



SilverGoose™



FCOM APPENDIX

PART 10

BETRIEBS-REGLEMENT





VORWORT

Dieses Betriebs-Reglement der SilverGoose wurde geschrieben um grösstmögliche Sicherheit, im Bezug zur Flug-Vorbereitung, Flug-Durchführung und zur allgemeinen Organisation innerhalb der SilverGoose zu geben.

Es ist so gestaltet und aus der „Juristensprache“ in die „Alltagssprache“ übersetzt worden, dass es hoffentlich auch als einfaches Nachschlagewerk für die Praxis benutzt wird.

Darin sind auch, soweit möglich, die EASA-Verordnungen aus Part-NCO + AMC etc. für den VFR-Flugbetrieb von „Nicht komplexen Luftfahrzeugen im nicht gewerbsmässigen Verkehr“ (965/2012) eingearbeitet worden.

(Aber nur der originale Wortlaut ist rechtsgültig! und andere EASA-Verordnungen wurden, wo nötig, direkt in die betreffenden Manuals integriert.)

Die weniger restriktiven Vorgaben der EASA-Part-NCO dürfen, sollen aber nur in Ausnahmefällen und mit grosser Umsicht angewendet werden und sind hier in kursiv-grüner Schrift eingefügt.

Empfehlungen + Info's der SilverGoose dazu, sind in blauer „Handschrift“ eingefügt.

PRÄAMBEL

Dieses Reglement wurde gemäss allgemeiner Rechtschreibung (Duden) geschrieben. Das heisst: wurde die männliche Form verwendet, gilt dies selbstverständlich auch für die weibliche Form und für queere oder neutrale, unentschlossene oder sich im Wechsel befindliche Personen!

SilverGoose™ aviation Ltd. All rights reserved ©



INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGEN / ALLGEMEINES	1
ORGANISATION	2
BESATZUNG / QUALIFIKATION / BESONDERE FLÜGE	3
GESUNDHEIT / SICHERHEIT / RUHEZEIT	4
PRE - FLIGHT	5
IN - FLIGHT	6
POST - FLIGHT	7
REGEL ABWEICHUNGEN	8
VORFÄLLE / UNFÄLLE	9
SAFETY POLICY	10



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



1 ABKÜRZUNGEN / ALLGEMEINES

AFM	Aircraft Flight Manual / <i>Flughandbuch</i>
AMC	Acceptable Means of Compliance / <i>Mittel der Übereinstimmung</i>
AMSL	Above Mean Sea Level / <i>Über der mittleren Meereshöhe</i>
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt (Schweiz)
C.G.	Center of Gravity / <i>Schwerpunkt</i>
EASA	European Aviation Safety Agency / <i>Europäische Flugsicherheits-Behörde</i>
ELT	Emergency Locator Transmitter / <i>Notsender</i>
FCOM	Flight Crew Operating Manual / <i>Betriebs-Handbuch für die Besatzung</i>
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence / <i>Leicht Flugzeug Piloten Lizenz</i>
NCO	Non-Commercial Operation with other than complex aircraft <i>Nicht gewerbsmässiger Betrieb mit nicht komplexen Luftfahrzeugen</i>
NOTAM	Notices to Air-Men / <i>Mitteilungen für den Piloten</i>
OFF	Operation Flight Plan / <i>Betriebs-Flugplan</i>
PIC	Pilot in Command / <i>Verantwortliches Pilot (Kommandant)</i>
PLB	Personal Locator Beacon / <i>Persönlicher Notsender</i>
PPL	Privat Pilot Licence / <i>Privat Piloten Lizenz</i>
QCM	Quality Control Management / <i>Organisation zur Überwachung der Qualität</i>
QRH	Quick Reference Handbook / <i>Schnell-Nachschau-Handbuch</i>
SERA	Standardized European Rules of the Air <i>Standardisierte Europäische Regeln der Luftfahrt</i>
VFR	Visual Flight Rules / <i>Sichtflug Regeln</i>
VMC	Visual Meteorological Conditions / <i>Sichtflug Wetter Bedingungen</i>



GELTUNGSBEREICH

- 1.1 Die SilverGoose aviation Ltd (im folgenden SilverGoose genannt) ist eine im Handelsregister eingetragene Gesellschaft mit beschränkter Haftung und hat Ihren Sitz in 5332 Rekingen, Rheinweg 19
- 1.2 Dieses Betriebsreglement regelt die Benützung der Flugzeuge der SilverGoose durch Dritte.
- 1.3 Dieses Reglement ist Teil des Vertrages zwischen der SilverGoose und dem PIC, respektive Instruktor und Trainee.
Für Instruktoren kommt zusätzlich ein Arbeitsvertrag zur Anwendung.
- 1.4 Dieses Reglement findet auf allen Flügen mit Flugzeugen der SilverGoose, oder unter deren Schulbewilligung, Anwendung und ersetzt alle früheren Fassungen.
- 1.5 Sind einzelne Punkte dieses Reglements unhaltbar, behalten die übrigen Punkte ihre Gültigkeit weiterhin unverändert.
- 1.6 Jeder PIC der SilverGoose kann die neuste Version dieses Reglements inklusive Anhänge, im Internet auf unserer Homepage unter Mitglieder, herunterladen. Wurden Änderungen gemacht, wird per E-Mail-Rundschreiben bekanntgegeben, dass eine neue Version auf der Homepage vorhanden ist.
- 1.7 Startberechtigt mit Flugzeugen der SilverGoose ist nur, wer einen gültigen Vertrag mit SilverGoose hat, seinen finanziellen Verpflichtungen nachgekommen ist und die Gesetzlichen Vorschriften zur Führung eines entsprechenden Flugzeuges erfüllt.



GRUNDSÄTZLICHES

- 1.8 Mit Home-base Flugplatz oder Home-base des Flugzeuges ist der übliche Stationierungs-Ort des betreffenden Flugzeuges gemeint.
- 1.9 Der Flugbetrieb der SilverGoose wird nach den gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien der EASA, des BAZL, dieses Reglements und des AFM, respektive des FLIGHT CREW OPERATOR-MANUALS (FCOM) durchgeführt.
- 1.10 Jeder PIC hat sich vor Antritt eines Fluges selbst über die aktuellen allgemeinen Regeln und Vorschriften zu informieren.
- 1.11 Der PIC ist verantwortlich, dass alle für den Flug benötigten Akten und Unterlagen während des Fluges an Bord sind.
- 1.12 Der PIC ist verantwortlich für die vollständige Flugvorbereitung und das Einholen allfälliger notwendigen Bewilligungen.
- 1.13 Die Erfüllung aller, auch auf einem fremden Flugplatz, notwendigen Formalitäten, die Beachtung örtlicher Vorschriften, sowie die Wartung und Betreuung des Flugzeuges auf einem fremden Flugplatz liegt ebenfalls in der Verantwortung des PIC.
- 1.14 Für die korrekte Betankung (Benzin- und Öl-Qualität), sowie für eine allfällige und korrekte Enteisierung des Flugzeuges am Boden ist der PIC verantwortlich.
- 1.15 Der PIC ist verantwortlich für allfällige Schäden welche durch das Flugzeug verursacht werden und nicht durch die Kasko-Versicherung des Flugzeuges gedeckt sind.
- 1.16 Aus Gründen der Sauberkeit der Flugzeuge soll das Essen, das Trinken von gezuckerten und / oder kohlenensäurehaltigen Getränken vermieden werden.



RESERVATIONEN

- 1.17 Das Reservationssystem soll es ermöglichen, die Flugzeuge optimal zu nutzen.
- 1.18 Reservationsdauer gleich exklusives Benützensrecht des Flugzeuges für den PIC.
- 1.19 Es sollen nur die wirklich benötigten Zeiten reserviert werden.
- 1.20 Reservations-Annullierungen sollen baldmöglichst erfolgen.
- 1.21 Die Reservationsdauer und die effektive Flugzeit, sollten anderen PIC's und der SilverGoose gegenüber, in einem fairen Verhältnis stehen.
- 1.22 Für Reservationen von mehr als 2 Tagen ununterbrochen, müssen individuelle Abmachungen getroffen werden.



FINANZIELLES

- 1.23 Es muss in der Regel keine Kautionsleistung geleistet werden. Die SilverGoose zählt aber auf die Fairness seiner PIC.
- 1.24 Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage des Flugreisebuches. Es wird beim Flugzeug nur die Flugzeit (airborne bis touchdown) verrechnet.
- 1.25 Der Instruktor wird per Instruktionszeit (Nicht per Flugzeit) bezahlt.
- 1.26 Die Instruktionszeit beinhaltet das Briefing, die Blockzeit im Flugzeug, das Debriefing, sowie allfällige theoretische Instruktionen und die Vorbereitung des Flugzeuges etc. soweit sie dem Flugschüler hätten zugemutet werden können.
- 1.27 Die aktuellen Preise sind im Internet auf unserer Homepage unter Mitglieder einsehbar.
- 1.28 Alle anderen Kosten wie z.B. Landetaxen, Flugsicherungsgebühren etc. sind nicht im Stundenpreis inbegriffen.
- 1.29 Die Rechnungsstellung erfolgt Monatlich. Der PIC verpflichtet sich zur Zahlung seiner Rechnungen innerhalb der angegebenen Frist und zu den zur Zeit der Rechnungsstellung geltenden Tarifen.
- 1.30 Bei Zahlungsverzug behält sich die SilverGoose vor, einen Verzugszins vom 5% pro Jahr ab dem Fälligkeitsdatum zu verrechnen. Folgende Umstandsgebühren können zusätzlich belastet werden: 1. Mahnung Fr.20.-, 2. Mahnung Fr. 50.-.
- 1.31 Auswärts (nicht an der Home-base des entsprechenden Flugzeuges) getanktes Benzin oder Öl wird von der SilverGoose zu einem aufgerundeten, mehr oder weniger aktuellen Autobenzin- und Öl- Preis des Home-base Flugplatzes, vergütet. Die Literzahl, das Datum und der Name des PIC sollten natürlich auf der Quittung ersichtlich sein.
- 1.32 Gebühren ausserhalb der Home-base des entsprechenden Flugzeuges wie z.B. Landetaxen, Benzin etc. sind vom PIC an Ort und Stelle zu bezahlen. Für in Rechnung gestellte Leistungen zur Weiterverrechnung an SilverGoose respektive an den PIC, wird in der Regel eine Umtriebs Entschädigung von Fr.20.- pro Rechnung erhoben.
- 1.33 Teilen der Flugkosten. Das Teilen von Flugkosten unter den Insassen eines Flugzeuges wird durch eine Ausnahmeregelung in der EU-Verordnung Nr. 965/2012 § 6.4a geregelt. Diese gilt für Privatflüge mit Passagieren an Bord – allerdings unter der Bedingung, dass nur die direkten Kosten des Fluges durch alle Insassen, einschliesslich des PIC, geteilt werden. Die Anzahl der Personen, inklusive des PIC, ist auf einem solchen Flug auf maximal sechs (6) begrenzt und es darf kein Gewinn erzielt werden!
Die Passagiere müssen auf den privaten Charakter des Fluges hingewiesen werden!



AUSSCHLUSS VOM FLUGBETRIEB / MASSNAHMEN

- 1.34 PIC's die Ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen, die Vorschriften wiederholt nicht beachten oder sich ausgesprochen unkameradschaftlich verhalten, können von der SilverGoose endgültig und ohne Ansprüche vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden.

- 1.35 SilverGoose ist verpflichtet, grobe Verstöße gegen die Vorschriften, respektive besondere Vorkommnisse, dem BAZL zu melden.

● ● ● ABKÜRZUNGEN / ALLGEMEINES ● ● ●

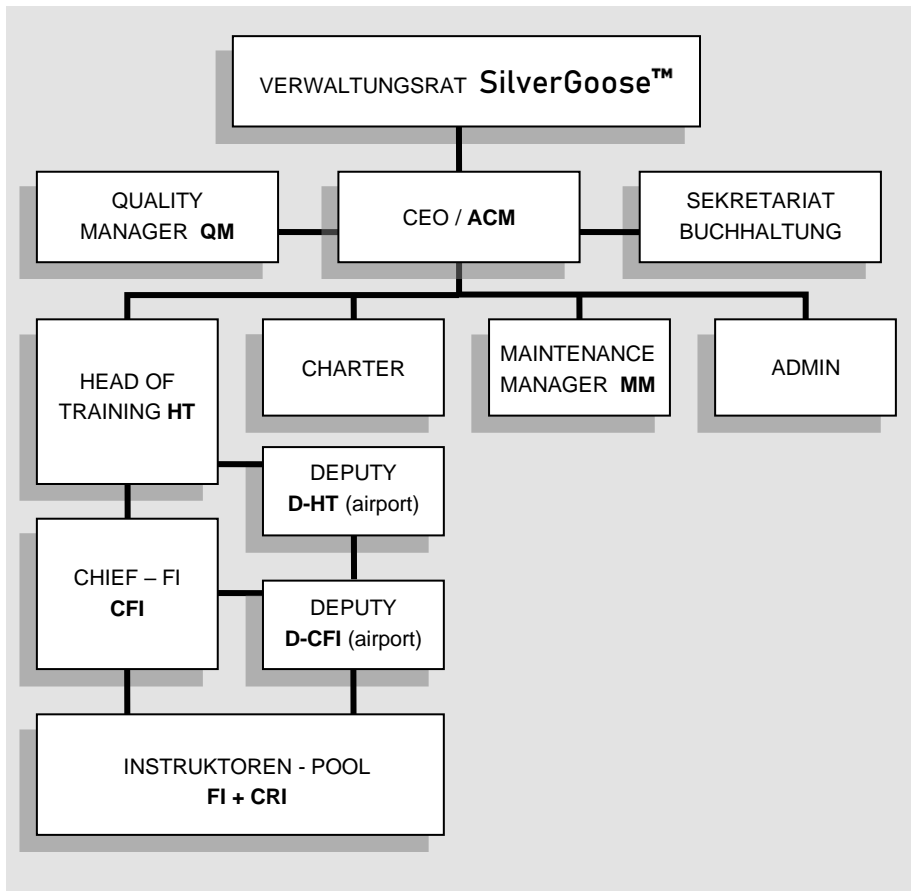


2 ORGANISATION

ÜBERWACHUNG

- 2.1 Die Überwachung der SilverGoose-Flugschule erfolgt durch Der BAZL.
- 2.2 Die Sicherstellung der Qualität der Ausbildung und des Flugbetriebs obliegt dem CEO der SilverGoose unter der Oberaufsicht des BAZL.
Es findet mindestens einmal Jährlich ein Instruktor-Meeting unter der Leitung des HT und/oder D-HT, zwecks Erfahrungsaustausches und Fortbildung, statt.
Darüber wird normalerweise kein Protokoll geführt.

Organigramm





ABSICHTLICH FREIGELASSEN



3 BESATZUNG / QUALIFIKATION / BESONDERE FLÜGE

DER KOMMANDANT (PIC)

- 3.1 PIC bezeichnet den Piloten, dem das Kommando übertragen wurde (verantwortlicher Pilot) und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist. Das Kommando übertragen kann ausschliesslich der Operator / Owner (Eigner) des Flugzeuges, respektive dessen berechtigter Vertreter.
(EASA FCL + CH SR 748.225.1)
- 3.2 Es ist selbstverständlich, dass der PIC alle für den betreffenden Flug benötigten Lizenzen = PPL - 45 Flugstunden* / LAPL - 30 Flugstunden* / CPL oder ATPL / und Bewilligungen haben muss. (* SEP oder TMG). Ausgenommen bei Schulfügen.
- 3.3 Bei Soloflügen eines Trainees ist dieser der verantwortliche Pilot (PIC), muss aber trotzdem die Anweisungen seines Instructors befolgen.
- 3.4 Bei privaten Flügen mit zwei Piloten an den Controls ist, wenn nichts anderes festgelegt wurde, immer der links sitzende Pilot der Kommandant (PIC), und nur dieser wird im Flugreisebuch des Flugzeuges als Besatzung aufgeführt. Bei Flugzeugen mit Tandem-Sitzanordnung muss diese Funktion (PIC) vor dem Start klar festgehalten werden.
- 3.5 Bei Schulfügen mit einem Instruktor an Bord, ist dieser immer der PIC. Er macht im Flugreisebuch, nach dem Namen des Trainees, sein Zeichen.
- 3.6 Für PIC mit einer Flugerfahrung auf der entsprechenden Flugzeugklasse bis und mit 100 Stunden, und einem Trainingsunterbruch auf dem Flugzeugmuster von mehr als 3 Monaten, ist ein Checkflug mit einem Instruktor der SilverGoose durchzuführen. Für PIC mit einer Flugerfahrung auf der entsprechenden Flugzeugklasse von mehr als 100 Stunden, und einem Trainingsunterbruch auf dem Flugzeugmuster von mehr als 6 Monaten, ist ein Checkflug mit einem Instruktor der SilverGoose durchzuführen.
- 3.7 SilverGoose Instruktoren sind von der Regel 3.6 ausgenommen.

PFLICHTEN UND BEFUGNISSE DES PIC

- 3.8 A) Er ist für die Sicherheit des Luftfahrzeugs und aller Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Fracht an Bord während des Betriebs des Luftfahrzeugs verantwortlich;
- B) Er ist befugt, die Beförderung von Personen, Gepäck oder Fracht, die eine Gefahr für die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Insassen darstellen können, zu verweigern bzw. diese von Bord bringen zu lassen.
- 3.9 Dem PIC unbekannte Personen, sowie Personen mit ansteckenden Krankheiten oder unberechenbarem Verhalten, dürfen nicht transportiert werden.
- 3.10 Er ist für Beginn, Fortsetzung, Beendigung oder Umleitung eines Flugs im Interesse der Sicherheit verantwortlich.
- 3.11 Er hat sicherzustellen, dass alle Betriebsverfahren und Checklisten eingehalten werden.



CHECKFLÜGE

- 3.12 Der PIC ist für die Einhaltung der Checkflüge selbst verantwortlich.
- 3.13 Nach Vorfällen/Unfällen, kann die SilverGoose jederzeit, vor dem nächsten Flug, einen Checkflug verlangen.
- 3.14 Jeder neu zu uns kommende PIC hat, je nach Erfahrung, einen Checkflug, mindestens aber eine theoretische Einweisung in die OPERATOR MANUALS etc. der SilverGoose durchzuführen.
- 3.15 Der Instruktor bestimmt Das Programm des Checkfluges und/oder der Einweisung in die diversen Manuals.
- 3.16 Bei teilweisem oder vollständigem Nichtbestehen des Checkfluges, bespricht der Instruktor mit dem PIC das weitere Vorgehen.
- 3.17 Bei Uneinigkeiten entscheidet die SilverGoose endgültig.

FLUGREISEN / WETTBEWERBE / VORFÜHRUNGEN / FALLSCHIRM-ABSPRÜNGE

- 3.18 SilverGoose hat das Recht, einen PIC auf seine theoretischen und praktischen Kenntnisse zu überprüfen, wenn eine längere Flugreise, insbesondere ins Ausland, geplant ist. Im Zweifelsfall oder bei mangelnder Erfahrung kann die Überlassung eines Flugzeuges von einer entsprechenden Weiterbildung abhängig gemacht werden.
Insbesondere muss der PIC darauf achten, dass während dieser Zeit keine Unterhaltsarbeiten fällig werden, oder dann muss mit SilverGoose abgesprochen werden, wo eine solche Unterhaltsarbeit vorgenommen werden kann.
- 3.19 Die Teilnahme an Wettbewerben & Vorführungen muss von Fall zu Fall von SilverGoose bewilligt werden.
- 3.20 Das Absetzen von Fallschirmspringern ist, ausgenommen von echten Notfällen, verboten.

BESONDERE (SCHWEIZER) FLUGPLÄTZE

- 3.21 SilverGoose kann, je nach Erfahrungsstand des PIC, Landungen und Starts auf Flugplätzen mit erhöhtem Schwierigkeitsgrad an besondere Bedingungen knüpfen. Im Moment sind dies folgende Schweizerische Flugplätze:
 - AMBRI (LSPM)
 - LES ÉPLATURES (LSGC)
 - SAANEN (LSGK)
 - SAMEDAN (LSZS).



SCHULFLÜGE

- 3.22 Für Schulflüge / Checkflüge etc. mit „NICHT SILVERGOOSE-EIGENEN“ Flugzeugen, gilt dieses Reglement nur, soweit es möglich und sinnvoll ist.
Dabei müssen aber immer die diversen gesetzlichen Vorschriften beachtet werden!
- 3.23 Der Trainee (Flugschüler), bekommt vom Instruktor einen persönlichen Syllabus (Ausbildungsablauf) ausgehändigt, sowie diverse Informationen über die ganze Ausbildung.
- 3.24 SilverGoose verpflichtet sich, die Ausbildungsintensität nach Möglichkeit dem Trainee anzupassen.
- 3.25 Für Trainees ist der Instruktor verantwortlich, soweit der Trainee in dessen Einfluss steht, respektive der Instruktor Einfluss nehmen kann.
- 3.26 Bei Schulflügen mit einem Instruktor an Bord, ist dieser immer der Kommandant (PIC).
- 3.27 Ist das eigene Flugzeug aus technischen Gründen nicht verfügbar, versucht die SilverGoose, ein Gleichwertiges zu organisieren.
- 3.28 Trainees welche die PPL(A) Theorie und/oder die Radiotelefonie (R/T) nicht bei SilverGoose absolviert haben, müssen entweder einen Eintrag in der Lizenz vorweisen oder eine schriftliche Bestätigung der Theorieschule besitzen, dass die entsprechende Prüfung mit Erfolg bestanden wurde.
- 3.29 Der Trainee wird auf seinen Wunsch, während der Ausbildung schriftlich über seine positiven und negativen Punkte informiert.
Davon wird eine Kopie in seiner persönlichen Akte abgelegt.
- 3.30 Der Trainee hat das Recht, jederzeit Einblick in seine persönliche Akte zu nehmen.
- 3.31 Persönliche Akten von Trainees und Instruktoren der SilverGoose werden bis ans Ende seiner Laufbahn, mindestens aber während zehn (10) Jahren aufbewahrt.
- 3.32 Der Trainee hat das Recht, jederzeit Einblick in alle flugrelevanten Bücher und Versicherungspolice zu nehmen, sowie beim BAZL Auskunft über die SilverGoose zu verlangen.
- 3.33 Die SilverGoose verpflichtet sich, eine einwandfreie und professionelle Ausbildung nach den neuesten Erkenntnissen, zu vermitteln.
- 3.34 Der Trainee darf seinen persönlichen Syllabus behalten, den so genannten und von Ihm unterzeichneten "Progress Log" behält die SilverGoose im Archiv.

● ● ● BESATZUNG / QUALIFIKATION / BESONDERE FLÜGE ● ● ●



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



4 GESUNDHEIT / SICHERHEIT / RUHEZEIT

GESUNDHEIT

- 4.2 Wenn immer möglich, sollen Kopfhörer (Headset) getragen werden.
- 4.3 Nach Tauchgängen oder Reisen mit einer grossen Zeitverschiebung soll eine angemessene Wartezeit eingehalten werden.
- 4.4 Der Transport von Tieren muss im Einzelfall von SilverGoose erlaubt werden.
- 4.5 Die Sicherheitsgurte müssen während des ganzen Fluges von allen Insassen getragen werden.
- 4.6 In den Flugzeugen der SilverGoose ist rauchen nicht gestattet.

SICHERHEIT

- 4.7 Für jeden Flugbesatzungssitz muss ein Sitz mit Anschnallgurt mit Oberkörperrückhaltesystem und zentralem Gurtschloss vorhanden sein.
 - A) Für jeden Passagier mit einem Alter ab 24 Monaten, ein Sitz mit Anschnallgurt.
 - B) Für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter unter 24 Monaten, ein Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD)

(NCO.IDE.A.140)
- 4.8 Der PIC darf niemandem an Bord eines Luftfahrzeugs die Benutzung eines tragbaren elektronischen Geräts (Portable Electronic Device, PED) gestatten, welches die Funktion der Luftfahrzeugsysteme und -ausrüstung beeinträchtigen kann.

(NCO.GEN.125)
- 4.9 Persönliche Avionic-Geräte des PIC, müssen so befestigt werden, dass sie weder die Sicht nach aussen noch die Steuerung beeinträchtigen.
Es ist nicht erlaubt, Geräte mittels Klebestreifen etc. zu befestigen.
- 4.10 Gefährliche Güter dürfen in angemessenen Mengen transportiert werden, sofern der Transport einem operativen Zweck dient, wie z.B. Ersatzteile oder Komponenten / Stoffe die für Reparaturen erforderlich sind, sowie Öl und Kraftstoff für Motoren / Getriebe, und/oder Enteisungsmittel, Bordbatterien und Fremdstarthalfen.
Die Verantwortung liegt immer beim PIC (PIC).
Andere gefährliche Güter wie z.B. Waffen, Sprengstoffe, Gifte, radioaktives Material etc. dürfen an Bord der Flugzeuge der SilverGoose nicht befördert werden.
 - A) Der verantwortliche PIC hat alle angemessenen Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass gefährliche Güter versehentlich an Bord gebracht werden.
 - B) Der verantwortliche PIC hat sicherzustellen, dass die Fluggäste Informationen über gefährliche Güter erhalten und diese nicht selbst an Bord bringen.
 - C) Der verantwortliche PIC hat bei Unfällen oder Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern der zuständigen Behörde und der entsprechenden Behörde des Staates, in dem das Ereignis eintrat, unverzüglich Bericht zu erstatten.

(NCO.GEN.140)
- 4.11 **Der Ein- und Aussteigen lassen von Passagieren,
ist mit laufendem Motor absolut verboten!**
(Davon ausgenommen ist nur der Instruktor in seiner Funktion.)



- 4.12 Passagiere sollen vor, oder wenn nötig während des Fluges, mindestens über Folgendes instruiert werden:
- Allgemeiner Ablauf des Fluges und zu erwartende Wetterbedingungen,
 - Bedienung der Sicherheitsgurte,
 - Luftkrankheitssäcke,
 - Einrichtungen welche nie bedient/behindert werden dürfen wie z.B.
 - Bedienung der Türen,
 - Informationen über die Notfallausrüstung und Notfallverfahren,
 - **Ein- Aussteigen NIE bei laufendem Motor !!!**

(NCO.OP.130)

- 4.13 Zeichen für Such und Rettungsdienste.

INTERNATIONALE BODEN zu LUFT SIGNALE zur Benutzung durch Insassen	
V	Benötigen Hilfe
X	Benötigen ärztliche Hilfe
N	Nein
Y	Ja
↑	Gehen in diese Richtung

- 4.14 Die Signale sollten mindestens 2.5 Meter gross und möglichst gut erkennbar sein.
- 4.15 Mit Licht, Feuer oder Rauch auf Signale aufmerksam machen.
- 4.16 Sieht Der PIC solche Signale am Boden, meldet sie/er dies möglichst sofort den Organen der Flugsicherung oder anderen Behörden.



RUHEZEIT

4.17 Die SilverGoose empfiehlt, innerhalb eines Tages (eine Rotation), sollen maximal folgende Blockstunden geflogen werden.

EIN PIC		ZWEI PILOTEN AN BORD TOTAL		SCHULUNG
LANDUNGEN	STUNDEN	LANDUNGEN	STUNDEN	KEINE LIMITE
bis und mit 6	8	bis und mit 6	10	
7	7	7	9	
8	6	8	8	
9 und mehr	5	9 und mehr	7	

4.18 Zwischen zwei Rotationen sollen mindestens 10 Stunden Ruhezeit liegen.

● ● ● GESUNDHEIT / SICHERHEIT / RUHEZEIT ● ● ●



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



5 PRE - FLIGHT

FLUGVORBEREITUNG

5.1 Beginn Flugvorbereitung

Eine Flugvorbereitung darf nur begonnen werden, wenn der PIC aufgrund von Verletzung, Krankheit, Müdigkeit oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen etc. nicht dienstuntauglich ist.

(Alkohol nicht über 0.2 ‰ oder nationale Limite, was immer tiefer ist)

(EASA Safety Information Bulletin # 2018-07)

5.2 Flugplatz / Wetter / NOTAM

Vor Beginn eines Fluges hat sich der PIC mit allen in angemessener Weise verfügbaren Mitteln davon zu überzeugen, dass;

- A) die verfügbaren und erforderlichen Boden- und/oder Wasser-Einrichtungen einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Navigationshilfen etc. für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs bei einem solchen Flug geeignet sind.
- B) Er muss sich mit den meteorologischen Informationen und Vorhersagen, auch über die nähere Umgebung des Abflugorts hinaus, vertraut machen.
- C) Er muss einen Plan einer alternativen Vorgehensweise haben, für den möglichen Fall, dass der Flug wetterbedingt nicht wie geplant beendet werden kann. (Siehe auch Seite 31, PLANUNG AUSWEICH-FLUGPLATZ).

5.3 Bedingungen für den Start

Nie, gar nie (never ever), soll sich Der PIC gedrängt fühlen,

bei ungenügenden Sichtflugbedingungen zu fliegen!

Info: Die SilverGoose findet bestimmt eine Lösung und bemüht sich, die Kosten für den PIC so tief wie möglich zu halten, sollte Sie/Er Der Flugzeug stehen lassen müssen.

! Bedenke Ders z.B. 1,5 km Flugsicht - sehr wenig (besser Zuwenig) ist !

5.4 Benutzung von Flugplätzen

Der PIC darf für die Benutzung nur Flugplätze und Einsatzorte auswählen, die für die eingesetzten Luftfahrzeugmuster und den vorgesehenen Flugbetrieb geeignet sind.

(NCO.POL.110)

5.5 Flugleistungen

Der PIC darf Der Luftfahrzeug nur betreiben, wenn unter Berücksichtigung der Genauigkeit verwendeter Diagramme und Karten, die Flugleistungen für die Einhaltung der entsprechenden Luftverkehrsregeln und sonstiger für den Flug benutzten Lufträume und Flugplätze geltenden Beschränkungen, ausreichend sind.

(NCO.POL.110)

5.6 Luftkrankheits-Säcke

Der PIC ist für Der Mitführen von Luftkrankheitssäcken (Kotztüten) selbst verantwortlich. Allfällige Reinigungskosten werden verrechnen.



5.7 Flugbeginn Besatzung

Ein Flug darf nur begonnen werden, wenn er aufgrund von Verletzung, Krankheit, Müdigkeit oder der Wirkung psychoaktiver Substanzen etc. nicht dienstuntauglich ist. (Alkohol nicht über 0.2 ‰ oder nationale Limite, was immer tiefer ist)

(EASA Safety Information Bulletin # 2018-07)

5.8 Flugbeginn Flugzeug

Ein Flug darf nur begonnen werden, wenn

- Das Luftfahrzeug lufttüchtig ist;
- Das Luftfahrzeug ordnungsgemäß registriert ist;
- Die Instrumente und Ausrüstungen, die für die Durchführung des Fluges erforderlich, im Luftfahrzeug installiert und betriebsbereit sind, sofern nicht ein Betrieb mit nicht betriebsbereiter technischer Ausrüstung durch die Mindestausrüstungsliste (Minimum Equipment List, = MEL im entsprechenden FCOM oder AFM), erlaubt ist;
- Die Masse des Luftfahrzeugs und die Schwerpunktage es gestatten, den Flug innerhalb der in den Lufttüchtigkeitsunterlagen vorgeschriebenen Grenzen durchzuführen;
- Die gesamte Ausstattung, Gepäck und Fracht vorschriftsgemäß verladen und gesichert ist, so dass eine Notevakuierung möglich ist, und
- Die im Flughandbuch festgelegten Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges zu keinem Zeitpunkt während des Fluges überschritten werden.

(NCO.GEN.105)

5.9 Flugzeug Kategorie

Die Flugzeuge der SilverGoose dürfen nur in der Kategorie "NORMAL" betrieben werden. Ausgenommen sind gewisse Übungen während der Schulung mit einem Instruktor der SilverGoose an Bord.

5.10 Elektronische Speicher

Hilfsmittel, wie Tablet, GPS, Smart-Phone etc., sind grundsätzlich zulässig und werden als Ersatz der entsprechenden Dokumente akzeptiert. Ausgenommen davon sind Dokumente welche im Original mitgeführt werden müssen. Hilfsmittel dürfen das Flugzeug und seine Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

(NCO.IDE.A.180)

Mängel und Defekte

Der PIC muss die in der „**Non flight relevant items Liste**“ (Zuvorderst im Logbuch in einem Plastik-Mäppli) festgestellte oder vermutete Mängel oder Defekte beachten und „genehmigen“, in dem er den Flug antritt.



- 5.11 Mitzuführende persönliche Dokumente
Auf jedem Flug sind die folgenden persönlichen Dokumente im Original mitzuführen.
- A) Die gültigen Lizenzen und Der gültige Medical.
 - B) Ein amtlicher Ausweis mit Foto.
 - C) Das persönliche Flugbuch.
 - D) Reisedokumente (Ausland)
- 5.12 Mitzuführende andere Dokumente / Handbücher / Unterlagen
Auf jedem Flug sind die folgenden Dokumente, Handbücher und Informationen im Original (falls so angegeben) oder als Kopie mitzuführen.
- A) Das Flughandbuch (AFM) oder gleichwertige(s) Dokument(e).
 - B) Das blaue Büchlein mit folgendem Inhalt:
 - Das Original des Eintragungsscheins;
 - Das Original des Lufttüchtigkeitszeugnisses (Certificate Of Airworthiness, CofA);
 - Das Lärmzeugnis, soweit zutreffend;
 - Das Verzeichnis der Sondergenehmigungen, soweit zutreffend;
 - Die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle, soweit zutreffend;
 - Die Haftpflichtversicherungsschein/die Haftpflichtversicherungsscheine;
 - Das Bordbuch oder ein gleichwertiges Dokument für Der Luftfahrzeug.
 - C) Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan), soweit zutreffend.
 - D) Aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtkarten für die vorgesehene Flugstrecke und alle Strecken, von denen sinnvollerweise anzunehmen ist, dass der Flug auf diese umgeleitet werden könnte.
 - E) Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge. ____ (ist im FCOM und QRH)
 - F) Die MEL oder CDL, soweit zutreffend. _____ (ist im FCOM)
 - G) Sonstige Unterlagen, die zum Flug gehören oder von den Staaten, die vom Flug betroffen sind (überflogen werden), verlangt werden.
 - H) OFP (Operation-Flug-Plan) und Loadsheet (M+B Berechnung), hat es in SilverGoose-Eigenen Flugzeugen im FCOM, oder in einem separaten blauen schmalen Mäppli.
 - ➡ Für einen «kurzen / einfachen» Flug mit «einfacher» Beladung, kann und darf die Papierform durch eine mündliche Erklärung ersetzt werden. (Gilt auch für Wetter und NOTAM)
Für die Definition von «kurz» und «einfach» darf die fliegerische Erfahrung in Betracht gezogen werden.
 - I) Auf Flügen welche am selben Flugplatz starten und landen, oder welche in einem vom BAZL bestimmten Gebiet bleiben, darf der Eintragungsschein und Der Bordbuch am Start-/Lande-Flugplatz aufbewahrt werden.
(NCO.GEN.135)



5.13 Überlebensausrüstung - Allgemein

Flugzeuge, die über Gebieten betrieben werden, in denen die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes besonders schwierig wäre, müssen mit Notsignalgeräten und Lebensrettungsausrüstung einschließlich Ausrüstung zur Durchführung lebenserhaltender Maßnahmen entsprechend den zu überfliegenden Gebieten ausgerüstet sein. Z.B. Wüsten, Dschungel etc.

5.14 Sauerstoff

Der PIC entscheidet über die Notwendigkeit, zusätzlichen Sauerstoff mitzuführen und zu nutzen. Dabei sollen Faktoren wie Flughöhe, Flugdauer sowie das Befinden und die Anfälligkeit aller Personen an Bord, in seine Entscheidung einbezogen werden.

(NCO.OP.190)

Empfehlung: Die Besatzung soll Sauerstoff zur Verfügung haben, wenn die Kabinendruck-Höhe länger als 30 Minuten mehr als 10'000 ft beträgt. Alle Insassen sollen Sauerstoff zur Verfügung haben, wenn die Kabinendruck-Höhe mehr als 13'000 ft über Meer (AMSL) beträgt.

5.15 Flug über Wasser

Der PIC entscheidet über die Mitnahme von Rettungswesten. (So genannte Schwimmkissen oder Sitzkissen gelten nicht als Rettungswesten).

Wird weiter weg vom Ufer/Küste geflogen, auch bei Starts und Landungen, als die Gleitflugdistanz des Flugzeuges bis zum „Land“ beträgt, sollen dringend Rettungswesten getragen werden.

Wird weiter weg vom Ufer geflogen als 30 min mit normaler Reiseflug-Leistung, soll zusätzlich weiteres Rettungsmaterial wie z.B. Rettungsinseln; ein tragbares PLB; Signalmittel wie Rauch, Raketen etc. mitgeführt werden.

(NCO.IDE.A.175,180)

Info: Rettungswesten stellt die SilverGoose gratis zur Verfügung.

Dringende Empfehlung: Westen unbedingt vor Beginn des Fluges anziehen!

***ACHTUNG ! Rettungs-Westen nie (never-ever) im Flugzeug aufblasen !
Ausschliesslich nur nach dem vollständigen Verlassen des Flugzeuges !!!!***

5.16 Notsender / PLB (Personal Locator Beacon)

Als Ersatz des eingebauten Notsenders ELT, müssen PLB's gleichzeitig auf den Frequenzen 121,5 MHz und 406 MHz senden können.

Zusätzlich zum eingebauten Notsender ELT, können andere PLB mitgeführt werden.

(NCO.IDE.A.170)

Info: PLB „schwimmen“, müssen aber manuell eingeschaltet werden.



ABSICHTLICH FREIGELASSEN

**BELADUNGSRICHTLINIEN / BETANKUNG****5.17 Masse + Schwerpunkt**

Die Beladung, Masse und Schwerpunktlage (CG) des Luftfahrzeugs müssen in jeder Betriebsphase mit den im Flughandbuch oder einem anderen Dokument festgelegten Betriebsgrenzen übereinstimmen.

(NCO.POL.100)

Empfehlung: für jeden Flug mit annähernd maximalem Abfluggewicht, ein schriftliches Load-sheet machen. (Massen- und C.G.- Berechnung)

5.18 Passagiere und Gepäck

Das Gewicht der Insassen und des Gepäcks muss individuell bestimmt werden (Keine Pauschalgewichte) und das Gepäck muss gesichert sein.

Empfehlung: Nicht einfach glauben - wissen! Im Zweifel hilft die Waage !!!

5.19 Treibstoff/Energie-Menge

Die Bestimmung der Benzinmenge muss vor jedem Flug visuell ("Dipstick") bestimmt werden.

Alle Benzinmengen sind in den Unterlagen der SilverGoose in Kilogramm (kg) angegeben und sollen auch in diversen Berechnungen entsprechend benützt werden.

Empfehlung: Für jeden Flug mit einer voraussichtlichen Flugzeit von mehr als ca. eineinhalb (1:30) Stunden, einen schriftlichen OFP

(Betriebsflugplan) inklusive Treibstoff-Berechnung zu erstellen.

Betriebsflugpläne und Load-sheets sind in unseren SilverGoose-Flugzeugen in einem besonderen schmalen Ordner vorhanden.

5.20 Betankung

Das Flugzeug muss vor der Betankung geerdet werden und darf erst nach der vollständigen Betankung = „Tankdeckel zu“ von der Erdung gelöst werden.

5.21 Betankung mit Passagieren

Kein Luftfahrzeug darf mit AVGAS (Flugbenzin) oder MOGAS (Autobenzin) oder einem Kraftstoff mit breitem Siedepunktbereich (Wide Cut Fuel) oder einem Gemisch dieser Kraftstoffarten betankt werden, wenn Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen.

Bei allen anderen Kraftstoffarten (Z.B. Kerosin) darf das Luftfahrzeug betankt werden, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen, sofern der PIC oder anderweitig geschultes Personal bereitsteht, um eine Evakuierung des Luftfahrzeugs zweckmäßig und zügig mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einzuleiten und zu lenken.

(NCO.OP.145)

5.22 Betankung - Rauchen / Gewitter

Keine Raucher, offene Feuerquellen oder andere Zündquellen im Umkreis von mindestens 50 Metern. Kein Gewitter in „unmittelbarer“ Nähe des Flugplatzes.



- 5.23 Betankung - Treibstoffauslauf
 Die Betankung muss sofort unterbrochen werden, wenn Treibstoff ausläuft.
 Bedeckt der ausgelaufene Treibstoff eine Fläche von mehr als 2 m², ist unverzüglich die Flughafenbehörde / Feuerwehr zu verständigen.
- 5.24 Ausrüstungsmängel
 A) Vor dem Flug ist auch das Logbuch inklusive die „*Non flight relevant items Liste*“, zuvorderst im Logbuch in einem Plastik-Mäppli, auf eventuelle Einträge zu überprüfen.
- B) Der PIC hat eine Entscheidung über die Annahme eines Luftfahrzeugs mit Ausrüstungsausfällen gemäß der Mindestausrüstungsliste zu treffen.
(NCO.OP.135)
Info: Eine Minimum Equipment List → MEL → ist in unseren, SilverGoose-Eigenen Flugzeugen, im FCOM.
- 5.25 Flugzeug nicht flugbereit
 Die SilverGoose ist jederzeit berechtigt, ein Flugzeug ausser Betrieb zu nehmen.
 Über die Aberkennung der Flugtüchtigkeit entscheidet die SilverGoose und / oder der Wartungsbetrieb, übergeordnet Der BAZL. Es besteht kein Anspruch auf Ersatz.
(NCO.OP.175)
- 5.26 Aussen-Kontrolle
 Mit der Aussenkontrolle übernimmt Der PIC Der Flugzeug, fehlendes oder beschädigtes Flugmaterial ist vor Antritt des Fluges der SilverGoose zu melden.
 Wird diese Meldepflicht versäumt und Der Flugzeug trotzdem in Betrieb genommen, hat Der PIC zu beweisen, dass er weder für den Verlust noch für die Beschädigung verantwortlich ist.
(NCO.IDE.A.180)



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



BODENOPERATION

5.27 Rollen

Die Flugzeuge der SilverGoose sollen nur gemäss Checklisten betrieben werden, dies gilt auch für jegliche "nur rollen" Vorgänge wie z.B. zur Tanksäule rollen.

5.28 Lichter

Taxi-Lichter (oder ähnliche Lichter) sollen, unmittelbar bevor sich Der Flugzeug bewegt, eingeschaltet sein und wieder ausgeschaltet werden, sobald Der Flugzeug wieder anhält/stopt.

5.29 Vortritt

Auch am Boden hat das von rechts kommende Flugzeug Vortritt.

Info: Wenn immer möglich und sinnvoll, gewähren wir aber den „von Pisten abrollenden Flugzeugen“ den Vortritt.

5.30 Personen auf dem Tarmac / Ramp

Nähern sich einem Flugzeug mit laufendem Motor, unaufmerksame Personen näher als ca. 10 Meter, sind diese unverzüglich zu warnen (Lichtsignale etc.)

Besteht eine unmittelbare Gefahr, muss der Motor sofort abgestellt werden.

In diesem Falle müssen, wegen eventuellen Schäden an der Avionic beim Abstellen des Motors mit eingeschalteter Avionic, die Personalien dieser Personen oder Ihres verantwortlichen PIC, festgehalten werden.

5.31 Eis / Schnee und andere Ablagerungen

Der PIC darf den Start nur beginnen, wenn das Luftfahrzeug frei ist von jeglichen Ablagerungen, die die Flugeistung oder die Steuerbarkeit des Luftfahrzeugs ungünstig beeinflussen könnten.

(NCO.OP.165)

INFO: Ausgenommen es wäre im AFM ausdrücklich erlaubt und detailliert beschrieben. Gibt es aber in „unseren“ kleinen Flugzeugen so gut wie nie !!!

5.32 Vereisungsbedingungen

Der PIC darf einen Flug unter erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur beginnen bzw. absichtlich in ein Gebiet mit erwarteten oder tatsächlichen Vereisungsbedingungen nur dann einfliegen, wenn das Luftfahrzeug (und Der PIC) für diese Bedingungen zugelassen und ausgerüstet ist/sind.

(NCO.OP.170)



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



TREIBSTOFF / ENERGIE **DAZU GEHÖRT IMMER AUCH GENÜGEND ÖL !**

(NCO.OP.125)

Diese Planungsgrundlagen sind teilweise ein wenig restriktiver als für den „NCO-Betrieb“ vorgeschrieben und sie sind auch an die gewerbsmässigen Gepflogenheiten angepasst. *Die weniger restriktiven Vorgaben der EASA Part-NCO, sollen nur in Ausnahmefällen und mit grosser Umsicht angewendet werden und sind hier in grüner kursiver Schrift eingefügt. Empfehlungen / Infos der SilverGoose sind hier in blauer „Handschrift“ eingefügt.*

TAXI

Definition: _____ Ein Betrag um den Motorenstart, den "run-up" und die vorhersehbaren Rollmanöver vor dem Start abzudecken.

Flugplanung: _____ Ein fester Betrag je nach Flugzeugmuster (Gleich ~10 min Reiseflugleistung mit "normal-cruise" – siehe betreffenden Operational Flight Plan)

Info: Diese Benzin-Menge, respektive dieses Gewicht / Masse darf von der effektiven Take-off Masse abgezogen werden. Der heisst: Der gerechnete maximale Startgewicht darf um diesen Gewichts-Betrag über der erlaubten maximalen Abflug-Masse liegen. (Ausgenommen eine eventuelle maximale „Ramp-Masse“ würde überschritten) Der eigentliche Start, fängt erst auf der Piste und am Anfang des Start-Laufes an !

TRIP

Definition: _____ Ein Betrag um vom Start- zum Zielflugplatz zu fliegen, unter Berücksichtigung des: Abflugweges, Steigflug, Reiseflug, Anflugweg und Landung.

Flugplanung: _____ Die Kalkulation muss:

- die erwartete Abflugroute und die längste Anflugroute berücksichtigen.
- Der Mehrverbrauch (Benzinmenge / Flugzeit) im Steigflug muss durch einen Zuschlag gemäss „FUEL CALCULATION“ des betreffenden Flugzeuges berücksichtigt werden.
- Ein möglicher Minderverbrauch (Benzinmenge / Flugzeit) im Sinkflug, wird kalkulatorisch nicht berücksichtigt. (*Reserve du Patron / Patronne*)

BURN OFF

Definition: _____ Benötigte Benzinmenge um vom Motorenstart bis zum Zielflugplatz zu fliegen und zu landen.

Flugplanung: _____ Der Total von TAXI + TRIP.

Info: Diese Menge wird sehr wahrscheinlich und „Normalerweise auf jeden Fall“ verbraucht, wenn wie geplant von A nach B geflogen wird / werden kann. Ergibt die voraussichtliche Lande-Masse und die muss in / unter der maximal zulässigen Lande-Masse liegen.

CONTINGENCY

Definition: _____ Ein Betrag um unvorhersehbaren Mehrverbrauch wie z.B. Abweichungen im Benzin(mehr)verbrauch, Wettervorhersagen, kleine Abweichungen vom Flugweg und/oder der Flughöhe zu kompensieren.

Flugplanung: _____ Ein fester prozentualer Anteil (10%) vom BURN OFF.



ALTERNATE

Definition: Ein Betrag um vom geplanten Zielflugplatz zum Alternate-Flugplatz zu fliegen, unter Berücksichtigung des: Abflugweges, Steigflug, Reiseflug, Anflugweg und Landung.

Flugplanung: Die Kalkulation erfolgt mit "Long Range-cruise" und soll auf einer realistischen Flughöhe basieren.

Operation: Der Mehrverbrauch (Benzinmenge / Flugzeit) im Steigflug muss durch einen Zuschlag gemäss „FUEL CALCULATION“ des betreffenden Flugzeuges berücksichtigt werden.

FINAL RESERVE

Definition: Ein Betrag um mit holding- respektive Long Range-cruise in 1'500 ft über Flugplatzhöhe in Standardbedingungen und mit Maximum Landegewicht 45 min (für Kolbenmotoren) zu fliegen. Deckt auch einen Anflug mit Durchstart und einen zweiten Anflug mit Landung ab, sowie eine Ungenauigkeit der Benzinanzeige.

Flugplanung: Ein fester Betrag je nach Flugzeugmuster (Gleich eine Stunde Reiseflugleistung mit "Long Range-cruise")

Operation: *EASA verlangt nur 30 min FINAL RESERVE am Tag. (45 min in der Nacht).*
➔ *Wenn der Start und die Landung auf demselben Flugplatz stattfindet und dieser Flugplatz immer in Sicht des PIC bleibt, werden nur 10 min FINAL RESERVE verlangt.*

(NCO.OP.125)

Empfehlung: Die „10-min-Regel“ soll aber bitte nur bei Volten-Trainings mit Instruktor an Bord, angewendet werden.

MINIMUM BLOCK

Definition: Mindest-Menge um vom Motorenstart auf dem Startflugplatz bis zum Zielflugplatz zu fliegen inklusive eines Anfluges mit Durchstart, dann zum Ausweichflugplatz zu fliegen, 45 min in der Luft zu warten, einen Anflug mit Durchstart und einen Anflug mit Landung zu machen.

Flugplanung: Der Total von BURN OFF + CONTINGENCY + ALTERNATE + FINAL RESERVE.

ADDITIONAL

Definition: Ein Betrag um einen eventuell fehlenden Ausweichflugplatz zu kompensieren.

Info: Siehe nächste Seite ➔ Planung Ausweich-Flugplatz.

EXTRA

Definition: Zusätzlicher Betrag um Erfahrungsgemässe Wartezeiten, Umwege, Mehrverbrauch oder sonstige Unsicherheiten abzudecken und/oder ökonomische Vorteile (z.B. billiges/zollfreies Benzin) zu nutzen, oder Benzin welches sich ohnehin schon in den Tanks befindet/befand.

ACTUAL BLOCK

Definition: Aktueller / Effektiver Betrag, welcher sich vor dem Anlassen des Motors, um den geplanten Flug durchzuführen, in den Tanks befindet respektive befinden soll.



PLANUNG AUSWEICH-FLUGPLATZ

Diese Planungsgrundlagen sind teilweise ein wenig restriktiver als für den „NCO-Betrieb“ vorgeschrieben und sie sind auch an die gewerbsmässigen Gepflogenheiten angepasst.
*Die weniger restriktiven Vorgaben der EASA Part-NCO, sollen nur in Ausnahmefällen und mit grosser Umsicht angewendet werden und sind hier in grüner kursiver Schrift eingefügt.
 Empfehlungen und Infos der SilverGoose sind hier in blauer Handschrift eingefügt.*

- A Ein Ausweich-Flugplatz muss, vor allem bei grenzüberschreitenden Flügen, dieselben Bedingungen (Z.B. PPR / CUSTOMS etc.) erfüllen, wie der eigentliche Ziel-Flugplatz.
- B Grundsätzlich soll ein Ausweichflugplatz (Destination-Alternate Aerodrome) für die VFR-Fliegerei „einigermassen“ zwischen Start-Flugplatz und Ziel-Flugplatz liegen und nur in Ausnahmefällen „hinter/nach“ dem Ziel-Flugplatz.
EASA verlangt keinen Alternate-Flugplatz, wenn Der Wetter eine Stunde vor und eine Stunde nach der geplanten Ankunft, oder ab der aktuellen Abflugzeit bis eine Stunde nach der Ankunft, auf der geplanten Destination VMC ist.
- C Bedingungen für „VMC je nach Luftraum“ – nächste Seite 32.

(NCO.OP.140)

Empfehlung für Flüge ohne „Destination-Ausweich-Flugplatz“ also zu einer sogenannten „Isolated Destination“

- Treibstoff: Zusätzlich für 15 min Flugzeit mit gewählter Reiseflugleistung.*
- Wetter/Sicht: Vorhersage für die Ankunftszeit plus eine Stunde:*
 - *Mindestens 5 km Sicht.*
 - *Wolkenuntergrenze mindestens 2'000 ft über dem Zielflugplatz.*
 - *Keine Niederschläge und keine Gewitter in Flugplatznähe.*
- Zielflugplatz: Zwei Pisten, davon eine "Notlandepiste" die für Der betreffende Flugzeug geeignet ist. Z.B. Segelfluggpiste etc.*
- Oder auch: Der Abflug-Flugplatz kann ohne Probleme (Platz- und Strecken-Wetter, Benzinmenge und Öffnungszeiten etc.) als Alternate gebraucht werden.*

SPEZIAL PLANUNG AUSWEICH-FLUGPLATZ → Planning Based on Re-planning (PBR)

- ➔ Beispiel: Deine Absicht ist: Ein Flug von Birrfeld nach Genf mit Alternate Lausanne.
- ➔ Ein Alternate ist nötig, weil in Genf Der Wetter zu schlecht ist.
- ➔ Dein eventueller ATC-Flugplan lautet Birrfeld - Genf mit Alternate Lausanne.
- ➔ Deine (interne) OFP-Flugplanung ➔ Birrfeld nach Lausanne mit Alternate Genf.
- ➔ In der Gegend von Lausanne ➔ Wetter-Anfrage für Genf und Benzin-Check bis Genf.
- ➔ Wenn beides genügt, wird der ursprüngliche OFP-Alternate Genf zur Destination.

(NCO.OP.125 c)

Info: Ein wenig ungewohnt, aber völlig sicher und legal.



Auszug SERA Achtung – Der Höhenband variiert von Staat zu Staat



KLASSE	HÖHENBAND (hier nur unter 10'000 ft angezeigt)	SICHT	WOLKENABSTAND
A – E ①	10'000 ft AMSL bis GND (Surface)	5 km	1.5 km horizontal 1'000 ft vertikal
F ⊙	10'000 ft AMSL bis 3'001 ft AMSL oder 1'000 ft GND ◆	5 km	1.5 km horizontal 1'000 ft vertikal
	3'000 ft AMSL oder 1'000 ft GND ◆ bis GND (Surface)	1.5 km ★	Frei von Wolken Mit Bodensicht
G	10'000 ft AMSL bis 3'001 ft AMSL oder 1'000 ft GND ◆	5 km	1.5 km horizontal 1'000 ft vertikal
	3'000 ft AMSL oder 1'000 ft GND ◆ bis GND (Surface)	1.5 km ★	Frei von Wolken Mit Bodensicht

①	Im Luftraum A ist normalerweise kein VFR-Flug möglich. Ist Luftraum D eine CTR – ist auch die Bodensicht massgebend.
◆	Je nach dem was „höher“ (näher zum Himmel) ist.
★	Mindestens 1,5 km Flugsicht ist nur für folgende Flüge zulässig: Maximal 140 KIAS, so dass anderer Verkehr und Hindernisse rechtzeitig genug erkannt werden können um Zusammenstöße zu vermeiden, oder Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, z.B. in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei Arbeitsflügen in geringer Höhe.
⊙	Luftraum F wird „EASA-weit“ kaum mehr verwendet. <i>(Der ist/war ein „Übergangs-Luftraum“ bis besseres kommt, jetzt meistens eine RMZ. Die VMC-Bedingungen in einer RMZ sind dieselben wie im umgebenden Luftraum)</i>

● ● ● PRE-FLIGHT ● ● ●



6 IN - FLIGHT

6.1 Dienstfähigkeit im Flug

- A) Der PIC darf einen Flug nicht über den nächsten gemäß den erlaubten Wetterbedingungen anfliegbaren Flugplatz hinaus fortsetzen, wenn seine / ihre Dienstfähigkeit aufgrund von Müdigkeit, Krankheit oder Sauerstoffmangel erheblich eingeschränkt ist.
- B) Im Flug dürfen keine psychoaktiven Substanzen oder Alkohol etc. konsumiert werden.
- C) Er hat sicherzustellen, dass während kritischer Flugphasen oder wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, alle Besatzungsmitglieder die ihnen zugewiesenen Plätze einnehmen und dass keine Tätigkeiten ausgeübt werden, die nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind. *(NCO.OP.135)*

6.2 Anschnallen

Während des Fluges muss der PIC angeschnallt bleiben, wenn er sich auf seinem Platz befindet, und jederzeit am Steuer des Luftfahrzeugs bleiben, außer wenn ein anderer Pilot steuert. *(NCO.GEN.105)*

6.3 An- und Abflugverfahren

- A) Der PIC hat die Abflug- und Anflugverfahren anzuwenden, die von dem Staat festgelegt wurden, auf dessen Gebiet der Flugplatz gelegen ist, wenn solche Verfahren für die zu benutzende Piste veröffentlicht wurden.
- B) Der PIC darf von einer veröffentlichten Abflug- oder Anflugstrecke oder einem veröffentlichten Abflug- oder Anflugverfahren abweichen, wenn ...
- dabei die Kriterien der Hindernisfreiheit beachtet werden können;
 - die Betriebsbedingungen berücksichtigt werden und
 - die ATC-Freigaben eingehalten werden,
 - oder wenn eine Radarführung durch eine ATC-Stelle erfolgt.
- (NCO.OP.115)*

6.4 Lärminderungsverfahren

Der PIC hat veröffentlichte Lärminderungsverfahren zu berücksichtigen, um die Auswirkungen von Fluglärm auf ein Mindestmaß zu begrenzen, während gleichzeitig gewährleistet wird, dass die Sicherheit Vorrang vor Lärminderung hat. *(NCO.OP.120)*

6.5 Lichterführung

Auch am Tag, sollen im Flug immer alle Lichter eingeschaltet sein und bleiben. (Taxi- Lande- Nav- und rotating Beacon etc.)



- 6.6 Simulation aussergewöhnlicher Zustände im Flug
Der (PIC) darf bei der Beförderung von Fluggästen oder Fracht, Folgendes nicht simulieren:
- A) Situationen, die die Anwendung von Verfahren für außergewöhnliche Situationen oder Notsituationen erfordern;
 - B) Flüge unter Instrumentenwetterbedingungen. (IMC)
 - C) Vom oben genannten Punkt 6.6 sind zugelassene Ausbildungseinrichtungen bei der Durchführung von Schulungsflügen mit Trainees an Bord, (Z.B. IMC-Training) ausgenommen.
- (NCO.OP.180)
- 6.7 Navigation - GPS
GPS-Daten, insbesondere Positionsangaben, müssen immer mit der Karte und visuell oder mittels Funknavigation (VOR / QDR-QDM etc.) abgeglichen werden. (Gilt auch umgekehrt)
- 6.8 Navigation - Karten
Alle benötigten Strecken-Luftfahrkarten und alle VFR-Anflugkarten (VAC oder VOC) sollen für den betreffenden Flug entweder in Papier- oder elektronischer Form (sofern genug Akku-Kapazität vorhanden ist) im Flugzeug "gebrauchsbereit" vorhanden sein.
Empfehlung: Bei „nur-elektronischen“ Karten etc. soll zusätzlich eine papierene Alternative oder ein zweites elektronisches Gerät verfügbar sein.
- 6.9 Wetter-Meldung
Der PIC hat den zuständigen Flugverkehrsdiensten (Air Traffic Services, ATS) so bald wie möglich aufgetretene gefährliche Wetter- oder Flugbedingungen zu melden, von denen anzunehmen ist dass sie die Sicherheit anderer Luftfahrzeuge beeinträchtigen können.
- (NCO.GEN.105)
- 6.10 Wetterbedingungen
Der PIC darf einen VFR-Flug nur fortsetzen, wenn die aktuellen verfügbaren meteorologischen Informationen erkennen lassen, dass die Wetterbedingungen auf der Strecke und am Bestimmungsort zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Nutzung den anzuwendenden VFR-Betriebsmindestbedingungen entsprechen oder diese übertreffen.
- (NCO.OP.160)
- 6.11 Vereisung der Zelle
Wenn ein Luftfahrzeug, das nicht für Flüge unter bekannten Vereisungsbedingungen zugelassen ist, in Vereisungsbedingungen gerät, hat der PIC den Bereich der Vereisungsbedingungen unverzüglich zu verlassen, indem er die Flug-Höhe oder die Flug-Strecke ändert und ggf. der Flugverkehrskontrolle eine Notlage meldet.
- (NCO.OP.120)



6.12 Treibstoff-Management im Flug (Cruise check)

- A) Der PIC hat sich in regelmäßigen Abständen zu vergewissern, dass die Menge des noch ausfliegbaren Treibstoffs für die Fortsetzung des Fluges, **ohne die geplante FINAL RESERVE anzukratzen**, noch genügend ist !
- B) Ist nur noch der ALTERNATE Treibstoff und die FINAL RESERVE vorhanden, soll zum Ausweichflugplatz geflogen werden.
- Ab diesem Zeitpunkt soll nur noch mit "Long-Range power" geflogen werden, ausgenommen Go-Around etc.
 - Es sei denn Der PIC darf annehmen, die Landung könne innert "nützlicher Frist" stattfinden, oder der Zielflugplatz kann in kürzerer Zeit erreicht werden.
- C) Ist während eines kontrollierten Fluges (Flug mit ATC-Kontrolle) absehbar, dass der Flug nur fertig geflogen werden kann, ohne die FINAL RESERVE anzukratzen sofern es keine Verzögerungen gibt, muss der PIC „**MINIMUM FUEL**“ melden.
- Er darf aber nicht damit rechnen, dass eine „Vorzugs-Behandlung“ gewährt wird.
- D) Ist nur noch die FINAL RESERVE vorhanden, muss Landepriorität verlangt, respektive eine Notlage mit „**MAYDAY MAYDAY FUEL**“ deklariert werden.

Info: Die Idee ist, ausgenommen in Notfällen, nie mit weniger als der FINAL RESERVE in der Luft zu sein.

Heisst: Ohne Notfall, muss die FINAL RESERVE nach dem Flug, respektive nach der Landung, noch vorhanden sein !

(NCO.OP.185)

6.13 Anflug- und Landebedingungen

Der PIC hat sich vor Beginn des Landeanflugs zu vergewissern, dass das Wetter am Flugplatz oder Einsatzort und der Zustand der zu benutzenden Piste nach den vorliegenden Informationen einem sicheren Anflug, einer sicheren Landung oder einem sicheren Fehlanflug nicht entgegenstehen.

(NCO.OP.205)

● ● ● IN - FLIGHT ● ● ●



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



7 POST - FLIGHT

7.1 Aussteigen oder parkieren

Bei jedem Verlassen des Flugzeuges, muss die Steuerblockierung installiert werden, der Mixer gezogen und der Gashebel im Leerlauf bleiben, der Hauptschalter und die Zündung ausgeschaltet sein und der Zündschlüssel aus dem Flugzeug genommen werden.

- A) Ausnahmen sind bei Gebirgslandungen erlaubt.
- B) Das Flugzeug muss immer gegen unbeabsichtigtes Wegrollen gesichert sein, dabei ist der aktuellen und voraussichtlichen Wetterlage oder dem Anblasen durch andere Flugzeuge, Rechnung zu tragen.

7.2 Übernachten oder langes Parkieren

Bei Übernachtungen oder längerem unbeaufsichtigtem parkieren ist den gegebenen Umständen Rechnung zu tragen, das heisst, lose Sachen wie z.B. Headsets etc. sind aus dem Flugzeug zu nehmen und das Flugzeug muss mit dem Schlüssel abgeschlossen und gegen Wind, Jet-blast, Sturm und Gewitter gesichert werden.

7.3 Mängel und Defekte

Der PIC muss festgestellte oder vermutete Mängel oder Defekte welche die Sicherheit beeinträchtigen könnten (MEL im FCOM), umgehend SilverGoose und dem nächsten PIC via Internet oder per Telefon melden, unter gleichzeitigem Eintrag ins Logbuch, respektive in die „*Non flight relevant items Liste*“.

(Zuvorderst im Logbuch in einem Plastik-Mäppli.)

7.4 Schaden durch Fehlmanipulation

Muss der PIC wegen einer Fehlmanipulation einen Schaden vermuten (sehr harte Landung, Triebwerkstart bei eingeschalteter Avionic, Kollision am Boden etc.) auch ohne dass dieser sichtbar ist, ist er zur Meldung an SilverGoose verpflichtet. Im Zweifelsfalle und schweren Fällen soll ein schriftlicher Rapport erstellt werden. Das Flugzeug darf in diesem Falle nicht mehr in Betrieb genommen werden, bis eine lizenzierte Unterhaltseinrichtung das Flugzeug wieder frei gibt.

7.5 Flugzeug muss am Boden bleiben

Kann das Flugzeug aus Wetter- oder technischen Gründen nicht zur vereinbarten Zeit zurückgebracht werden, ist die SilverGoose und, sofern bekannt, der nachfolgende PIC zu informieren. Die SilverGoose entscheidet zusammen mit dem PIC über das weitere Vorgehen. Muss der PIC ohne das Flugzeug zurückreisen, behält sich die SilverGoose vor, einen andern PIC mit der Heimschaffung des Flugzeuges zu beauftragen, wobei die Kosten zu Lasten des ersten PIC gehen.

Info: Siehe unbedingt auch Punkt 5.3 (Bedingungen für den Start)

7.6 Reparaturen

Bei allfällig nötigen kleinen Reparaturen ausserhalb der jeweiligen Flugzeug-Homebase, darf der PIC bis zum Betrag von ca. CHF. 300.-- selbst entscheiden, dabei ist mit gesundem Menschenverstand vorzugehen.

Rechnungen müssen zwecks Rückerstattung beigebracht werden.



7.7 Mehrkosten aus Vorfällen

Die aus solchen Vorfällen (Meteo / Technik) eventuell entstehenden Mehrkosten für die Heimreise des PIC und seiner Passagiere etc. können von der SilverGoose nicht übernommen werden.

7.8 Bordbuch / Logbuch / Journey Log

A) Einzelheiten des Fluges, und der Besatzung sind für jeden Flug oder jede Serie von Flügen in einem Bordbuch oder einem gleichwertigen Dokument aufzuzeichnen.

B) Er hat die Betriebsdaten und alle bekannten oder vermutlichen Mängel (MEL im FCOM) am Luftfahrzeug bei Beendigung des Fluges oder einer Reihe von Flügen in der „*Non flight relevant items Liste*“ (Zuvorderst im Logbuch in einem Plastik-Mäppli) oder im Logbuch des Luftfahrzeugs aufzuzeichnen.

C) Obligatorische Einträge im Logbuch (Journey Log) sind:

(Linke Seite des Logbuches)

- Das Datum des Fluges
- Name des PIC (+ Evtl. Funktion, z.B. 3-Letter-Code des Fl's)
- Art des Fluges (V=VFR / P=Privat / S=Schulung / VN=VFR-Nacht etc.)
- Start-Ort + Lande-Ort
- Start-Zeit + Lande-Zeit (am besten in UTC)
- Flug-Zeit (airborne – touchdown)
- Total **kumulierte Flugzeit** des Flugzeuges
- Anzahl Landungen dieses Fluges, plus **kumulierte Landungen**

(Rechte Seite des Logbuches)

- Beobachtungen
 - ➔ In's Logbuch werden nur Items notiert, wenn dadurch nach Meinung des PIC nicht mehr geflogen werden kann / darf.
 - ➔ Andere Items, mit denen immer noch geflogen werden kann (MEL im FCOM), werden in der „*Non flight relevant items List*“, zuvorderst im Logbuch des entsprechenden Flugzeuges, in einem Plastik-Mäppli, eingetragen.)
 - ➔ Gibt es hier Nichts einzutragen – NIL ankreuzen.
- Signatur des PIC (Kurzzeichen)

D) Weitere Einträge wie Fuel Uplift etc. werden bei NCO-Flügen nicht verlangt!
(NCO.OP.135 + NCO.GEN.150)

● ● ● POST – FLIGHT ● ● ●



8 REGEL ABWEICHUNGEN

8.1 Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren

- A) Der PIC hat die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten einzuhalten, in denen der Flugbetrieb durchgeführt wird.
- B) Er muss mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebend sind und die für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten, vertraut sein.

(NCO.GEN.110)

8.2 Abweichen im Notfall

- A) Der PIC hat in einem Notfall, der sofortiges Entscheiden und Handeln erfordert, die Maßnahmen zu treffen, die es unter den gegebenen Umständen für notwendig erachtet.
- B) Er darf in solchen Fällen im Interesse der Sicherheit von Vorschriften, betrieblichen Verfahren und Methoden abweichen.

(NCO.GEN.105 c)

*Info: Der PIC darf, **besser muss**, von den Regeln + Vorschriften abweichen, wenn es eine entsprechende Situation verlangt, um einer drohenden Gefahr zu entgehen.*

8.3 Benachrichtigung

Wurde von den Luftverkehrs-Regeln/Vorschriften abgewichen, unbeabsichtigt oder nicht, muss immer mindestens SilverGoose benachrichtigt werden.

8.4 Luftverkehrsregeln

Die gültigen Luftverkehrsregeln (SERA) für zivile VFR-Flüge mit Motorflugzeugen, sind auf unserer Homepage (Intern für Mitglieder) zu finden.

8.5 Abfang- und Licht-Signale

Lichtsignale + Abfangsignale sind ausgelagert in Der QRH (Quick Reference Handbook), welches in jedem SilverGoose-Flugzeug vorhanden ist.

● ● ● REGEL ABWEICHUNGEN ● ● ●



ABSICHTLICH FREIGELASSEN



9 VORFÄLLE / UNFÄLLE

VORFALL

Liste der meldepflichtigen Vorfälle https://e2.aviationreporting.eu/reporting		
Art	Für Segelflugzeuge und TMG	Für Motorflugzeuge
Flugbetrieb	<ul style="list-style-type: none"> ● Kontrollverlust ● Flug wurde mit nicht-flugtüchtigem Flugzeug oder nach bemängelter Vorbereitung durchgeführt 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Seil konnte nicht normal geklinkt werden ● Seil wurde gefährlich ausgeklinkt ● Motorausfall beim Start (TMG, motorisierte Segelflugzeuge) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Landung ausserhalb der Landezone ● Ungenügende Leistung des Flugzeuges bei Start, Steigflug und Landung ● Pisten-Verletzung, Ausbruch aus der Piste ● Unabsichtlicher Flug in IMC
Technisch	<ul style="list-style-type: none"> ● Starke Vibrationen ● Nicht funktionierendes Steuer ● Strukturschäden ● Verlust von Flugzeugteilen im Flug ● Motorausfall, Ausfall von wichtigen Systemen ● Verlust von Flüssigkeiten mit erhöhtem Risiko für die Insassen 	
Flugverkehrsdienst	<ul style="list-style-type: none"> ● Gefährliche Interaktion mit Flugsicherungsdiensten, wie Erlaubnis nicht eingehalten, gefährliche Freigabe, widersprüchliche Infos, etc. ● Luftraumverletzung 	
Notfälle	<ul style="list-style-type: none"> ● Notfall deklariert (Die Meldung «Minimum Fuel» ist noch kein Notfall) ● Feuer, Explosion, Rauch oder toxische Gase ● Ausfall des (eines) Piloten ● Flug ohne sichere Landemöglichkeit 	
Meteorologie und äussere Einflüsse	<ul style="list-style-type: none"> ● Kollision in der Luft oder am Boden, mit Flugzeugen od. Hindernissen ● Beinahe-Zusammenstoss, der ein Not-Ausweichmanöver erfordert hat ● Interaktion mit Schusswaffen, Feuerwerk, Drachen, Laser, Dronen, Modellflugzeug oder ähnliches ● Blitzschlag mit Schäden am Flugzeug ● Kollision mit einem Tier, welche Schäden verursachte ● Starke Turbulenzen, welche Verletzungen der Insassen oder Strukturüberprüfung verursachte ● Gefährliche Vereisung 	



BESONDERER VORFALL

9.1 Definition: Dritte Personen greifen unerlaubt, physisch oder psychisch, in die Führung des Flugzeuges ein.

Meldepflicht: Der PIC hat, soweit möglich, bei einem widerrechtlichen Eingriff unverzüglich die zuständige lokale Behörde zu informieren und einen Bericht vorzulegen.

FLUGUNFALL

9.4 Definition: Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, sofern sich eine Person mit der Absicht, einen Flug durchzuführen, darin aufhält:

- A) Bei dem eine Person inner- oder ausserhalb des Luftfahrzeuges erheblich verletzt oder getötet wird; oder
- B) bei dem Der Luftfahrzeug einen Schaden erleidet, der die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften wesentlich beeinträchtigt und in der Regel grössere Reparaturen oder den Ersatz des beschädigten Bauteils erfordert; oder
- C) Eigentum erheblich beschädigt wurde, oder
- D) bei dem Der Luftfahrzeug verschollen oder Der Wrack unerreichbar ist.

Nicht als Flugunfall gelten zum Beispiel:

- Motorpannen und Schäden die sich auf nur einen Motor, dessen Hilfsaggregate oder auf die Propellerblätter beschränken.
- Beschädigung von Verschalung, leichte Verformungen oder kleine Löcher in der Aussenhaut.
- Schäden an Flügel-Enden (Randbögen), Antennen, Reifen oder Bremsen.

Meldepflicht aus der Schweiz: Via REGA, Telefon 1414, an die SUST.

Meldepflicht aus dem Ausland: Die nächste offizielle Behörde und

- Die Schweizerischen Behörden via REGA, Telefon +41 333'333'333 und
- möglichst rasch die SilverGoose.

Info:

Beschuldigte haben generell ein Aussageverweigerungsrecht und zwar jederzeit und unbeschränkt. Ein Pilot tut somit gut daran, zuerst und unverzüglich zum Beispiel mit einem Fluglehrer umfassend über den Sachverhalt zu sprechen und dann sicher auch mit einem Anwalt die rechtliche Situation zu beleuchten.

Der gibt dem / der Betroffenen nach einem Flugunfall, der sicher schon belastend genug ist, doch eine gewisse Sicherheit für Der auf ihn zukommende Verfahren.

Straf-, Zivil-, Verwaltungs- und Administrativ-Verfahren, sowie Versicherungsrechtliche Aspekte sind immer zu berücksichtigen!

● ● ● VORFALL / BESONDERER VORFALL / FLUGUNFALL ● ● ●



10 SAFETY POLICY

**Diese Safety Policy wurde für den Schul-Betrieb (DTO) geschrieben.
Kann und soll natürlich auch im Privaten-Betrieb angewendet werden, wenn möglich.**

- Die SilverGoose aviation setzt sich dafür ein, in unserer Schulungsorganisation (DTO) einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und die Erwartungen unserer Kunden und Behörden zu erfüllen.
- Unsere Philosophie ist es, eine Organisation zu haben, zu erhalten und zu pflegen, die gesund, proaktiv, sicher und auf Kontinuität ausgerichtet ist.
Auch sollen die Bedürfnisse der Aviatik Industrie, wenn immer möglich berücksichtigt werden.
Wir streben demzufolge danach, unsere Ausbildung nach den neusten Erkenntnissen, laufend zu ergänzen oder anzupassen.
- Daher ist es zwingend erforderlich, dass alle Mitarbeiter ungehinderten Zugang zu Meldungen von Unfällen, Zwischenfällen und Vorfällen haben, sowie diese zu melden.
- Von jedem Mitarbeiter wird erwartet, dass er sich verpflichtet, dem Schulleiter (Head of Training oder dem Deputy-HT des entsprechenden Flugplatzes) oder dem Vertreter der Organisation (Accountable Manager / ACM) alle Ereignisse mitzuteilen, welche die Integrität der Sicherheit beeinträchtigen können, einschließlich Flug-, Wartung- und Boden-Sicherheit.
SOLCHE MITTEILUNGEN SIND REPRESSIONSFREI.
- SilverGoose wird keine Disziplinarmaßnahmen gegen Mitarbeiter einleiten, die ein Sicherheitsrelevantes Vorkommnis in Übereinstimmung mit der Redlichkeits-Kultur der Organisation offenlegen.
Vorfälle grober Fahrlässigkeit, vorsätzliche Verstöße oder strafrechtliche Handlungen sind von dieser vorstehenden Aussage ausgenommen.
- Die Sicherheit der Organisation ist das Anliegen aller Mitarbeiter auf allen Ebenen.
Die letztendliche Verantwortung liegt jedoch beim Vertreter der DTO.
- Es gibt Verfahren zur Erfassung, Aufzeichnung und Verbreitung von Informationen, um die Identität einer Person zu schützen, welche die Sicherheitsinformationen zur Verfügung stellt.
- Die Meldesysteme, einschließlich der oben genannten Redlichkeits-Kultur, sind:
 - * Meldepflichtige Vorkommnisse. (<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>)
 - * Freiwillige und vertrauliche Sicherheitsberichte der DTO
- Die SilverGoose führt eine strengvertrauliche und anonymisierte „Gefahrenliste“ unterteilt in Schwere des Risikos, Möglichkeit der Wiederholungs-Wahrscheinlichkeit und Vermeidungs-Möglichkeiten, respektive -Massnahmen.
Die Wirkung der Vermeidungs-Massnahmen wird laufend beobachtet.
- Der einzige Zweck der Sicherheitsberichterstattung und der internen Untersuchungen besteht darin, die Sicherheit zu verbessern und nicht die Zuweisung von Schuld an Einzelpersonen.
- SilverGoose fordert alle Mitarbeiter auf, standardisierte Verfahren anzuwenden, um ein Höchstmaß an Sicherheit in Bezug auf unsere gemeinsamen Ziele zu erreichen.
- Die Bekanntmachung von nicht anonymisierten Sicherheits-Dokumenten oder Sicherheits-Mitteilungen an Quellen außerhalb SilverGoose durch einen Mitarbeiter, wird als Verstoß gegen die Vertraulichkeitserklärung gemäss Arbeitsvereinbarung angesehen.
- Wir versuchen folgendes zu erreichen:
 - * Eine unfallfreie Umgebung innerhalb der DTO.
 - * Effektive und sichere Verfahren und kontinuierliche Verbesserungen.
 - * Die vollständige Einhaltung aller für uns geltenden gesetzlichen Vorschriften.

! DIE SICHERHEIT LIEGT IN DER VERANTWORTUNG ALLER !

● ● ● SAFETY POLICY ● ● ●



END OF - APP BETRIEBSREGLEMENT