



1. Zweck

Im Betriebsreglement werden die Regeln für den Flugbetrieb der MFG festgelegt. Das Betriebsreglement ist für alle Benutzer von MFG-Flugzeugen verbindlich.

2. Mitgliedschaft

2.1 Ein- und Austritte, Übertritte

Der Eintritt kann jederzeit erfolgen. Die Mitgliedschaft ist provisorisch. Ohne besondere Vorkommnisse wird sie nach einem Jahr stillschweigend definitiv.

Der Austritt hat mittels schriftlicher Austrittserklärung zu erfolgen. Dieser ist nur jeweils per 31. Dezember unter Einhaltung einer minimal einmonatigen Kündigungsfrist möglich.

Ein Übertritt von passiv zu aktiv oder umgekehrt ist nach Absprache mit dem Vorstand jederzeit möglich.

2.2 Fliegen mit/ohne Pauschale

Die Pauschale ist ein unabhängig von den geflogenen Stunden zu bezahlender Jahres-Betrag an die Vereinskasse, welche das Fliegen mit einem im Anhang zum Betriebsreglement genannten reduzierten Mietpreis ermöglicht.

Ein Mitglied kann einmal jährlich wählen, ob es während des Folgejahres mit oder ohne Pauschale fliegen will. Bei einem Jahreswechsel wird automatisch der Status des Vorjahres vom Kassier übernommen. Die Änderung eines Status hat spätestens bis 31. Dezember des Vorjahres schriftlich an den Kassier zu erfolgen. Aenderungsanzeigen nach diesem Datum oder nicht in der verlangten schriftlichen Form werden nicht berücksichtigt.

Beim Eintritt in die Aktivmitgliedschaft muss das Mitglied im ersten Jahr mit Pauschale fliegen. Bei einem Eintritt ab dem 2. Quartal eines Jahres, kann das neu aufgenommene Mitglied wählen, ob es diese zwingende Pauschale erst im ersten vollen Kalenderjahr beziehen will.



3. Bedingungen

Zum Pilotieren von MFG-Flugzeugen sind nur Piloten berechtigt, welche die nachstehenden Bedingungen vollumfänglich erfüllen:

3.1 Allgemeine Bedingungen

Aktivmitglieder sind generell zum Pilotieren von MFG-Flugzeugen zugelassen, sofern die technischen Bedingungen unter 3.2 erfüllt sind.

Mit der Passivmitgliedschaft entsteht kein Anspruch auf Zulassung zum Pilotieren von MFG-Flugzeugen, die Ablehnung kann ohne Angabe von Gründen erfolgen.

3.2 Technische Bedingungen

Basisflugzeuge:

1. Im Besitz sämtlicher gesetzlich erforderlichen und gültigen Piloten-Dokumente
2. Kautions- und fällige Rechnungen bezahlt
3. Einweisung/Checkflug gemäss Ziffer 7 absolviert

Flugzeuge mit Einziehfahrwerk und/oder Verstellpropeller:

1. Im Besitz sämtlicher gesetzlich erforderlichen und gültigen Piloten-Dokumente
2. Kautions- und fällige Rechnungen bezahlt
3. Einweisung/Checkflug gemäss Ziffer 7 absolviert
4. mindestens total 100 Motorflugstunden
5. mindestens PPL-JAR Lizenz

4. Berechtigungen

Aktiv-Mitglieder

- Pilotieren der MFG-Flugzeuge gemäss den in Ziffer 3 genannten Bedingungen
- zu Flugstundenpreisen (gemäss Anhang zum Betriebsreglement).
- ohne Verpflichtung zur Leistung einer Mindestflugstundenzahl

5. Reservationen

Die nachfolgenden Regelungen sollen gewährleisten, dass jedes Aktiv-Mitglied eine angemessene Möglichkeit besitzt, ein MFG-Flugzeug fliegen zu können. Entsprechend dem Ziel der MFG, insbesondere die Touristikfliegerei zu fördern, sind Reservationen für mehrtägige Auslandflüge bevorzugt zu behandeln. Flugzeugreservierungen für Vereinsausflüge gemäss Jahresprogramm haben



gegenüber allen anderen Reservationen Vorrang, auch wenn diese anderen Reservationen bereits getätigt worden sind.

5.1 *Reservationsregeln*

Es sollen nur Flugzeuge für effektiv geplante Flüge reserviert werden. „Hamster-Reservierungen“ sind zu vermeiden. Ebenfalls sollen die Flugzeuge nur für die Zeitdauer reserviert werden, in welcher der geplante Flug plus eine vernünftige Reserve stattfinden wird.

Reservierungen sollen grundsätzlich vom Mitglied selbst im Computer-Reservations-System eingegeben werden. In Ausnahmefällen können solche Reservierungen telefonisch dem AIS Birrfeld gemeldet werden.

Reservierte Flüge, die begründbar nicht durchgeführt werden, müssen sofort annulliert werden. (Der Vorstand oder einzelne Mitglieder davon können eine mündliche oder schriftliche Begründung der Annullierung verlangen.)

Reservierungen, die nicht innerhalb einer halben Stunde angetreten werden, gelten als storniert.

5.2 *Reservierungen Aktiv-Mitglieder*

Eine Einzelreservation (ER) ist eine Reservation von beliebiger Dauer an einem bestimmten Tag. Die maximale Anzahl ER ist persönlich und darf nicht auf Kollegen übertragen werden.

- Wochentage (Mo-Fr): keine Beschränkung
- Wochenende (Sa + So)
Winter (01.11. - 28.02): keine Beschränkung
Sommer (01.03.- 31.10.): Max. 4 zukünftige ER im Reservations-System.
Buchungen an Samstag und Sonntag des gleichen Wochenendes gelten als 2 ER.

Ausnahme: Für Auslandsreisen von 4 und mehr Tagen Dauer werden Samstag und Sonntag des gleichen Wochenendes nur als 1 ER gezählt. Von dieser Ausnahme darf an max. 2 Wochenenden pro Jahr Gebrauch gemacht werden.

5.3 *Buchungen*

Ist der gewünschte Termin besetzt, kann als „Standby“ gebucht werden. Davon kann nur Gebrauch machen, wer sein Kontingent von 4 ER noch nicht ausgeschöpft hat.



5.4 Sofortbuchungen

Als Sofortbuchungen gelten Buchungen, die frühestens am Vortag des geplanten Fluges gemacht werden.

Sofortbuchungen unterliegen keiner Beschränkung, werden also nicht als ER gezählt.

6. Flugbetrieb

Der Flugbetrieb wird vom Vorstand der MFG oder von ihm bestimmten Personen geleitet.

Die MFG macht darauf aufmerksam, dass im Schadenfall ein Selbstbehalt gemäss Versicherungspolice (momentan Fr. 2'000.00 pro Schadenfall) vom verantwortlichen Piloten getragen werden muss. Die der MFG entstehenden Kosten wie Schadenfreiheitsrabatt (Bonusverlust eines Jahres vom betreffenden Flugzeug) werden je hälftig vom PIC und der MFG pro Schadenfall bestritten. Bei grob fahrlässigem Verschulden werden dem verantwortlichen Piloten die vollen der MFG entstehenden Kosten verrechnet. (Das Unterlassen einer geeigneten Flugvorbereitung, das nicht genügende Betanken der Flugzeuges, der Betrieb des Flugzeuges ausserhalb der Grenzen des Betriebshandbuches des Flugzeuges, das Nichtbeachten der nachfolgend genannten Regelungen, das Fliegen ohne gültige Ausweisdokumente sind Beispiele des Vorliegens einer Grobfahrlässigkeit.) Mindereinnahmen infolge Stundenausfalles werden von der MFG getragen.

Jeder Pilot ist verpflichtet, vor der Durchführung eines jeden Fluges eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen. Dazu gehört eine schulbuchmässige, vollständige Sichtkontrolle (Outside-Check) unter Berücksichtigung der Verfahren gemäss AFM. Allfällige Schäden sind vor Durchführung eines Fluges dem Flugzeugwart, dem Obmann oder einem lizenzierten Flugzeugmechaniker zu melden; dessen Weisungen sind zu befolgen. Ist eine solche Meldung nicht möglich, hat der Pilot diesen Schaden vor Durchführung des Fluges zu dokumentieren. Sollte nur der geringste Zweifel über die Betriebssicherheit des Flugzeuges bestehen, darf unter keinen Umständen geflogen werden. Wird keine oder nur eine mangelhafte Vorflugkontrolle durchgeführt, muss der Pilot für folgende mögliche Konsequenz eintreten:
Werden Schäden, die offensichtlich aus dem Flugbetrieb entstanden sind, bei einer Flugzeugübernahme festgestellt, so ist der letzte geflogene Pilot für diese verantwortlich.

Das Flugzeug ist nach jedem Mietende wieder gereinigt auf dem zugewiesenen Hangarplatz im Birrfeld zu parkieren. Im Falle einer Parkierung des Flugzeuges bei Mietende ausserhalb dieses vorgenannten Platzes ist das betreffende Mitglied für alle Aufwendungen/Kosten für die Verschiebung des Flugzeuges auf diesen Hangarplatz zuständig. Das betreffende Mitglied hat die Herstellung dieses ordentlichen Zustandes grundsätzlich auch selbst zu organisieren. Bei Rückführungen des Flugzeuges, welche durch den Verein (z.B. Vorstand) organisiert werden müssen, hat das



betreffende Mitglied neben den Flugkosten der Rückführung (inkl. den Kosten für das Zweitflugzeug) auch sämtliche Reiseaufwendungen des/der „Ferry-Piloten“ zu übernehmen. Im Falle einer solchen Aussenparkierung infolge einer technischen Gegebenheit am Flugzeug, welche einen sicheren/gesetzeskonformen Weiterflug verunmöglicht und für welche das betroffene Mitglied weder die Verantwortung trägt noch diese durch eine gewissenhafte Flugvorbereitung hätte vermieden werden können, trägt der Verein das Kostenrisiko für die Rückführung.

Die Bereitstellung/Reinigung des Flugzeuges bei Mietende hat im Minimum folgendes zu beinhalten:

- Aufräumen des Innern des Flugzeuges
- Ausfüllen sämtlicher Bordpapiere (Flugreisebuch: in allen Fällen / Bereitschaftsrapport: sofern nötig)
Reinigung der Scheiben mit geeigneten Mitteln (Vermeidung von Kratzern)
Es dürfen keine Reinigungsmittel verwendet werden.
- Reinigung aller Flügeintrittskanten
Reinigung der gesamten Aussenoberfläche, wenn diese gut sichtbar verschmutzt (Mücken, Staub, Regentropfen, etc) ist.
- Es ist zu empfehlen, das Flugzeug auf entstandene Schäden zu kontrollieren

Bei Auslandflügen gilt im Schadenfalle grundsätzlich die gleiche Regelung wie bei Inland-Flügen. Der Pilot nimmt jedoch ein erhöhtes Risiko infolge höherer Rückschaffungskosten auf sich.

Dringend notwendige Reparaturen während eines Auslandfluges müssen sofort oder spätestens bei Rückkehr in die Schweiz dem Flugzeugwart gemeldet werden. Alle Flüge sind sorgfältig vorzubereiten. Piloten, welche die nötige Erfahrung nicht haben, sind verpflichtet, ihre Flugvorbereitungen mit einem Fluglehrer oder einem erfahrenen Piloten zu besprechen.

Der erste Auslandflug ist mit einem Fluglehrer oder einem auslandflugerfahrenen Mitglied durchzuführen.

Das Mitglied muss vor dem Flug überprüfen und ist eigenverantwortlich, dass

- sich alle notwendigen Dokumente an Bord befinden;
- keine Eintragungen im Flugreise- und Flugbereitschaftsrapport befinden, welche einen sicheren/gesetzeskonformen Flug in Frage stellen oder gar verhindern;
- er vor Erreichen der maximalen Flugstundenzahl (bis zur folgenden vorgeschriebenen Inspektion/Wartung) wieder zurück auf der Homepage in Birrfeld ist.(1*);
- das Flugzeug für den Flug genügend betankt und mit genügend Schmiermittel versehen wird.

(1*) Das Mitglied darf unter keinen Umständen die im Bordreisebuch eingetragene maximale Stundenzahl (inkl. gesetzlicher Reserve) bis zur nächsten vorgeschriebenen Wartung/Inspektion überschreiten. (Bereits eine Überschreitung dieser maximalen Stundenzahl um eine Minute führt zu schwerwiegenden zivil- und strafrechtlichen



Konsequenzen.)

Bei einer Wartung des Flugzeuges ausserhalb der Homebase trägt das betreffende Mitglied alleine das Risiko, dass diese Wartung nur in einer gemäss JAR dafür lizenzierten Werkstatt unter Einhaltung aller gesetzlich vorgeschriebenen Arbeiten stattfindet. Solche Aussenwartungen sind auch immer vorgängig mit dem Flugzeugwart der Motorfluggruppe abzusprechen.

Zwecks Werterhaltung der Flotte werden die MFG-Flugzeuge jährlich einer General-Reinigung unterzogen. Dies betrifft waschen, polieren, einwachsen sowie komplette Innenreinigung. An dieser «Flugzeugputzete» nehmen alle Aktivmitglieder teil. Sie werden jeweils im Turnus (ca. alle 2-3 Jahre) dazu vom Vorstand aufgeboten. (Aktivmitglieder, welche für den Verein bereits eine von der Generalversammlung gewählte ehrenamtliche Tätigkeit für den Verein ausüben, die mindestens einen vierfachen zeitlichen Aufwand pro Jahr beinhaltet, sind von dieser Reinigungspflicht während dieser gewählten Tätigkeit grundsätzlich dispensiert.) Im Verhinderungsfall eines aufgebotenen Mitglieds hat dieses selbst für einen Ersatz besorgt zu sein. Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmung kann der Vorstand geeignete Massnahmen gegen das betreffende Mitglied verfügen.

7. Checkflug

7.1 Ordentliche Checkflüge

Das Führen eines MFG-Flugzeuges als PIC ist nur erlaubt, wenn das betreffende Aktivmitglied in den letzten 12 Monaten auf dem entsprechenden Muster (Robin oder Mooney) einen Checkflug absolviert hat und über genügend Flugtraining verfügt.

Als ungenügendes Training gilt:

- < 200 Stunden Flugerfahrung, 3 Monate keine Flüge auf entsprechendem Muster
- < 500 Stunden Flugerfahrung, 6 Monate keine Flüge auf entsprechendem Muster
- > 500 Stunden Flugerfahrung, gemäss Angabe letzter Checkflug

Checkflüge müssen auf MFG-Flugzeugen mit MFG-Fluglehrer gemacht werden. Erfolgreiche IFR-Erneuerungsflüge mit nicht MFG-Fluglehrern, aber auf MFG-Flugzeug werden als Checkflug für Mooney anerkannt.

Ein nicht bestandener Checkflug bedeutet automatisch den Entzug der Flugbewilligung auf MFG-Flugzeugen, ausser wenn diese Flüge mit einem Fluglehrer zu Trainingszwecken absolviert werden.

Alle MFG-Checkflüge müssen von einem Fluglehrer bestätigt werden. Eine Kopie dieser Bestätigung ist im Briefkasten der Motorfluggruppe zu deponieren oder in geeigneter Form dem Obmann zuzustellen.

Jeder Pilot ist für die strikte Einhaltung dieser Regeln selber verantwortlich und hat für allfällige Konsequenzen bei der Nichtbeachtung einzustehen; eine vorherige Abmahnung seitens des Vereines ist nicht nötig.



Im Rahmen des MFG-Checkfluges kann auch der JAR-Trainingsflug gemacht werden.

Von einem Checkflug sind nur Piloten mit einer gültigen Motorfluglehrerlizenz befreit.

7.2 *Ausserordentliche Checkflüge*

Bei Unregelmässigkeiten kann der Vorstand, den betreffenden Piloten zu einem Checkflug aufbieten. Vor diesem Checkflug darf von diesem Piloten kein MFG-Flugzeug mehr benutzt werden.

Bei ungenügendem Training hat der Pilot unaufgefordert einen Checkflug mit einem MFG-Fluglehrer zu absolvieren.

8. **Werkstattbetrieb**

Service- und Reparaturaufträge dürfen nur vom Flugzeugwart oder einer vom Vorstand bestimmten Person erteilt werden.

Festgestellte Mängel an den Flugzeugen sind ins Flugreisebuch und den Flugbereitschaftsrapport einzutragen sowie unverzüglich dem Flugzeugwart zu melden.

Auch jeder Flug ohne technische Beanstandungen ist im Flugreisebuch mit „NIL“ zu vermerken. Einen Eintrag von technischen Mängeln ins Flugreisebuch soll nur in Absprache mit dem Flugzeugwart, und wenn dieser nicht erreichbar ist, mit dem Obmann erfolgen. (Dies soll gewährleisten, dass nur technisch korrekte Eintragungen von allfälligen Mängeln ins Flugreisebuch erfolgen.)

Das Doppel von evtl. auszufüllenden Flugbereitschaftsrapporten ist im AIS Birrfeld abzugeben.

9. **Rechnungsstellung**

Die Abrechnung der Flugstunden erfolgt aufgrund der Flugbucheintragungen nach den eingebauten Flugstundenzählern (True Flight Timern). Die Flugreisebücher sind Dokumente und werden periodisch durch das BAZL kontrolliert. Sie sind dementsprechend gewissenhaft, sauber und vollständig auszufüllen.

Fehlbuchungen, welche aufgrund mangelhafter oder falscher Eintragungen entstehen sowie nicht bezahlte Landungen oder Gebühren werden dem entsprechenden Piloten mit einer Bearbeitungsgebühr weiter belastet.

Die Rechnung ist innert 30 Tagen ohne Abzüge zu bezahlen. Der Vorstand kann ein



Mitglied per sofort vom weiteren Flugbetrieb sperren, wenn dieses mit der Bezahlung einer Rechnung in Verzug ist.

Abrechnungen über Guthaben (Benzin, Öl) sind bis spätestens Ende Kalenderjahr an den Kassier zu schicken. Die Gutschrift erfolgt bei der nächsten Rechnungsstellung.

10. Ausnahmewilligungen

In begründeten Fällen kann der Vorstand Ausnahmen vom Betriebsreglement bewilligen.

11. Verstösse gegen das Betriebsreglement

Verstösse werden vom Vorstand geahndet und können zur Sperrung des Mitglieds vom aktiven Flugbetrieb oder zu anderen geeigneten Massnahmen führen.

12. Gültigkeit

Dieses überarbeitete Betriebsreglement ist gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 2. März 2018 per sofort in Kraft gesetzt worden und ersetzt per sofort das Bisherige.

Birrfeld, 2.3.2018/MP

Obmann / Aktuar

Anhang: Die jeweils gültigen Flugstundenpreise, Kautionen und Jahresbeiträge.