



Charter-Ordnung des Luftfahrtverein Mainz e. V.

(1) Während des Vorflugchecks festgestellte oder während der Charterzeit eingetretene Schäden an Luftfahrzeugen sind sofort zu melden. (Eintragung in die Mängelliste bei der Erfassung der Charterdaten und umgehende Information an den zuständigen Wart oder Paten.) Reparaturaufträge erteilen ausschließlich Zeichnungsberechtigte. Vom Charterer beauftragte Reparaturen muss dieser auch bezahlen. Nicht vorhandene Gegenstände der Ausrüstungsliste sind ebenfalls in die Mängelliste einzutragen.

(2) Voraussetzung für die Nutzung eines Luftfahrzeugs ist die erfolgreich durchgeführte Einweisung bzw. die vorgeschriebene Differenzschulung zur Nutzung des jeweiligen Musters durch einen FI/CRI des Luftfahrtvereins sowie die Teilnahme an einem Groundbriefing. Für eine Einweisung bzw. Differenzschulung oder Scheinverlängerung werden dem Charterer Gebühren gemäß Gebührenordnung berechnet.

(3) Jährlich ist pro Flugzeugmuster ein Vereins-Checkflug mit einem Fluglehrer (FI oder CRI) der Flugschule des Luftfahrtvereins auf einem Flugzeug des Vereins gemäß Formblatt durchzuführen. Als Flugzeugmuster i. S. dieser Ordnung gelten: UL-Fluggeräte (FK9), UL-Fluggeräte (WT9), Motorsegler, Echo-Flugzeuge mit Rotaxmotoren, PA 28 sowie DR401 und Cirrus. Hinsichtlich der Echo-Flugzeugmuster gilt jedoch: Ein Checkflug auf PA 28 berechtigt auch zum Chartern der Echo-Rotaxtypen, ein Checkflug auf einer Cirrus oder DR401 zum Chartern aller Echo-Flugzeugmuster. Für UL-Fluggeräte gilt: Ein Checkflug auf WT9 berechtigt auch zum Chartern einer FK9. Die Dauer des Vereins-Checkflugs beträgt mindestens 60 Minuten. Weist der Charterer auf dem jeweiligen Flugzeugmuster mindestens zwölf Flugstunden in den letzten zwölf Monaten nach, reduziert sich die Dauer auf mindestens 30 Minuten. Checkflüge sind für Mitglieder kostenlos, sofern diese vom FI/CRI über Arbeitsstunden abgerechnet werden oder auf eine Vergütung verzichtet wird. Der FI/CRI kann Arbeitsstunden eintragen. Wird der Checkflug abgerechnet, gilt der jeweils gültige Stundensatz für FI/CRI gemäß Gebührenordnung. In diesem Fall wird die Blockzeit wie bei Schulung über das Charterdetail im System abgerechnet. Wird der Vereinscheckflug innerhalb von 45 Tagen vor Ablauf der Charterberechtigung durchgeführt, beginnt der neue Gültigkeitszeitraum mit dem Ablaufdatum der aktuellen Charterberechtigung.

(4) Die Vereins-Luftfahrzeuge sind den Betriebshandbüchern entsprechend und mit Sorgfalt zu benutzen. Sie sind nach Beendigung der Charter von Mückenbesatz und Schmutz innen und außen zu reinigen. Stellt der Mieter das Luftfahrzeug verschmutzt ab, wird eine Reinigungsgebühr von 25 Euro fällig, die mit der Chartergebühr eingezogen wird. Jeder Charterer ist für die korrekte Betankung, den richtigen Ölstand und das sichere Abstellen verantwortlich. Gleichfalls obliegt es dem Charterer, für das ordnungsgemäße Aus- und Einräumen des Luftfahrzeugs zu sorgen.



(5) Der Charterer kann die zur Verfügung gestellten Schleppgeräte, zurzeit vom Typ „Schleppmaxxe“ verwenden. Dabei ist nach jeder Verwendung der „Kurzschluss-Stecker“ zu ziehen. Verbleibt der Stecker am Gerät, so dass sich die Batterie entladen kann, sind 25 Euro Gebühr fällig. Nimmt die Batterie sogar Schaden, wird die Ersatzbeschaffung dem Charterer in Rechnung gestellt.

(6) Der Vorstand und die von ihm Beauftragten sind berechtigt, Weisungen über die Durchführung von Flügen zu erteilen.

(7) Der Pilot ist verpflichtet, über Unfälle oder schwere Störungen beim Betrieb des von ihm gecharterten Luftfahrzeugs den Vorstand oder den Referenten umgehend zu informieren. Letztere sind berechtigt, die Charter-Berechtigung des Mitglieds bis zur Klärung des Vorfalls zu sperren und/oder von ihm einen schriftlichen Bericht oder eine mündliche Besprechung zu verlangen. Der Vorstand oder Referent entscheidet sodann, ob und in welchem Umfang Schulungsmaßnahmen oder sonstige Maßnahmen notwendig sind.

(8) Landungen auf Gras- und Sandpisten sind mit den Cirrus nicht erlaubt, ebenso Landungen auf Pisten kürzer 750 Meter (LDA).

(9) Das Gebiet der Stadt Mainz einschließlich der Vororte sowie die Gemeinde Wackernheim dürfen nicht überflogen werden. Zur geschlossenen Bebauung der vorgenannten Orte soll ein seitlicher Abstand von mindestens 1.000 m eingehalten werden. Die Flughöhe muss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.

(10) Reservierungen sind über das Reservierungssystem des Luftfahrtvereins vorzunehmen. Die eingetragenen Zeiten für Schlüsselentnahme und Rückgabe sind einzuhalten. Das Flugzeug ist 30 Minuten nach dem unentschultigten Nichterscheinen des Charternden für andere Charterer frei. Bei Rückgabe von mehr als einer Stunde vor Ende der Reservierungszeit ist die Maschine im Reservierungssystem sofort als zurückgebracht zu vermerken

(11) Es können maximal 5 Reservierungen mit bis zu 6 Wochen Vorlaufzeit eingestellt werden. Die maximale Dauer pro Reservierung beträgt 3 Tage.

(12) Mit jeder Reservierung verpflichtet sich der Charterer zur Abnahme einer Mindest-Flugzeit. Diese beträgt 20 Prozent an Wochenenden und Feiertagen bzw. 10 Prozent an Wochentagen der reservierten Zeit zwischen 8.00 und 20.00 Uhr. Bei Unterschreitung wird dem Charterer die Differenz zwischen tatsächlicher Flugzeit und Mindest-Flugzeit zusätzlich in Rechnung gestellt.

(13) Reservierungen, die nicht eingehalten werden können, müssen so früh wie möglich storniert werden. Eine Stornierung gilt als rechtzeitig, wenn diese innerhalb einer Stunde nach Eintragung der Reservierung erfolgt oder wenn sie den Zustand Warteliste aufweist. Für Reservierungen bis zu 24 Stunden gilt eine Absage bis 18 Uhr des Vortags im Allgemeinen als rechtzeitig. Bei längeren Reservierungen gilt eine Absage bis 36 Stunden vor geplantem



Charterbeginn im Allgemeinen als rechtzeitig. Die Referenten können im Einzelfall von dieser Regel abweichen.

(14) Ausnahmen von den Reservierungsregeln (z. B. Langzeitcharter) können die Referenten für Motor- und Ultraleichtflug im Einzelfall genehmigen.

(15) Der Vorstand autorisiert die Referenten für Motor- und Ultraleichtflug, gegenüber Charterern, die gegen die Charterordnung verstoßen, Sanktionen (z. B. Sperrung im Reservierungssystem) auszusprechen. Bei wiederholten Verstößen kann der Vorstand den Chartervertrag fristlos kündigen.

(16) Wird das Luftfahrzeug an einem anderen Flugplatz als dem Heimatflugplatz zurückgelassen, hat der Charterer für umgehende, sichere Ab- bzw. Unterstellung zu sorgen und hierfür die Kosten zu tragen. Kann der Charterer das Luftfahrzeug dem Vermieter nicht zum vereinbarten Zeitpunkt zurückgeben, hat er diesen unverzüglich zu benachrichtigen. Kann der Charterer das Luftfahrzeug aus Gründen, die der Vermieter nicht zu vertreten hat, nicht selbst zurückbringen, trägt der Charterer die Kosten der Rückholung.

(17) Extern getankter Treibstoff wird bei Vorlage einer ordnungsgemäßen Rechnung dem Charterer bis zum Betrag, der in der Chartergebühr (Vereinsbruttopreis) enthalten ist, gutgeschrieben. Für unvollständige Rechnungen und Rechnungen aus dem Ausland wird nur der Vereins-Nettopreis ersetzt. Wurde günstiger getankt, wird maximal der gezahlte Betrag vergütet.

(18) Bei einem vom Charterer oder vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer verursachten Kaskoschaden am gecharterten Luftfahrzeug haftet dieser für die Schadenselbstbeteiligung des Vereins und für die Prämiennachzahlung aufgrund des verlorenen Schadenfreiheitsrabatts. Die Schadenselbstbeteiligung beträgt 1 Prozent der Versicherungssumme, jedoch mindestens 1.000 Euro bei Echo-Maschinen und 2.500 Euro bei UL. Der Schadenfreiheitsrabatt beträgt 15 Prozent des jährlichen Brutto-Versicherungsbeitrags der Kasko-Versicherung. Eventuelle weitere Kosten oder Einnahmeausfälle werden auf die Charterpreise umgelegt. Mögliche Vermögensschäden Dritter, die durch Absturz oder Notlandung entstehen, sind bis 100.000 Euro versichert. Der Mieter haftet in diesen Fällen mit einer Selbstbeteiligung von 20 Prozent (mindestens 1.500 Euro, maximal 10.000 Euro).

(19) Für alle Luftfahrzeuge besteht eine Haftpflicht-Versicherung der sog. CSL („Combined Single Limit“, Deckungssumme zurzeit 6 Mio. Euro für Piper und Cirrus, 3 Mio. Euro für alle Echo-Zweisitzer, 4 Mio. Euro für UL) für Personen- und Sachschäden. Darüber hinaus besteht eine Sitzplatz-Unfallversicherung für jeden Fluggast über 20.000 Euro.

(20) Diese Charter-Ordnung ist Bestandteil des Chartervertrags. Der Charterer erhält die Ordnung bei Unterzeichnung des Chartervertrags ausgehändigt. Die jeweils aktuelle Fassung wird auf der Vereins-Homepage publiziert.



(21) Kann ein Pilot in den letzten 90 Tagen vor einer Charter nicht mindestens drei Landungen nachweisen, so hat er vorher einen Flug mit einem Fluglehrer (FI oder CRI) der Flugschule des Luftfahrtvereins durchzuführen. Gleiches gilt, wenn der Charterer innerhalb der letzten sechs Monate nicht mindestens drei Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugmuster nachweisen kann. Für die Einhaltung ist der Charterer selbst verantwortlich.

(22) Bei einem gravierenden Verstoß gegen luftfahrtrechtliche Vorschriften oder die Charterordnung behält sich der Vorstand vor, den Chartervertrag zu suspendieren.

(23) Jeder Charterer kann sich bis zum 31.03. eines jeden Jahres zu einer Teil-Vorauszahlung von Charterkosten entschließen. Die Vorauszahlung beträgt 900 Euro und wird ab dem Ersten des Monats des Zahlungseingangs für 15 Flugstunden mit je 60 Euro verrechnet. Nach Ausschöpfung der Vorauszahlung erfolgt bis zum 31.12. des Jahres der Vorauszahlung ein Rabatt auf jede weitere Flugstunde. Dieser Rabatt beträgt 25% ab der 16. Flugstunde und 15% ab der 31. Flugstunde auf den regulären Charterpreis. Nicht genutzte Vorauszahlungsbeträge verfallen jeweils am 31.12.

Ich bestätige hiermit, die derzeit aktuelle Charterordnung erhalten zu haben:

Name	Vorname	Mitglieds-Nummer
Ort, Datum	Unterschrift	

Ein Unterschreiben der Charterordnung ist nur bei neu abgeschlossenen Charterverträgen notwendig.

Stand: 01. Oktober 2026