

Betriebsreglement der Motorfluggruppe Fricktal

Ausgabe 01. November 2019

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Startberechtigung
3. Mindestanforderungen für bestimmte Flugzeuge
4. MFGF – Einweisungsflüge
5. MFGF – Kontrollflüge
 - 5.1 Kontrollflugpflicht
 - 5.2 Durchführung
 - 5.3 Jährlicher Kontrollflug
6. Zulassung der MFGF Flugzeuge
7. Fluganzeige
8. Flugzeugmietpreise und Landetaxen
9. Versicherungen
10. Flugzeugreservation
 - 10.1 Allgemeines
 - 10.2 Begriffe
 - 10.3 Reservationssystem
 - 10.4 Mindestflugzeiten
 - 10.5 Übernahme- und Rückgabeort
 11. Hangarierung und Flugzeugreinigung
 12. Störungen und Mängel an Flugzeugen
 13. Betankung
 14. Überflüge zu Wartungszwecken
 15. Haftungsbeschränkung der MFGF
 16. Sanktionen
 17. Inkrafttreten

Anhang 1 : Flugstundenpreise

Anhang 2 : Merkblatt Versicherungen

Anhang 3 : Organigramm MFGF

Anhang 4 : Vertrag über Flugzeugmiete

1. Allgemeines

Zur sprachlichen Vereinfachung gelten die männlichen Bezeichnungen sowohl für Pilotinnen als auch für Piloten.

Dieses Reglement basiert auf Artikel 12 der Statuten der MFGF vom 19. März 2009. Es regelt verbindlich die Benutzungsberechtigung und enthält die geltenden Bedingungen und Vorschriften für die Benutzung der Flugzeuge der MFGF durch deren Mitglieder.

Es regelt nicht Belange, welche durch den Regionalverband Fricktal des AeCS als Halter des Flugplatzes Fricktal-Schupfart geregelt werden. Das Flugplatzbetriebsreglement des Regionalverbands des AeCS ist diesem Betriebsreglement vorangestellt. Es regelt alle juristischen, organisatorischen und technischen Verfahren auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart.

Dieses Reglement enthält allenfalls restriktivere Bedingungen als die gültigen gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften des BAZL, umgekehrt können jedoch die Bestimmungen in diesem Reglement niemals mehr erlauben als die gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften der Behörden es zulassen.

Für sämtliche Schulungsflüge ist zudem das vom BAZL genehmigte Betriebsreglement der Motorflugschule Fricktal verbindlich.

Werden Flugzeuge einer anderen Flugschule oder einer anderen Flugzeugvermietungsorganisation für die MFGF-Schulung eingesetzt, gelten die jeweils restriktiveren, konservativeren Regeln der zwei Betriebsreglemente.

Der Grundsatz einer gesunden Finanzlage und einer kameradschaftlichen Fluggruppe heisst: Möglichst viele Arbeiten durch unentgeltliche Mitarbeit ausführen.

Die Vergabe von Arbeiten und Dienstleistungen gegen Bezahlung an Personen ohne Dienstleistungsvertrag mit der MFGF bedarf der ausdrücklichen vorherigen Genehmigung durch den Vorstand.

2. Startberechtigung

Nur MFGF-Aktivmitglieder, welche ordnungsgemäss in die Gruppe aufgenommen wurden und über die entsprechenden gültigen fliegerischen und medizinischen Lizenzen verfügt, sind berechtigt als Kommandant Flugzeuge der MFGF zu führen. Zusätzlich müssen die Ziffern 3 bis 5 dieses Reglements erfüllt sein.

Schulungs- und Schnupperflüge dürfen unter der Aufsicht eines MFGF-Motorfluglehrers (FI) auch Personen ausführen, welche nicht oder noch nicht in der MFGF aufgenommen sind.

Piloten in Grundausbildung (noch ohne fliegerische Lizenz, aber im Besitze eines Medicals) oder Piloten im Familiarization- / Differencetraining, dürfen Alleinflüge nur ausführen, wenn:

A) der zugeteilte Fluglehrer (FI):

- ein ausführliches Briefing auf dem Flugplatz erteilt hat.
- die Bewilligung dazu unmittelbar vor dem Flug erteilt hat (schriftlicher Flugauftrag für Flüge ausserhalb der Platzrunde für Grundausbildung).

B) und einer der folgenden Punkte erfüllt ist:

- Der Fluglehrer ist auf dem Platz anwesend.
- Der Fluglehrer ist per Funk erreichbar, falls er einen weiteren Schulungsflug durchführt.
- Für längere Navigationsflüge muss der Fluglehrer die ganze Zeit erreichbar sein.

Grundschüler müssen vor Antritt der Schulung - spätestens jedoch nach der vierten Blockstunde - die Schulungsvereinbarung auf dem Personaldatenblatt unterzeichnen und die Kautions leisten.

Jeder Pilot hat die Verpflichtung, sich vor seinen Flügen über Meteo, Notam, DABS, Gefahrenbulletin, Tag- und Nachtgrenzen sowie Flugsicherungsangaben zu informieren. Er ist dafür verantwortlich, dass seine Flüge in der elektronischen Startliste eingetragen sind (Erläuterungen: s. Punkt 7). Das Flugreisebuch wird durch den Piloten nach jedem Flug mit den notwendigen Angaben zum Flug und allfälligen Mängeln nachgeführt. Der Pilot bestätigt dort mittels Unterschrift die Korrektheit seiner Angaben. Gleichzeitig bestätigt er damit die geflogenen Minuten zu seinen Lasten.

3. Mindestanforderungen für bestimmte Flugzeuge

Die Flugzeuge der MFGF sind in folgende Kategorien eingeteilt:

Kategorie 1:	Flugzeuge der Klasse SEP (single engine piston) mit Fest- oder Verstellpropeller und Festfahrwerk in Bugradanordnung.
	Anforderungen: LAPL/PPL mit gültigem Class Rating SEP und abgeschlossene Familiarisation bzw. Differenztraining oder unter Aufsicht eines MFGF-Fluglehrers oder CRI.
Kategorie 2:	Flugzeuge mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk.
	Anforderungen: LAPL/PPL mit mindestens 100h Gesamtflugerfahrung und abgeschlossenes Differenztraining oder unter Aufsicht eines MFGF-Fluglehrers oder CRI.
Kategorie 3:	Heckradflugzeuge.
	Anforderungen: LAPL/PPL mit mindestens 100h Gesamtflugerfahrung und abgeschlossenes Differenztraining oder unter Aufsicht eines MFGF-Fluglehrers oder CRI.

Das Differenztraining bei der Kategorie 3 unterteilt sich in zwei Stufen:

1. Stufe: Ausbildung Graspiste

Die Ausbildung findet ausschliesslich auf Graspisten statt. Nach Abschluss der 1. Stufe ist dem Piloten der Start und die Landung nur auf Graspisten erlaubt (Not- und vorsorgliche Landungen ausgenommen).

2. Stufe: Ausbildung Hartbelagpiste

Nach Abschluss der 1. Stufe müssen mind. 50 Landungen auf Graspisten absolviert werden, bevor mit der 2. Stufe begonnen werden darf. In dieser Stufe sollen dem Piloten profunde Kenntnisse über die Landetechnik auf Hartbelag, insbesondere bei Seitenwind, vermittelt werden. Erst mit Abschluss von beiden Stufen ist das Differenztraining vollständig abgeschlossen

4. MFGF- Einweisungsflüge

Neue MFGF-Mitglieder haben vor ihrem ersten Flug auf einem MFGF-Flugzeug mit einem MFGF-Fluglehrer (FI) oder Einweisungsberechtigten (CRI) eine Einweisung zu absolvieren.

5. MFGF- Kontrollflüge

5.1 Kontrollflugpflicht

Kontrollflüge sind für alle Piloten, welche MFGF Flugzeuge mieten, obligatorisch. Kontrollflugpflichtig heisst, dass der Pilot vor dem nächsten Flug einen Kontrollflug mit einem MFGF-Fluglehrer (FI) oder MFGF-Einweisungsberechtigten (CRI) absolvieren muss. Kontrollflüge sind nach Möglichkeit anfangs der Flugsaison zu absolvieren.

Kontrollflugpflichtig sind sämtliche Piloten welche:

- bis Ende Juni des laufenden Jahres weder einen Kontroll-, EASA-Trainingsflug, noch ein Differenztraining- oder eine Familiarisation absolviert haben.
- in der Klasse SEP in den letzten 6 Monaten nicht wenigstens sechs Landungen bzw. einen Kontrollflug ausgeführt haben.

Nicht kontrollflugpflichtig sind:

- Fluglehrer (FI) und Einweisungsberechtigte (CRI).
- Piloten welche im gleichen Kalenderjahr eine Familiarisation, ein Differenztraining, einen Proficiency Check oder einen Skill Test absolviert haben.

Der Cheffluglehrer kann in begründeten Fällen Ausnahmen bewilligen und einzelne Piloten von der Pflicht zu zusätzlichen Kontrollflügen befreien, wenn die Erfahrung und der aktuelle Trainingsstand des Piloten dies rechtfertigen.

5.2 Durchführung

Die Kontrollflüge werden nach Weisung des Cheffluglehrers durchgeführt.

Zur Abnahme von Kontrollflügen sind nur Fluglehrer (FI) und Einweisungsberechtigte (CRI) der MFGF berechtigt.

Die Kontrollflüge werden im persönlichen Flugbuch bestätigt. Weiter wird in der internen Checkflugliste der Kontrollflug mit Datum und Visum des Instructors eingetragen.

Weitere Kontrollflüge können durch den Fluglehrer (FI) bzw. Einweisungsberechtigten (CRI) angeordnet werden, wenn das beobachtete Verhalten eines Piloten Anlass dazu gibt.

Piloten, welche beim obligatorischen Kontrollflug ungenügende Leistungen gezeigt oder den Kontrollflug versäumt haben, ist die Benützung der MFGF-Flugzeuge untersagt, bis die Bedingungen gem. Punkt 5 erfüllt sind.

5.3 Jährlicher Kontrollflug

Fliegt ein Pilot Flugzeuge der Kategorien 1 und 2, ist der Kontrollflug grundsätzlich auf dem Flugzeug der Kategorie 2 auszuführen (ARROW III). Zusätzlich ist in jedem 2. Jahr je ein Kontrollflug auf beiden Kategorien zu absolvieren, jeweils auf dem Muster der höchsten Komplexität der einzelnen Kategorie (Kat. 1: DA40, Kat. 2: ARROW III).

Fliegt ein Pilot zusätzlich das Flugzeug der Kat. 3 (SUPER CUB), so hat er auf diesem Flugzeug einen zusätzlichen Kontrollflug zu absolvieren.

Fliegt ein Pilot zusätzlich das Flugzeug TECNAM P2008JC, so hat er auf diesem Flugzeug einen zusätzlichen Kontrollflug zu absolvieren.

Flugzeugmuster auf welchem der Kontrollflug absolviert wird	Kontrollflug auch gültig für folgende FLZ-Muster¹
Diamond Star DA40 (Kat.1)	Piper Archer / Piper Cadet (Kat. 1)
Piper Arrow III (Kat. 2)	Diamond Star DA40 ² / Piper Archer / Piper Cadet (Kat.1)
Piper Cadet /Archer / (Kat. 1)	Piper Archer / Cadet (Kat. 1)
Piper Super Cub (Kat. 3)	---
Tecnam P2008JC (Kat.1)	---

¹ Vorausgesetzt der Pilot ist gemäss den Bestimmungen auch berechtigt, die entsprechenden Muster zu fliegen.

² Separater Checkflug in jedem 2. Jahr

6. Zulassung der MFGF-Flugzeuge für bestimmte Flugarten

Für Schulungsflüge gilt das vom BAZL genehmigte Betriebsreglement der Motorflugschule Fricktal

7. Fluganzeige

Vor dem Flug ist jeweils eine Fluganzeige in der elektronischen Startliste einzutragen und gegebenenfalls aufzudatieren.

Um Suchaktionen zu vermeiden bzw. zu erleichtern, ist bei Flügen ausserhalb des Flugplatzbereiches die Flugroute möglichst genau anzugeben.

Analog gilt dies auch für Flüge ab anderen Plätzen, sofern dafür kein Flugplan eingereicht worden ist. Dazu sind die Bestimmungen über die Fluganzeige des jeweiligen Flugplatzes zu konsultieren.

Bei einem Flug von einem anderen Flugplatz aus ist nach der Landung eine Landemeldung in der elektronischen Startliste vorzunehmen.

Wenn das System der elektronischen Startliste nicht funktioniert, ist auf die schriftliche Fluganzeige zurückzugreifen.

8. Flugzeugmietpreise und Landetaxen

Die Mietpreise werden durch den Vorstand der MFGF festgelegt und können jederzeit der aktuellen Marktsituation angepasst werden. Die neuen Preise werden dann durch den Vorstand kommuniziert.

Lande- und andere Taxen auf fremden Flugplätzen sind durch die Piloten der MFGF in jedem Fall selbst und direkt zu bezahlen. Ausnahmen sind Schulungsflüge in Basel und Sion. Diese werden durch das Sekretariat bezahlt und dem Mitglied weiterverrechnet.

9. Versicherungen

Art, Umfang, Bedingungen und Leistungen der von der MFGF für den Flugbetrieb abgeschlossenen Versicherungen sind im Anhang 2 dieses Betriebsreglementes festgehalten.

10. Flugzeugreservierungen

10.1 Allgemeines

Grundsatz: Ein Flugzeug soll nicht länger als nötig reserviert werden. Ein Flugzeug darf nur verwendet werden, wenn im Reservationssystem ein entsprechender Eintrag gemacht worden ist.

Wird ein mit einer Stundenreservation belegtes Flugzeug nicht bei Reservationsbeginn übernommen, erlischt die Reservation und das Flugzeug wird weitervermietet.

Die Flüge sind so zu planen und durchzuführen, dass das Flugzeug auf das Ende der reservierten Zeit wieder auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart bzw. auf dem Stationierungsflugplatz gereinigt übergeben werden kann, unabhängig davon ob zum Zeitpunkt des Abfluges schon eine anschliessende Reservation vorlag.

Nicht benötigte Reservationen sind frühzeitig vor Beginn der Reservation zu löschen. Ist das Flugzeug wesentlich früher als reserviert in Schupfart zurück, ist es im Reservationssystem wieder freizugeben.

10.2 Begriffe

Stundenreservation: stundenweise Reservation bis 7 Stunden pro Tag.
Tagesreservierungen: über 7 Stunden pro Tag, zusammenhängend

10.3 Reservations-System

Alle Reservationen, ausgenommen Schulungsflüge mit FI oder CRI, sind durch den Piloten im Online-Reservationssystem einzugeben. Die Reservationen können grundsätzlich ab einem beliebigen Internetanschluss eingetragen oder gelöscht werden. Mitglieder, welche nicht über einen Internetanschluss verfügen, können über den auf dem Flugplatz installierten PC ihre Buchungen vornehmen. Nur in Ausnahmefällen soll das Sekretariat mit dieser Aufgabe belastet werden.

Um eine möglichst hohe Auslastung der Fluglehrer zu gewährleisten sind sämtliche Schulungsflüge mit FI oder CRI über das Sekretariat zu koordinieren und im Reservationssystem eintragen zu lassen.

10.4 Mindestflugzeiten

Stundenreservierungen: Keine Mindestflugzeit. Das Verhältnis der Reservationszeit zur Flugzeit muss jedoch im Sinn einer kameradschaftlichen Nutzung vertretbar sein.

Tagesreservierungen: Werktags: : 1 Stunde
Samstag oder Sonntag : 2 Stunden

Nicht erbrachte Flugstunden/-minuten werden verrechnet (ausser bei Verhinderung durch höhere Gewalt (Wetter, Technik usw.))

10.5 Ort der Übernahme und Rückgabe

Die Flugzeuge werden auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart oder dem Stationierungsplatz übernommen und sind wieder dorthin zurückzubringen. Falls es einem Piloten aus irgendeinem Grund nicht möglich sein sollte, das Flugzeug auf Ablauf der Reservationszeit selbst zurückzufliegen, hat er die Rückführung durch einen andern MFGF-Piloten zu organisieren.

Er ist auch für einen entsprechenden Eintrag im Reservationssystem verantwortlich und hat Piloten, deren Reservation durch die verspätete Rückführung tangiert werden, zu benachrichtigen. Zusätzlich ist in solchen Fällen das Sekretariat der MFGF zu orientieren.

Die Kosten für die Rückführung hat in jedem Fall der Pilot zu tragen. Kann er selber der Rückführungspflicht innerhalb nützlicher Frist nicht nachkommen, ist die MFGF berechtigt, das Flugzeug auf seine Kosten abholen zu lassen.

11. Hangarierung und Flugzeugreinigung

Montag bis Freitag: Das Aushangarieren wird durch die Fluglehrer unter Mithilfe von Flugschülern oder Piloten durchgeführt. Das Einhangarieren wird unter Aufsicht der Hangarverantwortlichen durchgeführt. Während den Wintermonaten ist der Pilot für das Einhangarieren verantwortlich.

Samstag, Sonntag und Feiertage: Das Aus- und Einhangarieren wird durch die Helfergruppe unter Leitung des Flugdienstleiters bzw. des Rundflugpiloten durchgeführt. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass die Hangartore auch tagsüber stets zugeschoben werden.

Der Pilot ist für das ihm überlassene Flugzeug verantwortlich. Bei Stationierung / Übernachtung im Freien ist das Flugzeug stets korrekt zu verzurren. Für Schäden, die infolge Missachtung dieser Sorgfaltspflicht entstehen, haftet der Pilot persönlich.

Die Reinigung des Flugzeuges nach dem Flug ist Sache des Piloten. Verschmutzte Scheiben, Eintrittskanten von Flügel und Leitwerk und Propeller, sowie stark verschmutzte Zelle sind nach jedem Flug mit den dafür vorgesehenen Hilfsmitteln zu reinigen. Nach der Reinigung sind die Utensilien wieder am dafür bestimmten Ort zu versorgen.

12. Störungen und Mängel an Flugzeugen

Festgestellte oder vermutete Störungen und Mängel an Flugzeugen hat der verantwortliche Pilot sofort im C-Büro zu melden und im Techlog (im Couvert zuhinterst im Flugreisebuch) einzutragen. Er hat sicherzustellen, dass gegebenenfalls das entsprechende Flugzeug für die Weitervermietung gesperrt und der Mechaniker informiert wird.

13. Betankung

Ein Flug darf nur mit einem Brennstoffvorrat begonnen werden, der unter den gegebenen Wetterverhältnissen und voraussehbaren Verzögerungen dessen sichere Beendigung gewährleistet. Der minimale Brennstoffvorrat umfasst den Flug zum Zielflugplatz (Trip), von dort zum Ausweichflugplatz (Alternate) plus einer angemessenen Reserve.

Der Pilot ist für das ihm überlassene Flugzeug verantwortlich. Er ist insbesondere dafür besorgt, dass das Flugzeug mit richtigen Brenn-, Schmier- und Betriebsstoffen betrieben wird.

Bei auswärtiger Betankung sind die Original-Quittungen im Sekretariat abzugeben. Die getankte Menge Treibstoff in Litern wird in Form einer Gutschrift vergütet. Es kommt der Rückvergütungsfaktor gemäss der Kalkulation vom Tarif der MFGF zum tragen. Eigene Abzüge an Rechnungen sind nicht gestattet.

14. Überflüge zu Wartungszwecken

Für Überflüge von Flugzeugen, welche zu Wartungszwecken überflogen werden oder

abgeholt werden müssen, ist ein Auftrag des Technischen Leiters notwendig. Der Pilot regelt seinen Rück- oder Hintransport selbst.

15. Haftungsbeschränkung der MFGF

Die MFGF haftet nicht für irgendwelche Kosten und Schäden, die einem Mitglied durch die Benützung eines Flugzeuges entstehen. Davon ausgenommen sind die versicherten Risiken. Ebenso haftet die MFGF nicht für Kosten, die dadurch entstehen können, dass ein Flugzeug nicht oder nicht in vollem Umfang zur Verfügung stand.

16. Sanktionen

Bei Übertretungen entscheidet der Vorstand nach Anhörung des Mitgliedes über Sanktionen.

17. Inkrafttreten

Dieses Reglement ersetzt die Ausgabe vom 01.01.2012. Es ist für sämtliche Mitglieder verbindlich. Dieses Betriebsreglement tritt nach der Genehmigung durch den Vorstand der MFGF und der Zustimmung durch den Regionalverband Fricktal des AeCS per 01. November 2019 in Kraft.

Schupfart, 01. November 2019

Motorfluggruppe Fricktal

Motorfluggruppe Fricktal

Marco Dubini
Präsident

Benjamin Auer
Aktuar

Regionalverband Fricktal des AeCS

Zeno Hurt
Präsident

Anhang 1**Flugstundenpreise 2019**

Flugzeugtyp		Schulung	Charterpreise Mitglieder MFGF (inkl. 8 % MWST)	Fliegen PRO 10 Mitglieder MFGF (inkl. 8 % MWST)	Fliegen PRO 20 Mitglieder MFGF (inkl. 8 % MWST)
Piper Cadet	160 PS	264.-	264.-	237.60	211.20
Piper Archer	180 PS	300.-	300.-	270.00	240.00
Piper Arrow	200 PS	348.-	348.-	313.20	278.40
Diamond DA40	180 PS	336.-	336.-	302.40	268.80
Piper Super Cub	150 PS	249.-	249.-	224.10	199.20
Tecnam P2008JC	100 PS	198.-	198.-	178.20	158.40

* Fliegen PRO Tarife einmalige Zahlung: Pro 10: Fr. 290.-/Jahr Pro 20: Fr. 580.-/Jahr

Die aktuellen Flugstundenpreise werden jeweils durch den Vorstand der MFGF festgelegt und publiziert.

Für Schulungsflüge von Nichtmitgliedern der MFGF wird auf die Miet- und Instruktorpreise generell ein Zuschlag von 10% erhoben.

Anhang 2

Merkblatt Versicherungen

Von jedem aktiven Piloten sind die jeweils gültigen Versicherungsbedingungen im Mietvertrag, Siehe Anhang 4, unterschriftlich anzuerkennen.

1. Einheitsdeckung, Versicherung der Haftpflichtansprüche von Dritten und Passagieren (CSL)

Garantiesummen:

für Personen und Sachschäden von Dritten und Passagieren, pro Ereignis

für 4-plätzig Flugzeuge: CHF 15'000'000.--

für 2-plätzig Flugzeuge: CHF 5'000'000.--

Grundsätzlich ist die Haftpflichtversicherung im Rahmen der obigen Haftungslimiten in allen Fällen leistungspflichtig. Soweit der Schaden pro Ereignis diese Limiten nicht überschreitet, ein Flugschein ausgestellt worden ist (bei entgeltlichen Flügen) und kein grobfahrlässiges Verhalten vorliegt, besteht also kein persönliches Haftungsrisiko für den Piloten oder die MFGF.

Bei der Haftung gegenüber Passagieren ist zu unterscheiden zwischen:

- a) gewerbsmässigen Flüge (für MFGF nicht anwendbar)
 - b) Privaten Flüge gegen Entgelt
 - c) Privaten unentgeltlichen Flüge
- a) Gewerbsmässige Flüge (Abgabe eines Flugscheins, für MFGF nicht anwendbar)
Unbeschränkte Haftung gemäss Montrealer Übereinkommen und der EU-Verordnung 785/2004. Bis Sonder Ziehungs Rechte (SZR) 100'000 Kausalhaftung, darüber unbeschränkte Verschuldenshaftung (1 SZR = ca. 2 CHF) / Versicherungsobligatorium gemäss LFV mind. SZR 250'000 pro Pax-Sitz / Vorauszahlung bei Tod SZR 16'000.
 - b) Private Flüge gegen Entgelt (Unkostenbeteiligung / Abgabe eines Flugscheins)
Haftung nach Lufttransport Verordnung (LTrV) / Montrealer Übereinkommen / (WA)*
SZR 100'000 Kausalhaftung, darüber unbegrenzt Verschuldensvermutung (* limitiert 33'750)
 - c) Private unentgeltliche Flüge (kein Flugschein möglich)
Unbeschränkte Haftung nach OR mit dem gesamten Vermögen, der Geschädigte muss ein Verschulden nachweisen, ev. Verzichtserklärung unterschreiben lassen

2. Insassen-Unfallversicherung

Es besteht eine Insassenunfallversicherung, für Passagiere.

Versicherte Leistung pro Person bei

Tod	CHF	25'000.00
Invalidität	CHF	50'000.00
Spitaltaggeld	CHF	50.00
Heilungskosten	CHF	1'000'000 (max. pro Person von max. 3 Jahren)

3. Geltungsbereich

Europa ohne die Länder gemäss LSW617G und ebenfalls ausgeschlossen sind Flüge in die / aus der und über die Ost-Ukraine (ab 32. östlicher Längengrad in Richtung Osten).

4. Kasko-Versicherung

Die Flugzeuge der MFGF sind vollkaskoversichert (einschliesslich Stillliegerisiko) für die Ereignisse Kollision, Diebstahl, Naturgefahren/Elementarschäden, Glasbruch, Feuer und Marderschäden bzw. Kleintierfrass. Der Selbstbehalt der Gruppe beträgt:

- bei Teilschaden Fr. 5'000.-

Bei durch den Mieter verursachten Schäden, beträgt der durch diesen zu bezahlende Selbstbehalt max. Fr. 5'000.- Bei Schäden, die durch grobe Fahrlässigkeit oder Absicht herbeigeführt worden sind, bleiben höhere Schadenersatzansprüche vorbehalten.

Über die Art und Weise der Bezahlung des Selbstbehaltes oder eines Teils davon entscheidet der MFGF-Vorstand in Zusammenarbeit mit dem Cheffluglehrer bzw. dem verantwortlichen Fluglehrer.

Vom Selbstbehalt ausgenommen sind:

- Flugschüler am Doppelsteuer
- Fluglehrer in ihrer Tätigkeit (ausser bei Grobfahrlässigkeit)

Bei Flügen, die im Auftrag der MFGF durchgeführt worden sind, kann dem Piloten der ("persönliche") Selbstbehalt gegebenenfalls durch Vorstandsbeschluss erlassen werden.

<u>Flugzeug</u>	<u>HB-</u>	<u>Versicherter Wert</u>	
Piper Super-Cub	PLQ	CHF	90'000.00
Piper Cadet	POE	CHF	60'000.00
Piper Cadet	POF	CHF	60'000.00
Piper Archer	PBH	CHF	70'000.00
Piper Archer	PBV	CHF	70'000.00
Piper Arrow	PIG	CHF	85'000.00
Tecnam P2008JC	KMF	CHF	160'000.00
Diamond Star DA40	SDJ	CHF	130'000.00

5. Grundschulung

Alle unsere Flugzeuge sind für Private Flüge versichert. Zur Grundschulung sind alle Flugzeuge ausser HB-PIG, HB-PLQ und HB-SDJ zugelassen.

Verbindlich für die Versicherungsleistungen, Einschränkungen usw. sind ausschliesslich die gesetzlichen Bestimmungen und die Policen! In die aktuell gültigen Policen kann jederzeit Einsicht genommen werden.

6. Flugmedizinische Einschränkungen

Die Missachtung flugmedizinischer Einschränkungen kann zu Regressforderungen der Versicherungsgesellschaft führen. Deshalb ist in diesem Zusammenhang folgendes zu beachten:

Flugmedizinischen Rat muss ein Pilot bei einem AME (Aeromedical Examiner) einholen

- nach einer Hospitalisierung von mehr als 12 Stunden,
- nach chirurgischen Eingriffen,
- bei regelmässiger Einnahme von Medikamenten,
- wenn die Notwendigkeit auftritt, eine Brille oder Kontaktlinsen zu tragen.

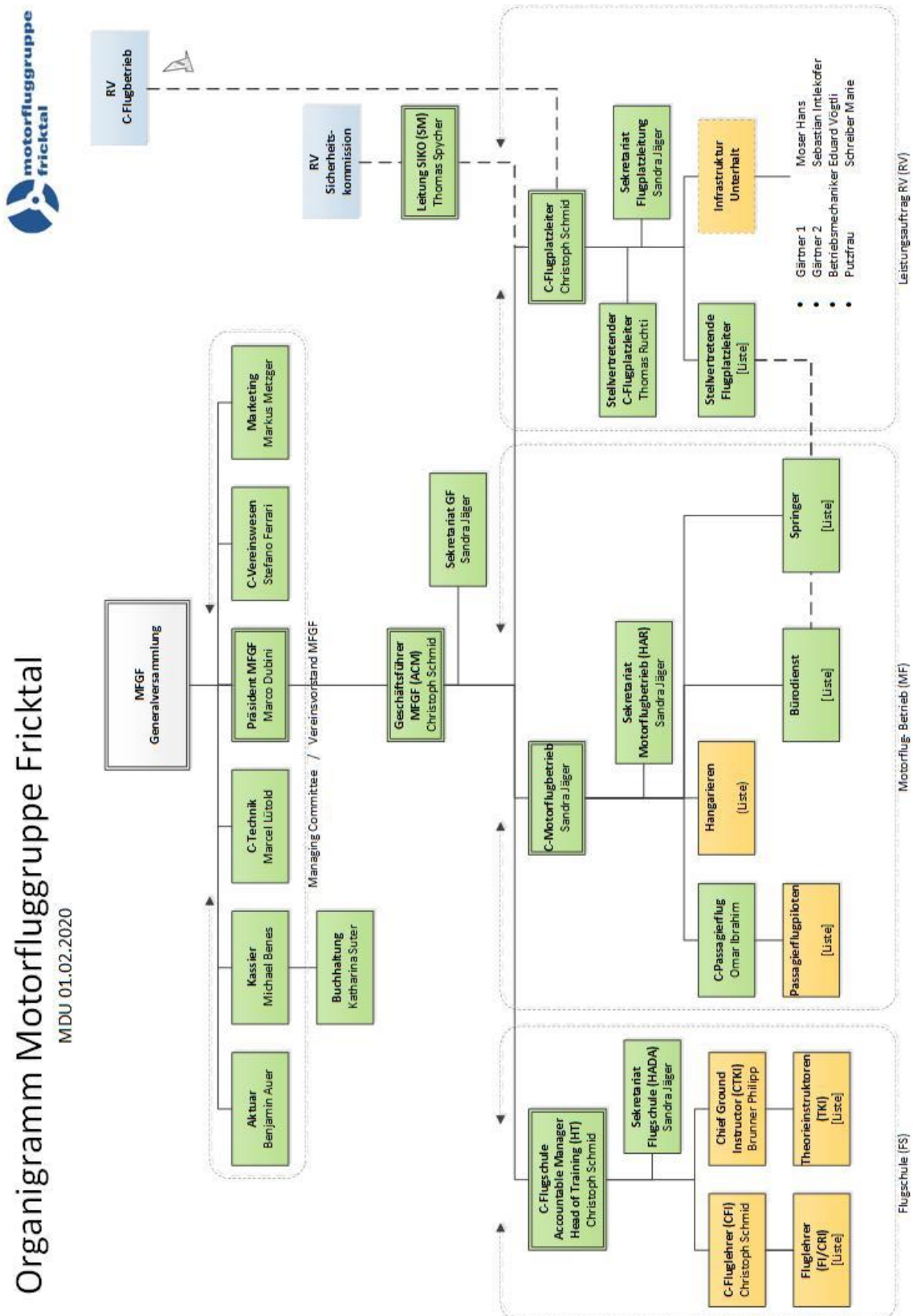
Eine schriftliche Information der Behörden ist erforderlich

- bei Körperverletzung mit Beeinträchtigung der Pilotentätigkeit,
- bei Erkrankungen, welche die Ausübung der Pilotentätigkeit länger als 21 Tage nicht gestatten
- bei Schwangerschaft.

In diesen Fällen ist vorerst von medizinischer Fluguntauglichkeit auszugehen und die Pilotentätigkeit darf erst wieder aufgenommen werden nachdem der Pilot durch den Vertrauensarzt / AME als flugtauglich erklärt worden ist.

Anhang 3

Stellvertretungen und das Vizepräsidium werden durch den Vorstand geregelt.



Anhang 4**Vertrag über Flugzeugmiete****1. Personalien des Mieters**

Name:	Vorname:	Geburtsdatum: «DateNaissance»
Wohnort:	Strasse:	Beruf:
Tel. (P):	Tel. (G.): «TelProf»	Mobil:
Ausweiskategorie:	<input type="checkbox"/> LAPL	<input type="checkbox"/> PPL
	<input type="checkbox"/> CPL	<input type="checkbox"/> ATPL

2. Gegenstand des Mietvertrages

Die Motorfluggruppe vermietet dem obigen Mieter nachstehend aufgeführte Flugzeugtypen:

PA28-161	Cadet	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____
PA28-181	Archer II	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____
DA40-180	Diamond Star	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____
PA28-R201	Arrow III	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____
PA18-150	Piper Super Cub	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____
P2008JC	Tecnam	Datum: _____	Visum Fluglehrer: _____

3. Mietpreise nach der jeweils gültigen Preisliste. Mit dem Eintrag ins Flugreisebuch verpflichtet sich der Pilot, die anfallenden Kosten für Charterung, Taxen und Gebühren zu übernehmen.

4. Versicherungen: (auf sämtlichen Flugzeugen der Motorfluggruppe Fricktal)

a) Kaskoversicherung mit einem Selbstbehalt von CHF 5'000.-- zu Lasten des Mieters; bei Totalschaden kein Selbstbehalt

b) Haftpflicht: 4-Plätzig Flugzeuge CHF 15'000'000.--
2-Plätzig Flugzeuge CHF 5'000'000.--

c) Insassenunfallversicherung Passagiere

Tod 25'000.--
Invalidität 50'000.--
Tagegeld ab 1. Tag 50.--
Heilungskosten 1'000'000.-- (max. pro Person, für max. 3 Jahre)
(Änderung der Versicherungsleistungen vorbehalten)

d) Alle Flugzeuge sind Rechtsschutz-versichert.

5. Dauer des Mietvertrages

Der Mietvertrag läuft normalerweise parallel zur Gültigkeitsdauer der fliegerischen Ausweise, bei Verlängerung überträgt sich die Verlängerung auf den Mietvertrag.

6. Allgemeine Bestimmungen

Die Motorfluggruppe stellt ihre Flugzeuge flugbereit zur Verfügung. Der Pilot oder Flugschüler hat das Flugzeug zu prüfen; insbesondere Betankung (Benzin / Oel) und Aussenkontrolle. Mit dem Abflug anerkennt er den ordnungsgemässen Zustand des Flugzeuges und bezeugt Kenntnis der Statuten und des Betriebsreglements der MFGF.

- Den Anweisungen der Flugleitung ist strikte Folge zu leisten.
- Verstösse gegen die Luftverkehrs- und Lärmvorschriften sowie gegen das Betriebsreglement können die Auflösung des Mietvertrages sowie strafrechtliche Folgen nach sich ziehen.
- Der Vermieter ist berechtigt, mit dem Mieter auf dessen Kosten Überprüfungsflüge- und Einführungsflüge zu machen.

7. Gerichtsstand: Rheinfelden

8. Mit der Unterzeichnung des Mietvertrages erklärt sich der Mieter mit den Bedingungen sowie den Versicherungsleistungen einverstanden.

9. Dieser Vertrag ersetzt allfällige ältere Verträge.

Schupfart, den _____

Motorfluggruppe Fricktal

Mieter/Pilot