

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Rechtliche Grundlage

Gemäß Pkt. 14 der Satzung ist der Vorstand berechtigt, dem Verein eine Geschäfts- und Betriebsordnung (in weiterer Folge mit "BO" abgekürzt) zu geben. Diese BO wurde satzungsgemäß vom Vorstand beschlossen.

2. Verbindlichkeit der BO

Die BO ist für alle Mitglieder des Vereines und alle Funktionäre verbindlich. Ausnahmen oder Abweichungen bedürfen eines Vorstands- oder Präsidiumsbeschlusses.

3. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Text auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe verzichtet und die männliche Nominalform angeführt. Gemeint und angesprochen sind natürlich immer beide Geschlechter.

B. FLUGBETRIEB DER MITGLIEDER

1. Der Verein überlässt seinen Mitgliedern zu den in Satzung und BO geregelten Bedingungen sein Fluggerät zur Durchführung privater, nicht auf die Erzielung von Einkünften gerichteter Flüge. Hierfür wird ein Betrag als Fluggebühr berechnet.
2. Die Ausführung des Fluges fällt in das alleinige Risiko des charternden Mitgliedes oder des jeweiligen verantwortlichen Piloten.
3. Das ein Flugzeug in Anspruch nehmende Mitglied (charterndes Mitglied) darf das Flugzeug nur entweder selbst als verantwortlicher Pilot in Betrieb nehmen oder es einem Vereinsmitglied, welches über den erforderlichen gültigen Pilotenschein und die Berechtigung des Vereins zur Führung des betreffenden Flugzeuges verfügt, als verantwortlichen Piloten überlassen.
4. Der verantwortliche Pilot und das charternde Mitglied haften dem Verein - unbeschadet der gesetzlichen und behördlichen Rechte und Pflichten des verantwortlichen Piloten - nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts zur ungeteilten Hand für Schäden aus der Inanspruchnahme des Fluggeräts.
5. Sämtliche Vereinsflugzeuge sind Haftpflicht- und kaskoversichert. Im Falle eines Kasko Schadens kann der Selbstbehalt, aktuell in Höhe von 2500€, oder Reparaturkosten bei entstandenen Schäden bis 2500€, welche nicht über die Kaskoversicherung abgehandelt werden, dem Verursacher, oder wenn nicht genauer bekannt, dem charternden Mitglied, weiterverrechnet werden. Eine diesbezügliche Einzelfallentscheidung trifft der Vorstand.
6. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt 800€. Bei einem Beitritt nach dem 31. August sind nur mehr 50% des Beitrags zu entrichten. Ebenso gibt es einen Familienrabatt von 50% für jedes weitere Familienmitglied eines ordentlichen Vereinsmitglieds.

7. Jedes aktive Vereinsmitglied muss im Kalenderjahr 12 Stunden als PIC auf Flugzeugen der Steirischen Motorflugunion fliegen. Bei den 12 Stunden handelt es sich um die Flugzeiten, welche auf den Verrechnungsstrips angegeben werden (Startzeit bis Landezeit). Blockzeiten werden bei der Mindeststundenregelung nicht berücksichtigt. Werden die Mindeststunden im laufenden Kalenderjahr nicht erreicht, so wird das betreffende Mitglied im Folgejahr solange „gegroundet“ und darf kein Flugzeug der Steirischen Motorflugunion als PIC in Betrieb nehmen, bis es einen sogenannten „Safety Check“ mit einem vom Vorstand oder Präsidium beauftragten Vereinsfluglehrer absolviert hat, in dem ein vom Lehrer festzulegendes Programm abzufliegen ist, um die notwendige Routine ein Flugzeug sicher als PIC führen zu können, festzustellen. Sollte dem jeweiligen Mitglied die nötige Routine fehlen, kann vom Fluglehrer ein weiteres Training vorgeschrieben werden. Weiters kann ein solcher „Safety Check“ natürlich mit einem ohnehin notwendigen Checkflug für die Verlängerung einer Berechtigung kombiniert werden.
8. Ein Anspruch des Mitgliedes auf ein bestimmtes Flugzeug besteht grundsätzlich nicht. Den Verein trifft keine Haftung für den Ausfall eines vorbestellten Flugzeugs. Der Verein ist berechtigt, auch bereits vorbestellte Flugzeuge aus wichtigen Gründen, z.B. zur besseren Auslastung, anderweitig zu vergeben und dem Besteller ein zumutbares Ersatzgerät anzubieten.
9. Die Inbetriebnahme eines Flugzeuges des Vereins als verantwortlicher Pilot ist nur unter folgenden Bedingungen erlaubt:
 - Mitgliedschaft zum Verein
 - gültige Pilotenlizenz und gültiges Medical
 - Berechtigung des Vereins zur Führung des betreffenden Flugzeuges
 - Zahlung der Fluggebühr
 - Einhaltung aller gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen sowie der Bestimmungen dieser BO.
10. Der verantwortliche Pilot muss gegenüber dem Verein die Gültigkeit der Pilotenlizenz und des Medicals nachweisen.
11. Die Berechtigung des Vereines zur Führung eines bestimmten Flugzeuges wird bei Einhaltung folgender Bedingungen erteilt:
 - Mitgliedschaft zum Verein
 - Nachweis der Mindestflugerfahrung gemäß tieferstehender Tabelle
 - Flugzeugeinweisung
 - a. Difference Training oder, wenn bereits vorhanden,
 - b. Durchführung einer Cockpiteinweisung, eines Einweisungsfluges und Bearbeitung eines Fragenprogrammes mit einem Fluglehrer des Vereines, um den Nachweis der zur Führung des betreffenden Flugzeuges erforderlichen Kenntnisse, insbesondere des Flugzeughandbuches, zu erbringen
 - Bestätigung des Fluglehrers im Flugbuch

Das Difference Training ist die theoretische und praktische Einweisung für eine bestimmte Flugzeugvariante innerhalb einer Klasse. Dies ist nötig, wenn man noch nie oder länger als 2 Jahre nicht mit einer entsprechenden Flugzeugvariante geflogen ist. Ein Difference Training kann z.B. notwendig sein, wenn man erstmalig mit Flugzeugen mit Variable Pitch Prop (VP), Turbo Charger (TC), Retractable Undercarriage (RUC) oder Electronic Flight Instrument System (EFIS) fliegen möchte. Es umfasst mindestens einen Einweisungsflug und eine der Befähigung des einzuweisenden Piloten entsprechende Anzahl von Landungen.

Die Überprüfung ist die erstmalige Einweisung auf das einzelne Flugzeug im Verein, sie umfasst einen Überprüfungsflug, eine Cockpiteinweisung und die Bearbeitung eines Fragenprogrammes.

Mindestflugerfahrung und Bedingungen für die einzelnen Flugzeuge

Flugzeug	Type	Mindestflugerfahrung	Überprüfung	Difference Training
D-ENIF OE-AAM	DA20	---	ja	VP
OE-KMA	P28A	5h nach PPL auf 2-sitzigen Luftfahrzeugen	ja	EFIS
OE-KTT	DA40	5h nach PPL auf 2-sitzigen Luftfahrzeugen	ja	VP

12. Für Grundausbildungsflüge (PPL-Ausbildung) sind primär folgende Flugzeuge zu verwenden: D-ENIF und OE-AAM.

Abweichungen sind nur zulässig, wenn oben stehende Flugzeuge zum gewünschten Zeitpunkt nicht verfügbar sind.

13. Sämtliche Vereinsflugzeuge sind mit 65% Leistung und „Best-Power“ Gemischeinstellung, entsprechend des jeweiligen POH, zu fliegen, um die Motoren möglichst zu schonen. Beim erstmaligen Überprüfungsflug ist dieses Verfahren mehrfach zu üben, um die Berechtigung zu Führung des betreffenden Flugzeuges zu erhalten.

14. Die Berechtigung zur Führung eines bestimmten Flugzeuges kann entzogen werden, wenn die zur Führung des Flugzeuges erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten des Piloten in Zweifel zu ziehen sind. In einem solchen Falle kann die Verleihung einer neuen Berechtigung nach Einschätzung durch den „Head of Training“ oder einen von diesem beauftragten Fluglehrer von der Erfüllung nachstehender Bedingungen abhängig gemacht werden:

- Überprüfungsflug mit entsprechender Anzahl von Landungen
- Theoretische Nachschulung unter Zuhilfenahme des POH
- Motormanagement-Nachschulung bei Bedarf

15. Die Berechtigung zur Führung der viersitzigen Vereinsflugzeuge (OE-KMA und OE-KTT) erlischt im aktuellen Kalenderjahr, wenn das betreffende Mitglied nicht zumindest 6 Stunden Flugzeit als PIC auf viersitzigen Flugzeugen im vorangegangenen Kalenderjahr nachweisen kann. In diesem Fall ist eine erneute Überprüfung durch den „Head of Training“ oder einen von diesem beauftragten Fluglehrer notwendig, um die Berechtigung zur Führung der betreffenden Flugzeuge erneut zu erlangen.
16. Es ist selbstverständliche Pflicht jedes Piloten, seine Fähigkeit zur Führung eines bestimmten Flugzeugs selbst einzuschätzen und erforderlichenfalls auch ohne formaler Bedingung einen Überprüfungsflug mit einem Fluglehrer durchzuführen oder Beratung in Anspruch zu nehmen.
17. Für eine mehrtägige Inanspruchnahme eines Flugzeuges ist mit dem Obmann, oder in dessen Abwesenheit einem seiner Stellvertreter, oder dem Vereinssekretär, eine Vereinbarung hinsichtlich der Auslastung zu treffen. Wenn nichts anderes vereinbart wird, gilt 1 Flugstunde pro beanspruchtem Tag. Sollte diese Mindestauslastung nicht erreicht werden, wird die Differenz mit dem jeweiligen Minutenpreis des in Anspruch genommenen Flugzeuges verrechnet. Bei der Vergabe von Flugzeugen an Mitglieder hält sich der Verein - ohne diesbezügliche Verpflichtung - an folgende Kriterienreihung:
- Wartungserfordernisse
 - Auslastung (Verhältnis von Flugzeit zu Abwesenheit; Flugstrecke)
 - Zumutbarkeit eines Ersatzgerätes
 - Zuvorkommen bei Bestellung
 - Guthaben auf Verrechnungskonto
18. Der Verein hat grundsätzlich Anspruch auf Vorauszahlung der veranschlagten Fluggebühr. Die Überlassung des Flugzeuges kann von der Vorauszahlung der gesamten oder eines Teils derselben abhängig gemacht werden. Ausnahmen können der Vereinssekretär oder ein vom Vorstand oder Präsidium beauftragtes Mitglied machen, wenn
- a. das Konto des charternden Mitgliedes ein entsprechendes Guthaben aufweist, oder
 - b. der Jahresmitgliedsbeitrag bezahlt ist und das charternde Mitglied Rückstände bisher ohne Mahnung umgehend ausgeglichen hat, oder
 - c. ein Einziehungsauftrag vorliegt.

Für jedes Mitglied wird ein Verrechnungskonto geführt, welchem alle Forderungen des Vereines angelastet und alle Zahlungen gutgeschrieben werden. Auf Verlangen erhält das charternde Mitglied eine Belastungsnote für jeden Flug; ein solches Verlangen hat jedoch keinen Einfluss auf die Fälligkeit der Fluggebühren. Die Fluggebühren der Mitglieder sind umsatzsteuerfrei.

19. Die Überlassung eines Flugzeuges ist vom Ausgleich des Kontos und der Vorauszahlung der veranschlagten Fluggebühr abhängig zu machen, wenn das Konto einen Rückstand von mehr als 500,00€ aufweist und kein Einziehungsauftrag vorliegt.

20. Die Höhe der Fluggebühren wird vom Vorstand oder Präsidium festgesetzt. Auf die Gebührenordnung des Vereins wird verwiesen. Der Vorstand oder das Präsidium bestimmt auch den Rahmen für Sondervereinbarungen. In der Fluggebühr nicht enthalten sind An- und Abfluggebühren, Streckengebühren, Lande- und sonstige Flughafenengebühren; diese sind daher vom charternden Mitglied gesondert zu bezahlen. Diese Lande- und Anfluggebühren sind vom charternden Mitglied unmittelbar beim Flugplatzhalter zu bezahlen. Falls diese Gebühren nicht direkt bezahlt werden und über den Verein als Luftfahrzeughalter abgerechnet werden, wird eine Bearbeitungsgebühr von 10€ pro Geschäftsfall verrechnet. Ausgenommen von dieser Regelung sind nur die Lande- und Anfluggebühren für den Flughafen Graz, welche direkt über den Verein abgerechnet werden.
21. Beim Betanken und beim Nachfüllen von Öl ist die Menge zu notieren und diese sodann in den Berichtstreifen (Strip) und Bordbuch einzutragen. Von auswärtigen Tankstellen sind Lieferscheine, Rechnungen und Zahlungsbelege mitzubringen und im Vereinsbüro abzugeben. Die an auswärtigen Tankstellen getankten Kraftstoffe werden mit dem jeweils in Graz verrechneten Preis vergütet. Dabei wird bei **nur für AVGAS** zugelassenen Flugzeugen der von der AirBP in Graz zuletzt an den Verein verrechnete Preis vergütet, bei allen anderen Flugzeugen wird der jeweils letzte Preis für Autokraftstoff vergütet.
22. Für die Betankung der Flugzeuge mit Autokraftstoff steht ein vereinseigener Tankanhänger zur Verfügung. Die Betriebsvorschrift dieses Tankanhängers ist einzuhalten. Falls der Tankanhänger für Autokraftstoff leer ist, kann, sofern das Flugzeug dafür zugelassen ist, auch AVGAS getankt werden. Darüber ist der Vereinssekretär oder ein Vorstandsmitglied jedoch umgehend zu informieren. AVGAS ist grundsätzlich nur über die AirBP zu beziehen.
23. Die Scheiben der Flugzeuge dürfen nicht mit Klebestreifen (z.B. Tixobändern) etwa zum Anbringen eigener Antennen beklebt werden, da der Klebstoff die Scheiben zerstört. Weiters sind sämtliche Scheiben der Flugzeuge ausschließlich mit dafür vorgesehenen Microfasertüchern und klarem Wasser, oder einem geeigneten Scheibenreinigungsmittel zu reinigen.
24. Im „Baggage Compartment“ eines jeden Flugzeuges befindet sich eine verschließbare Box, in welcher sich nützliche Utensilien wie z.B. Reinigungstücher befinden. Ölflaschen dürfen ausschließlich in diesen Boxen transportiert werden, und zwar nur dann, wenn sie noch original verschlossen und in einem extra Müllsack (welcher sich auch in dieser Box befindet) verpackt sind.
25. In den Flugzeugen darf grundsätzlich nicht geraucht werden.
26. Auf auswärtigen Flugplätzen ist für die ordnungsgemäße Verwahrung des Flugzeuges - Vertäuung, Verankerung - zu sorgen.
27. Nach dem Flug sind alle mitgebrachten Gegenstände aus dem Flugzeug zu entfernen und das Flugzeug zu reinigen, sodann abzusperrern.

28. Für die Reinigung des Flugzeuges sind im Hangar entsprechende Wasserbehälter, Bürsten, Putzlappen und Reinigungsmittel bereitgestellt. Damit sind zumindest die Vorderkanten der Flügel, Fahrwerke, Spinner und Propeller von grobem Mückenbefall zu reinigen. Die Scheiben dürfen nur, wie unter Punkt 23. geschildert, gereinigt werden. Unter Verweis auf das entsprechende „AIRMENSHIP“ wird davon ausgegangen, dass diese Reinigung in hinreichendem Ausmaß durchgeführt und dem nachfolgenden Piloten ein entsprechend sauberes Flugzeug hinterlassen wird.
29. Nach der Landung in Graz sind die „Flugzeugtasche“ und der ausgefüllte Berichtstreifen (Strip) im Vereinsbüro abzugeben und die Fluggebühr zu bezahlen.
30. In der Flugzeugtasche befindet sich das Bordbuch, das ausnahmslos geführt werden muss. Im Berichtstreifen sind der Vor- und Zunamen des verantwortlichen Piloten oder Flugschülers und des allfälligen Fluglehrers, die Flugzeiten, die Betankung, nachgefüllte Ölmenge, für Öl und Treibstoff ausgelegte Beträge, die Bezahlung der Landengebühren, die Art der Bezahlung der Fluggebühr und deren allfällige Aufteilung sowie allfällige technische Vorkommnisse anzugeben. Falls ein technischer Fehler aufgetreten sein sollte, ist dieser **nur** am Strip zu vermerken.