

## Nutzungsordnung Arcus T

- Version: V02 -

---

### §1 Präambel

Die Nutzungsordnung wird durch die ordentliche Mitgliederversammlung (MV) des Fördervereins Leistungssegelflug NRW e.V. (Förderverein) beschlossen. Die Nutzungsordnung für den Arcus T ist Bestandteil des Chartervertrages.

### §2 Vertrag

(a) Nach erfolgreicher Antragsstellung und Zuteilung wird zwischen dem Charterer und dem Förderverein ein Chartervertrag geschlossen. Bestandteil des Chartervertrages sind die folgenden Nebenordnungen und Dokumente:

- Vergabeordnung
- Nutzungsordnung
- Pilotenliste
- Übergabeprotokoll
- Ausstattungsliste
- Gebührenordnung
- Präsentation Einweisung Arcus T
- Datenschutzrichtlinien auf der Homepage

Eine Nutzung des Flugzeuges ohne Chartervertrag ist nicht möglich.

(b) Der Chartervertrag wird per Mail an den Charterer verschickt, der innerhalb einer Frist von 2 Wochen in zweifacher Ausführung und unterschrieben per Post an den Förderverein zurücksenden ist. Andernfalls erlischt die Reservierung für den gewünschten Zeitraum und das Flugzeug wird neu vergeben. Der Charterer erhält ein vom Vorstand des Fördervereins unterschriebenes Exemplar im Anschluss per Post zurück.

(c) Der Chartervertrag tritt erst nach Eingang der Kautions auf dem Konto des Fördervereins in Kraft, siehe dazu auch §4.

(d) Bei Vereinscharter benennt der entsprechende Verein eine verantwortliche Person für den jeweiligen Chartervertrag. Bei Einzelpersonen ist die verantwortliche Person der Charterer selbst, auch wenn weitere Personen mit Lizenz auf dem Doppelsitzer als „Pilot in Command“ (PIC) fliegen. Die verantwortliche Person sollte bereits Erfahrung auf dem Muster vorweisen.

(e) Sollten sich vor dem Beginn der Charterung Angaben des Charterers ändern, so muss der Vertrag aktualisiert werden. Siehe dazu auch §5.

### §3 Chartergegenstand

(a) Flugzeug

Typ:	Arcus T
Hersteller:	Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Baujahr:	2025
Werknummer:	109
Kennzeichen:	D-KRNW
WBZ:	NRW

(b) Transportanhänger

Typ: COBRA  
Hersteller: A. Spindelberger Fahrzeugtechnik GmbH  
Baujahr: 2025  
Kennzeichen: AH-NW500

(c) Ausrüstung

Die vollständige Ausrüstung von Flugzeug, Transportanhänger und Zubehör ist in der Ausstattungsliste aufgeführt.

#### §4 Charterpreis, Gebühren, Kautions & Abschlussrechnung

- (a) Der Charterpreis und die Gebühren sind in der allgemeinen Gebührenordnung des Fördervereins definiert.
- (b) Bei der Nutzung des Hilfstriebwerkes (Turbo) sind durchschnittlich pro Flugtag (nicht Chartertag) bereits 5 Motorminuten über die Chartergebühren abgedeckt.
- (c) Kosten für den Kraftstoff & Öl oder das Befüllen der Sauerstoffflaschen trägt der Charterer selbst. Das Öl wird vom Förderverein bereitgestellt und zum Selbstkostenpreis weiterberechnet.
- (d) Vor Beginn der Charterung muss eine Kautions in Höhe des Selbstbehaltes der Flugzeugversicherung an den Förderverein überwiesen werden, siehe ebenfalls die Gebührenordnung und §16. Die Kautions wird erst nach Erhalt des Übergabeprotokolls, siehe §11, zurückerstattet.
- (e) Im Anschluss der Charterung erfolgt eine Abschlussrechnung, bei der die Kautions verrechnet wird.
- (f) Die Zahlung der Gebühren erfolgt ausschließlich mittels Lastschrift. Ein ausgefülltes SEPA-Lastschriftmandat ist zwingend erforderlich.

#### §5 Rücktritt vom Chartervertrag

- (a) Erfolgt der Rücktritt vom Vertrag mehr als 6 Wochen vor dem Charterzeitraum entstehen dem Charterer nur Kosten von 60 € in Form einer Aufwandspauschale.
- (b) Erfolgt der Rücktritt 6 Wochen vor dem Charterzeitraum oder kürzer, werden 50% der beantragten Zeit in Rechnung gestellt, sofern keine kurzfristige andere Vergabe mehr möglich ist.
- (c) Erfolgt der Rücktritt 3 Wochen vor dem Charterzeitraum oder kürzer, werden 100% der beantragten Zeit in Rechnung gestellt, sofern keine kurzfristige andere Vergabe mehr möglich ist.

## §6 Regress

- (a) Sollte das Flugzeug im Zeitraum des Chartertermins nicht zur Verfügung stehen (z.B. weil es sich in Reparatur befindet, Einfluss höherer Gewalt oder Ähnliches), können weder an den Förderverein noch an den Verursacher Regressansprüche gestellt werden (z. B. für Ersatzbeschaffung).
- (b) §6 Absatz (a) gilt ebenfalls, wenn sich das Flugzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet, der Hilfsmotor (Turbo) jedoch nicht funktionsfähig ist.
- (c) Ausfallkosten für nachfolgende Charterer werden nicht erhoben.
- (d) Wird das Flugzeug vom Vornutzer nicht termingemäß dem Nachnutzer übergeben, so haftet der Vornutzer für die Ausfallkosten und ggf. für den Transportmehraufwand.
- (e) Ausnahmen nach Unfällen und Naturkatastrophen sind möglich und werden durch den Vorstand beschlossen.
- (f) Wird einem Charterer nachgewiesen, dass eine Überholung des Flugzeuges aufgrund einer Überlastung der Flugzeugstruktur durch unsachgemäße Flugmanöver (z. B. Überlastung außerhalb der Betriebsgrenzen) nötig ist, wird der verursachende Charterer vom Förderverein nachträglich in Regress genommen. Gleiches gilt für nötige Reparaturen der Oberflächen aufgrund von Rissen durch starke Temperaturunterschiede, wie sie nach Flügen in großen Höhen auftreten können, siehe auch §7 und §14.

## §7 Charterbedingungen

- Der Charterer bzw. alle PIC's müssen eine gültige Segelfluglizenz (SPL oder LAPL) besitzen.
- Der Charterer bzw. alle PIC's ein gültiges Tauglichkeitszeugnis über den gesamten Charterzeitraum besitzen.
- Der Charterer bzw. alle PIC's die erforderlichen Startartberechtigungen besitzen.
- Der Charterer bzw. alle PIC's min. 150 Flugstunden im Segelflug nach Schein als verantwortlicher Pilot geflogen sind.
- Der Charterer bzw. alle PIC's min. 50 Flugstunden im Segelflug in den letzten 24 Monaten als verantwortlicher Pilot geflogen sind.
- Der Charterer bzw. alle PIC's min. 30 Flugstunden im Segelflug in den letzten 12 Monaten als verantwortlicher Pilot geflogen sind.
- Werden vorgenannte Limits betreffend Stunden nicht erfüllt, kann in Einzelfällen nach Rücksprache mit dem Förderverein ein Einweisungsflug mit einer bevollmächtigten Person erfolgen.

## §8 Betreuung der Charterer

- (a) Die Betreuung vor, während und ggf. nach dem Charterzeitraum erfolgt in erster Instanz in allen Angelegenheiten durch den Mentor des Fördervereins.
- (b) Sollte der Mentor nicht erreichbar sein ist als nächster Ansprechpartner der Vorstand oder Geschäftsführer zu kontaktieren.

## §9 Verantwortlicher Pilot (PIC) & Flugschüler

- (a) Der verantwortliche Pilotensitz ist immer der vordere Sitz des Doppelsitzers.
- (b) Die Ausnahme ist ein Fluglehrer mit gültiger Lizenz der den hinteren Sitz als verantwortlicher Pilot benutzen darf, oder zwei Piloten mit gültiger Lizenz (PIC) die schriftlich den verantwortlichen Pilotensitz vor dem Start bestimmen können.
- (c) Sofern der PIC auf dem hinteren Sitz definiert ist, darf laut Flughandbuch kein Wasserballast in den Flügeln mitgeführt werden.
- (d) Flugschüler und Scheininhaber, die die Kriterien nach §7 nicht erfüllen, müssen mit Fluglehrer fliegen.

## §10 Gastflüge

- (a) Der Doppelsitzer ist nicht für Gastflüge im Rahmen eines kommerziellen Beförderungsvertrages zugelassen!

## §11 Übernahme / Übergabe

- (a) Die Übernahme/Übergabe (nachfolgend Übergabe genannt) erfolgt an einem der vom Förderverein benannten Standorte in NRW. Die Standorte sind auf der Homepage des Fördervereins veröffentlicht.
- (b) Die Übergabe zwischen Förderverein und Charterer erfolgt durch eine/mehrere vom Förderverein bevollmächtigte Person an den jeweiligen Standorten. Für die Terminfindung mit der bevollmächtigten Person ist der Charterer unter ggf. Koordination des Fördervereins zuständig. Die Kontaktadressen erhält der Charterer im Zuge des Chartervertrages.
- (c) Wird das Flugzeug vom Charterer an den Förderverein zurückgegeben bestimmt der Förderverein den Standort, um etwaige Folgecharterungen berücksichtigen zu können. Erfolgt eine Übergabe vom vorherigen Charterer direkt zum nachfolgenden Charterer, müssen die beiden Charterer sich auf einen Standort einigen. Sollten die Parteien sich nicht einigen können entscheidet der Förderverein.
- (d) Der/Die Charterer haben den Förderverein min. 14 Tage vor Charterbeginn über den Zeitpunkt und Standort der Übergabe zu informieren. Erfolgt dies nicht bestimmt der Förderverein Zeit und Ort der Übergabe.
- (e) Grundsätzlich besteht Hol- und Bringpflicht von und zum Übergabeort.
- (f) Bei der Übergabe ist der unterschriebene Chartervertrag vorzulegen.
- (g) Übergaben von Flugzeug, Transportanhänger und Zubehör erfolgen in gereinigtem Zustand (ansonsten siehe Gebührenordnung).
- (h) Ungeachtet dessen behält sich der Förderverein das Recht vor, das Förderflugzeug jederzeit zu überprüfen.

- (i) Bei jeder Übergabe wird ein vom Förderverein bereitgestelltes Übergabeprotokoll geführt. Dieses muss vollständig ausgefüllt werden. Dieses dokumentiert z. B. Zustand, Vollständigkeit, Mängel und so weiter. Darauf basierend erfolgt unter Anderem die Rechnungsstellung an den übergebenden Charterer. Siehe hierzu auch §4.
- (j) Das Übergabeprotokoll wird in zweifacher Ausführung erstellt. Ein Exemplar erhält der übergebende Charterer. Ein Exemplar muss unverzüglich digitalisiert und an den Förderverein geschickt werden. Das zweite Exemplar wird im Übergabeordner im Transportanhänger abgeheftet.
- (k) Bei einer Übergabe vom vorhergehenden Charterer zum übernehmenden Charterer muss ein Übergabeprotokoll für beide Parteien erstellt werden.
- (l) Die bei der Übergabe festgestellten Mängel/Schäden sind im Übergabeprotokoll festzuhalten. Die Abhandlung dieser erfolgt gemäß §16 und §17.
- (m) Verursacher ist derjenige Charterer, in dessen Übergabeprotokoll Mängel aufgeführt sind, die in seinem Übernahmeprotokoll nicht enthalten waren.
- (n) Nicht zurechenbare Mängel/Schäden (wie Fertigungsfehler, Abnutzung, Verschleiß, allmähliche Einwirkungen, Alterung, Korrosion) werden nicht dem Charterer angelastet.
- (o) Das Übergabeprotokoll hat Beweiskraft. Bei Uneinigkeit über den Inhalt des Protokolls sind die strittigen Punkte hervorzuheben, Fotos anzufertigen und unverzüglich Rücksprache mit dem Förderverein zu halten bevor die Übergabe abgeschlossen wird.

## §12 Einweisung

- (a) Der Charterer hat die „Präsentation Einweisung Arcus T“ zu lesen und die vermittelten Inhalte zu befolgen.
- (b) Bei Vereinscharterung hat der Verantwortliche diese Präsentation mit allen Piloten vor dem ersten Start durchzugehen und diesen ebenfalls den Chartervertrag zu erläutern.
- (c) Eine generelle Einweisung in Auf- und Abrüstung, sowie ein Einweisungsstart der/des Charterers/Verantwortlichen, bzw. der Teilnehmer auf dem Muster ist erforderlich.
- (d) Die Einweisung auf dem Muster erfolgt nach Rücksprache und schriftlicher Beauftragung bei der Übernahme oder durch eine vom Förderverein bevollmächtigte Person.
- (e) Bei Einweisungsflügen ist die bevollmächtigte Person (Einweiser) der PIC.
- (f) Ausnahmen sind nur nach Rücksprache mit dem Förderverein möglich, z. B. wenn der Charterer/Verantwortliche ausreichend Erfahrung auf dem Muster oder Ähnlichem vorweisen kann.

- (g) Eingewiesene Charterer/Verantwortliche dürfen nach Bevollmächtigung durch den Förderverein ebenfalls Einweisungen durchführen, z. B. bei Vereinscharterungen. Diese Bevollmächtigung ist schriftlich festzuhalten.
- (h) Startgebühren für evtl. Einweisungsstarts trägt der Charterer.

### §13 Motor

- (a) Der Hilfsmotor darf nur mit der folgenden Kraftstoffmischung betrieben werden:

Kraftstoff:	AVGAS 100 LL
2-Takt-Öl:	Castrol super TT
Mischungsverhältnis:	1:30

### §14 Obliegenheiten

Jeder Charterer verpflichtet sich Flugzeug, Anhänger & Zubehör in Ordnung zu halten und zu pflegen. Des Weiteren sind folgende Obliegenheiten zu erfüllen:

- (a) Der Charterer verpflichtet sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Flugzeuges im Rahmen der geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere LuftVZO, LuftVG, LuftVO, LuftPersV und LuftBO.
- (b) Der Charterer verpflichtet sich, das Flugzeug ausschließlich innerhalb der im Flughandbuch beschriebenen Betriebsgrenzen einzusetzen.
- (c) Der Charterer verpflichtet sich das Flugzeug über Nacht und bei Tagen ohne Flugbetrieb entweder zu hangarieren oder im Hänger aufzubewahren. Ein dauerhaftes Verzurren im aufgebauten Zustand ist nur zugelassen, wenn die entsprechenden Allwetter-Bezüge und Verzurrzeug des Fördervereins zur Verfügung stehen.
- (d) Zur Vermeidung von Lackrissen sind Flüge bei Umgebungstemperaturen unter  $-20^{\circ}\text{C}$  untersagt, ebenso das schnelle Absteigen aus großen Höhen.
- (e) Das Flugzeug-Bordbuch ist vollständig und ordentlich zu führen.
- (f) Auf Jahresnachprüfungstermine für Flugzeug und Fallschirme ist zu achten, ebenso auf die Packtermine für die Fallschirme.
- (g) Der Charterer hat auch auf die gültige Versicherungspolice und Vollständigkeit der Flugzeugdokumente (z. B. Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis, etc.) zu achten.
- (h) Beim Fahren mit dem Transportanhänger sind die Regeln der Straßenverkehrsordnung (STVO) zu befolgen.

### §15 Wartung, Instandhaltung & Pflege

- (a) Damit das Material (Flugzeug, Anhänger & Zubehör) in einem werterhaltenden Zustand bleibt, wird die Wartung und Instandhaltung in einem zugelassenen Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) durchgeführt. Bei der Wahl des LTB's wird vorzugsweise auf Betriebe aus NRW gesetzt.
- (b) Die Organisation der Wartung & Instandhaltung erfolgt ausschließlich über den Mentor/Vorstand. Der Vorstand kann auch eine weitere Person beauftragen.

- (c) Dem Charterer sind jegliche Reparaturen oder Modifikation an dem Material, die über die normale Reinigung des Materials hinaus gehen, ohne vorhergehende Rücksprache mit dem Förderverein untersagt.

Was darf der Charterer beispielhaft:

- Reinigen und polieren des Materials
- Defektes Klebeband sachgerecht erneuern
- Eigenes LX-Profil aufspielen

Was darf der Charterer beispielhaft nicht ohne vorherige Absprache:

- Sitzwanne ausbauen
- Änderung an den Instrumenten
- Keine Bohrungen, Beklebungen oder Saugnäpfe zur Befestigung eigener Geräte (z.B. PDA) anbringen
- Kein Anschluss von Fremdgeräten an Instrumenten bzw. am Bordnetz, außer an den dafür vorgesehenen 5V-Ladebuchsen
- Lose Teile z.B. am Motor wieder befestigen
- Etc.

## §16 Versicherung

Das **Flugzeug** ist zum entsprechenden Zeitwert zu den nachfolgenden Konditionen versichert:

Halterhaftpflicht inkl. Passagierhaftpflicht (1 Gastplatz):	Deckungssumme	2,5 Mio. €
Vollkasko:	Selbstbeteiligung	1.000,- €
	SF-Rabatt	1.227,- €

Der **Anhänger** ist zum entsprechenden Zeitwert zu den nachfolgenden Konditionen versichert:

Halterhaftpflicht:	Deckungssumme	100 Mio. €
Teilkasko:	Selbstbeteiligung	500,- €
Vollkasko:	Selbstbeteiligung	1.000,- €

## §17 Schadensfall & Abwicklung

- (a) Jeder Schaden an Flugzeug oder Anhänger ist unverzüglich dem Förderverein zu melden. Die Kommunikation mit der Versicherung führt ausschließlich des Vorstands des Fördervereins.
- (b) Der Charterer trägt in einem Schadensfall an Flugzeug oder Anhänger alle anfallenden Selbstbehalte für die Versicherung, sowie die Kosten der Rückzahlung des Schadenfreiheitsrabatts oder etwaige Transportkosten.
- (c) Die Kosten für Reparaturen von kleinen Schäden am Flugzeug und Anhänger, verursacht durch den Charterer, die nicht als Versicherungsfall behandelt werden können, trägt ebenfalls der Charterer. Bei Verlust oder Beschädigung von Zubehör wird zu Lasten des Charterers nach Absprache durch den Charterer oder dem Förderverein für schnellstmöglichen Ersatz gesorgt, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.
- (d) Besteht der begründete Verdacht, dass durch unsachgemäße Behandlung (am Boden oder in der Luft) des Vertragsgegenstandes (unsachgemäßer

Bodentransport, harte Landung, Ringelpietz, Bauchlandung auf Gras o.ä.) an diesem ein versteckter Schaden entstanden sein könnte, verpflichtet sich der Charterer, nach Rücksprache mit dem Förderverein vor dem nächsten Flug eine Überprüfung durch fachkundiges und lizenziertes Personal zu veranlassen. Der Charterer nimmt zur Kenntnis, dass er für etwaige Folgeschäden durch solche versteckten Beschädigungen haftbar gemacht werden kann.

### Sonderregelungen

- (e) Bei Flügen mit Flugschülern im vorderen Sitz, bei denen ein Fluglehrer an Bord ist, werden beide Piloten vom Selbstbehalt für die Versicherung und den Kosten für die Rückzahlung des Schadenfreiheitsrabattes befreit.
- (f) Bei Einweisungsflügen (nicht Schulung) mit einer durch den Förderverein bevollmächtigten Person auf dem hinteren Sitz, ist der Einweiser (PIC) vom Selbstbehalt befreit, siehe auch §12.
- (g) Darüber hinaus kann der Vorstand des Fördervereins im Einzelfall eine abweichende Regel zum Selbstbehalt und der Rückzahlung des Schadenfreiheitsrabattes beschließen.
- (h) Diese Sonderregelungen (e) bis (g) gelten nur für aktive Mitglieder im Aeroclub NRW bzw. offiziell eingeladene Trainer z. B. durch die Segelflugkommission NRW bei offiziellen Trainingslagern.

## §18 Änderungen der Nutzungsordnung

- (a) Änderungen an dieser Nutzungsordnung werden durch die MV des Fördervereins beschlossen.
- (b) In Ausnahmefällen, unter Begründung, kann der Vorstand die Nutzungsordnung auch während der Saison ändern, um den Zweckbetrieb aufrecht zu erhalten. Dies dient der Handlungsfähigkeit des Vorstandes. Er muss die Änderungen jedoch bei der nächsten MV den Mitgliedern als Beschlussvorlage vorlegen.

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung am 09.02.2020 in St. Augustin.

## Änderungsverzeichnis

Nr.:	Datum	Paragraph	Kommentar
V01	09.02.2020	Alle	Initialisierung des Dokuments
V02	28.11.2024	§3, §16	Anpassung auf D-KRNW & Versicherungsbeträge