



FLUGSPORTGRUPPE
ZÜRCHER - OBERLAND

Motorflug - Reglement

1 Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Dieses Reglement regelt den Motorflugbetrieb der Flugsportgruppe Zürcher-Oberland (nachfolgend FGZO genannt) in Ergänzung zum Betriebsreglement des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (nachfolgend BAZL genannt) sowie zu den Statuten der FGZO und gilt für alle Piloten, die auf dem Flugplatz Speck Motorflugzeuge, inklusive Motorsegler, betreiben.

1.2 Benutzung des Flugmaterials

- 1.2.1 Die Benutzung des Flugmaterials der FGZO sowie der von der FGZO eingemieteten Flugzeuge (nachfolgend FGZO - Flugzeuge genannt) steht allen Piloten die Mitglied in der FGZO sind und im Besitze der entsprechenden Ausweise des BAZL oder eines vom BAZL anerkannten ausländischen Ausweises sind, offen, sofern gegen sie keine Sperre durch Funktionäre des BAZL oder der FGZO ausgesprochen wurde. Zur Benützung gewisser Flugzeugtypen kann eine Mindestflugstundenzahl verlangt werden.
- 1.2.2 Vor der erstmaligen Aufnahme der Flugtätigkeit im Rahmen der FGZO hat sich der Pilot oder die Pilotin (nachfolgend Pilot genannt) im Sekretariat oder im C-Büro schriftlich anzumelden. Er muss die Kautions hinterlegen und eine Platzeinweisung mit einem Fluglehrer der FGZO absolvieren.

2 Flugvorschriften

- 2.1 Alle Flüge mit Flugzeugen der FGZO unterstehen den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen über die Luftfahrt.
- 2.2 Alle FGZO - Flugzeuge müssen gemäss AFM (Aircraft Flight Manual) betrieben werden.
- 2.3 Für alle Benutzer, der auf dem Flugplatz Speck stationierten privaten Flugzeuge, gelten die für sie nachfolgend zutreffenden Bestimmungen.

3 Flugbetrieb und Reservation der Flugzeuge

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Reservation der Flugzeuge erfolgt über ein Online-System (Flightnet). Der Flugplatzchef ist aus operationellen Gründen berechtigt, Piloten nötigenfalls nicht das reservierte Flugzeug, sondern ein anderes des gleichen Typs zuzuteilen.
- 3.1.2 Es ist dem Flugdienstleiter vorbehalten in Ausnahmefällen Reservationen, unter Benachrichtigung des Mieters, zu ändern oder zu löschen.
- 3.1.3 Wird ein reserviertes Flugzeug innert 15 Minuten nach Beginn der reservierten Zeit vom Besteller nicht beansprucht, so kann der Flugdienstleiter das Flugzeug anderen Interessenten überlassen.
- 3.1.4 Reservationen sind vor Reservationsbeginn zu löschen, ansonsten wird $\frac{1}{4}$ der Reservationszeit verrechnet.
- 3.1.5 Meteo- und technisch bedingtes „Grounding“ führen zu einer Kürzung der Reservationszeit.

3.2 Reservation bis max. 1 Tag

- 3.2.1 Die Flugzeit hat min. $\frac{1}{4}$ der Reservationszeit zu betragen, falls die Flugzeit geringer ist als $\frac{1}{4}$ der Reservationszeit wird die Fehlzeit verrechnet.
- 3.2.2 Bei einer ganztägigen Reservation gilt für die minimale Flugzeit $\frac{1}{4}$ der FGZO Betriebszeit des jeweiligen Tages. z.B. 8 – 21.30 = 13h 30'; 13h 30' – 1h 30' = 12 h; 12h / 4 = 3h; falls die FGZO Betriebszeit 8h oder weniger beträgt, ist die Verrechnungszeit minimal 2h.

3.3 Mehrtägige Flyouts

FLUGSPORTGRUPPE ZÜRCHER-OBERLAND
Motorflugreglement

- 3.3.1 Für mehrtägige Flyouts gilt für die minimale Flugzeit pro Tag: Mo – Fr 2h, Sa + So 3h. Es gilt die Summe der min. Flugzeiten pro Tag.
- 3.3.2 Reservationen von mehr als 5 Tagen müssen beim Leiter Technik beantragt werden.

3.4 Unstimmigkeiten

- 3.4.1 Bei Unstimmigkeiten entscheidet der Vorstand endgültig.

3.5 Info-Brett

- 3.5.1 Vor jedem Flug ist der Flugplatzstatus am Bildschirm bzw. das „Info-Brett“ im Briefingraum (C-Büro) zu konsultieren. Hier stehen wichtige Informationen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. Die Konsultation bildet Teil der Flugvorbereitung.

3.6 Flugzeugbereitstellung (Aus- und Einhangarierung)

- 3.6.1 Jedes FGZO-Mitglied ist berechtigt Luftfahrzeuge im Namen der FGZO ein- und auszuhangarieren. Nach der Rückkehr im Speck muss das Flugzeug wieder einhangariert werden, es sei denn es liegen Anweisungen des anwesenden Flugdienstleiters oder wenn der nachfolgend übernehmende Pilot anwesend ist und das Flugzeug diesem übergeben werden kann. Der Flugdienstleiter kann beim Aus- und Einhangarieren der Flugzeuge behilflich sein. Dabei ist grösste Vorsicht geboten.
- 3.6.2 Vor Antritt des Fluges ist das Flugreisebuch auf Einträge (besonders auch hinsichtlich Beanstandungen), sowie auf verbleibende Flugstunden bis zur nächsten Kontrolle zu überprüfen.

3.7 Tanken

- 3.7.1 Gruppenflugzeuge werden in der Regel vor dem Flug über den jedem Flugzeug zugeteilten Benzinschlüssel aufgetankt.
- 3.7.2 Auslagen für Benzin- und Oelbezüge bei Auswärtsbetankungen werden nur gegen Vorlage der Quittungen (inkl. MwSt Nummer!), angeheftet am Flugrapport, zu den aktuellen FGZO-Preisen für Benzin und Oel gutgeschrieben. Auswärts dürfen auch die für Bleifrei zugelassenen Flugzeuge nur mit AVGAS betankt werden.
- 3.7.3 Andere Auslagen wie z.B. kleinere Reparaturen usw. werden ebenfalls nur gegen Quittung zurückerstattet.

3.8 Fluganzeige

- 3.8.1 Für jeden Flug ist eine Fluganzeige zu erstellen (Schulflüge gemäss Weisung des Fluglehrers). Sollte aus irgendeinem Grund die auf der Fluganzeige angegebene späteste Rückkehrzeit nicht eingehalten werden können, so ist der Flugdienstleiter unverzüglich zu informieren (Telefon, Funk, etc.). Wird eine solche Verspätungsmeldung unterlassen, so haftet der Pilot für sämtliche Umtriebe.

3.9 Piste / Rollwege

- 3.9.1 Je nach Bodenzustand muss damit gerechnet werden, dass die Piste seitlich verschoben wird. Zum Rollen und Verlassen der Piste dürfen nur die Rollwege benützt werden. Je 150 Meter nach der Pistenschwelle ist die Pistenmarkierung auf beiden Seiten rot. Wenn bis zu dieser Markierung das Flugzeug nicht sicher gelandet werden kann, ist aus Sicherheitsgründen ein go around einzuleiten (exkl. Schleppiloten nach Seilabwurf).
- 3.9.2 Den Anweisungen der FDL ist Folge zu leisten.

3.10 Pistenmarkierung

- 3.10.1 Wird eine Pistenmarkierung beschädigt, so muss diese vom fehlbaren Piloten bezahlt werden.

3.11 Checklisten

- 3.11.1 Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass Checklisten im Flugzeug vorhanden sind. Bei der Einweisung wird jedem Piloten eine Checkliste gratis abgegeben. Weitere Exemplare können im C-Büro gegen Bezahlung bezogen werden.

3.12 Checkflüge

- 3.12.1 Einmal pro Kalenderjahr hat jeder Pilot einen Jahrescheckflug mit einem Motorfluglehrer der FGZO am Doppelsteuer zu absolvieren (max. Unterbruch 18 Monate). Dieser Jahrescheckflug kann mit einem beliebigen Flugzeugtypen geflogen werden und gilt dann für alle anderen Typen auch.
- 3.12.2 Wer in den letzten 3 Monaten einen Flugzeugtypen nicht mehr geflogen ist, sowie keinen der übergeordneten Typen, muss einen Typencheckflug am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer der FGZO absolvieren. In der Regel beinhaltet dieser Typencheckflug 3 Landungen = minimales aktuelles Training.
- 3.12.3 Die Definition der übergeordneten Flugzeugtypen ist im Anhang zum Motorflugreglement definiert.
- 3.12.4 Der Jahrescheckflug gilt gleichzeitig als Typencheckflug für den geflogenen und alle untergeordneten Typen.
- 3.12.5 Für Jahres- und Typencheckflüge wird die Flugzeit sowie das Fluglehrerhonorar verrechnet.

3.13 Unfälle, Notlandungen, spezielle Vorkommnisse

- 3.13.1 Sämtliche Vorkommnisse sind unverzüglich dem Flugdienstleiter oder, wenn nicht erreichbar, einem Vorstandsmitglied zu melden. Desgleichen ist die gesetzlich vorgeschriebene Meldepflicht einzuhalten. Bei Vorkommnissen auf dem Flugplatz Speck ist nach der Alarmcheckliste der FGZO, welche im C-Büro sowie bei jedem FGZO-Telefon aufliegt, vorzugehen.

3.14 Technische Probleme

- 3.14.1 Sämtliche technischen Probleme an FGZO - Flugzeugen sind der CAMO Organisation (Guido Seiferle) unverzüglich zu melden. Dieser entscheidet nach Rücksprache mit dem technischen Chef der FGZO über den weiteren Einsatz des Flugzeuges.
- 3.14.2 Technische Probleme in der Luft
- 3.14.2.1 Muss aus technischen Gründen ein Flug abgebrochen oder verlängert werden, wird die aktuell geflogene Flugzeit verrechnet.
- 3.14.2.2 Ersatzflugzeug
Muss ein Flugzeug aus technischen oder anderen Gründen aus dem Flugbetrieb genommen werden, wird versucht, ein Ersatzflugzeug bereitzustellen. Der Flugdienstleiter informiert wenn möglich die davon betroffenen Piloten über den Ausfall. Kann kein Ersatzflugzeug bereitgestellt werden, besteht kein Anspruch auf Ersatz.
- 3.14.2.3 Flugzeugrückführung
Kann ein Rückflug zum Flugplatz Speck aus meteorologischen, technischen oder anderen Gründen nicht erfolgen, ist der Pilot, in Absprache mit dem Flugdienstleiter, für die schnelle Rückführung des Flugzeuges auf eigene Rechnung verantwortlich. Über Ausnahmen entscheidet der Vorstand.

3.15 Flugzeiten

- 3.15.1 Für die Berechnung der Flugzeit gilt die Zeitspanne zwischen dem Abheben und dem Aufsetzen des Flugzeuges. Für die Erfassung der Flugzeit ist jedes Flugzeug mit einem Betriebsstundenzähler ausgerüstet.
- 3.15.2 Die angebrochene Flugminute ist auf die nächste Flugminute aufzurunden.

3.16 Administration vor und nach dem Flug

- 3.16.1 Vor jedem Flug ist das Flugrapportbuch auf allfällige gemeldete Defekte und den Eintrag des Betriebsstundenzählers zu kontrollieren. Abweichungen sind sofort dem Flugdienstleiter zu melden.
- 3.16.2 Nach jedem Flug ist sofort und exakt das Flugrapportbuch auszufüllen und darin allfällige Beanstandungen nachzutragen. Ebenso muss der Stand des Betriebsstundenzählers nachgetragen werden.

3.17 Flugzeugreinigung

3.17.1 Nach Beendigung eines Fluges ist das Flugzeug einwandfrei zu reinigen (Reinigungsmaterial befindet sich bei der Tankstelle).

3.18 Schadenfälle

3.18.1 Selber verursachte oder festgestellte Schäden an Flugmaterial, der Flugplatzanlage oder in angrenzenden landwirtschaftlichen Gebieten sind unverzüglich dem Flugdienstleiter zu melden. In diesem Fall muss das FGZO Schadenformular ausgefüllt werden.

3.18.2 Für die Schadenregelung gilt das Kostenreglement.

3.19 Zoll

3.19.1 Für Ein- und Ausflüge gilt der „Zoll Verfahrensablauf Vers 4“ und die „Vereinbarung Oberzolldirektion OZD 224.9-42.07.001 Anhang I, II & III“ (siehe auch Home Page FGZO)

3.20 Stationieren von Flugzeugen auf anderen Plätzen

3.20.1 Wird ein Flugzeug auf einem anderen Flugplatz stationiert, ist der Pilot für die sachgemässe Sicherung des Flugzeuges verantwortlich (abschliessen, Steuerblockierung, Parkbremse usw.). Verzurrungsmaterial kann beim Flugdienstleiter bezogen werden.

3.21 Winterflugbetrieb

3.21.1 Während den Wintermonaten wird der Flugbetrieb gemäss Wintercheckliste, welche jeweils im C-Büro angeschlagen wird, organisiert.

4 Betrieb von nicht in der Speck stationierten Motorflugzeugen („Klappflugzeuge“)

4.1 Voraussetzungen

4.1.1 Sowohl Halter als auch PIC müssen Mitglied bei der FGZO sein

4.2 Betrieb

4.2.1 Das Starten und Landen eines solchen Flugzeuges (diese werden in der Regel in oder auf einem Anhänger zum Platz gebracht), bedarf einer Genehmigung durch den Vorstand. Es besteht kein Anspruch auf eine Startgenehmigung. Aus Platzgründen wird nur eine begrenzte Anzahl von Genehmigungen erteilt.

4.2.2 Für solche Flugzeuge gelten gesonderte Landegebühren gemäss Gebührenreglement.

4.2.3 Das Aufbauen des Fluggerätes darf ausschliesslich auf den dafür vorgesehenen beiden Plätzen erfolgen. Sind diese besetzt so hat ein nachfolgender Betreiber solange zu warten bis einer der Plätze frei wird. Grundsätzlich darf das Ein- und Aushängen der Flugzeuge die im Hangar West stationiert sind nicht durch diese Gastflugzeuge behindert werden. Der amtierende Flugdienstleiter kann Ausnahmen genehmigen sofern genügend Platz vor dem Hangar West vorhanden ist. Die Anweisungen des amtierenden Flugdienstleiters sind zu befolgen. Fahrzeuge und Anhänger sind nach dem Entladen unverzüglich aus dem „Vorfeld“ des Hangar West zu entfernen bzw. umzuparkieren.

5 Schlussbestimmungen

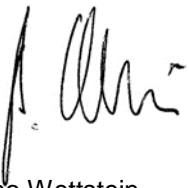
- 5.1 Das vorliegende Reglement wurde mit Vorstandsbeschluss vom 21.1.2019 genehmigt und tritt mit diesem Datum in Kraft. Es ersetzt das Motorflugreglement vom 5.12.2016.

Speck - Fehraltorf, 21.1.2019

FLUGSPORTGRUPPE ZÜRCHER-OBERLAND

Der Präsident:

Der Betriebsleiter:



Bruno Wettstein



Robert Pfrunder