

**ANHÄNGE ZUM
BETRIEBSREGLEMENT
FLUGSCHULE BASEL AG**

Inhalt

Anhang 1	Versicherungen
Anhang 1a	Benützungsvereinbarung für Fremdflugzeuge
Anhang 2	Flugzeuge
Anhang 3	Liste der Fluglehrer und Instruktoren
Anhang 4	Wetter Mindestbedingungen Treib- und Schmierstoffberechnungen Masse- und Schwerpunktberechnung

ANHANG 1

VERSICHERUNGEN

1 HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Gesetzliche Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden Dritter ausserhalb des Luftfahrzeuges sowie für Personenschäden der Passagiere und Flugschüler am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer (Einheitsdeckung CSL).

Garantiesummen:

a. bis vier Passagiersitze	pro Luftfahrzeug	CHF 10'000'000.00
b. über vier Passagiersitze	pro Luftfahrzeug	CHF 10'000'000.00

Diese Versicherung schliesst die Haftpflicht gegenüber Passagieren gemäss den Bestimmungen des Lufttransportreglements und des Warschauer Abkommens ein.

Damit die Haftungsbegrenzung rechtswirksam wird, muss bei entgeltlichen Flügen jedem Passagier ein Flugschein ausgestellt werden.

2 KASKOVERSICHERUNG

Alle Flugzeuge der FSB sind kaskoversichert.

3 INSASSENVERSICHERUNG

Tod	Fr. 25'000.-
Invaldität	Fr. 50'000.-
Heilungskosten	5 Jahre unbegrenzt für alle Passagiere

4 FLUGSCHEIN

Werden Passagiere gegen Entgelt befördert, so muss ein Flugschein ausgestellt werden. Bei Unterlassung oder Mängel im Inhalt der Beförderungsscheine hat die Versicherung nur die Leistung in dem Umfang zu erbringen, wie wenn ordnungsgemässe Beförderungsscheine ausgehändigt worden wären.

Massgeblich sind in jedem Fall die seitens der Versicherung gegenüber der Flugschule Basel AG angewendeten Versicherungsvertrags- bzw. Gesetzesbestimmungen.

ANHANG 1a

Benützungsvertrag

zwischen der Flugschule Basel AG
4030 Basel-Flughafen

und

Der unterzeichnende Halter
bestätigt hiermit, dass das Flugzeug

■ HB-

zum Zwecke der nachfolgenden Flugausbildungen im Rahmen des Schulbetriebes der
Flugschule Basel AG eingesetzt werden darf.

Flugausbildungen:

■

Personen/Piloten:

Das Flugzeug kann über das Reservationssystem der Flugschule Basel gebucht werden.

Der unterzeichnete Halter ist für den ordnungsgemässen Unterhalt des Flugzeuges
HB- und für die rechtzeitige Bereitstellung auf dem Flughafen Basel-
Mulhouse verantwortlich. Er rechnet die Betriebs- und Unterhaltskosten mit der FSB
ab. Die Fluglehrerkosten werden direkt von der FSB dem Piloten in Rechnung gestellt.

Der Halter bestätigt, dass das eingesetzte Flugzeug nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zum Verkehr zugelassen ist, sowie dass eine Dritthaftpflicht- und Passagierhaftpflicht-Deckung in Form einer Einheitsdeckung (CSL) mit einer Garantiesumme von CHFMio. besteht. Zusätzlich ist eine Vollkaskoversicherung mit einer Versicherungssumme von CHF und einem Selbstbehalt von im Teilschadenfall eingeschlossen. Eine Kopie der Versicherungspolice liegt dem Vertrag bei.

Der Halter verpflichtet sich, vor Beginn der Ausbildung das Einverständnis der Versicherung (Name) für den beabsichtigten Verwendungszweck des Flugzeuges einzuholen. Der/die Fluglehrer und die auszubildenden Personen sind, soweit erforderlich, der Versicherungsgesellschaft namentlich zu melden.

Die FSB lehnt jegliche Haftung für Schäden wegen mangelhaften Unterhalts bzw. aus Ansprüchen wegen Nichteinhaltung des Versicherungsvertrages durch den Halter ausdrücklich ab. Der Halter verzichtet darauf, im Schadensfall den vertraglichen Selbstbehalt gegenüber der FSB geltend zu machen.

4030 Basel, den

Flugschule Basel AG

Halter

.....

ANHANG 2

LISTE DER FLUGZEUGE

Stand: 01. Juli 2010

TYPE	Reg.	Variants	Operator	MEL	EL
J-3C Piper Cub	HB-OXL		Flugschule Basel AG	COM, TXPDR	COM, TXPDR
PA-28-141/161 Cherokee	HB-OQY		do.	VFR	COM/NAV, GPS, TXPDR
C-172S Cessna	HB-CYU		do.	VFR	2xCOM/NAV, GPS, AP, TXPDR
DA40-180 Diamond	HB-SDU	VAR	do.	VFR	2xGNS, AP, TXPDR
PA-28-161 Warrior II	HB-PNM		do.	VFR	2xCOM/NAV, ADF, AP, TXPDR
PA-28-161 Cadet	HB-POC		do.	VFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, TXPDR
PA-28-181 Archer II	HB-PQL		do.	VFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, AP, GPS, TXPDR
PA-28-181 Archer II	HB-PQD		do.	VFR	2xCOM/NAV, ADF, AP, GPS, TXPDR
PA-28-181 Archer III	HB-PQR		do.	VFR	2xGNS, AP, TXPDR
PA-28R-201T Turbo Arrow III	HB-PBS	RET, VAR, IR	do.	VFR, IFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, AP, GNS, TXPDR
PA-28RT-201T Turbo Arrow IV	HB-PNI	RET, VAR, IR	do.	VFR, IFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, AP, GNS, Stormscope, TXPDR
PA-28RT-201T Turbo Arrow IV	HB-PGF	RET, VAR, IR	do.	VFR, IFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, AP, GNS, TXPDR
PA-34 Seneca II	HB-LMM	RET, VAR, IR, MEP	do.	VFR, IFR	2xCOM/NAV, ADF, DME, AP, GNS, Radar, TXPDR

Legende:

MEL ‚VFR‘ = ASI, 1 x ALT, AI, DG, VSI, T/B, 1 x COM/NAV, TXPDR

MEL ‚IFR‘ = ASI, 2 x ALT, AI, DG, VSI, T/B, 1 x COM/NAV with Loc/GS, ADF and/or
appr. GPS/GNS, DME, TXPDR

ANHANG 3

LISTE DER INSTRUKTOREN

Stand: 01. Juli 2010

Funktion	Name	Vorname
Cheffluglehrer VFR (CFI VFR PPL)	Abt	René
Cheffluglehrer IFR (CFI IFR CPL)	Wittwer	Thomas
Fluglehrer (FI)	Bürgi	Urs
	Egli	Beat
	Grenacher	Heinz
	Hartmann	Thomas
	Haueter	Thomas
	Huwylar	Anton
	Meier	Christoph
	Metzger	Ernst
	Senn	Paul
	Spörri	Reto
	Stünzi	Daniel
	Urech	Jean-Bernard
	Wüthrich	Alfred
Theorie Instruktoren PPL (GI)	Filli	Alex
	Neumann	Wolfgang
	Grenacher	Heinz
	Moser	Peter
	Wachendorf	Urs
	Emmerich	Thomas
	Sader	Robert
	Spörri	Reto
Theorieverantwortlicher PPL (CGI)	Egli	Beat

Anhang 4

Wetter-Minima Treib- und Schmierstoffberechnungen Masse- und Schwerpunktberechnung

für den Flugbetrieb der FSB

1 Generelle METEO Einschränkungen

Für alle Flüge innerhalb der FSB Operation gelten folgende Einschränkungen:

Bei Gewittern über dem Start- oder Landeplatz darf nicht gestartet resp. gelandet werden.

Gewitterzonen müssen nach Möglichkeit umflogen werden.

Die Lage von Gewitterfronten ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Hagelzonen müssen gemieden werden.

Bei Eisregen, starken Schneeschauern und starkem Regen darf nicht gestartet werden.

Bei Start und Landung darf die Seitenwindkomponente den im AFM angegebenen Wert für "Maximum demonstrated Crosswind" nicht überschritten werden.

Eine Rückenwindkomponente von 10 kts darf nicht überschritten werden.

Bei einer Zustandsmeldung "Braking action poor" ist die Länge der Piste zu berücksichtigen.

2 Wetter-Minima für die VFR Operation

Es gelten die Werte für die minimale Flugsicht und die Wolkenabstände nach Klassierung des Luftraumes und Flughöhe.

3 Wetter-Minima für die Schulung im Instrumentenflug

Sofern die lokal festgelegten Wetter-Minima nicht höher sind, gelten folgende Mindestbedingungen:

3.1 Flugzeuge mit einem oder mehreren Triebwerken ohne Zulassung für Instrumentenflug.

Mit diesen Flugzeugen ist nur die Schulung und der Betrieb in VMC zulässig. Es gelten die Werte für die minimale Flugsicht und die Wolkenabstände nach der Klassierung des Luftraumes und der Flughöhe.

Auf simulierten Instrumentenflügen muss die visuelle Luftraumüberwachung durch den Fluglehrer oder einen geeigneten Beobachter gewährleistet sein.

3.2 Flugzeuge mit einem Triebwerk und Zulassung für Instrumentenflug

3.2.1 Im Flugbetrieb der FSB ist die Überquerung der Hauptalpenketten in IMC mit einmotorigen Flugzeugen untersagt.

3.3 Minimas für Flugzeuge mit mehreren Triebwerken und Zulassung für Instrumentenflug bis 5,7 T Gesamtgewicht

3.3.1 Bei der Instrumentenflugschulung in IMC muss das Flugzeug so betrieben werden, dass die Besatzung beim Ausfall eines Triebwerkes in der Lage ist, den Flug unter Berücksichtigung von Gelände und meteorologischen Bedingungen bis zum nächsten geeigneten Flugplatz fortzusetzen.

4 Treib- und Schmierstoffberechnungen

4.1 Allgemeines

Zur Berechnung der notwendigen Treib- und Schmierstoffmengen gelten für alle Flugzeugtypen die Angaben aus den vom Herstellerwerk herausgegebenen Flughandbuch (AFM oder OWNERS MANUAL).

4.2 Treibstoffberechnung / FUEL CALCULATION

	USG	lbs	Endurance
Taxi and Run-up Fuel			
+ Trip Fuel (incl. Climb, cruise, descend)			
+ Contingency Fuel (10% of trip fuel)			
= Burn-off			
+ Alternate			
+ Additional (for 45 minutes)			00:45
+ Final reserve Fuel (5 USG per engine)			
= Minimum Block			
+ Extra Fuel (at PIC's discretion)			
= Actual Block			

5 Masse- und Schwerpunktberechnung / MASS AND BALLANCE

5.1 Die Beladung des Flugzeuges, sowie die Berechnung für Abflug- Landemasse und Schwerpunkt haben nach den Angaben des betreffenden Flugzeug-Handbuches zu erfolgen.

	Mass lbs	Arm Inches	Moment
Basic Empty Mass			
+ Pilot and Front Pax			
+ Pax Rear Seats 1. Row			
+ Pax Rear Seats 2. Row*			
+ Baggage			
= Zero Fuel Mass*			
+ Fuel Actual Block			
= Ramp Mass			
./. Taxi and Run up			
= Take Off Mass			
./. Trip Fuel			
= Landing Mass			