



FLUGSPORTGRUPPE  
ZÜRCHER - OBERLAND

## **Motorflug-Reglement**

## 1 Allgemeines

- 1.1.1 Die Reservation der Flugzeuge erfolgt über ein Online-System (AirManager).
- 1.1.2 Es obliegt dem Flugplatzleiter, dem diensttuenden Flugdienstleiter, dem Vorstand oder dem Unterhaltsbetrieb, in Ausnahmefällen Reservationen zu ändern oder zu löschen, wobei das betroffene Mitglied darüber informiert wird.
- 1.1.3 Wird ein reserviertes Flugzeug innert 15 Minuten nach Beginn der reservierten Zeit nicht beansprucht, kann der Flugdienstleiter das Flugzeug anderen Interessenten zur Verfügung stellen.

## 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 (AirManager).
- 3.1.2 Es obliegt dem Flugplatzleiter, dem diensttuenden Flugdienstleiter oder dem Unterhaltsbetrieb, in Ausnahmefällen Reservationen zu ändern oder zu löschen, wobei das betroffene Mitglied darüber informiert wird.
- 3.1.3 Wird ein reserviertes Flugzeug innert 15 Minuten nach Beginn der reservierten Zeit nicht beansprucht, kann der Flugdienstleiter das Flugzeug anderen Interessenten zur Verfügung stellen.
- 3.1.4 Reservationen müssen bis am Vorabend des Reservationstermins storniert werden; andernfalls wird gemäss Punkt 3.2 verfahren.

### 3.2 Reservationen

- 3.2.1 Das Verhältnis von Reservationszeit zur Flugzeit soll im Sinne einer fairen und kameradschaftlichen Nutzung angemessen sein. Entsprechend sollen 25 % der Reservationszeit der tatsächlich geflogenen Zeit entsprechen.
- 3.2.2 Reservierungen von mehr als 6 Stunden werden als Tagesreservierungen betrachtet und sind wie folgt definiert:
  - Werktage: mindestens 2 Stunden
  - Wochenenden und Feiertage: mindestens 3 Stunden
- 3.2.3 Für mehrtägige Flyouts gilt folgende minimale Flugzeit pro Tag:
  - Werktage: 2 Stunden
  - Wochenenden und Feiertage: 3 StundenDie Gesamtflugzeit pro Tag ergibt sich aus der Summe dieser Mindestflugzeiten.
- 3.2.4 Reservierungen, die länger als 5 Tage dauern, müssen mindestens 10 Tage vor dem geplanten Beginn beim Leiter Technik beantragt werden. Diese Reservierungen dürfen unter Vorbehalt im AirManager erfasst

werden.

- 3.2.5 Um eine gleichmässige Behandlung aller Mitglieder zu gewährleisten und die Wirtschaftlichkeit zu wahren, wird mindestens 25% der Reservationszeit verrechnet. Die Differenz zwischen der geflogenen Zeit und den 25% wird zum regulären Tarif verrechnet (Etwaige Sondertarife werden dabei nicht berücksichtigt).
- 3.2.6 Es wird darauf hingewiesen, dass die Sicherheit stets an erster Stelle steht. Mitglieder sollen nicht unter Druck gesetzt werden, bei ungünstigen Wetterbedingungen zu fliegen, um eine bestimmte Flugzeit zu erreichen. Jedes Mitglied muss jedoch in der Lage sein, die Gründe für nicht genutzte Stunden nachvollziehbar darzulegen, damit die FGZO entscheiden kann, ob eine Verrechnung erfolgt. Diese Gründe sind am selben Tag oder am Ende des mehrtägigen Flyouts an [airmanager@fgzo.ch](mailto:airmanager@fgzo.ch) zu melden.
- 3.2.7 Im Falle von Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Vorstand oder ein von ihm delegiertes Vorstandsmitglied abschliessend.

### 3.3 Ausnahmen

- 3.3.1 Ausnahmen von den Bestimmungen in Abschnitt 3.2 können vom Vorstand auf Grundlage eines begründeten und rechtzeitig eingereichten Antrags genehmigt werden.

### 3.4 Info-Brett

- 3.4.1 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.

### 3.5 Flugzeugbereitstellung (Aus- und Einhangarierung)

- 3.5.1 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.
- 3.5.2 Vor Antritt des Fluges ist das Flugreisebuch auf Einträge (besonders auch hinsichtlich Beanstandungen), sowie auf verbleibende Flugstunden bis zur nächsten Kontrolle zu überprüfen.

### 3.6 Tanken

- 3.6.1 Gruppenflugzeuge werden in der Regel vor dem Flug über den jedem Flugzeug zugeteilten Benzinschlüssel aufgetankt.
- 3.6.2 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.
- 3.6.3 Andere Auslagen wie z.B. kleinere Reparaturen usw. werden ebenfalls nur gegen Quittung zurückerstattet.

### 3.7 Fluganzeige

- 3.7.1 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.

### 3.8 Piste / Rollwege

- 3.8.1 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).
- 3.8.2 Den Anweisungen der FDL ist Folge zu leisten.

### 3.9 Pistenmarkierung

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

### 3.10 Checklisten

- 3.10.1 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.

### 3.11 Checkflüge

- 3.11.1 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.
- 3.11.2 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.
- 3.11.3 Die Definition der übergeordneten Flugzeugtypen ist im Anhang zum Motorflugreglement definiert.
- 3.11.4 Der Jahrescheckflug gilt gleichzeitig als Typencheckflug für den geflogenen und alle untergeordneten Typen.
- 3.11.5 Für Jahres- und Typencheckflüge wird die Flugzeit sowie das Fluglehrerhonorar verrechnet.

### 3.12 Unfälle, Notlandungen, spezielle Vorkommnisse

- 3.12.1 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.

### 3.13 Technische Probleme

- 3.13.1 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.
- 3.13.2 Technische Probleme in der Luft
- 3.13.2.1 Muss aus technischen Gründen ein Flug abgebrochen oder verlängert werden, wird die aktuell geflogene Flugzeit verrechnet.
- 3.13.2.2 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.
- 3.13.2.3 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.

### 3.14 Flugzeiten

- 3.14.1 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.
- 3.14.2 Die angebrochene Flugminute ist auf die nächste Flugminute aufzurunden.

### 3.15 Administration vor und nach dem Flug

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

### 3.16 Flugzeugreinigung

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

### 3.17 Schadenfälle

- 3.17.1 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.
- 3.17.2 Für die Schadenregelung gilt das Kostenreglement.

### 3.18 Zoll

- 3.18.1 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)

### 3.19 Stationieren von Flugzeugen auf anderen Plätzen

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

### 3.20 Winterflugbetrieb

- 3.20.1 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“)

### 4.7 Voraussetzungen

- 4.7.1 Sowohl Halter als auch PIC müssen Mitglied bei der FGZO sein

### 4.8 Betrieb

- 4.8.1 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.

- 4.8.2 Für solche Flugzeuge gelten gesonderte Landegebühen gemäss Gebührenreglement. 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 Aushängieren 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 13.1.2025 genehmigt und tritt mit diesem Datum in Kraft. Es ersetzt das Motorflugreglement vom 21.1.2019.

Speck - Fehraltorf, 13.1.2025

### FLUGSPORTGRUPPE ZÜRCHER-OBERLAND

Der Präsident:



Michael Kuhn

Der Betriebsleiter:



Robert Pfrunder