

## Anlage 3 zum Gutachten (Blatt 1 – 6)

Auszug aus ANHANG I der

### **VERORDNUNG (EU) Nr. 965/2012 DER KOMMISSION vom 5. Oktober 2012**

zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (Seite L 296/5 bis L 296/12)

- mit farbigen Hervorhebungen relevanter Begriffe, die aus Sicht des Sachverständigen für das Gutachten und dessen Verständnis von Bedeutung sind

**Begriffsbestimmungen für in den Anhängen II bis V [der Verordnung (EU) Nr. 965/2012] verwendete Begriffe**

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

„Besatzungsmitglied“ (crew member):

eine Person, die von einem Betreiber mit der Durchführung von Aufgaben an Bord eines Luftfahrzeugs beauftragt wurde.

„Betrieb in Flugleistungsklasse 1“ (operation in performance class 1):

ein Betrieb, bei dem der Hubschrauber bei Ausfall des kritischen Triebwerks innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug zu einem geeigneten Landebereich sicher fortsetzen kann, je nachdem, wann der Ausfall eintritt.

„Betrieb in Flugleistungsklasse 2“ (operation in performance class 2):

ein Betrieb, bei dem im Falle eines Ausfalls des kritischen Triebwerks genügend Leistung vorhanden ist, die es dem Hubschrauber erlaubt, den Flug sicher fortzusetzen, sofern der Ausfall nicht zu einem frühen Zeitpunkt während des Starts oder einem späten Zeitpunkt der Landung eintritt, in welchem Fall eine Notlandung erforderlich sein kann.

„Betrieb in Flugleistungsklasse 3“ (operation in performance class 3):

ein Betrieb, bei dem im Falle eines Triebwerkausfalls zu einem beliebigen Zeitpunkt während des Flugs eine Notlandung in einem mehrmotorigen Hubschrauber erforderlich sein kann und in einem einmotorigen Hubschrauber erforderlich ist.

„Bodenpersonal von Notdiensten“ (ground emergency service personnel):

alle Angehörigen von Notdienstbodenpersonal (z. B. Polizisten, Feuerwehrleute usw.), deren Tätigkeit im weitesten Sinne im Zusammenhang mit einem medizinischen Hubschraubereinsatz (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) steht und dessen Aufgaben in irgendeinem Umfang mit dem Hubschrauberbetrieb zu tun haben.

„definierter Punkt im Abflug“ (defined point after take-off, DPATO):

der Punkt in der Start- und Anfangssteigflugphase, vor dessen Erreichen nicht sichergestellt ist, dass der Hubschrauber den Flug mit ausgefallenem kritischem Triebwerk sicher fortsetzen kann, und vor dem eine Notlandung erforderlich werden kann.

„definierter Punkt im Anflug“ (defined point before landing, DPBL):

der Punkt in der Anflug- und Landephase, nach dessen Erreichen nicht sichergestellt ist, dass der Hubschrauber den Flug mit ausgefallenem kritischem Triebwerk sicher fortsetzen kann, und nach dem eine Notlandung erforderlich werden kann.

„dicht besiedeltes Gebiet“ (congested area):

im Zusammenhang mit einer Stadt oder Siedlung ein Bereich, der im Wesentlichen für Wohn-, gewerbliche oder Erholungszwecke genutzt wird.

„Einsatzort“ (operating site): ein Ort mit Ausnahme von Flugplätzen, den der Betreiber oder verantwortliche Pilot oder Kommandant für Landung, Start und/oder Betrieb mit einer Außenlast auswählt.

„Endanflug- und Startfläche“ (final approach and take-off area, FATO):

eine definierte Fläche für den Hubschrauberbetrieb, über der die Endphase des Landeanflugs für den Schwebeflug oder die Landung abgeschlossen wird und von der aus der Start eingeleitet wird. Im Falle von Hubschraubern, die in der Flugleistungsstufe 1 betrieben werden, umfasst die definierte Fläche die verfügbare Startabbruchfläche.

„Entfernung DR“ (distance DR):

die horizontale Strecke, die der Hubschrauber ab dem Ende der verfügbaren Startstrecke zurückgelegt hat.

„erforderliche Startabbruchstrecke“ (rejected take-off distance required, RTODRH): die horizontale Strecke, die vom Beginn des Starts bis zu dem Punkt benötigt wird, an dem der Hubschrauber nach einem Triebwerkausfall und Startabbruch am Startentscheidungspunkt zum vollständigen Stillstand kommt.

„erforderliche Startstrecke“ (take-off distance required, TODRH):

im Falle von Hubschraubern die horizontale Strecke vom Beginn des Starts bis zu dem Punkt, an dem der Hubschrauber die Geschwindigkeit  $V_{TOSS}$ , eine gewählte Höhe und einen positiven Steiggradienten erreicht hat, wenn der Ausfall des kritischen Triebwerks am Startentscheidungspunkt festgestellt wird, wobei angenommen wird, dass die verbliebenen Triebwerke innerhalb der zulässigen Grenzen betrieben werden.

„erhöhte Endanflug- und Startfläche“ (elevated final approach and take-off area):

eine FATO, die sich mindestens 3 m über der umgebenden Oberfläche befindet.

„Flug nach Sonder-Sichtflugregeln“ (special VFR flight): ein VFR-Flug, der von der Flugverkehrskontrollstelle in einer Kontrollzone bei Wetterbedingungen unter VMC genehmigt wird.

„Flug ohne Nutzung des Nachflugsichtsystems (Night Vision Imaging System, NVIS)“ (unaided NVIS flight): im Falle von NVIS-Betrieb derjenige Teil eines Flugs nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules, VFR) bei Nacht, bei dem ein Besatzungsmitglied keine Nachtsichtbrille (Night Vision Goggles, NVG) verwendet.

„Flugbegleiter“ (cabin crew member):

ein entsprechend qualifiziertes Besatzungsmitglied mit Ausnahme von Mitgliedern der Flugbesatzung oder der technischen Besatzung, dem von einem Betreiber Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit der Fluggäste und des Flugs während des Betriebs übertragen wurden.

„Gebiet ohne schwierige Umgebungsbedingungen“ (non-hostile environment):

ein Gebiet, in dem

- a) eine sichere Notlandung durchgeführt werden kann,
- b) die Hubschrauberinsassen vor Witterungseinflüssen geschützt werden können und
- c) die Bereitstellung bzw. die Reaktionszeit des Such- und Rettungsdienstes der zu erwartenden Gefährdung entspricht.

In jedem Fall gelten diejenigen Teile eines dicht besiedelten Gebiets, in denen geeignete Flächen für eine sichere Notlandung vorhanden sind, als Gebiet ohne schwierige Umgebungsbedingungen.

„gefährliche Güter“ (dangerous goods, DG): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachwerte oder die Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter eingestuft werden.

„HEMS-Besatzungsmitglied“ (HEMS crew member):

ein technisches Besatzungsmitglied, das für einen HEMS-Flug eingeteilt ist, um im Hubschrauber beförderte Personen, die medizinische Hilfe benötigen, zu versorgen, und den Piloten während des Einsatzes unterstützt.

„HEMS-Betriebsstandort“ (HEMS operating base):

ein Flugplatz, auf dem sich HEMS- Besatzungsmitglieder und der HEMS-Hubschrauber in Einsatzbereitschaft für HEMS-Einsätze befinden können.

„HEMS-Einsatzort“ (HEMS operating site):

ein Ort, den der Kommandant während eines HEMS-Flugs für Hubschrauberwindenbetrieb, Landung und Start auswählt.

„HEMS-Flug“ (HEMS flight):

ein Flug eines Hubschraubers, der mit einer HEMS-Genehmigung betrieben wird zum Zweck der Unterstützung medizinischer Hilfeleistungen, bei denen ein sofortiger und schneller Transport unerlässlich ist, durch die Beförderung von

- a) medizinischem Personal;
- b) medizinischem Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente), oder
- c) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen.

„höchstzulässige betriebliche Fluggastsitzanzahl“ (maximum operational passenger seating configuration, MOPSC): die höchste Fluggastsitzanzahl eines einzelnen Luftfahrzeugs ohne die Besatzungssitze, die für betriebliche Zwecke festgelegt und im Betriebshandbuch angegeben ist. Gegenüber der höchsten Fluggastsitzanzahl, die während des für die Musterzulassung (TC) durchgeführten Zertifizierungsverfahrens, der ergänzenden

Musterzulassung (STC) oder einer Änderung der TC oder STC wie für das jeweilige Luftfahrzeug zutreffend festgelegt wurde, kann je nach den betrieblichen Einschränkungen als MOPSC die gleiche oder aber eine geringere Anzahl von Sitzen festgelegt sein.

„Hubschrauber“ (helicopter): ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das sich hauptsächlich aufgrund von Reaktionen der Luft gegenüber einem oder mehreren von einem Triebwerk angetriebenen Rotoren auf im Wesentlichen vertikalen Achsen in der Atmosphäre halten kann.

„Kategorie A in Bezug auf Hubschrauber“ (Category A with respect to helicopters):

ein Hubschrauber mit mehreren Triebwerken, der gemäß den zutreffenden Bauvorschriften mit voneinander unabhängigen Triebwerken und Systemen ausgestattet und in der Lage ist, bei Ausfall des kritischen Triebwerkes unter Anwendung der für diesen Fall festgelegten Werte für Start und Landung, welche die Anforderungen für die Eignung der Landefläche sowie die Daten für die notwendige Leistungsfähigkeit enthalten, den Flug sicher fortzusetzen oder einen sicheren Startabbruch durchzuführen.

„Kategorie B in Bezug auf Hubschrauber“ (Category B with respect to helicopters):

ein Hubschrauber mit einem oder mehreren Triebwerken, der nicht die Anforderungen an Kategorie A erfüllt. Für Hubschrauber der Kategorie B ist im Falle eines Triebwerksausfalls nicht sichergestellt, dass sie den Flug sicher fortsetzen können, und die Durchführung einer außerplanmäßigen Landung wird angenommen.

„kritische Flugphasen“ (critical phases of flight):

im Falle von Hubschraubern das Rollen, der Schwebeflug, der Start, der Endanflug, der Fehlanflug, die Landung sowie etwaige andere Flugphasen nach dem Ermessen des verantwortlichen Piloten bzw. Kommandanten.

„Landeentscheidungspunkt“ (landing decision point, LDP):

der Punkt, der zur Bestimmung der Landeleistung herangezogen wird und von dem aus, wenn an diesem Punkt ein Triebwerksausfall festgestellt wird, die Landung sicher fortgesetzt oder ein Durchstarten eingeleitet werden kann.

„medizinischer Fluggast“ (medical passenger):

ein Angehöriger eines medizinischen Berufs, der während eines HEMS- Flugs in einem Hubschrauber an Bord ist, wozu unter anderem Ärzte, Krankenschwestern und Rettungsassistenten gehören.

„Nacht“ (night):

der Zeitraum zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder einen anderen von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang gemäß Festlegung des Mitgliedstaats.

„Nachtflugsichtsystem“ (night vision imaging system, NVIS): die Gesamtheit aller Elemente, die für eine erfolgreiche und sichere Verwendung von Nachtsichtbrillen (NVG) beim Betrieb eines Hubschraubers erforderlich sind. Dieses System umfasst mindestens Folgendes: Nachtsichtbrillen, NVIS-Beleuchtung, Hubschrauberkomponenten, Ausbildung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

„Nachtsichtbrille“ (night vision goggles, NVG): ein am Kopf getragenes binokulares Lichtverstärkungsgerät, das die Fähigkeit zur Wahrnehmung sichtbarer Oberflächenmerkmale bei Nacht verbessert.

„NVIS-Besatzungsmitglied“ (NVIS crew member): ein technisches Besatzungsmitglied, das für einen NVIS-Flug eingeteilt ist.

„NVIS-Flug“ (NVIS flight): ein Flug unter Sichtwetterbedingungen (VMC) bei Nacht mit einer Flugbesatzung, die Nachtsichtbrillen verwendet, in einem Hubschrauber im Flugbetrieb mit NVIS-Genehmigung.

„Örtlichkeit von öffentlichem Interesse“ (public interest site, PIS): eine Örtlichkeit, die ausschließlich für einen Flugbetrieb im öffentlichen Interesse genutzt wird.

„sichere Notlandung“ (safe forced landing):

eine unvermeidliche Landung oder Notwasserung, bei der die berechtigte Aussicht besteht, dass keine Personen im Luftfahrzeug oder am Boden verletzt werden.

„Sichtanflug“ (visual approach):

ein Anflug, bei dem entweder ein Teil oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht zu Ende geführt wird und der Anflug mit Bodensicht erfolgt.

„Startentscheidungspunkt“ (take-off decision point, TDP):

der Punkt, der zur Bestimmung der Startleistung herangezogen wird und von dem aus, wenn an diesem Punkt ein Triebwerksausfall festgestellt wird, entweder ein Startabbruch durchgeführt oder der Start sicher fortgesetzt werden kann.

„Startflugbahn“ (take-off flight path): die vertikale und horizontale Strecke bei ausgefallenem kritischem Triebwerk von einem festgelegten Punkt beim Start bis 1 500 ft über der Oberfläche für Flugzeuge und 1 000 ft über der Oberfläche für Hubschrauber.

„Startmasse“ (take-off mass):

die Masse des Luftfahrzeugs bei Beginn des Starts bei Hubschraubern bzw. des Startlaufs bei Flugzeugen unter Einbeziehung aller an Bord befindlichen Sachen und Personen.

„technisches Besatzungsmitglied“ (technical crew member):

ein Besatzungsmitglied, das kein Mitglied der Flugbesatzung oder Flugbegleiter ist und vom Betreiber zur Unterstützung des Piloten am Boden oder im Hubschrauber während eines HEMS-, HHO- oder NVIS Flugbetriebs im gewerblichen Luftverkehr eingeteilt ist, was die Bedienung von speziell eingerüsteter Ausstattung im Hubschrauber einschließen kann

„Unternehmen“ (undertaking):

jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht sowie jede amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht.

„verfügbare Startabbruchstrecke“ (rejected take-off distance available, RTODAH):  
die Länge der Endanflug- und Startfläche, die als für Hubschrauber der Flugleistungsklasse 1 für die Durchführung eines Startabbruchs verfügbar und geeignet erklärt wurde.

„verfügbare Startstrecke“ (take-off distance available, TODAH):  
im Falle von Hubschraubern die Länge der endgültigen Endanflug- und Startfläche zuzüglich, falls vorhanden, der Länge der Hubschrauber-Freifläche, die als verfügbar erklärt wurde und die für einen Hubschrauberstart geeignet ist.

„Wolkenuntergrenze“ (cloud base): die Höhe der Untergrenze des niedrigsten beobachteten bzw. vorhergesagten Wolkenelements in der Nähe eines Flugplatzes oder eines Betriebsorts oder innerhalb eines festgelegten Betriebsbereichs, die normalerweise über der Flugplatzhöhe oder bei Offshore-Betrieb über NN gemessen wird.

„Zulassungsspezifikationen“ (Certification Specifications, CS): von der Agentur festgelegte technische Standards, die Mittel angeben, mit denen die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen nachgewiesen werden kann, und die von einer Organisation für Zulassungszwecke verwendet werden können.