

BETRIEBSREGLEMENT

Fluggruppe Mollis (FGM)

Inhalt

1	Allgemeines	2
2	Organisation des Flugbetriebes	2
3	Allgemeiner Flugbetrieb	4
4	Kontrollflüge	5
5	Familiarisation und Differenztraining auf andere Flugzeugmuster	6
6	Flugreisen und Auslandflüge.....	6
7	Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen.....	6
8	Flugbereitschaft und Übernahme	7
9	Sorgfalt- und Meldepflicht	7
10	Hangar-Ordnung und Hangarierung	8
11	Versicherungen.....	8
12	Haftung, Haftungsausschluss, weitergehende Bestimmungen	9
13	Weitergehende Bestimmungen	10
14	Disziplinarverfahren	10
15	Schlussbestimmung.....	10

1 Allgemeines

- 1.1 Zusätzliche Bestandteile dieses Reglements sind:
- Betriebsreglement Flugplatz Mollis
 - Rollen mit Flugzeugen ausserhalb der Piste (Rollweisung)
 - Statuten der Fluggruppe Mollis
- 1.2 Die Fluggruppe Mollis (FGM) ist ein Verein gemäss ZGB Art.60 ff mit Sitz auf dem Flugplatz Mollis. Schwerpunkt bildet die Vercharterung von Flugzeugen. Sie kann im Rahmen Ihrer Statuten ebenfalls eine Flugschule betreiben. Die Rahmenbedingungen zum Betrieb einer Flugschule wird im Bedarfsfall in einem separaten Anhang zu diesem Reglement festgehalten.
- 1.3 Jeder Teilnehmer am Flugbetrieb muss im Besitze dieses Betriebsreglementes und der unter Ziffer 1.1 aufgeführten Zusatzdokumente sein. Die genannten Dokumente sind allen Mitgliedern im Fly Drive elektronisch zugänglich.
- 1.4 Teilnahme am Flugbetrieb bedeutet stillschweigendes Einverständnis mit den Bestimmungen dieses Betriebsreglementes und der zugehörigen Zusatzdokumente.

2 Organisation des Flugbetriebes

- 2.1 Allgemeine Flugdienstordnung
- 2.1.1 Am Flugbetrieb der FGM darf nur teilnehmen, wer die vorgeschriebenen gültigen Ausweise besitzt, die Bedingungen gemäss Ziffer 3 und 4 erfüllt und **seine finanziellen Verpflichtungen erfüllt hat.**
- 2.1.2 Der Pilot ist verantwortlich für
- die gewissenhafte Vorbereitung des Fluges
 - die Beurteilung der sicheren Durchführbarkeit des Fluges im Hinblick auf die technischen, meteorologischen und rechtlichen Bedingungen sowie die physische und psychische Belastung von Piloten und Passagieren
 - die Kontrolle der Flugbereitschaft des Flugzeuges und des Hilfsmaterials
 - die Einhaltung der Reservationszeiten des Flugzeuges
- 2.2 Flugdienstvorschriften
- Jeder Teilnehmer am Flugbetrieb hat die gültigen Gesetze und Vorschriften über die Luftfahrt zu beachten.
- 2.3 Flugplatzvorschriften
- Jeder Teilnehmer am Flugbetrieb hat die Bestimmungen dieses Betriebsreglementes und der unter Ziffer 1.1 aufgeführten Zusatzdokumente zu befolgen. Zusätzliche, verbindliche Weisungen werden im C-Büro oder auf den üblichen Kommunikationswegen publiziert.

2.4 Organisation des Flugbetriebes auf dem Platz

Die Piloten haben den Weisungen des Flugplatzchefs oder dessen Stellvertreter Folge zu leisten.

2.5 Flugzeitenerfassung

2.5.1 Die Flugzeiten werden aufgrund der Flighttime-Zähler registriert. Diese Zeiten sind für die Führung der Startliste, des Flugreisebuches und des Flugrapportes verbindlich.

2.5.2 Im persönlichen Flugbuch werden Blockzeiten eingetragen (Break/off bis Break/on).

2.5.3 Der Pilot ist für die korrekte Registrierung der Flugzeiten verantwortlich.

2.6 Pflicht zur Mitarbeit am Flugbetrieb

Die Aktivmitglieder sind zur Ausführung folgender Arbeiten verpflichtet:

- Bereitstellen und hangarieren des Flug- und Hilfsmaterials
- Betanken und Öl nachfüllen
- Reinigung der während des Fluges eingetretenen Verschmutzungen (aus- und innen). Bei nicht einhalten werden die entsprechenden Arbeiten in Rechnung gestellt
- Sicherung des Flugzeuges und Schutz vor Sonneneinstrahlung auf Flugplätzen ohne Hangarierungsmöglichkeit
- Mithilfe bei den periodischen Generalreinigungen der Flugzeuge
- Mithilfe bei der Wartung und Pflege der Vereinseinrichtungen
- Sorgfältiges führen der Startliste, des Flugreisebuches und des Flightlogs.

2.7 Fliegerhygiene

Den Flugbetrieb aufnehmen oder fortführen darf nur, wer:

- gesund und ausgeruht ist und sich leistungsfähig fühlt
- nicht unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss steht
- keine Medikamente einnimmt, die der Fliegerarzt nicht ausdrücklich erlaubt hat
- keine psychischen Probleme hat, die das Führen eines Flugzeuges erschweren

2.8 Der Pilot sorgt dafür:

- das im Flugzeug nicht geraucht wird (gilt auch für Abstellplatz Hangar und C-Büro)
- dass er und seine Passagiere vor und während des Fluges nur bekömmliche Nahrung und Getränke in vernünftiger Quantität zu sich nehmen
- dass Spucktüten für Luftkranke an Bord sind
- dass die Flughöhe so gewählt wird, dass jederzeit eine genügende Sauerstoffversorgung gewährleistet ist

3 Allgemeiner Flugbetrieb

3.1 Teilnahmeberechtigung

Teilnehmen am Flugbetrieb der FGM darf nur wer:

- Aktivmitglied der FGM ist
- Shared Mitglied ist
- Flugschüler anderer Organisationen, welche vom Vorstand bewilligt sind

3.2 Fluglehrer auf FGM Flugzeugen müssen vom Vorstand bewilligt werden und auf der Fluglehrerliste im Reservationssystem aufgeführt sein.

3.3 Fluglehrer, welche innerhalb von 6 Monaten keine Funktion als solche auf FGM Flugzeugen ausführen, können durch einen Vorstandbeschluss von der Fluglehrerliste gestrichen werden.

3.4 Bewilligte Luftfahrzeugmuster

Jeder Pilot darf nur diejenigen Flugzeuge fliegen, auf die er gemäss den vereinsinternen Vorschriften umgeschult oder eingewiesen worden ist.

Bestehen hinsichtlich der fliegerischen Fähigkeiten Zweifel, so steht dem Vorstand das Recht zu, die Zulassung zum Flugbetrieb vom Ergebnis eines Kontrollfluges abhängig zu machen. Der entsprechende Fluglehrer wird vom Vorstand bestimmt.

3.5 Der Vorstand kann Landungen auf Flugplätzen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad an besondere Bedingungen knüpfen (z.B. eine Einweisung).

3.6 Zuteilung des Flugmaterials, Flugdauer

3.6.1 Flugzeugreservationen erfolgen über das Reservationssystem.

3.6.2 Steht ein Flugzeug der FGM über Nacht nicht in Mollis, ist das dem Technischen Leiter oder dem Flugbetriebsleiter mitzuteilen und mit einem entsprechenden Vermerk in der Reservation zu versehen.

3.6.3 Eine Mietdauer ab 3 Tagen ist mit dem Vorstand abzusprechen.

3.6.4 Bei ganztägiger Reservation muss min. 2 Std. pro Tag geflogen werden. Als "ganztägig" gilt eine Reservation von 12 Std. Dauer. Dauert die Reservation über Nacht, wird diese nicht an die 12 Std. angerechnet. Ausnahmen kann der Vorstand bewilligen.

3.6.5 Annullierungen sind frühzeitig und vorausschauend vorzunehmen. Ist ein Flugzeug 15 Min. nach Reservationsbeginn noch nicht übernommen worden, so kann darüber verfügt werden. Die FGM hat das Recht, bei unbegründeter Nichtübernahme eines reservierten Flugzeuges eine Ausfallentschädigung zu verlangen.

4 Kontrollflüge

4.1 Saisonkontrollflüge

Jeder Pilot der FGM muss mindestens einmal pro Jahr - normalerweise zu Beginn der Saison - einen Kontrollflug mit einem Fluglehrer an Bord durchführen. Wenn der Pilot zum Führen mehrerer Flugzeugtypen berechtigt ist, muss er dasjenige Flugzeug benützen, das die höchsten Anforderungen stellt. Das Programm wird jeweils vom Piloten und Fluglehrer zusammengestellt.

4.2 Kontrollflüge sollen abwechselnd mit anderen Fluglehrern durchgeführt werden.

4.3 Kontrollflüge bei mangelndem Flugtraining

Nach längerem Trainingsunterbruch auf einem Flugzeugtyp ist ein Kontrollflug mit einem Fluglehrer durchzuführen. Der Fluglehrer bestimmt das Programm.

4.4 Kontrollflüge für neue Mitglieder

Jedes neueingetretene Mitglied hat eine gründliche Einweisung auf dem entsprechenden Flugzeug mit einem Fluglehrer durchzuführen, bevor es Flugzeuge der FGM chartern darf. Der Fluglehrer bestimmt das Programm. Der Vorstand kann den Fluglehrer bestimmen.

4.5 Allgemeine Bestimmungen über Kontrollflüge

Die Piloten haben sich bei einem Fluglehrer zur Absolvierung des Kontrollfluges zu melden. Kontrollflüge können mit Weiterbildungen (Familiarisation, Differenztraining, etc.) kombiniert werden.

Kontrollflüge sind im Flugbuch vom Fluglehrer bestätigen zu lassen und falls eine Erneuerung der Lizenz erfolgt, muss das entsprechende Formular ausgefüllt werden.

5 Familiarisation und Differenztraining auf andere Flugzeugmuster

- 5.1 Wer ein Differenztraining auf ein anderes Flugzeug machen will, muss die jeweiligen Vorgaben der FGM erfüllen.
- 5.2 Ein Differenztraining oder eine Familiarisation kann nicht gleichzeitig auf mehreren Flugzeugen erfolgen.
- 5.3 Der Fluglehrer ist berechtigt, den Abbruch eines Differenztrainings oder einer Familiarisation zu verlangen, wenn ein Pilot den Anforderungen nicht gewachsen ist oder wenn hinsichtlich einer späteren sicheren Führung des Flugzeuges Zweifel bestehen.
- 5.4 Berechtigung für die Abnahme von Differenztrainings auf andere Flugzeugmuster dürfen nur von Fluglehrern durchgeführt werden, die zum Führen des betreffenden Flugzeugtyps berechtigt sind und darauf ein ausreichendes Flugtraining haben.

6 Flugreisen und Auslandflüge

- 6.1 Flüge sind so zu planen:
- dass keine besondere Gefährdung für die Insassen oder das Flugzeug besteht
 - dass eventuelle Unterhaltsarbeiten oder Reparaturen an den Etappenorten durchgeführt werden können.
- 6.2 Mehrkosten, die dadurch entstehen, dass für die nötigen Arbeiten Personal und Ausrüstung herantransportiert werden müssen, gehen zu Lasten des Piloten.
- Die schnellstmögliche Rückführung des Flugzeuges nach der Reparatur ist Sache des jeweiligen Piloten.

7 Verhalten und Meldepflicht bei Unfällen

Nach Möglichkeit hat der Pilot verletzten Passagieren oder Drittpersonen erste Hilfe zu leisten. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen auf der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung behindern können.

7.1 Meldepflicht

Flugunfälle sind der offiziellen Meldestelle schnellstmöglich zu melden. Gleichzeitig ist der Vorstand (Flugbetriebsleiter) zeitnah zu informieren.

8 Flugbereitschaft und Übernahme

- 8.1 Der technische Leiter sorgt für eine einwandfreie Wartung der Flugzeuge. Er veranlasst die Durchführung der periodischen Kontrollen und die notwendigen Reparaturen und Revisionen. Vor der Vergebung grösserer Reparaturen und Revisionen orientiert er den Vorstand.
- 8.2 Der technische Leiter ist jederzeit berechtigt ein Flugzeug ausser Betrieb zu nehmen. Über die Aberkennung der Lufttüchtigkeit entscheidet der Unterhaltsbetrieb.
- 8.3 Der Pilot hat vor Antritt des Fluges die Flugbereitschaft zu prüfen und eine seriöse Übernahmekontrolle gemäss Checkliste resp. AFM durchzuführen. Ebenfalls muss der Techlog auf eventuelle Einträge überprüft werden. Er ist dafür verantwortlich, dass die Bordpapiere an Bord sind und das Hilfsmaterial funktionstüchtig ist.

9 Sorgfalt- und Meldepflicht

- 9.1 Der Pilot ist vom Moment der Übernahme bis zur erfolgten Rückgabe für das Flug- und Hilfsmaterial voll verantwortlich. Er hat jede Sorgfalt anzuwenden und das Flugzeug gemäss Checkliste, AFM und eventuellen zusätzlichen Anweisungen zu bedienen und einzusetzen.
- 9.2 Jeder Pilot ist verpflichtet, festgestellt Mängel oder Defekte umgehend dem technischen Leiter zu melden. Dies geschieht gemäss bekanntem Schadenmeldeprozess. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Bericht erstellt werden.
- 9.3 Das Flugzeug darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn im Flugreisebuch / Techlog ein die Flugsicherheit beeinträchtigender Mangel ohne Behebung eingetragen ist. Dasselbe gilt, wenn eine periodische Kontrolle fällig ist.
- 9.4 Bei Landungen auf fremden Flugplätzen ist der Pilot für die Wartung, Betankung (richtige Benzin- und Oel-Sorte), Verankerung, Schutz vor Sonneneinstrahlung und Hangarierung verantwortlich. Sind Reparaturen notwendig, so verständigt er den technischen Leiter oder dessen Stellvertreter.
- 9.5 Für Verzögerungen der Flugreise und daraus entstehende Kosten kann die FGM nicht haftbar gemacht werden.
- 9.6 Der Pilot hat die Kosten für Benzin Oel und Gebühren zu bezahlen. Nach Abgabe der Quittungen für Benzin und Oel wird der Kassier den Betrag zum Ansatz der aktuellen Benzin und Oelpreise auf dem Flugplatz Mollis vergüten.

10 Hangar-Ordnung und Hangarierung

- 10.1 Die Hangarierung ist Pflicht des Piloten. Vor dem Hangar sind die Flugzeuge so aufzustellen, dass der Propellerstrahl nicht gegen den Hangar bläst. Die Tore müssen nach dem ein- respektive herausstellen der Flugzeuge wieder geschlossen werden. Auf auswärtigen Flugplätzen kommt Ziffer 9.4 zur Anwendung.
- 10.2 Hangar-Ordnung
Die Piloten haben bei der Hangarierung äusserste Vorsicht walten zu lassen. Eventuelle Schäden sind dem technischen Leiter unmittelbar zu melden. Die Reparaturkosten gehen zulasten des Schadenverursachers. Im Hangar ist Ordnung zu halten. Die Hangartore sind auch tagsüber zu schliessen. Vor allem nachts müssen der Hangar und das C-Büro abgeschlossen werden.
- 10.3 Der Pilot ist dafür verantwortlich dass das Flugzeug nach Gebrauch umgehend gereinigt und hangariert wird.
- 10.4 Das Flugzeug muss dem nächste Piloten zu Beginn dessen Reservationszeit sauber gereinigt übergeben werden.

11 Versicherungen

- 11.1 Die FGM hat für ihre Flugzeuge folgende Versicherungen abgeschlossen:
- Betriebshaftpflichtversicherung gemäss LFV Art. 125
 - Insassenunfallversicherung
 - Kaskoversicherung
- 11.2 Betriebshaftpflichtversicherung
Deckt die gesetzliche Haftpflicht der im Auftrag des Vereins tätigen Mitglieder und Hilfspersonen, wie z.B. Rundflugpiloten.
- 11.3 Insassenversicherung
Versicherung aller Insassen gegen Tod und Invalidität. Übernahme der Heilungskosten.
- 11.4 Kaskoversicherung
Versicherung gegen Feuer, Elementar, Diebstahl, Glasbruch, Schneerutsch und Unfall mit Selbstbehalt im Teilschadenfall.
- 11.5 Detaillierte Angaben zu den Versicherungsleistungen können den aktuellen Policen (Standort Aktuar der Fluggruppe Mollis) entnommen werden.
- 11.6 Kann bei einem Schadenfall nachgewiesen werden, dass der Verursacher:
- Bestimmungen dieses Reglements verletzt hat
 - Fahrlässig oder vorsätzlich gehandelt hat

muss er für die Kasko sowie für den Betriebs- und Rabattverlust selbst aufkommen.

12 Haftung, Haftungsausschluss, weitergehende Bestimmungen

12.1 Haftung

12.1.1 Für Schäden an Flugzeugen, Geräten, Flugplatzeinrichtungen und sonstigem Material, die nicht nachweisbar auf technische Mängel zurückzuführen sind, sowie für die mit dem Vorfall verbundenen weiteren Schadenskosten und Umtriebe, welche der FGM oder Dritten durch Mitglieder oder deren Begleitpersonen verursacht werden, haften diese Mitglieder grundsätzlich in vollem Umfang.

12.1.2 Unter Vorbehalt der unter Ziffer 12.2 genannten Ausnahmen haften insbesondere ausgebildete Piloten und allein fliegende Schüler, sowie gewerbmässig fliegende Piloten in vollem Umfang für alle Schäden und Kosten, welche beim oder durch den Betrieb des Flugzeuges verursacht werden. Die Haftpflicht beginnt mit der Übernahme des Flugzeuges und endet in der Regel nach dem Flug mit der Rückgabe des Flugzeuges.

12.1.3 Für nicht von der Haftpflichtversicherung gedeckten Landschaden bei Ausenlandungen haftet der Schadensverursacher.

12.1.4 Für Schäden an Flugzeugen, sowie für die Kosten allfällig notwendiger Reisen, Transportkosten von Ersatzteilen oder des gesamten Flugzeuges haften Piloten, bzw. Schüler, ungeachtet dessen, ob das Flugzeug kaskoversichert ist oder nicht mit 20% der Schadenssumme. In allen Fällen jedoch mit den ersten Fr. 2000.- und nur bis zum Höchstbetrag von Fr. 7000.-.

12.2 Haftungsausschluss

12.2.1 Schäden, für deren Entstehen den Piloten, respektive den Schüler keine Schuld trifft oder für deren Verhinderung der Pilot keinerlei Einwirkungsmöglichkeiten haben konnte (z.B. bei richtigem Verhalten bei einer Notlandung infolge Motorpanne) haften diese nicht.

12.2.2 Die FGM haftet nicht:

- für die in diesem Reglement bereits abgewiesenen Forderungen
- für nicht versicherte Risiken oder von der Versicherung abgelehnte Schadenfälle
- für Spesen von Piloten oder Passagieren, die wegen Wartezeiten, Ab oder Unterbruch der Flugreise aus technischen, meteorologischen, politischen oder anderen Gründen, entstehen
- für Kosten, die der Pilot oder seine Passagiere auf fremden Flugplätzen verursachen (ausgenommen notwendige Reparaturen oder Unterhaltsarbeiten zu üblichen Preisen in einem Flugzeug Unterhaltsberieb).

13 Weitergehende Bestimmungen

- 13.1 In allen Fällen bleiben die Forderungs- und Rückgriffsrechte der FGM gegenüber Fehlbaren vorbehalten.
- 13.2 In allen Fällen fahrlässig verursachter Schäden oder wenn unverzügliche Reparaturbemühungen unterlassen werden, kann dem fehlbaren Piloten eine Ausfallentschädigung belastet werden.
- 13.3 Der Vorstand entscheidet, wo und wann ein Flugzeug repariert wird.

14 Disziplinarverfahren

14.1 Verstöße gegen interne Bestimmungen

Piloten, die gegen gruppeninterne Bestimmungen dieses Reglements verstossen, werden dem Vorstand gemeldet. Dieser entscheidet, ob der Fall mit einer Verwarnung erledigt werden muss. Der Vorstand kann die Erfüllung gewisser Auflagen oder die Sperrung vom Flugbetrieb anordnen. Statutarische Massnahmen bleiben vorbehalten.

14.2 Verstöße gegen das Gesetz

Wer gegen gesetzliche Bestimmungen (z.B. Luftfahrtgesetz und deren Verordnungen und Reglemente) verstösst, wird der zuständigen Aufsichtsbehörde gemeldet. Interne Massnahmen bleiben vorbehalten.

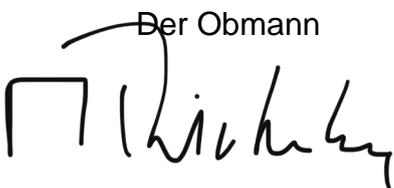
15 Schlussbestimmung

Das vorliegende Reglement mit den Anhängen 1 - 3 tritt nach der Genehmigung durch die Mitgliederversammlung vom 17. September 2020 in Kraft. Es ersetzt das alte Reglement.

Mollis, 18. September 2020

Fluggruppe Mollis

Der Obmann



Der Flugbetriebsleiter

