

**ANHÄNGE ZUM  
BETRIEBSREGLEMENT  
DER FLUGSCHULE BASEL AG**

---

## **Inhalt**

Anhang 1	Versicherungen
Anhang 2	Flugzeuge
Anhang 2A	Benützungsvereinbarung für Fremdflugzeuge
Anhang 3	Listen 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 5'000'000.00
b. über vier Passagiersitze	pro Luftfahrzeug	CHF 6'000'000.00

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. 10'000.-
Invaldität progr.	Fr. 25'000.-
Heilungskosten	5 Jahre unbegrenzt für alle Insassen.

\* Diese Leistungen werden an allfällige Haftpflichtansprüche voll angerechnet.

### 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 Eigentümer (Halter) .....  
bestätigt hiermit, dass das Flugzeug

■ HB- .....

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

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 CHF .....Mio. besteht. Zusätzlich ist eine Vollkaskoversicherung mit einer Versicherungssumme von CHF ..... und einem Selbstbehalt von ..... im Teilschadenfall eingeschlossen. Eine Kopie der Versicherungspolice liegt dem Vertrag.

Der Halter verpflichtet sich, vor Beginn der Ausbildung das Einverständnis der Winterthur Versicherung (Name Versicherungsgesellschaft) 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

Eigentümer (Halter)

.....

ANHANG 2

**FLUGZEUGE**

Stand: 1. März 2007

Registrierung	Flugzeug	Halter	Eigentümer
HB-OXL	PA11	FSB	E. Blauenstein
HB-KOI	CH7B	FSB	BS Business Aviation
HB-CYU	C172S	FSB	BS Business Aviation
HB PMN	PA28-161	FSB	BS Business Aviation
HB POC	PA28-161	FSB	BS Business Aviation
HB PQD	PA28-181	FSB	BS Business Aviation
HB PQL	PA28-181	FSB	BS Business Aviation
HB-PQR	PA28-181	FSB	BS Business Aviation
HB PNI	PA28RT-201T	FSB	D. Spichtin
HB PGF	PA28RT-201T	FSB	BS Business Aviation
HB-SAS	CAP10B	FSB	BS Business Aviation
HB-LMM	PA34	FSB	BS Business Aviation
HB-SDU	DA40	FSB	BS Business Aviation

## ANHANG 3

### LISTE DER INSTRUKTOREN

Stand: 1. März 2007

Funktion	Name	Vorname
Cheffluglehrer VFR (CFI VFR)	Abt	René
Cheffluglehrer IFR (CFI IFR)	Hartmann	Thomas
Fluglehrer (FI)	Bürgi	Urs
	Egli	Beat
	Grenacher	Heinz
	Haefelin	Christoph
	Haueter	Thomas
	Huwylar	Anton
	Manger	Dieter
	Meier	Christoph
	Metzger	Ernst
	Spörri	Reto
	Strebel	Gaston
	Stünzi	Daniel
	Uehlinger	Beat
	Urech	Jean-Bernard
	Wittwer	Thomas
Wüthrich	Alfred	
Flight Trainer Instruktoren (SFI)	Manger	Dieter
	Wüthrich	Alfred
	Grenacher	Heinz
	Haueter	Thomas
	Haefelin	Christof
Theorie Instruktoren PPL (GI)	Filli	Alex
	Wachendorf	Urs
	Strebel	Gaston
	Grenacher	Heinz
	Sader	Robert
	Spörri	Reto
	Leuzinger	Henri
Theorieverantwortlicher CPL/IR (CGI)	Hartmann	Thomas
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 der Basis Verfahren 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 Grundsätzliches**

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

### 3.2.2 Minimas für TAKE OFF, EN-ROUTE und LANDUNG

Flugphase	Ceiling	Sicht	Konditionen
TAKE-OFF	500ft/GND	1500m	
EN ROUTE	1000ft/GND	1500m	keine bekannten Vereisungsbedingungen keine starken Regen-, Hagel- oder Schneeschauer
APPR/LANDING	500ft/GND	1500m	ILS, PAR, PPI, NDB, VOR, VDF

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

#### 3.3.1 Grundsätzliches

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.

#### 3.3.2 Wetter-Minima für den Start- und den Zielflugplatz

Unter Vorbehalt von höheren lokalen Werten gelten für die Planung die nachfolgenden Wetter-Minima:

Flugphase	Ceiling	Sicht	Konditionen
TAKE-OFF	0ft/GND	200m	RWY CL und RW EDGE LIGHTS
	0ft/GND	300M	RWY CL oder RW EDGE LIGHTS U/S
	0ft/GND	400M	RWY CL LIGHTS U/S keine Bodenvereisung und kein Eisregen (FZRA)
EN ROUTE	IMC		Vereisungsbedingungen nach Zulassung des Flugzeuges
LANDING			
ILS	200ft/GND	600M	ILS, RWY CL, RW EDGE
	250ft/GND	1000M	ILS U/S
	300ft/GND	1000M	GS U/S
PAR	250ft/GND	1000M	
VOR / PPI	350ft/GND	1200M	
NDB / VDF	400ft/GND	1200M	
CIRCLING	500ft/GND	1500M	

### 3.4 Wetterminima für ALTERNATES / Ausweichflugplätze

Unter Vorbehalt von höheren lokalen Werten gelten für Ausweichflugplätze die nachfolgenden Wetter-Minima:

### 3.4.1 TAKE OFF ALTERNATE

Wenn die Wetterbedingungen am Startflugplatz unter dem Landeminima liegen, so muss bei Ausfall eines Triebwerkes bis zu einem Ausweichflugplatz mit den Minimas für ein Circling weitergeflogen werden können.

	Ceiling	Flugsicht
TAKE OFF ALTERNATE	500ft/GND	1500M

### 3.4.2 DESTINATION WITH ONE ALTERNATE

Wenn für den Zielflugplatz (DESTINATION) nur ein Ausweichflugplatz vorhanden ist, so muss dieser die Minima für das Circling aufweisen:

	Ceiling	Flugsicht
ONE ALTERNATE	500ft/GND	1500M

### 3.4.3 DESTINATION WITH TWO ALTERNATES

Wenn für den Zielflugplatz (DESTINATION) mindestens zwei Ausweichflugplätze vorhanden sind, so gelten unterschiedliche Wetter-Minima:

	Ceiling	Flugsicht
FIRST ALTERNATE	Minima+100 ft	Mindestsicht + 500 ft
SECOND ALTERNATE	500ft/GND	1500M

## 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 Standardbetankung und Beladung

Für die Durchführung von Schulflügen im Flugplatzbereich innerhalb von gesicherten Leistungsdaten kann auf eine schriftliche Berechnung der Flugleistung, des Treibstoffvorrates und der Beladung verzichtet werden.

#### 4.3 Treibstoffberechnung / FUEL CALCULATION

	FUEL QUANTITY	TIME
TAXI und RUN UP		
+		
CLIMB		
CRUISE		
DESCEND		
=		
BURN OFF		
+		
ROUTE RES _____ %		
+		
ALTERNATE		
+		
HOLDING		
=		
MINIMUM BLOCK		
+		
ADDITIONAL		
=		
ACTUAL BLOCK		

Angaben in lbs, Litern oder kg  
 Standard Route Reserve 5% vom TRIP  
 Siehe separates Flugplanformular FSB

#### 4.4 Berechnungsgrundlagen für die Treibstoffreserven:

Flugregeln	Reserven über dem Zielflugplatz	
VMC	45 Min	für Flugzeuge mit einem oder zwei Kolbentriebwerken bei Sparverbrauch
IMC	120 Min	für alle Flugzeuge bei Sparflugverbrauch

oder Treibstoff vom Zielflugplatz zum Ausweichflugplatz mit Reiseflugverbrauch, plus 45 Min Reserve über dem Ausweichflugplatz mit Sparflugverbrauch.

Es gilt die größere Menge aus den beiden Berechnungsarten.

#### 4.5 Treibstoffberechnung zum Ausweichflugplatz / ALTERNATE FUEL

Für die Berechnung gilt die erforderliche Treibstoffmenge zum weiter entfernten Ausweichflugplatz.

#### 4.6 Zusätzlicher Treibstoff / ADDITIONAL FUEL

Bei unsicheren Windverhältnissen, voraussehbaren Verzögerungen für den Anflug, oder bei bekannter Vereisung, muss der Treibstoffvorrat entsprechend erhöht werden.

**5 Beladung / LOAD SPREAD**  
**Masse- und Schwerpunktberechnung / MASS AND BALLANCE**

5.1 Verbindliche Unterlagen

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