

BETRIEBSREGLEMENT

DES VEREINS MUSTER FLYING GROUP (MFG)

Ausgabe 2001

I. ALLGEMEINES

1. BEZEICHNUNG

- 1.1 Die Muster Flying Group (MFG) ist ein Verein gemäss Art. 60 ff. ZGB mit Sitz am jeweiligen Wohnsitz des amtierenden Präsidenten.

2. ZWECK DES VEREINS

- 2.1 Der Verein bezweckt die Verwaltung und den Betrieb von Kolbenflugzeugen zu möglichst günstigen Bedingungen für die Vereinsmitglieder, sowie die Vercharterung derselben an Nicht-Mitglieder.

3. GELTUNGSBEREICH

- 3.1 Dieses Betriebsreglement regelt den Betrieb der Luftfahrzeuge, welche vom Verein eingesetzt werden.

4. LEITUNG UND ORGANISATION DES VEREINS

- 4.1 Der Verein wird durch ihren Vorstand organisiert. Als Reservationsstelle amtiert der Aktuar.

5. ABGABE DES BETRIEBSREGLEMENTS

- 5.1 Alle Personen im Vorstand des Vereins erhalten das Betriebsreglement und erteilen darüber Auskunft.
- 5.2 Jedem Vereinsmitglied wird ein Exemplar des Betriebsreglements ausgehändigt.
- 5.3 Die Abgabe des Betriebsreglements und allfälliger Änderungen dazu erfolgen entweder gegen Quittung oder eingeschrieben per Post.
- 5.4 Verantwortlich für die Abgabe des Betriebsreglementes und allfälliger Änderungen ist der Vorstand.
- 5.5 Teilnahme am Flugbetrieb bedeutet stillschweigend Einverständnis mit den Bestimmungen dieses Betriebsreglementes.

II. ORGANISATION DES FLUGBETRIEBES

6. ALLGEMEINE FLUGDIENSTORDNUNG

6.1 Startberechtigung

6.1.1 Am Flugbetrieb des Vereins darf nur teilnehmen, wer die vorgeschriebenen gültigen Ausweise hat, die Trainingsanforderungen für den entsprechenden Flug erfüllt hat, Mitglied des Vereins ist und insbesondere auch seine finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Verein erfüllt.

6.1.2 Die Trainingsanforderungen sind für

- a. IFR: 3 IFR Starts und Anflüge innerhalb der letzten 3 Monate
- b. Rundflüge mit Pax 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 3 Monate

6.1.3 Der Pilot ist verantwortlich für

- a. das Vorhandensein der notwendigen gültigen Ausweise
- b. das Vorhandensein der notwendigen gültigen Bordpapiere
- c. die gewissenhafte Vorbereitung des Fluges
- d. die Beurteilung der sicheren Durchführbarkeit des Fluges im Hinblick auf die technischen, meteorologischen und rechtlichen Bedingungen sowie die physische und psychische Belastung von Pilot und Passagieren
- e. die Kontrolle der Flugbereitschaft des Flugzeuges und des Hilfsmaterials
- f. die Einhaltung der Reservationszeiten des Flugzeuges
- g. die Durchführung allfälliger Kontrollflüge bei mangelndem Flugtraining gemäss Ziff. 6.8.1
- h. Die Einhaltung der im AFM vorgeschriebenen Verfahren

6.2 Betriebsvoraussetzungen und -zeiten

6.2.1 Der Flugbetrieb des Vereins wickelt sich im Rahmen des ihr vom Flugplatzhalter erteilten Benützungszusammenhangs und des Flugplatzreglementes ab.

6.3 Flugplatz-/Flugdienstvorschriften

6.3.1 Nebst den vereinsinternen Reglementen und Weisungen hat jeder Teilnehmer am Flugbetrieb des Vereins das gültige Flugplatzreglement sowie die gültigen Gesetze und Vorschriften über die Luftfahrt zu beachten.

6.4 Pflicht zur Mitarbeit im Flugbetrieb

6.4.1 Die Piloten sind zur Ausführung folgender Arbeiten verpflichtet:

- a. Bereitstellen und Hangarieren des Flugmaterials
- b. Betanken, Ölstand kontrollieren und gegebenenfalls Öl nachfüllen
- c. Sicherung des Flugzeuges (Verankerung des Flugzeuges, Steuerblockierung, Höhenruderarretierung etc.) und Schutz vor Sonnenbestrahlung auf Flugplätzen ohne Hangarierungsmöglichkeiten
- d. Sorgfältiges und vollständiges Führen des Flugreisebuches

6.5 Fliegerhygiene

6.5.1 Den Flugbetrieb aufnehmen oder Fortführen darf nur, wer

- a. gesund und ausgeruht ist und sich leistungsfähig fühlt
- b. nicht unter Alkohol oder Betäubungsmittel einfluss steht
- c. keine Medikamente einnimmt, die der Flugarzt nicht ausdrücklich erlaubt hat
- d. keine psychischen Probleme hat, die das Führen eines Flugzeuges erschweren

6.5.2 Der Pilot sorgt dafür,

- a. dass im Flugzeug nicht geraucht wird

- b. dass er und seine Passagiere vor und während des Fluges nur bekömmliche Nahrung und Getränke in vernünftiger Quantität zu sich nehmen
- c. dass Papiersäcke für Luftkranke an Bord sind
- d. dass die Flughöhe so gewählt wird, dass jederzeit eine genügende Sauerstoffversorgung, mindestens jedoch den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend gewährleistet ist

6.6 Zuteilung des Flugmaterials, Flugdauer

- 6.6.1 Flugzeugreservierungen sind beim AIS-Büro des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein vorzunehmen.
- 6.6.2 Annulierungen sind so bald als möglich vorzunehmen. Ist ein Flugzeug 60 (sechzig) Minuten nach Reservationsbeginn noch nicht übernommen worden, so kann von der Reservationsstelle darüber verfügt werden.

6.7 Kontrolle durch den Piloten

- 6.7.1 Vor Antritt des Fluges hat der Pilot eine Übernahmekontrolle des Flugzeuges gemäss Checklisten resp. Flughandbuch (AFM) durchzuführen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Bordpapiere.

6.8 Kontrollflüge (Checkflüge)

- 6.8.1 Nach einem Trainingsunterbruch von drei Monaten auf dem entsprechenden Flugzeugmuster ist ein Kontrollflug mit einem Fluglehrer durchzuführen und von diesem seine Flugtüchtigkeit bestätigen zu lassen. Der Fluglehrer bestimmt das Programm.
Bestehen Zweifel am fliegerischen Können eines Piloten, kann der Vorstand jederzeit Kontrollflüge verlangen.
- 6.8.2 Jeder neue Pilot hat einen Kontrollflug mit einem Fluglehrer an Bord durchzuführen, bevor er Flugzeuge des Vereins chartern darf. Der Fluglehrer bestimmt das Programm.
Beabsichtigt ein Pilot eine längere Flugreise durchzuführen, muss er sich über die theoretischen und praktischen Kenntnisse für Flüge im Ausland ausweisen. Im Zweifelsfall oder bei mangelnder Erfahrung kann die Ueberlassung eines Flugzeuges von einem Ausland-Kontrollflug oder der entsprechenden vorherigen Weiterbildung abhängig gemacht werden.
- 6.8.3 Die Piloten haben sich beim Vorstand zur Absolvierung eines Kontrollfluges zu melden. Kontrollflüge können mit Weiterbildung kombiniert werden.
Kontrollflüge sind im Flugbuch vom Fluglehrer bestätigen zu lassen.
- 6.8.4 Der Vorstand kann Landungen auf Flugplätzen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad an besondere Bedingungen knüpfen (z.B. Einweisung).

6.9 Flugreisen, Auslandflüge, Teilnahme an Rallies

- 6.9.1 Der Vorstand hat das Recht, die Teilnahme an Rallies und Konkurrenzen oder die Durchführung von Auslandflügen mit -Flugzeugen zu untersagen,
 - a. wenn anzunehmen ist, dass bei diesem Einsatz das Flugzeug Schaden nehmen könnte
 - b. wenn die Ausbildung die Erfahrung und/oder die fliegerischen Fähigkeiten des Piloten für das geplante Vorhaben als nicht ausreichend erachtet werden
 - c. wenn die Mitgliedschaft beim Verein einzig aus dem Grund erlangt wurde, ein Flugvorhaben zu realisieren, für welches kein anderes Flugzeug erhältlich war
 - d. wenn keine Gewähr besteht, dass der Pilot die finanziellen Verpflichtungen erfüllen kann.
- 6.9.2 Flüge sind so zu planen, dass
 - a. keine besondere Gefährdung für die Insassen und das Flugzeug besteht
 - b. während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden.
- 6.9.3 Mehrkosten die dadurch entstehen, dass oben erwähnte Arbeiten, Personal Ausrüstung herans transportiert werden müssen, gehen zulasten des Piloten.

7. VERHALTEN UND MELDEPFLICHT BEI UNFÄLLEN

7.1 Verhalten

7.1.1 Nach Möglichkeit hat der Pilot verletzten Passagieren oder Drittpersonen erste Hilfe zu leisten oder dafür zu sorgen.

Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

7.2 Meldepflicht

7.2.1 Flugunfälle sind dem Eidg. Büro für Flugunfalluntersuchungen auf dem schnellsten Weg zu melden. Dazu ist die Alarmzentrale der Schweizerischen Rettungsflugwacht (REGA) unter Telefonnummer:

1414

zu kontaktieren.

III. FLUG- UND HILFSMATERIAL

8. FLUGBEREITSCHAFT UND ÜBERNAHME

8.1 Der Vorstand überträgt die Wartung der Flugzeuge an eine dafür lizenzierte Werkstätte. Er veranlasst die Durchführung der periodischen Kontrollen, der notwendigen Reparaturen und Revisionen.

8.2 Der Vorstand ist jederzeit berechtigt, ein Flugzeug ausser Betrieb zu nehmen. Über die Aberkennung der Flugtüchtigkeit entscheidet der Vorstand oder das BAZL.

8.3 Der Pilot hat vor Antritt des Fluges die Flugbereitschaft zu prüfen und eine seriöse Übernahmekontrolle gemäss Checkliste resp. AFM durchzuführen. Er ist dafür verantwortlich, dass die Bordpapiere an Bord sind und das Hilfsmaterial funktionstüchtig ist.

9. SORGFALTS- UND MELDEPFLICHT

9.1 Der Pilot ist vom Moment der Übernahme bis zur erfolgten Rückgabe für das Flug- und Hilfsmaterial verantwortlich. Er hat jede Sorgfalt aufzuwenden und das Flugzeug gemäss Checkliste, AFM und eventuellen zusätzlichen Anweisungen zu bedienen und einzusetzen.

9.2 Jeder Pilot ist verpflichtet, festgestellte oder vermutete Mängel und Defekte umgehend dem Vereinspräsidenten zu melden, unter gleichzeitigem Eintrag in das Flugreisebuch. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Rapport erstellt werden.

Muss der Pilot wegen einer Fehlmanipulation (z.B. sehr harte Landung, Triebwerkstart bei eingeschalteten Avionics, Kollision am Boden etc.) oder anderen Umständen einen Schaden vermuten, auch ohne dass dieser sichtbar ist, ist er zur Meldung an den Vereinspräsidenten und/oder Kennzeichnung des Flugzeuges verpflichtet. Er haftet dem Verein gegenüber für den Schaden, bei Unterlassung der Meldung auch gegenüber nachfolgenden Piloten.

9.3 Das Flugzeug darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn im Flugreisebuch ein die Flugsicherheit beeinträchtigender Mangel ohne Behebung eingetragen ist. Dasselbe gilt, wenn eine periodische Kontrolle fällig ist.

9.4 Bei der Landung auf fremden Flugplätzen ist der Pilot für die Betankung (richtige Treibstoff- und Oelsorte), Verankerung, Steuerblockierung, Schutz vor Sonnenbestrahlung oder Hangarierung verantwortlich. Sind Wartungsarbeiten oder Reparaturen notwendig, muss er umgehend den Verein-

spräsidenten verständigen.

Ohne ausdrückliche Ermächtigung durch den Vereinsvorstand dürfen weder Wartungs- noch Reparaturaufträge erteilt werden.

Für Verzögerungen der Flugreise und daraus entstehende Kosten kann der Verein nicht haftbar gemacht werden.

- 9.5 Der Pilot hat die Kosten für Benzin und Oel inkl. den Gebühren bar zu bezahlen, sofern es nicht möglich ist, mit den teilweise vorhandenen Treibstoff-Kreditkarten zu bezahlen. Nach Abgabe der Quittungen für Treibstoff und Oel an den Vorstand des Vereins wird der Betrag entweder bar ausbezahlt oder auf der nächsten Monatsrechnung gutgeschrieben.

10. VERLORENES ODER BESCHÄDIGTES FLUGMATERIAL

10.1 Meldepflicht

- 10.1.1 Fehlendes oder beschädigtes Flugmaterial ist vor Antritt des Fluges dem Vereinspräsidenten zu melden. Dazu gehören insbesondere auch Checklisten, Bordpapiere, Hilfsmaterial, GPS, etc..

10.2 Beweisführung

- 10.2.1 Wird diese Meldepflicht versäumt und das Flugzeug trotzdem in Betrieb genommen, so hat der Pilot zu beweisen, dass er weder für den Verlust, noch für die Beschädigung verantwortlich ist.

11. HANGARIERUNG, HANGARORDNUNG

11.1 Hangarierung

- 11.1.1 Auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist die Hangarierung Pflicht des Piloten. Vor dem Hangar sind die Flugzeuge so aufzustellen, dass der Propellerstrahl nicht gegen den Hangar bläst. Nichtbenützte Flugzeuge sind sofort wieder zu hangarieren. Auf auswärtigen Flugplätzen kommt Ziff. 9.4 zur Anwendung.

11.2 Hangarordnung

- 11.2.1 Die Piloten haben bei der Hangarierung äusserste Vorsicht walten zu lassen. Eventuelle Schäden sind sofort dem Vereinspräsidenten zu melden. Die Reparaturkosten gehen zulasten des Schadenverursachers.
In den Hangars ist Ordnung zu halten.

IV. VERSICHERUNGEN

12. VERSICHERUNGSARTEN

- 12.1 Der Verein MFG hat seine Flugzeuge wie folgt versichert:
- a. Haftpflichtversicherung (Einheitsdeckung)
 - b. Insassen- und Unfallversicherung
 - c. Kaskoversicherung

13. VERSICHERUNGSLEISTUNGEN

- 13.1 Die Versicherungsleistungen werden in einem Anhang zum Betriebsreglement veröffentlicht. Änderungen werden schriftlich bekanntgegeben.

V. HAFTUNG

14. HAFTUNG GEGENÜBER DRITTEN

- 14.1 Die Haftung für Schäden, welche ein Vereinsmitglied im Flug oder am Boden Dritten zufügt, richtet sich nach dem Gesetz. Derartige Schäden sind dem Vereinspräsidenten umgehend zu melden.

15. SCHADENZUFÜGUNG GEGENÜBER DEM VEREIN

- 15.1 Beschädigt das Mitglied ein Flugzeug des Vereins oder deren Einrichtungen am Boden, so ist es dafür schadenersatzpflichtig. Es ist auch ersatzpflichtig für Schäden, welche von ihm durch unsachgemässe Behandlung des übernommenen Flugzeuges verursacht werden.

Der Verein schliesst für alle bei ihr im Einsatz stehenden Flugzeuge eine Vollkaskoversicherung ab. Soweit Schäden durch diese gedeckt werden, reduziert sich der Schadenanspruch des Vereins unter Vorbehalt des Regressrechtes der Versicherung.

16. MASSGEBLICHER SCHADEN

- 16.1 Zum Schaden, welcher vom Mitglied dem Verein zu ersetzen ist, gehören insbesondere auch:
- der Versicherungs-Selbstbehalt
 - die Aufwendungen für Miete von Ersatzflugzeugen und die Rückführung beschädigter Flugzeuge
 - Verlust der Gewinnbeteiligung aus dem Versicherungsvertrag

17. BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG

- 17.1 Für Schäden an Flugzeugen des Vereins ist der Schadenanteil des Mitglieds, sofern ihn kein oder nur ein leichtes Verschulden trifft, auf den Selbstbehalt der Kaskoversicherung in Höhe von Fr. 5'000.-- begrenzt.

18. HAFTUNG BEI GROBER FAHRLÄSSIGKEIT

- 18.1 Bei grober Fahrlässigkeit haftet das Mitglied ohne Beschränkung für den vollen massgeblichen Schaden. Der Verein kann durch das Mitglied nicht verpflichtet werden, Leistungen der Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen, wenn dieser den Schaden grobfahrlässig verursacht hat. Grobe Fahrlässigkeit liegt beispielsweise dann vor, wenn
- er einen VFR-Flug unter IMC fortsetzt
 - er zuwenig Treibstoff mit sich führt und aus diesem Grund zu einer Notlandung gezwungen wird.

19. HAFTUNGSBEFREIUNG

- 19.1 Ein Vereinsmitglied ist von jeder Haftung gegenüber dem Verein inkl. Regress befreit, wenn ein Schaden durch technisches Versagen von Triebwerk, Zelle oder anderer für die Flugtauglichkeit wichtiger Teile verursacht worden ist, sofern er dieses nicht durch Fehlmanipulation (z.B. der Gemischregulierung, der Vergaserheizung, der Start- und Landeeinrichtungen etc.) selbst bewirkt hat. Das Mitglied hat den Grund der Schadensbefreiung nachzuweisen.

20. SCHADEN BEI ÜBERSCHREITUNG DER BENÜTZUNGSBERECHTIGUNG

- 20.1 Benützt ein Pilot ein beim Verein im Einsatz stehendes Flugzeug, ohne dass er eine gültige Mitgliederberechtigung besitzt, oder überschreitet er seine Benützungsrechte als Vereinsmitglied, so ist er in jedem Fall für den Schaden verantwortlich. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglementes über die Beschränkung der Haftung und über die Haftungsbefreiung sind dann nicht anwendbar.

21. HAFTUNGSAUSSCHLUSS

- 21.1 Der Verein haftet nicht
- a. für die in diesem Reglement bereits abgewiesenen Forderungen (Ziff. 6.9.3, 9.4)
 - b. für nicht versicherte Risiken oder von der Versicherung abgelehnte Schadenfälle
 - c. für Spesen von Piloten oder Passagieren, die wegen Wartezeiten, Ab- oder Unterbruch der Flugreise aus technischen, meteorologischen, politischen oder anderen Gründen entstehen
 - d. für Kosten, die der Pilot oder seine Passagiere auf fremden Flugplätzen verursachen.

VI. ABRECHNUNG

22. ABRECHNUNGSGRUNDLAGEN

- 22.1 Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage des Flugreisebuches. Jeder Pilot ist dafür verantwortlich, dass dieses entsprechend sorgfältig geführt wird, insbesondere dass vor dem Flug der vorgängige Eintrag auf seine Richtigkeit hin überprüft und nach dem Flug die exakten Flugdaten eingetragen werden.

23. BENÜTZUNGSGEBÜHR

- 23.1 Der Vorstand bestimmt jedes Jahr die Benützungsgebühr aufgrund der letztjährigen Betriebsrechnung und gibt diese an der Hauptversammlung bekannt.
Darlehen der Mitglieder an den Verein können bei der Höhe der Benützungsgebühr mitberücksichtigt werden.
Die jährlich bestimmte Amortisation als Rücklage für Triebwerks-, Propeller- und Zellenüberholungen wird pro Flugminute am Darlehen des jeweiligen Mitgliedes abgezogen.

VII. GERICHTSSTAND, ANWENDBARES RECHT

24. GERICHTSSTAND

- 24.1 **Gerichtsstand** für alle Streitigkeiten zwischen Teilnehmern am Flugbetrieb und dem Verein mit Einschluss von Schadenersatz- und Regressansprüchen ist der **Sitz des VereinsMFG**. Dieser Gerichtsstand gilt, auch wenn im Zeitpunkt der Klage der Pilot keine Mitgliederberechtigung oder provisorische Mitgliederberechtigung mehr besitzt.

25. ANWENDBARES RECHT

- 25.1 Für die Rechtsbeziehung zwischen dem Verein MFG und dem Piloten ist **ausschliesslich schweizerisches Recht** anwendbar. Vorbehalten bleibt die zwingende Anwendung ausländischer luftrechtlicher Bestimmungen bei Auslandflügen.

VIII. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

26. CHARTERVERTRAG

- 26.1 Der Vorstand hat das Recht, die Flugzeuge des Vereins MFG auch an Nicht-Mitglieder zu verchartern. Dazu ist jedoch in jedem Falle der beiliegende Chartervertrag abzuschliessen.

27. INKRAFTTRETEN

27.1 Das vorliegende Betriebsreglement wurde im Anschluss an die Gründungsversammlung der Gründungsversammlung des Vereins MFG durch den Vorstand erlassen. Es tritt per sofort in Kraft.

....., den

Der Präsident:

Der Vizepräsident:

(Name)

(Name)

Anhänge:

- Versicherungsübersicht
- Chartervertrag