

Flugordnung

Gilt mit Ausnahme der Punkte 9. bis 12. und 19 auch für den Betrieb der Dimona

Allgemeiner Teil

Zweck dieser Flugordnung ist es

- für maximale Sicherheit beim Flugbetrieb zu sorgen.
 - für bestmögliche Kooperation zwischen den Piloten und bestmöglichen Umgang mit dem Gerät zu sorgen.
1. Die Flugordnung ist bindend für den Flugbetrieb, für den Transport sowie für Arbeiten und Hantieren an vereinseigenen Flugzeugen. Ihre Kenntnisnahme ist vor der Teilnahme am Flugbetrieb einmal jährlich durch Unterschrift zu bestätigen. **Verstöße** gegen die Flugordnung werden entsprechend geahndet (Verweis, Leistungen zugunsten des Vereins, Flugverbot).
 2. Die Flugordnung kann bei Bedarf jederzeit vom Vereinsvorstand abgeändert oder ergänzt werden. Die gültige Version wird in AkaFlieg üblicher Weise veröffentlicht (z.B. Aushang, Homepage)
 3. Die **Organisation des Flugbetriebes** und diesbezügliche Entscheidungen erfolgen durch den fliegerischen Leiter. Dieser wird in seiner Abwesenheit in absteigender Reihenfolge jeweils vom Obmann, Obmannstellvertreter, einem Fluglehrer oder einer von ihm beauftragten Person vertreten.
 4. Selbständiges **Ausräumen** von vereinseigenem Fluggerät sowie die selbständige Durchführung von Platz- und Streckenflügen ist an den Besitz der Flugberechtigung gebunden. Ausnahmen nur gegen Genehmigung durch Vereinsvorstand.
 5. Über die **Erteilung einer Flugberechtigung** entscheiden der Vereinsvorstand und der fliegerische Leiter. Die Vergabe von Flugberechtigungen kann auch durch die einzelnen Fluglehrer erfolgen, sofern diese vom Vorstand und fliegerischem Leiter dazu ermächtigt wurden.
 6. Bei besonderen Gründen (insbesondere Missachtung der Flugordnung) kann die Flugberechtigung auch jederzeit wieder zurückgezogen werden.
 7. Am Flugbetrieb mit vereinseigenem Fluggerät kann jedes Mitglied teilnehmen, sobald eine entsprechende Flugberechtigung erteilt wurde. Diese kann vom Vereinsvorstand jährlich (üblicherweise vor Beginn der Flugsaison) erteilt werden, wenn das Mitglied die fliegerischen Voraussetzungen nachweist, seine Verpflichtungen dem Verein gegenüber erfüllt hat und nachweislich einen gültigen Flugschein besitzt. Die Verpflichtungen beinhalten insbesondere Bezahlen des Mitgliedsbeitrages und etwaiger Schulden (Fluggebühren, Betrag für fehlende Arbeitsstunden, usw.).
 8. Die Flugberechtigung gilt normalerweise für ein Kalenderjahr bzw. die Gültigkeitsdauer des Flugscheins (sofern kürzer) und läuft dann automatisch ab. Wird allerdings innerhalb von 3 Monaten kein Start auf einem Segelflugzeug bzw. AkaFlieg Motorsegler durchgeführt, so ist zur Wiedererlangung der jeweiligen Flugberechtigung (Segelflug, Motorsegler) eine Überprüfung mit einem Fluglehrer durchzuführen. Bei Piloten mit mehr als 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot

kann die Überprüfung nach Rücksprache mit den Fluglehrern entfallen. Ausnahmen von diesen Regelungen sind durch den fliegerischen Leiter möglich.

9. Die Flugberechtigungen werden jeweils auf einer Jahresliste bekannt gegeben und erteilt als:

- einfache Flugberechtigung: gilt nur für den Platzbereich (Kegel 1:15). Die Landung hat unbedingt am Flugplatz zu erfolgen.
- erweiterte Flugberechtigung: für Streckenflüge
Kunstflugberechtigung (für B4 + Twin): jeweils gesondert für einzelne Gruppen von Kunstflugfiguren

Wird eine Freigabe erteilt, hat der Betreffende darauf zu achten, dass diese auch in der Jahresliste eingetragen wird (Bestätigung / e-mail des Fluglehrers an den fliegerischen Leiter).

10. Die Flugberechtigung beinhaltet die jeweilige Startart sowie die Flugzeugtype. Sie setzt daher die abgeschlossene Umschulung sowie entsprechende Flugerfahrung voraus. Die Typumschulung erfolgt durch die vereinseigenen Fluglehrer. Die typbezogenen Bedingungen zur Erlangung der jeweiligen Berechtigung sind im Anhang angeführt.

11. Die **Aufteilung der Flugzeuge** erfolgt täglich rechtzeitig vor Beginn des Flugbetriebes, also im Allgemeinen am frühen Vormittag zwischen 9 und 10 Uhr unter Aufsicht des fliegerischen Leiters bzw. Stellvertreters. Dabei ist in erster Linie nach kollegialen Gesichtspunkten vorzugehen. Sollte keine Einigung bezüglich bestimmter Flugzeuge zustande kommen, so wird in absteigender Gewichtung nach folgenden Kriterien entschieden:

- zuerst jene, die an diesem Tag (bei Schlechtwetter am Transporttag auch am nächstfolgenden Tag mit Flugwetter) ein AkaFlieg Flugzeug bzw. -anhänger mit ihrem Auto zum Platz transportiert haben.
- jene, die beim Aufrüsten bzw. Ausräumen der Flugzeuge mitgeholfen haben.
- Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden im aktuellen Jahr **): wer mehr arbeitet, wird bevorzugt.
- Leistungsflug vor Platzflug vor Schulflug. *)
- Anzahl der Flugstunden in letzter Zeit: wer schon viel geflogen ist, sollte andere auch zum Fliegen kommen lassen.
- nach Regenperioden bei Fluglagern werden Anwesende vor Neueintreffenden bevorzugt.

***) Beträgt die Differenz der Arbeitsstunden weniger als 10% (vom höheren Ah-Konto gerechnet), so erhält derjenige den Vorzug, der einen Leistungsflug *) durchführen möchte. Falls beide einen Leistungsflug durchführen möchten, erhält derjenige den Vorrang, der im Vorjahr bei sis.at die höhere Punkteanzahl erfliegen hat.

*) Als Leistungsflug gilt ein Streckenflug nur dann, wenn er nach den Richtlinien für die österr. Streckenflugmeisterschaft (sis.at) dokumentiert und eingereicht wird, ein Kunstflug, wenn er als Training für eine Meisterschaftsteilnahme durchgeführt wird. Schulflüge sind Flüge in der Platzrunde, z.B. F-Schleppschulung und Überprüfungsstart, nicht jedoch längere Thermikflüge, auch wenn damit eine Schulung verbunden ist, z.B. Kunstflugschulung, Thermikeinweisung, etc.

12. Bei **Gästeflügen** auf AkaFlieg Doppelsitzern sind sinngemäß obige Regeln anzuwenden, wobei zu berücksichtigen ist, dass in erster Linie Vereinsmitglieder vor Gästen flugberechtigt sind. Allerdings haben AkaFlieger mit überdurchschnittlich hoher Anzahl an Arbeitsstunden auch bei großem Andrang auf den Doppelsitzer (Twin) das Recht auf Durchführung eines Gästefluges. Als Gästeflüge gelten Flüge mit Nicht-AkaFlieg-Mitgliedern, die keinen bestimmten Zweck verfolgen. Für Gästeflüge, deren Hauptzweck z.B. Verlängerung oder Erwerb eines Kunstflugscheines, Erlernen bestimmter Kunstflugfiguren und Gefahreneinweisung darstellt, gelten daher die Bedingungen für Schulflüge für Nichtmitglieder (siehe unten).

Besondere Bestimmungen

13. Jeder Pilot hat sich vor dem Start über die jeweils gültige Flugplatzordnung und das Handbuch der von ihm geflogenen Type in Kenntnis zu setzen. Die jeweiligen Bestimmungen sind genauestens einzuhalten.
14. Das **Auf- und Abrüsten der Flugzeuge** darf nur unter Anleitung einer mit dem jeweiligen Verfahren vertrauten Person erfolgen. Alle Helfer sind vorher entsprechend einzuweisen; dies gilt insbesondere für Schüler und Gäste, die diese Tätigkeit zum ersten Mal durchführen.
15. Vor jedem Start ist am Flugzeug ein gründlicher und gewissenhafter **Check** durchzuführen (Ausnahme: Schulflugzeuge im Platzrundenbetrieb: Check vor Beginn des Flugbetriebes und dann in regelmäßigen Abständen, z.B. beim Auftanken). Werden dabei Mängel festgestellt, welche die Funktionstüchtigkeit des Flugzeuges oder die Sicherheit des Fluges beeinträchtigen, darf selbstverständlich erst nach Beheben des Mangels geflogen werden. Dazu gehört auch ein einwandfreies Funktionieren aller notwendigen Instrumente, wie Fahrtmesser, Höhenmesser, G-Messer, Motoranzeigen, Variometer und Funkgerät. Vor dem ersten Start ist das Flugzeug gegebenenfalls beim Flugplatzhalter bzw. bei der Flugsicherung anzumelden.
16. Der **Funkverkehr** ist auf die zur sicheren Durchführung des Fluges notwendigen Meldungen zu beschränken. Insbesondere die Platzfrequenz ist aus Sicherheitsgründen für den Flugplatzverkehr freizuhalten. Gegebenenfalls ist auf eine Streckenflugfrequenz auszuweichen. Ohne funktionierendes Funkgerät (Check!) darf nicht gestartet werden!
17. Segelflugzeuge dürfen aus Sicherheitsgründen erst unmittelbar vor dem **Start** (Eintreffen des Schleppflugzeuges) auf die Piste geschoben werden. Vorher muss der Anflugsektor geprüft werden, es muss absolut sichergestellt sein, dass kein Flugzeug im Anflug ist. Die Starthilfe (Seil einklinken, Fläche halten) darf nur von eingeschulten Personen durchgeführt werden. Nach der Landung ist die Piste schnellstmöglich zu verlassen. Generell ist die Piste kein Platz, auf dem man sich länger als unbedingt notwendig aufhalten sollte.
18. **Landungen** sind stets beginnend aus der Position (in ausreichender Höhe: min. 300m) mit Gegen-, Quer- und Endanflug durchzuführen, wobei spätestens im Gegenanflug eine entsprechende Funkmeldung zu erfolgen hat. Sogenannte Überflüge (niedrige Höhe, hohe Geschwindigkeit) sind zu unterlassen.
19. **Sitzordnung:** in doppelsitzigen Segelflugzeugen hat der verantwortliche Pilot aus Sicherheitsgründen (uneingeschränkte Sicht, Bedienung des Funkgerätes,

bessere Instrumentierung) stets vorne zu sitzen, d.h. Gäste dürfen nur auf dem hinteren Sitz befördert werden. Besitzt nur einer der beiden Piloten die Flugberechtigung für dieses Flugzeug, so gilt er als verantwortlicher Pilot. Besitzen beide die Flugberechtigung, dann hat der vorne sitzende Pilot den Schleppflug sowie die Landung durchzuführen. Ausgenommen davon sind ausschließlich Fluglehrer, spezielle Freigaben sind in Sonderfällen möglich (Genehmigung durch fliegerischen Leiter). Beim Motorsegler gilt dasselbe sinngemäß für den linken Sitzplatz.

20. **Rauchen** in den Flugzeugen ist nicht gestattet.
21. Alle Start-, Flug- und Nächtigungsgebühren sind je nach Platzordnung noch am selben Tag zu bezahlen.
22. Nach dem Flugbetrieb ist der letzte Pilot für die **ordnungsgemäße Versorgung des Flugzeuges** und des zugehörigen Gerätes verantwortlich (gereinigter, trockener Zustand, Reinigung der Hauben siehe unten). Andere Piloten (insbesondere Flugschüler), die an diesem Tag ebenfalls mit diesem Flugzeug geflogen sind, haben ihm dabei Hilfe zu leisten. Die Flugzeuge sind mit den zugehörigen Bezügen abzudecken. Falls die Flugzeuge im Freien stehen, ist auf eine sturmfreie Verankerung zu achten; die Befestigungspunkte am Boden (Heringe) sollten sich neben oder hinter den Flächen befinden, damit bei Ablegen einer Fläche keine Beschädigung auftritt. Der abendliche Check umfasst auch die Überprüfung, ob ein **Notsender** unbeabsichtigt in Betrieb ist (Frequenz 121,5 kurz anwählen). Ebenso ist wenn notwendig für das Nachladen der Batterie zu sorgen
23. Die **Cockpithauben** sind zur Vermeidung von Kratzern nur bei Bedarf und mit entsprechender Sorgfalt zu säubern. Die Hauben sind zu demontieren und mit fließendem Wasser (Schlauch) abzuspülen, sowie anschließend mit einem Fensterputzmittel und einem nur für Hauben zu verwendenden Fensterleder abzutrocknen. Besonders bei für B4 + Twin dürfen die Hauben ausnahmslos nur nach diesem Verfahren gereinigt werden (Bodenstaub an der Haubeninnenseite infolge Kunstflug)!
24. Jeder Pilot ist verpflichtet, noch am selben Tag für die ordnungsgemäße **Eintragung** seiner Flüge in das **Bordbuch** zu sorgen. Eventuelle Beschädigungen sind sichtbar zu vermerken und sofort dem Vereinsvorstand, dem fliegerischen Leiter oder dem jeweiligen Flugzeugbetreuer bekanntzugeben.
25. Jedes Vereinsmitglied trägt beim Hantieren und beim Flugbetrieb mit vereinseigenem Fluggerät die volle **Verantwortung**. Entstandene Schäden sind unverzüglich zu melden (an Fluglehrer, Flugzeugpate, Vorstand) und die Schadensbehebung ist einzuleiten. Akaflieg Graz behält sich Schadenersatzforderungen gegenüber dem Verursacher vor. Über Art und Höhe des Schadenersatzes entscheidet der Vereinsvorstand. Ein Austritt aus dem Verein nach dem Schadensfall entbindet nicht von dieser Verpflichtung. Vereinsfremde Piloten haften grundsätzlich in vollem Umfang für entstandene Schäden.
26. Vor jeder Transportfahrt sind die **Anhänger** zu überprüfen und gegebenenfalls in fahrttüchtigen Zustand zu bringen (Lichtanlage, Luftdruck, Kupplung usw.). Auch die sichere Verankerung der Flugzeuge bzw. Einzelteile im Anhänger ist vor jeder Fahrt zu prüfen. Der Zulassungsschein des betreffenden Anhängers ist unbedingt mitzuführen (keine Haftung der AkaFlieg für allfällige Strafmandate!).

27. Das gesamte Zubehör wie **Logger**, **GPS**, etc. ist sorgfältigst zu behandeln. Entnahmen aus den Koffern sind in den beigelegten Listen einzutragen. **Fallschirme** dürfen ausschließlich in vollständig trockenem Zustand in die Transporttaschen verpackt werden und dürfen nicht auf den Boden gelegt werden (Feuchtigkeit!). Die Schirmkappen und Leinen dürfen niemals, auch nicht für kurze Zeit, dem Sonnenlicht ausgesetzt werden.

28. Die **Sitzpolster** dürfen nicht betreten werden (Ein- und Ausstieg, Auftanken), ebenso ist darauf zu achten, dass kein Schmutz in die Cockpits gelangt (feuchtes Wetter). Eventuelle Verschmutzungen sind sofort zu beseitigen. Auch die Flächen dürfen nicht betreten werden.

29. **Motorsegler:**

Auftanken: In Graz über die kleine, fahrbare Tankstelle; nur nach entsprechender Einweisung; Schlüssel ist in der Dimona. Falls die fahrbare Tankstelle leer ist, bitte auffüllen (unbedingt vorher einweisen lassen). Getankte Menge im Bordbuch und Tankbuch eintragen.

Ölkontrolle: Im AkaFlieg-Kasten im Hangar lagert Öl; es ist nur dieses Öl zu verwenden. Maximal bis 50 % auffüllen. Nachgefüllte Mengen (Schätzwert) im Bordbuch eintragen.

Vergaseröl ist ebenfalls im Kasten vorhanden.

Kullerl: Wenn sie nur mehr schwer unter die Hauptfahrwerksräder zu schieben sind, ist der Reifendruck zu gering; Aufpumpen mit der elektr. Pumpe (im Kasten); kann am Zigarettenanzünder der Dimona (oder beim nächsten KFZ) angesteckt werden; Sollwerte stehen auf den Radverkleidungen.

Motorkontrolle: Die jeweils nächste fällige Kontrolle des Motors (erfolgt in 50-Stunden-Abständen) ist im Bordbuch vermerkt. Nach Ablauf (+ 10% = 5h) darf nicht mehr geflogen werden. Daher ständig kontrollieren und sich anbahnende Kontrollen rechtzeitig bekanntgeben, sodass eine Wartung durchgeführt werden kann.

Sämtliche **Vorfälle**, Auffälligkeiten, Störungen etc. bitte umgehend an das Dimona-Team melden.

Wenn zum **Ausräumen** der Dimona auch andere Flugzeug aus dem Hangar geräumt werden, sind diese umgehend wieder in den Hanger zu stellen.

Anlassen & Warmlaufen: Dimona ist unbedingt soweit vom Hangar wegzuschieben, dass kein Staub etc. in den Hangar oder auf andere Flugzeuge geblasen wird!

Abrechnung: Die Abrechnung der Dimona erfolgt über die Motorlaufzeit nach dem jeweils gültigen Tarif; die Segelflugzeit ist gratis.

30. **Streckenflüge:**

Die Erteilung der Streckenflugberechtigung setzt voraus:

- eine Einweisung
- die nachgewiesene Fähigkeit, das entsprechende Flugzeug selbständig auf- und abbauen sowie eine Verladung im Anhänger richtig durchführen zu können.
- Erfüllen der Streckenflugbedingungen für dieses Muster.

31. Vor den ersten drei Streckenflügen ist die Genehmigung des fliegerischen Leiters einzuholen. (Vertretung des fliegerischen Leiters siehe oben).
32. Für eine eventuelle Rückholung von einer Außenlandung hat der betreffende Pilot vor dem Flug selbst alle Vorkehrungen ordnungsgemäß zu treffen, das sind insbesondere Organisation der Rückholmannschaft + Fahrzeug, Hänger in fahrbereitem Zustand (= alle Einzelteile transportsicher verstaut). Nach erfolgter Außenlandung darf das Flugzeug erst verlassen werden, wenn es entsprechend abgesichert worden ist, so dass es durch Einflüsse aller Art (Zuschauer, Wind, Regen usw.) nicht beschädigt werden kann.
33. Streckenflüge sollen stets dokumentiert und zur Teilnahme an der österr. Streckenflugmeisterschaft (sis.at) eingereicht werden.

Schulbetrieb

34. Für Flugschüler wird vom Verein ein großer Einsatz geleistet (Bereitstellung von Fluggerät und Fluglehrern) bei meist geringer Gegenleistung der Schüler (Arbeitsstunden). Daher wird von den Flugschülern erwartet, dass sie sich rege an den Arbeiten am Flugplatz beteiligen, wie insbesondere Mithilfe beim Aus- und Einräumen, Auf- und Abrüsten, Turmdienst, Start- und Landehilfe, Reinigen der Flugzeuge etc. Daher haben die Schüler den gesamten Flugtag ohne Unterbrechung anwesend zu sein, d.h. vom Ausräumen bzw. Aufrüsten am Morgen bis abends das letzte Flugzeug ordnungsgemäß versorgt ist.
35. Für Flugschüler gelten selbstverständlich alle Bestimmungen dieser Flugordnung soweit anwendbar, insbesondere Bezahlen des Mitgliedsbeitrages.
36. Die Grundschulung erfolgt auf dem Motorsegler, daher liegt es im ureigensten Interesse der Schüler, dass dieser ständig in betriebsbereitem Zustand ist. Sie kümmern sich daher selbst darum, dass Betriebsmittel wie Benzin und Öl zur Verfügung stehen, und der Motorsegler bei Bedarf aufgetankt wird.
37. Sind mehrere Schüler anwesend, so ist von diesen eine Einteilung bezüglich der Reihenfolge der Schulflüge (= Platzrunden) zu treffen. Im Allgemeinen werden pro Schüler je 3 Platzrunden geflogen und dann gewechselt. Dauert einer der Flüge deutlich länger (z.B. Ersteinweisung, Hang- oder Thermikflüge), so besteht kein Anspruch auf weitere Starts in dieser Runde. Falls keine Einigung über die Reihenfolge zustande kommt, sind die Bestimmungen wie für die Vergabe der Flugzeuge anzuwenden.
38. Schulflüge (= Platzrunden) haben im Flugbetrieb die geringste Priorität, d.h. wenn der Motorsegler anderweitig beansprucht wird, ruht die Schulung.
39. Die Schüler haben die Flüge täglich ordnungsgemäß in das Bordbuch, die Schulkladde und die Schülerkartei einzutragen.
40. **Schulung für Mitglieder anderer Vereine:** Mit Ausnahme von Kunstflugschulung und -scheinerhaltung sowie Funkkurs ist Schulung nur für Mitglieder befreundeter Vereine möglich. Bietet der befreundete Verein dieselbe Schulungsmöglichkeit ebenfalls an, so ist die Schulung nur auf Wunsch dessen Vereinsvorstandes möglich. Da der Verein nur Mitglieder schulen darf, ist für die Dauer der Ausbildung der Abschluss einer Teilzeitmitgliedschaft notwendig. Diese berechtigt lediglich zur Benützung der betreffenden Flugzeuge im Rahmen der Schulung, und endet automatisch mit Abschluss der Schulung. Weitere Rechte

sind damit nicht verbunden. Die Teilzeitmitgliedschaft ist jeweils an die Genehmigung des Vorstandes gebunden. Der **Teilzeitmitgliedsbeitrag** beträgt die Hälfte des aktuellen Mitgliedsbeitrages (für Studenten ist kein ermäßigter Mitgliedsbeitrag vorgesehen) wenn nichts anderes festgelegt wurde.

Bedingungen:

Grundschulung:

Teilzeitmitglied + Motorgebühr
beinhaltet ausschließlich Motorseglerbenützung im Rahmen der Schulung

Startarterweiterung:

Teilzeitmitglied + Motorgebühr bzw. Minutengebühr (Segelflieger)
Auf Twin ist keine F-Schlepp- bzw. Windenschulung möglich

Kunstflugschulung:

Pauschal dzt. 250.- € für TZ-Mitgliedschaft und Twin Benützung, zuzüglich aller Drittgebühren (Schlepp, Landung etc)

Scheinerhaltung (Segelkunstflug):

Teilzeitmitglied + Twinbenützungsbetrag Euro 10,- pro Start (außer: Flugabbruch, Seilriß, etc.)
zuzüglich Minutengebühr Euro 0,40

Fertigschulung einer Startarterweiterung:

wie Startarterweiterung

Funkkurs:

Teilzeitmitglied + Kursbeitrag

Rossmann / Puxkandl / Kickenweitz / Swoboda 2008

Änderungsvorschläge an AkaFlieg@gmx.at