



Klagenfurt, 1. Jänner 2012

## Geschäftsführung

### Benützungsbedingungen

Vers.18-20120101

für Luftfahrzeuge des Kärntner Luftfahrerverbandes

#### Inhalt

- 1.0 Allgemeines
- 2.0 Einweisung, Flugerfahrung
- 3.0 Wartung, Schäden, Pflege
- 4.0 Flugbetrieb
- 5.0 Reservierung
- 6.0 Flugkosten
- 7.0 Versicherung

- Anhang 1 - Fluglehrer
- Anhang 2 - Zahlungsmodalität für begünstigten Flugminutenpreis
- Anhang 3 - Preistafel für die Flugkosten

## 1.0 Allgemeines

### 1.1 Begriffsbestimmungen:

- (1) Flugplatz/Zivilflugplatz: Flughafen oder Flugfeld (auch Militär) im Sinne der Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG)
- (2) KLV: Kärntner Luftfahrerverband
- (3) KFBG: Klagenfurter Flughafen Betriebsges.m.b.H.
- (4) Luftfahrzeuge des KLV: Luftfahrzeuge deren Halter der KLV ist
- (5) Pilot: sofern nicht ausdrücklich Abweichendes formuliert wird, ist unter dem „Piloten“ der verantwortliche Pilot (sowohl gem. LVR als auch gem. LFG), der das jeweilige Luftfahrzeug des KLV nutzt, zu verstehen.

### 1.2 Anwendungsbereich dieser Benützungsbedingungen:

Die gegenständlichen Benützungsbedingungen sind auf jegliche Nutzung der Luftfahrzeuge des KLV anwendbar. Die Einhaltung der in den gegenständlichen Benützungsbedingungen festgelegten Bestimmungen ist unbeschadet

weitergehender gesetzlicher Bestimmungen Voraussetzung für die Nutzung der Luftfahrzeuge des KLV.

Diese Bedingungen sind ab 01.01.2012 bis auf weiteres gültig. Durch diese Benützungsbedingungen verlieren alle bisherigen Benützungsbedingungen ihre Gültigkeit.

- 1.3 Der KLV ist kein Luftfahrzeugvermietungsunternehmen. Die Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit mit Luftfahrzeugen des KLV ist ausdrücklich untersagt. Die Luftfahrzeuge des KLV dürfen ausschließlich in der zugelassenen Form (Verwendungs-, Einsatz- u. Navigationsart gem. ZLLV) unter Einhaltung der jeweiligen luftfahrtrechtlichen Vorschriften verwendet werden.
- 1.4 Die Luftfahrzeuge des KLV dürfen unbeschadet weitergehender Bedingungen ausschließlich von Piloten in Betrieb genommen werden, die ordentliche Mitglieder des KLV sind. Der Pilot muss den Mitgliedsbeitrag für das jeweils laufende Kalenderjahr zur Gänze bezahlt haben. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Zahlungen unabhängig von deren Widmung immer auf die älteste Schuld angerechnet werden. Mit der fristgerechten Einzahlung des Mitgliedsbeitrages ist der jeweilige Pilot berechtigt, Luftfahrzeuge des KLV bis einschließlich 31.01. des nachfolgenden Jahres zu nutzen.
- 1.5 Der Pilot muss im Besitz eines gültigen Zivilluftfahrerscheines sein, der ihm zumindest berechtigt, die jeweilige Luftfahrzeugtype im Fluge in der jeweiligen Navigationsart zu führen. Weiters muss der jeweilige Pilot die für die Flugdurchführung erforderliche Sprechfunkberechtigung besitzen (z.B. bei Auslands- oder IFR-Flügen).
- 1.6 Der Einsatz der Luftfahrzeuge für Formations- und/oder Wettbewerbsflüge bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung eines Vorstandsmitgliedes (Obmann, Kassier oder technischer Referent).
- 1.7 Bei Nichteinhaltung der Benützungsbedingungen droht im Schadensfalle die Geltendmachung von Regressansprüchen durch die jeweilige Versicherung. Der KLV ist jedenfalls berechtigt, vom benützenden Mitglied den Ersatz des entstandenen Schadens zu begehren (siehe auch Abschnitt 7.0).
- 1.8 Der Pilot und jenes Vereinsmitglied, das das Luftfahrzeug nutzt (sofern nicht ein und die selbe Person), haften dem KLV gegenüber zur ungeteilten Hand für sämtliche Schäden die durch den Betrieb des Luftfahrzeuges entstehen so ferne nicht eine Schadensabdeckung durch eine bestehende Versicherung gegeben ist (siehe auch Abschnitt 7.0).  
  
In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass für die Luftfahrzeuge des KLV entsprechend den gesetzlichen Vorschriften Haftpflichtversicherungen und auch Kasko-Versicherungen bestehen wobei die jeweilige Versicherungssumme der Höhe nach beschränkt ist (siehe auch Abschnitt 7.0).
- 1.9 So ferne in den gegenständlichen Benützungsbedingungen auf gesetzliche Bestimmungen Bezug genommen wird (insbesondere auf die Bestimmungen der ZLPV, JAR FCL 1), sind darunter immer die jeweils gültigen Normen zu verstehen.

## 2.0 Einweisung, Flugerfahrung

### 2.1 Begriffsbestimmungen:

#### (1) **Einweisung**

Vertrautmachen mit einem bestimmten Luftfahrzeugtyp durch theoretischen und praktischen Unterricht mit einem einweisungsberechtigten Fluglehrer vor der erstmaligen Verwendung der betreffenden Luftfahrzeugtype.

#### (2) **Freigabe**

Überprüfung der typenspezifischen Kenntnisse durch einen freigabeberechtigten Fluglehrer, bezogen auf das Luftfahrzeug auf das sich die Einweisung bezieht.

#### (3) **Überprüfungsflug**

Überprüfung der typenspezifischen Kenntnisse durch einen freigabeberechtigten Fluglehrer im Falle einer mehr als drei Monate andauernden Unterbrechung der Flugtätigkeit auf der jeweiligen Luftfahrzeugtype.

- 2.1 Jeder Pilot muss vor der erstmaligen Benützung eines Luftfahrzeugtyps eine Einweisung durch einen einweisungsberechtigten Fluglehrer auf der betreffenden Luftfahrzeugtype erhalten (Pkt. 2.3) und in der Folge von diesem auf dieser Luftfahrzeugtype „freigegeben“ werden (Pkt. 2.4). Die „Freigabe“ ist dem Piloten vom freigabeberechtigten Fluglehrer schriftlich zu bestätigen.
- 2.2 Einweisungsberechtigte und freigabeberechtigte Fluglehrer sind Piloten, welche durch den Vorstand des KLV ermächtigt sind, andere Piloten auf Luftfahrzeuge des KLV einzuweisen und freizugeben. Als einweisungs- und freigabeberechtigt für Luftfahrzeuge des KLV gelten die im **Anhang 1** angeführten Fluglehrer.
- 2.3 Die Einweisung auf einer bestimmten Luftfahrzeugtype hat die theoretische und praktische Schulung der typenspezifischen Besonderheiten der jeweiligen Luftfahrzeugtype zu beinhalten und zumindest das für die Erweiterung der Grundberechtigung von Privatpiloten vorgesehene Programm zu umfassen (§ 33 ZLPV).
- 2.4 Der freigabeberechtigte Fluglehrer hat sich anlässlich des Freigabefluges in analoger Anwendung der Bestimmungen des § 33 ZLPV davon zu überzeugen, dass der jeweilige Pilot über die geforderten typenspezifischen Kenntnisse in Theorie (insbesondere Flughandbuch) und Praxis verfügt und darüber ein schriftliches Gutachten zu erstatten.
- 2.5 Die Einweisung auf der jeweiligen Luftfahrzeugtype hat grundsätzlich unbeschränkte Gültigkeit. Für den Fall, dass ein Pilot auf der betreffenden Luftfahrzeugtype innerhalb der letzten drei Monate vor der beabsichtigten Benützung des Luftfahrzeuges nicht zumindest einen Start und eine Landung als verantwortlicher Pilot auf dieser Luftfahrzeugtype durchführte, ist vor Benützung der betreffenden Luftfahrzeugtype ein Überprüfungsflug gem. Pkt. 2.6 durchzuführen.
- 2.6 Der Überprüfungsflug ist in analoger Anwendung der Bestimmungen über den Freigabeflug (Pkt. 2.4) durchzuführen. Zur Durchführung des Überprüfungsfluges sind ausschließlich freigabeberechtigte Fluglehrer befugt.
- 2.7 Bei Einweisungs-, Freigabe- und Überprüfungsflügen hat der Pilot grundsätzlich den Sitz des verantwortlichen Piloten einzunehmen, der einweisende-, freigabende oder

überprüfende Pilot den Sitz des zweiten Piloten der in diesem Fall auch als verantwortlicher Pilot tätig ist.

- 2.8 Piloten die ihre Grundausbildung zur Erlangung des Privatpilotscheines teilweise oder zur Gänze auf einem Luftfahrzeug des KLV absolvierten, sind vom Erfordernisse der Einweisung gem. Pkt. 2.1 auf jener Luftfahrzeugtype befreit, auf der sie die praktische Privatpilotenprüfung (§ 31 ZLPV) ablegten.

### **3.0 Wartung, Schäden, Pflege**

- 3.1 Der Pilot trägt grundsätzlich die Verantwortung dafür, dass das zu benützende Luftfahrzeug flugklar ist. Auf die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Bestimmungen der ZLLV, wird hingewiesen.

- 3.2 Die Wartung der Luftfahrzeuge des KLV darf ausschließlich durch ein dazu befugtes Wartungsunternehmen durchgeführt werden.

- 3.3 Stellt der Pilot Mängel oder Fehler am Luftfahrzeug fest, so hat er unverzüglich den technischen Referenten (Stellvertreter) oder den Obmann davon zu verständigen. Bei Mängel oder Fehler welche die Flugsicherheit beeinträchtigen können, hat der Pilot, welcher den Mangel feststellt, im Cockpit des Flugzeuges eine entsprechende Mitteilung deutlich sichtbar für allfällige Nachfolgebenutzer anzubringen (Hinweis „*NICHT FLUGKLAR*“ im Cockpit, allenfalls auch Eintragung in das Nachrichtenbuch in der Flugzeugtasche).

In jedem Fall darf das Luftfahrzeug nur in Betrieb genommen werden, wenn die Lufttüchtigkeit- und Betriebstüchtigkeit des Luftfahrzeuges gegeben ist.

- 3.4 Reparaturaufträge dürfen selbstständig durch den Piloten nur erteilt werden, wenn die Reparatur von geringem Ausmaß, für den Rückflug zum Heimatflughafen Klagenfurt unbedingt erforderlich und eine Rücksprache gemäß Pkt. 3.3 dieses Abschnittes nicht durchführbar ist. Ansonsten dürfen Reparaturaufträge ausnahmslos erst nach Rücksprache mit dem technischen Referenten (Stellvertreter) oder dem Obmann erteilt werden.

- 3.5 Nach Beendigung eines Fluges hat der Pilot dafür zu sorgen, dass das Luftfahrzeug (insbesondere auch die Windschutzscheibe) innen und außen gereinigt wird. (Reinigungskasten im Hangar in Klagenfurt) Werden vor Antritt des Fluges vom Piloten grobe Verschmutzungen am Luftfahrzeug festgestellt, welche offensichtlich durch den oder die Vorbenutzer verursacht worden sind, so ist dies im Beanstandungsheft zu vermerken. Dem Verursacher werden € 25,00 in Rechnung gestellt.

- 3.6 Für die sichere Unterbringung oder Verankerung des benutzten Luftfahrzeuges auf Flugplätzen ist der Pilot verantwortlich. In Klagenfurt ist das Luftfahrzeug durch den Piloten selbst aus dem Hangar aus- und wieder einzubringen. Das Öffnen und Schließen der Hangartore erfolgt jedoch ausnahmslos durch Bedienstete des Flughafens (KFBG).

## 4.0 Flugbetrieb

- 4.1 Der Flugbetrieb hat grundsätzlich nach den jeweiligen Betriebsvorschriften des Flughandbuches sowie den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere den LVR, zu erfolgen. Der jeweilige Pilot ist selbst für die Einhaltung der Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges sowie für die Einhaltung sämtlicher anwendbarer luftfahrtrechtlicher Vorschriften sowie der jeweiligen Benützungsbedingungen des Zivilflugplatzes verantwortlich.

Disziplinloses Verhalten, insbesondere unerlaubter Tiefflug („Verwandtenbesuche, etc.), können neben gesetzlichen Folgen auch Schadenersatzfolgen des KLV oder jeweiligen Versicherung (siehe auch Abschnitt 7.0) haben.

- 4.2 Es darf nur der für den jeweiligen Motor zugelassene Treibstoff getankt werden. Die zu verwendende Ölsorte ist im Allgemeinen an der Innenseite des Zugangsdeckels zum Ölmaßstab oder Ölfüllstutzen ersichtlich. Es darf nur gleiches oder gleichwertiges Öl nachgefüllt werden. Auf besondere Vermerke wie **ACHTUNG Einlauföl** ist zu achten.
- 4.3 Für die Betankung der Luftfahrzeuge steht ein Carnet der Shell - Austria AG zur Verfügung. Erfolgt Barzahlung durch den Piloten, so ist die Tankrechnung im Original an den Kassier zu übermitteln. Der Rechnungsbetrag wird gemäß den jeweils diesbezüglich geltenden Vorstandsbeschlüssen dem Flugkonto des Piloten gutgeschrieben (siehe insbesondere Abschnitt 6.0).
- 4.4 Die aufgenommene Menge von Treibstoff und Öl sowie der Stand des Motorstundenzählers (nach Beendigung des Fluges) sind in das Bordbuch einzutragen.

## 4.5 Winterflugbetrieb:

- 4.5.1 Der Pilot hat sich mit den Erfordernissen und Verfahren des Winterbetriebes vertraut zu machen; dies gilt insbesondere für das Anlassen des Triebwerkes bei tiefen Temperaturen.
- 4.5.2 Sollte es in der kalten Jahreszeit nicht möglich sein, das Triebwerk beim ersten oder spätestens (!) zweiten Versuch anzustarten, ist unbedingt ein Vorwärmgerät oder eine Außenbatterie erforderlich. Am Flughafen Klagenfurt sind diese Geräte bei der Flugplatzbetriebsleitung der KFBG anzufordern.
- 4.5.3 Ist aus dem Bordbuch ersichtlich, dass das Luftfahrzeug bei Minustemperaturen längere Zeit nicht in Betrieb war, ist in jedem Fall ein Vorwärmgerät zu verwenden. Ebenso ist grundsätzlich bei Temperaturen unter  $-10\text{ °C}$  zu verfahren.
- 4.5.4 Für Schäden und Kosten, welche durch Unterlassung des Vorwärmens entstehen (Beschädigung oder Tiefenentladung der Batterie, Schäden am Starter etc) haftet der verursachende Pilot.

## 5.0 Reservierung

- 5.1 Die Luftfahrzeuge des KLV können für einen bestimmten Benützungstermin reserviert werden. Zu diesem Zweck ist das Resi-Reservierungssystem zur Verfügung.

Die Verantwortung für die Durchführung und Richtigkeit dieser Eintragung und/oder Streichung liegt aber ausschließlich beim reservierenden Vereinsmitglied, keinesfalls aber bei den Angestellten des Flughafens.

- 5.2 Wird ein reserviertes Luftfahrzeuge nicht längstens 35 Minuten nach Beginn der Reservierungszeit in Anspruch genommen, so verfällt die Reservierung.

- 5.3 Reservierungen für Flüge, welche sich über einen längeren Zeitraum erstrecken und/oder mit einer größeren Flugstundenanzahl verbunden sind, haben Vorrang gegenüber Reservierungen für kürzere Flüge. Vor längeren Flügen ist eine rechtzeitige Koordination mit dem Geschäftsführer oder Kassier vorzunehmen, insbesondere hat der reservierende Pilot sich mit dem technischen Referenten ins Einvernehmen zu setzen, damit nach Möglichkeit vermieden wird, dass unterwegs Wartungskontrollen fällig werden.

- 5.4 Reservierungen für Samstag, Sonn- oder Feiertag oder einen längeren Zeitraum:

- 5.4.1 Werden Luftfahrzeuge an Samstagen, Sonn- oder Feiertagen für mehr als 8 Stunden pro Tag reserviert, so müssen pro Samstag, Sonn- oder Feiertag mindestens 1,5 Stunden Flugzeit erbracht werden; sollte sich die Reservierung oder ununterbrochene Inanspruchnahme des Luftfahrzeuges über ein ganzes Wochenende (Samstag und Sonntag bzw. Feiertag) erstrecken, so sind dabei für den gesamten Zeitraum der Reservierung mindestens 2 Stunden Flugzeit zu erbringen.

- 5.4.2 Wird ein Luftfahrzeug für einen über den Pkt. 5.4.1 hinausgehenden, längeren, ununterbrochenen Zeitraum reserviert, wird die dabei erbrachte Gesamtflugstundenanzahl auf die Mindeststundenanzahl gemäß Pkt. 5.4 angerechnet.

- 5.4.3 Werden die im Pkt. 5.4.1 angeführten Mindestflugstunden nicht erbracht, so kann über Beschluss des Vorstandes dem Piloten die Differenz auf diese Mindestflugzeit entsprechend dem jeweils für das betroffene Luftfahrzeug festgesetzten Minutenpreis verrechnet werden.

Dies wird insbesondere bei wiederholten Übertretungen dieser Bestimmungen und für Tage, an welchen erfahrungsgemäß größerer Bedarf an Luftfahrzeugen besteht (z.B. Schönwetter, Fenstertage zum Wochenende) der Fall sein.

- 5.5 Bei Nichteinhaltung oder wiederholten Übertretungen der Reservierungsvorschriften kann die Bestimmung des Pkt. 5.4.3 auch angewendet werden, wenn die Reservierung für andere Tage als Samstage, Sonn- oder Feiertage erfolgt ist.

## 6.0 Flugkosten

- 6.1 Grundsätzlich haften der Pilot und jenes Vereinsmitglied, dass das Luftfahrzeug nutzt (sofern nicht ein und dieselbe Person) gegenüber dem KLV für sämtliche mit der

Nutzung des Luftfahrzeuges verbundenen Kosten (insbesondere Entgelt für die Nutzung des Luftfahrzeuges samt Anflug-, Lande u. allfälligen Streckengebühren) zur ungeteilten Hand.

- 6.2 Flugselbstkosten sind möglichst durch Vorauszahlungen abzudecken, jedenfalls aber sofort nach Flugdurchführung fällig. Der übermittelte Kontoauszug gilt bei einem Kontominusstand als erste Mahnung.
- 6.3 Lande-, Anfluggebühren und sonstige in Anspruch genommene Bodendienstleistungen sind auf anderen Flugplätzen als dem Flughafen Klagenfurt bar zu bezahlen und ist ein Vermerk darüber im Bordbuch einzutragen. Auf nicht bezahlte Gebühren wird ein Aufschlag von 10 % verrechnet.
- 6.4 Alle Betankungen auf Flugplätzen mit Ausnahme vom Flughafen Klagenfurt sind nach Möglichkeit unter Verwendung der vorhandenen Carnets durchzuführen (z.B. verfügt die OE-DLH über ein Shell - Carnet). Sind Carnets nicht vorhanden, sind die Leistungen bar zu bezahlen. Die jeweiligen Belege (Rechnungen) sind mit dem Namen des Piloten und der Nummer des Fluges (Landung Nr. lt. Bordbuch) zu versehen und umgehend dem Kassier im Original zu übermitteln, damit die verauslagten Beträge bei der Verrechnung der Fluggebühren in Abzug gebracht werden können.

Sonderregelung für Betankungen im Ausland:

Übersteigen die im Ausland bezahlten Treibstoffkosten den am Flughafen Klagenfurt geltenden Preis der Shell Austria AG für Avgas 100LL, so werden die im Ausland bezahlten Beträge bis zur Höhe des Treibstoffpreises der Shell Austria AG am Flughafen Klagenfurt am jeweiligen Flugkonto gegen verrechnet. Umgekehrt tankt der Pilot im Ausland günstiger gegenüber den am Flughafen Klagenfurt geltenden Preis der Shell Austria AG so wird der Differenzbetrag dem Flugkonto des zuständigen Mitgliedes gutgeschrieben. Allfällige Sonderzuschläge (z.B. Tanken außerhalb der Betriebszeiten, ....) werden nicht rückvergütet.

- 6.5 Nach Benützung der Luftfahrzeuge sind im Bordbuch der Name des verantwortlichen Piloten, Anzahl der Landungen, Startzeit, Landezeit, Flugminuten, Zählerstand, getankte Treibstoff- u. Ölmengen, sowie die Bezahlung der Lande- u. Anfluggebühren auf anderen Flugplätzen als dem Flughafen Klagenfurt im Bordbuch einzutragen. Auswärtige Landengebühren sollten gleich bezahlt werden. Wird diese Rechnungslegung später durch den KLV bezahlt, wird ein Administrationsaufwand von 10 Prozent zuzüglich berücksichtigt.
- 6.6 Der Zählerstand ist vor Beginn jeden Fluges mit der Eintragung im Bordbuch zu überprüfen. Bei nachweislich unrichtigen Eintragungen in das Bordbuch wird eine Gebühr in der Höhe von EUR 10,00 verrechnet. Im Wiederholungsfalle hat der Betreffende mit dem Ausschluss aus dem Verein zu rechnen.
- 6.7 Die Verrechnung der Fluggebühr erfolgt unbeschadet einer weitergehenden Haftung Dritter grundsätzlich an den im Bordbuch eingetragenen verantwortlichen Piloten. Soll die Verrechnung an den zweiten Piloten erfolgen, so ist dessen Name zu unterstreichen.

## 6.8 Übungslandungen (50% verbilligt):

### 6.8.1 Die Ermäßigung kann erlangt werden bei:

- Typeneinweisung
- Übungslandungen nach längerer Pause, wenn mindestens drei aufeinanderfolgende Landungen („touch and go“) durchgeführt werden
- Überprüfungsflüge zur Scheinverlängerung und Prüfungsflüge (Erweiterungen, besondere Berechtigung).

### 6.8.2 Der Flug muss bereits vor Antritt im AIS als Übung- oder Prüfungsflug angemeldet werden. Noch besser ist es, die Flüge als "Fünfer Flüge" zu deklarieren, da auf Grund der Code-Ziffer 5 die KFBG die billigere Verrechnung vornimmt und damit Irrtümer leichter ausgeschlossen werden. Im Bordbuch ist in der Spalte "Zweck des Fluges" die Anzahl der Landungen mit der Zusatzbezeichnung "S" oder "Ü" anzugeben, also z.B. 4Ü oder 4S (bedeutet 4 Übungs- oder Schullandungen). Bei Schulflügen (mit oder unter Aufsicht eines Fluglehrers) ist zusätzlich in der Spalte "Zweck des Fluges" der Buchstabe "L" anzuführen.

## 7.0 Versicherung

### 7.1 Die Luftfahrzeuge des KLV dürfen nur während des aufrechten Bestandes (!) der entsprechenden Versicherungen in Betrieb genommen werden.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass in den Bordpapieren ein „Versicherungsschein“ über die Laufzeit der Versicherungen gem. § 168 LFG Auskunft gibt. Weiters besteht eine Kaskoversicherung deren Laufzeit ebenfalls aus den Bordpapieren ersichtlich ist.

### 7.2 In jedem Fall hat sich der Pilot vor Inbetriebnahme des jeweiligen Luftfahrzeuges des KLV davon zu überzeugen, dass sowohl die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen als auch die Kaskoversicherung bis einschließlich des Tages der Rückkehr mit dem Luftfahrzeug zum Flughafen Klagenfurt (LOWK) aufrecht bestehen.

### 7.3 Der Pilot ist dafür verantwortlich, dass auf der beabsichtigten Flugstrecke bzw. der Destination (samt Ausweichflugstrecke bzw. Ausweichflugplatz) „örtlicher Versicherungsschutz“ besteht.

### 7.4 Flüge in Gebiete für die eine Kriegsrisikoversicherung oder vergleichbare Versicherungen abzuschließen sind, sind untersagt.

### 7.5 Die Versicherungssummen der Pflichtversicherungen sowie der Kaskoversicherung sind je nach Luftfahrzeugtype der Höhe nach begrenzt. Über die jeweiligen Deckungssummen hinausgehenden Schadensbeträge sind auf jeden Fall vom Piloten und jenem Vereinsmitglied, dass das Luftfahrzeug nutzt (sofern nicht ein und die selbe Person) zur ungeteilten Hand in voller Höhe zu ersetzen sofern den verantwortlichen Piloten ein Verschulden an der Verursachung des Schadens trifft.

### 7.6 Tritt aus Verschulden des Piloten ein Schadensfall ein, so ist von diesem und von jenem Vereinsmitglied, dass das Luftfahrzeug nutzt (sofern nicht ein und dieselbe Person) zur ungeteilten Hand jedenfalls der Selbstbehalt bzw. Bonus

(„Schadenfreiheitsrabatt“) auf den Versicherungsvertrag zu bezahlen.

Die Versicherungen gewähren für die Schadensfreiheit während der Laufzeit des Versicherungsvertrages einen „Schadenfreiheitsrabatt“ im Voraus. Sollte nun ein Schaden von der Versicherung zu tragen sein, wird dieser „Schadenfreiheitsrabatt“ rückgefordert. Dieser Betrag ist sodann vom Piloten zu ersetzen.

- 7.7 Die Nutzung des Flugzeuges OE-DIA beinhaltet zudem die Charterbedingungen zwischen Ingenieurbüro Bolt und dem KLV.  
Weiteres beinhaltet die Nutzung des Flugzeuges OE-9175 zudem die Charterbedingungen zwischen WDS Datenverarbeitung und Kfz-Handels GmbH und dem KLV.

## Anhang 1

Im Sinne des Pkt. 2.2 einweisungs- und freigabeberechtigte Fluglehrer:

<b>Einw. Berechtigte</b>	<b>S5-DKD</b>	<b>OE-DLH</b>	<b>D-MURK</b>	<b>Telefonnummer</b>
Helmut Lenhard	<b>x</b>	<b>x</b>		0043 699 105 44444
Ernst Liptajnik	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	0043 664 1000 808
Johannes Ofner	<b>x</b>	<b>x</b>		0043 676 602 4136
Alexander Scharl	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	0043 676 921 02 60
Manfred Scharl	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	0043 664 733 44 966

## Anhang 2

- 1) Der KLV – Sondertarif wird unter den nachfolgenden Voraussetzungen gewährt:  
Das Mitglied zahlt monatlich - kontinuierlich mittels Dauerauftrag - in Höhe von mindestens € 70,00.
  - a) Das Mitglied macht eine größere Vorauszahlung im Einmalerlag per anno, jedoch mindestens € 840,00 (in Worten achthundertundvierzig Euro).
  - b) Grundsätzlich kann durch Benützung der KLV-Flugzeuge, nur das begünstigt beansprucht werden, was mittels Vorauszahlung am KLV-Flugkonto verfügbar ist.
  
- 2) Vorhandene Guthaben am KLV-Konto des Mitgliedes können grundsätzlich nicht bar rückerstattet werden. Diverse Guthaben können nur durch die Benützung der KLV-Flugzeuge beansprucht werden. Wenn der Pilot selbst nicht mehr aktiv ist, so kann er das Guthaben an andere KLV-Mitglieder übertragen. Dazu wäre der schriftliche Auftrag an den KLV-Vorstand notwendig.  
Bei berücksichtigungswürdigen Umständen, kann der Vorstand im Einzelfall eine Ausnahmeregelung entscheiden.

## Anhang 3

### Fluggebühren:

Lfd. Nr.	Bezeichnung		S5-DKD	OE-DLH	OE-KEH
1	Normal	€/ Min.	2,30	3,20	5,50
2	Vorteil	€/ Min.	2,00	2,90	4,10
3	Schule	€/ Min.	0,48	0,48	0,48
4	Landegebühr	€	9,40	16,70	16,70
5	Anfluggebühr	€	10,35	15,50	23,25
	Land+Anflug	€	19,75	32,20	39,95

Lfd. Nr.	Bezeichnung		D-MURK	D-MOZE	ELITE N2508DQ	
1	Normal	€/ Min.	1,50		0,00	
2	Vorteil	€/ Min.	1,30		0,00	
3	Schule	€/ Min.	0,48	0,48	0,38	
4	Landegebühr	€	9,40			
5	Anfluggebühr	€	10,35			
	Land+Anflug	€	19,75			

Für den Vorstand



Ernst Liptajnik  
Geschäftsführer