OESC

Standard Operation Procedures

Ausgabe: Jänner 2024

INHALTSVERZEICHNIS

- REVISIONSLISTE
- GRUNDLAGEN
- VERHALTEN ALS VEREINSMITGLIED
- FLUGBETRIEBLICHE REGELUNGEN
- BENÜTZUNG DER VEREINSFLUGZEUGE
- VERSICHERUNGEN
- DISZIPLINARBESTIMMUNGEN
- FLUGPLATZBETRIEBSORDNUNG / HANGARORDNUNG (Aeroclub)
- AUSKÜNFTE UND KONTAKT

REVISIONSLISTE

Revisionen werden per Mail angekündigt.
Die aktuelle Fassung der OESC SOPs ist auf der ÖSC Homepage verfügbar.

Datum	Ausgabe	Bemerkungen
05/2016	Erstausgabe	
05/2021	Revision 1	Anpassung LFZ-Park, Versicherungspolizzen
01/2023	Revision 2	Anpassung 90 Tage Regelung, Versicherung, VZ Tarif
01/2024	Revision 3	Anpassung 150 Tage Regelung für Fluglehrer der Flugschule

GRUNDLAGEN

Zweck der OESC Standard Operation Procedures (SOPs)

Die OESC SOPs sind Grundlage für Organisation, Verwaltung, finanzielle Angelegenheiten, Technik und Flugbetrieb und legen Verfahren fest, die für einen geordneten und sicheren Ablauf des Vereinsbetriebs notwendig sind.

Änderungen und Ergänzungen werden per Mail angekündigt und auf der OESC-Homepage veröffentlicht.
Jedes Mitglied ist dafür verantwortlich, dass es über die in der Mitgliederverwaltung hinterlegte Email Adresse erreicht werden kann.

Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für alle Vereinsaktivitäten ist die jeweilige Fassung des bei der Vereinsbehörde hinterlegten Vereinsstatuts.
Die OESC SOPs ersetzen nicht geltendes Recht, zu dessen Einhaltung das Clubmitglied verpflichtet ist,
die gesetzlich definierte Verantwortung eines Piloten wird durch die OESC SOPs weder eingeschränkt noch außer Kraft gesetzt.

Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit und Lesbarkeit wird die Gleichberechtigung und Gleichbehandlung von Pilotinnen und Piloten nicht in jedem Einzelfall gesondert zum Ausdruck gebracht.

Verbindlichkeit / Anerkennung

Die SOPs sind für jedes Vereinsmitglied verbindlich und werden mit der Unterschrift auf dem Beitrittsformular und der Bezahlung des Jahresbeitrages anerkannt, die Anerkennung gilt mit der Benutzung eines Vereinsflugzeuges als vollzogen.

Die Benutzung der Vereinsflugzeuge ohne Anerkennung der OESC-SOPs ist unbefugte Inbetriebnahme mit allen Konsequenzen.

Haftung

Piloten, die ein Vereinsflugzeug unter Missachtung der in den Vereinsstatuten und OESC SOPs enthaltenen Regelungen verwenden, haften gegenüber dem Verein für daraus resultierende Schäden und halten ihn schadlos und klaglos. Außerdem kommen die Disziplinarbestimmungen der OESC SOPs zur Anwendung.

Unkenntnis der OESC SOPs und kurzfristig vom Vorstand verfügte und veröffentlichte Anweisungen können als Entschuldigung für das Eintreten eines ideellen oder materiellen Schadens nicht geltend gemacht werden.

Die Vereinsführung trifft alle aufgrund der ehrenamtlichen Tätigkeit zumutbaren Maßnahmen für effiziente Organisation, Sicherheit des Flugbetriebs und zur Schadensvermeidung.
Der Verein haftet nicht für Nachteile, die Mitgliedern durch Ausfall eines Flugzeuges oder anderer Vereinseinrichtungen im Vereinsbetrieb entstehen.
Der Verein haftet nicht für Handlungen seiner Mitglieder.
Der Verein haftet nicht für Nachteile, die Mitgliedern aus der Nichteinhaltung von Regeln der OESC SOPs durch andere Vereinsmitglieder entstehen.

Geltungsdauer

Die OESC SOPs gelten zeitlich unbeschränkt bis auf Widerruf oder Änderung.

EDV und Datenschutz

Jedes Mitglied nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass seine persönlichen Daten im Reservierungs- und Abrechnungsprogramm gespeichert sind und für Vereinszwecke Verwendung finden.

Jedes Mitglied verpflichtet sich, Daten aus dem geschützten Bereich der Vereins-EDV nicht an Außenstehende weiter zu geben und für sich selbst nicht für andere als interne Zwecke zu verwenden.

Jedes Mitglied verpflichtet sich, personenbezogene Passwörter nicht an Dritte weiter zu geben oder Dritten mit Hilfe seines Passwortes Einblick in Vereinsdaten zu gewähren.

Irrtum und Vorbehalt

Fehler und Irrtümer sind trotz größter Sorgfalt bei der Erstellung nicht auszuschließen und werden vom Vereinsvorstand nach entsprechenden Hinweisen umgehend richtiggestellt.

Sollte eine Regelung der OESC SOPs wegen Widerspruchs zu gesetzlichen Regelungen unwirksam sein oder werden, führt dies nicht zur Unwirksamkeit der gesamten OESC SOPs.

Gerichtsstand

Für Streitigkeiten, welche nicht vereinsintern beigelegt werden können, gilt einvernehmlich die örtliche und sachliche Zuständigkeit des Gerichts der Stadt Salzburg.

VERHALTEN ALS VEREINSMITGLIED

Der Österreichische Sportfliegerclub Salzburg ist eine auf Kameradschaft und gegenseitige Unterstützung basierende Gemeinschaft.

Die ehrenamtliche Tätigkeit der Funktionäre sowie die ideelle und materielle Unterstützung aller Mitglieder ermöglichen die kostengünstige Ausübung der Pilotentätigkeit im Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt.

Zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Vereinsbetriebes verpflichtet sich jedes Mitglied

- zur Einhaltung optimaler Sicherheitsstandards im Flugbetrieb

- zu diszipliniertem, verantwortungsbewusstem und rücksichtsvollem Verhalten

- zu gegenseitiger Hilfeleistung und Unterstützung untereinander, sowie bei Gefahr auch ohne ausdrückliche Zuständigkeit oder Weisung, Mitglieder und Vereinseigentum vor Schaden zu bewahren

- zur Einhaltung der Regelungen in den Statuten und OESC-SOPs

- zur Unterlassung unsachlicher Kritik ohne Ansätze zu Verbesserungen

- zur Unterlassung von Äußerungen und Handlungen, die das Ansehen und den Bestand des Vereins im Besonderen und der Luftfahrt im Allgemeinen schädigen oder schädigen könnten.

Jedes Mitglied verpflichtet sich, die geltenden Vorschriften für das Verhalten auf Flugplätzen, insbesondere im geschützten Teil des Salzburg Airport, zu befolgen.

Die vom Salzburg Airport ausgegebene Zutrittskarte basiert auf der Mitgliedschaft beim ÖSC und ist bei Beendigung der Mitgliedschaft unverzüglich zurückzugeben.
Bei Verlust ist eine polizeiliche Verlustanzeige beizubringen.
Vom Salzburg Airport an den ÖSC verrechnete Gebühren für Kartenverlust, Sperre oder ähnlichem, werden dem ausgeschiedenen Mitglied auch nach Beendigung der Mitgliedschaft in Rechnung gestellt.

Jedes Vereinsmitglied haftet für die von ihm zu beaufsichtigenden vereinsfremden Personen, ebenso für die Einhaltung der Verfahren bei grenzüberschreitenden Flügen.

Zur Vermeidung unnötiger Belastung für Menschen und Umwelt achtet jeder Vereinspilot auf die exakte Einhaltung der An- und Abflugverfahren.

Ebenso ist das Fliegen mit hoher Lärmemission (hohe Motordrehzahl und wiederholtes Kreisen in niedriger Höhe über derselben Position), sowie das Ausführen riskanter Flugmanöver (z.B. Steilkurven) in Bodennähe zu unterlassen.

Kommunikation im Vereinsbetrieb

Die Übermittlung von Nachrichten an die Mitglieder erfolgt
- über Sammelmails
- das ISAC Reservierungs- und Abrechnungsprogramm
- die OESC Homepage

Für die Kommunikation der Mitglieder untereinander ist im ISAC Programm ein
- Message Board sowie
- die Möglichkeit eine Mitfluggelegenheit anzubieten, eingerichtet.

Die Daten aus der Mitgliederliste sollen insbesondere für
Terminabsprachen bei der Flugzeugreservierung und kurzfristigen Änderungen (Stornierungen, Störungsmeldungen etc.) genützt werden.

Voraussetzungen für die Teilnahme am Vereinsbetrieb

Erwerb der Mitgliedschaft

Neue Mitglieder werden
- nach Genehmigung des Beitrittsansuchens durch den Vorstand (Präsidenten) und
- Vorlage der Pilotenlizenz und Medical

durch den Schriftführer im Mitgliederverzeichnis angelegt, erhalten
- eine Mitgliedsnummer sowie
- Zugang zum Reservierungssystem (Login String),

werden durch ein Vorstandsmitglied - in
den Vereinsbetrieb eingewiesen und
- beim Erwerb der Zutrittsberechtigung Salzburg Airport unterstützt,

werden vom Finanzreferenten
- in das Abrechnungssystem eingewiesen,

werden vom Ausbildungsleiter (Head of Training)
- einem FI zur Durchführung der Einweisungsflüge zugewiesen.

Der FI überzeugt sich vor dem ersten Flug

- vom Zahlungseingang der Eintrittsgebühren,
- bestätigt die Freigabe auf dem Einweisungsprotokoll und
- sorgt für die Aufhebung der Reservierungssperre für das betreffende Flugzeug.

Eine Probezeit von 6 Monaten gilt als vereinbart.
Vorstand und Mitglied haben das Recht, die Mitgliedschaft während der Probezeit ohne Angabe von Gründen und ohne Frist aufzulösen.
Der Jahresbeitrag wird anteilmäßig, die Eintrittsgebühr wird in voller Höhe zurückerstattet, sofern die Lösung nicht wegen Verstoßes gegen die OESC-SOPs erfolgte.

Für Gastmitglieder wird ein monatlicher Pauschalbeitrag verrechnet, der sich aus dem Jahreszwölftel des Mitgliedsbeitrages mit einem Zuschlag von 50% zusammensetzt.

Neue Flugschüler

werden durch den *Head of Training* (HT) in den Vereinsbetrieb / Schulbetrieb eingewiesen.

Beendigung der Mitgliedschaft

Beendigung und Änderung der Mitgliedschaft sind im § 6 der Vereinsstatuten beschrieben.

FLUGBETRIEBLICHE REGELUNGEN

Zum Nachweis der Flugberechtigung hat jedes Mitglied unaufgefordert jeweils eine Kopie der gültigen Pilotenlizenz und des Medical dem Vereinsvorstand vorzulegen.

Fortlaufende Flugerfahrung

Zum Nachweis der Flugpraxis sind die Bedingungen für die vereinsinterne Flugberechtigung zu erfüllen

Interne Flugberechtigung:
Unsere Vereinsmaschinen unterscheiden sich in puncto Ausrüstung und Bedienung wesentlich voneinander, deshalb ist regelmäßiges Training zur Aufrechterhaltung der fliegerischen Routine unerlässlich.
Die ÖSC-Vereinsmaschinen lassen sich in 4 Kategorien einteilen, die spezifisches Pilotenkönnen voraussetzen:

Katana / Aquila
Cessna 172
Mooney
WT9 Dynamic LSA / Club

Jeder Vereinspilot muss zur Aufrechterhaltung seiner internen Flugberechtigung für die entsprechende Flugzeugkategorie (Katana, Aquila / C172 / Mooney / WT9) mindestens 2 Landungen während der vorangegangenen 90 Tage (3 Monate) als verantwortlicher Pilot absolviert haben.

Anmerkung:
Für die Fluglehrer unserer Flugschule (AT.ATO.160) gilt aufgrund ihrer Flugerfahrung eine gesonderte Regelung, welche den oben genannten Zeitraum auf 12 Monate (365 Tage) erweitert. Als Flugerfahrung gilt hier auch die Flugzeit als Lehrer am Doppelsteuer.

Piloten, die die erforderliche Anzahl an Landungen in der zutreffenden Kategorie mit vergleichbaren Flugzeugmustern nachgewiesen haben (z.B. durch Übermittlung des Flugbuchauszugs) entscheidet der Vereinsvorstand über die Anerkennung.

Nach erfolgreich absolvierten Auffrischungsflügen bestätigt der einweisende FI die Durchführung im Flugbuch und sorgt dafür, dass die Reservierungssperre aufgehoben wird.
Eine aktuelle Liste der Vereinsfluglehrer (Prüfer) ist auf der ÖSC Homepage veröffentlicht.

Mitnahme von Passagieren

Jeder Vereinspilot, der einen Flug als verantwortlicher Pilot mit Passagieren durchführt, hat sich an die Bestimmungen der „90 Tage Regel“ zu halten.

90 Tage Regel:
Ein Pilot darf als verantwortlicher Pilot oder Kopilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen als steuernder Pilot auf einem Flugzeug desselben Musters/derselben Klasse oder in einem Flugsimulator des/der verwendeten Musters/Klasse durchgeführt hat.

Der Inhaber einer Lizenz, die keine gültige Instrumentenflugberechtigung (Flugzeug) beinhaltet, darf als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen bei der Beförderung von Fluggästen bei Nacht nur tätig werden, wenn er innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens einen Start und eine Landung bei Nacht durchgeführt hat.

Anmerkung:
Ein auf dem rechten Sitz mitfliegender Pilot (ausgenommen Fluglehrer) gilt vor dem Gesetz als Passagier.

Flugzeugreservierungen

Die Flugzeugreservierung erfolgt ausschließlich über das ISAC Reservierungssystem.
Die Reservierung ist eine Grundvoraussetzung vor der Durchführung eines Fluges. Die Reservierungsdauer soll dem Flugvorhaben angepasst sein und soll ca. 45 min Vorbereitungszeit sowie 30 min Nachflugkontrolle (Reinigung, Bordbucherfassung) beinhalten.

Für Reservierungen von mehr als 5 Stunden pro Tag soll die Flugzeit (Bordbuch) mind. 90 min. betragen, entsprechende Richtwerte bezüglich Flugzeit gelten auch für Reservierungen von mehreren aufeinander folgenden Tagen.

Für Reservierungen, die für die folgende Kalenderwoche oder darüber hinaus vorgenommen werden, soll pro Kalenderwoche (Mo. - So.) ein Zeitraum von ca. 10 Stunden (beliebig aufgeteilt) nicht überschritten werden.
Dadurch sollen Piloten und Schüler eine faire Chance bekommen wenigstens zwei Termine pro Woche vormerken zu können.
Davon ausgenommen sind kurzfristige Reservierungen innerhalb der Kalenderwoche (wenn keine Reservierung eingetragen ist oder die Reservierung storniert wurde) und Reservierungen für mehrtägige Reiseflüge.
Für Flüge, die über einen Zeitraum von mehr als 5 Tagen geplant sind, ist der Vorstand zu kontaktieren.

Bei langfristig geplanten Streckenflügen sind Angaben zum Flugziel, der Hinweis „Ersatztermin“ und der beabsichtigte Flugstatus (VFR /IFR) hilfreich.
Dadurch kann für Piloten, die eine Zweit- oder Dritteintragung vorgenommen haben, die Wahrscheinlichkeit der Verfügbarkeit besser abgeschätzt werden.

Mehrfachreservierungen sind nur in Ausnahmefällen zulässig und sollen entsprechend gekennzeichnet sein, z.B. „nur wenn OE-xxx unklar“.

Stornierungen und die Freigabe von Restzeit sollen unverzüglich vorgenommen werden. Kollegialerweise sind nachfolgende Piloten darüber zu informieren, falls die Maschine früher oder länger als geplant zur Verfügung steht.

Der Flugantritt ist zu vermerken, erfolgt dies nicht, wird die Reservierung 30 min. nach Reservierungsbeginn automatisch gelöscht, das Flugzeug erscheint dann im Reservierungsprogramm als nicht belegt.

Fliegen ohne Reservierung und verspätetes Zurückkommen kann disziplinäre Maßnahmen nach sich ziehen.

BENÜTZUNG DER VEREINSFLUGZEUGE

Flugsicherheit

Flugsicherheit hat höchste Priorität
Jeder Pilot hat vor Flugantritt sicher zu stellen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Ausübung einer Tätigkeit als verantwortlicher Pilot gegeben sind und dass die Ausrüstung des Flugzeugs den Erfordernissen des geplanten Fluges entspricht.
Darüber hinaus sind die vereinsinternen Regelungen zu beachten.

Für das Anfliegen schwieriger Flugplätze (kurze, hochgelegene, stark geneigte Pisten, Flugplätze in engen Tälern, zu erwartende unübliche Windverhältnisse, usw.) soll vor dem Flug der Rat eines erfahrenen Vereinsfluglehrers eingeholt werden, je nach persönlicher Erfahrung und Qualifikation kann zusätzliches Training mit einem Vereinsfluglehrer erforderlich sein.

Sind die Voraussetzungen für eine sichere Flugdurchführung nicht gegeben, muss der Flug abgesagt werden.

Sind während des Fluges oder danach Störungen bzw. Schäden am Flugzeug festgestellt worden oder ist eine periodische Wartung fällig, ist dies unverzüglich dem Flugbetriebsleiter oder jedem anderen Vorstandsmitglied zu melden und eine Sperre des Flugzeugs im ISAC Reservierungssystem zu veranlassen.
Ist die Sicherheit für die Durchführung weiterer Flüge nicht mehr gewährleistet, ist zusätzlich eine UNKLAR Tafel am Flugzeug anzubringen, ein schriftlicher Hinweis im Bordbuch zu hinterlassen oder durch andere, geeignete Mittel auf die Flugunklarheit des Flugzeugs hinzuweisen.

Typeneinweisung

Vor der erstmaligen Inbetriebnahme eines Vereinsflugzeugs als verantwortlicher Pilot hat jeder Pilot eine Einweisung durch einen Vereinsfluglehrer zu absolvieren.
Die Freigabe wird auf dem Einweisungsprotokoll und im Flugbuch dokumentiert, das Protokoll ist vollständig ausgefüllt einem Mitarbeiter der Flugschule zu übergeben.

Vorflugkontrolle, Flugvorbereitung

Der verantwortliche Pilot bestätigt vor Flugantritt im Reservierungssystem, dass die Flugvorbereitung und die Vorflugkontrolle ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Ebenso ist sicherzustellen, dass die Bordpapiere und das Flughandbuch vollständig vorhanden und mitgeführt werden, sowie keine Störungsmeldung vorliegt und für das Flugvorhaben ausreichend Flugzeit bis zur nächsten periodischen Wartung gegeben ist.
Bei Außentemperaturen unter 5° C ist vor dem Anlassen des Triebwerks der Motor vorzuwärmen.

Die Flugzeugschlüssel werden in der Tasche bei den Bordpapieren aufbewahrt.

Für das Vermerken des Flugantritts, das Abrufen von Wetterdaten und NOTAMs sowie die Flugplanaufgabe steht im Pilotenraum ein vereinseigner PC mit Drucker (Kopierer) zur Verfügung.

Die Flugplanung sowie das Ausdrucken von Jeppesen Anflugkarten kann über einen eigenen, von allen lokalen Vereinen gemeinsam genutzten PC vorgenommen werden.
Der verantwortliche Pilot muss den Flug sorgfältig vorbereiten und entsprechende Reserven (Treibstoff, Zeit für die Nachflugkontrolle und Reinigung) einplanen.

Zusatzausrüstungen, wie Headsets, Schwimmwesten. Cockpitabdeckungen und Verankerungssets sind ebenfalls im Pilotenraum bzw. im Hangar gelagert und können bei Bedarf unentgeltlich von Vereinspiloten ausgeliehen werden.
Der Atem-Sauerstoff für unsere Mooney kann vereinsintern durch eingewiesene Personen ergänzt werden.
Für die C172 und Mooney steht überdies eine Rangierhilfe zur Verfügung, womit auch Einzelpersonen das Herausziehen und Hangarieren der beiden Flugzeuge bewältigen können.

Für das Nachfüllen von Motoröl stehen im Stahlschrank an der Rückseite des Rundhangars entsprechende Gebinde zur Verfügung, bitte unbedingt auf die erforderliche Spezifikation achten. Bei längeren Flügen ist die Mitnahme von Reserveöl ratsam.

Das Betanken unserer Katanas und Aquila erfolgt über die vereinseigene Tankstelle mit Autosuper min. 95 Oktan ROZ und kann nach erfolgter Einweisung von jedem Vereinspiloten selbständig durchgeführt werden.
Ist das günstigere MOGAS / Autosuper 95 nicht verfügbar kann entsprechend den Angaben im Flughandbuch auch AVGAS getankt werden.
Mooney und C172 werden vom lokalen Tankdienst mit AVGAS betankt.
Auf Fremdplätzen kann das Shell-Carnet, in LOWZ eine eigene Tankkarte, die sich bei den Bordpapieren befinden, verwendet werden
Es wird jeweils der aktuelle Literpreis von Salzburg vergütet.

Verantwortlicher Pilot

Wenn die vorderen Sitze durch zwei lizenzierte Piloten eingenommen werden, ist vor dem Flug abzuklären, wer als verantwortlicher Pilot fliegt und ggf. für Schäden gegenüber dem Verein haftet. Vereinsfluglehrer sind, sofern sie in die Steuerung des Flugzeugs eingreifen können, in jedem Fall verpflichtet, in kritischen Situationen die Kontrolle über das Flugzeug zu übernehmen.

Flüge mit Passagieren

Nach Abschluss der Ausbildung soll jeder Pilot zur Festigung der fliegerischen Routine mindestens 5 Flugstunden allein oder mit einem zweiten Piloten fliegen, da das Fliegen mit Passagieren zusätzliche Aufmerksamkeit erfordert und zur Ablenkung von den Pilotenaufgaben führen kann.

Es gilt die 90 Tage Regel.

Jeder Fluggast ist über das Verhalten im geschützten Teil eines Flugplatzes zu informieren und zu beaufsichtigen sowie auf den Flug vorzubereiten.
Das betrifft insbesondere das Ein-/ Aussteigen, Anlegen der Gurte, unbeabsichtigtes Blockieren der Steuerorgane, Vorbereitung für Notlandungen, Vorhandensein von „sick bags“ bei Übelkeit usw.
Der Pilot ist gegenüber dem Verein und dem Flughafen bzw. den Behörden (Einhaltung der Zollbestimmungen, Vorhandensein von Reisedokumenten) für seine Fluggäste verantwortlich.

Flugdatenerfassung

Jeder Flug wird unmittelbar nach der Rückkehr zuerst in der Elektronischen Bordbucherfassung (EBE) dokumentiert und anschließend im Bordbuch eingetragen.
Ebenso ist die getankte Menge Treibstoff einzutragen und wenn erforderlich in der EBE Maske ein Pilot Report abzugeben.

Flugzeugreinigung

Verunreinigungen, die während des Fluges entstanden sind (Insekten!), sind nach jedem Flug, beginnend mit der Cockpitscheibe, mit sauberem Wasser zu entfernen. Anschließend sind die Wasserrückstände abzuledern.
Speziell die Plexiglasscheiben müssen sorgfältig und nur mit reinem Wasser, sauberem Schwamm und Rehleder gereinigt werden, da ansonsten feine Kratzer entstehen, die bei Gegenlicht und in der Nacht zu starker Beeinträchtigung der Sicht nach außen führen.
Danach die Kübel mit gebrauchtem Waschwasser entleeren, die Rehleder auswaschen und zum Trocknen ausbreiten.
Alle Abfälle (auch die der Passagiere) und nicht zum Flugzeug gehörigen Gegenstände sind aus dem Cockpit zu entfernen und ggf. Pilotenraum im Kasten „Fundgegenstände“ abzulegen.

Hangarierung

Sofern nicht sichergestellt ist, dass das Flugzeug von einem bereits anwesenden Vereinspiloten übernommen wird, das Vorhandensein einer Reservierung genügt in diesem Fall nicht, muss das Flugzeug wieder auf die zugewiesene Position im Hangar gestellt werden.
Dabei soll durchaus die Hilfe von einer oder mehreren Personen in Anspruch genommen werden. Die Aufsicht und Verantwortung beim Rangieren bleibt jedoch beim verantwortlichen Vereinspiloten. Nach dem Aus- und Einbringen des Flugzeugs in den Rundhangar sind die Hangartore unverzüglich wieder zu schließen.

Wird das Flugzeug im Freien abgestellt, ist die Rudersperre anzubringen und das Flugzeug gegen Abrollen zu sichern (Parkbremse, Vorlegekeile), auf Fremdplätzen in Absprache mit dem Flugplatzhalter auch mit Seilen zu verankern.
Besonders im Winter, zur Vermeidung von Schnee oder Raureif, oder im Sommer bei Gefahr von Gewittern mit Hagelschlag wird auch auf Fremdplätzen, sofern verfügbar, das Abstellen in einem Hangar dringend empfohlen.

Störungsmeldung

Sind während des Fluges Unregelmäßigkeiten aufgetreten, ist über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus ein Pilot Report (im ISAC Menü) abzugeben, in schwerwiegenden Fällen ist das Flugzeug zu sperren und der Flugbetriebsleiter oder jedes andere Vorstandsmitglied zu kontaktieren.
Bei Schäden oder Störungen die auf Fremdplätzen aufgetreten sind, muss die weitere Vorgangsweise unbedingt mit der Vereinsführung koordiniert werden.

Schäden, die vor dem Flug festgestellt wurden, sind zur Beweissicherung wenn möglich zu fotografieren.

Die Unterlassung einer Störungsmeldung ist ein schwerer Verstoß gegen die Vereinsordnung und kann zum Vereinsausschluss führen.

Flugkostenabrechnung

Die aktuellen Tarife für unsere Flugzeuge sind auf der OESC-Homepage einsehbar.
Die in der Preisliste angeführten Flugstundenpreise verstehen sich inklusive Treibstoff und Öl.

Die entstandenen Flugkosten sind nach Eingabe der Flugdaten in der Elektronischen Bordbucherfassung (EBE) unter der Rubrik Rechnung abrufbar.

Das Betriebskonto ist bis spätestens zum 5. des Folgemonats auszugleichen, andernfalls können Verzugszinsen verrechnet werden.

Als Anreiz zur Steigerung der persönlichen Flugroutine gibt es ein Vorauszahlungsmodell: Wer mehr als 10 Stunden pro Kalenderjahr mit einer Vereinsmaschine fliegt, kann den günstigeren Chartertarif in Anspruch nehmen.
Details dazu sind auf der OESC-Homepage veröffentlicht oder können beim Finanzreferenten nachgefragt werden.
Landegebühren und Tankrechnungen sind auf Fremdplätzen mit Ausnahme von LOWZ, LOWL, EDME vom Piloten zu bezahlen, die getankte Literzahl wird zum aktuellen Tarif am Flughafen in Salzburg gegenverrechnet.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass auf manchen Flughäfen auch für den landungslosen Überflug der Piste (LAP) eine Landegebühr verrechnet wird.
Landungslose Überflüge der Piste (LAP) sind unter `*Informationen für den Kassier´* in der EBE Maske zu vermerken.

Bei Betankungen in Salzburg auf Lieferschein und bei Verwendung der SHELL Tankkarte bitte die Tankbelege in das OESC Postfach einwerfen.

Für Nachforschungen des Finanzreferenten, die aufgrund nicht zuordenbarer Rechnungen einen erheblichen Aufwand nach sich ziehen sowie bei Zahlungsrückständen nach erfolgter Mahnung können Sonderbeiträge (SOB´s) verrechnet werden.

Schulflüge

Für den Fortbestand des Vereins ist die Nachwuchsförderung unerlässlich, der Schulbetrieb ist durch entsprechende Training Manuals unserer ATO (Approved Training Organisation) geregelt.

Jede Ausbildung wird in einer Schülerkladde dokumentiert.

Für die Inanspruchnahme eines Vereinsfluglehrers (Übungsflüge usw.) wird für die in der Bordbucherfassung eingetragene Blockzeit eine Aufwandsentschädigung fällig und über das Betriebskonto abgerechnet.

Jeder Vereinspilot sollte sich verpflichtet fühlen, noch unerfahrenen Kollegen hilfreich zur Seite zu stehen und vor allem im Sinne von „good airmanship“ vorbildhaft zu agieren.

Flugschüler und Lehrer müssen ihre Verfügbarkeit unbedingt vor Eintragung der Reservierung klären, ein Reservieren des Flugzeuges auf Verdacht ist unkollegial und mitunter vereinsschädigend.

Wartung / Überstellungsflüge

Unsere Flugzeuge können mangels eines geeigneten Werftbetriebes nicht in Salzburg gewartet werden.
Es bedarf eines großen organisatorischen Aufwands und des Zusammenwirkens mehrerer Personen, um die Ausfallszeiten kurz zu halten.

Für die Durchführung von Überstellungsflügen zur Werft (z.b. Zell am See, Straubing) können sich Piloten anmelden, die über ausreichend Flugerfahrung auf kurzen Plätzen verfügen. Wird ein Überstellungsflug fällig, werden diese Piloten verständigt, den Flugauftrag bekommt derjenige, der sich zuerst meldet und der den Flug zum vorgesehenen Termin durchführen kann.

Die Flugkosten für die Überstellung trägt der Verein, für die An-/ Abreise bzw. das Abholen des Überstellungspiloten gibt es eine Entschädigung.
Die Höhe der Vergütung ist im ISAC System am Kostenblatt veröffentlicht.

VERSICHERUNGEN

Alle unsere Vereinsflugzeuge sind haftpflichtversichert und kaskoversichert Die Selbstbeteiligung beträgt im Schadensfall für alle Flugzeuge:

€ 5.000.-

(Stand: 01/2023, Änderungen vorbehalten)

Im Schadensfall kann der Vorstand je nach Situation entscheiden, ob der volle Selbstbehalt von € 5.000.- oder nur ein Teilbetrag zwischen € 2.000.- und € 5.000.- vom Schaden verursachenden Piloten zu bezahlen ist.

Darüber hinaus ist jeder Passagier-Sitzplatz mit € 40.000.- unfallversichert.

Reservierungssperre / Flugverbot

Ist die Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit eines Vereinspiloten in Zweifel zu ziehen oder ist ein Pilot trotz Mahnung seiner Zahlungsverpflichtung nicht nachgekommen, kann durch den Vorstand eine Reservierungssperre verfügt werden. Eine Reservierungssperre ist einem Flugverbot gleichzusetzen.

DISZIPLINARBESTIMMUNGEN

Bei Verstößen gegen die Vereinsordnung können von den einzelnen Vorstandsmitgliedern Sonderbeiträge (SOB) vorgeschrieben werden,
z.B. bei Unterlassung der Flugzeugreinigung nach dem Flug, Nichteinhalten der Reservierungszeiten, Nachforschungen bei nicht zuordenbaren Rechnungen, Korrekturen bei der Flugerfassung, Mahnungen bei Zahlungsverzug usw.

Die Sonderbeiträge fließen in das Vereinsbudget, die Höhe richtet sich nach dem verursachten Zeitaufwand für andere Vereinsmitglieder oder Vereinsfunktionäre,
Stundensatz € 40.-, beträgt aber mindestens € 40.-

Bei Verdacht auf mangelnde Flugroutine kann vom Ausbildungsleiter ein Überprüfungsflug bzw. Landetraining mit Fluglehrer vorgeschrieben werden.

Verstöße gegen die Vereinsordnung oder vereinsschädigendes Verhalten können gemäß § 6 der Vereinsstatuten zur Kündigung der Mitgliedschaft oder zum Vereinsausschluss führen.

FLUGPLATZBETRIEBSORDNUNG / HANGARORDNUNG (Aeroclub)

Für das Verhalten am Salzburg Airport gilt die Flugplatzbetriebsordnung.

Für die Benützung der Einrichtungen der Hangars, der Bürocontainer sowie des Aeropools gilt die Hangarordnung des Österreichischen Aeroclubs, LV Salzburg.
Alle von den Vereinen gemeinsam nutzbaren Einrichtungen sind sorgsam zu behandeln.

Da die Betriebskosten auf alle Vereine aufgeteilt werden, sollte jedes Mitglied dazu beitragen, unnötige Kosten zu vermeiden, insbesondere ist auf Ordnung und Sauberkeit in den Betriebsräumen und Hangars zu achten, die Hangartore sind geschlossen zu halten, am Abend soll die Beleuchtung im Hangar, auf dem Vorfeld und im Pilotenraum gelöscht und die Heizung im Pilotenraum ggf. zurückgedreht werden.

AUSKÜNFTE UND KONTAKT

Für detaillierte Informationen und Einweisungen in den Vereinsbetrieb stehen die Vorstandsmitglieder zur Verfügung,
die gemeinsame Kontaktadresse lautet **info@oesc-aero.at**