

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	2
2. Geltungsbereich	2
3. Allgemeine Regelungen.....	2
3.1. Infrastruktur	2
3.2. Flugbetrieb	3
4. Motorflug	4
4.1. Triebwerksstarts.....	4
4.2. Reservierungssystem für Vereinsflugzeuge	5
4.3. Einweisung für Vereinsflugzeuge	5
4.4. Befähigung für Vereinsflugzeuge	5
5. Segelflug	6
5.1. Vorbereitung des Segelflugbetriebs.....	6
5.2. Durchführung des Segelflugbetriebs.....	6
5.3. Nutzung der Vereinseigenen Segelflugzeuge.....	7
6. Motorschirm und Motordrachen	7
7. Fallschirmsprung	8
8. Freiballonbetrieb.....	8
9. Haftungsausschluss	9

1. Einleitung

Die Flugbetriebsordnung dient zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit und Ordnung im Flugbetrieb.

Die veröffentlichten Flugbetriebsregelungen sind entsprechend §22 Abs.1 Nr.1 der LUFT VO zu beachten und daher grundsätzlich verbindlich. Abweichungen hiervon sind insbesondere aus meteorologischen, verkehrsbedingten und technischen Gründen oder aufgrund der Leistungsmerkmale des Luftfahrzeugs zulässig.

Weitere Grundlage der Flugbetriebsordnung ist die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes Hodenhagen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in der letztgültigen Fassung. Zweck des Verkehrslandeplatzes Hodenhagen (EDVH), dessen Zulassungsbeschränkungen sowie Betriebszeiten sind in der jeweils aktuell gültigen und veröffentlichten Flugplatzgenehmigung einsehbar.

Darüber hinaus ist jedes Vereinsmitglied für die Sicherung und Erhaltung des Vereinsvermögens, sowie für das positive Ansehen des Aero-Club Hodenhagen e.V. (ACH) verantwortlich.

2. Geltungsbereich

Die Flugbetriebsordnung ist für alle Mitglieder verbindlich und im Tower, sowie in digitaler Form einsehbar. Neben der Einhaltung der Regeln der Flugbetriebsordnung ist das Mitglied verpflichtet, die aktuellen luftrechtlichen Gesetze, Verordnungen und Regelungen, einzuhalten und zu befolgen.

Mitglieder verpflichten sich, den flugbetrieblichen Anweisungen von Funktionsträgern des ACH in ihrer Funktion (Vorstand, Fluglehrer, Flugleiter und weiterer vom Vorstand beauftragten Personen) Folge zu leisten. Mitglieder des geschäftsführenden Vorstands sowie die beauftragten Flugleiter in der Ausübung ihrer Dienste, üben das Hausrecht (BGB) aus.

Bei allen Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem ACH ist auf die Einhaltung allgemeingültiger fliegerischer und mitmenschlicher Umgangsformen zu achten (Good Airmanship).

3. Allgemeine Regelungen

3.1. Infrastruktur

Das Betreten der Flugzeughallen und weiterer nicht öffentlicher Räumlichkeiten ist nur Mitgliedern des ACH gestattet. Piloten, die kein Mitglied des ACH sind, dürfen die Flugbetriebsbereiche, soweit ihre Belange dies erfordern, betreten.

In allen vereinseigenen Räumen, Hallen und im Bereich um die Tankstelle, sowie grundsätzlich in der Nähe von Luftfahrzeugen ist offenes Feuer oder Rauchen verboten.

Das Unterstellen von Gegenständen, Möbeln, Fahr- und Flugzeugen in Räumlichkeiten des ACH ist nur nach vorheriger Absprache mit dem Vorstand erlaubt.

Persönliche Abfälle, Betriebsstoffe zur Entsorgung, Sperrmüll, etc. dürfen nicht auf dem Gelände des ACH gelagert werden, sondern sind durch das Mitglied auf eigene Kosten umgehend zu entsorgen.

Umbaumaßnahmen und sonstige bauliche Veränderungen an der Infrastruktur des ACH bedürfen der Zustimmung des Vorstands.

Jeglicher Fahrzeugverkehr, als auch das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Flugbetriebsgelände ist auf ein Minimum zu beschränken und nur Mitgliedern des ACH nach gründlicher Einweisung gestattet. Eine Behinderung des Flugbetriebs ist unter allen Umständen auszuschließen. Die maximale Geschwindigkeit für jegliche Fahrzeuge beträgt 30 km/h. Das Überqueren der Pisten bei Flugbetrieb ist ohne Absprache mit dem Flugleiter untersagt.

Das Flugbetriebsgelände sowie die Hallen werden aus Sicherheitsgründen Videoüberwacht und entsprechende Daten aufgezeichnet. Sofern dokumentierte Daten für eine Beweissicherung nicht erforderlich, sind werden diese regelmäßig überschrieben.

3.2. Flugbetrieb

Wartungsarbeiten an Vereinsfluggerät sind mit dem zuständigen technischen Leiter, alternativ mit dem Vorstand abzustimmen. Dies betrifft auch die Installation von Zubehör wie Kamera-, und GPS-Halterungen sowie Software. Ausgenommen davon ist das temporäre Anbringen von Zubehör im Cockpit mittels „Saugnapfhalterung“.

Beim Ein- und Aushallen von vereinseigenen Luftfahrzeugen ist auf die Markierungen auf dem Hallenboden und Vorfeld zu achten. Der Vorgang sollte mit mindestens 2 Personen erfolgen. Die Hallen sind nach dem Aushallen und Einhalten direkt wieder zu schließen, ebenso der Tower nach dessen Benutzung. Rangierschäden sind zu dokumentieren und umgehend zu melden.

Alle Bewegungen von Luftfahrzeugen in den Hallen und bis zu dem markierten Hallenvorfeld (durchgezogene gelbe Linie) dürfen nur mit stehendem Triebwerk durchgeführt werden.

Zur Schonung der Triebwerke sollte das Schieben eines Flugzeuges immer dem Benutzen eines Motors zum Rollen kurzer Strecken vorgezogen werden.

Das Anlassen von Triebwerken darf nur außerhalb der gelben Linie „Hallenvorfeld“ erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass hinter dem Flugzeug die Hallen geschlossen sind.

Bei aktivierter Rundumleuchte am Tower (Fallschirmsprungbetrieb) ist ein Anlassen der Triebwerke, als auch der Betrieb von Triebwerken am Boden, aus Sicherheitsgründen verboten!

Die Tankstelle ist sofort nach Betankung freizumachen, um anderen Flugzeugen die Möglichkeit der Betankung zu geben. Das Betanken in Hallen ist grundsätzlich nicht statthaft.

Clubeigene Luftfahrzeuge dürfen nur von Clubmitgliedern mit gültigen Lizenzen bewegt werden.

Gewerbliche Flüge mit Vereinsflugzeugen aller Klassen sind nicht statthaft.

Passagierflüge mit vereinseigenen Motorflugzeugen (E-Klasse) sind aus versicherungsrechtlichen Gründen ausschließlich als „Kostenteilungsflüge“ durchzuführen. „Einführungsflüge“ aller Klassen sind durch Fluglehrer (FI) mit entsprechender Berechtigung auf dem jeweils verwendeten Fluggerät vorzunehmen.

Die Anzahl der an Bord eines Vereinsflugzeugs befindlichen Personen darf, die die Anzahl der zugelassenen Sitzplätze nicht überschreiten.

Im Flugplatzverkehr ist die ständige Sprechfunk-Hörbereitschaft, sowohl am Boden als auch in der Luft, aufrechtzuerhalten. Zur Erhöhung der Flugsicherheit sind Positionsmeldungen unaufgefordert rechtzeitig vor Erreichen der Platzrunde und vor jeder Richtungsänderung innerhalb der Platzrunde abzugeben. Der Betrieb von Luftfahrzeugen ohne betriebsfähigen Funk bedarf der vorherigen Genehmigung (PPR).

Luftfahrzeuge haben, die im Luftfahrt Handbuch AIP VFR veröffentlichte Platzrunde zu benutzen. Der Einflug in die Platzrunde erfolgt in der Regel in den Gegenanflug, der Ausflug aus dem Querabflug. Wohngebiete in Flugplatznähe sind zu meiden.

Motorgetriebene Luftfahrzeuge dürfen nicht starten und landen, solange die gelbe Warnblinkleuchte auf der Segelflugstartwinde in Betrieb ist.

Bei Anflügen ist spätestens 5 min vor Erreichen des Platzes Sprechfunkverbindung mit „Hodenhagen RADIO“ aufzunehmen. Analog ist vor Beginn jedes Rollvorgangs Sprechfunkverbindung mit „Hodenhagen RADIO,“ aufzunehmen. Während des Betriebs ohne Flugleiter haben entsprechende Blindmeldungen zu erfolgen.

Bei Schulungs-, Einweisungs- und Überprüfungsflügen ist der Fluglehrer verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)

Beim Üben von für die Schulung notwendigen Verfahren z.B. Kurzstarts, Startabbruch, simulierten Notlandungen, etc. ist die Verkehrslage zu berücksichtigen und die Vorhaben bei Bedarf mit dem Flugleiter abzustimmen.

Bei Flügen mit Flugplan ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer allein für die Aufgabe, Aktivierung und das Schließen des Flugplans verantwortlich.

4. Motorflug

4.1. Triebwerksstarts

Bei Temperaturen unter 0 Grad Celsius (niedrigste Außentemperatur der letzten 12h maßgebend) sind Triebwerke ausreichend (min. 1,0h) mit den vorhandenen externen Vorheizgeräten vorzuwärmen und dann zügig zu starten, um Schäden am Motor zu vermeiden. Sofern am Triebwerk eine elektrische Vorwärmeinrichtung fest installiert ist, muss diese in der kalten Jahreszeit nach dem „Einhallen“ grundsätzlich angeschlossen und aktiviert werden.

Fremdstartvorgänge, als auch das Anreißen der Triebwerke von Hand dürfen nur durch sachkundiges Personal erfolgen, wobei sich eine autorisierte Person im Cockpit zu befinden hat. Das Flugzeug ist dabei gegen Wegrollen zu sichern.

Das „Warmlaufen“ der Triebwerke hat gem. Vorgaben des Flughandbuchs (Drehzahl/Temperaturen) zu erfolgen, um Schäden am Motor zu vermeiden.

4.2. Reservierungssystem für Vereinsflugzeuge

Jedes aktive Mitglied des ACH kann vereinseigene Flugzeuge durch Eintragung des gewünschten Zeitraums im Reservierungs-System (Aircraft Info Desk / AID) buchen, solange die jeweiligen Berechtigungen im System hinterlegt sind. Der Anspruch auf die Reservierung verfällt, wenn nicht spätestens 30 Minuten nach Buchungsbeginn die Flugzeugübernahme erfolgt ist.

Für Buchungen über einen Tag hinaus (gilt auch für einzelne, aufeinanderfolgende Ganztagesbuchungen), ist vorab eine Rücksprache per E-Mail unter info@flugplatz-hodenhagen.de mit dem Vorstand zu halten.

Festgestellte Mängel/Beschädigungen an Flugzeugen des ACH sind im Mängelbuch des AID einzutragen.

Piloten haben sich vor Antritt eines Fluges über den Zustand des jeweiligen Flugzeugs im AID zu informieren, und die hinterlegten Informationen adäquat umsetzen.

Mängel, die die Lufttüchtigkeit beeinträchtigen, werden im AID als unklar gemeldet. Eine entsprechende Eintragung im Bordbuch erfolgt in Absprache mit dem freigabeberechtigten Personal. Sofern der Status eines Flugzeugs auf „unklar“ gesetzt wurde, ist der weitere Betrieb vorerst ausgeschlossen. Es obliegt den freigabeberechtigten Mitgliedern nach Begutachtung/Behebung des Mangels, den Status auf „klar“ zu ändern und somit das Flugzeug wieder für den Flugbetrieb freizugeben.

Die Eintragungen im Aircraft Info Desk und Bordbuch sind sofort nach Beendigung des jeweiligen Fluges sorgfältig vorzunehmen.

4.3. Einweisung für Vereinsflugzeuge

Eine gute theoretische und praktische Einweisung auf unsere Vereinsflugzeuge sowie regelmäßige Flugpraxis sind die Grundlagen für eine langfristige Freude am Flugzeugpark und der Flugsicherheit jedes Einzelnen.

Jede Einweisung auf ein neues Flugzeug besteht aus folgenden Punkten :

- eigenständiges vertraut machen mit dem Flughandbuch /Flight Manual
- Ausfüllen eines Fragenkataloges zum Handbuch / Flugzeug (ist im Aircraft Info Desk hinterlegt)
- Einweisungsflug mit einem Fluglehrer
- Cross-Check durch einen zweiten Fluglehrer

Nach erfolgreicher Einweisung wird die Buchungsmöglichkeiten des Flugzeuges im Aircraft Info Desk freigeschaltet.

4.4. Befähigung für Vereinsflugzeuge

Zur Steigerung der Flugsicherheit hat der ACH zusätzlich zu den rechtlich verpflichtenden „Bedingungen für die Ausübung der Berechtigungen“ weitere Voraussetzungen für das Fliegen von Vereinsflugzeugen wie folgt definiert.

Um ein Luftfahrzeug-Typ des ACH fliegen zu dürfen, müssen auf dem jeweiligen Luftfahrzeug-Typ (AT01, C172, PA28, FK9, HK36) mindestens 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 180 Tage

durchgeführt worden sein. Zusätzlich muss in dem Zeitraum über eine Gesamtflugerfahrung von mindestens 3 Stunden (Summe: AT01+C172+PA28+FK9+HK36) verfügt werden.

Sofern diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden, sind mindestens 3 Platzrunden mit einem Fluglehrer durchzuführen, bevor erneute Buchungen auf dem Muster im AID erfolgen können.

Neben dem rechtlich verpflichtenden, zweijährigen Auffrischungs-/Übungsflug wurde ein zusätzlicher Befähigungsflug etabliert. Durch diesen Befähigungsflug wird sichergestellt, dass Piloten von vereinseigenen Flugzeugen mindestens einmal jährlich in jeder Klasse (E-, K- (TMG), M-) mit einem Fluglehrer fliegen. Hinweis: Auffrischungs-/Übungsflüge ersetzen klassenspezifisch die jeweiligen Befähigungsflüge für weitere 12 Monate.

Für Auffrischungs- und Übungsflüge der E-Klasse sollten Pilot und Fluglehrer gemeinsam das komplexere Flugzeugmuster auswählen, für welches der Pilot eine Einweisung hat.

5. Segelflug

Aushallen, Einhalten, Aufrüsten und Abrüsten geschieht nur unter der Verantwortung und Beaufsichtigung eines festzulegenden Lizenzinhabers.

Festgestellte Mängel/Beschädigungen sind umgehend dem diensthabenden Fluglehrer/Ausbildungsleiter zu melden. Es obliegt dem Werkstattleiter nach Begutachtung/Behebung des Mangels/der Beschädigung das Segelflugzeug für den Betrieb freizugeben.

Das Fahren mit vereinseigenen Segelfluganhängern im Straßenverkehr bedarf einer entsprechend der Anhängerkategorie benötigten behördlichen Fahrerlaubnis und einer vorherigen Einweisung durch einen Fluglehrer.

5.1. Vorbereitung des Segelflugbetriebs

Das Landekreuz wird ausgelegt

Ein Briefing mit allen am Flugbetrieb Beteiligten wird durchgeführt

Alle für den Schulbetrieb vorgesehenen Flugzeuge werden nach Klarliste gecheckt und die Durchführung mit Unterschrift dokumentiert.

Der (erste) Startleiter wird definiert

5.2. Durchführung des Segelflugbetriebs

Der Startleiter sorgt für die kommunikative Verbindung zur Winde und das Führen der Startliste.

Der Startleiter achtet besonders darauf, dass ein Windenstart nur dann stattfindet, wenn kein anfliegender Verkehr, abfliegender Verkehr oder Sprungbetrieb stattfindet. Der Flugleiter wird über den jeweiligen Windenstart per Funk vorab in Kenntnis gesetzt.

Für Flugzeug-Schlepp gelten die zutreffenden Passagen der Rubrik „Motorflug“

Gäste des Segelflugstarts, die mit den Besonderheiten des Segelflugbetriebs in EDVH nicht vertraut sind, bedürfen einer angemessenen Einweisung, alternativ der Begleitung durch eine kompetente Person.

Landung auf der Motorflugpiste erfolgen nach Absprache mit dem Flugleiter.

Nach dem Landen auf der Motorflugpiste ist nur für Segelflugzeuge mit lenkbarem Sporn- oder Bugrad gestattet direkt herauszurollen. Vereinseigene Segelflugzeuge dürfen die Piste nicht direkt verlassen.

5.3. Nutzung der Vereinseigenen Segelflugzeuge

- Grundschulung findet auf dem primären Ausbildungsflugzeug statt (ASK 21)
- Umschulung auf Einsitzer (ASK 23) erst nach 10 Alleinflügen auf dem primären Ausbildungsflugzeug
- DG 1000 T wird nur in besonderen Fällen (z.B. Überlandflugeinweisung) und nur zur Doppelsitzigen Schulung verwendet.
- Die Einweisung für Lizenzinhaber in die DG 1000 T erfolgt in zwei Stufen:
Stufe 1 berechtigt das Fliegen im Gleitwinkelbereich des Startplatzes.
Stufe 2 berechtigt das Überlandfliegen mit Motoreinsatz.
Für Stufe 2 sind folgende Voraussetzungen erforderlich, die jedoch in Absprache mit dem Ausbildungsleiter gem. der individuellen Kenntnisse angepasst werden können.
 - a. 1000 nachweisbare Überlandflugkilometer
 - b. 5 Landungen außerhalb des Hodenlager Flugplatzgeländes. Davon zählen maximal 2 Landungen auf Flugplatzgeländen.

Bei der Einweisung sollten mind. 3 Anlass- und Abstellverfahren in sicherer Höhe durchgeführt werden. Zudem soll eine Landung mit ausgefahrenem Triebwerk simuliert werden (siehe Handbuch

- Überlandflug mit dem primären Ausbildungsflugzeug ist nur mit Fluglehrer zulässig

6. Motorschirm und Motordrachen

- Der Startleiter für Motorschirm ist
 - a) der diensthabende Flugleiter oder
 - b) der benannte Startleiter Motorschirm auf dem Startfeld der Motorschirme.
- Ausbildung Motorschirm wird nach der aktuellen Fassung des Ausbildungshandbuchs des DULV durchgeführt.
- Vor Aufnahme des Flugbetriebs müssen die Luftfahrzeuge gemäß Klarliste geprüft werden.
- Gäste des Motorschirmstarts, die mit den Besonderheiten des Flugbetriebs EDVH nicht vertraut sind, bedürfen einer angemessenen Einweisung, alternativ der Begleitung durch eine kompetente Person.
- Startfeld der Motorschirme befindet sich üblicherweise auf der Segelfluggpiste. Sofern der Betrieb von Motorflug und Motorschirm/-drachen parallel erfolgt, ist dies mit dem diensthabenden Flugleiter vorab zu koordinieren.
- Start und Landungen sowie Positionsmeldungen in der Platzrunde haben über Funk zu erfolgen.
Ausnahme: Bei Schulungsbetrieb Motorschirm, der innerhalb der Segelfluggplatzrunde östlich der Piste 03/231 stattfindet, übernimmt der Startleiter Motorschirm die Koordination mit

dem diensthabenden Flugleiter und regelt den Schulungsbetrieb Motorschirm. Sofern ein Flugleiter nicht tätig ist, erfolgt eine Koordination des Schulungsbetriebs mit dem anderen ab-/anfliegenden Verkehr durch den Startleiter Motorschirm.

- Jeder Motorschirmflieger ist dafür verantwortlich, sich nach Beendigung des Flugbetriebs in die Startliste Motorschirm im Turm einzutragen.

7. Fallschirmsprung

Das Absetzen von Fallschirmspringern darf nur durchgeführt werden, wenn der Sprungleiter das Springen vom diensthabenden Flugleiter genehmigt bekommen hat.

Die Landezone (mindestens 30 m Radius) ist so festzulegen, dass ein Abstand der äußersten Begrenzung von mindestens 100 m zum Rollfeld und zum Vorfeld eingehalten wird.

Beim Absetzen von Fallschirmspringern stellt der Absetzer sicher, dass keine anderen Luftfahrzeuge im Absetzlufttraum sind. Der diensthabende Flugleiter hat die Rundumleuchte am Tower rechtzeitig vor dem Absetzvorgang einzuschalten. Diese bleibt aktiviert bis der letzte Fallschirmspringer am Boden ist, um die am Boden befindlichen Luftfahrzeuge zu warnen.

Die Auflagen der DFS (Deutsche Flugsicherung) für den Fallschirmsprungbetrieb sind einzuhalten.

Steigflüge auf Absetzhöhe sind außerhalb der Platzrunde und frei von Ortschaften durchzuführen.

Sprungbetrieb und sonstiger Flugbetrieb sind nur gleichzeitig unter folgenden Bedingungen gestattet:

- Der Sprungsektor muss einen Mindestabstand von 300m zur festgelegten Platzrunde aufweisen
- Der Sprungfallschirm muss spätestens in einer Höhe von 1500ft GND vollständig geöffnet sein
- Der benötigte Luftraum und Zielsektor müssen frei von Luftfahrzeugen sein

Siehe (NFL II 71/01 und NFL II 37 /00)

8. Freiballonbetrieb

Fahrten mit dem Freiballon bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Flugleiter (PPR). Der Startplatz ist im Einzelfall entsprechend Windrichtung und Verkehrslage zwischen Ballonfahrer und Flugleitung festzulegen. Steigfahrt über bebautem Gebiet ist möglichst zu vermeiden.

9. Haftungsausschluss

Der ACH haftet für alle schuldhaft verursachten Schäden, auch die seiner Vertreter oder Erfüllungsgehilfen, nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

Bei Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit haftet ACH auch für leichte Fahrlässigkeit und damit für jedes Verschulden auch seiner Vertreter und Erfüllungsgehilfen.

Dokument freigegeben: **Christoph Zederer**

Versionsänderung Überblick*

Version	Datum	Änderung
1	01.04.2024	Initiale Version
2	10.10.2024	Kap. 4.4: 180 Tage Regelung
3	23.11.2024	Kap. 4.3: Cross-Check durch 2. Lehrer hinzugefügt

*Keine Gewähr auf Vollständigkeit