

0. CHAMP D'AVIATION ET SERVICE DE VOL

0.1. Organisation générale

0.1.1. But

Le champ d'aviation de Courtelary est un aérodrome privé réservé à la pratique du vol à voile par les groupes de Bienne (SGB) et Courtelary (GVVC). Les deux groupes de vol à voile exploitent chacun une école de vole à voile pour la formation de base et continue de tous les domaines du vol à voile.

0.1.2. Exploitants du champ d'aviation

Le SGB et le GVVC, ci-après désignés par le terme "les groupes", exploitent en commun le champ d'aviation de Courtelary. Le siège du SGB est Bienne et le siège du GVVC est Courtelary. Les deux groupes ont chacun une école de vol à voile, ci-après désignées par "les écoles de vol à voile". Ces deux écoles de vol à voile détiennent chacune le droit exclusif d'instruire tous les domaines relatifs au vol à voile sur le champ d'aviation de Courtelary. Les sujets ayant trait au service de vol et l'administration du champ d'aviation sont traités en commun par les deux groupes dans un "Comité de Coordination" (CC).

0.1.3. Chef d'aérodrome

Le CC nomme le Chef d'aérodrome et un remplaçant chef d'aérodrome, sous réserve de son approbation par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC). Les tâches principales sont:

- o Selon cahier des charges de l'OFAC
- o Organisation et contrôle de l'infrastructure commune (bureau C et station essence)
- o Tenir la caisse concernant les taxes d'atterrissage et tenir la liste de start des « externes ».

0.1.4. Utilisateurs

Tous les membres des deux groupes de vol à voile, ainsi que, exceptionnellement, des personnes ou des organisations autorisées par le comité d'un des deux groupes de vol à voile, peuvent prendre part à l'activité de vol.

L'utilisation régulière par des non membres et/ou l'utilisation intensive par d'autres organisations (par exemple aéromodélistes, des camps par des groupes de vol à voile externes ou la Fédération Suisse de Vol à voile (FSVV), etc.) nécessite l'accord du CC.

FLUGPLATZ UND FLUGBETRIEB

Allgemeine Organisation

Zweck

Der Flugplatz Courtelary ist ein Privatflugplatz, der den Segelfluggruppen Biel (SGB) und Courtelary (GVVC) zur Ausübung des Segelflugsportes dient. Beide Segelfluggruppen unterhalten je eine Segelflugschule zur Aus- und Weiterbildung in allen Sparten des Segelfluges.

Flugplatzhalter

Die SG-Biel (Segelfluggruppe Biel) und die GVVC, nachfolgend Gruppen genannt, betreiben gemeinsam das Flugfeld Courtelary. Sitz der SGB ist Biel und Sitz der GVVC ist Courtelary. Beide Gruppen unterhalten je eine Segelflugschule, nachfolgend Segelflugschulen genannt. Diese beiden Segelflugschulen üben das Alleinrecht zur Durchführung der gesamten Segelflugschulung auf dem Flugfeld Courtelary aus. Die Angelegenheiten des Flugbetriebes und die Verwaltung des Flugplatzes werden durch die beiden Gruppen im „comité de coordination“, im folgenden CC genannt, gemeinsam geregelt.

Flugplatzleiter

Das CC schlägt den Flugplatzleiter sowie einen Stellvertreter, unter Vorbehalt der Genehmigung durch das BAZL, vor. Die Aufgaben sind:

- o Gem. Pflichtenheft BAZL
- o Organisation und Kontrolle der gemeinsamen Infrastruktur (C-Büro und Tankanlage)
- o Abrechnung der Kasse für Landtaxen und führen der Startliste "externe".

Benutzer

Am Flugbetrieb teilnehmen können alle Mitglieder der beiden Segelfluggruppen, sowie - ausnahmsweise - Personen oder Organisationen, die vom Vorstand einer der Segelfluggruppen berechtigt werden. Die regelmässige Benutzung durch Nichtmitglieder und/oder die intensive Benutzung durch andere Organisationen (z.B. Modellflieger, Lager durch fremde Segelfluggruppen od. den Segelflugverband der Schweiz SFVS etc.) bedürfen der Zustimmung des „comité de coordination“.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.1.5. Direction

Les organes responsables sont :

Pour le SGB :	son comité
Pour le GVVC :	son comité
Pour les écoles de vol à voile :	le Chef moniteur et le comité de leur groupe
Pour le champ d'aviation :	le Chef d'aérodrome
Pour les modélistes:	un délégué du groupe d'aéromodélisme

Pour le CC (selon annexe 5):	
Pour le vol moteur et le remorquage:	les coordinateurs élus
Pour la caisse:	le caissier élu

0.1.6. Distribution

Ces directives sont remises à tous les membres des deux groupes et aux élèves des deux écoles de vol à voile. Un exemplaire est au bureau C. La distribution est de la responsabilité des groupes.

0.2. Organisation de l'activité de vol

0.2.1. Catégories

L'activité de vol se répartit entre activités de vol à voile et de vol à moteur.

0.2.2. Directives

L'activité de vol est effectuée selon les prescriptions de l'OFAC

0.2.3. Haute surveillance

L'activité de vol est coordonnée et surveillée par le Chef d'aérodrome.

Leitung

Die verantwortlichen Organe sind:

für die SGB:	deren Vorstand
für die GVVC:	deren Vorstand
für die Segelflugschulen:	deren Cheffluglehrer und Vorstand
für den Flugplatz:	der Flugplatzleiter
für die Modellflieger	ein Vertreter der Modellfluggruppe

für das CC (gemäss Anhang 5):	
für den Motorflug und Schleppbetrieb	die gewählten Koordinatoren
für die Finanzen	der gewählte Kassier

Verteiler

Diese Weisungen werden an alle Mitglieder der beiden Gruppen und den Flugschüler der Segelflugschulen abgegeben. Ein Exemplar liegt im C Büro auf. Für die Verteilung sind die Gruppen verantwortlich.

Organisation des Flugbetriebes

Kategorien

Der Flugbetrieb gliedert sich in Segelflug- und Motorflugbetrieb.

Richtlinien

Der Flugbetrieb ist gemäss Vorschriften des BAZL durchzuführen.

Oberaufsicht

Der Flugbetrieb wird durch den Flugplatzleiter koordiniert und überwacht.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.2.4. Surveillance & Organisation

Le chef d'aérodrome établit la liste des responsables du service de vol, pour les weekends et jours fériés (un Responsable du service de vol par jour).

L'étendue et la répartition de cet engagement entre les deux groupes sont fixées par le CC.

En cas de journée d'activité de vol, où la liste ne désigne aucun Responsable, un Responsable du service de vol doit être désigné avant l'activité parmi les participants (3 participants ou plus).

Le Responsable est subordonné au Chef d'aérodrome et (pour la surveillance de l'instruction de base et continue) au moniteur de service. Le Responsable du service de vol doit se tenir au "Cahier des charges pour le Responsable du service de vol".

0.2.5. Heures de service de vol

L'activité de vol a lieu sans interruption selon les prescriptions légales en vigueur. Dans la mesure du possible, les vols d'écolage remorqués sont à éviter :

Le dimanche et les jours fériés:	avant 8.00 et après 19.00 heures, ainsi que durant les offices religieux
Les autres jours :	après 19.00 heures

0.2.6. Liste de départ

Tous les vols à partir du champ d'aviation de Courtelary sont relevés sur la liste de départ. Le Responsable du service de vol tient la liste de départ de manière exacte et soignée. Le nom et le prénom de tous les passagers seront notés sur la liste de départ. Après un atterrissage sur un aérodrome extérieur, et/ou un départ depuis un aérodrome extérieur, le pilote d'avion doit inscrire ses données sur la liste de départ (lieu et heure d'atterrissage, et/ou de départ).

Les pilotes remorqueurs et d'avions à moteur sont responsables, à la fin de leur activité, ou au plus tard chaque soir, que les heures de vol soient correctement inscrites dans la liste de départ et le carnet de vol de l'avion.

Les pilotes d'avions qui ne sont pas stationnés sur la place doivent remplir l'annonce d'atterrissage et de départ au bureau C et s'acquitter immédiatement des taxes sur la base des indications fournies.

0.2.7. Tiers

Les pilotes qui emmènent avec eux des tiers hors des espaces réservés aux visiteurs sont responsables de leur sécurité et doivent veiller à ce qu'ils ne s'exposent pas à des dangers ni ne perturbent le service de vol.

Überwachung & Organisation

Der Flugplatzchef erstellt eine Einsatzliste der Flugdienstleiter für Wochenende und Feiertage (ein Verantwortlicher pro Tag).

Der Umfang der Einsatzliste und die Aufteilung zwischen den beiden Gruppen werden durch das CC bestimmt.

Ist kein Flugdienstleiter bestimmt und wird ein Flugbetrieb durchgeführt (3 Piloten oder mehr) so ist vor Aufnahme des Flugbetriebes unter den Teilnehmer ein verantwortlicher Flugdienstleiter zu bestimmen.

Der Flugdienstleiter untersteht dem Flugplatzchef und (für die Aspekte der Überwachung der Aus- und Weiterbildung) dem Diensthabenden Fluglehrer. Der Flugdienstleiter hält sich an die Aufgaben und Pflichten des Flugdienstleiters gemäss „Pflichtenheft für den Flugdienstleiter“.

Betriebszeiten

Der Flugbetrieb findet durchgehend statt unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften. Flugzeugschlepp für Schulungsflüge sind nach Möglichkeit zu unterlassen:

an Sonn- und Feiertagen:	vor 8.00 und nach 19.00 Uhr und während der Gottesdienste
an den übrigen Tagen:	nach 19.00 Uhr

Startliste

Alle Flüge auf dem Flugplatz Courtelary sind auf der Startliste zu registrieren. Der Flugdienstleiter überwacht das sorgfältige Führen der Startliste. Der Name und Vorname jedes Passagiers ist auf der Startliste zu notieren. Nach einer Aussenlandung und/oder einem Start von einem anderen Flugplatz hat der Pilot die Angaben in der Startliste nachzutragen (Landeort und –zeit, Startort und –zeit).

Die Motorflugpiloten sind am Ende ihrer Aktivität, spätestens jeden Abend dafür verantwortlich, dass die Schleppflugzeiten korrekt auf der Startliste und im Motorflugbuch eingetragen werden.

Nicht auf dem Flugplatz stationierte Motorflugzeugpiloten haben die Lande- und Startmeldung im C-Büro auszufüllen und die entsprechenden Taxen umgehend gemäss den vorliegenden Angaben zu begleichen.

Drittpersonen

Piloten, welche Drittpersonen ausserhalb der für Besucher reservierten Bereiche mitnehmen, sind für deren Sicherheit verantwortlich und müssen dafür sorgen, dass sie den Flugbetrieb nicht behindern oder sich selbst gefährden.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.2.8. Récepteur de la fréquence d'urgence

Il est nécessaire de contrôler, avant le début de l'activité de vol, l'état de fonctionnement du récepteur déposé au bureau C. Si un signal de détresse est déclenché par inadvertance, se conformer aux prescriptions de l'OFAC et aux "directives en cas d'accident".

0.2.9. FLARM

Tous les avions et planeurs stationnés sur l'aérodrome de Courtelary doivent être équipés avec le FLARM. Le CC décide des exceptions.

0.3. Activité de vol à voile

0.3.1. Directives

Les deux groupes de vol à voile basés à Courtelary organisent les activités d'entraînement et de performance. Ils établissent leurs propres règlements de transitions et d'utilisation

0.3.2. Instruction

La formation pour l'obtention d'une extension est effectuée par les écoles de vol à voile.

0.3.3. Initiations

Les vols sur les aéronefs appartenant au groupe de vol à voile ne peuvent être effectués que si les conditions précisées dans le "règlement de transitions et d'utilisation" du groupe en question sont respectées.

Pour les vols sur tout autre aéronefs, les directives de l'OFAC sont applicables.

0.3.4. Vol de contrôle

Un moniteur responsable peut en tout temps exiger un vol de contrôle de la part de n'importe quel pilote participant à l'activité de vol.

0.3.5. Elèves

Les élèves sont sous la surveillance de leur moniteur respectif.

0.3.6. Aide

Tout pilote impliqué dans l'activité de vol est tenu de prêter main forte aux camarades qui atterrissent, de façon à libérer la piste le plus rapidement possible.

Empfänger der Notfrequenz

Vor dem Beginn des Flugbetriebes ist die Betriebsbereitschaft des im C-Büro stationierten permanenten Empfängers zu überprüfen. Bei irrtümlich ausgelösten Notsendesignalen ist nach den „Weisungen bei Unfällen“ und den Vorschriften des BAZL zu verfahren.

FLARM

Alle auf dem Flugplatz Courtelary stationierten Motor- und Segelflugzeuge müssen mit FLARM ausgerüstet sein. Das CC bestimmt über Ausnahmen.

Segelflugbetrieb

Richtlinien

Der Übungs- und Leistungsbetrieb wird von den in Courtelary beheimateten Segelfluggruppen durchgeführt. Sie erstellen für die Einweisung eigene Richtlinien (Einweisungs- und Benutzungsreglemente).

Ausbildung

Die Weiterbildung für den Erwerb einer Ausweiserweiterung erfolgt durch die Segelflugschulen.

Einweisungen

Flüge auf Gruppenflugzeugen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Vorschriften gemäss dem „Einweisungs- und Benutzungsreglement“ der jeweiligen Gruppe erfüllt sind.

Für Flüge auf anderen Flugzeugen sind die Richtlinien des BAZL anwendbar.

Checkflug

Von jedem am Flugbetrieb teilnehmenden Piloten kann vom zuständigen Fluglehrer jederzeit ein Checkflug verlangt werden.

Flugschüler

Die Flugschüler werden vom jeweils zuständigen Fluglehrer beaufsichtigt.

Mithilfe

Alle am Flugbetrieb teilnehmenden Piloten sind verpflichtet, den gelandeten Piloten zu helfen, die Piste so rasch wie möglich wieder frei zu machen.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.3.7. Véhicules sur la piste

L'utilisation de véhicules à moteur sur la piste n'est autorisée que s'ils sont en relation directe avec l'activité de vol (transport de planeurs, mise en service des câbles du treuil, etc.). Les conducteurs des véhicules doivent s'assurer qu'aucune perturbation n'affecte le service de vol.

0.3.8. Vols de distance

Tous les vols de distance à partir du champ d'aviation de Courtelary sont à annoncer au briefing le matin ou par une annonce de vol. L'organisation du dépannage éventuel doit être assurée avant le départ.

0.3.9. Prescriptions douanières

Pour tous les vols en planeur à destination de l'étranger, les directives correspondantes doivent être respectées. Le document « Laissez-passer et autorisation d'atterrissage » doit être embarqué.

0.3.10. Annonce d'atterrissage à l'extérieur

Le pilote ayant atterri à l'extérieur doit l'annoncer sans délai au Responsable du service de vol de Courtelary. Si une telle annonce ne parvient pas 30 minutes après le crépuscule civil, la REGA doit être alertée. Tous les frais seront facturés au pilote incriminé.

0.3.11. Planeurs à dispositif d'envol incorporé

Les planeurs à dispositif d'envol incorporé sont amenés pour le départ en bout de piste ou s'y rendent par leur propre moyen. Le décollage commence dans tous les cas après l'alignement dans l'axe de piste. En cas d'intense activité de vol, un aide de bout d'aile est recommandé.

0.4. Activité de vol à moteur et de remorquage (incl. TMG)

0.4.1. Service

Les activités de vol moteur et de remorquage sont soumises au " Directives concernant le service de vol moteur, remorquage et la maintenance", annexe 3.

0.4.2. Organisation

Le CC nomme un coordinateur du vol à moteur, qui coordonne le service de remorquage des deux groupes. Les devoirs du coordinateur sont réglés dans l'annexe 3.

Motorfahrzeuge

Das Bewegen von Motorfahrzeugen auf der Piste ist nur in direktem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb (Rücktransport Segelflugzeug, Ausziehen Windenseile etc.) zulässig. Die Motorfahrzeuge sind so zu bewegen, dass sie den Flugbetrieb in keiner Weise behindern.

Streckenflüge

Alle Streckenflüge ab dem Flugplatz Courtelary müssen mit einer Fluganmeldung oder am morgendlichen Briefing angemeldet werden. Vor dem Start muss der Rücktransport sichergestellt sein.

Zollvorschriften

Bei allen Streckenflügen ins Ausland sind die entsprechenden Vorschriften einzuhalten. Ein Streckenflugausweis ist mitzuführen.

Landemeldung

Aussenlandungen müssen sofort nach Courtelary an den Flugdienstleiter, gemeldet werden. Tritt bis zum Ende zur bürgerlichen Abenddämmerung plus 30 Minuten keine Landemeldung ein, muss die REGA benachrichtigt werden. Alle daraus entstehenden Kosten werden dem fehlbaren Piloten auferlegt.

Selbststartende Segelflugzeuge

Selbststartende Segelflugzeuge werden zum Start zum Pistenkopf gebracht oder bewegen sich am Boden mit eigenem Antrieb. Der Start beginnt in jedem Fall nach dem Aufstellen in Pistenachse. Bei regem Flugbetrieb ist ein Flügelmann erforderlich.

Motor- und Schleppflugbetrieb (inkl. TMG)

Betrieb

Der Motor- und Schleppbetrieb ist gemäss den „Weisungen für den Motor- und Schleppflugbetrieb sowie den Unterhalt“ Anhang 3 abzuwickeln.

Organisation

Das CC bestimmt einen Koordinator für den Motorflug, der die Belange des Schleppflugbetriebes beider Gruppen koordiniert. Die Pflichten des Koordinators sind im Anhang 3 geregelt.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.4.3. Voltes

Les voltes pour les avions sont définies dans l'AIP. Le pilote remorqueur est responsable d'adapter sa volte de remorquage, en fonction de la situation, en tenant compte des zones de bruit et en respectant les prescriptions de sécurité.

0.5. Organisation de la maintenance

0.5.1. Maintenance des planeurs

Les groupes sont responsables d'assurer la maintenance de leurs propres planeurs, ainsi que du matériel auxiliaire appartenant aux groupes respectifs.

0.5.2. Maintenance des avions remorqueurs

Pour l'entretien des avions remorqueurs, le CC désigne un coordinateur technique et pour chaque machine un responsable de l'entretien. Les devoirs du coordinateur sont réglés à l'annexe 3.

0.5.3. Entretien de l'infrastructure

Le CC met en place une organisation appropriée pour l'entretien des infrastructure communes.

0.5.4. Devoir de diligence

Chaque membre est responsable d'accorder le plus grand soin au matériel qui lui est confié. Il n'oubliera pas que cet élément contribue activement à la sécurité de vol.

0.5.5. Devoir d'annonce

Des dégâts causés ou constatés doivent être annoncés immédiatement au moniteur responsable et au responsable du matériel. En cas de dégât important, le cas doit être en outre signalé sans délai au comité du groupe correspondant,

0.6. Procédure disciplinaire

0.6.1. Interdiction de vol

Le Chef d'aérodrome et/ou le moniteur responsable peuvent immédiatement interdire de vol un pilote qui se montre inapte au vol ou indiscipliné. Ceci particulièrement en cas de non respect des règles du trafic aérien ou lorsqu'un pilote aurait enfreint les règles de sécurité de vol. Ils annonceront le cas au chef moniteur du groupe concerné et au Chef d'aérodrome.

Volten

Die Volten für Motorflugzeuge sind im AIP geregelt. Für die Wahl der Schleppvolte ist der Schlepppilot situativ unter Berücksichtigung von Sicherheit und Lärmzonen verantwortlich.

Unterhaltsorganisation

Unterhalt Segelflugzeuge

Für den Unterhalt des gruppeneigenen Segelflugmaterials sowie des gruppeneigenen Hilfsmaterials legen die Gruppen eine zweckmässige Organisation fest.

Unterhalt Motor- und Schleppflugzeuge

Für den Unterhalt der Schleppflugzeuge bestimmt das CC einen Koordinator und je Flugzeug einen verantwortlichen Flugzeugwart. Die Pflichten des Koordinators sind im Anhang 3 geregelt.

Unterhalt Infrastruktur

Für den Unterhalt der gemeinsamen Infrastruktur legt das CC eine zweckmässige Organisation fest.

Sorgfaltspflicht

Jedes Mitglied soll Sorge tragen zu dem ihm anvertrauten Material. Es ist daran zu erinnern, dass davon die Sicherheit abhängt.

Meldepflicht

Verursachte oder festgestellte Beschädigungen sind sofort dem diensttuenden Fluglehrer und dem jeweiligen Materialwart zu melden. Bei grösseren Schäden ist der Vorfall zusätzlich und unverzüglich dem Vorstand der entsprechenden Gruppe zu melden.

Disziplinarverfahren

Sperrung vom Flugbetrieb

Der Flugplatzleiter und/oder der diensttuende Fluglehrer kann einen Piloten, der undiszipliniert fliegt, gegen die Luftverkehrsvorschriften verstösst, fliegerisch untauglich ist oder sonst den Flugbetrieb gefährdet, sofort vom Flugbetrieb sperren. Sie melden das Vorkommnis dem Cheffluglehrer der jeweiligen Gruppe und dem Flugplatzleiter.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.6.2. Devoir d'annonce

Le non-respect de dispositions légales ou de directives doit être annoncé à l'OFAC.

0.6.3. Possibilité de recours

Les pilotes concernés peuvent adresser un recours écrit au Chef moniteur, qui le transmettra à son comité. Ce dernier décide en dernier lieu sur la procédure à adopter.

0.7. Ecolage (vol à voile)

0.7.1. But

Les écoles de vol à voile ont pour but d'instruire les personnes désirant obtenir la licence de pilote de planeur et d'offrir une formation continue à leurs pilotes.

0.7.2. Directives

Les directives de l'OFAC sont déterminantes pour l'écolage du vol à voile. Pour les vols effectués sur l'aéronef d'un groupe, les directives de ce groupe sont déterminantes.

0.7.3. Organisation

Les écoles de vol à voile des groupes sont organisées séparément. Les groupes mettent sur pied une organisation adéquate et désignent chacun un Chef moniteur.

0.7.4. Cours théoriques

Les cours théoriques sont organisés, respectivement coordonnés par les écoles respectives selon les besoins.

0.7.5. Garantie

Les écoles de vol à voile ne donnent aucune garantie quant à la réussite de l'examen de vol pour l'obtention de la licence de vol à voile ou d'une extension ainsi que pour l'examen théorique. En outre, elles se réservent le droit d'interrompre la formation d'un élève en cas d'aptitudes ou de prestations insuffisantes.

0.8. Service de vol modélistes

0.8.1. Service

Les activités d'aéromodélisme doivent être conformes à l'annexe 4 (Service de vol aéromodéliste)

Meldepflicht

Missachtungen von gesetzlichen Bestimmungen, Weisungen und Richtlinien sind dem BAZL zu melden.

Rekursmöglichkeit

Betroffene Piloten können einen schriftlichen Rekurs an den zuständigen Cheffluglehrer richten, welcher diesen an seinen Vorstand weiterleitet. Dieser Vorstand entscheidet endgültig über das weitere Vorgehen.

Segelflugschulung

Zweck

Die Segelflugschulen bezwecken die Ausbildung von Flugbegeisterten zu lizenzierten Segelflugpiloten und deren Weiterbildung.

Richtlinien

Für die Segelflugschulung sind die Richtlinien des BAZL massgebend. Für Flüge mit Gruppenflugzeugen gelten die Weisungen des Halters des jeweils Flugzeuges.

Organisation

Die Segelflugschulen der Gruppen werden getrennt organisiert. Die Gruppen legen für ihre Segelflugschule eine zweckmässige Organisation fest und bestimmen je einen Cheffluglehrer.

Theoriekurse

Theoriekurse werden nach Bedarf und durch die jeweilige Flugschule organisiert resp. koordiniert.

Gewährleistung

Die Segelflugschulen übernehmen keine Gewähr für das erfolgreiche Ablegen der Flugprüfung für den Erwerb des Segelfliegerausweises oder einer Erweiterung. Sie behalten sich ausserdem vor, die Ausbildung eines Schülers bei ungenügender Eignung oder Leistung abubrechen.

Modellflugbetrieb

Betrieb

Der Modellflugbetrieb ist gemäss dem „Anhang 4: Weisungen Modellflugbetrieb“ abzuwickeln.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

0.8.2. Coordination

En vue de garantir la sécurité de vol, un représentant des aéromodélistes participe aux réunions du CC.

Les réservations pour des événements particuliers (fêtes, concours) doivent être faites d'entente avec le CC jusqu'au mois de décembre de l'année précédente.

0.9. Dispositions finales

0.9.1. Validité

Ces directives remplacent toutes les versions antérieures. Les documents ci-après font partie intégrante de cette directive :

0.9.2. Annexe

Directives en cas d'accident	Annexe 1
Cahier des charges du Responsable du service de vol	Annexe 2
Directives concernant le service de vol à moteur, remorquage et la maintenance	Annexe 3
Service de vol aéromodéliste	Annexe 4
Contrat de société simple entre GVVC/SGB	Annexe 5

Règlements et directives citées dans le présent règlement :


- o Règlement d'exploitation
- o Règlement de transitions et d'utilisation des groupes
- o Cahier des charges pour les Chefs d'aérodromes (OFAC)

0.9.3. Entrée en vigueur


Les présentes directives entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2009 après leur approbation par le CC. Toute modification ou adaptation de ces directives nécessite l'approbation du CC.

Visé par les groupes :

Décembre 2008, pour les groupes:
GVV de Courtelary


Président
Patrice Keller

SG-Biel


Président
Stefan Moser

Koordination

Für die Sicherstellung der Aspekte der Flugsicherheit nimmt ein Vertreter der Modellfluggruppe an den Sitzungen des CC teil.

Reservationen für spezielle Anlässe (Modellflugtage, Wettbewerbe) müssen jeweils bis Dezember des Vorjahres mit dem CC abgesprochen werden.

Schlussbestimmungen

Gültigkeit

Die Weisungen ersetzen alle früheren Regelungen. Die nachstehend genannten Unterlagen sind integrierender Bestandteil dieser Weisung:

Anhänge

Weisungen bei Unfällen	Anhang 1
Pflichtenheft für den Flugdienstleiter	Anhang 2
Weisungen für den Motor- und Schleppflugbetrieb sowie den Unterhalt	Anhang 3
Modellflugbetrieb	Anhang 4
Vertrag der einfachen Gesellschaft GVVC/SGB	Anhang 5

Mitgeltende Reglemente und Weisungen:

- o Betriebsreglement
- o Einweisungs- und Benutzungsreglemente der Gruppen
- o Pflichtenheft für den Flugplatzleiter (BAZL)

Inkrafttreten


Die vorliegenden Weisungen treten mit Genehmigung des CC am 1.1.2009 in Kraft. Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Zustimmung des CC.

Visiert durch die Gruppen:

Dezember 2008, für die Gruppen:
GVV de Courtelary


Präsident
Patrice Keller

SG-Biel


Präsident
Stefan Moser

1. Annexe: Directives en cas d'accident

1.1. Principes

1.1.1. But

Ce document offre une série de check-lists ayant pour but d'aider la personne prenant la responsabilité de coordonner les actions à entreprendre lors d'un accident à l'aérodrome de Courtelary.

1.1.2. Adaptation en fonction du type d'accident

Toutefois, il sera très probablement nécessaire le moment venu de les adapter en fonction des circonstances et du type d'accident.

1.1.3. Les points priorités

- o Sauver les vies
- o Désigner un seul responsable de coordination
- o Alerter
- o Assurer la sécurité de vol et le service de vol
- o Assurer les transmissions (téléphone, radio, internet)
- o Tenir un journal de bord (constatation des événements, actions)

1.1.4. Responsabilité

Le Chef d'aérodrome, le Moniteur responsable, le Chef du service de vol ou chaque pilote sur place au moment des faits est responsable de prendre les mesures urgentes suivantes en fonction des cas ci-après. Il désigne un responsable de la coordination en attendant l'arrivée de la police et de l'enquêteur du BEAA.

1.1.5. Contenu du Classeur « Accident » au Bureau C

- o Plan d'alarme
- o Liste des No téléphones importants
- o Journal de bord vierge
- o Liste des membres du SGB
- o Liste des membres du GVVC
- o Check-list «atterrissage en campagne»
- o Liste aéronefs stationnés avec ELT
- o Ordonnance relative aux enquêtes sur les accidents d'aviation et sur les incidents graves (OEAA)
- o Check-list dépannage planeur
- o Liste textes préparés pour la presse
- o AIP

Anhang: Weisungen bei Unfällen

Grundsätzliches

Zweck

Dieses Dokument enthält verschiedene Checklisten die dem Verantwortlichen im Fall eines Unfalles auf dem Flugplatz Courtelary dienen können.

Anpassung auf Grund der Art eines Vorfalles

Jeder Vorfall ist ein Spezialfall. Die Checkliste muss aufgrund der speziellen Situation überprüft und angepasst werden.

Grundsätzlich gültige Prioritäten

- o Erste Hilfe
- o Bestimmen eines Verantwortlichen für die Koordination
- o Alarmieren
- o Sicherstellen des Flugbetriebes und der Flugsicherheit
- o Sicherstellen der Übermittlung (Telefon, Funk, Internet)
- o Führen eines Journal (Festhalten der Ereignisse, Aktionen)

Verantwortung

Der Flugplatzleiter, der Flugdienstleiter, der verantwortliche Fluglehrer oder jeder Pilot vor Ort ist für die unmittelbar einzuleitenden Schritte verantwortlich und definiert die verantwortliche Person, die bis zum Eintreffen der Polizei oder des Untersuchungsleiters des BFU die Aktionen koordiniert.

Inhalt des Unfall-Dossier im C Büro

- o Alarmschema
- o Liste der wichtigen Telefonnummern
- o Journal
- o Mitgliederliste der SGB
- o Mitgliederliste der GVVC
- o Checkliste «Aussenlandung»
- o Liste der Flugzeuge mit ELT
- o Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen (VFU)
- o Checkliste «Bergung»
- o Vorbereitete Pressemeldungen
- o AIP

1.2. Accident sur l'aérodrome

1.2.1. Accident de personne(s) gravement blessée sans implication d'aéronef (A)

1. Porter les premiers secours et lutte contre l'incendie
2. Désigner un responsable de la coordination pour l'accident
3. Si nécessaire, appeler la police au 117 qui appellera l'ambulance
4. Alerter le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
5. Assurer la sécurité de vol et le service de vol
6. Marquer les emplacements du/des blessé(s) ou du/des mort(s)
7. Prendre des photos si nécessaire
8. Connaître le nom et l'adresse de(s) personne(s) blessée(s)
9. Prendre les noms et adresses des témoins
10. Créer un périmètre de sécurité
11. Eloigner les curieux
12. Assurer le passage pour les véhicules d'interventions
13. S'assurer que les familles sont averties
14. Occuper et laisser le téléphone de l'aérodrome libre pour les appels entrants
15. Utiliser un Natel pour effectuer les téléphones depuis l'aérodrome
16. Un second Natel spécifique pour la presse
17. Préparer texte réponse pour la presse selon modèle dans classeur
18. Selon la gravité de l'accident, ouvrir et tenir le journal de bord
19. Enclencher l'ordinateur du bureau C pour accès Internet

1.2.2. Accident impliquant une/des personnes au sol et un aéronef (B)

1. Porter les premiers secours et lutte contre l'incendie
2. Désigner un responsable de la coordination pour l'accident
3. Alerter la REGA qui transmettra au BEAA à Berne
4. Alerter le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
5. Assurer la sécurité de vol et le service de vol
6. Marquer les emplacements du/des blessé(s) ou du/des mort(s)
7. Prendre des photos si nécessaire
8. Connaître le nom et l'adresse de(s) personne(s) blessée(s)
9. Prendre les noms et adresses des témoins
10. Créer un périmètre de sécurité
11. Eloigner les curieux
12. Assurer le passage pour les véhicules d'interventions
13. S'assurer que les familles sont averties
14. Occuper et laisser le téléphone de l'aérodrome libre pour les appels entrants
15. Utiliser un Natel pour effectuer les téléphones depuis l'aérodrome
16. Un second Natel spécifique pour la presse
17. Préparer texte réponse pour la presse selon modèle dans classeur
18. Désigner une seule personne répondant à la presse
19. Selon la gravité de l'accident, ouvrir et tenir le journal de bord
20. Garder tous les pilotes sur l'aérodrome pour éventuellement aider
21. Enclencher l'ordinateur du bureau C pour accès Internet

Unfall auf dem Flugplatz

Eine oder mehrere verletzte Person ohne Beeinflussung eines Luftfahrzeuges (A)

1. Erste Hilfe und Brandbekämpfung
2. Bestimmen eines verantwortlichen Koordinators
3. Wenn nötig Alarmierung der Polizei (117), die eine Ambulanz alarmieren wird
4. Information des Flugplatz-Chefs und der betroffenen Vereins-Präsidenten
5. Sicherstellen des Flugbetriebes und der Flugsicherheit
6. Markieren /Anzeichnen der Lage der Verletzten oder Getöteten
7. Festhalten der Situation mittels Foto
8. Aufnahme der Namen und Adressen der verletzten Personen
9. Aufnahme der Namen und Adressen allfälliger Zeugen
10. Absperren einer Sicherheitszone
11. Wegweisung von Schaulustigen
12. Sicherstellen der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge
13. Sicherstellen der Information der Familienmitglieder betroffener Personen
14. Dauernde Besetzung des Telefons im C-Büro und das Freihalten der Flugplatznummer sicherstellen
15. Einsatz eines Natel für abgehende Gespräche
16. Ein separates Natel für Gespräche und Nachfragen der Presse definieren
17. Vorbereiten einer Pressemeldung gemäss Muster im Ordner
18. Je nach Schwere des Unfalls, Eröffnung und Nachführung eines Journals
19. Inbetriebnahme des Computers im C-Büro für Internetzugang

Unfall am Boden mit verletzten Personen und Beteiligung eines Luftfahrzeuges (B)

1. Erste Hilfe und Brandbekämpfung
2. Bestimmen eines Verantwortlichen Koordinators
3. Alarmierung REGA, die dem Büro für Flugunfälle BFU weiterleiten wird
4. Alarmierung des Flugplatz-Chef und den betroffenen Vereins-Präsidenten
5. Sicherstellen des Flugbetriebes und der Flugsicherheit
6. Markieren /Anzeichnen der Lage der Verletzten oder Getöteten
7. Festhalten der Situation mittels Foto
8. Aufnahme der Namen und Adressen der verletzten Personen
9. Aufnahme der Namen und Adressen allfälliger Zeugen
10. Absperren einer Sicherheitszone
11. Wegweisung von Schaulustigen
12. Sicherstellen der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge
13. Sicherstellen der Information der Familienmitglieder betroffener Personen
14. Dauernde Besetzung des Telefons im C-Büro und das Freihalten der Flugplatznummer sicherstellen
15. Einsatz eines Natel für abgehende Gespräche, Freihalten der Flugplatznummer
16. Ein separates Natel für Gespräche und Nachfragen der Presse definieren
17. Vorbereiten einer Pressemeldung gemäss Muster im Ordner
18. Bestimmen einer einzigen Person die Medienauskünfte erteilt
19. Je nach Schwere des Unfalls, Eröffnung und Nachführung eines Journals
20. Alle Piloten auf dem Platz als mögliche Hilfe zurückhalten
21. Inbetriebnahme des Computers im C-Büro für Internetzugang

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

1.2.3. Accident de véhicules(s) immatriculé sans blessé ni mort (C)

1. Porter les premiers secours et lutte contre l'incendie
2. Désigner un responsable de la coordination pour l'accident
3. Appeler la police au 117
4. Alerter le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
5. Assurer le service de vol et la sécurité de vol s'ils peuvent être perturbés
6. Prendre des photos si nécessaire
7. Relever le numéro des plaques minéralogiques
8. Prendre les noms et adresses des témoins
9. Créer un périmètre de sécurité
10. Eloigner les curieux
11. Assurer le passage pour les véhicules d'interventions
12. Ne garder sur place que les personnes nécessaire à la régulation de l'accident

1.2.4. Accident d'aviation (avec ou sans blessé ou mort) (D)

1. Porter les premiers secours et lutte contre l'incendie
2. Désigner un responsable de la coordination pour l'accident
3. Alerter la REGA qui transmettra au BEAA à Berne
4. Alerter le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
5. Assurer la sécurité de vol et le service de vol
6. Ouvrir et tenir le journal de bord
7. Marquer les emplacements du/des blessé(s) ou du/des mort(s)
8. Prendre des photos si nécessaire
9. Connaître le nom et l'adresse de(s) personne(s) blessée(s)
10. Prendre les noms et adresses des témoins
11. Créer un périmètre de sécurité
12. Eloigner les curieux
13. Assurer le passage pour les véhicules d'interventions
14. S'assurer que les familles sont averties
15. Occuper et laisser le téléphone de l'aérodrome libre pour les appels entrants
16. Utiliser un Natel pour effectuer les téléphones depuis l'aérodrome
17. Un second Natel spécifique pour la presse
18. Préparer texte réponse pour la presse selon modèle dans classeur
19. Désigner une seule personne répondant à la presse
20. Garder tous les pilotes sur l'aérodrome pour aider
21. Enclencher l'ordinateur du bureau C pour accès Internet
22. Rester à disposition de l'enquêteur du BEAA

Unfall mit Fahrzeugen ohne Personenschäden (C)

1. Erste Hilfe und Brandbekämpfung
2. Bestimmen eines Verantwortlichen Koordinators
3. Alarmierung der Polizei 117
4. Information des Flugplatz-Chefs und der betroffenen Vereins-Präsidenten
5. Sicherstellen des Flugbetriebes und der Flugsicherheit falls sie gestört sein könnten
6. Festhalten der Situation mittels Foto
7. Aufnahme der Nummernschilder
8. Aufnahme der Namen und Adressen allfälliger Zeugen
9. Absperren einer Sicherheitszone
10. Wegweisung von Schaulustigen
11. Sicherstellen der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge
12. Wegweisung Nichtbeteiligter Personen

Flugunfall (mit oder ohne Personenschäden) (D)

1. Erste Hilfe und Brandbekämpfung
2. Bestimmen eines Verantwortlichen Koordinators
3. Alarmierung REGA, die dem Büro für Flugunfälle BFU weiterleiten wird
4. Alarmierung des Flugplatz-Chef und den betroffenen Vereins-Präsidenten
5. Sicherstellen des Flugbetriebes und der Flugsicherheit
6. Eröffnen eines Journals mit Angaben über getroffene Massnahmen und Ereignisse
7. Markieren /Anzeichnen der Lage der Verletzten oder Getöteten
8. Festhalten der Situation mittels Foto
9. Aufnahme der Namen und Adressen der verletzten Personen
10. Aufnahme der Namen und Adressen allfälliger Zeugen
11. Absperren einer Sicherheitszone
12. Wegweisung von Schaulustigen
13. Sicherstellen der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge
14. Sicherstellen der Information der Familienmitglieder betroffener Personen
15. Dauernde Besetzung des Telefons im C-Büro und das Freihalten der Flugplatznummer sicherstellen
16. Einsatz eines Natel für abgehende Gespräche, Freihalten der Flugplatznummer
17. Ein separates Natel für Gespräche und Nachfragen der Presse definieren
18. Vorbereiten einer Pressemeldung
19. Bestimmen einer einzigen Person die Medienankünfte erteilt
20. Alle Piloten auf dem Platz als mögliche Hilfe zurückbehalten
21. Inbetriebnahme des Computers im C-Büro für Internetzugang
22. Zur Verfügung des Untersuchungsleiter des BFU bleiben

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

1.3. Accident hors du périmètre de l'aérodrome, lieu connu

1.3.1. Accident de personnes avec véhicule (F)

Après contact téléphonique, si nécessaire, appeler la police au 117 qui prendra toutes mesures adéquates

1.3.2. Accident d'aviation (G)

1. Désigner un responsable de la coordination pour l'accident qui restera à l'aérodrome
2. S'assurer de la source d'information (noter et rappeler)
3. Appeler le No de Natel du pilote pour contrôle (voir liste des membres GVVC et SGB)
4. Désigner un responsable du groupe d'intervention (voir check-list spéciale)
5. S'assurer de l'immatriculation de l'aéronef concerné
6. Contrôler avec la liste de départs et contrôler le(s) pilote(s) ou le(s) passager(s) concernés
7. Si l'aéronef est équipé d'un ELT, contrôler la fréquence 121.50 MHz
8. S'assurer de l'emplacement exact de l'accident (carte, coordonnées)
9. Alerter la REGA qui transmettra au BEAA à Berne
10. Alerter le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
11. Ouvrir et tenir le journal de bord (constatation des événements importants, numéros de téléphone, personnes, décisions)
12. Rechercher les adresses des personnes concernées
13. Occuper et laisser le téléphone de l'aérodrome libre pour les appels entrants
14. Utiliser un Natel pour effectuer les téléphones depuis l'aérodrome
15. Un second Natel spécifique pour la presse
16. Désigner une seule personne répondant à la presse sur un No de Natel particulier
17. Préparer texte réponse pour la presse selon modèle dans classeur
18. Garder tous les pilotes sur l'aérodrome pour éventuellement aider
19. Enclencher l'ordinateur du bureau C pour accès Internet
20. Rester à disposition de l'enquêteur du BEAA
21. Selon l'appréciation de la situation, stopper tous les décollages et faire atterrir les machines encore en vol

1.3.3. Groupe d'intervention (H)

1. Constituer un groupe de personnes en nombre suffisant et expérimentées
2. Préparer la remorque et le matériel nécessaire pour le transport
3. Valise d'intervention
4. S'équiper de plusieurs Natel, d'un radio, d'un GPS, de cartes (si étranger -> Passeport)
5. Voiture avec crochet
6. Préparer et contrôler la remorque (feux, matériel, permis)
7. Assurer les liaisons avec l'aérodrome

Unfall ausserhalb Platzbereich, bekannter Ort

Verkehrsunfall (F)

Bei telefonischer Meldung, wenn nötig, Alarmierung der Polizei 117. Die Polizei trifft alle weiteren notwendigen Massnahmen.

Flugunfall (G)

1. Bestimmen eines Verantwortlichen Koordinators der auf dem Flugplatz verbleibt
2. Bestätigen/Rückfrage der Unfallmeldung und der Herkunft dieser Meldung
3. Anruf auf Natel Nummer des betroffenen Piloten (Liste SGB/GVVC)
4. Bestimmen eines Leiter des Bergungs-Teams (Aufgaben siehe separate Checkliste)
5. Überprüfung der Immatrikulation des betroffenen Luftfahrzeuges
6. Kontrolle der Startliste, Verifikation bezüglich der betroffenen Piloten und/oder PAX
7. Kontrolle der Notfrequenz (ELT) 121.50 MHz, wenn der Segelflugzeug über ein ELT verfügt
8. Bestimmen des Unfallortes (Karte, Koordinaten)
9. Alarmierung REGA, die dem Büro für Flugunfälle BFU weiterleiten wird
10. Alarmierung des Flugplatz-Chef und den betroffenen Vereins-Präsidenten
11. Eröffnen eines Journals, festhalten alle wesentlicher Ereignisse, Telefonnummern, Personen, und Entscheidungen
12. Adressen und Telefonnummer betroffener Personen ausfindig machen
13. Dauernde Besetzung des Telefons im C-Büro und das Freihalten der Flugplatznummer sicherstellen
14. Einsatz eines Natel für abgehende Gespräche, freihalten der Flugplatznummer
15. Ein separates Natel für Gespräche und Nachfragen der Presse definieren
16. Bestimmen einer Person die den Medien auf eine separate Natelnummer antwortet
17. Vorbereiten einer Pressemeldung
18. Alle Piloten auf dem Platz als mögliche Hilfe zurückbehalten
19. Inbetriebnahme des Computers/Internet im C-Büro für Internetzugang
20. Zur Verfügung des BFU Untersuchungsleiter bleiben
21. Je nach Schwere des Unfalls, Einstellung des Flugbetriebes und Landung der fliegenden Maschinen

Rettungs-Team (H)

1. Zusammenstellen eines Retter/Bergungs-Team mit genügend und erfahrenen Helfer
2. Vorbereiten eines Transportanhängers und des notwendigen Materials
3. Erste Hilfe Ausrüstung einpacken
4. Navigationsmittel (GPS, Karten) und Kommunikationsmittel (Natel) bestimmen, wenn Unfallplatz im Ausland liegt, Pässe mitnehmen
5. Richtige Wahl eines/der Transportmittel
6. Anhängerkontrolle vor Abfahrt (Licht, Material, Ausweis)
7. Verbindung zum Flugplatz sicherstellen

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

1.4. Accident hors du périmètre de l'aérodrome, lieu inconnu**1.4.1. Aéronef non rentré ½ heure après le crépuscule civil et aucun message d'atterrissage n'est parvenu (J)**

1. Garder tous les pilotes sur l'aérodrome pour éventuellement aider
2. Poster un piquet de téléphone de l'aérodrome (si possible bilingue) et qui ouvre et tient le journal de bord (annonces, décisions)
3. Appeler le No de Natel du pilote (voir liste des membres GVVC et SGB)
4. Contrôler l'absence du planeur concerné dans les hangars et les remorques
5. Contrôler la présence de la voiture du pilote dans le parking
6. Contrôler signal ELT sur la fréquence 121.50 MHz, si l'aéronef est équipé d'un ELT
7. Demander aux pilotes si quelqu'un a volé avec lui ou quand est-ce qu'il a été repéré en dernier lieu ou quand le dernier contact radio s'est effectué
8. Demander au moniteur du jour si le pilote faisait un circuit préparé si lui demander le parcours prévu
9. Téléphoner aux aérodromes de la région (No tél dans AIP)
10. Téléphoner à sa famille
11. Informer le Chef d'aérodrome et le président du Club concerné
12. Définir un comité de crise, attribuer les tâches
13. Alerter la REGA qui transmettra au BEAA à Berne
14. Avertir la police cantonale
15. Essayer de reconstituer son vol en fonction des témoignages des autres pilotes
16. Se mettre à disposition du BEAA et de la police pour aider aux recherches
17. Préparer texte réponse pour la presse selon modèle dans classeur

Unfall ausserhalb Platzbereich, unbekannter Ort**Luftfahrzeug ist ½ Stunden nach offiziellem Sonnenuntergang nicht gelandet und es liegt keine Landemeldung vor (J)**

1. Alle Piloten auf dem Platz als mögliche Hilfe zurückbehalten
2. Dauernde Besetzung des Telefons im C-Büro sicherstellen (wenn möglich durch einen zweisprachigen Piloten), führen eines Journals mit allen Meldungen, Entscheidungen
3. Anruf auf Natel Nummer des betroffenen Piloten (Liste SGB/GVVC)
4. Kontrolle der Hangars und der Anhänger
5. Kontrolle des Parkplatzes, Fahrzeug der Piloten
6. Kontrolle der Notfrequenz (ELT) 121.50 MHz wenn der Segelflugzeug über ein ELT verfügt
7. Nachfrage bei allen Piloten auf dem Platz, letzte Meldung, Standorte, Flugrouten, Zeiten
8. Nachfrage bei Fluglehrer bezüglich allfälliger Anmeldung von Streckenflügen
9. Telefonische Anfrage bei Flugplätzen auf Flugroute, in der Region (Tel Nr im AIP)
10. Telefonische Anfrage zu Hause
11. Information des Flugplatz-Chef und den betroffenen Vereins-Präsidenten
12. Bestimmen eines Krisenvorstand, Aufträge erteilen
13. Alarmierung REGA, die dem Büro für Flugunfälle BFU weiterleiten wird
14. Information der Polizei 117
15. Rekonstruktion des vermuteten Fluges/Flugweg anhand Aussagen anderer Piloten
16. Zur Verfügung des BFU Untersuchungsleiter und der Polizei auf Platz bleiben
17. Vorbereiten einer Pressemeldung (Muster im Ordner)

2. Annexe: cahier des charges du Responsable du service de vol

2.1. Principes

2.1.1. Responsabilités

Le Responsable du service de vol est compétent pour l'organisation et la coordination du service de vol. Il n'est pas responsable de la sécurité de vol. Cette dernière est assurée par les pilotes. Le Responsable du service de vol est subordonné au Chef d'aérodrome.

2.1.2. Conditions

Le Responsable du service de vol doit connaître les procédures de vol de l'aérodrome de Courtelary et être en possession d'une licence de vol à voile ou de vol moteur valable. Il doit en outre être majeur. Les Comités des deux Groupes de vol à voile décident qui est en mesure d'assumer cette charge.

2.1.3. Remplaçant

Si le Responsable du service de vol est empêché d'assumer ses tâches, il doit lui-même trouver un remplaçant qui assumera les tâches figurant dans le cahier des charges.

Il est ainsi responsable que son remplaçant assume ses tâches du début à la fin.

Anhang: Pflichtenheft für den Flugdienstleiter

Grundsätzliches

Zuständigkeit

Der Flugdienstleiter ist zuständig für die Organisation und Koordination des Flugbetriebs. Er ist nicht für die Flugsicherheit verantwortlich. Diese muss durch die Piloten selbst wahrgenommen werden. Der Flugdienstleiter ist dem Flugplatzchef unterstellt.

Voraussetzung

Der Flugdienstleiter muss die Flugverfahren des Flugplatzes Courtelary kennen, im Besitz eines gültigen Ausweises für Segel- od. Motorflug und volljährig sein. Die Vorstände der beiden Segelfluggruppen Biel und Courtelary entscheiden, wer berechtigt ist, diese Aufgabe zu erfüllen.

Stellvertretung

Ist der Flugdienstleiter verhindert seinen Einsatz wahrzunehmen, dann sorgt er selbständig für einen Ersatz, der die Anforderungen gemäss oben stehendem Pflichten erfüllt.

Er ist dabei verantwortlich, dass dieser Ersatz seinen Dienst auch antritt und bis zum Ende erfüllt.

2.2. Charges

2.2.1. Responsable du service de vol

Le Responsable du service de vol a les devoirs suivants :

- o Le Responsable du service de vol décide de l'ordre de départ des planeurs. En cas de forte affluence, il respectera l'alternance entre un planeur du SGB et un planeur du GVVC.
- o Il est responsable de la tenue correcte et complète de la liste de départs
- o Il assure le trafic radio. A cet effet, il s'en tient aux directives selon lesquelles sur la fréquence AFIS seules des informations et des recommandations peuvent être émises, mais en aucun cas des instructions ou des autorisations.
- o Il veille à ce que les aéronefs au sol et les véhicules n'empiètent pas sur la piste. Il empêche que les aéronefs venant d'atterrir restent sur la piste après l'atterrissage. Afin que ces consignes soient respectées, il demande l'aide des autres pilotes présents sur la place.
- o Il décide de la piste en service, en collaboration avec les pilotes remorqueurs et les moniteurs de vol à voile présents.
- o En cas d'accident, il décide des mesures à prendre (selon la check-list en cas d'accident). Il doit cependant continuer d'assurer le service de vol.
- o Au besoin, il peut exceptionnellement désigner une personne présente, répondant aux conditions fixées, pour le remplacer afin que la continuité du service de vol soit assurée.
- o Il fait s'éloigner de la piste les personnes non autorisées
- o Il annonce sur la fréquence d'aérodrome d'éventuels dangers dus à la météo locale.
- o Il contrôle que tous les planeurs et remorqueurs stationnés sur l'aérodrome de Courtelary soient de retour et rangés. Il n'est libéré de ses obligations que si :
- o Tous les aéronefs ont atterri sur l'aérodrome de Courtelary et sont rangés.
 - o L'emplacement et le rapatriement d'éventuels planeurs ayant atterri à l'extérieur sont connus et confirmés
 - o Les listes de départs sont déposées au bureau C, complètement remplies et sans faute.
 - o La fréquence de secours 121.50 MHz a été écoutée, sans résultat.
- o Si un aéronef n'est pas rentré, il alarmera la REGA, une demi-heure après le crépuscule civil et travaillera selon la check-list en case d'accident

2.2.2. Moniteur du jour

En cas de doute, il est assisté dans ses décisions par les moniteurs de vol à voile des deux groupes.

Pflichten

Flugdienstleiter

Der verantwortliche Flugdienstleiter hat folgende Pflichten:

- o Er bestimmt die Startreihenfolge der Segelflugzeuge. Bei grossem Andrang ist jeweils zwischen einem Segelflugzeug der SGB und einem Segelflugzeug der GVVC abzuwechseln.
- o Er ist verantwortlich für die korrekte und vollständige Führung der Startlisten.
- o Er stellt den Funksprechverkehr sicher. Dabei hält er sich an die Bestimmungen, wonach auf der AFIS-Frequenz ausschliesslich Informationen und Empfehlungen, nicht aber Anweisungen und/oder Freigaben übermittelt werden dürfen.
- o Er achtet darauf, dass die Luftfahrzeuge am Boden und die Fahrzeuge nicht auf der Piste stehen. Er wacht darüber, dass die Segelflugzeuge nach der Landung nicht auf der Piste bleiben. Dabei ist er von den übrigen, auf dem Platz anwesenden Piloten zu unterstützen.
- o Er entscheidet über die Pistenrichtung zusammen mit den Piloten der Schleppflugzeuge und den anwesenden Segelflugh Lehrern.
- o Bei einem Unfall leitet er die nötigen Massnahmen ein (gemäss Weisungen bei Unfällen). Er muss jedoch weiterhin den Flugdienst sicherstellen.
- o Falls notwendig kann er eine anwesende Person ernennen, die die festgelegten Voraussetzungen erfüllt, um die Funktion sicherzustellen. Die Kontinuität des Flugdienstes muss gewährleistet sein.
- o Er lässt nicht berechnigte Personen von der Piste weisen.
- o Er meldet auf der Flugplatzfrequenz eventuelle Gefahren, die sich durch die lokale Wettersituation ergeben können.
- o Er kontrolliert die vollständige Rückkehr und das Einräumen aller in Courtelary stationierten Segelflugzeuge und Schleppmaschinen. Dabei ist er von seinen Pflichten erst entbunden, wenn:
 - o alle Flugzeuge auf dem Flugplatz Courtelary gelandet und eingeräumt sind,
 - o der Standort und die Rückfahrt allfällig aussengelanderter Segelflugzeuge bekannt und bestätigt ist,
 - o die Startlisten lückenlos und korrekt ausgefüllt im C-Büro deponiert sind, und die Notfrequenz 121.50MHz ergebnislos abgehört wurde.
- o Wenn ein Luftfahrzeug nicht zurückgekehrt ist, wird er die REGA eine halbe Stunde nach der Dämmerung informieren und gemäss Checkliste die Suche unterstützen.

Diensttuender Fluglehrer

In Zweifelsfällen unterstützen die Segelflugh Lehrer der beiden Segelfluggruppen den Flugdienstleiter bei seinen Entscheiden

3. Annexe: directives concernant le service de vol moteur et de remorquage, ainsi que la maintenance

3.1. Généralités

3.1.1. Champ d'application

Ces directives règlent le service de vol à moteur du SGB et du GVVC. Elles sont subordonnées aux directives de l'OFAC. Les ordonnances fédérales, règlements et prescriptions correspondants sont réputées connus et ne sont plus évoqués ci-dessous.

3.1.2. Engagement

Les avions à moteur sont à engager en priorité en tant que remorqueurs. S'ils ne sont pas surchargés, il est également possible d'effectuer des vols de plaisances ou d'écolage.

3.1.3. Autorisation

Les avions à moteur peuvent être pilotés aux conditions suivantes :

- o avoir effectué avec succès un cours de différence
- o être en possession d'un class-rating (SEP) valable
- o être membre de GVVC ou du SGB et avoir l'autorisation d'un instructeur de vol moteur
- o pour l'engagement en qualité de pilote remorqueur, un accord du CC est nécessaire
- o être en possession d'une autorisation écrite d'un des comités des 2 groupes pour les non-membres

3.1.4. Attestation

Chaque pilote doit confirmer par écrit, à l'attention du comité respectif, qu'il a pris connaissance des présentes directives.

3.1.5. Briefing annuel

Chaque pilote de vol à moteur doit participer au briefing annuel des pilotes moteur et remorqueurs.

3.2. Service de vol

3.2.1. Aptitude technique au vol

Le contrôle d'aptitude au vol de l'avion est de la responsabilité du pilote selon les directives de l'OFAC et doit être effectué avant le début du service de vol selon le manuel d'utilisation (AFM).

Anhang: Weisungen für den Motor- und Schleppflugbetrieb sowie den Unterhalt

Allgemeines

Geltungsbereich

Diese Weisung ordnet den Motorflugbetrieb der SGB und der GVVC. Es ist den Weisungen des BAZL untergeordnet. Die entsprechenden eidgenössischen Reglemente, Weisungen und Verordnungen müssen als bekannt vorausgesetzt werden und sind im Nachfolgenden nicht erwähnt.

Einsatz

Die Motorflugzeuge sind primär als Schleppflugzeuge einzusetzen. Werden sie damit nicht ausgelastet, so können damit auch Schul- und Reiseflüge ausgeführt werden.

Berechtigung

Die Motorflugzeuge können unter folgenden Bedingungen pilotiert werden:

- o Wer eine erfolgreiche Differenzschulung bestanden hat
- o Ein gültiges Class-Rating (SE Pisten) besitzt
- o Mitglied der SGB oder der GVVC und Bewilligung eines Motorfluglehrers
- o Für den Einsatz als Schleppilot ist die Zustimmung der CC notwendig
- o Nichtmitglieder haben eine schriftliche Bewilligung eines Gruppen-Vorstandes einzuholen

Bestätigung

Jeder Pilot hat zuhänden des jeweiligen Vorstandes schriftlich zu bestätigen, von diesen Weisungen Kenntnis genommen zu haben.

Jährliches Briefing

Jeder Motorflugpilot hat an einem der jährlichen Briefing für Motor- und Schleppiloten teilzunehmen.

Flugbetrieb

Technische Flugbereitschaft

Die Flugbereitschaftskontrolle fällt unter die Pilotenpflicht gemäss Weisung BAZL und ist vor Beginn des Flugbetriebes gemäss Handbuch (AFM) durchzuführen.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

3.2.2. Annonce de vol

Avant chaque vol privé (sauf vols de remorquage et voltes sur place), le pilote doit remplir un formulaire « Annonce de vol » et le classer au bureau C. Si le Responsable du service de vol n'est pas présent, le chef d'aérodrome ou son remplaçant doit être informé du vol prévu.

3.2.3. Fin du service de vol

A la fin du service de vol, le pilote s'occupe de refaire le plein, de contrôler le niveau d'huile, du nettoyage de l'avion et des inscriptions sur la liste de départs et le carnet de route (temps de vol, atterrissages, état du compteur journalier et total).

3.2.4. Matériel

Chacun est tenu de traiter le matériel avec le plus grand soin. La sécurité de vol a la priorité absolue, que ce soit au niveau technique ou au niveau du vol. Les dégâts provoqués ou constatés sont à annoncer sans délai au responsable de l'avion. Les éventuels coûts dus à une manipulation inappropriée ou à une négligence sont à la charge de la personne les ayant provoqués.

3.2.5. Responsabilité civile

Pour les vols avec passagers non commerciaux effectués contre rémunération, un billet de passage doit être rempli. Est réputé passager toute personne qui ne pilote pas l'aéronef en tant que pilote responsable au cours du vol planifié.

3.2.6. Accident

Le pilote et les passagers ne sont pas assurés contre les accidents. Chacun est lui-même responsable de s'assurer contre les accidents.

3.2.7. Casco

Les avions sont assurés casco à leur valeur vénale. La franchise est de 2.5% du montant des dégâts, au minimum toutefois 5'000.-

3.2.8. Suspension

L'assurance est en principe suspendue entre le 15 novembre et le 15 mars. Durant cette période, aucun vol moteur n'est possible sans conclure au préalable une assurance supplémentaire.

3.2.9. Franchise

En cas de sinistre, les deux groupes prennent à leur charge la franchise que doit payer leur pilote. Les groupes décident eux-mêmes si leur pilote responsable doit participer au paiement de cette franchise.

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

Fluganmeldung

Vor jedem Privatflug (ausgenommen Schleppflüge und Platzvolten) hat der Pilot ein Formular „Fluganmeldung“ auszufüllen und im Ordner im C-Büro einzuheften. Ist kein Flugdienstleiter anwesend, so sind der Flugplatzleiter oder dessen Stellvertreter über das fliegerische Vorhaben zu orientieren.

Ende Flugbetrieb

Der Pilot sorgt am Ende des Flugbetriebes für das Auftanken, die Ölkontrolle, die Flugzeugreinigung und die Eintragungen in die Startliste und in das Flugreisebuch (Flugzeit, Landungen, Zählerstand einzeln und aufaddiert).

Material

Jedermann ist gehalten das Flugmaterial mit grösster Sorgfalt zu behandeln. In technischer sowie in fliegerischer Hinsicht steht die Flugsicherheit im Vordergrund. Festgestellte oder verursachte Schäden sind unverzüglich dem Flugzeugwart zu melden. Allfällige Kosten aus unsachgemässer Behandlung sowie Fahrlässigkeit müssten dem Verursacher belastete werden.

Haftpflichtversicherung

Für die nichtgewerbsmässige, entgeltliche Beförderung von Passagieren muss ein Flugschein ausgefüllt werden. Passagier ist jeder, der das Flugzeug auf dem geplanten Flug nicht als verantwortlicher Pilot steuert.

Unfallversicherung

Pilot und Passagiere sind nicht unfallversichert! Jeder ist selbst für diese Versicherung verantwortlich.

Kaskoversicherung

Die Flugzeuge sind zu einem Zeitwert kaskoversichert. Der Selbstbehalt beträgt 2.5% des Schadenfalles, jedoch mindestens 5'000.-

Stillelegung der Versicherung

Die Versicherung ist normalerweise zwischen dem 15. November und dem 15. März sistiert. In dieser Zeit sind ohne Zusatzversicherung keine Motorflüge möglich.

Selbstbehalt

Die beiden Gruppen übernehmen im Schadenfall den Selbstbehalt verursacht durch ihre Piloten. Über die allfällige Beteiligung ihrer Piloten am Selbstbehalt entscheiden die Gruppen selbst.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

3.3. Organisation et service de vol

3.3.1. Directives

Pour les vols d'écolage (cours de différence et training flight), les dispositions de l'OFAC sont déterminantes. Les conditions requises peuvent être corrigées vers le haut par un FI/CRI.

3.3.2. Coordinateur vol à moteur et remorquages

Le CC élit un «coordinateur du vol à moteur». Ses tâches sont :

- o Tenir à jour les présentes directives en accord avec le CC, l'instructeur de vol moteur et le responsable de la maintenance, ainsi qu'instruire les pilotes concernés.
- o Établir la liste des pilotes remorqueurs et contrôler leur aptitude.
- o Planification et direction du service de remorquage et de la formation y relative.
- o Information des pilotes participant au service de vol moteur.

3.3.3. Coordinateur de l'instruction vol moteur

Le CC élit un «coordinateur de l'instruction vol moteur». Ses tâches sont :

- o Définir les exigences spécifiques et particulières pour le vol à moteur et le remorquage à Courtelary.
- o Définir les exigences des vols de contrôle, établir des directives et en contrôler le respect.
- o Information et coordination des instructeurs de vol moteur.

3.3.4. Engagement

Le CC décide des engagements spéciaux des avions à moteur en accord avec le coordinateur du vol à moteur. Les vols commerciaux ne sont pas autorisés.

3.4. Cours de différence sur les différents types d'avion

3.4.1. Autorisation

En vue d'être formé, le pilote doit être titulaire d'une PPL JAR, RPPL ou toute autre licence supérieure portant la mention SEP.

3.4.2. Autorisation d'instruire

L'écolage sur les différents types d'appareils peut être effectué par un FI/CRI au bénéfice d'une autorisation écrite du CC et annoncé en tant qu'instructeur de vol moteur dans l'une des 2 écoles.

3.4.3. Inscription dans le carnet de vol

L'extension pour le type d'avion concerné est confirmée par écrit dans le carnet de vol par le FI/CRI. Le formulaire de formation est à remettre au coordinateur du vol de moteur.

Organisation des Flugbetriebs

Richtlinien

Für Schulungsflüge (Differenzschulung und Training) gelten die Bestimmungen des BAZL. Die vorgegebenen Bedingungen können bei Bedarf vom FI/CRI nach oben angepasst werden.

Koordinator Motorflug und Schleppbetrieb

Das CC wählt den „Koordinator für den Motorflug“. Seine Aufgaben sind:

- o Nachführen des vorliegenden Weisung in Absprache mit dem CC, dem Motorfluglehrer und dem Unterhaltsverantwortlichen sowie Schulung der betroffenen Piloten
- o Erstellen der notwendigen Pilotenliste und Ausbildungskontrolle
- o Planung und Steuerung des Schlepp Einsatzes und der Ausbildung
- o Information der am Motorflugbetrieb beteiligten Piloten

Koordinator für die Motorflugschulung

Das CC wählt den „Koordinator für die Motorflugschulung“. Seine Aufgaben sind:

- o Festlegen spezieller und zusätzlichen Anforderungen für den Motorflug und Schleppbetrieb in Courtelary.
- o Festlegung der Anforderungen für Kontrollflüge, Erstellung von Weisungen und deren Überwachung.
- o Information und Koordination der am Motorflugbetrieb beteiligten Motorfluglehrer.

Einsatz

Über Sondereinsätze der Motorflugzeuge entscheidet das CC in Absprache mit dem Koordinator für den Motorflug. Gewerbsmässige Flüge sind nicht gestattet.

Differenzschulung für die verschiedenen Flugzeugtypen

Berechtigung

Der zu schulende Pilot muss Träger eines JAR PPL, RPPL oder höheren Ausweises mit Eintrag SE Pisten sein.

Instruktionsberechtigung

Die Schulungen auf die verschiedenen Typen können von einem FI/CRI vorgenommen werden der die schriftliche Legitimation des CC besitzt und in einer der beiden Flugschulen als Fluglehrer angemeldet ist.

Eintragung im Flugbuch

Die Erweiterung für den betreffenden Flugzeugtyp ist vom FI/CRI schriftlich im Flugbuch zu bestätigen. Das Ausbildungsformular ist dem Koordinator für den Motorflug abzugeben.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

3.5. Extension remorquage

3.5.1. Expérience totale

Avant de passer l'extension pour le remorquage, il faut justifier d'une expérience totale de vol de 80 heures. Les pilotes de vol à voile actifs titulaires d'une licence vol moteur valable peuvent faire valoir au maximum la moitié des heures de vol à voile après licence.

3.5.2. Expérience sur le type d'avion

Un entraînement supplémentaire d'au moins 5 heures et 30 atterrissages (inclus le cours de différence) sur le type d'avion correspondant doit être effectué

3.5.3. Inscription dans le carnet de vol

L'extension « remorquage de planeurs » sur le type d'avion concerné est confirmé par écrit par le FI/CRI dans le carnet de vol. Le formulaire de formation est à remettre au coordinateur du vol de moteur.

3.5.4. Supplément pour «non vélivoles»

Les pilotes de vol à moteur n'ayant pas d'expérience de vol à voile, doivent avant le début de l'extension «remorquage de planeurs» avoir effectué au moins 3 vols en planeur biplace, en remorquage. En principe, le moniteur de vol à voile doit transmettre les principes de base du vol à voile au cours de ces vols.

Il devra veiller à ce que ce même pilote remorqueur puisse non seulement se faire une idée de ce qu'est le vol à voile mais en comprendre les bases.

Ces vols seront inscrits dans le carnet de vol à moteur du pilote remorqueur et confirmé par un FI/CRI.

Alors seulement, les vols de formation à l'extension de remorquage pourront avoir lieu avec un FI/CRI autorisé.

3.6. Pilotes avec extension remorquage

3.6.1. Vol de contrôle

Avant le premier remorquage avec un type d'avion du SGB et du GVVC, un vol de contrôle (volte de remorquage) avec un FI/CRI autorisé doit être effectué.

En outre les conditions pour l'extension au remorquage sont valables.

3.7. Vol de contrôle et d'entraînement

3.7.1. Entraînement

Le service de remorquage ne peut commencer que si au cours des 3 derniers mois, le pilote peut justifier au minimum de 3 départs et 3 atterrissages sur avions SEP

Schlepperweiterung

Gesamterfahrung

Vor der Zulassung zur Schlepperweiterung ist eine Motorflugerfahrung von insgesamt 80 Std. nachzuweisen. Aktive Segelflieger mit gültigem Motorflugausweis können daran bis max. zur Hälfte Segelflugstunden (nach amtl. Prüfung) anrechnen.

Typenerfahrung

Inklusive der Differenzschulung ist ein zusätzliches Training von mindestens 5 Std. und 30 Landungen auf dem entsprechenden Flugzeugtyp nachzuweisen.

Eintragung im Flugbuch

Die Erweiterung für den Segelflugschlepp auf dem betreffenden Flugzeugtyp ist vom FI/CRI schriftlich im Flugbuch zu bestätigen. Das Ausbildungsformular ist dem Koordinator für den Motorflug abzugeben.

Zusätzlich für „nicht Segelfluggpiloten“

Motorfluggpiloten die keine Segelflugerfahrungen nachweisen können, haben vor Beginn der Schlepperweiterungsflüge, mindestens 3 Segelflüge mit Doppelsitzer im Schlepp zu absolvieren. Grundsätzlich sind bei diesen Flügen durch den Segelfluglehrer die Grundlagen des Segelfliegens zu vermitteln. Es ist darauf zu achten, dass sich die angehenden Schlepp-Piloten in den Segelflugbetrieb „Eindenken“ können, und ebenso die Grundlagen des Segelfliegens verstehen.

Diese Flüge sind im Motorflugbuch einzutragen und vom FI/CRI zu bestätigen.

Die Ausbildungsflüge für die Schlepperweiterung erfolgen erst anschliessend durch einen berechtigten FI/CRI.

Piloten mit Schleppausweis

Schlepp-Kontrollflug

Vor dem 1. Schlepp mit einem Flugzeugtyp der Gruppen SGB und GVVC muss ein Kontrollflug (Schleppvolten) mit einem berechtigten FI/CRI durchgeführt werden.

Zusätzlich gelten die Bedingungen zur Schlepperweiterung.

Training, Kontrollflüge

Training

Der Schleppbetrieb darf nur begonnen werden, wenn in den letzten 3 Monaten mindestens 3 Starts und Landungen auf Motorflugzeugen (SE Pisten) nachgewiesen werden können.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

3.7.2. Vol de contrôle pour remorqueurs

Chaque pilote remorqueur est lui-même responsable d'accomplir lors de la première partie de la saison un vol de contrôle en remorquage selon les instructions du coordinateur du vol de moteur et cela avec un FI/CRI autorisé. (inscription et signature dans le carnet de vol et remise du formulaire adéquat au coordinateur du vol de moteur).

3.8. Organisation de l'entretien

3.8.1. Coordination de la maintenance

Le CC élit le «coordinateur de l'entretien des avions à moteur», ses tâches sont:

- o planification et organisation des travaux et services.
- o information des pilotes concernés par l'activité de vol à moteur et du responsable vol à moteur.
- o désigne les personnes autorisées à effectuer des travaux d'entretien après discussion avec les comités (un responsable par machine).
- o direction technique des pilotes concernant les contrôles à la prise de la machine (check-lists), ravitaillement en essence, nettoyage.
- o demandes d'offres pour les plus grandes réparations, contrôles et révisions avec proposition aux organes dirigeants des clubs.

3.8.2. Responsable d'avion

Il est responsable de l'aptitude au vol de sa machine vis-à-vis de l'OFAC. Ses tâches principales sont:

- o Contrôle visuel de l'état général selon le manuel d'exploitation (pression des pneus, état de la batterie, niveau d'huile, contrôle des commandes, freins, corde de remorquage y compris enrrouleur et dispositif de largage, contrôle du filtre à huile, etc.)
- o organisation des contrôles périodiques selon le manuel d'exploitation.
- o exécution des contrôles périodiques autorisés par l'OFAC (50h.)
- o survol, délégation de celui-ci, pour contrôles, réparations, révisions.
- o préparation et présentation aux expertises de l'OFAC
- o gestion des outils, pièces de remplacement et documents techniques.
- o contrôle de l'introduction correcte des données dans le livret de l'avion.
- o le responsable d'avion a l'obligation de rappeler à l'ordre les pilotes

3.8.3. Moyens

Pour accomplir leurs tâches, les responsables des avions ont à leur disposition:

- o le manuel d'entretien (dossier technique)
- o les communications techniques courantes de l'OFAC
- o les ateliers et installations

Kontrollflugflug für Schlepppiloten

Jeder Schlepp-Pilot hat jährlich eigenverantwortlich im ersten Halbjahr einen Kontrollflugflug gemäss Vorgabe des Koordinators für den Motorflug im Schlepp mit einem dafür berechtigten FI/CRI durchzuführen (Eintrag und Visum in Motorflugbuch, das Ausbildungsformular ist dem Koordinator für den Motorflug abzugeben).

Organisation des Unterhaltes

Koordination des Unterhaltes

Das CC wählt den „Koordinator für den Unterhalt der Motorflugzeuge. Seine Aufgaben sind:

- o Planung und Organisation der Servicearbeiten
- o Information der am Motorflugbetrieb beteiligten Piloten und Chef Motorflug
- o Bezeichnet nach Rücksprache mit den Vorständen die für den Unterhalt zuständigen Personen (je ein Flugzeugwart pro Flugzeug)
- o Technische Leitung der Piloten über deren Antrittskontrollen (Check-Liste) Betanken, Reinigung.
- o Offerten-Anfragen für grössere Reparaturen, Kontrollen und Revisionen, mit Antrag an die Clubleitungen.

Flugzeugwart

Dieser ist verantwortlich für die Lufttüchtigkeit seiner Maschine gegenüber dem BAZL. Seine Hauptaufgabe besteht in:

- o Sichtkontrollen über allgemeinen Zustand (Pneudruck, Batteriezustand, Ölstand, Steuerkontrolle, Bremsen, Schleppseil inkl. Einzugsvorrichtung und Klinke, Luftfilterkontrolle etc.);
- o Organisation der periodischen Kontrollen gemäss Betriebshandbuch;
- o Vornahme der durch das BAZL bewilligten Kontrollen (50h);
- o Überflug oder dessen Delegation zu Kontrollen, Reparaturen, Revisionen.
- o Vorbereitung und Vorführung zu den Zustandskontrollen des BAZL
- o Verwaltung von Werkzeug, Ersatzmaterial und technischen Unterlagen.
- o Kontrolle der korrekten Eintragungen im Flugreisebuch
- o Der Flugzeugwart ist verpflichtet, die Piloten zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten.

Mittel

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben stehen den Flugzeugwarten zur Verfügung:

- o Das Betriebshandbuch (technische Unterlagen)
- o Die laufenden technischen Mitteilungen des BAZL
- o Die Werkzeuge und Einrichtungen

4. Annexe: service de vol aéromodéliste

4.1. Généralités

4.1.1. Activité aéromodéliste

Depuis juin 2002, une activité aéromodéliste a lieu du lundi au vendredi sur le champ d'aviation de Courtelary.

Avec l'assentiment des deux groupes de vol à voile les conditions suivantes sont définies :

4.2. Service de vol

4.2.1. Heures de service pour modélistes

Il peut y avoir un service de modélistes par des pilotes formés appartenant au groupe des modélistes de Courtelary, en-dehors des heures de service de vol, entre 08:00 et 20:00 heures. Ce service doit avoir en respectant dans tous les cas les conditions définies ci-après.

4.2.2. Signal optique

Afin de signaler visuellement le service de vol modéliste, un parasol blanc doit être installé à côté du T d'atterrissage (diamètre 2.5m).

4.2.3. Surveillance de l'espace aérien et disponibilité radio

En cas d'activité de plus de trois modèles, une personne désignée surveille l'espace aérien et annonce aux pilotes modélistes les aéronefs arrivants. Durant tout le service modéliste, la disponibilité radio sur la fréquence du champ d'aviation doit être assurée.

4.2.4. Priorités dans le service de vol

Dans tous les cas, les aéronefs partants ou arrivants ont la priorité. Les pilotes de modèles doivent surveiller l'espace aérien et éviter les aéronefs, respectivement faire atterrir leur modèle.

4.2.5. Maintien de la piste libre

La piste doit être tenue libre. Le pilote du modèle se tient de façon visible devant la place de signalisation.

4.2.6. Sécurité de vol

Le survol des hangars, des parcs à planeurs, de la route et du public est interdit.
Tous les pilotes participant au service de vol (modélistes, pilotes de vol à voile ou d'avion à moteur) sont responsables d'assurer une sécurité de vol adéquate.

Anhang: Modellflugbetrieb

Allgemeines

Modellflugbetrieb

Seit Juni 2002 wird das Gelände des Flpl Courtelary unter der Woche (Montag bis Freitag) durch die Modellflieger genutzt.

In gemeinsamer Absprache mit den beiden Segelfluggruppen werden folgende Voraussetzungen definiert:

Flugbetrieb

Modell-Flugbetriebszeiten

Der Modellflugbetrieb kann durch instruierte Piloten der Modellfluggruppe Courtelary, ausserhalb der Flugbetriebszeiten, zwischen 08:00 und 20:00, jederzeit unter den folgend festgelegten Voraussetzungen aufgenommen werden.

Optisches Signal

Zur sichtbaren Kennzeichnung des Modellflugbetriebs wird neben dem Lande T ein weisser Sonnenschirm (Durchmesser 2.5m) aufgestellt.

Luftraumüberwachung und Funkbereitschaft

Bei einem Modellflugbetrieb mit mehr als drei Modellflugzeugen überwacht eine bezeichnete Person den Luftraum und meldet anfliegende Flugzeuge den Modellflugpiloten. Während der gesamten Modellflug Betriebszeit ist die Funkbereitschaft auf der Flugplatzfrequenz sicherzustellen.

Prioritäten im Flugbetrieb

An- und Abfliegende Flugzeuge haben in jedem Fall Priorität. Piloten von Modellflugzeugen haben den Luftraum zu überwachen und Flugzeugen auszuweichen resp. Modellflugzeuge zu landen.

Freihalten der Piste

Die Piste ist freizuhalten. Der Modellflugpilot steht sichtbar, vor dem Signalplatz.

Flugsicherheit

Das Überfliegen der Hangar, Flz Abstellplätze, öffentlicher Strassen und des Zuschauerbereiches ist verboten.

Alle am Flugbetrieb beteiligten Piloten (Modellflieger, Segelflieger und Motorflieger) sind für die angemessene Sicherstellung der Flugsicherheit verantwortlich.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

4.2.7. Coordination des fréquences

Les plaquettes de fréquences doivent être installées de façon visible.
Seules les fréquences conformes aux lois et directives suisses sont autorisées pour le service de vol aéromodéliste sur l'aérodrome de Courtelary.

4.2.8. Voitures

Il est interdit de rouler sur la piste en voiture. Les véhicules doivent être stationnés sur les places officielles.

Frequenzkoordination

Eine Tafel zur Kontrolle der benutzten Frequenzen wird sichtbar montiert.
Für den Betrieb von Modellflugzeugen auf dem Flugplatz Courtelary sind nur Frequenzen gemäss Schweizerischen Gesetzen und Weisungen zulässig.

Fahrzeuge

Das Befahren der Piste mit Fahrzeugen ist verboten. Die Fahrzeuge sind auf den offiziellen Parkplätzen abzustellen.

5. Annexe: Coordination GVVC/SGB

5.1. Introduction

5.1.1. Raison

Le présent contrat de société simple est conclu entre le Groupe de vol à voile de Courtelary (GVVC) et le Segelfluggruppe Biel (SGB), utilisateurs de l'Aérodrome de Courtelary et du matériel commun (notamment les avions remorqueurs). Il concerne le Comité de Coordination (ci-après CC). Le contrat a pour but d'ancrer formellement les principes déjà existants régissant le CC, respectivement d'en modifier le contenu.

5.1.2. But

Le CC a pour but, notamment:

- o de traiter les questionnaires administratives touchant aux immeubles et meubles qui n'appartiennent pas à l'un des deux groupes de vol à voile (GVVC ou SGB) exclusivement;
- o de régler le service de vol sur l'aérodrome de Courtelary, y compris notamment de nommer le chef de place et le proposer à l'OFAC;
- o subsidiairement, de régler tout problème qui n'est pas du ressort exclusif de l'un des deux groupes de vol à voile (GVVC ou SGB);
- o coordination de l'écolage des deux groupes;
- o de régler le service de vol moteur et de remorquage;
- o de régler la maintenance des avions moteurs et du champ d'aviation, ainsi que son infrastructure;
- o organiser des activités d'intérêt général.

5.2. Organisation

5.2.1. Comité de Coordination (CC)

Le CC est une société simple au sens des articles 530 à 551 du Code des obligations (CO). Les dispositions qui suivent complètent ou remplacent les prescriptions légales.

5.2.2. Composition

Le CC est composé au minimum des 2 présidents et de 2 représentants de chacun des deux groupes de vol à voile. Tous les représentants doivent être membres délégués de leur groupe respectif. Parmi eux, le Chef d'aérodrome et le président de chacun des deux groupes doivent être représentés. Les représentants doivent être élus par l'assemblée générale du groupe auquel ils appartiennent si les statuts du groupe n'en disposent pas autrement. Pour certains projets, charges ou fonctions spécifiques, le CC peut nommer des membres supplémentaires.

Anhang: Koordination GVVC/SGB

Einleitung

Zweck

Der vorliegende Vertrag über eine einfache Gesellschaft wird abgeschlossen zwischen der Segelfluggruppe Courtelary (GVVC) und der Segelfluggruppe Biel (SGB), den Benutzern des Flugplatzes Courtelary und des gemeinsamen Materials (insbesondere der Schleppflugzeuge). Er regelt den gemeinsamen Koordinationsausschuss (Comité de Coordination; nachfolgend „CC“). Zweck des Vertrags ist die formelle Festschreibung bzw. allenfalls Anpassung der bereits existierenden Regelungen über das CC.

Zielsetzung:

Das CC verfolgt insbesondere folgende Ziele:

- o Regelung der administrativen Fragen über gemeinsame Mobilien und Immobilien;
- o Regelung des Flugbetriebs auf dem Flugplatz Courtelary, insbesondere auch die Nominierung des Flugplatzchefs gegenüber dem BAZL.;
- o Subsidiär: Regelung aller Probleme, die nicht in den exklusiven Zuständigkeitsbereich einer der Segelfluggruppen (GVVC und SGB) fallen;
- o Koordination der Flugschulung der beiden Gruppen;
- o Regelung des Motorflugbetriebs und des Schleppbetriebs;
- o Regelung des Unterhaltes der Motorflugzeuge und der Flugplatzinfrastruktur;
- o Organisation von Aktivitäten, welche die Interessen beider Gruppen betreffen.

Organisation

Comité de Coordination (CC)

Das CC ist eine einfache Gesellschaft im Sinne der Art. 530 ff. des Obligationenrechts (OR). Die nachfolgenden Bestimmungen ergänzen oder ersetzen die gesetzlichen Vorschriften.

Zusammensetzung

Das CC setzt sich im Minimum aus den 2 Präsidenten, und je 2 Vertreter der beiden Segelfluggruppen zusammen. Alle Vertreter sind offiziell delegierte Mitglieder der entsprechenden Segelfluggruppen. Zwingend zu den Mitgliedern des CC gehören der Flugplatzchef und die 2 Präsidenten der Gruppen. Die Vertreter werden je von den Generalversammlung ihrer jeweiligen Segelfluggruppe gewählt., sofern die Statuten der Gruppe nicht etwas anderes vorsehen. Für spezielle Projekte, Verantwortungsbereiche oder besondere Funktionen kann das CC weitere Mitglieder bestimmen.

5.3. Compétences et Décisions

5.3.1. Séances

Le CC se réunit aussi souvent que nécessaire, mais au minimum deux fois par année. Il est présidé par l'un des présidents de groupe, à défaut d'entente à ce sujet en alternance. La convocation est faite par l'un des présidents et mentionnera l'ordre du jour, la date et le lieu.

5.3.2. Décisions

Le CC atteint le quorum si au moins deux membres de chaque groupe sont présents. Les décisions sont prises à l'unanimité des groupes présents. Toutefois, si celle-ci n'est pas possible à recueillir, la majorité absolue des membres présents est nécessaire pour chacun des deux groupes de vol à voile, sous réserve de l'acceptation par les Groupes.

5.3.3. Assemblée Générale

En cas de désaccord persistant sur un point important, une assemblée générale réunissant les membres des deux groupes décide à la majorité simple des membres présents.

5.3.4. Responsabilités et compétences

Le CC est valablement engagé par la signature collective du président de l'un des groupes de vol à voile et d'un représentant de l'autre groupe au CC.

Toutes les dépenses du CC doivent être approuvées en séance, à l'exception de celles relevant de la gestion courante.

Le caissier du CC dispose seul du droit d'effectuer les paiements au moyen de la fortune du CC. Toutefois, du fait de cette signature individuelle limitée aux paiements, il est personnellement et exclusivement responsable du dommage qu'il cause intentionnellement ou par négligence en cas de paiement non autorisé en séance ou excédant la gestion courante.

Le membre du CC qui traite avec un tiers pour le compte du CC, mais sans faire connaître qu'il traite au nom du CC, s'engage personnellement envers ce tiers (art. 543 al. 1 CO). S'il le fait au nom du CC ou des autres membres du CC, ces derniers ne sont responsables que si les règles relatives à la représentation ont été respectées (art. 543 al. 2 CO). Cela signifie notamment qu'il ne peut engager les autres membres du CC que pour les décisions prises en séance du comité, sauf pour les cas de gestion courante.

Les deux groupes de vol à voile sont solidairement responsables des engagements pris au nom du CC lorsque les règles légales et contractuelles ont été respectées.

Entscheidungskompetenz

Sitzungen

Das CC beruft seine Sitzungen nach Bedarf ein, jedoch mindestens zwei mal pro Jahr. Die Sitzungen werden präsiert von einem der zwei Präsidenten geleitet, sofern nicht anders bestimmt je alternierend. Die Einladung und Traktanden wird von einem der beiden Präsidenten mit Angabe von Datum und Ort vorgenommen.

Beschlüsse

Das CC ist beschlussfähig, wenn seitens jeder Gruppe mindestens 2 Vertreter anwesend sind. Die Beschlüsse werden durch Einstimmigkeit der anwesenden Gruppen gefasst. Kann die Einstimmigkeit nicht erreicht werden, gilt das absolute Mehr aller anwesenden Vertreter, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gruppen.

Generalversammlung

Im Falle andauernder Meinungsverschiedenheit über ein wichtiges Thema ist eine Generalversammlung beider Gruppen einzuberufen. Diese entscheidet nach dem einfachen Mehr aller anwesenden Mitglieder.

Verantwortlichkeiten

Das CC wird rechtsgültig verpflichtet durch Kollektivunterschrift des Präsidenten einer der Segelfluggruppen und einem Vertreter der anderen Gruppe.

Alle Ausgaben des CC müssen in der Sitzung beschlossen werden, mit Ausnahme der Ausgaben aus laufenden Geschäften.

Der Kassier des CC hat das alleinige Recht, Zahlungen aus dem Vermögen des CC zu tätigen. Aus seiner Einzelunterschrift für Zahlungen ist er aber auch persönlich und alleine haftbar für absichtlich oder fahrlässig verursachten Schaden aus nicht vom CC beschlossenen Zahlungen oder aus Zahlungen, welche über die laufenden Geschäfte hinausgehen.

Wenn ein Mitglied des CC zwar für Rechnung des CC, aber in eigenem Namen mit einem Dritten Geschäfte abschliesst, so wird er allein dem Dritten gegenüber berechtigt und verpflichtet (Art. 543 Abs. 1 OR). Wenn ein Mitglied des CC im Namen des CC oder beider Gruppen mit einem Dritten Geschäfte abschliesst, so wird das CC bzw. beide Gruppen dem Dritten gegenüber nur insoweit berechtigt und verpflichtet, als es die Bestimmungen über die Stellvertretung mit sich bringen (Art. 543 Abs. 2 OR). Das heisst namentlich, dass ein Mitglied das CC nur gemäss den Beschlüssen des CC verpflichten kann, mit Ausnahme der laufenden Geschäfte.

Die beiden Segelfluggruppen sind solidarisch haftbar für die Verbindlichkeiten des CC, sofern die gesetzlichen und vertraglichen Regeln eingehalten wurden.

DIRECTIVES - LSZJ

CHAMP D'AVIATION DE COURTELARY ET SES ECOLES DE VOL A VOILE

5.3.5. Finances

Le CC désigne un caissier responsable de sa gestion financière. Le revenu principal du CC est celui provenant des vols effectués par les avions remorqueurs, propriété à parts égales des deux groupes de vol à voile.

Le prix de l'heure de vol sera fixé en se basant sur les points suivants:

- o intérêt du capital 4% de la valeur comptable ;
- o amortissement: 20% des recettes brutes, mais au minimum CHF 4'000.- par année ;
- o constitution d'une réserve pour révision selon les nonnes admises, venant s'ajouter à la réserve existante.

Les membres du CC n'ont droit à aucune rémunération résultant de leur appartenance au CC; en outre, seuls les frais d'administration courante seront remboursés aux membres sur présentation d'un justificatif, notamment les frais de port.

5.3.6. Facturation

Les factures de remorquage seront directement acquittées par les groupes. Les vols de passagers ainsi que la taxe de départ seront personnellement facturées aux pilotes par le comité de coordination.

Si les deux groupes devaient cesser leur collaboration dans le remorquage, le prix de vente de ces avions serait alors fixé d'un commun accord, ou à défaut d'entente, par un expert neutre. La priorité d'achat reviendrait alors au groupe qui aurait la plus grande activité de vol au cours des 5 dernières années. La réserve pour réparations serait alors répartie à parts égales entre les deux groupes.

Les factures de vol moteur sont établies par le SGB.

Les deux groupes sont tenus de régler leurs factures sur la base des listes de départ mensuelles, dans un délai de 45 jours.

Les frais à la charge du CC doivent être documentés au moyen des factures originales et sont réglés après confirmation du comité de coordination.

5.3.7. Participation et responsabilité

Si le compte boucle par un excédent, l'utilisation de l'excédent se fera selon entente entre les deux groupes. Cet excédent pourra être affecté soit à des amortissements supplémentaires sur les machines, soit à couvrir des frais sur les immeubles appartenant en copropriété aux deux groupes, mais pas remboursé aux groupes.

Une perte sera couverte par les réserves existantes du CC. Si la perte excède le montant des réserves, les deux groupes décident de la manière et du montant du refinancement. En principe, ce dernier est partagé en deux parts égales.

Les deux groupes (GVVC et SGB) ont droit chacun à la même part de la fortune imposable.

WEISUNGEN - LSZJ

FLUGPLATZ COURTELARY UND DESSEN FLUGSCHULEN

Finanzen

Das CC bestimmt zur Verwaltung seiner Finanzen einen Kassier. Die primäre Einnahmequelle des CC sind die Schlepptarife der gemeinsamen Schleppflugzeuge, welche je hälftig im Eigentum der beiden Segelfluggruppen stehen.

Die Schlepptarife basieren auf folgenden Eckwerten:

- o 4% Kapitalzinsen auf dem Buchwert;
- o Amortisierungsrate: 20% der Bruttoeinnahmen, jedoch mindestens CHF 4'000.- pro Jahr;
- o Bildung einer Reserve für Revisionen, unter Berücksichtigung der bestehenden Rückstellungen.

Die Vertreter der Gruppen im CC haben kein Anrecht auf eine finanzielle Abgeltung für ihre Tätigkeit. Gerechtfertigte Auslagen, insbesondere Posttaxen, werden gegen Vorlage entsprechender Quittungen vom CC ersetzt.

Verrechnung

Die Schlepptarife werden von den Gruppen in Rechnung gestellt. Motorpassagierflüge sowie die dazugehörenden Startgebühren werden dagegen direkt vom CC in Rechnung gestellt.

Falls die beiden Gruppen ihre Zusammenarbeit beim Schleppbetrieb aufgeben, wird der Verkaufspreis der Schleppflugzeuge gemeinsam bestimmt. Kommt es zu keiner Einigung, bestimmt ein neutraler Experte. Ein Vorkaufsrecht steht derjenigen Gruppe zu, die in den 5 vorangehenden Jahren mehr Flugaktivitäten aufweist. Die Rückstellungen für Revisionen werden je hälftig auf die Gruppen aufgeteilt.

Die Rechnungen für Motorflug werden von der SGB erstellt.

Beide Gruppen sind gehalten, ihre Rechnungen innert 45 Tagen nach Vorlage der monatlichen Startlisten zu begleichen.

Die durch das CC zu tragenden Kosten sind durch Originalrechnungen zu dokumentieren und werden nach Bestätigung durch das CC beglichen werden.

Beteiligung und Haftung

Der Verwendungszweck für einen allfälligen Gewinn wird gemeinsam festgelegt. Er kann zur zusätzlichen Amortisation auf den Schleppmaschinen oder zur Deckung von Kosten der gemeinsamen Immobilien verwendet werden; er wird jedoch nicht an die Gruppen ausgeschüttet.

Ein Verlust wird durch bestehende Reserven der CC Rechnung gedeckt. Übersteigt ein allfälliger Verlust die Reserven müssen die beiden Gruppen über die Art und Höhe einer Refinanzierung beschliessen. Grundsätzlich sind sie zu gleichen Teilen haftbar.

Die beiden Gruppen (GVVC und SGB) sind zu gleichen Teilen am ausgewiesenen Vermögen berechtigt.

5.4. Dispositions diverses

5.4.1. Utilisation du matériel volant de l'autre groupe

Les planeurs des groupes sont réservés en premier lieu à leurs membres respectifs. Si une machine est libre, elle pourra être attribuée à un membre de l'autre groupe, pour autant que la demande soit faite au moniteur de service, et que le requérant soit agréé par le comité de son groupe. Les pilotes qui volent sur les machines de l'autre groupe sont au bénéfice des tarifs de ce dernier.

Chaque groupe établit la facture de ses propres appareils aux éventuels utilisateurs de l'autre groupe. Lorsque les tarifs diffèrent pour des appareils dectiques ou équivalents. on appliquera le tarif le plus élevé.

En cas de dommages les règles suivantes sont applicables:

- o Pour le pilote ayant causé les dommages, CHF 1000.- plus 30% de la somme totale des dégâts. mais au maximum CHF 4'000.-
- o Les frais supplémentaires éventuels qui dépasseraient ceux mentionnées sous point a) sont à la charge du groupe propriétaire du planeur.

Il est établi une liste des membres autorisés à voler sur les machines de l'autre groupe, et qui doit être approuvée par les deux comités

5.4.2. Heures d'écolage

L'écolage se fera en principe le matin dès 09h00 ou le soir jusqu'à 19h00. Il peut aussi se faire pendant la journée, mais la priorité sera accordée aux planeurs d'entraînement et de performance. Le moniteur d'un groupe qui instruit pour le compte de l'autre est garanti pour les risques de casse par ce dernier.

5.4.3. Cantine

Le Groupe de Vol à Voile de Courtelary met le bâtiment de la cantine et ses installations à disposition du groupe de Bienne. Pour le cas où aucun membre du GVVC ne serait présent, une personne de confiance sera désignée et devra respecter le "cahier des charges du cantinier". Il devra notamment :

- o encaisser les consommations,
- o rendre les comptes et la caisse en ordre,
- o rendre les locaux propres et en ordre (vaisselle relavée).

En cas de réparation ou de remplacement de la pompe à eau, les frais seront partagés en deux. Tous les autres frais liés à la cantine sont pris en charge exclusivement par le GVVC, sauf si le CC en décide autrement.

Weitere Abmachungen

Benutzung von Material durch Mitglieder der anderen Gruppe

Die Segelflugzeuge der Gruppen sind in erster Linie für die Mitglieder der jeweiligen Gruppen reserviert. Ist aber eine Maschine frei, so kann sie auch ein Mitglied der anderen Gruppe benutzen. Er muss dazu jedoch den diensttuenden Fluglehrer anfragen und von seiner Gruppe zugelassen sein. Die Benutzung des Flugzeugs der anderen Gruppe wird gemäss den Tarifen dieser Gruppe verrechnet.

Die Rechnungsstellung erfolgt durch diejenige Gruppe, der das Flugzeug gehört. Im Falle von unterschiedlichen Tarifen für identische oder äquivalente Flugzeuge werden die höheren Tarife angewendet.

Im Falle von Schäden gilt folgendes:

- o Der Schaden Verursacher zahlt CHF 1000.- plus 30% der Schadenssumme, jedoch maximal CHF 4000.—
- o Die weiteren Kosten werden von der Gruppe getragen, der das Flugzeug gehört.

Es wird eine Liste erstellt, welche Mitglieder zur Benutzung von Maschinen der anderen Gruppe berechtigt sind. Die Liste ist von den Vorständen der Gruppen zu genehmigen.

Schulungszeiten

Die Schulung findet grundsätzlich am Morgen ab 0900 Uhr und am Abend bis um 1900 Uhr statt. Während des Tages haben allerdings die Trainings- und Leistungsflüge Priorität. Schult der Fluglehrer einer Gruppe für die andere Gruppe, so ist er im Schadensfall durch Letztere gedeckt.

Kantine

Die GVVC stellt der SGB das Kantinegebäude und seine Installationen zur Verfügung. Ist kein Mitglied der GVVC anwesend, ist ein Mitglied der SGB zu bestimmen, welcher die Einhaltung der Regeln für den Cantinier kontrolliert. Er muss namentlich:

- o Die Konsumationen Einkassieren
- o Die Ordnung in der Kasse sicherstellen
- o Sicherstellen, dass die Räumlichkeiten aufgeräumt und sauber sind (Geschirr abwaschen).

Im Falle der Reparatur oder des Ersatzes der Wasserpumpe werden die Kosten je hälftig von den Gruppen getragen. Alle anderen Kosten der Kantine gehen zulasten der GVVC, unter Vorbehalt anders lautender Vereinbarung.

5.5. Fin de la société simple

5.5.1. Art. 545 CO

La société simple prend fin dans les cas suivants (cf. art. 545 CO) :

- o si le but social du CC ou de l'un des deux groupes est devenu impossible à réaliser
- o par la volonté unanime des représentants du CC
- o si l'un des deux groupes de vol à voile tombe en faillite
- o par un jugement, dans les cas de dissolution pour cause de justes motifs.

5.5.2. Liquidation

En outre, chaque groupe de vol à voile peut dénoncer le présent contrat pour la fin d'une année civile, moyennant un avertissement préalable écrit d'au moins 12 mois. Les deux groupes participent dans ce cas ensemble à la liquidation de la société.

La liquidation a lieu selon les règles décrites aux articles 548 à 550 CO.

5.6. Dispositions finales

5.6.1. Entrée en vigueur

Le présent contrat est conclu pour une durée indéterminée; il entrera en vigueur en 2009 après acceptation par les assemblées générales respectives des groupes (GVVC et SGB). Il annule et remplace tous les contrats antérieurs conclu entre les deux groupes.

5.6.2. Modification

Le présent contrat peut être modifié en tout temps à l'unanimité des représentants élus au CC.

Courtelary, Décembre 2008

Au nom du GVVC



Patrice Keller
Président

Auflösung der einfachen Gesellschaft

Nach OR Art. 545

Das CC wird in den folgenden Fällen aufgelöst (Art. 545 OR):

- o Wenn der Zweck des CC oder einer der zwei Gruppen unmöglich geworden ist.
- o Durch gegenseitige Übereinkunft.
- o Im Falle des Konkurses einer der beiden Gruppen
- o Durch Urteil des Richters im Falle der Auflösung aus einem wichtigem Grund

Liquidation

Jede Gruppe kann den vorliegenden Vertrag auf ein Jahresende hin durch schriftliche Erklärung künden, unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von mindestens 12 Monaten. Im einem solchen Falle wird die Liquidation von beiden Gruppen gemeinsam durchgeführt.

Die Liquidation erfolgt gemäss Art. 548 ff. OR.

Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

Die vorliegende Vertrag ist auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Er tritt 2009 nach Bestätigung der Generalversammlungen der beiden Gruppen (GVVC und SGB) in Kraft. Er ersetzt alle bisherigen, zwischen den beiden Gruppen geschlossenen Verträge.

Änderungen

Der Vertrag kann jederzeit, auf Antrag, durch die Mitglieder in Einstimmigkeit des CC modifiziert werden.

Courtelary, Dezember 2008

Im Namen der SGB



Stefan Moser
Präsident