

Motorfluggruppe Langenthal
Flugplatz Langenthal-Bleienbach (LSPL)
3368 Bleienbach



Benützungsreglement der

Motorfluggruppe Langenthal

Inhalt

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.....	3
5.3. Piper mit Kufen	4
5.4. Auslandflüge.....	4
6. Zulassung der MFGL-Flugzeuge für bestimmte Flugarten.....	4
6.1. Betriebseinschränkungen	4
7. Fluganzeige.....	5
8. Flugzeugmietpreise und Landetaxen.....	5
9. Haftung	5
9.1. Allgemein.....	5
9.2. Ausnahmen	5
9.3. Schulungsflüge	6
10. Flugzeugreservationen	6
10.1. Allgemeines	6
10.2. Begriffe.....	6
10.3. System.....	6
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	9
15. Haftungsbeschränkung der MFGL.....	9
16. Sanktionen.....	9
17. Inkrafttreten	10
Anhang I: Merkblatt Versicherungen	11

1. Allgemeines

Dieses Reglement basiert auf Artikel 24.4 der Statuten der MFGL vom 25. April 2024. 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.

2. Benützungsberechtigungen

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

Schnupperflüge dürfen in Begleitung eines MFGL-Motorfluglehrers auch Personen ausführen, welche nicht oder noch nicht in der MFGL aufgenommen sind.

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

3. Mindestanforderungen für bestimmte Flugzeuge

Die Flugzeuge der MFGL sind in folgende Kategorien eingeteilt:

- | | |
|--------|--|
| Kat 1: | Heckradflugzeuge wie:
PA11 (Piper J3C) oder BU31 (Bücker 131-160) |
| Kat 2: | Flugzeuge mit Landeklappen, aber ohne Verstellpropeller und Einziehfahrwerk wie:
C172 (Cessna 172), DR40 (Robin), PA28 (Piper Archer) |
| Kat 3: | Flugzeuge mit Landeklappen, Verstellpropeller und/oder Einziehfahrwerk wie:
P28R (Piper Arrow) |

Mindestanforderungen:

- | | |
|---------|--|
| Kat. 1: | LAPL / PPL und abgeschlossenes Difference Training / Familiarisation oder Difference Training unter Aufsicht eines MFGL-Fluglehrers |
| Kat. 2: | LAPL / 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: LAPL / 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 der Motorflugschule der MFGL eine Platzeinweisung zu bestehen, die auch der Überprüfung der fliegerischen Qualifikation dient.

5. MFGL-Kontrollflüge

5.1. Kontrollflugpflicht

- Alle 12 Monate ist ein Kontrollflug zu absolvieren. Wird der Kontrollflug innert 3 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit des letzten Kontrollfluges absolviert, so läuft die 12Monats-Frist ab Ablaufdatum des letzten Kontrollfluges, andernfalls ab Datum des aktuellen Kontrollfluges.
- Absolvierte Familiarisationen, Difference Trainings oder der einstündige Trainingflight werden als MFGL-Kontrollflug gewertet.
- 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:
Heckrad-Kontrollflug alle 24 Monate. Wird der Heckrad-Kontrollflug innert 3 Monaten vor Ablauf der Gültigkeit des letzten Heckrad-Kontrollfluges absolviert, so läuft die 24-Monats-Frist ab Ablaufdatum des letzten Heckrad-Kontrollfluges, andernfalls ab Datum des aktuellen Heckrad-Kontrollfluges.
- Bücker 131:
Kontrollflug jedes Jahr vor dem ersten Flug. Der Kontrollflug mit dem Bücker 131 gilt auch als Heckrad-Kontrollflug für den Piper J3C. Der Bücker darf nur operiert werden, wenn innerhalb der letzten 2 Monate mindestens 3 Landungen auf dem Bücker nachgewiesen werden können. Fehlende Landungen müssen unter Aufsicht eines FI/CRI nachgeholt werden.

Nicht kontrollflugpflichtig sind:

- FI und CRI, welche in der Motorflugschule der MFGL angestellt sind.
- Für weitere Ausnahmen ist der Cheffluglehrer zuständig

5.2. Durchführung

Die Kontrollflüge werden nach Weisung des Cheffluglehrers durchgeführt.

Zur Abnahme von Kontrollflügen sind nur FI und CRI der Motorflugschule der MFGL berechtigt.

Der verantwortliche FI/CRI ist für die richtige Erfassung der Kontrollflüge im Intranet verantwortlich.

Weitere Kontrollflüge, z.B. auf andern Flugzeugtypen, können durch den FI/CRI jederzeit angeordnet werden, wenn ein Pilot Anlass dazu gibt.

Piloten, welche den obligatorischen Kontrollflug nicht absolviert bzw. nicht bestanden haben, ist die Benützung der MFGL-Flugzeuge untersagt.

5.3. Piper mit Kufen

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

5.4. Auslandflüge

Auslandflüge dürfen nur dann durchgeführt werden, wenn der Pilot von einem FI oder CRI entsprechend eingeführt worden ist. Ist ein Mitglied ausserhalb unserer Flugschule für solche Flüge ausgebildet worden oder weist eine entsprechende Praxis nach, kann der CFI 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).
- Die beiden Flugzeuge HB-PQY und HB-PKG sind für IFR-Flüge zugelassen
- Die MFGL erlaubt das Absetzen von Fallschirmspringern nicht
- Für Schulungsflüge gilt das vom BAZL genehmigte Betriebsreglement der Motorflugschule
- Das gewerbsmässige Anbieten von Rundflügen mit MFGL-Flugzeugen ist verboten. Als gewerbsmässig gilt ein Angebot, welches an eine unbestimmte Empfängergruppe gerichtet ist und bei welchem dem Passagier ein Flugstundenpreis verrechnet wird, welcher über den Selbstkosten liegt.
- Die Verwendung von MFGL-Flugzeugen zu Werbezwecken, insbesondere die Veröffentlichung von Aufnahmen zu Werbezwecken in Printmedien oder Internet, muss vorgängig vom Vorstand bewilligt werden.

6.1. Betriebseinschränkungen

Bücker

- Mit dem Bücker darf nur auf Graspisten gelandet werden. Landungen auf Hartbelagspisten sind verboten!
- Hartbelagspisten dürfen auch dann nicht benützt werden, wenn die Graspiste geschlossen ist.
- Landungen auf der Hartbelagspiste sind auch zu Schulungszwecken untersagt. Über Ausnahmen entscheidet der Vorstand.

- Landungen auf auswärtigen Flugplätzen, welche nur über Hartbelagspisten verfügen, werden in Ausnahmefällen erlaubt. Der Vorstand entscheidet auf vorgängigen Antrag des Piloten. Bei Bedarf kann ein Trainingsflug mit einem Fluglehrer verlangt werden.
- Starts auf Hartbelagspisten sind erlaubt.

Piper L-4

Der Piper L4 HB-OAG darf nur auf Hartbelagspisten operiert werden, wenn in den vergangenen 2 Jahren eine Schulung/Checkflug mit dem HB-OAG auf Hartbelagspisten erfolgt ist oder in den letzten 2 Jahren mindestens 3 Landungen mit dem HB-OAG auf Hartbelagspisten absolviert wurden.

7. Fluganzeige

Um Suchaktionen zu vermeiden bzw. zu erleichtern, sind Flüge ausserhalb der Flugplatzzone im Reservationssystem zu erfassen. Die Flugroute ist möglichst genau anzugeben. Dies gilt auch für Flüge ab anderen 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

9.1. Allgemein

Der PIC haftet für alle von ihm verursachten und nicht durch eine Versicherung gedeckten Schäden am benutzten Luftfahrzeug bis maximal CHF 5'000.00 bzw. bis zur Höhe des von der Versicherung der MFGL angerechneten Selbstbehaltes, je nachdem welcher Betrag tiefer ist. Ein allfälliger Verlust des durch die Versicherung gewährten Überschussanteils gilt nicht als Schaden.

Art, Umfang, Bedingungen und Leistungen der von der MFGL für den Flugbetrieb abgeschlossenen Versicherungen sind im Anhang I dieses Betriebsreglements festgehalten.

9.2. Ausnahmen

Der Vorstand kann im Einzelfall beim Vorliegen besonderer Umstände die Haftung des Mitgliedes reduzieren. Bei Schäden, welche vorsätzlich, grobfahrlässig oder unter Verletzung der Bestimmungen dieses Benützungsreglementes verursacht werden, kann dem Verursacher der Ganze der MFGL entstandene Schaden weiterbelastet werden.

9.3. Schulungsflüge

Bei Schulungsflügen haftet der PIC (FI oder CRI) gegenüber der MFGL nicht, ausgenommen Schäden, welche vorsätzlich, grobfahrlässig oder unter Verletzung der Bestimmungen dieses Benützungsreglementes verursacht werden.

10. Flugzeugreservierungen

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.
Tagesreservierungen:	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: - Belegung von Flugzeugen mit „Tagesreservierungen MFGL“ - Freigabe des Bückers für mehrtägige Flüge nach auswärts

10.3. System

Alle Reservationen sind im Intranet-Reservationssystem der MFGL 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 Tagesreservierungen ist zuerst eine Rücksprache mit den Fluglehrern erforderlich.

Für den Bückler gilt zusätzlich:

- Für mehrtägige Flüge zu auswärtigen Flugplätzen wird dieser nur abgegeben, wenn die Hangarierung sichergestellt ist
- Pax-Flüge mit dem Bückler sind grundsätzlich ab LSPL durchzuführen. Pax-Flüge ab auswärtigen Flugplätzen sind auf 1 Start pro Tag beschränkt.

Der Vorstand kann Ausnahmen bewilligen.

10.5. Mindestflugzeiten

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

Tagesreservierungen:

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

Wird die Mindestflugzeit nicht erreicht, kann dem entsprechenden Mitglied die Mindestflugzeit verrechnet werden.

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 anderen 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 Präsident 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

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

Ausnahmen 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 Vertäuen 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 gemäss dem im Intranet unter "Infos, Dokumente, Administrations-System der MFGL" beschriebenen Vorgehen einzutragen.

Bei Vorfällen mit Personenschäden oder Sachschäden, welche voraussichtlich eine grössere Reparatur und/oder den längeren Ausfall des Flugzeugs zur Folge haben, ist umgehend der Präsident und bei Nichterreichen der Vizepräsident telefonisch in Kenntnis zu setzen. Die Kontaktadressen können im Intranet gefunden werden. Zusätzlich ist in den vom Gesetz vorgesehenen Fällen das BAZL zu informieren.

13. Betankung

Die Flugzeuge werden durch den verantwortlichen Piloten vor dem Flug getankt (Treibstoff und Öl). Eine Betankung nach dem Flug ist nicht sinnvoll und deshalb zu unterlassen.

Bei auswärtiger Betankung sind die Original-Quittungen an den Kassier einzusenden. Er entschädigt den Piloten in Form einer Gutschrift für das getankte Benzin. Die Berechnung der Gutschrift basiert auf dem im Intranet hinterlegten Literpreis (News - Fremdbetankung).

Die Belege einer Betankung im Ausland entsprechen nicht den Anforderungen der schweizerischen MwSt und können nicht als Vorsteuer abgezogen werden. Aus diesem Grund wird bei einer Auslandsbetankung die im Säulenpreis inkludierte MwSt dem Piloten nicht vergütet, da diese nicht zurückgefordert werden kann.

Eigene Abzüge an Rechnungen sind nicht gestattet.

14. Überflüge zu Wartungszwecken

Für Überflüge von Flugzeugen, welche zu Wartungszwecken auf einen anderen Flugplatz gebracht werden oder von dort abgeholt werden müssen, ist ein Auftrag des Chef Technik oder dessen Stellvertreter notwendig. Diese Flüge sind auf direktem Weg zu Lasten der MFGL auszuführen. Der Pilot regelt seinen Rück- oder Hin-Transport 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 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 Präsidenten, dem CFI 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 Gesetz ersetzt die Ausgabe vom 30. Januar 2023. Es ist für sämtliche Mitglieder (auch für provisorisch aufgenommene) verbindlich.

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

Langenthal, 7. Mai 2024

MOTORFLUGGRUPPE LANGENTHAL

Für den Vorstand

Christian Arn
Präsident

Daniel Ernst
Cheffluglehrer



Anhang 1 zum Benützungsreglement MFGL

Merkblatt bezüglich Versicherung und Beförderungsschein

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:

Haftpflichtrechtliche Ausgangslage				
Haftpflichtrechtliche Bestimmungen Luftfahrt – Haftung gegenüber Passagiere				
Art des Fluges?				
Privat			Gewerbmässig	
	Unentgeltlich	Entgeltlich	Unentgeltlich	Entgeltlich
Gesetz	Obligationenrecht (OR)	LTrV / EU / MÜ / WA	LTrV / EU / MÜ / WA	LTrV / EU / MÜ / WA
Beförderungsschein	Nicht notwendig evtl. Enthaltungserklärung	Vorgeschrieben gem. LTrV Art. 5	Vorgeschrieben gem. LTrV Art. 5	Vorgeschrieben gem. LTrV Art. 5
Kausalhaftung	Keine Kausalhaftung	SZR 16'000 (15 Tage) SZR 113'100	SZR 16'000 (15 Tage) SZR 250'000	SZR 16'000 (15 Tage) SZR 250'000
Verschuldenshaft	Generell gemäss OR und weiteren relevanten Gesetzen	Nach Kausalhaftung unbegrenzt	Nach Kausalhaftung unbegrenzt	Nach Kausalhaftung unbegrenzt

Umrechnung SZR / CHF: 1 CHF = 0,79 SZR (XDR) (Stand August 2022)

Passagier unterschreiben lassen

Nicht für MFGL Piloten

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

Beförderungsscheine sind elektronisch verfügbar unter [MFGL Interner Bereich \(lsp1.ch\)](https://www.mfgl.ch/interne/bereich/lsp/) => Infos/Dokumente MFGL/Passagier Beförderungsschein.

Es ist darauf zu achten, dass der aktuell gültige (wird jedes Jahr neu ausgestellt) Versicherungsnachweis ("Certificate of Insurance") im Flugzeug (blaue Mappe) ist. Dies gilt insbesondere bei Auslandflügen (Ramp Check).

2. Kaskoversicherung

Alle Flugzeuge sind Kasko versichert. Der Selbstbehalt der MFGL gegenüber der Versicherung beträgt für alle Flugzeuge Fr. 10'000.-, wobei dem verantwortlichen Piloten durch die MFGL der Betrag gem. Ziff. 9.1. des Benützungsreglementes weiterbelastet wird.

3. Insassenversicherung

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

Erik Imhof, 25.01.23