Motorfluggruppe Langenthal
Flugplatz Langenthal-Bleienbach (LSPL)
3368 Bleienbach

Benützungsreglement der Motorfluggruppe Langenthal

1. Allgemeines ... 2
2. Benützungsberechtigungen ... 2
3. Mindestanforderungen für bestimmte Flugzeuge ... 2
4. MFGL-Einweisungsflüge ... 3
5. MFGL-Kontrollflüge ... 3
5.1. Kontrollflugpflicht ... 3
5.2. Durchführung ... 4
5.3. Piper mit Kufen ... 4
5.4. Auslandflüge ... 4
6. Zulassung der MFGL-Flugzeuge für bestimmte Flugarten ... 4
6.1. Betriebseinschränkungen ... 5
7. Fluganzeige ... 5
8. Flugzeugmietpreise und Landetaxen ... 5
9. Haftung ... 6
10. Flugzeugreservationen ... 6
10.1. Allgemeines ... 6
10.2. Begriffe ... 6
10.3. System ... 7
10.4. Spezialfälle ... 7
10.5. Mindestflugzeiten ... 7
10.6. Übernahme und Rückgabeort ... 7
10.7. Reservationseinschränkungen ... 7
11. Hangarierung und Flugzeugreinigung ... 8
12. Störungen und Mängel an Flugzeugen ... 8
13. Betankung ... 8
14. Überflüge zu Wartungszwecken ... 8
15. Haftungsbeschränkung der MFGL ... 9
16. Sanktionen ... 9
17. Inkrafttreten ... 9

Anhang I: Merkblatt Versicherungen ... 10

1. Allgemeines

Dieses Reglement basiert auf Artikel 23.4 der Statuten der MFGL vom 23. Februar 1991. Es regelt verbindlich die Benützungsberechtigung und enthält die geltenden Bedingungen und Vorschriften für die Benützung der Flugzeuge der MFGL durch deren Mitglieder

Es regelt nicht Belange, welche durch die Sektion Langenthal des AeCS als Halter des Flugfeldes Langenthal-Bleienbach geregelt werden.

Vorschriften des BAZL werden durch dieses Reglement allenfalls verschärft, jedoch niemals ersetzt!

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

Für gewerbsmässige Flüge gilt das vom BAZL genehmigte FOM (Flight Operation Manual).

2. Benützungsberechtigungen

Nur MFGL-Mitglieder, welche ordnungsgemäss in die Gruppe aufgenommen sind und ihre Kaution hinterlegt haben, sind berechtigt als Kommandant Flugzeuge der MFGL zu führen. Zusätzlich müssen die Ziffern 3 bis 5 dieses Reglements erfüllt sein.

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

Die Grundschulung (PP-Ausbildung) bedarf zwingend der Mitgliedschaft in der MFGL.

Piloten welche während der Schulung nicht Mitglied der MFGL sind dürfen Alleinflüge nur ausführen, wenn der zugeteilte Fluglehrer auf dem Platz anwesend ist. Die Alleinflüge sind beschränkt auf Lokalflüge in Platznähe.

Vor der Schulung ohne Mitgliedschaft in der MFGL ist ein entsprechendes Formular zu unterzeichnen, mit welchem der betreffende Pilot die Bedingungen der MFGL anerkennt.

3. Mindestanforderungen für bestimmte Flugzeuge

Die Flugzeuge der MFGL sind in folgende Kategorien eingeteilt:

Kat 1:	Heckradflugzeuge wie: PA11 (Piper J3C) oder BC31 (Bücker 131-160)
Kat 2:	Flugzeuge mit Landeklappen aber ohne Verstellpropeller und Einziehfahrwerk wie: C172 (Cessna 172), DR44 (Robin), PA28 (Piper Archer)
Kat 3:	Flugzeuge mit Landeklappen, Verstellpropeller und/oder Einziehfahrwerk wie: P28R (Piper Arrow)

Mindestanforderungen:

Kat. 1:	RPPL / PPL und abgeschlossenes Difference Training / Familiarisation oder Difference Training unter Aufsicht eines MFGL-Fluglehrers
Kat. 2:	RPPL / PPL und abgeschlossene Familiarisation oder unter Aufsicht eines MFGL-Fluglehrers
Kat. 3:	PPL mit mindestens 100h Gesamtflugerfahrung und abgeschlossenes Difference Training / Familiarisation oder unter Aufsicht eines MFGL-Fluglehrers
Kunstflug:	RPPL / PPL mit Berechtigung für Kunstflug und abgeschlossenes Difference Training / Familiarisation oder während der Kunstflugausbildung unter Aufsicht eines MFGL-Fluglehrers.

4. MFGL-Einweisungsflüge

Neue MFGL-Mitglieder haben vor ihrem ersten Flug mit einem MFGL-Flugzeug mit einem Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten eine Platzeinweisung zu bestehen, die auch der Überprüfung der fliegerischen Qualifikation dient.

5. MFGL-Kontrollflüge

5.1. Kontrollflugpflicht

- Sämtliche Piloten sind verpflichtet in jedem Kalenderjahr bei der MFGL einen Kontrollflug zu absolvieren.
- Hat ein Pilot während den letzten 6 Monaten in der Klasse SEP/SP nicht wenigstens sechs Landungen ausgeführt, so ist vor dem nächsten Flug ein Kontrollflug zu absolvieren.
- Der Kontrollflug berechtigt zur Benutzung der MFGL-Flugzeuge bis zu der Kategorie, auf welcher der Kontrollflug abgelegt worden ist.
- Für die Flugzeuge der Kat. 1 gilt zusätzlich:
    - Piper J3C: Kontrollflug in jedem zweiten Kalenderjahr
    - Bücker 131: Kontrollflug jedes Jahr vor dem ersten Flug. Der Kontrollflug mit dem Bücker 131 gilt auch für den Piper J3C.

Nicht kontrollflugpflichtig sind:

- Fluglehrer (Flight Instructor), Einweisungsberechtigte (Class Rating Instructor) und Militärpiloten.
- Piloten welche im entsprechenden Kalenderjahr eine Familiarisation, ein Difference Training oder den mindestens einstündigen Training Flight mit einem Fluglehrer der MFGL für die Erneuerung des Class Ratings SEP/SP absolviert haben.
- Für weitere Ausnahmen ist der Cheffluglehrer zuständig

5.2. Durchführung

Die Kontrollflüge werden nach Weisung des Cheffluglehrers durchgeführt.

Zur Abnahme von Kontrollflügen sind nur Fluglehrer (Flight Instructor) und Einweisungsberechtigte (Class Rating Instructor) der MFGL berechtigt.

Die Kontrollflüge werden im persönlichen Flugbuch bestätigt. Weiter wird im Flugreisebuch der Kontrollflug mit SK eingetragen.

Weitere Kontrollflüge, z.B. auf andern Flugzeugtypen, können durch den Fluglehrer (FI) bzw. Einwesungsberechtigten (CRI) jederzeit angeordnet werden, wenn ein Pilot Anlass dazu gibt.

Piloten welchen den obligatorischen Kontrollflug nicht bestanden haben, ist die Benützung der MFGL-Flugzeugen untersagt. Im Schadenfall ist der gesamte Schaden durch den fehlbaren Piloten bis zum Maximum des Selbstbehalts zu tragen. Weitergehende Forderungen der MFGL an den fehlbaren Piloten bleiben vorbehalten.

5.3. Piper mit Kufen

Jeder Pilot hat vor dem ersten Flug des Pipers mit Kufen einen Kontrollflug mit einem Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten der MFGL zu bestehen. Ein gültiger Kontrollflug der Kat. 1 gilt nicht für den Piper mit Kufen.

5.4. Auslandflüge

Auslandflüge dürfen dann durchgeführt werden, wenn der Pilot von einem FI oder CRI bzw. einem vom Vorstand ermächtigten Safety Pilot entsprechend eingeführt worden ist. Ist ein Mitglied ausserhalb unserer Flugschule für solche Flüge ausgebildet worden oder weist eine entsprechende Praxis nach könnten die Fluglehrer das Mitglied von einem entsprechenden Einführungsflug befreien.

6. Zulassung der MFGL-Flugzeuge für bestimmte Flugarten

- Sämtliche Flugzeuge der MFGL sind für VFR-Flüge bei Tag zugelassen.
- Die Flugzeuge der Kat. 2 und 3 sind zudem für VFR-Nachtflüge zugelassen (Achtung! Mindestausrüstung beachten).
- Das Flugzeug der Kat. 3 (HB-PQY) ist zusätzlich für IFR-Flüge zugelassen
- Die MFGL erlaubt das Absetzen von Fallschirmspringern nicht
- Für gewerbsmässige Flüge gilt das, vom BAZL genehmigte FOM (Flight Operation Manual) der MFGL.
- Für Schulungsflüge gilt das vom BAZL genehmigte Betriebsreglement der Motorflugschule

6.1. Betriebseinschränkungen

Bücker

- Mit dem Bücker darf nur noch auf der Graspiste gelandet werden. Landungen auf der Hartbelagspiste sind verboten !
- Die Hartbelagspiste darf auch dann nicht benützt werden wenn die Graspiste geschlossen ist.
- Landungen auf der Hartbelagspiste zu Schulungszwecken sind untersagt. Über Ausnahmen entscheidet der Vorstand.
- Landungen auf auswärtigen Flugplätzen mit Hartbelagspisten werden in Ausnahmefällen erlaubt. Der Vorstand entscheidet auf vorgängigen Antrag des Piloten. Bei Bedarf kann ein Trainingsflug mit einem Fluglehrer verlangt werden.
- Starts auf der Hartbelagpiste sind erlaubt.

Piper L-4

Der Piper L4 HB-OAG darf nur auf dem Hartbelag operiert werden, wenn in den vergangenen 2 Jahren eine Schulung/Checkflug mit dem HB-OAG auf dem Hartbelag erfolgt ist oder in den letzten 2 Jahren mindestens 3 Landungen mit dem HB-OAG auf dem Hartbelag absolviert wurden. Ein Fluglehrer kann ein Mitglied mit entsprechender Erfahrung für Hartbelagslandungen freigeben, wenn dieses über ein entsprechendes Training verfügt. Die Freigabe ist im Flugbuch zu visieren.

7. Fluganzeige

Um Suchaktionen zu vermeiden bzw. zu erleichtern, sind Flüge ausserhalb der Flugplatzzone auf dem Formular „Fluganzeige“ zu melden.
Die Flugroute ist möglichst genau anzugeben. Dies gilt auch für Flüge ab andern Plätzen, sofern dafür kein Flugplan eingereicht worden ist.

8. Flugzeugmietpreise und Landetaxen

Gemäss den Statuten werden die Mietpreise durch den Vorstand der MFGL festgelegt. Sie werden alljährlich an der Hauptversammlung für die neue Saison bekannt gegeben.

Die Landetaxen für die MFGL-eigenen Flugzeuge auf dem Flugfeld Langenthal-Bleienbach werden durch Sektion Langenthal des AeCS festgelegt und den Mitgliedern der MFGL weiterbelastet.

Lande- und andere Taxen auf fremden Flugplätzen sind durch die Piloten der MFGL in jedem Fall selbst und direkt zu bezahlen.

9. Haftung

Der PIC haftet für alle von ihm verursachten und nicht durch eine Versicherung gedeckten Schäden am benutzten Luftfahrzeug bis maximal zur Höhe des von der Versicherung der MFGL angerechneten Selbstbehaltes (vgl. Anhang I Versicherungen).

Der Vorstand kann im Einzelfall beim Vorliegen besonderer Umstände die Haftung des Mitgliedes reduzieren. Ein allfälliger Verlust des durch die Versicherung gewährten Überschussanteils gilt nicht als Schaden.

Bei Schulungsflügen und Rundflügen trägt der PIC, ausgenommen Fälle von grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz, keine Haftung gegenüber der MFGL.
Art, Umfang, Bedingungen und Leistungen der von der MFGL für den Flugbetrieb abgeschlossenen Versicherungen sind im Anhang I dieses Betriebsreglements festgehalten.

10. Flugzeugreservationen

Grundsatz: Ein Flugzeug soll nicht länger als nötig reserviert werden.

10.1. Allgemeines

Ein Flugzeug darf nur verwendet werden, wenn im Reservationssystem ein entsprechender Eintrag gemacht worden ist. Eine Reservation (Stunden- oder Tagesreservation) kann, wenn das betreffende Flugzeug frei ist, auch unmittelbar vor einem Flug gemacht werden.

Die Reservationsdauer soll sich auf die effektiv benötigte Zeit beschränken. Wird ein, mit einer Stundenreservation belegtes Flugzeug nicht innerhalb von 15 Minuten nach Reservationsbeginn übernommen, erlischt die Reservation.

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

Nicht benötigte Reservationen sind frühestmöglich zu löschen oder löschen zu lassen.

Falls das Ende einer Reservationszeit ausnahmsweise nicht eingehalten werden kann, ist am Wochenende der Flugdienstleiter, unter der Woche nach Möglichkeit der Pilot mit der nachfolgenden Reservierung telefonisch zu benachrichtigen.

10.2. Begriffe

Stundenreservation:	stundenweise Reservation bis max. 6 Stunden pro Tag.
Tagesreservationen:	ab 8 Stunden pro Tag, zusammenhängend
Wochenendreservation:	zusammenhängende Reservation von mehr als 24h während Samstagen und Sonntagen
Chef Technik:	Vom Vorstand bestimmte Person/en mit folgenden Aufgaben: 1. Belegung von Flugzeugen mit „Tagesreservationen MFGL“ 2. Freigabe des Bückers für mehrtägige Flüge nach auswärts

10.3. System

Alle Reservationen sind im Reservationssystem auf dem Internet einzugeben. Die Reservationen können grundsätzlich ab einem beliebigen Internetanschluss eingetragen oder gelöscht werden. Mitglieder welche nicht über einen Internetanschluss verfügen, können über dem auf dem Flugplatz installiertem PC ihre Buchungen vornehmen.

10.4. Spezialfälle

Die Flugschule hat auf dem Schulflugzeug HB-KCJ Priorität. Bei Tagesreservationen ist zuerst eine Rücksprache mit den Fluglehrern erforderlich.

Für mehrtägige Flüge mit dem Bücker zu auswärtigen Flugplätzen wird dieser nur abgegeben, wenn die Hangarierung sichergestellt und der Checkflug bestanden worden ist.

10.5. Mindestflugzeiten

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

Tagesreservationen:

Werktags:	1 Stunde
Samstag/Sonntag:	3 Stunden
Wochenendreservation:	5 Stunden
Woche (7 Tage):	7 Stunden

10.6. Übernahme und Rückgabeort

Die Flugzeuge werden auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach 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 MFGL-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 der Obmann der MFGL oder in dessen Abwesenheit ein Mitglied des Vorstandes zu orientieren.

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

10.7. Reservationseinschränkungen

a) Pro Pilot und Flugzeug sind maximal sechs Reservationen zulässig. Ausgenommen sind Reservationen von Fluglehrern und Grundflugschülern auf dem HB-KCJ.

b) Die maximale Dauer einer Reservation für den HB-UUV darf höchstens acht Stunden umfassen.

Ausnahmen von a.) und b.) kann der Vorstand auf begründeten und rechtzeitigen Antrag hin bewilligen.

11. Hangarierung und Flugzeugreinigung

Die Flugzeuge werden in der Regel im Hangar übernommen und nach dem Flug wieder hangariert. Das Abstellen auf dem Vorfeld ist nur dann gestattet wenn das Flugzeug sogleich wieder gebraucht wird oder auf Weisung des Flugdienstleiters.

Verschmutzte Scheiben, Eintrittskanten von Flügel und Leitwerk, sowie stark verschmutzte Flugzeuge sind vor dem Hangarieren zu reinigen, resp. zu waschen.

Falls ein Flugzeug nicht hangariert werden kann, ist der Pilot für das Vertauen verantwortlich.

Des weiteren ist darauf zu achten, dass die Hangartore geschlossen werden.

12. Störungen und Mängel an Flugzeugen

Festgestellte oder vermutete Störungen und Mängel an Flugzeugen hat der verantwortliche Pilot dem Chef Technik der MFGL sofort zu melden und im Flugbereitschaftsrapport (letzte Seite Flugreisebuch) einzutragen.

13. Betankung

Die Flugzeuge werden generell nur durch den verantwortlichen Piloten vor dem Flug getankt (Treibstoff und Öl).

Bei auswärtiger Betankung sind die Original-Quittungen an den Kassier einzusenden. Er entschädigt den Piloten für das getankte Benzin gemäss dem auf dem Flugfeld Bleienbach geltenden Preis in Form einer Gutschrift. Eigene Abzüge an Rechnungen sind nicht gestattet.

14. Überflüge zu Wartungszwecken

Für Überflüge von Flugzeugen, welche zu Wartungszwecken auf einen andern Flugplatz gebracht werden oder von dort abgeholt werden müssen, ist ein Auftrag des Chef Technik oder dessen Stellvertreters notwendig. Diese Flüge sind auf direktem Weg zu Lasten der MFGL auszuführen. Der Pilot regelt seinen Rück- oder Hintransport selbst. Die Entschädigung für das Hinbringen oder Abholen wird durch den Vorstand geregelt. Landetaxen für Begleitflugzeuge sind in jedem Fall durch den verantwortlichen Piloten zu bezahlen.

15. Haftungsbeschränkung der MFGL

Die MFGL 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 MFGL 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 Anhören des Mitgliedes über Sanktionen.

Im Fall eines Verstosses gegen Lärmvorschriften oder gegen Luftverkehrsvorschriften welche die Flugsicherheit betreffen, ist ein Dreiergremium von beliebigen Vorstandsmitgliedern befugt, eine 3-tägige, sofort wirksame Flugsperre auf MFGL-Flugzeugen auszusprechen.

Flugsperren sind durch das entsprechende Gremium innerhalb von drei Tagen zuhanden des Vorstandes und des Betroffenen mit schriftlicher Begründung zu bestätigen.

Die Verlängerung einer solchen Sperre muss durch den Obmann , einen Fluglehrer und ein weiteres Vorstandsmitglied beschlossen werden, und dauert in der Regel bis zur nächsten ordentlichen Vorstandssitzung, wo weitere Sanktionen oder die Aufhebung der Sperre beschlossen werden. Der Vorstand begründet seine Sanktionen in der Regel schriftlich. Er ist jedoch nicht dazu verpflichtet.

Schwere Verstösse gegen die Luftverkehrsvorschriften werden durch den Vorstand an das BAZL gemeldet.

17. Inkrafttreten

Dieses Reglement ersetzt die Ausgabe vom 22. April 2007. Es ist für sämtliche Mitglieder (auch für provisorisch aufgenommene) verbindlich.

Ausnahmen von diesem Regelement, kann nur der Vorstand der MFGL bewilligen. Sie sind nur in schriftlicher Form gültig.

Langenthal, 9. Februar 2009

MOTORFLUGGRUPPE LANGENTHAL

Für den Vorstand

Christian Arn	Roland Knödler
Obmann	Cheffluglehrer

Anhang 1 zum Benützungsreglement MFGL

Merkblatt bezüglich Versicherung und Flugschein

1. Haftpflichtversicherung

Seit dem 05.09.2005 ist eine neue Lufttransportverordnung in Kraft, welche das vorher geltende Lufttransportreglement aufgehoben hat. Diese neue Verordnung bringt auch für den Privatpiloten einige Änderungen mit sich.

Grundsätzlich gilt neu folgendes:

Private Flüge		**Gewerbsmässige Flüge**
unentgeltlich	entgeltlich	
unbeschränkte Haftung nach OR	unbeschränkte Haftung nach LTrV	unbeschränkte Haftung gem. EU-Verordnung
Bis Fr. 200'000.- Kausalhaftung (verschuldensunabhängig), darüber gilt:		
Geschädigter muss Verschulden beweisen	Verschuldensvermutung, d.h. Pilot muss Nichtverschulden beweisen	Geschädigter muss Verschulden beweisen
Flugschein nicht möglich, aber Verzichtserklärung für leichtes Verschulden	Flugschein ***muss*** ausgestellt und dem Pax abgegeben werden inkl. Info der Pax über die Haftungssummen	Flugschein ***muss*** ausgestellt und dem Pax abgegeben werden inkl. Info der Pax über die Haftungssummen

Die Haftpflicht-Versicherungssumme der MFGL-Flotte ist auf Fr. 4 Mio. für 2-Plätzer bzw. Fr. 8 Mio. für 4-Plätzer festgelegt.

Flugscheinblöcke, welche den neuen Anforderungen genügen (Inhalt ist gesetzlich vorgeschrieben), können bei der Winterthur-Versicherung, Postfach 383, 8058 Zürich Flughafen, bestellt werden.

Bei Auslandflügen ist darauf zu achten, dass zwei Versicherungsnachweise ("Certificate of Insurance") im Flugzeug (blaue Mappe) sind, einer für die Haftpflichtschäden am Boden und einer für die Passagierhaftpflicht.

2. Kaskoversicherung

Die Flugzeuge sind alle Kasko versichert. Der Selbstbehalt beträgt für alle Flugzeuge Fr. 5'000.-.

3. Insassenversicherung

Keine. Pilot und Passagiere sind selbst verantwortlich für eine ausreichende Versicherungsdeckung (Unfall, Invalidität, Tod).

Erik Imhof, 08.08.06