



Airbus HFB-Fluggemeinschaft e.V.

Vereinsordnung

Stand: 07.06.2010

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
ÄNDERUNGSSTAND	4
GEBÜHRENORDNUNG	5
1. Einmalige Aufnahmegebühr	5
2. Monatsbeiträge	5
3. Monatsbeiträge für Gastmitglieder	6
4. Fluggebühren	6
4.1 Segelflug	6
4.2 Motorsegler	6
5. Gastfluggebühren	7
6. Typengebühr	7
7. Baustundenausgleich	7
8. Pauschalregelung	7
9. Private Nutzung von Vereinsanlagen	8
10. Ausgleich für nicht angetretene Dienste	8
11. Sondervereinbarungen	8
BAUSTUNDENORDNUNG	9
1. Beteiligung am Arbeitsaufkommen	9
2. Abrechnungszeitraum	9
3. Pflicht-Baustunden	9
4. Planung	9
5. Anerkennung	9
6. Baustunden-Ausgleich	9
7. Baustunden während des Flugbetriebs	9
8. Ausnahmeregelungen	10
9. Abrechnungsmodus	10
10. Beispiele	10
AUSBILDUNGSRICHTLINIEN	11
Umfang der Ausbildung	11
1. Ausbildung zum Erwerb der Segelfluglizenz	11
2. Umschulung und Einweisung auf neue Segelflugzeugtypen	11
3. Umschulung auf neue Startarten	11
4. Durchführung von Überlandflugeinweisungen	12
5. Ausbildung von Startwindenfahrern	12

6. Klassenberechtigung Reisemotorsegler in der Segelfluglizenz	12
7. PPL-A nach JAR-FCL mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler	12
8. Klassenberechtigung Reisemotorsegler im PPL-A	12
9. Die Ausbildung zum Erwerb der CVFR-Berechtigung	12
10. Übungs- und Überprüfungsflüge nach gesetzlichen und vereinsinternen Richtlinien.....	12
RICHTLINIEN FÜR DIE FLUGBERECHTIGUNG	13
1 Allgemeine Voraussetzungen.....	13
2 Typenberechtigung.....	13
3. Überlandflugberechtigung mit Segelflugzeugen	15
4. Überlandflugberechtigung mit dem Motorsegler	15
5. Flüge mit Vereinsflugzeugen auf fremden Fluggeländen.....	15
6 Haftung des Piloten bei Unfällen mit Schäden an Flugzeug oder Personen	16
RICHTLINIEN FÜR DEN FLUGBETRIEB AUF DEM SEGELFLUGGELÄNDE WENZENDORF.....	17
1. Platzordnung	17
2. Flugbetrieb	17

ÄNDERUNGSSTAND

Die in diesem Dokument abgefassten Richtlinien und Ordnungen basieren auf dem Dokument „Gebühren-Ordnung“ in der Fassung 17.09.2007.

Die Richtlinien und Ordnungen wurden umfassend redaktionell bearbeitet und teilweise neu strukturiert.

Änderungen sind in diesem Änderungsverzeichnis mit Datum und Verfasser kenntlich zu machen. Auf dem Deckblatt (erste Seite dieses Dokuments) ist das Datum der letzten Änderung kenntlich zu machen.

Die aktualisierte Version ist über die Homepage der Airbus HFB Fluggemeinschaft zu verbreiten. Alternativ kann eine Printversion jederzeit beim Vorstand angefordert werden.

Datum	Verfasser	Änderung
05.08.08	Dr. Matthias Runte	Vollständige Neufassung des Dokuments aus dem Dokument „Gebührenordnung“ vom 19.07.2007. Einarbeitung der Beschlüsse der letzten Jahre in die Richtlinien und Ordnungen.
15.11.08	Dr. Matthias Runte	Einarbeitung der Beschlüsse der erweiterten Vorstandssitzung vom 14.11.2008
18.11.08	Dr. Matthias Runte	Kleinere Änderungen; Vorbereitung zur Abstimmung in der AOMV am 28.11.2008
03.12.08	Dr. Matthias Runte	Integration der Beschlüsse der AOMV vom 28.11.2008
01.01.09	Dr. Matthias Runte	Integration diverser dankenswerter redaktioneller Anmerkungen von J. Loerke
07.06.10	H.-J. Behrens	Gebührenanpassung der OMV vom 26.03.2010 eingefügt

GEBÜHRENORDNUNG

1. Einmalige Aufnahmegebühr

Regelsatz..... 350,00 Euro

Ermäßigter Satz 100,00 Euro

Den ermäßigten Satz zahlen Bewerber mit Anspruch auf Beitragsermäßigung (s. u.) und Airbus-Belegschaftsmitglieder. Für fördernde Mitgliedschaft wird keine Gebühr erhoben.

Die Gebühr wird fällig mit dem Beginn der Vollmitgliedschaft und wird mit der darauf folgenden Quartalsabrechnung eingefordert.

2. Monatsbeiträge

Regelsatz für Vollmitglieder und Mitglieder auf Probe..... 23,00 Euro

Ermäßigter Satz für:

a.) Regelsatz für Vollmitglieder und Mitglieder auf Probe von 19 bis 25 Jahren in Berufsausbildung (z.B. Auszubildende und Studenten) ohne regelmäßiges Einkommen 16,00 Euro

b.) Regelsatz für Vollmitglieder und Mitglieder auf Probe bis zu 18 Jahren, Wehr-/Zivil-Dienstleistende und Schüler an allgemeinbildenden Schulen 10,00 Euro

c.) Fördernde Mitglieder ohne aktive Flugberechtigung (mindestens) 3,00 Euro

Ehrenmitglieder unterliegen keiner Beitragspflicht.

Mitglieder über 18 Jahre, die den ermäßigten Beitrag in Anspruch nehmen möchten, sind verpflichtet, beim Kassenwart die Ermäßigung zu beantragen und geeignet zu belegen, z.B. durch Vorlage ihres Wehrdienstausweis oder Studentenausweises mit Semesterbescheinigung. Im Zweifelsfall oder bei Nichtvorlage des Nachweises wird der Regelsatz in Rechnung gestellt.

Die Beitragspflicht beginnt mit dem 1. vollen Monat nach Annahme des Aufnahme-Antrages durch ein Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes. Sie endet mit dem vom Vorstand bestätigten Monat des Austritts üblicherweise zum Ende des Quartals bei dreimonatiger Kündigungsfrist. Der Beitrag wird im Voraus für das laufende Geschäftsjahr zum 1. Februar fällig und mit der nächsten Quartalsabrechnung eingefordert. Sonderregelungen für Gastmitglieder und soziale Härtefälle werden im Einzelfall vom Vorstand festgesetzt.

Zum Ende jeden Quartals erhält jedes Mitglied schriftlich eine Quartalsabrechnung mit seinem Kontostand, sowie einmal jährlich einen Auszug seines Mitgliederkontos. 14 Kalendertage nach Rechnungsstellung (Poststempel) muss der Kontostand mindestens 100 Euro „Haben“ aufweisen, wenn das Mitglied keine Einzugsermächtigung für die Rechnung erteilt hat. Danach werden Korrekturanträge in der Regel abgewiesen und bei Zahlungsrückständen das Mahnverfahren eingeleitet, das stufenweise die Flugberechtigung und das Stimmrecht einschränkt.

3. Monatsbeiträge für Gastmitglieder

Die Monatsbeiträge für Gastmitglieder sind gegenüber den regulären Monatsbeiträgen erhöht. Die erhöhten Mitgliedsbeiträge beinhalten eine Kompensation für nicht gezahlte Aufnahmegebühr und/oder nicht geleistete Baustunden sowie für die entfallende Typengebühr:

Monatsgebühren für Piloten, die 18 Jahre oder älter sind: 120,00 Euro

Für Piloten unter 18 Jahren 60,00 Euro

Eine Gastmitgliedschaft wird für eine Mindestzeitspanne von drei Monaten gewährt und darf höchstens ein Jahr andauern.

4. Fluggebühren

4.1 Segelflug

Winden-Startgebühr (bei Nutzung der Vereinswinde): 2,50 Euro/Start

F-Schlepp-Startgebühr (bei Nutzung des Vereins-Motorseglers): 2,00 Euro/Min.

Die F-Schlepp-Startgebühr wird nach Flugzeit des Motorseglers vom Start bis zur Landung berechnet und ist zusätzlich zur Flugzeitgebühr für das Segelflugzeug zu zahlen.

Flugzeitgebühr für das Segelflugzeug ab 1. Minute:

Ka8, ASK-13 in der Schulung 0,18 Euro/Min.

LS4b, LS7WL 0,26 Euro/Min.

ASK-13 außerhalb der Schulung 0,26 Euro/Min.

ASK-21 0,30 Euro/Min.

Ab der 181. Minute eines Fluges halbiert sich die Flugzeitgebühr für Segelflugzeuge für die restliche Zeit bis zur Landung.

4.2 Motorsegler

Die Fluggebühren für den Motorsegler setzen sich aus einer nutzungsabhängigen Grundgebühr und einer Flugzeitgebühr zusammen.

Grundgebühr bis 10h Flugzeit des Mitglieds in der Abrechnungsperiode 100,00 Euro/Jahr

Grundgebühr ab 10h Flugzeit des Mitglieds in der Abrechnungsperiode 150,00 Euro/Jahr

Flugzeitgebühr (Kraft- und Segelflugbetrieb): 0,90 Euro/Min.

Die Grundgebühr wird für das Mitglied nur fällig, wenn es den Motorsegler in der betreffenden Abrechnungsperiode als verantwortlicher Pilot, als Flugschüler oder für Übungsflüge genutzt hat. Abrechnungsperiode der Grundgebühr ist das Kalenderjahr.

Zur Berechnung der Flugzeit des Mitglieds werden seine Flugzeiten der Flüge als verantwortlicher Luftfahrzeugführer, Ausbildungsflüge und Übungsflüge mit Fluglehrer summiert.

Als Mindestflugzeit pro Flug werden 5 Minuten in Rechnung gestellt.

Beim Nachtanken und von Kraftstoff und Öl ist der verantwortliche Motorsegler-Pilot verpflichtet, den Stand des Motor-Betriebsstundenzählers sowie die getankte Kraftstoff- bzw. Ölmenge ins Bordbuch einzutragen. Auslagen für auswärtig getankten Kraftstoff werden gegen Nachweis bis zur Höhe des Einkaufspreises des Vereinskraftstoffes erstattet.

5. Gastfluggebühren

Bei Begleitung durch Familienangehörige, dem Verein nahestehende Personen, persönliche Gäste von Mitgliedern sind mindestens die regulären Fluggebühren zu zahlen.

Bei Begleitung durch Gäste ohne Bindungen an Verein oder Vereinsmitglieder ("Zaungäste"):

a) Motorsegler

Bis zu 15 Minuten Flugzeit 35,00 Euro

Ab 16. Minute 2,00 Euro/Min.

b) Segelflugzeug

Bis zu 10 Minuten Flugzeit 12,00 Euro

Ab 11. Minute 1,00 Euro/Min.

Der Pilot hat sich vor dem Gastflug mit dem Flugleiter und dem Gast über Art, Umfang und Bezahlung des Fluges abzustimmen. Überzogene Flugzeit, die vom Gast nicht bezahlt wird, geht gemäß den regulären Fluggebühren zu Lasten des Piloten.

Schulung hat Vorrang vor Gastflügen.

6. Typengebühr

Nach dem ersten Flug mit einem Vereinsflugzeug als verantwortlicher Pilot wird eine Typengebühr fällig.

Die Typengebühr beträgt:

ASK13 (D-8964) 0,00 Euro

Ka8 (D-3027, D-7288) 0,00 Euro

ASK21 (D-9821) 75,00 Euro

LS4b (D-0604) 65,00 Euro

LS7WL (D-5337) 65,00 Euro

Super Dimona HK36 (D-KWZE) 125,00 Euro

7. Baustundenausgleich

Der Wert einer Baustunde (als Zahlungsverpflichtung für Mitglieder) beträgt:

Regelsatz 8,50 Euro

Ermäßigter Satz für Schüler an allgemeinbildenden Schulen 6,00 Euro

8. Pauschalregelung

Mitglieder können beim Vereinseintritt wählen, bestimmte Beiträge und Gebühren im ersten Jahr ihrer Vereinsmitgliedschaft zu einer vergünstigten Pauschalzahlung zusammenfassen zu lassen.

Der Gültigkeitszeitraum der Pauschalregelung beginnt am ersten des Kalendermonats, in dem das Mitglied eintritt und gilt für 12 Monate. Während dieser Zeit sind durch die Zahlung der Pauschale folgende Beiträge und Gebühren abgegolten:

- Monatsbeiträge,
- Flugzeitgebühren auf Segelflugzeugen im Rahmen der Ausbildung bis zum ersten Alleinflug und der ersten drei Alleinflüge einschließlich der Winden-Startgebühr für diese Flüge,

- Alle Ausgleichszahlungen für nicht abgeleistete Baustunden.

Regelsatz für die Pauschale: 960,00 Euro

Ermäßigter Satz für:

a.) Mitglieder, die beim Vereinseintritt zwischen 19 und 25 Jahre und in Berufsausbildung (z.B. Auszubildende und Studenten) und ohne regelmäßiges Einkommen sind 810,00 Euro

b.) Mitglieder, die beim Vereinseintritt unter 18 Jahre alt, Wehr-/Zivil-Dienstleistende oder Schüler an allgemeinbildenden Schulen sind 710,00 Euro

Die Pauschale ist bei Vereinseintritt fällig. Ratenzahlung ist auf Antrag möglich.

In den o. a. 12 Monaten vom Mitglied geleistete Baustunden werden ihm bis zur anteiligen Pflicht-Stundenzahl des jeweiligen Geschäftsjahres zum ermäßigten Satz gutgeschrieben und mindern die Pauschale. Bei einer Pflicht-Stundenzahl von 60 und einem ermäßigten Satz von 6,00 Euro mindert sich die Pauschale also um 360,00 Euro, wenn alle Pflichtstunden abgeleistet wurden.

9. Private Nutzung von Vereinsanlagen

Die Inanspruchnahme von Vereinsanlagen aus Gründen, die nicht im Interesse des Vereines liegen, ist im Einzelfall mit dem Vorstand abzustimmen.

Der Vereinskasse sind entstehende Kosten zu erstatten, darüber hinaus kann vom Vorstand eine Gebühr erhoben werden. Pauschal vereinbart sind:

Telefongebühr pro Einheit 0,10 Euro

Werkstatt-Benutzung für ein Privat-Flugzeug pro angefangenen Tag (exkl. Werkzeug oder Verbrauchsmaterial vom Verein) 10,00 Euro

10. Ausgleich für nicht angetretene Dienste

Nicht angetretene Flugleiter-, Windenfahrer- oder Fluglehrerdienste werden mit 25 Euro in Rechnung gestellt und fließen der vom Jugendwart verwalteten Jugendkasse zu.

11. Sondervereinbarungen

Der Vorstand kann für einzelne Mitglieder Sondervereinbarungen treffen.

BAUSTUNDENORDNUNG

1. Beteiligung am Arbeitsaufkommen

Jedes Vereinsmitglied ist verpflichtet, einen Beitrag zur Erledigung von anstehenden Arbeiten im Verein zu leisten.

Der Vergleich der Anzahl geleisteter Baustunden eines Mitglieds mit der im folgenden definierten individuellen Pflicht-Baustundenzahl für dieses Mitglied ermöglicht die Bewertung des persönlichen Arbeitseinsatzes eines Mitglieds und damit einen eingeschränkten Ausgleich unter den Mitgliedern.

2. Abrechnungszeitraum

Der Abrechnungszeitraum für die Baustundenabrechnung ist das Geschäftsjahr (Kalenderjahr). Stichtag für die Abrechnung ist das Ende des Abrechnungszeitraums.

3. Pflicht-Baustunden

In der ordentlichen Mitgliederversammlung wird für den Abrechnungszeitraum die Anzahl der Pflicht-Baustunden beschlossen. Diese ist Grundlage für die Baustundenabrechnung.

Wird in der ordentlichen Mitgliederversammlung kein Beschluss gefasst, so beträgt die Anzahl der Pflicht-Baustunden 60h.

4. Planung

Die ordentliche Mitgliederversammlung sollte über die Durchführung größerer sowie frei planbarer Projekte beschließen. Der erweiterte Vorstand legt dort eine erste Schätzung der daraus für den Abrechnungszeitraum zu erwartenden Belastung der Einzelmitglieder vor. Dazu kommt der typische Aufwand für laufende Instandhaltung, Wartung, Pflege und Flugbetrieb.

5. Anerkennung

Die Anerkennung einer Baustunde wird von den Werkstattleitern, Mitgliedern des geschäftsführenden Vorstandes oder von diesen im Einzelfall beauftragten Personen ausgesprochen und angemessen dokumentiert.

Fluglehrer erhalten die dokumentierte Zeit ihrer diesbezüglichen Tätigkeit im Flugbetrieb zur Hälfte als Baustunden angerechnet.

6. Baustunden-Ausgleich

Mitglieder, die weniger als die individuelle Pflicht-Baustundenzahl geleistet haben, sind verpflichtet, die Differenz durch Zahlung auszugleichen.

Der Gegenwert einer nicht geleisteten Pflicht-Baustunde ist in der Gebührenordnung festgelegt.

Zu Einzelheiten des Abrechnungsmodus siehe 9.

7. Baustunden während des Flugbetriebs

Ein Teilnehmer am laufenden Flugbetrieb (min. 1 Start) darf während des Flugbetriebs nur eingeschränkt Baustunden leisten. Der Flugleiter entscheidet (evtl. in Abstimmung mit dem diensthabenden Fluglehrer) über die Abkömmlichkeit von Teilnehmern (Anzahl und Dauer). Die Erhaltung eines funktionsfähigen Flugbetriebes hat in der Regel Vorrang.

8. Ausnahmeregelungen

Ausnahmeregelungen sind im Einzelfall mit dem Vorstand abzustimmen.

9. Abrechnungsmodus

Für jedes Mitglied wird zunächst eine individuelle Pflicht-Baustundenzahl berechnet.

Die individuelle Pflicht-Baustundenzahl berücksichtigt die Dauer und den Status der Mitgliedschaft des Mitglieds während des Abrechnungszeitraums.

Der Zeitfaktor z gibt die Anzahl der Monate innerhalb des Abrechnungszeitraums wider, für die Baustunden abzurechnen sind. Es gilt:

$z = 1$ für ein Mitglied, das während des Abrechnungszeitraums Ausbildungs- oder Übungsflüge absolviert hat oder als verantwortlicher Flugzeugführer geflogen ist.

$z = t/12$ für ein Mitglied mit kürzerer anrechenbarer aktiver Mitgliedschaft im Abrechnungszeitraum, das während des Abrechnungszeitraums Ausbildungs- oder Übungsflüge absolviert hat oder als verantwortlicher Flugzeugführer geflogen ist. Faktor t ist dabei die Anzahl der Monate aktiver Mitgliedschaft im Abrechnungszeitraum, die nicht unter die Pauschal- oder eine Sonderregelung fallen.

$z = 0$ für ein Mitglied mit Pauschalregelung sowie Mitglieder, die im Abrechnungszeitraum keine Ausbildungs- oder Übungsflüge absolviert haben und nicht als verantwortlicher Flugzeugführer geflogen sind, Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands sowie vom Vorstand benannte **Sonderfälle**.

Die individuelle Pflicht-Baustundenzahl errechnet sich aus der Multiplikation der allgemeinen Pflicht-Baustundenzahl mit dem Zeitfaktor z .

Hierzu wird die Differenz aus der Anzahl geleisteter Baustunden mit der individuellen Pflicht-Baustundenzahl berechnet. Die Differenz ist gemäß 6 durch Zahlung auszugleichen.

10. Beispiele

Beispiel 1:

Pflicht-Baustundenzahl 60, Mitglied war 6 Monate aktiv und hat 12 Baustunden geleistet.

$Z = 6/12$, individuelle Pflicht-Baustundenzahl = $6/12 \cdot 60 = 30$

Baustundendifferenz = $30 - 12 = 18$

Mitglied ist 35 Jahre und voll berufstätig

Abrechnung von 18 nicht geleisteten Baustunden zu je €8,50.

Baustundenausgleich €153,00.

Beispiel 2:

Pflicht-Baustundenzahl 48, Mitglied war 12 Monate lang aktiv und hat 43 Baustunden geleistet.

$Z = 1$, individuelle Pflicht-Baustundenzahl = 48

Baustundendifferenz = $48 - 43 = 5$

Mitglied ist 15 Jahre und Schüler

Abrechnung der fehlenden 5 Stunden zu je €6,00

Baustundenausgleich €30,00

AUSBILDUNGSRICHTLINIEN

Umfang der Ausbildung

Die Ausbildung in der Airbus HFB-Fluggemeinschaft umfasst:

1. Die Ausbildung zum Erwerb der Segelfluglizenz.
2. Umschulung und Einweisung auf neue Segelflugzeugtypen.
3. Umschulung auf neue Startarten.
4. Durchführung von Überlandflugeinweisungen.
5. Ausbildung von Startwindenfahrern
6. Die Ausbildung zum Erwerb der Klassenberechtigung Reisemotorsegler in der Segelfluglizenz.
7. Die Ausbildung zum Erwerb der Klassenberechtigung Reisemotorsegler im PPL-A.
8. Die Ausbildung zum Erwerb des PPL-A nach JAR-FCL mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler.
9. Die Ausbildung zum Erwerb der CVFR-Berechtigung.
10. Übungs- und Überprüfungsflüge nach gesetzlichen und vereinsinternen Richtlinien.

1. Ausbildung zum Erwerb der Segelfluglizenz

Die Ausbildung zum Erwerb der Segelfluglizenz teilt sich in einem theoretischen und einen praktischen Teil ein.

Die theoretische Ausbildung wird in der Regel außerhalb der Flugsaison in Form von Präsenzunterricht im Vereinsheim durchgeführt. Unabhängig von den gesetzlichen Bestimmungen haben die Flugschüler am vereinsinternen theoretischen Unterricht teilzunehmen.

Die praktische Ausbildung erfolgt während der Flugsaison auf dem Segelfluggelände Wenzendorf und auf anderen Fluggeländen. Bis zur Alleinflugreife fliegt der Segelflugschüler mit einem Fluglehrer doppelsitzig im Segelflugzeug ASK13 und als Ergänzung des Schulungsprogramms für einige Übungen und die Überlandflugeinweisung in der ASK21 und im Motorsegler. Die ersten drei Alleinflüge macht der Flugschüler nach Entscheidung der Fluglehrer ebenfalls auf der ASK13 (A-Prüfung). Anschließend erfolgt eine Umschulung auf weitere Segelflugzeugtypen. Den wesentlichen Teil der restlichen praktischen Ausbildung bis zur Prüfungsreife fliegt der Flugschüler im Alleinflug unter Beobachtung durch Fluglehrer am Boden.

2. Umschulung und Einweisung auf neue Segelflugzeugtypen

Nach der A-Prüfung erhält der Flugschüler in der Regel die Flugberechtigung für das Muster Ka8. Es folgen ggf. weitere Muster, für die vereinsintern keine Segelfluglizenz vorgeschrieben ist.

Piloten mit Segelfluglizenz erhalten im Rahmen des Erwerbs der Typenberechtigung eine Einweisung in das Muster durch einen Fluglehrer.

3. Umschulung auf neue Startarten

Die Segelflugausbildung erfolgt im Wesentlichen an der Winde auf dem Segelfluggelände Wenzendorf.

Die Umschulung auf weitere Startarten wie Flugzeugschlepp und Eigenstart kann durchgeführt werden, soweit ein geeignetes Fluggelände zur Verfügung steht und die Umstände dies ermöglichen.

4. Durchführung von Überlandflugeinweisungen

Im Rahmen der Aus- und Weiterbildung werden doppelsitzige Überlandflugeinweisungen mit Fluglehrern für Flugschüler und auf Wunsch für Scheinpiloten durchgeführt. Für die Einweisungen werden alle doppelsitzigen Flugzeuge des Vereins eingesetzt.

5. Ausbildung von Startwindenfahrern

Der Verein bietet die Ausbildung zum Startwindenfahrer an. Die Ausbildung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. den Ausbildungsrichtlinien des LVN.

Die Prüfung wird durch den Ausbildungsleiter abgenommen.

6. Klassenberechtigung Reisemotorsegler in der Segelfluglizenz

Inhaber einer Segelfluglizenz können die Klassenberechtigung Reisemotorsegler als Eintrag in die Segelfluglizenz erwerben. Die Ausbildung wird erst begonnen, wenn auch die vereinsintern geforderten fliegerischen Voraussetzungen für die Flugberechtigung vorliegen (gültige Segelfluglizenz, 40h auf Kunststoffsegelflugzeugen).

7. PPL-A nach JAR-FCL mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler

Es wird die Ausbildung zum PPL-A nach JAR-FCL mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler angeboten.

8. Klassenberechtigung Reisemotorsegler im PPL-A

Piloten mit PPL-A können zusätzlich die Klassenberechtigung Reisemotorsegler erwerben, wenn sie über einen PPL-A ohne Klassenberechtigung Reisemotorsegler verfügen.

9. Die Ausbildung zum Erwerb der CVFR-Berechtigung

Der Verein bietet die Ausbildung zum Erwerb der CVFR-Berechtigung als Eintrag in die Segelfluglizenz oder den PPL mit Klassenberechtigung Reisemotorsegler an.

10. Übungs- und Überprüfungsflüge nach gesetzlichen und vereinsinternen Richtlinien

Der Verein bietet die Durchführung von gesetzlich geforderten Übungsflügen und vereinsinternen Überprüfungsflügen an. Diese können auch kombiniert werden.

RICHTLINIEN FÜR DIE FLUGBERECHTIGUNG

1 Allgemeine Voraussetzungen

1.1 Vereinseigene Flugzeuge dürfen nur benutzt werden, wenn der verantwortliche Pilot die Flugberechtigung für das betreffende Flugzeug besitzt.

1.2 Für die Flugberechtigung müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Der Pilot ist aktives Mitglied der Airbus HFB-Fluggemeinschaft.
- b) Der Pilot besitzt die vereinsinterne Typenberechtigung für das betreffende Flugzeug.
- c) Der Pilot hat eine gültige Lizenz für das betreffende Flugzeug oder einen Flugauftrag eines Fluglehrers erhalten.
- d) Der Pilot besitzt eine Überlandflugberechtigung für das betreffende Flugzeug, falls die Umgebung des Flugplatzes verlassen werden soll, oder hat einen schriftlichen Flugauftrag eines Fluglehrers erhalten.

1.3 Segelfluggpiloten müssen einen Checkflug mit Fluglehrer in dem betreffenden Kalenderjahr (i.d.R. zu Saisonbeginn) durchgeführt haben, sofern sie keine Lehrberechtigung für Segelflug besitzen.

1.4 Motorseglerpiloten müssen einen Checkflug mit Fluglehrer durchgeführt haben, wenn der letzte Flug als verantwortlicher Flugzeugführer oder Checkflug mit Fluglehrer auf dem Motorsegler sechs Monate oder länger zurückliegt und sie keine Lehrberechtigung für Motorsegler besitzen.

1.5 Fluglehrer dürfen einen Flug auch dann verhindern, wenn der Pilot im Besitz einer gültigen Lizenz ist, aber Zweifel an der Fähigkeit des Piloten bestehen, den Flug ohne Gefährdung seiner selbst, Dritter sowie des Vereinseigentums durchzuführen. Der Vorstand ist in diesem Fall umgehend vom Fluglehrer zu informieren.

2 Typenberechtigung

2.1 Erwerb der Typenberechtigung

Der Pilot kann unter folgenden Voraussetzungen eine Typenberechtigung erwerben:

- a) Der Nachweis der unter 2.5 aufgeführten fliegerischen Erfahrung liegt vor.
- b) Der Pilot hat sich anhand des Flughandbuchs und ggf. einer theoretischen Einweisung durch einen Fluglehrer mit dem Muster vertraut gemacht und dies durch Unterschrift bestätigt.
- c) Für den Motorsegler ist zusätzlich eine umfassende praktische Einweisung durch einen Fluglehrer oder einen vom Ausbildungsleiter benannten Piloten erfolgreich durchgeführt und von diesem bestätigt worden. Der Erwerb eines PPL oder der Klassenberechtigung Reisemotorsegler auf dem Motorsegler in der Airbus HFB-Fluggemeinschaft gilt als gleichwertiger Nachweis.
- d) Der Ausbildungsleiter und der diensthabende Fluglehrer haben dem Erstflug auf dem neuen Segelflugzeug-Muster (ggf. nach einem Überprüfungsflug) zugestimmt und erheben nach dem Erstflug keine Einwände gegen die Erteilung der Typenberechtigung.

2.2 Umfang der Typenberechtigung

Eine Typenberechtigung gilt für das jeweilige Flugzeug und schließt niederrangigere nicht automatisch ein.

2.3 Typengebühr

Nach dem Erstflug als verantwortlicher Flugzeugführer wird für einige Flugzeuge eine Typengebühr fällig. Die Höhe der Gebühr ist in der Gebührenordnung geregelt.

2.4 Widerruf der Typenberechtigung

Die Typenberechtigung kann widerrufen werden, wenn der Pilot mit der Zahlung der Typengebühr in Verzug gerät.

2.5 Fliegerische Erfahrung

Für den Erwerb der vereinsinternen Typenberechtigung ist je nach Flugzeug mindestens folgende fliegerische Erfahrung (oder gleichwertig) nachzuweisen:

Ka8b (D-3027), Ka8c (D-7288)

- 3 Alleinflüge im Segelflugzeug.

LS4b (D-0604)

- Einweisung auf ASK-21 durch Fluglehrer (10 Starts),
- 20 Stunden und 50 Starts allein im Segelflugzeug,
- Begonnene Windenfahrerausbildung, sobald das 18. Lebensjahr erreicht ist.

LS7WL (D-5337)

- Gültige Segelfluglizenz,
- 20 Stunden allein im Kunststoffsegelflugzeug,
- Streckenflug über mindestens 120km mit OLC- oder DMSt-Wertung im Alleinflug,
- Windenfahrerschein.

ASK13 (D-8964)

a) Flüge ohne Begleiter:

- Gültige Segelfluglizenz,
- 30h Alleinflugzeit im Segelflugzeug.

b) Flüge mit Begleiter

- wie a) wenn Begleiter zur Zeit des Fluges eine gültige Segelfluglizenz besitzt,
- sonst zusätzlich 20 Flüge auf Doppelsitzern.

c) im Rahmen der Ausbildung

- Mit Flugauftrag eines Fluglehrers.

ASK21 (D-9821)

a) Flüge ohne Begleiter

- Gültige Segelfluglizenz,
- 30h Alleinflugzeit im Segelflugzeug,

- Praktische Einweisung durch Fluglehrer (10 Starts).

b) Flüge mit Begleiter

- wie a) wenn Begleiter zur Zeit des Fluges eine gültige Segelffluglizenz besitzt,
- sonst zusätzlich 20 Flüge auf dem Muster.

Super Dimona HK36 (D-KWZE)

a) Mit Segelffluglizenz und Klassenberechtigung Reisemotorsegler:

- Gültige Segelffluglizenz mit gültiger Klassenberechtigung Reisemotorsegler,
- 40h Alleinflugzeit im Kunststoffsegelfflugzeug.

b) Mit PPL und Klassenberechtigung Reisemotorsegler:

- Gültiger PPL mit gültiger Klassenberechtigung Reisemotorsegler.

c) Für Flüge mit Begleiter, wenn Begleiter keine Berechtigung zum Führen des Motorseglers besitzt:

- zehn Alleinflüge nach Erteilung der Typberechtigung gemäß a) bzw. b).

3. Überlandflugberechtigung mit Segelfflugzeugen

3.1 Der Pilot muss die Flugberechtigung für das betreffende Flugzeug besitzen.

3.2 Vor dem ersten Überlandflug sollte der Flugzeugführer in der Regel 20 Flüge auf dem Muster durchgeführt haben. Im Einzelfall und bei hinreichender Erfahrung auf vergleichbaren Mustern können 3 Flüge unter Aufsicht eines Fluglehrers ausreichen, wenn dieser danach die Erteilung der Berechtigung befürwortet.

3.3 Kunststoffflugzeuge darf für Überlandflug nur benutzen, wer bereits einen dokumentierten Zielflug von mindestens 120km auf Flugzeugen in Holz- oder Gemischtbauweise durchgeführt oder dem Ausbildungsleiter hinreichende Überlandflug-Erfahrung auf vergleichbaren Kunststoffflugzeug-Mustern nachgewiesen hat.

4. Überlandflugberechtigung mit dem Motorsegler

4.1 Der Pilot muss die Flugberechtigung für den Motorsegler besitzen.

4.2 Drei Landungen auf fremden Flugplätzen (dabei mindestens ein Verkehrslandeplatz) in Begleitung eines Fluglehrers oder eines vom Ausbildungsleiter dafür benannten Piloten müssen so durchgeführt sein, dass dieser danach keine wesentliche Beanstandung erhoben hat.

5. Flüge mit Vereinsflugzeugen auf fremden Fluggeländen

5.1 Für Platzflüge muss der Pilot die Flugberechtigung für das betreffende Flugzeug besitzen. Ohne Überlandflugberechtigung kann eine Einweisung vor Ort zur Bedingung gemacht werden.

Für Überlandflüge muss der Pilot die Überlandflugberechtigung besitzen.

5.2 Die Zustimmung des Vorstandes muss in jedem Einzelfall vorliegen. Ausnahmen: a) Rückkehr-Wiederstarts außengelanderter Segelfflugzeuge, b) Flüge mit dem Motorsegler ohne geplante auswärtige Übernachtung in rechtzeitiger Abstimmung mit dem Flugleiter bzw. mit Buchung im vereinseigenen Online-Reservierungssystem an Tagen ohne Vereinsflugbetrieb in Wenzendorf.

5.3 Bei Vereins-Fliegerlagern können in Abstimmung mit Vorstand und Ausbildungsleiter für Teilnehmer befristet Ausnahmen von 5.1 zugelassen werden.

5.4 Die Nutzung der Vereinsflugzeuge für Flüge mit mehrtägiger Abwesenheit von Wenzendorf ist rechtzeitig schriftlich unter Angabe des Ziels beim Vorstand zu beantragen. Dieser kann die Entscheidung der Mitgliederversammlung übertragen.

6 Haftung des Piloten bei Unfällen mit Schäden an Flugzeug oder Personen

6.1 Für die Vereinsflugzeuge bestehen Haftpflicht- und (mit Ausnahme der Ka8b/c) Kasko-Versicherung.

Für Pilot und Begleiter bestehen Sitzplatz- und ggf. Passagierhaftpflicht-Versicherungen.

6.2 Die Teilschadens-Selbstbeteiligung der Kaskoversicherung bzw. die gesamten Kosten bei Ka8b/c gehen normalerweise zu Lasten der Vereinskasse. Unabhängig davon hat der verantwortliche Pilot die kameradschaftliche Pflicht, die Belastung der Fluggemeinschaft durch seinen persönlichen Einsatz bei der Schadensbehebung angemessen zu verringern.

6.3 Im Einzelfall kann der erweiterte Vorstand (besonders bei schuldhafter Verletzung gesetzlicher oder vereinsinterner Bestimmungen durch den Piloten) die Höhe des Beitrages des Flugzeugführers zur Behebung des Schadens festsetzen oder die Mitgliederversammlung darüber entscheiden lassen.

RICHTLINIEN FÜR DEN FLUGBETRIEB AUF DEM SEGELFLUGGELÄNDE WENZENDORF

1. Platzordnung

1.1 Die Anfahrt zum Fluggelände erfolgt grundsätzlich aus südwestlicher Richtung von der Verbindungsstraße Drestedt/Wenzendorf her. Der nördliche Weg über den "Hof Wenzendorf" darf nur im Notfall bzw. nach Absprache mit der Hof-Verwaltung benutzt werden.

1.2 Die umgebenden Ackerflächen dürfen nur betreten werden, soweit dies ohne Schaden für die Bepflanzung möglich ist oder dies (z.B. zur Bergung von Vorseilen) unvermeidbar ist.

1.3 Das Befahren der Flugbetriebsflächen ist nur Dienstfahrzeugen gestattet.

1.4 Aus Sicherheitsgründen muß das gesamte Hallenvorfeld während des Flugbetriebes freigehalten werden. Privatfahrzeuge sind in dieser Zeit möglichst hinter den Hallen abzustellen.

1.5 Jeder Aufenthalt auf den Flugbetriebsflächen ist unter ständiger Luftraumbeobachtung auf das notwendige Maß zu beschränken. Auch außerhalb des regulären Flugbetriebes ist jederzeit mit der Landung eines Flugzeuges zu rechnen.

FLUGZEUGE haben VORRANG!

1.6 Während des Flugbetriebes ist das Absperrseil in der Zufahrt einzuhängen. Winkzeichen von Start oder Winde sind beim Passieren der Absperrung zu beachten. Fahrzeuge dürfen innerhalb der Absperrung nur so bewegt werden, daß sie den Flugbetrieb nicht stören.

1.7 Anordnungen des Flugleiters und die Platzordnung sind verbindlich für alle Personen, die sich auf dem Fluggelände aufhalten.

1.8 Jedes Vereinsmitglied ist aufgefordert, Gäste freundlich einzuweisen.

2. Flugbetrieb

2.1 Briefing

An offiziellen Flugtagen beginnt der Flugbetrieb um 09:00 Uhr Ortszeit mit der Vorflugbesprechung. Sie wird vom diensthabenden Flugleiter geleitet:

- Er sorgt für die Bekanntmachung von aktuellen Sicherheitshinweisen und Wetterinformationen.
- Er überprüft und vermerkt die Anwesenheit oder Vertretung der Diensthabenden im Dienstbuch.
- Er legt die Startrichtung fest und teilt die zur Aufnahme des Flugbetriebs erforderlichen Arbeiten/Dienste (unter Berücksichtigung des Dienstplanes) ein: Aufbau von Winde, Startwagen und Absperrungen; Seilkontrolle; Bodentransport und Flugvorbereitung der Flugzeuge.
- Er kann die Durchführung sonstiger Arbeiten (Baustunden) an Platz, Gebäude oder in den Werkstätten durch Teilnehmer am Flugbetrieb gestatten, solange dies die ordnungsgemäße Abwicklung des Flugbetriebs nicht gefährdet.
- Er nimmt alle Flugzeug-Reservierungs-Wünsche für den Tag in eine Liste auf und entscheidet nach dem allgemeinen Briefing über deren Berücksichtigung. Er hat dabei auch Interessen der übrigen Teilnehmer am Flugbetrieb zu wahren.

Nach dem Briefing eintreffende Flugzeugführer müssen beim Flugleiter die Informationen des Briefing einholen und werden von diesem nach seinem Ermessen in den Flugbetrieb eingegliedert. Der Flugleiter kann ein Startverbot bis 15:00 Uhr verhängen.

2.2 Flugleitung, allgemeiner Ablauf des Flugbetriebes

- Der Flugbetrieb wird verantwortlich geleitet von dem Flugleiter, der zur aktuellen Tageszeit im Flugleiter-Dienstbuch dafür eingetragen ist. Er ist auch verantwortlich für die lückenlose Führung der Dienstbücher für Flugleiter, Fluglehrer und Windenfahrer.
- Der diensthabende Flugleiter ist berechtigt, bei Zweifeln an der Sicherheit eines Fluges für dessen Durchführung die Nutzung von Vereins-Flugzeugen bzw. Vereins-Winde zu verhindern.
- Den Anweisungen des Flugleiters ist unbedingt Folge zu leisten. Beschwerden über diese Anweisungen können nach deren Ausführung beim geschäftsführenden Vorstand oder dem Ausbildungsleiter eingereicht werden. Diese arbeiten gemeinsam als Schiedsstelle.
- Verstöße gegen interne Richtlinien und gesetzliche Bestimmungen sind vom Flugleiter in geeigneter Weise zu ahnden. Schwerwiegende Vorfälle sind dem Vorstand zu melden und sollten in der nächsten Vorflugbesprechung erläutert werden, um die Gefahr einer Wiederholung zu vermindern.
- Die Flugleiter sind für eine saubere und gewissenhafte Aufzeichnung der Start- und Landezeiten verantwortlich. Das Original der Startliste bzw. die elektronische Startliste ist gleichzeitig Hauptflugbuch des Segelfluggeländes. Jede Startliste ist vom einem Flugleiter abzuzeichnen, soweit diese in Papierform vorliegt.
- Wird ein Segelflugzeug während des Flugbetriebes auf den Flugbetriebsflächen bewegt, ist dessen Funkgerät so in Hörbereitschaft zu halten, daß die Bodenmannschaft Funk-Anweisungen des Flugleiters folgen kann.
- Jedes abgestellte Flugzeug ist (z.B. durch Reifen) gegen Wind zu sichern. Hauben sind zu schließen, wenn sie nicht durch eine Person in unmittelbarer Nähe gesichert werden.
- Absehbar länger nicht benötigte Segel-Flugzeuge gehören in die Halle und nicht aufs Vorfeld. Sonneneinstrahlung und Staub/Sand führen zu verstärkter Alterung der Lack- und GfK-Oberflächen und Kabinenhauben. Der Brennglas-Effekt bei nicht abgedeckten Hauben kann zusätzlich Schäden verursachen.
- Grundsätzlich ist der Motorsegler so abzustellen, daß beim Anlassen des Triebwerks und beim Rollen der Propellerstrahl nicht auf abgestellte Flugzeuge, Fahrzeuge oder offene Gebäude gerichtet ist.
- Zur Durchführung von Flugbetrieb ohne Anwesenheit eines Flugleiters siehe **2.7**.

Eine angemessene Beteiligung an allen Bodendiensten wird von jedem Teilnehmer des Flugbetriebes erwartet.

2.3 Windenstart

- Nur eingewiesene Mitglieder dürfen die am Flugbetrieb beteiligten Fahrzeuge führen.
- Solange beide Seile ausliegen, muß das "Feldseiten"-Seil vom Seilschirm getrennt werden und an der Seite abgelegt werden, bis es nach dem "Hallenseiten"-Seil benutzt wird.
- Es ist ausschließlich mit den korrekten Sollbruchstellen für den jeweiligen Flugzeugtyp zu starten. Die korrekten Farbkennungen für Windenstarts sind an den Vereinssegelflugzeugen im Bereich der Schwerpunktkupplungen markiert.
- Der diensthabende Windenfahrer hat Anspruch auf Ablösung während der Thermikzeit.

- "Kavalier- bzw. Katapult-Starts" sind **lebensgefährlich** und daher von allen Piloten **bzw.** Windenfahrern zu vermeiden.
- Gleichzeitiger Windenstart und Motorsegler-Betrieb sind verboten.

2.4 Regeln für den Flug im Platzbereich

- Vereins-Segelflugzeuge werden grundsätzlich nur mit ordnungsgemäß angelegten Rettungs - Fallschirm geflogen. Fallschirme mit Kennzeichen eines Flugzeuges sind ebenso wie die entsprechend gekennzeichneten Akkus nur für das zugehörige Flugzeug zu verwenden.
- Auf genaue Einhaltung der Sichtflugregeln ist zu achten. Ab ca.1300mGND beginnt *Luftraum C- Hamburg* (4500ft MSL bis FL60).
- Die Platzrunden sind gemäß angehängtem Lageplan festgelegt.
- Den Platz zur Landung anfliegende Flugzeuge haben sich rechtzeitig vor Erreichen der Platzrunde über Funk anzumelden.
- Segelflugzeuge haben sich zur Landung spätestens an den vorgegebenen Positionen entsprechend der SBO in die Platzrunde einzureihen und dies über Funk zu bestätigen; bei Doppel-Landungen gilt nach Absprache über Funk in der Regel: erstes Segelflugzeug "Lange Landung" oder "Motorsegler-Bahn", zweites Segelflugzeug "Kurze Landung".
- Ein Motorsegler mit laufendem Triebwerk wird zur Landung vom Flugleiter eingereiht, Segelflugzeuge haben Vorrang. Der Pilot hat das Erreichen der Position im Gegenanflug über Funk zu melden. Aus Lärmgründen soll in Platznähe soweit wie möglich mit verminderter Motorleistung geflogen werden. Gehöfte und Ortschaften und insbesondere der „Hof Wenzendorf“ sind möglichst weiträumig zu umfliegen.
- Mit stehendem Triebwerk gilt ein Motorsegler als Segelflugzeug und darf soweit wie möglich die (kürzere) Segelflug-Platzrunde zur Landung auf der Motorseglerbahn benutzen. Eine entsprechende Absicht ist bei der ersten Funkanmeldung dem Flugleiter mitzuteilen.
- Der vereinseigene Motorsegler soll in Wenzendorf außerhalb der Schulung nur mit laufendem Triebwerk gelandet werden.
- Zu ordnungsgemäßer Landeeinteilung gehört ein eindeutiger Queranflugteil vor dem Endanflug.
- Jeder Motorseglerstart ist ab dem Rollen auf den Platz mit dem Flugleiter abzustimmen. Der Motorsegler darf (in Abstimmung mit dem Flugleiter) nach dem Start die Platzrunde nach außen an beliebiger Stelle verlassen. Der Lärmschutz (s. o.) steht dabei jedoch im Vordergrund.
- Thermik-Kreisen direkt nach dem Ausklinken ist nur erlaubt, wenn eindeutiges Steigen vorhanden ist. Der Pilot hat darauf zu achten, dass er den Startbetrieb nicht stört und seine Höhe jederzeit für ein ordnungsgemäßes Einreihen in die Folge der landenden Flugzeuge ausreicht. (Kurbeln unter 160 m GND verbietet sich damit von selbst).
- Unterhalb 500m Höhe GND darf der Platz nur nach Genehmigung durch die Flugleitung überflogen werden.
- Platzflüge sind im Allgemeinen auf eine Stunde limitiert. Flugverlängerung kann vom Flugleiter (bzw. vom diensthabenden Fluglehrer für Ausbildungsflüge) nach rechtzeitiger Funkanfrage gestattet werden. Der Pilot hat seine Distanz zum Platz darauf einzustellen.
- Hörbereitschaft auf 123.5 MHz ist zu wahren, Frequenz-Wechsel nur in Absprache mit der Flugleitung zulässig. Die Bodenstation ist bei Flugbetrieb ständig auf 123.5 MHz besetzt zu halten.

- Während des Schulbetriebes dürfen Schulflugzeuge (ASK13, Ka8) nur in Abstimmung mit dem diensthabenden Fluglehrer benutzt werden.

2.5 Regeln für den Überlandflug

- Vereinsintern gelten als Überlandflüge alle Flüge mit dem Ziel einer Landung außerhalb des Startortes, Flüge außerhalb der Platzumgebung mit dem Motorsegler, sowie Segelflüge mit dem Ziel einer Wertung in einem dezentralen Streckenflugwettbewerb (DMSt, OLC) oder behördlicher Forderungen (Ausbildung, Scheinerhalt).
- Absatz 2.4 gilt auch für Überlandflieger in Platznähe.
- Beabsichtigte Überlandflüge mit dem Motorsegler und den Segelflugzeugen sind dem Flugleiter so rechtzeitig zu melden, dass dieser sie ordnungsgemäß abfertigen kann (im Normalfall während des Briefings, s. 2.1). Segelflugzeuge ohne benannte sachkundige Rückholmannschaft werden nicht abgefertigt.
- Der Abflug ist bei Segelflugzeugen dem Flugleiter über Funk zu melden.
- Bei Zwischenlandungen mit dem Motorsegler hat der Pilot auch die Lande- und Startzeit auf fremden Plätzen für das Hauptflugbuch präzise anzugeben.

2.6 Ende des Flugbetriebes

- Nach 19:00 Ortszeit dürfen auf dem Segelfluggelände keine Starts mehr durchgeführt werden. Landungen sind ausnahmsweise, z.B. nach Überlandflügen oder längeren Thermikflügen, auch nach 19:00 zulässig.
- Der Vorstand kann in Absprache mit dem Verpächter Ausnahmeregelungen erlassen (z.B. Erweiterung der Betriebszeiten bei Fliegerlagern oder Verkürzung während der Jagdsaison).
- Nach dem Einräumen der Flugzeuge und Fahrzeuge endet die Anwesenheitspflicht der Teilnehmer am Flugbetrieb.
- Die abendliche Führung und Abrechnung der Bordbücher (incl. Überprüfung der Lückenlosigkeit der Einträge für Motorlaufzeit und Tanken der Super-Dimona), des Windenbuches und die Verwahrung von Tageseinnahmen aus dem Flugbetrieb bis zur Übergabe an Kassenwart/Kassierer gehören zu den Aufgaben der Flugleiter.

2.7 Flugbetrieb ohne Anwesenheit eines Flugleiters

- Die Anwesenheit eines Flugleiters ist nicht erforderlich für Einzelstarts zum Zweck eines Überlandfluges oder eines Platzfluges nicht unter 30 Minuten Dauer (s. Zusatz zur behördlichen Genehmigung des Platzes).
- Der verantwortliche Flugzeugführer ist verantwortlich für die Sicherheit bei der Durchführung seines Flugbetriebes.
- Der verantwortliche Flugzeugführer ist verpflichtet, das Hauptflugbuch, ggf. das Windenbuch und die Bordbücher zu führen (incl. Überprüfung der Lückenlosigkeit der Einträge für Motorlaufzeit, getankte Kraftstoffmengen und nachgefüllte Ölmengen beim Motorsegler).
- Der geschäftsführende Vorstand ist umgehend zu informieren bei Vorkommnissen, die die Sicherheit betreffen.

2.8 Betrieb vereinsfremder Flugzeuge

- Die Stationierung und Betrieb vereinsexterner Flugzeuge (Privat-Flugzeuge) auf dem Segelfluggelände Wenzendorf ist durch den geschäftsführenden Vorstand genehmigen zu lassen. Der Vorstand kann auch befristete Genehmigungen oder Auflagen erteilen.
- Der Wiederstart außengelanderter vereinsexterner Segelflugzeuge bedarf keiner Genehmigung durch den Vorstand.