

BETRIEBSREGLEMENT FLUGSCHULE BASEL AG

Inhalt

1. Das Betriebsreglement
 - 1.1 Gültigkeit
 - 1.2 Abgabe
 - 1.3 Akzeptanz
 - 1.4 Geltungsbereich
2. Die Flugschule Basel AG
 - 2.1 Das Unternehmen
 - 2.2 Verantwortlichkeiten
3. Der Flugbetrieb
 - 3.1 Policy
 - 3.2 Allgemeine Bestimmungen für den Flugbetrieb
 - 3.3 Operationelle Organisation des Flugbetriebes
 - 3.4 Vermietung
 - 3.5 Periodische Kontrollflüge (Checkflüge)
4. Ausbildung
 - 4.1 Bereiche
 - 4.2 Organisation der Schulbetriebes
 - 4.3 Basisausbildung (PPL)
 - 4.4 Weiterbildung / Höhere Ausbildung
 - 4.5 Operationelle Durchführung des Schulbetriebes
5. Flugmaterial
 - 5.1 Bereitstellung und Unterhalt des Flugmaterials
 - 5.2 Zusätzliches Material
 - 5.3 Ausrüstung der FSB Flugzeuge
6. Schäden und Unfälle
 - 6.1 Sorgfaltspflicht
 - 6.2 Schäden
 - 6.3 Unfälle
7. Haftung und Versicherung
 - 7.1 Haftung
 - 7.2 Versicherung
8. Massnahmen bei regelwidrigem Verhalten
 - 8.1 Verstösse im Schulbetrieb
 - 8.2 Verstösse gegen das Betriebsreglement
 - 8.3 Verstösse gegen Gesetze, Verordnungen, Reglemente
9. Gerichtsstand und Anwendbares Recht
 - 9.1 Gerichtsstand
 - 9.2 Anwendbares Recht
10. Schlussbestimmungen
 - 10.1 Ersatz des früheren Reglemets
 - 10.2 Inkrafttreten

Anhänge zum Betriebsreglement

1 Das Betriebsreglement

1.1 Gültigkeit

Die Tätigkeiten der Flugschule Basel AG (FSB) sind nach dem vorliegenden Betriebsreglement organisiert und geregelt. Das Betriebsreglement wird bei Bedarf ergänzt. Änderungen und Mutationen werden umgehend zur Kenntnisnahme und Genehmigung an das BAZL weitergeleitet.

1.2 Abgabe

Jeder aktuelle/potentielle Kunde hat die Möglichkeit das Betriebsreglement über die Homepage einzusehen und zu beziehen.

1.3 Akzeptanz

Die Inanspruchnahme der Produkte und Dienstleistungen der FSB bedeutet stillschweigendes Einverständnis mit dem Inhalt dieses Betriebsreglements. Das Betriebsreglement ist auch Bestandteil des Vertrages zur Miete von Flugzeugen.

1.4 Geltungsbereich

Dieses Betriebsreglement regelt die Tätigkeiten der FSB in Übereinstimmung mit der Schulbewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für

- die theoretische und praktische Ausbildungstätigkeit.
- die Vermietung von Flugzeugen.
- die Administration, das Sekretariat, soweit es den Flugbetrieb betrifft.
- den Flugzeug-Unterhaltsbetrieb, soweit diese Tätigkeit nicht im Betriebsreglement des Unterhaltsbetriebes beschrieben ist.

2 Die Flugschule Basel AG

2.1 Das Unternehmen

2.1.1 **Bezeichnung, Rechtsform und Geschäftssitz**

Die FLUGSCHULE BASEL AG ist eine Aktiengesellschaft gemäss OR Art.620 ff, mit Sitz an folgender Adresse:
 FLUGSCHULE BASEL AG, Schlossbergstrasse 1, 4132 Muttenz

2.1.2 **Zweck des Unternehmens**

Die FSB führt auf dem Flughafen Basel - Mulhouse einen Betrieb zur

- Aus- und Weiterbildung von Luftfahrtpersonal in Theorie und Praxis.
- Vermietung von Flugmaterial an ausgebildete Piloten für Training und Reisen.
- Ausführung von Unterhaltsarbeiten an Flugmaterial.

2.1.3 **Organisationsstruktur**



2.1.4 Training: Der Schulbetrieb der FSB

2.1.4.1 Er umfasst die theoretische und praktische Ausbildung nach den Richtlinien JAR zum:

- Privatpiloten PPL
- Berufspiloten CPL

2.1.4.2 Schulung zur Erlangung einer Sonderbewilligung für Instrumentenflug.

2.1.4.3 Schulung zur Erlangung der Berechtigungen für

- Nachtflug

2.1.4.4 Familiarisierungen und Differenz-Trainings für

- einmotorige Flugzeuge mit und ohne besondere Vorrichtungen
- mehrmotorige Flugzeuge

2.2 Verantwortlichkeiten

Die Verantwortlichkeiten für die Stelleninhaber sind im Operations- und im Training-Manual detailliert umschrieben. Im vorliegenden Betriebsreglement ist es ausreichend, die Verantwortlichkeiten nur summarisch darzustellen.

2.2.1 Leitung der FSB

2.2.1.1 Die FSB wird durch den AM geführt. Dieser ist gleichzeitig auch Accountable Manager/Schulleiter entsprechend der Terminologie in der FTO-Bewilligung des Bazl.

Dem AM unterstehen gemäss Organigramm Head of Training, Head of Administration, Postholder Maintenance und der Quality Manager.

Der AM bestimmt in Übereinstimmungen mit den Auflagen des BAZL über alle Belange der FSB in letzter Instanz.

2.2.1.2 Die Vereinigung mehrerer Funktionen in einer Person ist zulässig.

2.2.2 Head of Training (HT)

2.2.2.1 Der HT ist für die Pilotenausbildung im Rahmen von JAR und der Weisungen des Schulleiters verantwortlich.

Ihm unterstehen gemäss Organigramm die Chief Flying Instructors VFR und IFR, sowie der Chief Ground Instructor VFR.

2.2.2.2 Er integriert und überwacht die praktische und theoretische Ausbildung und den Fortschritt der Studenten.

2.2.2.3 Er stellt die Menge und Qualität der benötigten Ressourcen sicher (FI/IRI/GI, Lehrmittel, Infrastruktur)

2.2.2.4 Er ist verantwortlich für die Definition und Kontrolle der Qualität.

2.2.3 Chief Flying Instructors (CFI, Cheffluglehrer)

2.2.3.1 Es ist je ein Cheffluglehrer für den Sichtflug und für den Instrumentenflug bezeichnet.

2.2.3.2 Sie sind dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Lehrpersonal die notwendigen Kenntnisse zur Erfüllung ihrer Aufgaben im praktischen Unterricht besitzt.

Sie verteilen die Aufgaben an die Fluglehrer und weisen ihnen die Schüler zu. Sie beraten den HT und den Schulleiter bei der Anschaffung von Flugmaterial. Sie machen dem HT und dem Schulleiter Vorschläge für das zu verwendende Unterrichtsmaterial.

- 2.2.3.3 Die Vereinigung der Funktionen des Cheffluglehrers für Sicht- und Instrumentenflug in einer Person ist zulässig.
- 2.2.4 Flight-, Instrument Rating- and Class Rating Instructors (FI/IRI/CRI, Fluglehrer)**
- 2.2.4.1 Die Fluglehrer der FSB unterstehen dem jeweils zuständigen Cheffluglehrer.
- 2.2.4.2 Sie erteilen den Flugunterricht nach den Richtlinien des BAZL, den Instruktionsanweisungen der FSB (OM, TM, APPs) und diesem Betriebsreglement. Bei Widersprüchen gelten die Richtlinien des BAZL.
- 2.2.4.3 Die Fluglehrer nehmen an den regelmässigen Fluglehrersitzungen teil.
- 2.2.4.4 Fluglehrer sind verpflichtet, gefährdendes Verhalten Einzelner oder von Gruppen dem zuständigen Cheffluglehrer und/oder der Schulleitung direkt zu melden.
- 2.2.5 Chief Ground Instructors (CGI, Cheftheorielehrer)**
- 2.2.5.1 Es ist ein Cheffluglehrer für die PPL/VFR-Ausbildung bezeichnet.
- 2.2.5.2 Er ist dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Lehrpersonal die notwendigen Kenntnisse zur Erfüllung ihrer Aufgaben im theoretischen Unterricht besitzt.
Er rekrutiert und betreut die Theorielehrer und organisiert die Theoriekurse.
Er macht dem HT und dem Schulleiter Vorschläge für das zu verwendende Unterrichtsmaterial und für die Einrichtung der Schulräume.
- 2.2.6 Postholder Maintenance (Technischer Leiter)**
- 2.2.6.1 Der Technische Leiter ist für die ordnungsgemässe Wartung des Flug- und Hilfsmaterials gemäss dem Reglement für den Unterhaltsbetrieb verantwortlich.
Seine Tätigkeit ist im Reglement für den Unterhaltsbetrieb umschrieben.
- 2.2.7 Head of Administration (Leiter Admin)**
- 2.2.7.1 Der Leiter Admin ist verantwortlich für die Organisation und Abwicklung der Vermietung, sowie der Administration.
- 2.2.7.2 Er unterstützt AM, HT, CFI, CGI und QM bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.
- 2.2.7.3 Er betreut die Kunden (Schüler, Piloten, Flugzeughalter) und stellt geeignete Systeme zur Verfügung, damit die gesetzlichen und betrieblichen Vorgaben einhalten werden.
- 2.2.8 QM (Quality Manager)**
- 2.2.8.1 Der QM betreibt im Auftrag des AM das System zur Sicherung der Qualität.
- 2.2.8.2 Er erstellt einen Plan für Periodizität, Umfang und Struktur der notwendigen Audits, führt diese selber durch oder begleitet Dritte, schlägt dem AM die notwendig erscheinenden Korrekturmassnahmen vor und überwacht deren Umsetzung inkl. Erfolgskontrolle.
- 2.2.8.3 Der QM arbeitet eng mit dem AM, HT, CFI, CGI, Postholder Maintenance und dem HA zusammen.

3 DER FLUGBETRIEB

3.1 Policy

Der Flugbetrieb der FSB richtet sich nach folgender Prioritätsordnung:

| |
|------------------------------|
| SICHERHEIT IM FLUGBETRIEB |
| EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN |
| HOHER STANDARD |
| ZUFRIEDENSTELLUNG DER KUNDEN |

3.2 Allgemeine Bestimmungen für den Flugbetrieb

3.2.1 **Grundlagen und geltende Vorschriften**

Der Flugbetrieb der FSB ist organisiert nach

- a. den in der Schweiz gültigen Gesetzen, Verordnungen und Weisungen über die Luftfahrt
- b. der Schulungsbewilligung des BAZL aufgrund aktueller OM, TM, QSM
- c. dem Benützungsrecht und den besonderen Bestimmungen über die Benützung des Flughafens Basel-Mulhouse.
- d. dem Betriebsreglement der FSB.

3.2.2 **Zulassung zum Flugbetrieb**

3.2.2.1 Am Flugbetrieb der FSB dürfen nur Piloten teilnehmen, welche die vorgeschriebenen gültigen Ausweise besitzen und die weiteren Voraussetzungen der FSB erfüllen.

3.2.2.2 Als Piloten gelten sowohl Fluglehrer, lizenzierte Piloten und Flugschüler.

3.2.2.3 Piloten haben ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der FSB pünktlich nachzukommen. Die FSB stellt monatlich Rechnung. Der Rechnungsbetrag ist innert 15 Tagen netto zu bezahlen. Piloten welche die Zahlungsfrist nicht einhalten werden vom Flugbetrieb gesperrt, bis sie ihren finanziellen Verpflichtungen nachgekommen sind. Verzugszins und Beschreitung des Rechtsweges bleiben vorbehalten. Als Verzugszins gilt der Zins für Blankokredite der Basler Kantonalbank.

3.2.3 **Reservation, Zuteilung des Flugmaterials**

3.2.3.1 Flugzeugreservierungen sind beim Sekretariat oder im Internet vorzunehmen.

3.2.3.2 Die Handhabung der Reservations- und Mindestflugzeiten ist in einem separaten Reglement definiert. Dieses kann im Sekretariat eingesehen und bezogen werden.

3.2.3.3 Annullierungen sind raschmöglichst vorzunehmen. Ist ein Flugzeug 15 Minuten nach Reservationsbeginn noch nicht übernommen, so kann die Reservationsstelle wieder darüber verfügen.

3.2.4. Flugmedizinische Vorschriften

- 3.2.4.1 Am Flugbetrieb darf nur teilnehmen, wer
- gesund, ausgeruht ist und sich leistungsfähig fühlt.
 - nicht unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss steht.
 - keine Medikamente einnimmt (Mit Ausnahme vom Fliegerarzt ausdrücklich bewilligte Medikamente).
 - keine psychischen Probleme hat, die einen Einfluss auf das Führen eines Flugzeuges haben.
- 3.2.4.2 Flugmedizinische Vorschriften für den Flugbetrieb
Der Pilot sorgt dafür,
- dass im und um das Flugzeug nicht geraucht wird (gilt für jedes Flugplatzareal)
 - dass er und seine Passagiere vor und während des Fluges nur bekömmliche Nahrung und Getränke in vernünftiger Quantität zu sich nehmen.
 - dass Papiersäcke für Luftkranke an Bord sind.
 - dass er eine Flughöhe wählt, welche jederzeit eine genügende Sauerstoffversorgung gewährleistet, mindestens jedoch diejenige, welche den gesetzlichen Bestimmungen entspricht.

3.3 Operationelle Organisation des Flugbetriebes

3.3.1 Verantwortung der Piloten:

- Jeder Pilot, der am Flugbetrieb der FSB teilnimmt, ist verantwortlich für
- den Besitz aller notwendigen gültigen Ausweise und Berechtigungen.
 - das Mitführen der notwendigen gültigen Bordpapiere.
 - die gewissenhafte Vorbereitung des Fluges.
 - die Beurteilung der sicheren Durchführbarkeit des Fluges im Hinblick auf die technischen, meteorologischen und rechtlichen Bedingungen sowie die physische und psychische Belastung von Pilot und Passagieren.
 - die Kontrolle der Flugbereitschaft des Flugzeuges und des Hilfsmaterials. Die Übernahmekontrolle muss nach Checklisten im Flughandbuch / AFM durchgeführt werden.
 - die Einhaltung der Reservationszeiten des Flugzeuges.
 - die Durchführung des FSB-Checkflugs gemäss Ziffer 3.5 bzw. der allfälligen Kontrollflüge bei mangelndem Flugtraining.
 - die Einhaltung der im AFM vorgeschriebenen Verfahren.

3.3.2 Verantwortung im Schulbetrieb

Bei Ausbildungsflügen am Doppelsteuer ist der Fluglehrer verantwortlich für die Einhaltung der gesamten Ziffer 3.3.1

3.3.3 Mitarbeit im Flugbetrieb / Vorbereitung eines Fluges

- 3.3.3.1 Die Piloten sind verantwortlich für
- Bereitstellung des Flugzeuges und des Hilfsmaterials.
 - Kontrolle der Treibstoff und Ölmenge, Nachfüllen von Motorenöl und weiterer Betriebsstoffe.
 - Sicherung und Schutz des Flugzeuges (Verankerung des Flugzeuges, Steuerblockierung, etc.) auf Flugplätzen ohne Hangarierungsmöglichkeiten.
 - sorgfältiges und vollständiges Führen des Flugreisebuches.

- 3.3.3.2 Der Pilot muss mit dem verwendeten Flugmaterial und dessen Ausrüstung vertraut sein. Er ist verantwortlich dafür, dass
- alle Ausweise und Dokumente für Piloten und Flugmaterial vorhanden sind.
 - alle Unterlagen wie AIP / Route Manual, Operations Manual etc. an Bord sind.
 - sich der notwendige Treib- und Schmierstoffvorrat plus Reserven an Bord befinden.
 - ein Betriebsflugplan erstellt wurde.
 - der ATC Flugplan oder die Fluganmeldung abgegeben wurde.
 - das aktuelle Wetter und die Vorhersage den Antritt des vorgesehenen Flugs zulassen.
 - die für den Flug relevanten Notverfahren bekannt sind und das Material vorhanden ist.
 - die in Frage kommenden Abflug-, Strecken- und Anflugverfahren bekannt sind.

3.3.4 Anmeldung eines Fluges

- 3.3.4.1 Vor jedem Flug muss eine Fluganmeldung oder ein ATC Flugplan bei der zuständigen Stelle in schriftlicher oder telefonisch verbindlicher Form hinterlegt werden. Bei allen Flügen muss ein Mietvertrag/Fluganmeldung der FSB ausgefüllt werden. Ausgenommen davon sind Schulflüge mit einem Fluglehrer der FSB an Bord.

3.3.5 Durchführung eines Fluges

3.3.5.1 Allgemeines

Jeder Flug muss nach dem geltenden örtlichen, nationalen und internationalen Recht durchgeführt werden.

Der Pilot ist verantwortlich, dass sich auch nach Änderungen des Flugprogramms der notwendige Treib- und Schmierstoffvorrat an Bord befindet.

Die Flughöhen sind so zu wählen, dass keine Gefahr einer Kollision mit Hindernissen besteht und die gesetzlichen Mindestflughöhen eingehalten werden.

Das Flugzeug, dessen Triebwerke und Ausrüstung sind nach den Vorschriften der Betriebshandbücher zu betreiben. Eigenwillige Handhabung zieht die volle Verantwortung des Piloten für Schäden nach sich.

Bei Anzeige einer technischer Störungen ist der Flug abubrechen und auf dem nächsten Flugplatz zu landen.

- 3.3.5.2 VFR Wetterminima, Grundlagen für die Treib- und Schmierstoff Berechnungen, Hinweise auf Unterlagen für die Beladung und Schwerpunkt Berechnung sind im Anhang 4 aufgeführt.

3.3.6 Durchführung von Instrumentenflügen

- 3.3.6.1 Die Überquerung der Hauptalpenketten in IMC mit einmotorigen Flugzeugen ist untersagt.
- 3.3.6.2 Bei Flügen mit mehrmotorigen Flugzeugen muss sichergestellt sein, dass der Flug unter Berücksichtigung der aktuellen Wetterlage und den Leistungsdaten nach einem Triebwerksausfall bis zu einem geeigneten Flugplatz weitergeführt werden kann.
- 3.3.6.3 Wetterminima für IFR Flüge, Grundlagen für die Treib- und Schmierstoff Berechnungen, Hinweise auf Unterlagen für die Beladung und Schwerpunkt Berechnung sind im Anhang 4 aufgeführt.

3.3.7 Abschluss eines Fluges

- 3.3.7.1 Der Pilot ist für die Erledigung aller Formalitäten nach der Landung persönlich verantwortlich (Abschluss des Flugplanes, Mietvertrag/Fluganmeldung, Zoll, Taxen etc.)
- 3.3.7.2 Die persönlichen Flugbücher, das Flugreisebuch und der Flugrapport für die Flugschule sind wahrheitsgetreu auszufüllen.
- 3.3.7.3 Besondere Vorkommnisse sind den zuständigen Stellen sofort zu melden.

3.3.8 Flugzeitkontrolle, Pflicht zur ordnungsgemässen Führung der Dokumente

- 3.3.8.1 Die Flugzeit wird aufgrund der eingebauten Flugstundenzähler (Flight Time Counter) abgelesen und registriert.
- 3.3.8.2 Diese effektiven Flugzeiten sind für die Führung des Flugreisebuches verbindlich.
Alle Dokumente sind wahrheitsgetreu auszufüllen.
- 3.3.8.3 Bei Flugzeugen mit defektem oder fehlendem Flugstundenzähler ist der Pilot für die korrekte Registrierung der Flugzeiten verantwortlich.

3.3.9 Abstellen der Flugzeuge in Basel

- 3.3.9.1 Auf der Abstellfläche der GAGBA in Basel liegt die Verantwortung für das ordnungsgemässe Abstellen des Flugzeuges beim Piloten. Dies betrifft insbesondere das Parkieren und Anketten innerhalb der Bodenmarkierungen.
- 3.3.9.2 Vor dem Hangar sind die Flugzeuge so zu betreiben, dass der Propellerwind die Hangartore und hangarierte Flugzeuge nicht beschädigen kann.
- 3.3.9.3 Hangarordnung
Stoff-Flieger sind nach Gebrauch wieder zu hangarieren.
Das Hangarieren muss mit äusserster Vorsicht durchgeführt werden. Schäden an Flugzeugen sind sofort den Organen der FSB zu melden.
Allfällige Reparaturkosten gehen zu Lasten des Schadenverursachers.

3.3.10 Abstellen auf anderen Flugplätzen

- 3.3.10.1 Das Flugzeug muss immer nach den örtlichen Vorschriften abgestellt werden. Der Pilot ist für die Sicherung des Flugzeuges und für die Steuerblockierung verantwortlich.
- 3.3.10.2 Nach der Landung auf anderen Flugplätzen ist der Pilot selbst verantwortlich für
 - a. die Betankung und das Nachfüllen von Oel und anderen Betriebsstoffen (richtiger Treibstoff, richtige Ölsorte und Qualität)
 - b. Verankerung, Unterlegen von Radschuhen, Steuerblockierung
 - c. Schutz vor Sonnenbestrahlung oder Hangarierung.
- 3.3.10.3 Der Pilot hat Treib- und Schmierstoffe inkl. den Gebühren direkt zu bezahlen. Nach Vorlage der Quittungen für Treibstoff und Oel wird der Betrag nach den aktuell gültigen Preisen in Basel zurück erstattet.

3.4 Vermietung

3.4.1. Berechtigung

3.4.1.1. Die Berechtigung, von der FSB Flugzeuge zu mieten, umfasst die stillschweigende Anerkennung der Bestimmungen dieses Reglements.

3.4.2 Bewilligte Luftfahrzeugmuster, Routen und Flugplätze

3.4.2.1 Jeder Pilot darf nur diejenigen Flugzeuge fliegen, auf welchen er gemäss den Weisungen des BAZL und den FSB-Vorschriften eine Familiarisierung oder ein Differenztraining absolviert hat. Die Anforderungen für das Minimaltraining müssen erfüllt sein.

3.4.2.2 Bestehen hinsichtlich der fliegerischen Fähigkeiten Zweifel, so steht der Schulleitung das Recht zu, die Zulassung zum Flugbetrieb vom Ergebnis eines Kontrollfluges abhängig zu machen. Dasselbe gilt auch für Flüge nach Trainingsunterbrüchen.

3.4.2.3 Die Schulleitung kann Flüge nach bestimmten Flugplätzen, insbesondere die Landung und den Start auf Flugplätzen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad an besondere Bedingungen knüpfen (z.B. Einweisung oder Flugerfahrung des Piloten).

3.4.3 Planung von Reiseflügen

3.4.3.1 Längere Reiseflüge sind so zu planen, dass

- a. keine besondere Gefährdung für den Pilot, die Passagiere und das Flugzeug besteht
- b. während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden

3.4.3.2 Für Verzögerungen der Flugreise und den daraus entstehenden Kosten kann die FSB nicht haftbar gemacht werden.

3.4.4 Wartung und Reparaturen auf fremden Flugplätzen

siehe Ziffer 5.1.3

3.4.5 Auslandflüge, Teilnahme an Rallies und Geschicklichkeitsprüfungen

3.4.5.1 Die Teilnahme an Rallies und Konkurrenzen mit FSB-Flugzeugen müssen durch den Schulleiter bewilligt werden.

3.5 Periodische Kontrollflüge (Checkflüge)

Es kommt das separate „REGLEMENT FÜR FSB-CHECKFLÜGE“ zur Anwendung. Dieses steht, zusammen mit dem entsprechenden Formular, auf der FSB-Homepage zur Verfügung.

4 Ausbildung

4.1 Bereiche

4.1.1 **Ausbildungssparten**

4.1.1.1 Die FSB betreibt Schulung in folgenden Sparten:

- Theoretische und praktische Basisausbildung.
- Weitergehende Ausbildung, wie CPL und Nachtflug.
- Ausbildung zur Erlangung der Sonderbewilligung für Instrumentenflug.
- Familiarisierungen und Differenztrainings.
- Weiterbildungskurse für brevetierte Piloten.

4.2. Organisation des Schulbetriebes

4.2.1 **Bedingungen für die Aufnahme der Ausbildung**

4.2.1.1 Wer sich bei der FSB ausbilden lassen will, muss

- im Besitze der erforderlichen Ausweise sein.
- das Anmeldeformular der FSB ausfüllen.
- im Besitze des Betriebsreglements der FSB sein.
- die Preisliste kennen.

4.2.2 **Ausbildungs- und Preisgarantie**

4.2.2.1 Die FSB gewährleistet weder eine Ausbildungs- noch eine Preisgarantie. Je nach Eignung, Alter und Umständen (wie z.B. Wetter, Unterbrüche) können sich beträchtliche Abweichungen von der gesetzlich festgelegten Mindeststundenzahl zum Erwerb eines Ausweises oder einer Berechtigung ergeben.

4.2.2.2 Die FSB lehnt Forderungen, die auf Grund von ausgefallenen oder verspätet stattgefundenen Lektionen gestellt werden, ab. Technisch oder meteorologisch bedingte Wartezeiten und Spesen werden nicht entschädigt.

4.2.3 **Verrechnung der Schulungszeiten**

4.2.3.1 Dem Flugschüler wird die Instruktionszeit durch den Fluglehrer und die Miete des Schulflugzeuges verrechnet.

Die Instruktionszeit des Fluglehrers besteht aus der Flug-, Block- und Briefing/Debriefingzeit. Eventuelle Wartezeiten werden wie Briefingzeit in Rechnung gestellt.

4.2.4 **Material und Unterlagen für den theoretischen und praktischen Unterricht**

4.2.4.1 Die Beschaffung benötigter Unterlagen ist Sache des Flugschülers. Diese können über das Sekretariat bezogen werden.

4.2.5 **Anmeldung zu Prüfungen**

4.2.5.1 Für die Anmeldung zu einer BAZL Prüfung sind die Cheffluglehrer zuständig. Sie erfolgt über die Flugschule. Diese ist besorgt für die rechtzeitige Anmeldung. Die Anmeldung für die theoretischen Prüfungen kann an einen Ausbildungsverantwortlichen delegiert werden.

4.2.5.2 Die Zulassung zu theoretischen Prüfungen ist vom Ergebnis einer schriftlichen Vorprüfung abhängig.

4.2.5.3 Die Zulassung zu praktischen Prüfungen kann vom Ergebnis eines Kontrollfluges abhängig gemacht werden.

4.2.5.4 Der Kontrollflug zum Erwerb der Sonderbewilligung für Instrumentenflug wird nach Absprache mit dem Cheffluglehrer für Instrumentenflug mit einem Sachverständigen des BAZL vereinbart.

4.2.6 Unterrichtsräume

4.2.6.1 Die FSB stellt für den Theorieunterricht Instruktionsräume zur Verfügung. Diese sind mit dem notwendigen Material ausgestattet.

4.2.7 Ausbildungsflüge auf schulfremden Flugzeugen

4.2.7.1 Ausbildungsflüge werden auf den im Anhang 2 aufgeführten Flugzeugen durchgeführt.
Im Einzelfall können zugemietete Flugzeuge eingesetzt werden. Sie werden unter Beilage einer Benützungsvereinbarung vor Aufnahme des Flugbetriebes dem BAZL gemeldet.

4.3 Basisausbildung (PPL)

4.3.1 Bedingungen für die Aufnahme der Basisausbildung

4.3.1.1 Wer die Ausbildung bei der FSB definitiv aufnehmen will, muss

- im Besitze eines Lernflugausweises sein (siehe Lernflugausweis / Eignungsabklärung)
- das Anmeldeformular der FSB ausfüllen.
- bestätigen, dass er das Betriebsreglement der FSB kennt.

4.3.2 Lernausweis

4.3.2.1 Der Flugschüler hat sich beim BAZL um einen Lernausweis zu bewerben. Zum Gesuch gehören das Attest eines Vertrauensarztes des BAZL und ein Auszug aus dem Zentralstrafregister.

4.3.3 Anmeldeformular

4.3.3.1 Das Anmeldeformular kann im Sekretariat bezogen und muss dort abgegeben werden.

4.3.4 Eignungsabklärung

4.3.4.1 Zur Abklärung der fliegerischen Eignung kann ein Interessent maximal 20 Flüge am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer durchführen, bevor er sich um einen Lernausweis bewirbt. Diese Flugzeit wird bei der Schulung angerechnet. Sollte einem Interessenten, der von dieser Möglichkeit gebraucht macht, nachträglich der Lehrausweis verweigert werden, so kann er keine Ersatzansprüche an die FSB stellen.

4.3.5 Theoretischer Unterricht

4.3.5.1 Die Schüler besuchen normalerweise die von der FSB organisierten Theoriekurse. Diese werden in den Theorieräumen der FSB durchgeführt.

4.3.5.2 Für die Bereitstellung und den Unterhalt der Ausbildungsräume ist die Administration verantwortlich.

4.3.6 Praktischer Unterricht

4.3.6.1 Die Fluglehrer erteilen den praktischen Unterricht auf Basis des PPL-Syllabus, der nach den Ausbildungsrichtlinien des BAZL erarbeitet wurde. Der Flugschüler trägt die Flüge gemäss den Weisungen des BAZL laufend in ein Flugbuch ein. Der Fluglehrer kontrolliert und bestätigt diese Eintragungen.

4.4 Weiterbildung/Höhere Ausbildung

4.4.1 Organisation

4.4.1.1 Die FSB bietet Kurse und individuelle Schulung zur Erlangung von Erweiterungen, Sonderbewilligungen und weitergehenden Ausweisen an.

4.4.2 Familiarisierungen und Differenztrainings

4.4.2.1 Der Cheffluglehrer ist berechtigt, den Abbruch einer Familiarisierung oder eines Differenztrainings anzuordnen, wenn ein Pilot den Anforderungen nicht gewachsen ist oder wenn hinsichtlich einer späteren sicheren Führung des Flugzeuges Zweifel bestehen.

4.4.2.2 Familiarisierungen und Differenztrainings bestehen aus einem theoretischen und praktischen Teil. Der theoretische Teil stützt sich auf das Luftfahrzeug-Flughandbuch (AFM) und enthält auch die Notverfahren. Er kann mit einer internen schriftlichen Prüfung abgeschlossen werden. Der Kauf eines AFM ist empfehlenswert, bei anspruchsvolleren Flugzeugen obligatorisch.

4.4.2.3 Das Flugprogramm richtet sich nach den Weisungen und Richtlinien des BAZL bzw. nach den vorhandenen Syllabi.

4.4.3 Berechtigung für Familiarisierungen und Differenztrainings

4.4.3.1 Familiarisierungen und Differenztrainings dürfen nur von FSB-Fluglehrern (FI) oder von FSB-Class Rating Instructors (CRI) durchgeführt werden.

4.4.4 Weitergehende Ausbildung

4.4.4.1 Massgebend für die weitergehende Ausbildung und die Weiterbildung sind die aktuell gültigen Weisungen des BAZL.

4.5 Operationelle Durchführung des Schulbetriebes

4.5.1 Schulungszeiten

4.5.1.1 Der Flugschüler vereinbart die Schulungszeiten mit dem Fluglehrer direkt oder unter Mithilfe der Administration.

4.5.2 Fluganmeldung

4.5.2.1 Der Flugschüler macht unter Anleitung oder Überwachung des Fluglehrers vor jedem Schulflug eine Fluganmeldung in schriftlicher oder telefonisch verbindlicher Form.

4.5.3 Vorbereitung eines Schulfluges:

4.5.3.1 Der Flugschüler kontrolliert vor jedem Schulflug unter Anleitung des Fluglehrers:

- die Dokumente.
- die notwendigen Unterlagen wie AIP / Route Manual, Operations Manual etc.
- die berechneten Treib- und Schmierstoffvorräte plus Reserven.
- den Betriebsflugplan.
- den ATC Flugplan / Fluganmeldung.
- das Wetter / NOTAM / KOSIF.
- das Material für Notverfahren.
- das Abflug-, Strecken- und Anflugverfahren.

Vor jedem Schulflug wird eine Vorflugbesprechung ‚Briefing‘ durchgeführt.

4.5.4 Allgemeine Richtlinien

- 4.5.4.1 Für alle Schulflüge gilt
- Durchführung nach geltendem örtlichem, nationalem und internationalem Recht.
 - Sicherstellung der notwendigen Treib- und Schmierstoffmenge.
 - Einhaltung der Sichtflugregeln.
 - Einhaltung der Mindestflughöhen.
 - Das Flugzeug, Triebwerke und Ausrüstung sind nach dem AFM zu betreiben.
 - Bei technischen Störungen ist der Flug gegebenenfalls abubrechen. Die Landung muss auf dem nächsten, geeigneten Flugplatz erfolgen.
- 4.5.4.2 Wetterminimas, Grundlagen für die Treib- und Schmierstoff Berechnungen und Hinweise auf Unterlagen für die Beladung und Schwerpunktberechnung sind im Anhang 4 aufgeführt.
- 4.5.4.3 Im Interesse des Ausbildungserfolges und der Flugsicherheit muss darauf geachtet werden, dass der Flugschüler nicht überfordert wird. Bei Anzeichen von Stress und Überforderung ist der Flug abubrechen.

4.5.5 Instrumentenflugtraining

- 4.5.5.1 Der Instrumentenfluglehrer überwacht den ganzen Flug am Doppelsteuer. Er trägt die Verantwortung für den Flug.
- 4.5.5.2 Auf simulierten Instrumentenflügen muss die visuelle Luftraumüberwachung durch den Fluglehrer oder einen geeigneten Beobachter gewährleistet sein.
- 4.5.5.3 Die Überquerung der Hauptalpenketten in IMC mit einmotorigen Flugzeugen ist untersagt.
- 4.5.5.4 Bei Flügen mit mehrmotorigen Flugzeugen muss sichergestellt sein, dass der Flug unter Berücksichtigung der aktuellen Wetterlage und den Leistungsdaten nach einem Triebwerksausfall weitergeführt werden kann.
- 4.5.5.5 Wetterminima für IFR Flüge, Grundlagen für die Treib- und Schmierstoff Berechnungen, Hinweise auf Unterlagen für die Beladung und Schwerpunktberechnung sind im Anhang 4 aufgeführt.
- 4.5.5.6 Für die Nachtflugausbildung kommt der entsprechende Syllabus zur Anwendung.

4.5.6 Unpässlichkeit im Schulbetrieb

- 4.5.6.1 Bei Unpässlichkeit während des Schulbetriebes ist der Fluglehrer zu verständigen. Seinen Anordnungen ist Folge zu leisten.

4.5.7 Abschluss eines Schulfluges

- 4.5.7.1 Die persönlichen Flugbücher, das Flugreisebuch und der Flugrapport für die Flugschule sind unter Anleitung des Fluglehrers wahrheitsgetreu auszufüllen.
- 4.5.7.2 Besondere Vorkommnisse sind den zuständigen Stellen sofort zu melden.
- 4.5.7.3 Nach jedem Schulflug ist eine Nachflugbesprechung „Debriefing“ durchzuführen.

5 Flugmaterial

5.1 Bereitstellung und Unterhalt des Flugmaterials

5.1.1 **Flugbereitschaft und Übernahme der FSB Flugzeuge**

5.1.1.1 Der Pilot hat vor Antritt des Fluges die Flugbereitschaft zu prüfen und die Übernahmekontrolle gemäss Checkliste resp. AFM durchzuführen. Er ist dafür verantwortlich, dass die Bordpapiere an Bord sind und das Hilfsmaterial funktionstüchtig ist.

5.1.2 **Wartung und Bereitstellung der FSB Flugzeuge**

5.1.2.1 Für die Flugbereitschaft der Flugzeuge ist der Unterhaltsbetrieb der FSB verantwortlich. Er sorgt für eine einwandfreie Wartung der Flugzeuge und organisiert in Zusammenarbeit mit der Administration und dem Schulleiter die Durchführung der periodischen Kontrollen, der notwendigen Reparaturen und Revisionen.

5.1.2.2 Der Technische Leiter ist berechtigt, jederzeit ein Flugzeug aus dem Betrieb zu nehmen.

Vor Inangriffnahme oder der Vergabe grösserer Reparaturen oder Revisionen orientiert er den Schulleiter. Über die Aberkennung der Lufttüchtigkeit eines Flugzeuges entscheidet der Unterhaltsbetrieb oder das BAZL.

5.1.3. **Wartung auf anderen Flugplätzen als Basel**

5.1.3.1 Wenn vor Antritt eines Fluges auf Grund der Einträge im Flugreisebuch ersehen werden kann, dass eine periodische Kontrolle fällig wird, dann ist das konkrete Vorgehen mit der FSB abzusprechen.

5.1.3.2 Werden Wartungsarbeiten fällig, oder Reparaturen notwendig, muss der Pilot umgehend die Schulleitung der FSB verständigen.

5.1.3.3 Ohne ausdrückliches Einverständnis mit der Schulleitung der FSB dürfen weder Wartungs- noch Reparaturaufträge erteilt werden.

5.1.3.4 Mehrkosten, welche entstehen, wenn Unterhaltsarbeiten auf anderen Flugplätzen durchgeführt werden, oder wenn Personal und Ausrüstung dorthin transportiert werden muss, gehen zu Lasten des Piloten. Diese Regelung gilt, wenn vor Antritt des Fluges auf Grund der Einträge im Flugreisebuch ersehen werden kann, dass eine periodische Kontrolle fällig wird.

5.2 Zusätzliches Material

5.2.1 **Schuleigenes Material**

5.2.1.1 Jedes Flugzeug ist mit einer Zugstange (TOW BAR) ausgerüstet. Der Pilot hat sich vor Antritt des Fluges davon zu überzeugen, dass diese an Bord ist. Motorenöl und Material für die Verankerung der Flugzeuge auf fremden Flugplätzen kann bei der Administration/Unterhaltsbetrieb bestellt werden.

5.2.1.2 Für Flüge über Wasser können Schwimmwesten zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen bei der Administration oder Unterhaltsbetrieb bestellt werden.

5.2.2 Persönliches Material der Piloten

- 5.2.2.1 Die Piloten müssen selbst besorgt sein für:
- Route Dokumentation
 - Sichtflug: AIP 2, Schweiz inklusive Revisionen (Bestellung über die FSB möglich)
 - Instrumentenflug: Route Manual (Bestellung über die FSB möglich)
 - Taschenlampen für den Nachtflug
 - weiteres Rettungsmaterial für Überwasserflüge (Boote, Signalraketen, unabhängige Notsender)

5.3 Ausrüstung der FSB Flugzeuge

5.3.1 Ausrüstung der Flugzeuge für Flüge nach VFR

5.3.1.1 Die Ausrüstung erlaubt Sichtflüge in den Luftraumklassen B bis G.

5.3.1.2 Die Ausbildung für Flüge nach VFR erfolgt auf ein- und zweimotorigen Flugzeugen, die mit Doppelsteuer ausgerüstet sind.

5.3.2 Ausrüstung der Flugzeuge für Flüge nach IFR

5.3.2.1 Die Ausrüstung erlaubt Flüge nach IFR in allen Luftraumklassen A bis G.

5.3.2.2 Die Ausbildung für Flüge nach IFR erfolgt auf ein- und zweimotorigen Flugzeugen, die mit Doppelsteuer ausgerüstet sind und die eine entsprechende zusätzliche Ausrüstung aufweisen.

5.3.3 Ausrüstung der Flugzeuge für die IFR Ausbildung in VMC

5.3.3.1 Der Cheffluglehrer für Instrumentenflug entscheidet über die erforderliche Ausrüstung von Schulflugzeugen für die Ausbildung im Instrumentenflug in VMC.

Die minimale Ausrüstung ist im Anhang 2 dieses Betriebsreglementes beschrieben.

5.3.3.2 Auf Flugzeugen mit dieser Ausrüstung darf lediglich die Basisausbildung im Instrumentenflug gemacht werden.

5.3.4 Ausrüstung der Flugzeuge für die IFR Ausbildung in IMC

5.3.4.1 Die Flugzeuge der FSB für die IFR Schulung in IMC sind für den Instrumentenflug entsprechend ausgerüstet.

6 Schäden und Unfälle

6.1 Sorgfaltspflicht

6.1.1 **Pflicht zur Sorgfalt und zur Vermeidung von Schäden**

6.1.1.1 Jeder der am Flugbetrieb der FSB teilnimmt, ist verpflichtet, alles in seiner Kraft stehende zu unternehmen, um Schäden abzuwenden und Unfälle zu vermeiden.

6.1.2 **Verantwortung**

6.1.2.1 Der Pilot ist vom Augenblick der Übernahme bis zur ordnungsgemässen Rückgabe für das Flug- und Hilfsmaterial verantwortlich. Er ist zu grösster Sorgfalt verpflichtet und darf das Flugzeug nur gemäss der Checkliste, dem AFM und weiteren offiziellen Anweisungen bedienen und einsetzen.

6.2 Schäden

6.2.1 **Meldepflicht für verlorenes, oder beschädigtes Material**

6.2.1.1 Fehlendes oder beschädigtes Flugmaterial ist vor Antritt und nach Abschluss des Fluges den Organen der FSB zu melden. Dazu gehören insbesondere auch harte Landungen, fehlende Checklisten, Bordpapiere, beschädigte Zusatzausrüstungen wie GPS, Hilfsmaterial etc.

6.2.2 **Festgestellte und vermutete Mängel und Schäden**

6.2.2.1 Jeder Pilot ist verpflichtet, festgestellte oder vermutete Mängel und Defekte an Flugzeugen und Material umgehend den Organen der FSB zu melden (Schulleiter, Technischer Leiter, Cheffluglehrer oder Sekretariat). Gleichzeitig ist ein entsprechender Eintrag im Flugreisebuch, sowie dem Mietvertrag/Fluganmeldung zu tätigen. In schwerwiegenden Fällen muss ein ausführlicher schriftlicher Rapport erstellt werden.

6.2.2.2 Muss der Pilot auf Grund eines Bedienungsfehlers oder anderer Umstände einen Schaden vermuten (z.B. nach einer sehr harten Landung, einem Triebwerkstart mit eingeschalteter Bordelektronik, Kollision am Boden etc.), so ist er zur Meldung an die Organe der FSB und zur Kennzeichnung des Flugzeuges verpflichtet. Dies gilt auch, wenn der vermutete Schaden nicht sichtbar ist.

6.2.2.3 Der Verursacher haftet bei Unterlassung der Meldung sowohl gegenüber der FSB, wie auch gegenüber Piloten, welche das Flugzeug in gutem Glauben übernehmen.

6.2.2.4 Das Flugzeug darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn im Flugreisebuch ein Mangel eingetragen ist, der nicht behoben ist und der die Sicherheit des vorgesehenen Fluges beeinträchtigt.

6.2.3 **Beweisführung**

6.2.3.1 Wird diese Meldepflicht versäumt und das Flugzeug trotzdem in Betrieb genommen, so muss der Pilot beweisen, dass er nicht für den Verlust oder die Beschädigung verantwortlich ist.

6.3 Unfälle

6.3.1 Verhalten nach einem Unfall

6.3.1.1 Nach Möglichkeit hat der Pilot verletzten Passagieren oder Drittpersonen erste Hilfe zu leisten oder sich darum zu bemühen, dass diese versorgt werden. Abgesehen von notwendigen Rettungs- und Bergungsarbeiten dürfen keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die Untersuchung erschweren könnten.

6.3.2 Meldung von Schäden und Unfällen

6.3.2.1 Beschädigungen an Luftfahrzeugen und Flugunfälle sind auf dem schnellstmöglichen Weg gemäss der „Alerting Procedures List“ zu melden.

7 Haftung und Versicherung

7.1 Haftung

7.1.1 Haftung gegenüber Dritten

7.1.1.1 Die Haftung für Schäden, welche ein Mieter Dritten im Flug oder am Boden zufügt, richtet sich nach dem anwendbaren Gesetz. Derartige Schäden sind den Organen der FSB umgehend zu melden.

7.1.2 Regressrecht der FSB

7.1.2.1 Haftet die FSB aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen für Schäden, welche der Mieter einem Dritten zufügt, so kann die FSB dafür Regress auf den Mieter nehmen, soweit diese Haftung nicht durch die Haftpflichtversicherung der FSB gedeckt wird.

7.1.3 Schadenzufügung gegenüber der FSB

7.1.3.1 Beschädigt der Mieter das gemietete oder andere Flugzeuge der FSB oder deren Einrichtungen in der Luft oder am Boden, so ist er dafür schadenersatzpflichtig. Er ist auch ersatzpflichtig für Schäden, welche von ihm bei unsachgemässer Behandlung des gemieteten Flugzeuges verursacht werden.

7.1.3.2 Die FSB schliesst für alle bei ihr im Einsatz stehenden Flugzeuge eine Vollkaskoversicherung ab. Soweit Schäden durch diese gedeckt werden, reduziert sich der Schadenanspruch der FSB unter Vorbehalt des Regressrechtes der Versicherung.

7.1.4 Massgeblicher Schaden

7.1.4.1 Zum Schaden, den der Mieter der FSB zu ersetzen hat, gehören insbesondere auch

- der Versicherungs-Selbstbehalt.
- die Aufwendungen für die Miete von Ersatzflugzeugen und die Rückführung beschädigter Flugzeuge.
- die Mietausfälle während der Dauer der Reparatur oder der Ersatzbeschaffung.
- Verlust der Gewinnbeteiligung aus dem Versicherungsvertrag.

7.1.5 Haftung bei grober Fahrlässigkeit oder wegen einem Verstoss gegen das Betriebsreglement

7.1.5.1 Bei grober Fahrlässigkeit, oder Verstoss gegen das vorliegende Betriebsreglement, haftet der Mieter ohne Beschränkung für den gesamten Schaden. Die FSB kann nicht verpflichtet werden, Leistungen der Kaskoversicherung in Anspruch zu nehmen, wenn der Mieter den Schaden grobfahrlässig verursacht oder herbeigeführt hat.

7.1.6 Haftungsbefreiung

7.1.6.1 Ein Mieter ist von jeder Haftung gegenüber der FSB inklusive Regress befreit, wenn ein Schaden durch technisches Versagen von Triebwerk, Zelle oder anderer für die Flugtauglichkeit wichtiger Teile verursacht worden ist, sofern er dieses nicht durch Fehlmanipulation (z.B. unzuweckmässige Bedienung der Gemischregulierung, der Vergaservorwärmung, von Klappen und Fahrgestell etc.) selbst bewirkt hat. Der Mieter hat den Grund für die Schadensbefreiung nachzuweisen.

7.1.7 Haftung bei Überschreitung der Mietberechtigung

7.1.7.1 Benützt ein Pilot ein bei der FSB im Einsatz stehendes Flugzeug, ohne die Voraussetzungen für die Miete zu besitzen, oder überschreitet er seine Mietberechtigung, so ist er in jedem Fall für den vollen Schaden verantwortlich. Die Bestimmungen dieses Betriebsreglements über die Beschränkung der Haftung und über die Haftungsbefreiung sind in diesem Fall nicht anwendbar.

7.1.8 Haftung bei Ausbildungsflügen am Doppelsteuer

7.1.8.1 Piloten und Flugschüler, welche Doppelsteuerflüge mit einem FSB Fluglehrer ausführen, haften nur, wenn sie den Fluglehrer in seiner Tätigkeit hindern oder vorsätzlich oder grobfahrlässig handeln. Im Übrigen liegt die Verantwortung für das Flugmaterial beim Fluglehrer.

7.1.9 Haftungsausschluss

7.1.9.1 Die FSB haftet nicht:

- a. für die in diesem Reglement bereits abgewiesenen Forderungen.
- b. für nicht versicherte Risiken oder für von der Versicherung abgelehnte Schadenfälle.
- c. für Spesen von Piloten oder Passagieren, die wegen Wartezeiten, Ab- oder Unterbruch der Flugreise aus technischen, meteorologischen, politischen oder anderen Gründen entstehen.
- d. für Kosten, die der Pilot oder seine Passagiere auf fremden Flugplätzen verursachen.

7.2 Versicherung

7.2.1 Versicherungsarten

7.2.1.1 Die FSB hat ihre Flugzeuge und deren Sitzplätze gegen folgende Risiken versichert:

- a. Haftpflicht (Einheitsdeckung)
- b. Insassen- Unfallversicherung für Passagiere
- c. Kasko

7.2.2 Versicherungsleistungen

7.2.2.1 Die Versicherungsleistungen, welche nach Erscheinen dieses Betriebsreglements bis auf Widerruf Gültigkeit haben, sind im Anhang 1 aufgeführt.

7.2.2.2 Wesentliche Änderungen der Versicherungssituation werden mit Anschlag im Vorraum der Administration und in periodisch erscheinenden Informationsblättern bekannt gegeben.

8 Massnahmen bei regelwidrigem Verhalten

8.1 Verstösse im Schulbetrieb

8.1.1 Vernachlässigung der Pflichten, Verstösse gegen Vorschriften und Nichtbeachten der Anweisungen des Fluglehrers im Schulbetrieb sind dem Cheffluglehrer zu melden. Dieser ermahnt den Flugschüler. In schwerwiegenden Fällen erfolgt Anzeige an das BAZL und/oder Abbruch der Ausbildung und Sperre vom Flugbetrieb.

8.2 Verstösse gegen das Betriebsreglement

8.2.1 Piloten, die gegen die Bestimmungen dieses Reglements verstossen, werden dem Schulleiter und dem Cheffluglehrer gemeldet. Diese entscheiden, ob der Fall eine Verwarnung, die Erfüllung gewisser Auflagen, oder die Sperrung vom Flugbetrieb zur Folge hat.

8.3 Verstösse gegen Gesetze, Verordnungen, Reglemente

8.3.1 Wer gegen gesetzliche Bestimmungen (z.B. Luftfahrtgesetz und die gestützt darauf erlassenen Verordnungen und Reglemente) verstösst, kann beim BAZL verzeigt werden. Interne Massnahmen bleiben vorbehalten.

9 Gerichtsstand und anwendbares Recht

9.1 Gerichtsstand

9.1.1 Gerichtsstand für alle Streitigkeiten zwischen Teilnehmern am Flugbetrieb und der FSB mit Einschluss von Schadenersatz- und Regressansprüchen ist Liestal. Dieser Gerichtsstand gilt auch, wenn der Pilot zum Zeitpunkt der Klage keine Mietberechtigung mehr besitzt.

9.2 Anwendbares Recht

9.2.1 Für die Rechtsbeziehung zwischen der FSB und dem Piloten ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Vorbehalten bleibt die zwingende Anwendung ausländischer luftrechtlicher Bestimmungen auf dem Flughafen Basel oder bei Auslandsflügen.

10 Schlussbestimmungen

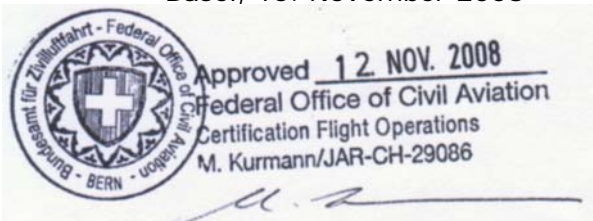
10.1 Ersatz des früheren Reglements

Das vorliegende Betriebsreglement ersetzt das frühere "Betriebsreglement der Flugschule Basel AG" vom 8. August 2007

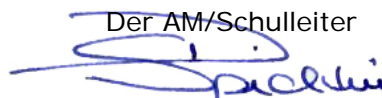
10.2 Inkrafttreten

Das vorliegende Betriebsreglement tritt nach Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Kraft.

Basel, 15. November 2008



FLUGSCHULE BASEL AG
Der AM/Schulleiter



D. Spichtin