



Nutzungsbedingungen für die Flugzeuge der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V.

Für eine sichere, störungsfreie und günstige Nutzung der Flugzeuge der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. (MDG) geltende folgenden Nutzungsbedingungen:

- 1) Die Buchung der Maschinen erfolgt über www.vereinsflieger.de, (kurz: VF), wobei im entsprechenden Feld der Buchungsmaske die geplanten Flugstunden einzutragen sind.
- 2) Der verantwortliche Pilot (im folgenden PIC) bestätigt,
 - im Besitz aller erforderlichen Lizenzen und Berechtigungen zu sein bzw. dafür unter Aufsicht ausgebildet zu werden,
 - für jedes von ihm geflogenen Flugzeugmuster durch einen Lehrberechtigte der MDG eingewiesen worden zu sein
 - innerhalb der letzten 12 Monate einen MDG-Checkflug oder alternativ eine SEP-Auffrischungsschulung oder einen Übungsflug für Luftsportgeräte oder einen IR- oder MEP-Check durchgeführt zu haben. Die entsprechenden Flugfreigaben sind durch einen Lehrberechtigten der MDG im VF zu pflegen oder zu verlängern.
 - die Flugzeuge gemäß Betriebshandbuch zu betreiben.
 - dass er alle erforderlichen Lizenzdaten im VF korrekt angegeben hat. Der Nachweis ist durch Hochladen der entsprechenden Dokumente zu führen.Falls diese Voraussetzungen nicht vorliegen, ist die Benutzung von MDG-Flugzeugen nicht gestattet.
- 3) Eine Nutzung von Vereinsmaschinen durch vereinsfremde Piloten ist nur im Zusammenhang mit einem externen Chartervertrag gestattet. Dies gilt auch, wenn ein MDG Pilot mit an Bord ist oder die Maschine zu einem Checkflug eines vereinsfremden Piloten eingesetzt wird.
- 4) Wer ein Flugzeug über einen Tag (1000-1700 LCL oder länger) bzw. mehrere Tage nutzt, ist verpflichtet pro Werktag eine Flugstunde und pro arbeitsfreiem Tag (Samstag, Sonntag, Feiertag) zwei Flugstunden abzunehmen; es gilt der Donauwörther Kalender. Bei mehrtägigen Reisen gilt der Durchschnitt. Entsprechend nicht abgenommene Flugstunden können zu 50% verrechnet werden.
- 5) Eine Buchung von mehr als 7 Tagen in Folge sowie Flüge mit geplanten Landungen auf Flugplätzen außerhalb der Europäischen Union, der Schweiz, Norwegens oder des Vereinigten Königreichs sind mit der Vorstandschaft vorab abzuklären. Dasselbe gilt für Doppel- oder Alternativ-Buchungen, die zu vermeiden sind. Buchungen der D-EAQN und der D-EYHP länger als einen Tag müssen vorab mit dem Ausbildungsleiter abgestimmt werden. Flüge in Krisen- oder Katastrophengebiete sind untersagt, soweit diese Gebiete nicht durch die Luftfahrzeugversicherungen abgedeckt sind (siehe auch Punkt 18).
- 6) Für die ordnungsgemäße Abstellung der Maschine – in und außerhalb von EDMQ – haftet der letzte als PIC geflogene Pilot.
- 7) Wenn eine Reservierung nicht genutzt werden kann, muss die Buchung im VF so früh wie möglich storniert werden. Zusätzlich muss der PIC über die VF-Funktion „Rundmail“ die Piloten dieser Maschine informieren. Falls die Stornierung nicht oder unverhältnismäßig spät erfolgt, behält sich der Vorstand vor, Stornierungsgebühren zu berechnen.
- 8) Die Buchung verfällt, wenn der Nutzer 1 Stunde nach Beginn der Buchung nicht am Platz ist oder den Betriebsleiter über seine Verspätung nicht informiert.
- 9) Die Maschine ist in sauberem Zustand zu übergeben (innen und außen, insbesondere Scheiben, Tragflügel, Fahrwerksverkleidungen). Bei Unterlassung der Reinigung eines Flugzeugs behält sich der Vorstand vor, das Flugkonto mit 50 € zu belasten.
- 10) Das Bordbuch ist ordentlich zu führen, Flugzeiten sind in UTC anzugeben, Flugzeiten und Landungen sind am Ende der Seite aufzusummieren. Durchgeführte Flüge sind zeitgleich mit dem Eintrag ins Bordbuch in VF zu dokumentieren. Die aktuelle Anleitung befindet sich im VF-Dokumentenbereich.
- 11) Der Verein stellt die Flugzeuge in lufttüchtigem Zustand zur Verfügung. Bekannte Mängel des Flugzeugs sind im VF in der Mängelliste dokumentiert. Bei der Übernahme des Flugzeugs muss jeder PIC eine Vorflugkontrolle durchführen. Stellt er noch undokumentierte Mängel fest, sind diese vor der Durchführung des Flugvorhabens per E-Mail oder WhatsApp mit Bild an den Flugzeugverantwortlichen und den technischen Leiter zu melden. Der PIC bestätigt durch Inbetriebnahme des Luftfahrzeuges, dass die Prüfung laut Checkliste durchgeführt wurde und dabei keine im Rahmen einer vorschriftsmäßigen Vorflugkontrolle erkennbaren Mängel identifiziert wurden, die nicht bereits in der Mängelliste erfasst waren.
- 12) Technische Störungen bzw. Vorfälle im Flugbetrieb oder Mängel an den Flugzeugen sind unverzüglich dem Flugzeugverantwortlichen und dem technischen Leiter zu melden. Beanstandungen sind im VF-Feld „Instandhaltung/ Mängelbuch“ zu dokumentieren. Flugsicherheitsrelevante Mängel – typischerweise solche, die einen Start verhindern oder einen Flugabbruch verursachen würden – sind außerdem im Papier- Bordbuch zu dokumentieren. Über eine etwaige Sperrung einer Maschine entscheiden der Flugzeugverantwortliche oder der technische Leiter. Beschädigungen werden – soweit nicht vor Abflug gemeldet – dem letzten Piloten in Rechnung gestellt.
- 13) Bei Wartungs- und Reparaturmaßnahmen sind die Vereinsleitung und die Piloten unverzüglich in geeigneter Weise durch den Technischen Leiter oder den Flugzeugverantwortlichen über die jeweilige Maßnahme, die voraussichtliche Dauer und etwaige Änderungen zu informieren (Eintrag in VF, E-Mail an alle Piloten oder zumindest an direkt Betroffene etc.).

- 14) Die Flugstundenpreise für Mitglieder gelten für die eigene private oder geschäftliche, jedoch nicht-gewerbliche Nutzung, inkl. Rundflügen für Bekannte, Freunde, etc. Für Fremdrundflüge sind die Rundflugpreise zu bezahlen. Für andere Flüge inkl. Schulungsflüge mit externen Insassen/Piloten sind die Preise mit dem Vorstand abzustimmen.
- 15) Bei Ferry- und Piloten-Transportflüge zwecks Wartung etc. übernimmt der Verein nach Bestätigung der Notwendigkeit durch den Flugzeugverantwortlichen oder den Technischen Leiter 50 % der Flugkosten und 100 % der Landegebühren am Platz des LTB, jedoch maximal für die Flugzeit entsprechend der Strecke von EDMQ bis zum Platz des LTB. Weiterhin trägt der Verein ggf. anfallende Reisekosten wie z.B. für Taxi oder Bahn.
- 16) Die Betankung ist – wenn immer möglich – in EDMQ auszuführen. Wird eine Betankung außerhalb EDMQ durchgeführt, sind die Originalbelege bei der Verwaltung einzureichen. Eine Vergütung kann nur erfolgen, wenn der PIC eine Rechnung vorlegt, die dem deutschen Umsatzsteuerrecht genügt, der Verein als Rechnungsempfänger genannt und das betankte Flugzeug auf der Rechnung vermerkt ist.
- 17) Der Betrieb der Maschinen im Reiseflug hat mit den in den Flughandbüchern empfohlenen Leistungswerten zu erfolgen.
- 18) Die Maschinen sind i.a. vollkaskoversichert; die Versicherungsunterlagen befinden sich im Bordbuch des jeweiligen Flugzeuges. Es wird auf die Versicherungsbedingungen der Luftfahrzeugversicherungen verwiesen, die maßgeblich sind. Der PIC trägt bei selbst verursachten Schäden in jedem Fall eine Selbstbeteiligung gemäß der unten dargestellten Tabelle und die Kosten, die durch den Verlust eines Schadensfreiheitsrabatts entstehen (pauschal einmalig 15% der Kasko-Jahresprämie), selbst. Lehrberechtigte sind bei Einweisungsflügen und Ausbildungsflügen im Rahmen der ATO bzw. der DAeC-Landesausbildungsschule des LVB von dieser Regelung ausgenommen. Bei Flügen zum Zwecke der Verlängerung oder Erweiterung von Lizenzen und Berechtigungen sowie bei MDG-Checkflügen liegt das Risiko beim Bewerber/Schüler. Der Vorstand entscheidet über die Sinnhaftigkeit der Versicherungsanspruchnahme. Der Flugzeugnutzer akzeptiert diese Entscheidung.

	D-GDON	OE-KHI	D-EDKY	D-EAQN	D-EYHP	D-MMDG
Selbstbehalt	5000 €	3300 €	2700 €	1200 €	1200 €	2500 €
SFR	15%	15%	15%	15%	15%	15%

Bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz haftet der PIC gemäß den Versicherungsbedingungen der Kaskoversicherung (ggf. bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts), es gilt der höhere Betrag.

- 19) Für die Nichteinhaltung gesetzlicher und insbesondere zollrechtlicher Vorschriften haftet der PIC.
- 20) Versicherungsrelevante Vorfälle (z.B. Schäden, Unfälle, Vandalismus) sind dem Vorstand unverzüglich zu melden. Bis zur entsprechenden Abklärung mit der Versicherung haben jegliche Maßnahmen (z.B. Reparatur oder Bergung) zu unterbleiben.
- 21) Die Vorstandschaft behält sich für den Fall von Schäden oder Defekten außerhalb von EDMQ vor, für die Bergung und/oder Rückholung bzw. für den Mehraufwand für die Reparatur vor Ort und andere damit zusammenhängende Aufwendungen eine teilweise Kostenbeteiligung bis zu einer maximalen Höhe von 5000 € vom PIC einzufordern. Als Referenz gilt der Reparaturaufwand im Stamm-LTB des Luftfahrzeugs. Piloten können dieses Risiko auf eigene Kosten durch eine Charter-Haftpflichtversicherung oder Rückholversicherung (z.B. Luftfahrt-Pannenhilfeversicherung der Allianz, AOPA oder AXA) tlw. absichern. Für den Fall, dass der PIC eine solche Versicherung abgeschlossen hat und die Deckungssumme die o.g. Grenze übersteigt, erweitert sich die Kostenbeteiligung des PIC bis zur von der Versicherung geleisteten Entschädigungssumme. Lehrberechtigte sind bei Einweisungsflügen und Ausbildungsflügen im Rahmen der ATO bzw. der DAeC-Landesausbildungsschule des LVB von dieser Regelung ausgenommen. Bei Flügen zum Zwecke der Verlängerung oder Erweiterung von Lizenzen und Berechtigungen sowie bei MDG-Checkflügen liegt das Risiko beim Bewerber/Schüler.
- 22) Eine Haftung des Vereins für Schäden, die dadurch entstehen, dass der PIC oder seine Passagiere infolge des Ausfalls des Luftfahrzeuges den Zielflugplatz nicht planmäßig erreicht oder eine Flugausbildung nicht planmäßig durchführen kann besteht nicht. Ebenso wenig haftet der Verein für sonstige dem PIC oder seinen Passagieren entstehende Kosten durch Ausfall des Luftfahrzeugs (z.B. Übernachtungs- oder Reisekosten).
- 23) Der PIC erkennt an, dass durch ihn bei einem Unfall nur insoweit Schadensersatzansprüche gegen den Verein geltend gemacht werden können, als die Versicherung aufgrund des mit ihr geschlossenen Vertrages aufzukommen hat. Auf die Möglichkeit der Weiterversicherung wird ausdrücklich hingewiesen.
- 24) Durch Buchung eines Flugzeuges erkennt der PIC obige Bestimmungen vollumfänglich an. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Nutzungsbedingungen unwirksam oder undurchführbar sein oder nach Inkrafttreten unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit der Nutzungsbedingungen im Übrigen unberührt. Im Falle der Unwirksamkeit einer Bestimmung wird im Vertragsverhältnis eine Regelung zugrunde gelegt, die der ursprünglichen Bestimmung in ihrer wirtschaftlichen Zielrichtung am nächsten kommt.

Bitte beachten Sie die genannten Nutzungsbedingungen. Sie dienen der eindeutigen Regelung des vereinseigenen Flugzeugparks, Ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit Ihrer Fluggäste.

Diese Nutzungsbedingungen treten zum 01.06.2025 in Kraft.

Genderkingen, 29.05.2025

Der Vorstand