

FGHO

FLUGPLATZGENOSSENSCHAFT
HAUSEN OBERAMT

Handbuch

Fliegen in Hausen am Albis

Version

Version	Datum	Verabschiedet am
V01.00	April 2015	17. April 2015
V02.00	Mai 2016	24. April 2016

Inhalt

1. Einführung	6
1.1 Anfahrt und Umgebung.....	6
2. Sicherheitsziele.....	7
3. Flugplatzordnung.....	8
3.1 In der Luft	8
3.1.1 Betriebsbedingungen	8
3.1.2 Betriebszeiten.....	8
3.1.3 Voltenplan	9
3.2 Fluganmeldung.....	9
3.3 Am Boden	10
3.3.1 Parkplatz.....	10
3.3.2 Abstellplätze für Segelflughänger.....	10
3.3.3 Vorfelddnutzung.....	10
3.3.4 Montageplätze	12
3.3.5 Informationen zur Tankstelle	12
3.4 Im Hangar	13
3.4.1 Hangarbenutzung	13
3.4.2 Vorgehen / Meldung bei Beschädigungen	14
3.5 Vorgehen bei Übertretungen	14
4. Verhaltenskodex der Piloten in Hausen	15

5.	Vorstellen der Flugplatzhalterin	18
5.1	Organisationsform und Zweck der FGHO.....	18
5.2	Auszüge aus den Statuten 2009	19
5.3	Die Benutzung des Flugplatzes.....	19
5.3.1	Die Benutzung als Pilot.....	19
5.3.2	Mitgliedschaft in der Genossenschaft.....	20
5.3.3	Der Betrieb eines privaten Flugzeuges.....	20
5.3.4	Pflichten als Benutzer.....	21
5.3.5	Kontakte (Geschäftsleiter/Flugplatzchef/Verwaltung)	21
5.3.6	Gebührenordnung.....	22
6.	Geschichte	23
7.	Allgemeine Informationen	24
7.1	Ortsansässige Vereine	24
7.2	Informationsmedien / Links	24

1. Einführung

Das Handbuch „Fliegen in Hausen am Albis“ enthält Bedingungen, Hinweise und Empfehlungen für alle Piloten der ansässigen Flugsportvereine, auswärtige Piloten und Gäste auf dem Flugfeld für die Operation am Boden und in der Luft zur Verbesserung der Sicherheit, des Fachwissens und des Sachverstandes sowie zur Steigerung und Förderung des gemeinsamen Erlebnisses Flugsport auf dem Flugplatz Hausen am Albis.

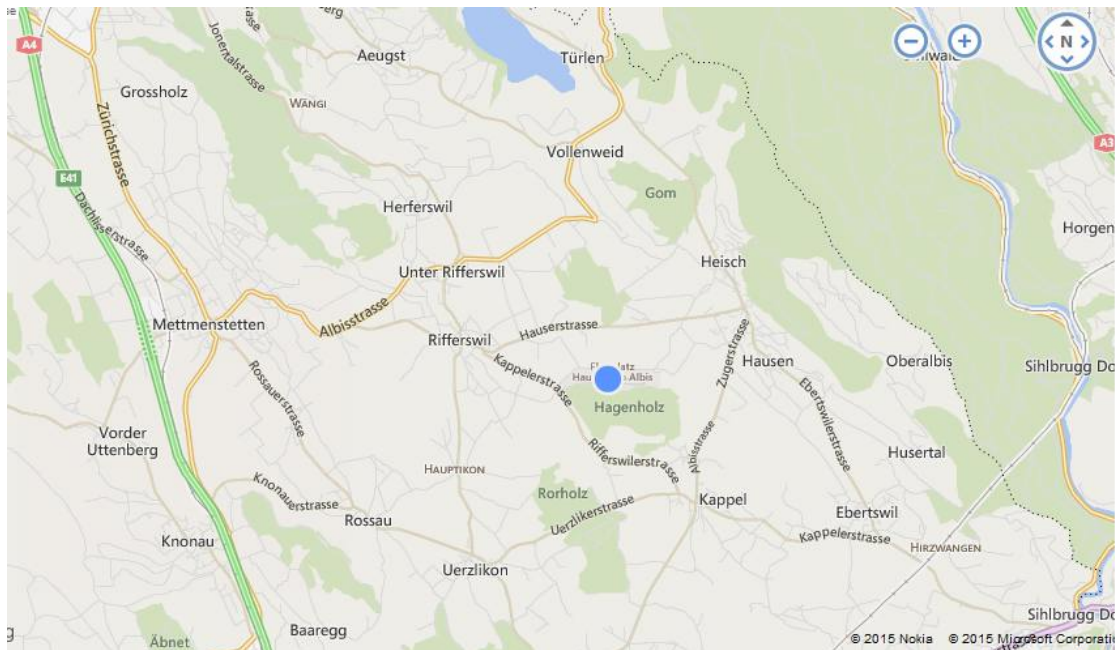
Die enthaltenen Empfehlungen dienen dazu, vorhandene gesetzliche Rahmenbedingungen, Gesetze und Verordnungen zu stärken und zu ergänzen.

Die Lektüre des Handbuchs ist Bedingung für die Zulassung für alle Piloten in Hausen am Albis.

Im Weiteren anerkennen die Piloten in Hausen am Albis die Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO) als massgebliche und leitende Organisation und unterstützen sie zum Wohle aller Nutzniesser auf dem Flugplatz. Sie agieren als Botschafter des Flugplatzes setzen Ihre Kräfte freiwillig zugunsten der FGHO ein. Sie versuchen immer, Differenzen auf freundliche und kollegiale Art zu lösen.

1.1 Anfahrt und Umgebung

Die Zufahrt zum gesamten Flugplatzareal darf ausschliesslich von Westen her erfolgen. Jegliche Zufahrten von Fahrzeugen mit oder ohne Anhänger zum Flugplatz von der Nordseite (Jonenbach) sind verboten. Ausgenommen hiervon sind einzig Rettungsfahrzeuge in Notfällen.



2. Sicherheitsziele

Alle Piloten in Hausen am Albis als auch alle ortansässigen Flugsportgruppen anerkennen das Handbuch als Grundlage für die Förderung der Sicherheit und für die Verbesserung des vorbildlichen Verhaltens der Piloten.

Die Ziele in Bezug auf Sicherheit in Hausen am Albis sind:

- Die Piloten anerkennen die Sicherheit von Personen und Objekten auf dem Flugplatz Hausen am Albis als oberstes Gebot ihrer Pilotentätigkeit an.
- Die Piloten bleiben stets achtsam und gleichzeitig bescheiden.
- Sicherheitsrelevante Vorkommnisse können anonym oder mit Angabe des Namens mittels des dafür vorgesehen Formulars gemeldet werden.
- Die Piloten schützen ihre Flugzeuge, das Flugmaterial anderer sowie alle Einrichtungen auf dem Flugplatzgelände gegen fremde Eingriffe.
- Die Piloten achten sich gegenseitig und pflegen einen respektvollen und toleranten Umgang.

3. Flugplatzordnung

3.1 In der Luft

3.1.1 Betriebsbedingungen

- Die nach Genehmigung durch das BAZL im AIP veröffentlichten An- und Abflugverfahren, sowie die Angaben über die Infrastruktur bilden integrierende Bestandteile dieses Reglements.
- Im Flugbetrieb der ortsansässigen Gruppen sind nur Motorflugzeuge zugelassen, die den verschärften Schweizerischen Lärmvorschriften entsprechen.
- Schleppflüge ausserhalb der vorgeschriebenen Volten dürfen nicht über dicht besiedelten Gebieten der Umgebung stattfinden.
- Kunstflug darf nur mit Bewilligung und gemäss Weisung des Flugdienstleiters durchgeführt werden. Die Achse für Kunstflug mit Motorflugzeugen liegt parallel zur Pistenachse, ca. 200m südlich der Platzmitte, über dem Brüggenwald.
- Das gesamte Grundstück Stutz (Anflug 27) darf nicht überflogen werden.

3.1.2 Betriebszeiten

➤ **Auszüge aus dem Betriebsreglement**

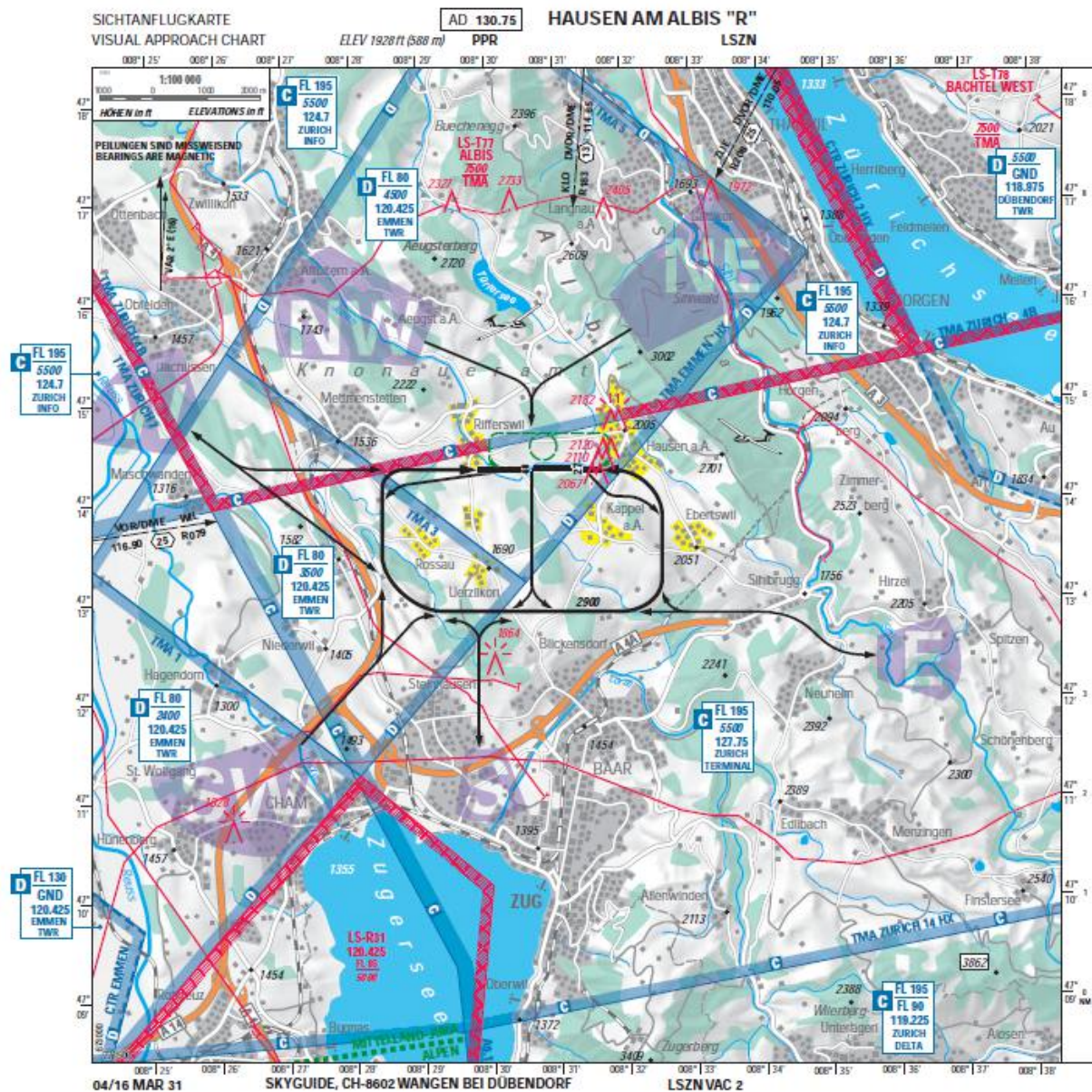
5. Für den Schul- und Voltenbetrieb gelten folgende Betriebszeiten:
 - Montag bis Samstag 0800 - 1200 und 1400 - 1800 Uhr
6. Für den Schul- und Voltenbetrieb externer Benützer sind nur Flugzeuge zugelassen, die den Lärmvorschriften für die Grundschulung entsprechen.
7. An Sonn- und allgemeinen Feiertagen gelten folgende Beschränkungen:
 - 7.1. Kein Kunstflug mit Motorflugzeugen, ausser an organisierten, bewilligten Flugtagen.
 - 7.2. Während des Kirchganges (in der Regel von 09:20 Uhr bis 10:20 Uhr) ist der Motor- und Schleppflugbetrieb eingestellt.
8. Der Segelflugbetrieb mit Windenstart unterliegt nicht den Einschränkungen gemäss Ziffer 5 und Ziffer 7.
9. Pro Jahr sind höchstens 16'000 Bewegungen mit Motorflugzeugen zugelassen (1 Bewegung = 1 Start oder 1 Landung). Davon dürfen nicht mehr als 6000 Bewegungen mit Motorflugzeugen durch die Benützer gemäss Anhang 2, Ziffer 1.3. (ausgenommen Schulung) erfolgen.

Die Zählperiode läuft jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni des folgenden Jahres.

Die Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil haben jederzeit das Recht, die amtliche Flugplatzstatistik einzusehen.
10. Nachtflüge sind verboten.
11. Am Eidgenössischen Betttag und Karfreitag ist der Flugbetrieb eingestellt.

3.1.3 Voltenplan

Nicht zur Navigation verwenden! Benutzen Sie für die Flugvorbereitung ausschliesslich die offiziell gültigen Publikationen.



3.2 Fluganmeldung

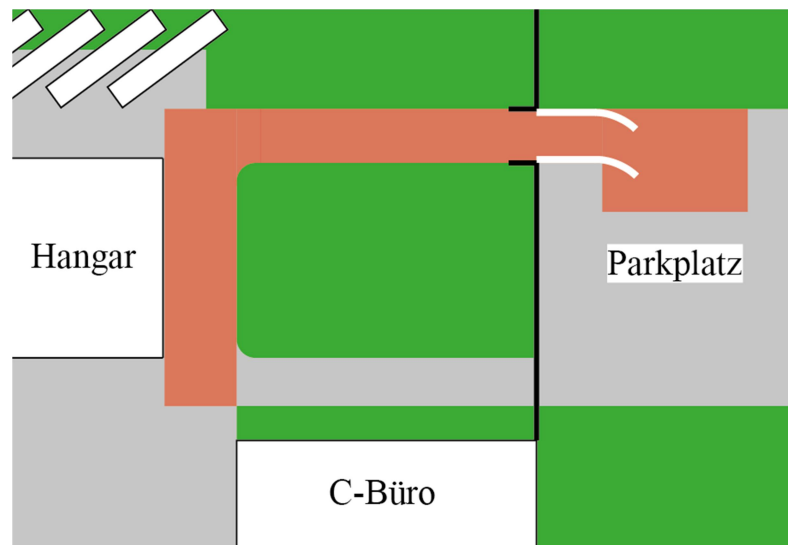
Vor jedem Flug hat eine Fluganmeldung zu erfolgen. Sie erfolgt im C-Büro mit dem von der FGHO bereitgestellten Mittel. Diese dient als Information für die Benutzer des Flugplatzes und den Flugdienstleister. Sie gewährleistet auch, dass im Falle von überfülligen Flugzeugen möglichst schnell der Verbleib abgeklärt und gegebenenfalls eine frühzeitige Suche eingeleitet werden kann.

Ausgenommen von der Fluganmeldungspflicht sind Segelflugzeuge und Eigenstarter.

3.3 Am Boden

3.3.1 Parkplatz

Die Parkordnung ist so zu erstellen, dass die geparkten Fahrzeuge jederzeit wegfahren können. Des Weiteren muss die Zufahrt zu den Anhängerparkplätzen hinter dem Hangar mit Segelflughangarn immer möglich sein. Daher müssen die Fahrzeuge so abgestellt werden, dass selbst mit langen Anhängern vom Parkplatz aus durch das bachseitige Tor gefahren werden kann (Markierungen am Boden beachten). Ebenfalls ist der Weg zwischen Hangar und Wiese vor dem C-Büro freizuhalten.



Dauerhaftes Parkieren von Fahrzeugen oder Anhängern ist nur mit Bewilligung durch die Verwaltung gestattet.

3.3.2 Abstellplätze für Segelflughangarn

Die Abstellplätze für Segelflughangarn hinter dem Hangar sind einzeln vermietet. Diese Plätze dürfen ohne vorherige Absprache mit dem jeweiligen Mieter weder als Parkplatz für Autos, noch für Wohnmobile oder andere Segelflughangarn (auch nicht temporär) verwendet werden.

3.3.3 Vorfelddnutzung

In der Regel sind die Flugzeuge vorwärts (Rumpfspitze gegen Hangar) zu parkieren, wobei das Bugfahrwerk (Hauptfahrwerk bei Spornradflugzeugen) ungefähr auf die weisse Linie zu stehen kommt.

Bei regem Betrieb sind die Flugzeuge möglichst eng nebeneinander zu parken.

Das Vorfeld wird verlassen, indem nach links Richtung Tankstelle weggerollt wird. Ist dies nicht möglich, ist bei belegtem Vorfeld das Flugzeug rückwärts auf den Rollweg zu schieben.

Es ist in jedem Fall untersagt, bei offenen Hangar- oder Werkstatttoren mit laufendem Motor auf dem Vorfeld zu wenden, so dass der Propellerstrahl gegen die Gebäude bläst.

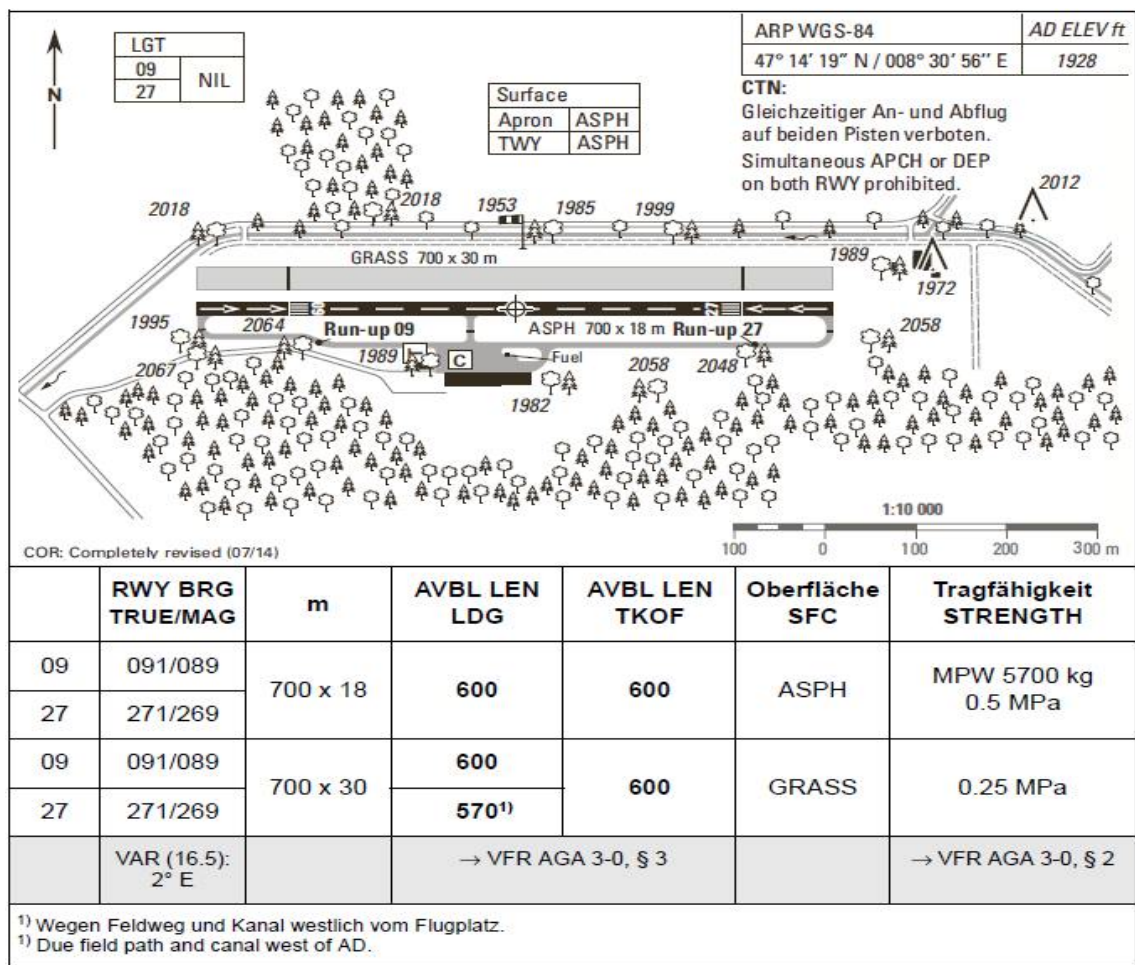
Flugzeuge dürfen nach abgeschlossenem Betankungsvorgang nicht vor der Tankstelle parkiert bleiben. Sie sind unverzüglich wegzustellen.

Bei nasser Witterung oder geringem Motorflugbetrieb können Segelflugzeuge auf dem Vorfeld montiert resp. demontiert werden. Die Anhänger sind je nach Betriebsaufkommen zwischenzeitlich wegzustellen.

Den Piloten von schweren Eigenstartern ist es gestattet, vor dem C-Büro zu montieren bzw. zu demontieren. Die Piloten sind besorgt, dass dieser Platz nicht übermässig lang belegt bleibt und nehmen Rücksicht auf den Motorflugbetrieb. Die Anhänger können während des Fluges auf die Wiese vor dem C-Büro gestellt werden.

Bei Flugbetrieb sollten sich Fussgänger möglichst zwischen Hangar und gelber Linie fortbewegen. Kinder sind durch ihre Eltern resp. Aufsichtspersonen zu beaufsichtigen.

Bei Flugbetrieb dürfen auf dem Vorfeld keine Autos parkiert werden; Ausnahme: kurzzeitiges Anhalten für den Güterumschlag. Das Befahren des Vorfeldes und der Rollwege im Schrittempo ist nur für den Transport von Gütern und Anhängern sowie zur Zufahrt zu den Anhängerplätzen am Pistenkopf 27 zulässig. Das Parkieren von Flugzeugen auf dem Vorfeld über Nacht ist nur in Absprache mit der Flugfeldleitung gestattet.



3.3.4 Montageplätze

- Montagewiese

Bei trockener Witterung ist die Montagewiese der primäre Montage- und Demontageplatz für Segelflugzeuge. Anhänger dürfen während des Flugbetriebs auf der Wiese (zusammen mit dem Fahrzeug) parkiert bleiben.

Nicht gestattet ist das Dauerparkieren von Segelflugzeug-Anhängern. Dies insbesondere auch deshalb, damit der Pächter die Möglichkeit hat, die Wiese zu mähen.

- Montagewiese und Abstellplatz für Segelfluganhänger im Osten

Im Bereich des Abstellplatzes für Segelfluganhänger im Osten sind folgende Regeln einzuhalten:

- Auf und um den Anhängerabstellplatz dürfen gleichzeitig maximal 10 Segelflugzeuganhänger temporär abgestellt sein.
- Die Segelflugzeuganhänger müssen alle westlich der Feuerwehrezufahrt abgestellt sein.
- Auf dem Abstellplatz und im Bereich des Pistenkopfs 27 werden keine Motorflugzeuge abgestellt.
- Auf dem Abstellplatz und im Bereich des Pistenkopfs der Piste 27 dürfen keine Motorentests oder Prüfläufe von motorisierten Luftfahrzeugen stattfinden (inkl. Segelflugzeugen mit Klapptriebwerken), die nicht der unmittelbaren Startvorbereitung dienen.
- Ab 21.00 Uhr dürfen keinerlei Aktivitäten auf und um den Abstellplatz herum stattfinden.

3.3.5 Informationen zur Tankstelle

- Der Flugplatz Hausen bietet folgende Treibstoffsorten an:

- AVGAS 100LL
- MOGAS (Autobenzin ROZ 98, im Normalfall in Sommerqualität)

- Die Betankung erfolgt selbstständig durch die Piloten. Sie werden von ihrer Fluggruppe resp. vom Flugzeughalter in die sachgerechte Bedienung eingewiesen. Die Abrechnung erfolgt für hier stationierte Flugzeuge in der Regel auf Rechnung. Dazu bezieht jeder Flugzeughalter einen "Badge" (magnetischer Tankschlüssel). Auf Wunsch kann eine zusätzliche Sicherheitsabfrage in Form eines Zahlencodes eingerichtet werden.

- Für gelegentliche Bezüge und Kleinmengen bietet sich die Bezahlung mittels Bankkarten an. Derzeit akzeptierte Zahlungsmittel sind:

- Kreditkarten: Mastercard, VISA
- Debitkarten: Maestro, Postcard

- Die Bedienung des Tankautomaten ist selbsterklärend und mit einer Autotankstelle vergleichbar.
 - Die wichtigsten Punkte beim Betanken sind:
 - Es gilt ein Rauchverbot im weitem Umfeld um die Tankstelle.
 - Das zu betankende Flugzeug muss geerdet werden.
 - Der Betankungsvorgang muss permanent überwacht werden.
 - Nach Abschluss sind Schlauch und Erdungskabel sorgfältig aufzurollen (Kabel von Hand abbremsen).
 - Nach der Betankung darf das Flugzeug nicht vor der Tankstelle stehen gelassen werden.
- Notfälle und Störungen
 - Bei Notfällen wie Feuer oder ausfliessendem Benzin ist die Betankung sofort zu unterbrechen. Die NOTAUS-Schalter befinden sich rechts am Tankhäuschen und vis-à-vis an der Hangarecke.
 - Bei jeder Tanksäule steht ein Handfeuerlöscher. Bei Feuersausbruch oder bei grösseren Mengen von ausfliessendem Benzin ist die Feuerwehr Tel 118 zu alarmieren.
 - Bei technischen Störungen an der Tankstelle ist der Unterhaltsbetrieb oder die Geschäftsstelle zu informieren. Zu beachten ist, dass für die Betankung eine Zeitlimite besteht, nach der die Anlage abstellt. Diese Zeitlimite kann überschritten werden, wenn z.B. bei einem Hochdecker beim Füllen der Flächentanks eine Leiter umgestellt werden muss. In diesem Fall ist der Tankvorgang von neuem zu starten.

3.4 Im Hangar

3.4.1 Hangarbenutzung

- Jedem eingestellten Flugzeug wird ein fester Platz zugewiesen (Einstell- oder Deckenplatz).
- Die Position der Flugzeuge wird auf geeignete Weise markiert und ist möglichst exakt einzuhalten. Ein Belegungsplan wird im Hangar aufgehängt.
- Bei engen Platzverhältnissen kann zusätzlich eine "Rollspur" markiert sein. Beim Bewegen eines Flugzeuges muss zwingend dieser Spur gefolgt werden.
- Müssen zum Aus- oder Einräumen andere Flugzeuge bewegt werden, sind diese unmittelbar danach wieder auf ihren Platz zu rollen. Es ist untersagt, mit dem eigenen Flugzeug das Vorfeld zu verlassen, bevor das Fremdflugzeug wieder auf seinem Platz steht.
- Jede Person im Hangar ist verpflichtet, das Gebäude, die eingestellten Flugzeuge sowie anderes Material mit Sorgfalt zu behandeln. Die bestehende Ordnung ist einzuhalten, Abfälle sind sachgerecht zu entsorgen.

- Es ist nicht gestattet, ohne Einwilligung der Flugplatzleitung Material im Hangar zu deponieren.
- Im ganzen Hangar besteht absolutes Rauchverbot.
- Es ist verboten, im Hangar Flugzeugmotoren in Betrieb zu setzen und in Betrieb zu halten.
- Wärmeaggregate, die bei kalter Temperatur zum Aufwärmen des Motors gebraucht werden, dürfen nur unter Aufsicht eingesetzt werden.
- Die Hangartore sowie Türen zum C-Gebäude sind zu schliessen bzw. am Ende des Flugbetriebes zu verriegeln, wenn offensichtlich kein weiterer Flugbetrieb stattfindet oder bei schlechter Witterung.

3.4.2 Vorgehen / Meldung bei Beschädigungen

Entstehen beim Aus- und Einräumen Schäden an einem anderen Flugzeug, so ist dessen Halter unverzüglich zu benachrichtigen. Ist dieser nicht bekannt, so ist die Flugplatzleitung zu informieren.

3.5 Vorgehen bei Übertretungen

Bei Übertretungen des geltenden Betriebsreglements und der Richtlinien können die Flugplatzleitung und die Verwaltung entsprechende Massnahmen gegen die fehlbaren Piloten oder Fluggruppen beschliessen. Bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstössen sowie im Falle einer Gefährdung der Sicherheit, kann die Verwaltung einzelne Personen für einen begrenzten Zeitraum oder dauerhaft aus dem Flugbetrieb ausschliessen.

- Vorgehen bei Verstössen gegen geltendes Recht

Bei Verstössen gegen geltendes Recht wird der Verstoss durch die Verwaltung bei der dafür zuständigen Stelle gemeldet. In diesen Fällen kann die betreffende Person von der Verwaltung aus dem Flugbetrieb ausgeschlossen werden.

4. Verhaltenskodex der Piloten in Hausen

Es wird erwartet, dass alle Piloten in Hausen grundsätzlich immer mit äusserster Sorgfalt und Ernsthaftigkeit bei allen fliegerischen Betätigungen vorgehen. Ihr Streben nach Sicherheit, Professionalität, Verantwortung als auch das Risikomanagement sind die Grundlage für ein sicheres und durch gegenseitigen Respekt geprägtes Umfeld auf dem Flugplatz.

Das Ziel des Verhaltenskodex ist es, ein sowohl für alle Benutzer des Flugplatzes als auch für die Anwohner sicheres und angenehmes Betriebsklima zu schaffen. Es liegt im Interesse eines jeden Piloten durch sein Verhalten massgeblich zur Sicherheit und dem Betriebsklima beizutragen. Dies bedingt ein hohes Mass an gegenseitigem Respekt und Verständnis, da Betriebsbedingt unterschiedliche Interessen bestehen können.

Der nachfolgende Kodex stellt eine Empfehlungen seitens der FGHO dar. Es handelt sich nicht um ein verpflichtendes Reglement. Allfällige interne Reglemente und Verfahren von Fluggruppen und/oder Flugschulen sind in jedem Fall zu beachten.

Piloten zeichnen sich dadurch aus, dass sie:

- a. die Sicherheit zur Priorität Nummer eins erklären
- b. vorbildliches Verhalten im Luftverkehr zeigen
- c. ausgezeichnetes Urteilsvermögen entwickeln
- d. Risiken erkennen und mit Risiken umgehen können
- e. sichere Verfahrensweisen verwenden
- f. nach höchstmöglicher Professionalität streben
- g. Respekt, Freundlichkeit und Kollegialität gegenüber anderen zeigen
- h. sich an die Gesetze und Regeln halten.

Es versteht sich von selbst, dass die Piloten ihr Verhalten den vorhandenen Verhältnisse anpassen. Sie sind sich beispielsweise über die aktuellen Wetterverhältnisse im Klaren und bewegen sich fliegerisch innerhalb ihrer persönlichen Verhältnisse.

Nur gesund und fit lässt es sich sicher fliegen. Piloten sollten vor jedem Flug die „**I am safe**“-Formel anwenden. Wenn eines der Kriterien **Illness, Medication, Stress, Alcohol, Fatigue** oder **Emotions** zutrifft, sollte der Flug unterlassen werden. Bei Segelfliegern gehört es z.B. dazu, dass Sauerstoff für längere Flüge in den Hochalpen mitgenommen wird. Sehen und gesehen werden lautet eine weitere wichtige Devise.

Piloten achten bei Passagierflügen darauf, dass sie:

- a. sich in erster Linie um die Sicherheit und erst danach um den Komfort der Passagiere kümmern
- b. mit Risiken bewusst umgehen, um die Gefahr für Passagiere, für Personen am Boden und für das Flugzeug zu vermeiden
- c. die Passagiere über den Flugverlauf und über mit dem Flug eventuell verbundene gewöhnliche oder ungewöhnliche Risiken informieren
- d. unsicheres Verhalten der Passagiere vermeiden
- e. Manöver vermeiden, die Passagiere oder Personen am Boden erschrecken oder irritieren können.

Die Sicherheit von Passagieren hat oberste Priorität und man sollte gegenüber Passagieren mit absoluter Professionalität auftreten. Zudem sollten die Piloten ihre Sicherheitsmargen bei Passagierflügen erweitern, um die Sicherheit des Fluges in jedem Fall zu gewährleisten. Jedem Passagier müssen auch die mit dem Fliegen verbundenen Risiken erklärt werden.

Bezüglich Training und Kompetenz gilt zu beachten, dass die Piloten:

- a. laufend fliegerisch trainieren, um ein über die gesetzlichen Mindestvoraussetzungen hinausgehendes Maß an fliegerischer Kompetenz zu erlangen
- b. regelmässig an Weiterbildungsseminaren für Piloten teilnehmen
- c. immer höchst konzentriert agieren und niemals fahrlässig handeln
- d. den Umgang mit Notsituationen und deren Ausweg trainieren
- e. über die geflogenen Stunden und Manöver präzise Buch führen, um die Voraussetzungen für Training und Erhalt der Lizenz nachzuweisen.

Der Pilot versteht, dass man permanent und lebenslang in der Luftfahrt dazulernen muss. Teilnahmen an Sicherheitstrainings oder das Studieren von Unfallberichten insbesondere die Erläuterungen der jeweiligen Ursachen für Unfälle helfen die fliegerische Kompetenz und den Sachverstand zu verbessern.

Es ist auch erwiesen, dass die Mitgliedschaft in Flugsportgruppen oder Mustertyp-Clubs die fliegerische Kompetenz steigert.

Die Piloten verhalten sich umweltbewusst, indem sie:

- a. die Auswirkungen der Luftfahrt für die Umwelt erkennen und versuchen, diese zu verringern
- b. die Verschmutzung der Umwelt durch Treibstoff, Öl und anderen Chemikalien während des Tankens, Vorflugchecks und während der Wartung minimieren
- c. vermeiden, über ökologisch empfindliche Gebiete zu fliegen
- d. die Lärmbelästigung in bewohnten und anderen lärmgefährdeten Gebieten reduzieren und sich an die Verfahren zur Lärmverminderung halten.

Verantwortungsbewusste Piloten besitzen ein Umweltbewusstsein bei Pflege und Wartung des Flugzeuges, insbesondere bei der Reinigung von Fett und bei dem Treibstoffüberlauf. Das Vermeiden von Lärm mit der intelligenten Wahl des Flugweges und/oder der schnellst mögliche Verringerung der Leistung und der Propeller Drehzahl nach dem Abheben gehört ebenfalls zum Können eines modernen Piloten.

Die Piloten zeigen technisches ‚Airmanship‘, indem sie:

- a. sich mit moderner Technik vertraut machen und diese entsprechend einsetzen
- b. erhöhte Hörbereitschaft in der Nähe von unkontrollierten Flugplätzen zeigen sowie die eigene Position melden bei Anflügen auf Landeplätze sowie in der Nähe von Plätzen mit erhöhtem Risiko
- c. während des Fluges stets ihre Transponder verwenden und den Fluginformationsdienst in Anspruch nehmen
- d. zusätzliche Funk- sowie Navigationsgeräte für den Notfall mit sich führen.

Die modernen Geräte und Technologien dienen zur Unterstützung und Förderung des Fliegens. Es ist wichtig, dass die Piloten sich ausreichend mit den Funktionen und Beschränkungen ihrer Geräte und Instrumente vertraut machen.

Zusätzlich ist bei mobilen Geräten für Notfunk- oder Not-Navigationsgeräte an die bordunabhängige Stromversorgung mit Extrabatterien zu denken. Im Weiteren sollte das Programmieren von Fluginstrumenten während des Fluges oder Rollens unterlassen werden.

5. Vorstellen der Flugplatzhalterin

5.1 Organisationsform und Zweck der FGHO

Die Flugplatzgenossenschaft Hausen–Oberamt, FGHO, wurde am 23. Mai 1997 gegründet. Die 17 Gründungsmitglieder stammen aus dem Kreis der drei Fluggruppen.

Die Genossenschaft will den Flugplatz Hausen erhalten und weiterbetreiben. Neben dem Betrieb der Fluggruppen soll der Flugplatz der im öffentlichen Interesse stehenden Ausbildung dienen.

Jede Person oder Vereinigung, die den Zweck der Genossenschaft unterstützt, kann Mitglied der FGHO werden. Namentlich sind dies:

- aktive Piloten der drei Fluggruppen
- Flugschulen und Institutionen, die den Flugplatz benützen
- Freunde und Sympathisanten des Flugplatzes Hausen und der Fliegerei im Allgemeinen

Als Halter ist die FGHO dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL gegenüber für den ordnungsgemässen Betrieb und Unterhalt verantwortlich. Dazu erlässt sie ein Betriebsreglement und bezeichnet einen Flugplatzleiter.

Im Jahre 1999 kauft die Genossenschaft dem Bund die gesamte Flugplatzanlage ab. Das benötigte Kapital wurde durch die Ausgabe von Anteilscheinen und durch Aufnahme von Darlehen beschafft. Jedes Mitglied zeichnet zumindest einen Anteilschein à 1000 Franken.

Bei Austritt aus der Genossenschaft wird der Anteilschein zu den statutarischen Bedingungen zurückbezahlt. Die aufgenommenen Darlehen konnten innert weniger Jahre getilgt werden, die FGHO steht heute schuldenfrei da.

Der Betrieb des Flugplatzes finanziert sich in erster Linie durch Startgebühren der Benutzer und durch die Vermietung von Hangarplätzen und Räumlichkeiten.

5.2 Auszüge aus den Statuten 2009

Art. 1 Unter dem Namen FLUGPLATZGENOSSENSCHAFT HAUSEN - OBERAMT (FGHO) besteht mit Sitz in Hausen am Albis auf unbestimmte Dauer eine Genossenschaft gemäss den vorliegenden Statuten und den Vorschriften des 29. Titels des Schweizerischen Obligationenrechts.

Art. 2 Die Genossenschaft bezweckt die Sicherstellung von Bestand und Betrieb des Flugplatzes Hausen am Albis

- a) als fliegerische Basis für die folgenden drei Flugsport-gruppen und deren Mitglieder:*
 - Segelfluggruppe Knonaueramt, Affoltern am Albis (SGKA)*
 - Segelfluggruppe Möve, Hausen am Albis (SGM)*
 - Sportfluggruppe des Personals der Swissair, Zürich (SFS)*
- b) zur Förderung der im öffentlichen Interesse gelegenen fliegerischen Aus- und Weiterbildung wie namentlich der Fliegerischen Vorschulung und der Schulungs- und Weiterbildungskurse des Bundesamtes für Zivilluftfahrt*
- c) soweit möglich im Interesse der Allgemeinen Aviatik.*

5.3 Die Benutzung des Flugplatzes

5.3.1 Die Benutzung als Pilot

Richtlinie für die Zulassung von Piloten auf dem Flugplatz Hausen

Die Verwaltung der Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt erlässt unter Berücksichtigung der allgemeinen Ausrichtung des Flugplatzes Hausen folgendes:

- *Ziele und Grundsätze*

Die Zahl der in Hausen aktiv fliegenden Piloten ist durch die Vorgaben des Betriebsreglements betreffend dem Bewegungskontingent für die Sportfluggruppen auf derzeit 3000 Starts pro Jahr begrenzt. ("Sportflugkontingent")

Diese Richtlinie dient als Instrument, um der Verwaltung der FGHO einen aktuellen Überblick über die Anzahl der fliegenden Piloten am Platz zu verschaffen und um die Zulassung neuer Benutzer zu regeln.

Wenn sich eine Überschreitung des Sportflug-Kontingentes abzeichnet, kann die Verwaltung die Zahl der fliegenden Piloten beschränken oder Bewegungskontingente zuteilen. Entsprechende Restriktionen sind für alle Benutzergruppen gleichermassen anzuwenden.

- *Bedingungen*

Die Benutzung des Flugplatzes Hausen als Pilot erfordert eine Zulassung durch die FGHO. Es können pro Pilot bis maximal 3 Einweisungs- und Schnupperflüge absolviert werden. Diese Flüge sind vom Flugzeughalter separat zu melden und werden zum Tarif für Externe abgerechnet.

Neue Piloten werden zugelassen, wenn die bisherigen in ihrer fliegerischen Tätigkeit nicht eingeschränkt werden. Die Zulassung wird befristet erteilt.

Die finanziellen Verpflichtungen für die Benutzung des Flugplatzes sind in der Tarifliste geregelt.

- **Anmeldung**

Vor Beginn der fliegerischen Aktivität in einer Fluggruppe, Flugschule oder als Pilot auf einem Privatflugzeug stellt der Benutzer bei der FGHO ein Gesuch um Zulassung zum Flugbetrieb.

Die FGHO bestätigt dieses Gesuch und erteilt damit eine für das laufende Jahr befristete Berechtigung, in Hausen zu fliegen.

➤ **Beschlossen durch die Verwaltung der FGHO am 4. Mai 2011**

5.3.2 Mitgliedschaft in der Genossenschaft

Der Beitritt zur Genossenschaft ist für Piloten möglich, die langfristig in Hausen fliegen werden. Er kann frühestens nach einem Jahr fliegerischer Aktivität in Hausen erfolgen. Mit dem Beitritt zur Genossenschaft wird der Pilot berechtigt, unbefristet in Hausen zu fliegen.

Mit der Anmeldung für den Beitritt zur Flugplatzgenossenschaft zeichnet der Interessent einen oder mehrere Anteilschein à CHF 1000 und erklärt die Kenntnisnahme der Statuten. Das Formular für ein Beitritts-gesuch ist bei der Geschäftsstelle erhältlich und ist handschriftlich zu unterzeichnen. Nach erfolgter Aufnahme durch die Verwaltung werden die gezeichneten Anteilscheine in Rechnung gestellt. Als Nachweis für die Mitgliedschaft erhält der neue Genossenschafter ein Zertifikat zugestellt.

Die Genossenschafter profitieren von vergünstigten Benutzungsgebühren und sind an der jährlichen Generalversammlung der Flugplatzgenossenschaft stimm- und wahlberechtigt.

Der Austritt aus der Genossenschaft erfolgt auf Jahresende unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist. Die Anteilscheine werden in der Regel zum Bilanzwert des Austrittsjahres zurückbezahlt. Da dieser Bilanzwert erst nach Genehmigung des Jahresabschlusses durch die Generalversammlung feststeht, erfolgt die Rückzahlung einige Monate nach dem Austritt. Es ist zu beachten, dass zwischen Austrittserklärung und Rückzahlung im ungünstigsten Fall bis zu 24 Monate liegen können.

5.3.3 Der Betrieb eines privaten Flugzeuges

Der Betrieb eines privaten Flugzeuges ist durch die Verwaltung zu bewilligen. Davon ausgenommen sind reine Segelflugzeuge sowie Segelflugzeuge mit Heimkehrhilfe (Turbo's). Diese können in Absprache mit der Fluggruppe in Betrieb genommen werden. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über das Parkieren von Anhängern. Das Gesuch für den Betrieb eines privaten Flugzeuges ist vor dessen Inbetriebsetzung einzureichen. Die Verwaltung behält sich das Recht vor, die Zahl der Flugzeuge zu limitieren.

Für die Halter von motorgetriebenen Flugzeugen (Ausnahme Segelflugzeuge mit Heimkehrhilfe) wird eine Betriebsbewilligung für das jeweilige Flugzeug ausgestellt. In dieser werden die Rahmenbedingungen definiert, unter welchen das Flugzeug betrieben werden darf. Die in Hausen absolvierten Flugbewegungen sind monatlich bis zum 5. des Folgemonates der Geschäftsstelle zu melden. Die Bewegungsmeldung erfolgt nach Vorgabe des BAZL's und dient gleichzeitig zur Abrechnung der Startgebühren.

Das dauerhafte Parkieren eines Flugzeuges auf einem Aussenplatz, im Hangar oder in einem Segelflugzeuganhänger bedarf eines separaten Mietvertrages mit der Genossenschaft. Das kurzzeitige Abstellen eines Flugzeugs oder Anhängers ist vom Flugplatzleiter oder dem Geschäftsführer zu bewilligen.

Einzelne Landungen mit extern stationierten Flugzeugen durch ansässige Piloten sind vom Flugplatzleiter zu bewilligen. In solchen Fällen gilt der Tarif für Externe (siehe aktuelle Tarifliste).

5.3.4 Pflichten als Benutzer

Mit der Anmeldung als Benutzer des Flugplatzes erhält der Pilot eine Kopie des Handbuches "Fliegen in Hausen am Albis" ausgehändigt. Er bestätigt mit Unterschrift, vom Handbuch Kenntnis zu nehmen und die geltenden Bestimmungen auf dem Flugplatz zu respektieren.

Die Benutzer bezahlen die offenen Rechnungen für Benützungspauschalen, Benzinbezüge, Mieten und Startgebühren usw. innerhalb der vorgegebenen Zahlungsfrist.

Während der Flugsaison ist an Wochenende ein Flugdienstleiter zu stellen. Dieser vertritt die Flugplatzleitung und überwacht den laufenden Flugbetrieb. Seine Aufgaben, Pflichten und Rechte sind im "Operation Manual für die Flugdienstleiter in Hausen am Albis" festgehalten. Die Fluggruppen sind verpflichtet, proportional zu ihrer Mitgliederstärke die zugewiesene Anzahl Einsätze zu übernehmen. Die aufgegebenen Flugdienstleiter sind im Besitz einer gültigen oder abgelaufenen Pilotenlizenz, sind resp. waren in Hausen fliegerisch aktiv und besuchen eines der jeweils zum Saisonbeginn durchgeführten Flugdienstleiter-Briefings.

5.3.5 Kontakte (Geschäftsleiter/Flugplatzchef/Verwaltung)

Die Kontaktinformationen sowie aktuelle Informationen sind auf der Homepage der Genossenschaft zu finden (<http://www.fgho.ch>).

5.3.6 Gebührenordnung

Tarifliste 2013-1, gültig ab 1. Januar 2013

- Ortsansässige Piloten mit fremden Flugzeugen bezahlen den Tarif für Auswärtige.
- Die Tarife verstehen sich inkl. MWSt.
- Beim Benzin wird die MWSt. zusätzlich verrechnet.

Startgebühren Ortsansässige Fluggruppen + Genossenschafter		CHF
<i>A) Sportflug (private Flüge)</i>		
- Startgebühr Motorflugzeuge Sportflug	pro Start	11.00
- Startgebühr Segelflugzeugschlepp Sportflug	pro Start	14.00
- Startgebühr eigenstartfähige Segelflugzeuge	pro Start	11.00
<i>B) Schulung (Flüge unter Aufsicht eines FL)</i>		
- Startgebühr Motorflugzeuge Schulung	pro Start	7.50
- Startgebühr Segelflugzeugschlepp Schulung	pro Start	7.50
- Startgebühr eigenstartfähige Segelflugzeuge	pro Start	7.50
<i>C) ZOLL-Handling</i>		
- Grenzüberschreitender Aus- oder Einflug	pro Flug	15.00
Startgebühren Auswärtige / Gelegentliche Benutzer / externe Flugschulen		CHF
- Startgebühr Motorflugzeug	pro Start	25.00
- Startgebühr Segelflugzeugschlepp Fremde	pro Start	20.00
- Benzin AVGAS 100LL (Stand 1. April 2015)	pro Liter netto	2.30
- Benzin AVGAS UL91 (Stand 1. April 2015)	pro Liter netto	1.75
(Preise werden den Marktverhältnissen angepasst)		
- Abstellen Segel- / Motorflugzeug im Hangar (falls möglich)	pro Nacht	30.00
- Abstellen Motorflugzeuge im Freien auf Vorfeld	pro Nacht	15.00
- Stundenbestätigung für Ausweiserneuerung		20.00

6. Geschichte

Bereits in den vierziger Jahren etabliert sich der Segelflug im Zürcher Oberamt. Gestartet wurde mittels Gummiseil vom Albispass sowie ab der Winde auf der Huser Allmend (Gegend des heutigen Flugplatzes). Das Projekt für einen Segelflugplatz auf der Huser Allmend entsteht, wird jedoch nie realisiert.

20 Jahre später sucht die Sportfluggruppe Swissair ein Fluggelände, das sowohl eigenen Bedürfnissen wie der Ausbildung innerhalb der nationalen Fluggesellschaft Swissair dienen kann. Nach generalstabsmässiger Suche im ganzen Kanton Zürich werden in Hausen Verhandlungen mit dem Landeigentümer aufgenommen.

Am 12. August 1963 wird der Flugplatz Hausen offiziell eröffnet. In den Folgejahren stossen die Segelfluggruppe Möve (1964) und die Segelfluggruppe Knonaueramt (1967) als weitere Benutzer dazu. Ende der sechziger Jahre kauft der Bund den Flugplatz von der Swissair ab.

Im Jahr 1971 beginnt der Bau einer Hartbelagspiste. Die Verantwortlichen holen die nötigen Baubewilligungen ein und übersehen dabei, dass ein Teil der Piste auf Gemeindegebiet von Rifferswil liegt. Ein Baustopp wird verfügt. In zähen Verhandlungen wird ein Kompromiss gefunden, unter anderem wird die Zahl der Flugbewegungen auf maximal 16'000 pro Jahr limitiert. Eine Obergrenze, die auch heute noch Gültigkeit hat.

Die Liberalisierungen im Luftverkehr, aber auch die Finanzknappheit des Bundes führen 1997 zur Auflösung der Luftverkehrsschule SLS, die bisherige Halterschaft wird hinfällig. Verschiedene Szenarien werden von den verantwortlichen Stellen geprüft und diskutiert. Unter anderem wird die Schliessung des Flugplatzes nicht ausgeschlossen. Die ansässigen Fluggruppen setzten sich vehement für den Weiterbestand ihrer Basis ein.

Nach gründlichen Verhandlungen mit dem Bund wird eine erfolgversprechende Lösung gefunden. Am 1. Juli 1997 übernimmt die neu gegründete Flugplatzgenossenschaft Hausen–Oberamt als Betreiberin die Verantwortung auf dem Flugplatz. Mit diesem Schritt geht die Verantwortung für den Flugplatz Hausen nach 30 Jahren vom Bund wieder an die ursprünglichen Initianten, die Fluggruppen zurück.

7. Allgemeine Informationen

7.1 Ortsansässige Vereine

Motorflug:

- Albis Wings (<http://albiswings.ch/>)
- Flugverein Alpenrose (<http://flyalpenrose.ch/>)
- Swiss Flying Club (<http://www.swissflyingclub.ch/>)

Segelflug:

- SG Knonaueramt (<http://www.sgka.ch/>)
- SG Möve (<http://www.sg-moeve.ch/>)
- SG Skylark (<http://www.skylark.ch/>)

7.2 Informationsmedien / Links

Flugplatzgenossenschaft:

- <http://www.fgho.ch>

Flugschulen:

- <http://albiswings.ch/>
- <http://www.swissflyingclub.ch/>
- <http://www.fliegerschule.ch/>
- <http://www.skylark.ch/>

Maintenance Betrieb:

- <http://www.skyparts.ch/>