8 in der Zukunft liegende Buchungen (Reservierungen) je Mitglied zulässig.

Langzeitbuchungen sind möglich. Jedoch sind Buchungen die länger als drei Tage (2 Nächte auf fremdem Platz) andauern mit dem Vorstand abzuklären. In diesem wird eine Mindeststundenzahl von 1,5 Stunde pro Tag vorausgesetzt.

§2 Flugvorbereitung

Vereinsmaschinen dürfen ausschließlich auf Basis einer sorgfältigen Flugvorbereitung durchgeführt werden. Diese kann ohne Vorankündigung durch die Mitglieder des geschäftsführenden Vorstandes oder der LSGS Fluglehrer stichprobenartig vor Flugbeginn zur Kontrolle eingefordert werden. Liegen die Dokumente nicht vollständig vor, darf der Flug erst nach Vervollständigung der Dokumente begonnen werden. In diesem Fall ist das Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes oder der LSGS Fluglehrer weisungsbefugt.

Grundlage für die ordnungsgemäße Durchführung sind die Checklisten der Maschinen. Sie liegen in den Cockpits der Maschinen und sind dort nach Betrieb auch wieder sichtbar abzulegen.

Bestehen beim Check des Fluggerätes Bedenken hinsichtlich eines sicheren Flugbetriebes, so ist die Maschine im Zweifelsfall still zu legen. Eine sofortige Information des Vorstandes oder des Wartungspersonals mit Angabe des Stillgeleggrundes hat zu erfolgen. Die Maschine ist deutlich mit einem Schild „**Außer Betrieb**“ zu kennzeichnen. Im Buchungssystem ist darüber hinaus ein entsprechender Sperrvermerk vorzunehmen.

Außerdem sollte der nachfolgende Pilot informiert werden um ihm eine unnötige Anreise zu ersparen.

§3 Betankung der Vereinsmaschinen

Tankmengen sind stets im Vereinsflieger unter Bemerkungen zu notieren. Jedoch niemals im Bordbuch.

Grundsätzlich sind die Flugzeuge mit UL91, SuperPlus-Benzin oder MoGas zu betanken. In Ausnahmefällen (kein UL91/SuperPlus/MoGas vorhanden) kann auch AVGAS getankt werden. Bei Verwendung von AVGAS ist die Menge im Buchungssystem zu notieren und



die Werkstatt zu informieren, da sich die Kontrollintervalle der Ventile wegen Bleizusatz in AVGAS verringern.

Erfolgt die Betankung in EDKB, müssen keine Tank-Quittungen aufbewahrt werden. Wird hingegen an fremden Plätzen getankt, sind die Tankquittungen stets mit dem Namen des verantwortlichen PIC zu versehen und unmittelbar nach Rückkehr in EDKB in den Briefkasten im Vereinsheim (nicht außen!) einzuwerfen.

§4 Einweisung neuer Mitglieder mit Lizenz bzw. Einweisung der Mitglieder in neue Vereinsmaschinen

Lizenzinhaber dürfen die Vereinsmaschinen erst nach einer Bodeneinweisung und einer praktischen Einweisung durch einen Fluglehrer nutzen. Die Länge der Einweisung liegt im Ermessen des Fluglehrers. Der eingewiesene PIC ist verpflichtet, vor dem Erstbetrieb sämtliche Dokumente und Bedienungsanleitungen des Fluggerätes intensiv zu studieren. Erst nach schriftlicher Bestätigung eines Fluglehrers im Flugbuch des Lizenzinhabers (Vermerk: „Vereinsinterne Musterfreigabe erteilt“ mit Datum und Unterschrift des Fluglehrers) darf dieser die Vereinsmaschine nutzen.

§5 Mitnahme von Gästen

Grundsätzlich ist die Mitnahme von Gästen, auch von Nicht-Vereinsmitgliedern, gestattet. Jeglicher kommerzielle Ansatz ist strikt verboten. Zuwiderhandlungen können zum Ausschluss aus dem Verein führen. Im Zweifel entscheidet der geschäftsführende Vorstand.

Dem Gast darf unter keinen Umständen die Kontrolle des Fluggerätes überlassen werden. Dies gilt unabhängig davon, ob der Gast über eine gültige Lizenz verfügt oder nicht.

§6 Reinigung und Reparatur der Fluggeräte

Grundsätzlich sind die Vereinsmaschinen nach jeder Nutzung außen und innen zu reinigen. Insbesondere zur Reinigung der Cockpit-Scheibe (innen wie außen) sind ausschließlich entsprechend gekennzeichnete Reinigungs- und Putzmittel zu verwenden. Abweichungen davon können zu Kratzern oder Mattierung der Kunststoffscheiben führen. Die Reinigung hat mit Ausnahme der Scheibenreinigung stets außerhalb der Halle zu erfolgen.



Wird eine Vereinsmaschine nach deren Gebrauch nachweislich nicht gereinigt, behält sich der Vorstand eine Rechnungsstellung vor.

Ohne Rücksprache mit unserer Vereinswerkstatt oder dem Flugzeugbeauftragten (KBON) darf kein Pilot/Schüler an den Ultraleichtflugzeugen/Motorsegler Arbeiten oder Reparaturen durchführen. Dies ist besonders bei der D-KBON untersagt, da dieses Flugzeug der CAMO unterliegt

§7 Hangarierung der Fluggeräte

Die Hallentore sind grundsätzlich geschlossen zu halten. D. h. nach Entnahme einer Maschine aus dem Hangar und nach Rückstellung des Fluggerätes in den Hangar sind die Hallentore zu schließen. Dies dient zur Prävention vor Diebstählen und verhindert Eindringen von Schmutz und Staub durch andere vorbeifliegende Maschinen.

§8 Anschluss von mobilen elektronischen Navigationsgeräten oder sonstigen elektrischen/elektronischen Geräten mit Akkubetrieb

Die mobilen Navigationsgeräte sind nach Gebrauch im TakeOff an die Ladestationen anzuschließen.

§9 Erfassung von durchgeführten Flügen

Alle Flüge sind zeitnah nach dem erfolgten Flug, im Buchungssystem (derzeit „Vereinsflieger“) zu erfassen. Gemäß vorgegebenem Raster sind hier alle relevanten Daten vollständig einzutragen.

- A.) Flugzeit: Startzeit (Abheben) bis Landezeit (Landung)
- B.) Blockzeit: Anlassen des Triebwerkes bis Abstellen des Triebwerkes
- C.) Motorzeit: Motorzählerstand Beginn bis Ende

§10 Maschinen mit Motorvorwärmung aus externer Energiequelle

Grundsätzlich sind Vereinsmaschinen, die über eine externe Spannungsquelle an ein Motorvorheizungs-System anschließbar sind, ganzjährig nach jedem Gebrauch an diese anzuschließen (Steckverbindung). Bei Unklarheiten bitte umgehend das Wartungspersonal kontaktieren.



§11 Vereinsinterner Checkflug (alternierend zum 2jährigen Übungsflug)

Der Checkflug (vereinsinterner Begriff) ist eine vereinsinterne Regelung. Hierbei wird im Sinne der Flugsicherheit durch einen LSGS Fluglehrer überprüft, ob der Lizenzinhaber die Vereinsmaschinen sicher und wie vorgeschrieben betreiben kann. Art und Umfang liegen im Ermessen des jeweiligen Fluglehrers.

§12 Wer länger als 4 Monate keine Flüge als PIC nachweisen kann

Ein vereinsinterner Checkflug ist auch dann erforderlich, wenn der Lizenzinhaber länger als 4 Monate keine Flugbewegung als PIC nachweisen kann. Die Länge des Fluges und die Inhalte des Checkfluges liegen im Ermessen des Fluglehrers.

§13 Keine Addition der Bordbücher

um falsche Additionen zu vermeiden wird die Summierung der Betriebszeiten und Anzahl Landungen in den Bordbüchern / Logbüchern NICHT durchgeführt. Die Summierung obliegt einzig der Werkstatt oder entsprechend berufener Personen.

Der gesetzliche vorgeschriebene Eintrag der einzelnen Flüge ist davon unberührt.

Die Regelung gilt für alle Ultraleichtflugzeuge und Flugzeuge

Für die Verbindlichkeit dieses Dokumentes zeichnen für die LSGS:

gez. O.Gibranczik

gez. M.Albers

1. Vorsitzender

Vorstand Finanzen

Sankt Augustin, im November 2020