

BETRIEBSREGLEMENT DES KUNSTFLUGVEREINS ALTENRHEIN (KFVA)

Ausgabe 2005

I. ALLGEMEINES

1. BEZEICHNUNG

1.1 Der Kunstflugverein Altenrhein ist ein Verein gemäss Art. 60 ff. ZGB mit Sitz am jeweiligen Wohnsitz des amtierenden Präsidenten.

2. ZWECK DES VEREINS

2.1 Der Verein bezweckt den Erwerb, die Verwaltung und den Betrieb von Kunstflugzeugen, welche zu möglichst günstigen Bedingungen für die Vereinsmitglieder zur Benutzung zur Verfügung stehen sollen. Mindestens ein Kunstflugzeug wird für die Kunstflug-Grundschulung eingesetzt und den Flugschulen am Flugplatz Altenrhein für Grundschulung, Einweisung und Kunstflugerweiterung überlassen.

3. GELTUNGSBEREICH

3.1 Dieses Betriebsreglement regelt den Erwerb, die Verwaltung und den Betrieb von Kunstflugzeugen des KFVA, sowie die Bedingungen unter denen diese Flugzeuge benützt werden können.

4. LEITUNG UND ORGANISATION DES VEREINS

4.1 Der Verein wird durch ihren Vorstand organisiert. Als Reservationsstelle wird die Homepage des KFVA mit einem geeigneten elektronischen Reservationssystem benutzt. Der Vorstand ist für dessen Organisation verantwortlich.

5. ABGABE DES BETRIEBSREGLEMENTS

5.1 Alle Personen im Vorstand des Vereins erhalten das Betriebsreglement und erteilen darüber Auskunft.

5.2 Jedes Aktivmitglied des Vereins und jeder externe Mieter von Flugzeugen des Vereins wird auf die Veröffentlichte Version des Betriebsreglements auf der Homepage des Vereins aufmerksam gemacht.

5.3 Verantwortlich für die Veröffentlichung des Betriebsreglementes und allfälliger Änderungen ist der Vorstand.

5.4 Teilnahme am Flugbetrieb bedeutet stillschweigend Einverständnis mit den Bestimmungen dieses Betriebsreglementes.

II. EINGESETZTE KUNSTFLUGZEUGE

6. FLUGZEUGTYPEN

6.1 Es werden nur voll kunstflugtaugliche Flugzeuge eingesetzt. Die Einsatzmöglichkeiten ergeben sich abschliessend aus dem AFM des jeweiligen Flugzeuges. Der Vorstand entscheidet über die Anschaffung und den Verkauf der Flugzeuge; vorgängig kann er dazu die Meinung der Hauptversammlung konsultieren.

7. FINANZIERUNG

7.1 Die Finanzierung erfolgt primär über die Flugpauschale gemäss Statuten.

7.2 Im übrigen werden die Flugzeuge durch Darlehen und Sponsorbeiträge finanziert. Dafür sind separate Verträge abzuschliessen. Die Darlehensverträge können auf Wunsch der Darlehensgeber mit Luftfahrzeughypotheken und Versicherungszessionen sichergestellt werden.

III. ORGANISATION DES FLUGBETRIEBES

8. ALLGEMEINE FLUGDIENSTORDNUNG

8.1 Startberechtigung

8.1.1 Am Flugbetrieb des Vereins darf nur teilnehmen, wer die vorgeschriebenen gültigen Ausweise hat, die Trainingsanforderungen für den entsprechenden Flug erfüllt und den vorgeschriebenen Kontrollflug erfolgreich absolviert hat. Der Vorstand kann Nichtmitglieder vom Flugbetrieb ausschliessen.

8.1.2 Die Trainingsanforderungen sind für

a. Solo-Kunstflüge: Absolvierung des jährlichen Checkfluges

b. Kunstflüge mit Pax: 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 3 Monate und vorgängiges Training der vorgesehenen Figuren

8.1.3 Der Pilot ist verantwortlich für:

a. das Vorhandensein der notwendigen gültigen Ausweise

b. das Vorhandensein der notwendigen gültigen Bordpapiere

c. die gewissenhafte Vorbereitung des Fluges

d. die Beurteilung der sicheren Durchführbarkeit des Fluges im Hinblick auf die technischen, meteorologischen und rechtlichen Bedingungen sowie die physische und psychische Belastung von Pilot und Passagieren

- e. die Kontrolle der Flugbereitschaft des Flugzeuges und des Hilfsmaterials
- f. die Einhaltung der Reservationszeiten des Flugzeuges
- g. die Durchführung allfälliger Kontrollflüge bei mangelndem Flugtraining gemäss Ziff. 8.8.1
- h. Die Einhaltung der im AFM vorgeschriebenen Verfahren

8.2 Betriebsvoraussetzungen und -zeiten

8.2.1 Der Flugbetrieb des Vereins wickelt sich im Rahmen des ihr vom Flugplatzhalter erteilten Benützungsrechtes und des Flugplatzreglementes ab.

8.3 Flugplatz-/Flugdienstvorschriften

8.3.1 Nebst den vereinsinternen Reglementen und Weisungen hat jeder Teilnehmer am Flugbetrieb des Vereins das gültige Flugplatzreglement sowie die gültigen Gesetze und Vorschriften über die Luftfahrt zu beachten.

8.4 Pflicht zur Mitarbeit im Flugbetrieb

8.4.1 Die Piloten sind zur Ausführung folgender Arbeiten verpflichtet:

- a. Bereitstellen und Hangarieren des Flugmaterials
- b. Betanken, Ölstand kontrollieren und gegebenenfalls Öl nachfüllen
- c. Sicherung des Flugzeuges (Verankerung des Flugzeuges, Steuerblockierung, Höhenruderarretierung etc.) und Schutz vor Sonnenbestrahlung auf Flugplätzen ohne Hangarierungsmöglichkeiten
- d. Sorgfältiges und vollständiges Führen des Flugreisebuches

8.5 Fliegerhygiene

8.5.1 Den Flugbetrieb aufnehmen oder fortführen darf nur, wer

- a. gesund und ausgeruht ist und sich leistungsfähig fühlt
- b. nicht unter Alkohol oder Betäubungsmitteln Einfluss steht
- c. keine Medikamente einnimmt, die der Flugarzt nicht ausdrücklich erlaubt hat
- d. keine psychischen Probleme hat, die das Führen eines Flugzeuges erschweren

8.5.2 Der Pilot sorgt dafür,

- a. dass im Flugzeug nicht geraucht wird
- b. dass er und seine Passagiere vor und während des Fluges nur bekömmliche Nahrung und Getränke in vernünftiger Quantität zu sich nehmen
- c. dass Papiersäcke für Luftkranke an Bord sind
- d. dass die Flughöhe so gewählt wird, dass jederzeit eine genügende Sauerstoffversorgung, mindestens jedoch den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend gewährleistet ist

8.6 Zuteilung des Flugmaterials, Flugdauer

8.6.1 Flugzeugreservierungen sind auf dem elektronischen Reservationssystem des Vereins vorzunehmen.

8.6.2 Annullierungen sind so bald als möglich vorzunehmen. Ist ein Flugzeug 30 (dreissig) Minuten nach Reservationsbeginn noch nicht übernommen worden, so kann darüber verfügt werden.

8.7 Kontrolle durch den Piloten

8.7.1 Vor Antritt des Fluges hat der Pilot eine Übernahmekontrolle des Flugzeuges gemäss Checklisten resp. Flughandbuch (AFM) durchzuführen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Bordpapiere.

8.8 Kontrollflüge (Checkflüge)

8.8.1 Jeder Pilot hat jährlich einen Checkflug bei einem vom Vorstand bezeichneten Fluglehrer zu absolvieren. Der Fluglehrer bestimmt das Programm.

Bestehen Zweifel am fliegerischen Können eines Piloten, kann der Vorstand jederzeit Kontrollflüge verlangen.

8.8.2 Jeder neue Pilot hat vor dem ersten Flug einen Kontrollflug mit einem vom Vorstand bezeichneten Fluglehrer an Bord durchzuführen, bevor er Flugzeuge des Vereins chartern darf. Der Fluglehrer bestimmt das Programm.

Als neuer Pilot gilt auch jeder, der erstmals eine Kunstflugerweiterung erhält. Wurde die Kunstflugausbildung bei einem Fluglehrer des KFVA absolviert, so ist lediglich noch der jährliche Checkflug zu absolvieren.

8.8.3 Die Piloten haben sich beim Vorstand zur Absolvierung eines Kontrollfluges zu melden. Kontrollflüge können mit Weiterbildung kombiniert werden. Kontrollflüge sind im Flugbuch vom Fluglehrer bestätigen zu lassen.

8.8.4 Der Vorstand kann Landungen auf Flugplätzen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad an besondere Bedingungen knüpfen (z.B. Einweisung).

8.9 Teilnahme an Rallies und Wettbewerben

8.9.1 Der Vorstand hat das Recht, die Teilnahme an Rallies oder Wettbewerben zu untersagen,

- a. wenn anzunehmen ist, dass bei diesem Einsatz das Flugzeug Schaden nehmen könnte

- b. wenn die Ausbildung die Erfahrung und/oder die fliegerischen Fähigkeiten des Piloten für das geplante Vorhaben als nicht ausreichend erachtet werden
- c. wenn die Mitgliedschaft beim Verein einzig aus dem Grund erlangt wurde, ein Flugvorhaben zu realisieren, für welches kein anderes Flugzeug erhältlich war
- d. wenn keine Gewähr besteht, dass der Pilot die finanziellen Verpflichtungen erfüllen kann.

8.9.2 Flüge sind so zu planen, dass

- a. keine besondere Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht
- b. während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.

8.9.3 Mehrkosten, die durch Missachtung von Vorschriften des Betriebsreglementes entstehen (z.B. Zusatztransportkosten bei Flügen ins Ausland ohne Bordpapiere), gehen zulasten des Piloten.

9. VERHALTEN UND MELDEPFLICHT BEI UNFÄLLEN

9.1 Verhalten

9.1.1 Nach Möglichkeit hat der Pilot verletzten Passagieren oder Drittpersonen erste Hilfe zu leisten oder dafür zu sorgen.

Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

9.2 Meldepflicht

9.2.1 Flugunfälle sind dem Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen auf dem schnellsten Weg zu melden. Dazu ist die Alarmzentrale der Schweizerischen Rettungsflugwacht unter der Telefonnummer **1414** zu kontaktieren.

III. FLUG- UND HILFSMATERIAL

10. FLUGBEREITSCHAFT UND ÜBERNAHME

10.1 Der Vorstand überträgt die Wartung der Flugzeuge an eine dafür lizenzierte Werkstätte. Er veranlasst die Durchführung der periodischen Kontrollen, der notwendigen Reparaturen und Revisionen.

Für die Einhaltung dieser Vorschrift hat der technische Verantwortliche des KFVA zu sorgen.

10.2 Der Vorstand ist jederzeit berechtigt, ein Flugzeug ausser Betrieb zu nehmen. Über die Aberkennung der Flugtüchtigkeit entscheidet der Vorstand oder das BAZL.

10.3 Der Pilot hat vor Antritt des Fluges die Flugbereitschaft zu prüfen und eine seriöse Übernahmekontrolle gemäss Checkliste resp. AFM durchzuführen. Er ist dafür verantwortlich, dass die Bordpapiere an Bord sind und das Hilfsmaterial funktionstüchtig ist.

11. SORGFALTS- UND MELDEPFLICHT

11.1 Der Pilot ist vom Moment der Übernahme bis zur erfolgten Rückgabe für das Flug- und Hilfsmaterial verantwortlich. Er hat jede Sorgfalt aufzuwenden und das Flugzeug gemäss Checkliste, AFM und eventuellen zusätzlichen Anweisungen zu bedienen und einzusetzen.

11.2 Jeder Pilot ist verpflichtet, festgestellte oder vermutete Mängel und Defekte umgehend dem Vereinspräsidenten oder dem technischen Verantwortlichen zu melden, unter gleichzeitigem Eintrag in das Flugreisebuch. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Rapport erstellt werden. Der Pilot haftet dem Verein gegenüber für den Schaden, der aus Unterlassung der Meldung entsteht.

11.3 Das Flugzeug darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn im Flugreisebuch ein die Flugsicherheit beeinträchtigender Mangel ohne Behebung eingetragen ist. Dasselbe gilt, wenn eine periodische Kontrolle fällig ist.

11.4 Bei der Landung auf fremden Flugplätzen ist der Pilot für die Betankung (richtige Treibstoff- und Oelsorte), Verankerung, Steuerblockierung, Schutz vor Sonnenbestrahlung oder Hangarierung verantwortlich. Sind Wartungsarbeiten oder Reparaturen notwendig, muss er umgehend den Vereinspräsidenten verständigen.

11.5 Ohne ausdrückliche Ermächtigung durch den Vereinspräsidenten oder den technischen Verantwortlichen dürfen weder Wartungs- noch Reparaturaufträge erteilt werden.

11.6 Für Verzögerungen der Flugreise und daraus entstehende Kosten kann der Verein nicht haftbar gemacht werden, aus welchen Gründen auch immer die Verzögerung entstanden sind.

11.5 Der Pilot hat die Kosten für Benzin und Oel inkl. den Gebühren bar zu bezahlen, sofern es nicht möglich ist, mit den vorhandenen Treibstoff-Kreditkarten zu bezahlen. Nach Abgabe der Quittungen für Treibstoff und Oel an den Vorstand des Vereins wird der Betrag entweder bar ausbezahlt oder auf der nächsten Monatsrechnung gutgeschrieben.

12. VERLORENES ODER BESCHÄDIGTES FLUGMATERIAL

12.1 Meldepflicht

12.1.1 Fehlendes oder beschädigtes Flugmaterial ist vor Antritt des Fluges dem Vereinspräsidenten oder dem technischen Verantwortlichen zu melden. Dazu gehören insbesondere auch Checklisten, Bordpapiere, Hilfsmaterial, GPS, etc..

12.2 Beweisführung

12.2.1 Wird diese Meldepflicht versäumt und das Flugzeug trotzdem in Betrieb genommen, so hat der Pilot zu beweisen, dass er weder für den Verlust, noch für die Beschädigung verantwortlich ist.

13. HANGARIERUNG, HANGARORDNUNG

13.1 Hangarierung

13.1.1 Auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ist die Hangarierung Pflicht des Piloten.

13.1.2 Vor dem Hangar sind die Flugzeuge so aufzustellen, dass der Propellerstrahl nicht gegen den Hangar bläst. Nichtbenützte Flugzeuge sind sofort wieder zu hangarieren.

13.1.3 Auf auswärtigen Flugplätzen kommt Ziff. 8.4 zur Anwendung.

13.2 Hangarordnung

13.2.1 Die Piloten haben bei der Hangarierung äusserste Vorsicht walten zu lassen. Eventuelle Schäden sind sofort dem Vereinspräsidenten oder dem technischen Verantwortlichen zu melden. Die Reparaturkosten gehen zulasten des Schadenverursachers.

13.2.3 In den Hangars ist Ordnung zu halten. Die Hangarordnung des Flugplatzes ist zu beachten.

IV. VERSICHERUNGEN

14. VERSICHERUNGSARTEN

14.1 Der Kunstflugverein Altenrhein hat seine Flugzeuge wie folgt versichert:

- a. Haftpflichtversicherung nach den gesetzlichen Vorschriften
- b. Insassenversicherung über Fr. 20'000.--
- c. Kaskoversicherung mit einem Selbstbehalt von Fr. 5'000.—

15. VERSICHERUNGSLEISTUNGEN

15.1 Die Versicherungsleistungen können jederzeit beim Vereinspräsidenten erfragt werden, soweit sie sich nicht bereits aus dem Versicherungsnachweis ergeben.

15.2 Änderungen in den Versicherungsleistungen werden vom Vorstand schriftlich bekannt gegeben.

V. HAFTUNG

16. HAFTUNG GEGENÜBER DRITTEN

16.1 Die Haftung für Schäden, welche ein Pilot im Flug oder am Boden Dritten zufügt, richtet sich nach dem Gesetz. Derartige Schäden sind dem Vereinspräsidenten umgehend zu melden.

17. SCHADENZUFÜGUNG GEGENÜBER DEM VEREIN

17.1 Beschädigt ein Mitglied ein Flugzeug des Vereins oder deren Einrichtungen am Boden, so ist es dafür schadenersatzpflichtig. Es ist auch ersatzpflichtig für Schäden, welche von ihm durch unsachgemässe Behandlung des übernommenen Flugzeuges verursacht werden.

17.2 Der Verein schliesst für alle bei ihr im Einsatz stehenden Flugzeuge eine Vollkaskoversicherung ab. Soweit Schäden durch diese gedeckt werden, reduziert sich der Schadenanspruch des Vereins unter Vorbehalt des Regressrechtes der Versicherung.

18. MASSGEBLICHER SCHADEN

18.1 Zum Schaden, welcher vom Piloten dem Verein zu ersetzen ist, gehören insbesondere auch:

- a. der Versicherungs-Selbstbehalt
- b. die Aufwendungen für Miete von Ersatzflugzeugen und die Rückführung beschädigter Flugzeuge
- c. Verlust der Gewinnbeteiligung aus dem Versicherungsvertrag

19. BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG

19.1 Für Schäden an Flugzeugen des Vereins ist der Schadenanteil des Piloten, sofern ihn kein oder nur ein leichtes Verschulden trifft, auf den Versicherungs-Selbstbehalt von Fr. 5'000.-- beschränkt.

20. HAFTUNG BEI GROBER FAHRLÄSSIGKEIT

20.1 Bei grober Fahrlässigkeit haftet der verursachende Pilot ohne Beschränkung für den vollen massgeblichen Schaden. Der Verein kann durch den Piloten nicht verpflichtet werden, Leistungen der Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen, wenn dieser den Schaden grobfahrlässig verursacht hat.

20.2 Grobe Fahrlässigkeit liegt beispielsweise dann vor, wenn der Pilot

- a. einen VFR-Flug unter IMC fortsetzt,
- b. zu wenig Treibstoff mit sich führt und aus diesem Grund zu einer Notlandung gezwungen wird,
- c. unerlaubte oder technisch unmögliche Kunstflugfiguren fliegt.

21. HAFTUNGSBEFREIUNG

21.1 Ein Pilot ist von jeder Haftung gegenüber dem Verein inkl. Regress befreit, wenn ein Schaden durch technisches Versagen von Triebwerk, Zelle oder anderer für die Flugtauglichkeit wichtiger Teile verursacht worden ist, sofern er dieses nicht durch Fehlmanipulation (z.B. der Gemischregulierung, der Vergaserheizung, der Start- und Landeeinrichtungen etc.) selbst bewirkt hat. Der Pilot hat den Grund der Schadensbefreiung nachzuweisen.

22. SCHADEN BEI ÜBERSCHREITUNG DER BENÜTZUNGSBERECHTIGUNG

22.1 Benützt ein Pilot ein beim Verein im Einsatz stehendes Flugzeug, ohne dass er die Voraussetzungen dieses Reglementes erfüllt, oder überschreitet er seine Benützungsrechte, so ist er in jedem Fall für den gesamten Schaden verantwortlich. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglementes über die Beschränkung der Haftung und über die Haftungsbefreiung sind dann nicht anwendbar.

23. HAFTUNGSAUSSCHLUSS

23.1 Der Verein haftet nicht

- a. für die in diesem Reglement bereits abgewiesenen Forderungen
- b. für nicht versicherte Risiken oder von der Versicherung abgelehnte Schadenfälle
- c. für Spesen von Piloten oder Passagieren, die wegen Wartezeiten, Ab- oder Unterbruch der Flugreise aus technischen, meteorologischen, politischen oder anderen Gründen entstehen
- d. für Kosten, die der Pilot oder seine Passagiere auf fremden Flugplätzen verursachen.

VI. ABRECHNUNG

24. ABRECHNUNGSGRUNDLAGEN

24.1 Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage des Flugreisebuches. Jeder Pilot ist dafür verantwortlich, dass dieses entsprechend sorgfältig geführt wird, insbesondere dass vor dem Flug der vorgängige Eintrag auf seine Richtigkeit hin überprüft und nach dem Flug die exakten Flugdaten eingetragen werden.

25. BENÜTZUNGSKOSTEN

25.1 Der Vorstand bestimmt jedes Jahr die Benützungskosten aufgrund der letztjährigen Betriebsrechnung und gibt diese an der Hauptversammlung bekannt. Dabei werden folgende Tarifarten unterschieden:

- a. Grundsicherung PP für Nichtmitglieder
- b. Grundsicherung PP für Mitglieder
- c. Kunstflugschulung für Nichtmitglieder
- d. Kunstflugschulung für Mitglieder
- e. Vermietung an Gold, Silber und Bronzemitglieder

VII. GERICHTSSTAND, ANWENDBARES RECHT

26. GERICHTSSTAND

26.1 **Gerichtsstand** für alle Streitigkeiten zwischen Teilnehmern am Flugbetrieb und dem Verein mit Einschluss von Schadenersatz- und Regressansprüchen ist der **Sitz des Kunstflugvereins Altenrhein**.

27. ANWENDBARES RECHT

27.1 Für die Rechtsbeziehung zwischen dem Kunstflugverein Altenrhein und dem Piloten ist **ausschliesslich schweizerisches Recht** anwendbar. Vorbehalten bleibt die zwingende Anwendung ausländischer luftrechtlicher Bestimmungen bei Auslandflügen.

VIII. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

28. CHARTERVERTRAG

28.1 Der Vorstand hat das Recht, die Flugzeuge des Kunstflugvereins Altenrhein auch an Nicht-Mitglieder zu verchartern. Dazu ist jedoch in jedem Falle der vom Vorstand vorgeschriebene Chartervertrag abzuschliessen.

29. INKRAFTTRETEN

29.1 Das vorliegende Betriebsreglement wurde im Anschluss an die Generalversammlung 05 des Kunstflugvereins Altenrhein durch den Vorstand erlassen. Es tritt per sofort in Kraft.

Kreuzlingen, den 25. Februar 2005

Der Präsident:

Der Aktuar:

Kurt Beglinger

Hans Meli